

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SOCIOECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS E RELAÇÕES
INTERNACIONAIS**

Eduarda Fuck Seidel

**POLÍTICAS DE REGIONALISMO DA CHINA ATRAVÉS DA NOVA ROTA DA
SEDA**

FLORIANÓPOLIS

2023

EDUARDA FUCK SEIDEL

**POLÍTICAS DE REGIONALISMO DA CHINA ATRAVÉS DA NOVA ROTA DA
SEDA**

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao curso de Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito obrigatório para a obtenção do grau de Bacharela em Relações Internacionais.

Orientadora: Prof. Dr. Fernando Seabra

FLORIANÓPOLIS

2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Seidel, Eduarda Fuck
POLÍTICAS DE REGIONALISMO DA CHINA ATRAVÉS DA NOVA ROTA
DA SEDA / Eduarda Fuck Seidel ; orientador, Fernando
Seabra, 2023.
64 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro
Socioeconômico, Graduação em Relações Internacionais,
Florianópolis, 2023.

Inclui referências.

1. Relações Internacionais. 2. China. 3. Nova Rota da
Seda. 4. Regionalismo. 5. Comércio Internacional. I.
Seabra, Fernando . II. Universidade Federal de Santa
Catarina. Graduação em Relações Internacionais. III. Título.

Eduarda Fuck Seidel

Políticas de regionalismo da China através da Nova Rota da Seda

Florianópolis, 27 de junho de 2023.

O presente Trabalho de Conclusão de Curso foi avaliado e aprovado pela banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof. Fernando Seabra, Dr.
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Daniel Ricardo Castelan, Dr.(a)
Universidade Federal de Santa Catarina

Ma. Mayara Muller
Universidade Federal de Santa Catarina

Certifico que esta é a **versão original e final** do Trabalho de Conclusão de Curso que foi julgado adequado para obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais por mim e pelos demais membros da banca examinadora.



Documento assinado digitalmente
Fernando Seabra
Data: 03/07/2023 17:59:04-0300
CPF: ***.180.710-**
Verifique as assinaturas em <https://v.ufsc.br>

Prof. Fernando Seabra
Orientador

Florianópolis, 2023

China will actively promote international co-operation through the Belt and Road Initiative. In doing so, we hope to achieve policy, infrastructure, trade, financial, and people-to-people connectivity and thus build a new platform for international co-operation to create new drivers of shared development.

Xi Jinping

AGRADECIMENTOS

À minha mãe, Patricia, e ao meu pai, Andre, que sempre proporcionaram uma ótima educação e me permitiram viver esses anos incríveis de graduação, não medindo esforços para minhas realizações e felicidade.

Às amigas e amigos que conheci na Universidade e se tornaram uma família para mim. João, Maria, Rafa, Lari, Mari e Jamil, vocês moram no meu coração e tornaram a vida muito mais leve e divertida.

Ao meu orientador, Fernando, que me ajudou na construção desse trabalho com compreensão, paciência e descontração, além de seu rico conhecimento e orientações.

Aos demais familiares e amigos, obrigada por estarem presentes em minha caminhada. Sinto-me uma pessoa completa e feliz por encerrar uma etapa da vida rodeada de pessoas incríveis.

RESUMO

Após décadas de crescimento econômico, a China possui um espaço cada vez mais estratégico no sistema internacional e essencial nas cadeias globais de valor. Através da crescente presença em instituições multilaterais e parcerias bilaterais, o país passou a empreender suas iniciativas regionais focadas na integração e no progresso asiáticos, além do próprio desenvolvimento e protagonismo. A Nova Rota da Seda se tornou o mais ambicioso projeto chinês, o qual busca desenvolver a economia e a infraestrutura das nações, fomentar e facilitar o comércio e promover a conexão logística entre os continentes – especificamente trazendo a centralidade da China em relação à Ásia, África e Europa. Esse cenário traz possíveis mudanças para a organização do sistema internacional e a distribuição de poder entre potências, demonstrando as incertezas e complexidades das relações entre os países.

Palavras-chave: China. Nova Rota da Seda. Regionalismo. Comércio internacional.

ABSTRACT

After decades of economic growth, China has an increasingly strategic place in the international system and it's also essential to the global supply chains. Through the growing presence in multilateral institutions and bilateral partnerships, the country started its own regional initiatives focused in Asian integration and progress, beyond its own development and protagonism. The New Silk Road has become the most ambitious Chinese project, which aims to develop economy and infrastructure of the nations, to foment and facilitate trade and to promote logistics connectivity between continents – specifically bringing China's centrality when related to Asia, Africa and Europe. This scenario brings possible changes to the international system organization and to power distribution, showing the doubts and complexity of interstate relations.

Key-words: China. New Silk Road. Regionalism. International trade.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 - Fluxo de investimento transfronteiriço e integração regional.....
- Figura 2 – Ocorrências da China no sistema internacional.....
- Figura 3 - Mapa da Nova Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima.....
- Figura 4 - As maiores ferrovias do mundo.....
- Figura 5 - Localização da área urbana de Chengdu-Chongqing.....
- Figura 6 - Volume das exportações chinesas em USD nos anos 2000, 2010 e 2020.....
- Figura 7 - Volume das exportações estadunidenses em USD nos anos 2000, 2010 e 2020.....

LISTA DE TABELAS

- Tabela 1 - Países que a China possui ALC.....
- Tabela 2 - Projetos aprovados por setor no BAII
- Tabela 3 - Países com projetos de transporte aprovados no BAII.....

LISTA DE SIGLAS

ALC Acordo de Livre Comércio

BAII Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura

EUA Estados Unidos

FMI Fundo Monetário Internacional

IIRSA Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana

OMC Organização Mundial do Comércio

ONU Organização das Nações Unidas

NRS Nova Rota da Seda

RCEP Regional Comprehensive Economic Partnership

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	11
1.1 OBJETIVOS.....	13
2 REGIONALISMO, MULTILATERALISMO E PROJETOS TRANSFRONTEIRIÇOS DE INFRAESTRUTURA.....	14
2.1 REVISÃO TEÓRICA ENTRE MULTILATERALISMO E REGIONALISMO	14
2.2 PROJETOS TRANSFRONTEIRIÇOS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE DESENVOLVIMENTO.....	18
3 A INSERÇÃO DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA NO COMÉRCIO INTERNACIONAL	22
3.1 OS ESPAÇOS MULTILATERAIS.....	25
3.2 NEGOCIAÇÕES E LIBERALIZAÇÃO COMERCIAL	28
4 A NOVA ROTA DA SEDA: ABRANGÊNCIA GEOGRÁFICA, ECONÔMICA E INICIATIVAS RELACIONADAS.....	33
4.1 DO ANÚNCIO AO PROJETO DO CINTURÃO ECONÔMICO.....	33
4.2 PROJETOS DE INFRAESTRUTURA AO LONGO DA NOVA ROTA DA SEDA ...	47
4.3 PROXIMIDADE POLÍTICA DOS PAÍSES COM A CHINA	52
5 CONCLUSÃO.....	55
REFERÊNCIAS	58

1 INTRODUÇÃO

Após contínuos anos de crescimento econômico e de ganhos de importância nas cadeias globais de valor, a República Popular da China ocupa um espaço cada vez mais único e de destaque no sistema internacional, tendo um papel de protagonista em instituições, acordos e novos projetos. A partir de 2013, com o lançamento da Nova Rota da Seda e a Rota da Seda Marítima, os objetivos e a condução da política estatal são consoantes ao desenvolvimento e integração regionais, uma vez que a iniciativa se tornou um pilar da política externa chinesa e é através da continuidade e do sucesso dela que muitas metas nacionais são alcançadas.

Desde a década de 1980, a China passa por um processo gradual de abertura ao sistema internacional e inserção nos espaços multilaterais de política e comércio - após o período de economia fechada e isolamento. Nota-se, ainda, o crescimento da participação e da importância da China em diversas instituições e organizações internacionais, muitas vezes contrabalanceando e se colocando como alternativa à ordem estadunidense. Dessa forma, Breslin (2009) menciona que

A alternativa chinesa à ordem internacional existente é baseada em quatro pilares principais de política externa: um comprometimento com o multilateralismo, no qual a ONU desempenha papel central como garantidora da segurança global; um comprometimento com a consulta e o diálogo, ao invés da força, como métodos de resolução de controvérsias; um comprometimento com o desenvolvimento econômico global, tendo os países desenvolvidos uma parte maior da responsabilidade de promover o crescimento em outros lugares; e um “espírito de inclusão”, reconhecendo todas as sociedades e culturas como coexistentes e igualmente interessadas na ordem global (BRESLIN, 2009).

Assim, a postura ativa da China no sistema internacional é planejada e tem a intenção de promover ainda mais crescimento ao país e aumentar seu protagonismo em questões comerciais, econômicas, políticas e de ordenamento; por vezes, a atitude pode gerar algum grau de relação de dependência entre o país e outro parceiro menos desenvolvido e vulnerável. De início, vê-se que os chineses buscaram sua expansão entre os vizinhos asiáticos e com o passar do tempo tentam se alastrar para o Ásia como um todo e outros continentes. A iniciativa da Nova Rota da Seda é a responsável por atingir Europa e África, seja através dos meios de transporte ou investimentos, conectando assim as economias de inúmeros países em um projeto chinês (KACZMARSKI, 2017).

A atual presença chinesa no continente asiático e sua expansão global são resultantes da internacionalização econômica e de sua aproximação com variadas nações. Após o processo de

abertura do país para o mundo, tornou-se possível e favorável o engajamento em instituições multilaterais e regionais, aumentar o investimento externo e se comprometer com assinatura de Acordos de Livre Comércio e com a abertura para novas negociações de acordos e parcerias abrangentes. Através da ascensão econômica, foi possível à China desenvolver as próprias iniciativas internacionais e definir os principais objetivos das mesmas, os quais estarão conectados com suas necessidades nacionais.

Entende-se que a Nova Rota da Seda (NRS) não é uma construção puramente logística ou comercial, mas sim, uma iniciativa que conta com integração regional, política e cultural, que promove trocas comerciais e trará facilidade no acesso e intercâmbio de pessoas, ou seja, extrapola as dimensões objetivas e concretas, trazendo consigo a amplitude da região e buscando conectividade entre variados países. Além disso, também é almejado redefinir a imagem da China no sistema internacional, colocando-a como um país pacífico, desenvolvido, harmonizado com os demais e rico culturalmente (BRESLIN, 2019). Mais do que conectá-la a outros continentes e grandes centros, o projeto visa integrar variados países da Ásia aos fluxos de comércio pré-existentes e criar novas parcerias entre si.

A importância do tema da Nova Rota da Seda caminha junto ao sucesso da expansão chinesa, temáticas atuais e que serão responsáveis por possíveis mudanças na ordem e no sistema internacional. Neste trabalho, as seguintes perguntas são colocadas: quais foram os motivadores para um projeto tão ambicioso? De que maneira Pequim vem aumentando sua presença nas instituições e agendas internacionais? Qual a reação de outros países frente à empreitada chinesa? O que possibilitou tamanha expansão e influência, além da capacidade de investir elevadas quantias? Quais alterações políticas e econômicas a Nova Rota da Seda promove? Em que medida a iniciativa está conectada a possíveis ganhos de hegemonia?

Assume-se, no presente estudo, que a China tem adotado o projeto da Nova Rota da Seda como uma construção de iniciativas regionalistas com os países asiáticos, estabelecendo-se como uma ferramenta de condução de investimentos e trocas comerciais que não apenas amplie sua conectividade como países vizinhos e ao longo da NRS, mas também sua ascendência em termos de hegemonia regional (QORABOYEV; MOLDASHEV, 2017). Neste aspecto, assume-se que existe uma relação entre o aumento dos Acordos de Livre Comércio e da presença ativa da China em instituições regionais com a construção da NRS. Ademais, examina-se a possibilidade de ganhos mútuos que a Rota trará aos países integrantes, uma vez que tende a desenvolver e integrar os países em desenvolvimento tanto em atração de

investimentos, oportunidades de comércio e, especialmente, na integração em cadeias de valor nas quais China tem papel essencial.

1.1 OBJETIVOS

O objetivo geral do presente estudo é discutir o papel do projeto da Nova Rota da Seda nas relações comerciais da China com os países da Ásia e inferir sobre ganhos políticos da China na região a partir desse projeto de integração de infraestrutura e de comércio regional.

Em termos de objetivos específicos, tem-se o seguinte:

- (i) Revisar e avaliar o papel de investimentos de infraestrutura de transporte transfronteiriços em iniciativas de integração comercial regional e multilateral;
- (ii) Analisar brevemente acordos comerciais e a evolução das exportações e importações da China com o resto do mundo e com os países da Ásia;
- (iii) Descrever a NRS e analisar a relação deste projeto de investimento em transporte com a integração comercial e de investimentos China-Ásia e a importância da proximidade política da China com os países da região.

A metodologia utilizada no desenvolvimento deste trabalho consiste em revisões teóricas, com levantamento de pesquisas bibliográficas de materiais já publicados em artigos, livros e revistas, além de notícias de veículos da imprensa internacional. Os dados quantitativos são referentes a coleta e análise dos dados de comércio, provenientes de plataformas de dados e órgãos governamentais.

A estrutura do presente trabalho, após essa introdução, abordará o tema do multilateralismo e regionalismo, conceitos essenciais para guiar o entendimento das ações chinesas junto à Nova Rota da Seda e a organização do espaço em que ela está inserida. Em sequência, se tratará da China e sua ascensão econômica, buscando mostrar as principais políticas e decisões tomadas internamente que possibilitaram ao país atingir o atual patamar de potência, especialmente sua inserção em espaços e organizações multilaterais e o uso de mecanismos internacionais para seu benefício. A quarta e última seção tratará da abrangência da Nova Rota da Seda junto aos investimentos, implicações logísticas e fluxos econômicos, além de apontar algumas consequências já obtidas através da iniciativa.

2 REGIONALISMO, MULTILATERALISMO E PROJETOS TRANSFRONTEIRIÇOS DE INFRAESTRUTURA

Este capítulo trata da relação teórica entre a ascensão de blocos regionais e a importância de projetos transfronteiriços de infraestrutura. Na seção 2.1 procede-se uma revisão histórica do multilateralismo, apontando a crise desse modelo de integração e a ascensão do regionalismo. Por outro lado, na seção 2.2 revisa-se o papel de projetos de desenvolvimento em âmbito regional baseados em investimentos em setores de infraestrutura, mais especificamente busca-se nessa seção discutir teoricamente a relação entre investimentos e a formação de blocos regionais.

2.1 REVISÃO TEÓRICA ENTRE MULTILATERALISMO E REGIONALISMO

A ordem internacional enfrenta mudanças sistêmicas ao longo das décadas e acompanha a ascensão e o declínio de países considerados potências, os quais são responsáveis por moldar novas tendências de relações entre os países. Apesar da coexistência entre os diferentes tipos de “lateralismos”, o bilateralismo é a relação mais comum para ocorrer entre diferentes atores e precede os arranjos mais complexos de organização interestatal. Ao adicionar uma terceira parte ou mesmo envolver todas as nações do sistema, tem-se o multilateralismo, o qual pode ser expresso através de normas e princípios até acordos e estruturas vinculantes. Com o avanço da globalização, iniciativas multilaterais tornam-se mais comuns e abrangentes, mas a complexidade e diversidade do sistema internacional impõe limites às iniciativas multilaterais (RENARD, 2015). Assim, há espaço para novos arranjos capazes de contemplar atores e necessidades específicas.

O termo regionalismo é motivo de debate e contestação por conta de sua natureza flexível e a própria dificuldade de definir o que é uma região e o que a constitui, uma vez que as características compartilhadas em comum entre o regionalismo e a região estão sujeitas a adaptações e mudanças (FAWCETT, 2012). Historicamente, os países organizados em torno de iniciativas de regionalismo passam por mudanças políticas que alteram o sistema internacional e as próprias interações entre si, modificando as prioridades e objetivos, maneiras de se relacionar e as estruturas para desenvolver projetos. Ademais, Renard (2015) acrescenta que o regionalismo é entendido como uma expressão específica do multilateralismo. A definição apresentada por Ivana Miková (2017) é que

Em suma, o regionalismo se refere ao reforço da coesão entre países em uma região específica e essa coesão é expressa através do estabelecimento de estruturas institucionais em comum. Estritamente, regionalismo pode ser definido como a política e os projetos políticos intencionais para cooperação em uma área de interesse específica entre atores na região, resultando no estabelecimento de uma estrutura institucional formal, a qual pode ser classificada de forma mais rígida ou flexível, dependendo dos acordos vinculantes de cooperação (MIKOVA, 2017, p. 69, tradução nossa).

Todavia, a preferência pelo multilateralismo dentro da ordem internacional permaneceu por décadas durante o século XX. Após a Segunda Guerra Mundial, as nações esforçaram-se para organizar e regulamentar pacificamente o sistema internacional a fim de evitar novos conflitos em escala global. Para tal, foram criadas as instituições financeiras Banco Mundial e Fundo Monetário Internacional (FMI) nos acordos de Bretton Woods, em 1945, ambas de caráter universal, além da Organização das Nações Unidas (ONU), capaz de atingir com supremacia todos os continentes. Ademais, a carta da ONU formaliza os arranjos regionais e suas contribuições para a paz e segurança internacional, além de reforçar as comissões e procedimentos capazes de especificar os temas pertinentes a cada espaço (FAWCETT, 2012). Assim, percebe-se que as iniciativas podem conter diferentes meios para atingir os objetivos pautados em conjunto, nesse contexto, o da paz mundial através da institucionalização.

A literatura aceita a divisão por ondas de regionalismo ao longo do século XX. A primeira onda é datada após a Segunda Guerra Mundial, tendo foco em questões de segurança e recuperação econômica, portanto ocorre preferencialmente na Europa e em países desenvolvidos que buscam a substituição de importações. Essas tendências são aos poucos substituídas pelo retorno das ambições de comércio multilateral, que ganham força no início dos anos 80. Assim, constitui-se a segunda onda de regionalismo, concluída com a finalização da Rodada Uruguai e o consequente estabelecimento da Organização Mundial do Comércio (OMC), em 1995, responsável pela regulamentação e liberalização comerciais. A partir de então, há o crescimento dos acordos regionais de comércio, devido a maior facilidade para negociar entre um menor número de países e o reconhecimento da ineficiência dos antigos foros internacionais para conter a crise financeira (MIKOVA, 2017).

O período após a Guerra Fria combinou legitimidade, institucionalização e expansão do regionalismo e suas funções, além de aumentar o número de Estados integrantes em uma ou mais organizações. Falhas de resolução de controvérsias por parte da ONU e do Universalismo

em si contribuíram para o reforço das estruturas regionais, uma vez que elas consideram a presença ativa dos novos Estados emergentes, os quais contestam e pleiteiam seu espaço na governança e agendas globais. Baseadas em tratados e estatutos, organizações regionais são reconhecidas e formalizadas por leis internacionais, além de garantir legitimidade através de práticas e normas (FAWCETT, 2012). A complexidade em relação ao termo regionalismo, de acordo com Mikova (2017), se dá através das mudanças de composição das regiões e os temas formadores de um arranjo regional, os quais variam entre segurança internacional, regionalismo econômico ou político.

Além disso, Fawcett (2012) cita a importância de atores não-estatais e da globalização no processo de transformação do regionalismo, os quais interagem com os Estados centrais e moldam a dinâmica das relações internacionais. Na contemporaneidade, entende-se que um sistema harmonioso e ordenado é possível através de cooperação e coletividade em solucionar conflitos, substituindo o pensamento expansionista e agressivo do início do século XX e evidenciando os desafios políticos de conduzir novas interações, agendas e *players* dotados de poder. Diferentes interpretações sobre temas apontam a facilidade de tratá-los em nível regional, ao invés de global, principalmente o tipo de abordagem em ações de paz e o terrorismo e suas possíveis fontes de ameaça.

Em tempos recentes, demandaram-se inúmeras operações de paz a partir de iniciativas regionais, contando com o aval da ONU para sua implementação e securitização. O terrorismo também é melhor abordado regionalmente, uma vez que existem diferentes interpretações e práticas para combatê-lo, cabendo às organizações realizar ações mais direcionadas e de acordo com suas estratégias e visões políticas. A questão da não-proliferação de armas de destruição em massa é histórica e importante dentro do sistema multilateral e também dos regionais, devido a sua capacidade de representar o poder estatal dos possíveis detentores e daqueles que buscam inibir os demais de produzi-las (FAWCETT, 2012).

Para além dos tópicos securitários, o regionalismo também possui suas próprias estruturas em termos comerciais, o que pode gerar mais autonomia frente à OMC e demais órgãos econômicos e financeiros, uma vez que apresentam alternativas para além do Banco Mundial e do FMI. Nesse viés, observam-se disposições não convencionais entre os Estados e diferentes propostas em comparações com o que foi objetivado pelas estruturas internacionais das décadas passadas. Atualmente, esse modelo de organização é possibilitado através de novos líderes protagonistas ou potências emergentes dentro de suas respectivas regiões, capazes de coordenar as principais necessidades encontradas.

Song e Pavličević (2019) descrevem a atuação da China frente ao cenário internacional, desde a aproximação com estruturas preexistentes a partir dos anos 1990 até a criação de sua própria rede de mecanismos regionais e multilaterais no decorrer dos últimos anos; além do aumento da rede de contato na Ásia, os chineses buscaram estreitar relações diplomáticas e comerciais com a Europa Central e Oriental. De maneira progressiva, o país se conectou com o grupo ASEAN, estabeleceu a Organização para Cooperação de Xangai e buscou elevar a proximidade com os membros do acrônimo BRICS.

Na contemporaneidade, diferentes iniciativas podem ser caracterizadas em ambos os tipos de regionalismo, o antigo e o novo, tendo Grimmel e Li (2018) intitulado essa ideia de modelo híbrido. As características antigas podem incluir o foco na integração econômica e produtiva, objetivadas em acordos de cunho comercial. Já a os traços mais atuais do regionalismo podem ser o minimalismo institucional, por não possuir órgãos vinculantes, além da flexibilidade em relação a participação dos diferentes membros em cada projeto.

Como citado anteriormente, os atores não-estatais adquiriram relevância na formação dos arranjos regionais, além da ascensão de novos tipos de atores em escala global, aumentando ainda mais a complexidade política internacional. No caso chinês, a presença de empresários e industriais influencia a tomada de decisão para o destino geográfico e setorial dos investimentos, além de interagir formal e informalmente com o Estado - essa é, inclusive, mais uma característica do novo regionalismo (FAWCETT, 2012).

Renard (2015b) acrescenta a respeito da contemporânea crise do multilateralismo, que é institucionalmente e ordenadamente disposto de acordo com os vieses liberais do ocidente, sobretudo dos Estados Unidos (EUA), responsáveis, em parte, pela possibilidade da ascensão chinesa dentro do sistema globalizado. Por isso, atualmente a China busca maneiras de balancear este poder com ganhos de representatividade em instituições relevantes no âmbito multilateral e até mesmo através de suas próprias iniciativas – que pode possuir mais força na Ásia, mas são passíveis de expansão.

Além da ascensão da China como potência no continente asiático, as demais regiões possuem seus próprios expoentes dentro de suas limitações geográficas e sistêmicas. Para Grimmel e Li (2018), a complexidade da atual era política é a interação entre os diferentes níveis de capacidade dos países e a emergência de novos poderes, exigindo que cada projeto regionalista encontre seu padrão. No caso da América do Sul, por exemplo, Melón (2022) destaca o papel do Brasil como um dos principais países dentre seus vizinhos, exercendo papel de líder regional.

Por vezes, a União Europeia é o principal bloco citado em termos de regionalismo devido ao sucesso de sua experiência e por atingir um elevado nível de integração comercial, já que se trata de um Mercado Comum e possui alguns países em regime de União Monetária (Zona do Euro) - seu processo de integração é antigo e engloba economias ricas e desenvolvidas. Todavia, diferentes organizações, estruturadas de acordo com cada necessidade regional são vistas nos continentes, a exemplo da União Africana, Liga Árabe, ASEAN ou MERCOSUL; cada grupo é capaz de definir suas prioridades, perspectivas e níveis de tratados ao se definirem como um grupo regional (FAWCETT, 2012).

Assim, nota-se que bilateralismo, multilateralismo e regionalismo não são excludentes entre si, uma vez que os países podem compartilhar mais de um tipo de integração a depender dos atores envolvidos e dos objetivos determinados pelos parceiros. Ainda, a proximidade das relações traz ganhos econômicos e políticos aos membros. Kaczmarek (2017, p. 1367) concorda com essa ideia ao considerar a cooperação multilateral um guarda-chuva para a criação de uma rede de relações bilaterais que atendem a singularidade dos parceiros dentro da formação da política externa chinesa.

2.2 PROJETOS TRANSFRONTEIRIÇOS DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE DESENVOLVIMENTO

Com o aumento do volume comercializado internacionalmente, a intensificação de parcerias e mudanças nos integrantes das cadeias produtivas, faz-se necessário buscar maneiras de aprimorar os meios de comercialização entre os países, através de redução de custos e tempo e aumento da segurança na entrega das cargas, por isso “o desenvolvimento e a integração de estruturas físicas tornam-se elemento-chave, especialmente aqueles projetos ligados a transporte e logística” (MELÓN, 2022, p. 203). Dessa maneira, vê-se que o investimento visa melhorias na realização de trocas transfronteiriças, por isso faz sentido projetar e executar a alocação dos recursos disponíveis de maneira conjunta, além de que ele traz consigo efeitos políticos e econômicos, os quais afetam a região envolvida.

A importância do desenvolvimento das infraestruturas físicas é dada a partir do espaço que uma região ocupa dentro das cadeias globais de valor. No caso dos países sul-americanos, fornecedores de commodities e bens intermediários, viu-se a necessidade de desenvolver e aumentar a conectividade com os países desenvolvidos e o mercado internacional (MELÓN, 2022). Já no continente asiático, também se notou a demanda por um plano transfronteiriço de

desenvolvimento e cooperação, realizado através de investimentos e financiamentos conjuntos (CAI, 2018).

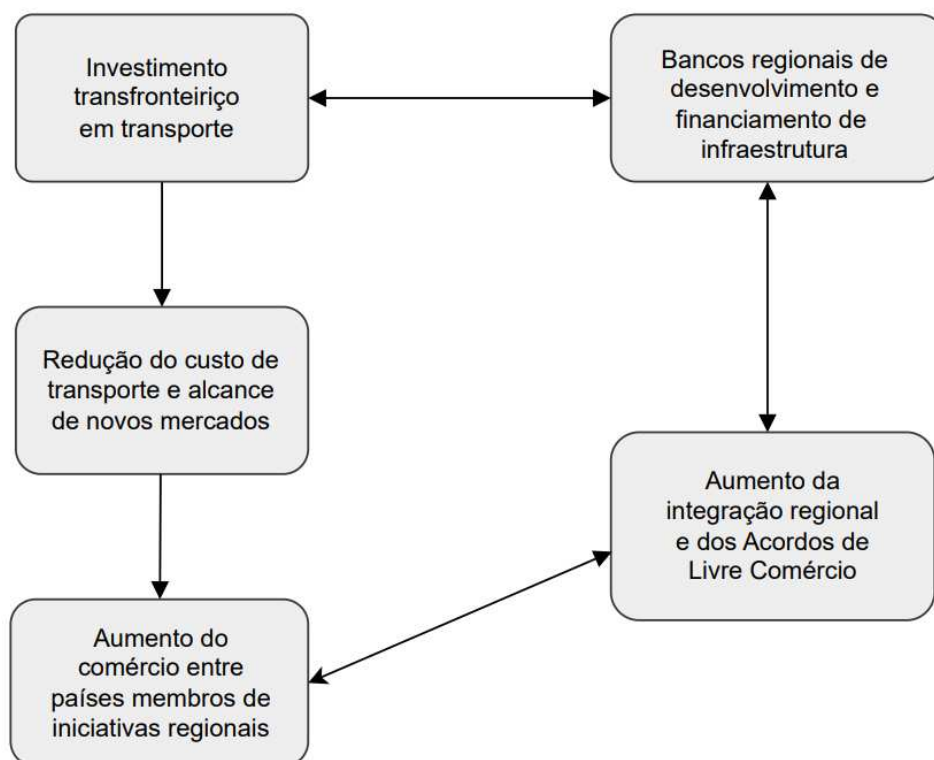
No início dos anos 2000, através da coordenação entre o governo brasileiro, líderes nacionais das nações sul-americanas e demais fundações financeiras regionais, percebeu-se a necessidade de articular de maneira mais eficiente a infraestrutura dos países e melhorar as construções deficitárias. Junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento, foi lançada a Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA), responsável por diminuir as barreiras geográficas de integração e desenvolver a conectividade logística entre as fronteiras (MELÓN, 2022).

Dentre os objetivos da IIRSA estava promover o desenvolvimento eficiente e com custos competitivos nas áreas de telecomunicações, transporte e geração de energia, utilizando da geografia do subcontinente para selecionar as áreas de cada construção. Além de promover conectividade entre os países, os investimentos em infraestrutura permitem o suprimento das necessidades dos principais centros regionais, auxiliam no crescimento econômico dos países e na capacidade de escoar a produção via exportação (MELÓN, 2022).

A Ásia também demandava por investimentos de infraestrutura e, em 2013, foi lançada a iniciativa da Nova Rota da Seda, responsável por conectar através de ferrovias a China com o restante de seu continente e até Europa e África, além de promover o desenvolvimento de rotas marítimas em prol da conectividade com o Mediterrâneo e os Oceanos. A abrangência da iniciativa se dá desde a promoção de políticas nacionais de diversificação das áreas produtivas até o investimento em países parceiros (KETTUNEN, 2018).

Dessa maneira, projetos de investimento transfronteiriço contemplam a necessidade de diferentes contextos e regiões do mundo. Este trabalho entende que o investimento aplicado nesses projetos gera consequências para os diferentes atores envolvidos e o ambiente em que estão inseridos. No caso da NRS, Kaczmariski (2017) cita a prontidão da China em se tornar um provedor de bens públicos ao construir uma ordem regional pautada na conectividade e cooperação. Na Figura 1, nota-se o fluxo dos investimentos relacionados as iniciativas regionais e algumas das consequências regionais geradas a partir deles.

Figura 1 - Fluxo de investimento transfronteiriço e integração regional



Fonte: elaboração própria (2023)

No caso da NRS, os projetos de infraestrutura inicialmente englobavam construções nas áreas de rodovias, ferrovias, gasodutos e oleodutos, telecomunicações, projetos de eletricidade, portos e outras obras costeiras (CAI, 2018). A adesão dos países envolvidos junto aos esforços chineses de ter sucesso com a iniciativa, aos poucos a transformaram a NRS em um projeto abrangente que combina desenvolvimentismo, políticas de integração financeira e liberalização comercial junto da conectividade geográfica (KACZMARSKI, 2017).

Primeiramente, os objetivos da iniciativa eram a construção de corredores capazes de centralizar a China e interligá-la com os demais países, principalmente através de longínquas rotas terrestres (CAI, 2018). Todavia, Kaczmariski (2017) aponta a flexibilidade do projeto dentro da esfera da influência chinesa e como isso possibilita a expansão das metas traçadas. Sozinha, a NRS não possui enquadramento jurídico, mas ao ser apoiada por outras instituições normativas, torna-se mais robusta e passível de trazer mudanças para a região. Os acordos firmados podem ser conjuntos entre multinacionais, órgãos estatais ou instituições internacionais (SHEN, 2017).

O Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (BAII) exerce papel fundamental na viabilidade dos projetos, ele foi a primeira instituição financeira multilateral estabelecida

pela China e que se articula junto de outras instituições, a exemplo do Banco Mundial e do Banco Asiático de Desenvolvimento, a fim de cumprir os empréstimos destinados às obras. Junto ao BAI, surgem grandes riscos que companhias privadas e estatais correm junto a tais quantias monetárias, por isso uma rede de seguradoras e governança corporativa é instaurada na Ásia, com finalidade de proteger os investimentos disponíveis e os possíveis retornos aos investidores e sociedade (SHEN, 2017).

Isso posto, vê-se que a NRS engloba inúmeros atores estatais e não-estatais que se relacionam em diferentes níveis de integração. Primeiramente pensados em termos de eficiência logística, os investimentos transfronteiriços promovem o aumento do volume comercializado entre os países integrantes da Rota e a intensificação das atividades produtivas e do setor de serviços. Por conta dessa proximidade comercial e da liderança da China frente à iniciativa, pode ser observada a integração regional.

3 A INSERÇÃO DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Este capítulo objetiva demonstrar em perspectiva histórica a maneira que a China construiu sua política externa, se inseriu em determinados espaços multilaterais e conseguiu atingir o patamar de protagonista em temas de relações internacionais, uma vez que se entende que a inserção chinesa no comércio internacional está estreitamente relacionada com seu processo de liberalização política. Xing (2018, p.41) salienta que através da integração com a economia globalizada e as instituições financeiras preexistentes, foi possível tornar mais eficaz a participação em benefício próprio, o que possibilitou ao país construir o próprio espaço de protagonismo e liderança no contexto de ascensão do continente asiático na economia e política globais. Entende-se que este foi um processo moroso e contínuo para a China como nação independente dentro de um sistema repleto de divergências ideológicas e Estados detentores de poder.

A importância da Ásia e seus recursos naturais bem como a grandiosa população são motivos de preocupação ocidental há séculos. Após a dissolução da União Soviética, enfraquecimento da economia russa e declínio de seu poder relativo, a China tornou-se o único país capaz de desafiar ou até mesmo superar os Estados Unidos em termos de importância econômica e projeção global. Desde o século XIX, geógrafos e estrategistas já alertavam sobre a extensão terrestre junto ao acesso marítimo que o Estado dominante asiático iria obter ao comandar a região e como essa capacidade gera poder a ele (SEIXAS, 2016).

Com a Revolução Chinesa de 1949 e a vitória das forças comunistas de Mao Tsé-Tung, a China adentrou em décadas de isolamento comercial e estagnação econômica. Apenas em 1978, já sob liderança de Deng Xiaoping, uma série de reformas internas foi iniciada a fim de orientar o país a abertura de mercado, modernizando quatro grandes áreas: agricultura, indústria, defesa e ciência e tecnologia. Desde então, as políticas nacionais foram em prol do desenvolvimento econômico e da inovação direcionados pelo Estado, criando o denominado “socialismo chinês”, uma vez que as iniciativas não tinham por objetivo apenas o lucro, mas sim os benefícios revertidos à sociedade (ARAÚJO, 2018).

O período de abertura foi compatível com a era da globalização e aumento do fluxo de capital internacional, o que promoveu maior integração entre países, internacionalização de empresas e flexibilização econômica. Porém, a inserção da China nesse momento foi de maneira gradual e controlada pelo Estado, o qual manteve a política monetária controlada e o

direcionamento do crédito de acordo com os setores almejados. Uma das primeiras estratégias chinesas foi tornar o país atrativo para o Investimento Externo Direto, juntando as perspectivas industrializantes de longo prazo com a captação de *know-how* (ARAÚJO, 2018).

Outro ponto importante foi a criação das Zonas Econômicas Especiais, política responsável por desenvolver, especialmente, a costa litorânea e uma das responsáveis pela diferenciação econômica das regiões da China até os dias atuais. Araújo (2018) salienta que a infraestrutura foi desenvolvida através de subsídios fiscais e fomento da mão-de-obra qualificada a ponto de atender as empresas, predominantemente no modelo de *joint venture*, onde as empresas estrangeiras se associavam às empresas chinesas, tornando possível a absorção de tecnologia e do *know-how* estrangeiro. Ademais, o baixo custo produtivo facilitou a internacionalização da China e conseqüentemente fomentou a estratégia de fomento às exportações. Inclusive, Passi (2019) defende que o crescimento chinês é dependente do sistema aberto de comércio e investimento, uma vez que ele possibilita a alocação da manufatura e da força de trabalho nas atividades econômicas.

Um marco temporal do processo de abertura chinês foi a entrada na OMC em 2001, que exigiu reformas internas de acordo com as diretrizes da organização, com o intuito de facilitar negociações comerciais e diminuir o protecionismo; este fato também demonstrou mudança no modelo de desenvolvimento industrial e a entrada da China em elos mais nobres da cadeia produtiva global (ARAÚJO, 2018). Entretanto, a internacionalização do país ao mercado financeiro global foi um processo mais lento comparado ao comercial. De acordo com Daldegan e Souza (2021), o sistema bancário é dominado por organizações estatais e a política cambial chinesa permite ao governo o controle sobre a flutuação da moeda renminbi (RMB), garantindo consonância com as políticas internas de controle inflacionário, impedimento das especulações externas e a competitividade nos preços das exportações.

Com a crise financeira de 2008, os agentes econômicos encontraram no dólar a solidez frente as especulações e volatilidade da conjuntura, o que reforça o papel central da moeda estadunidense na economia mundial. A ineficiência do FMI em prever e conter a crise trouxe à tona a necessidade de ajustar alguns aspectos de governança global, nesse caso demonstrado pelo aumento da representatividade do euro e do renminbi (incluído em 2015) na cesta de moedas do fundo – a supremacia do dólar mantém-se sólida e incontestável (DALDEGAN; SOUSA, 2021). Apesar do maior controle estatal chinês no mercado financeiro, a relevância de sua economia torna viável e aceitável a incipiente expansão da moeda, combinado ao aumento do alcance de seus investimentos estrangeiros (ARAÚJO, 2018).

A dificuldade na internacionalização do renminbi consiste em sua, ainda, baixa disponibilidade no mercado, devido ao menor fluxo de precificação dos bens e a desconfiança perante a estabilidade cambial. Através das crescentes transações entre parceiros com o incentivo a investimentos e comércio, o RMB poderia se tornar uma opção de moeda para os países da região frente à força predominante e estável do dólar como moeda internacional de troca. Ademais, é importante salientar que os bancos estatais e o próprio Renminbi serviram como motor de investimento no país e contribuíram para o sucesso do crescimento econômico e desenvolvimento chinês em diferentes áreas da economia (DALDEGAN; SOUSA, 2021).

Passi (2018) informa que em 2009 a China se tornou o maior país exportador do mundo, fruto do processo de abertura gradativa e a estratégia *going global* adotada pelo Estado, além de contínuos índices de crescimento do PIB acima dos 10%. Entretanto, nota-se que o ritmo de crescimento chinês se tornou menor e não é mais o mesmo do “milagre” vivenciado nos anos 2000, uma vez que o país enfrentou excesso de capacidade produtiva e o custo do trabalhador tornou-se mais alto, promovendo a necessidade de expandir ainda mais os mercados e controlar a moeda para manter a viabilidade de exportação. Dessa maneira, Passi (2018) defende que o país precisou se reorientar frente ao modelo produtivo e de comércio - mesmo que se deixar seus princípios protecionistas.

Essa lógica (de encurtar atrasos socioeconômicos) ganha crescente destaque num momento em que as autoridades em Pequim tentam controlar a desaceleração do crescimento econômico do país. Se entre 1978-2011 a média de crescimento do PIB chinês foi de 10%, em 2015 o crescimento foi de apenas 6,9%, a menor taxa em 25 anos. Embora essa taxa seja baixa no contexto histórico recente, uma taxa de crescimento de quase 7% ao ano para a segunda economia do planeta ainda faz desta a locomotiva da economia mundial. Pequim passou a promover o princípio do “novo normal” (new normal, em inglês) para descrever a realidade econômica do país. O novo normal inclui não apenas uma menor taxa de crescimento do PIB, mas um redirecionamento do modelo econômico, mais voltado para o consumo interno e menos dependente de exportações. Essa menor dependência não implica, no entanto, uma redução do quantum exportado, pelo contrário, mas uma redução da participação das exportações na composição do PIB. Simultaneamente, o novo normal requer maior participação de serviços na composição do PIB e na composição das exportações chinesas. Resumidamente, o novo normal desloca o foco do ritmo de crescimento da economia para a qualidade do crescimento da economia (SEIXAS, 2016, p. 41).

Pomfret (2019) salienta que desde o início do século XXI, a China intensificou suas políticas de incentivo de produção industrial, principalmente nas regiões interioranas. Para conectar as províncias, foram construídas novas ferrovias do interior para a mais desenvolvida região costeira, além de iniciarem as buscas pela solução dos problemas da passagem de fronteira, pois muitos componentes passam a ser importados do sudeste da Ásia. Neste mesmo período, nota-se a expansão das empresas estatais e privadas chinesas para todas as partes do mundo, investindo e se fixando em novos países (PASSI, 2018). Com a presença privada e o crescimento de projetos de investimento, o governo chinês percebe a possibilidade de unir as diversas iniciativas sob sua perspectiva e sistematizá-las.

Além disso, é importante citar que em um período de contrariedade à globalização causados por eventos como o Brexit, ascensão da extrema-direita em democracias consolidadas, novos conflitos políticos e protecionismo econômico (PASSI, 2018), a iniciativa da China de unir a região em prol dos interesses comuns e do desenvolvimento econômico geral demonstra um caminho diferente para as nações e a possibilidade de mudanças no ordenamento global. Em contrapartida, assegura o espaço estratégico chinês na geopolítica global, mantém a seguridade dentro do próprio ecossistema de parceiros e impulsiona a economia.

Yuan (2019) salienta que a NRS é um dos pilares da política externa desde que Xi Jinping se tornou presidente, tornando-se o mecanismo responsável por integrar o continente asiático com o europeu. O século XXI trouxe consigo a ascensão da China como uma potência e a possibilidade de reordenamento da ordem global, sendo a NRS estratégica para seguir com duas necessidades nacionais: escoar a produção em excedente e fortalecer e internacionalizar o yuan como moeda regional. Ao se deparar com a desafiadora oportunidade, vê-se a importância do estreitamento de laços com nações que compartilham interesses em comum e da disposição em colaborar entre si (YUAN, 2019).

3.1 OS ESPAÇOS MULTILATERAIS

Durante o período da economia fechada, a China era vizinha de nações asiáticas promissoras e abertas ao Ocidente, especialmente o Japão e Singapura, mas não mantinha laços estreitos com eles. Concomitantemente, a Guerra Fria influenciava o nível de interação entre os países e dificultava a ascensão daqueles que não estavam alinhados com os Estados Unidos ou com a União Soviética. Apesar do regime comunista, a China conseguiu normalizar as relações com os estadunidenses na década de 70 e, assim, iniciar a inserção no mercado internacional; o

denominado Comunicado de Xangai possibilitou o acesso chinês ao crédito externo, garantindo o posterior financiamento e importações que baseariam seus planos de desenvolvimento, produtividade e inserção no comércio global (ARAÚJO, 2018).

Em 1967 foi criado o ASEAN, inicialmente composto por Brunei, Camboja, Filipinas, Indonésia, Laos, Malásia, Myanmar, Singapura, Tailândia e Vietnã. O grupo é um marco para as organizações regionais e o processo de tomada de decisão conjunta, além de ser uma referência para a formação de boas relações entre países do continente asiático e de importância econômica para estratégias e engajamento (BLAKEMORE, 2014).

O período após a Guerra Fria facilitou o engajamento entre países e trouxe novas perspectivas de globalização, inclusive para a China, que viu a importância da cooperação internacional e das oportunidades do mundo multipolar. Novamente percebe-se a importância da institucionalização e das possíveis reformas que devem ocorrer entre a ordem internacional e o que é de consenso entre os países e até mesmo cada região (YUAN, 2019). Blakemore (2014) aponta que os crescentes dados econômicos e a modernização militar da China coincidem com a contínua abertura de política externa e preferência pelo multilateralismo - nova abordagem que possibilitou seu engajamento com instituições pré-existentes e posterior influência no ordenamento do sistema internacional.

Seixas (2016) acrescenta que o poder político internacional projetado pela China não condiz com seu poder econômico e a tamanha importância para a economia mundial. Mikova (2017) concorda com essa ideia ao defender a complementariedade entre economia e segurança, uma vez que se usam de ferramentas econômicas para atingir objetivos securitários. O início das negociações de um Acordo de Livre Comércio entre China e ASEAN exemplificam tal ideia e também colocam o regionalismo e a alta do engajamento asiáticos frente às iniciativas multilaterais e influência estadunidense na região.

Dessa maneira, um dos expoentes da política externa ativa chinesa e sua busca por liderança e representatividade nas tomadas de decisão do cenário internacional é o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura. Pomfret (2019) informa que ele foi oficialmente aberto em 2016 com o intuito de promover fundos para a construção da NRS – por vezes ele é visto como a subdivisão financeira da iniciativa, tendo o papel de garantir a continuidade dos projetos (YUAN, 2019, p. 107). Do mesmo modo que a NRS não se restringiu apenas à logística e superou outras esferas de atuação, o BAI também serve como uma frente de engajamento e projeção internacional chinesa, uma vez que

A agitação diplomática, política e militar da China em seu entorno regional, com crescente intensidade nesta década, parece indicar que Pequim busca reduzir a assimetria entre seu peso econômico e seu peso político no cenário internacional. O Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB) reflete a estratégia chinesa de encurtar o gap de poder existente entre os Estados Unidos e a China em algumas das principais instituições financeiras internacionais (SEIXAS, 2016, p.42).

Assim, percebe-se que a China busca protagonizar novos espaços do sistema internacional e até mesmo protagonizá-los, demonstrando ser uma opção para além do FMI, pois combina a diminuição do poder dos EUA na região e o aumento da cooperação entre asiáticos. Cai (2018) informa que em 2018 o BAI já possuía 84 países membros regionais e não-regionais e um capital registrado de 100 bilhões de dólares - sendo 30 bilhões advindos de Pequim. Em relação ao ASEAN, todos os países também são membros do Banco e poderão se beneficiar com empréstimos e financiamentos advindos da intensificação da proximidade política regional (SHEN, 2017). Na Figura 2, notam-se fatos relevantes para a construção das relações internacionais chinesas.

Figura 2 – Ocorrências da China no sistema internacional



Fonte: Elaboração própria (2023).

Para tornar as ambições da NRS realidade, Yuan (2019) entende que a China faz a combinação única de suas parcerias bilaterais junto das relações multilaterais, mantendo o engajamento internacional através das duas maneiras e garantindo os benefícios de ambas. O uso das instituições multilaterais já consolidadas auxilia a aproximação chinesa dos demais países neste ambiente, todavia, para a especificidade de seus objetivos e direcionamentos, faz-se necessário desenvolver novas entidades. A Figura 2 demonstra o engajamento chinês ao multilateralismo e ao regionalismo, importantes para a construção e manutenção da atual posição de poder que ocupa no sistema.

3.2 NEGOCIAÇÕES E LIBERALIZAÇÃO COMERCIAL

Debates sobre liberalização comercial ocorrem em diferentes instâncias ao longo das décadas e acompanham as mudanças na globalização e no sistema internacional vigente, sendo o objetivo do multilateralismo e suas instituições a queda de barreiras tarifárias e a facilitação do comércio entre parceiros que não são discriminados entre si. Todavia, através das diferentes ondas de regionalismo e novas tendências de relações entre países, é comum observar a escolha por acordos bilaterais e regionais – que afinal, também possuem como finalidade a cooperação (MIKOVA, 2017). Medalla (2015) salienta que a Ásia delongou suas negociações em Acordos de Livre Comércio (Free Trade Agreement – FTA, em inglês) em comparação a outros continentes, tendo o ASEAN papel crucial para o início dessas tratativas.

Considerando que o regime político e as metas traçadas pelo partido chinês eram protecionistas e focadas no mercado interno, a economia do país permaneceu fechada e com as próprias diretivas e normas por várias décadas. O cenário enfrenta modificações a partir da entrada da China na OMC, em 2001, o qual acelerou o processo de mudança das estruturas internas em prol das relações econômicas, uma vez que foram exigidas reduções de tarifas e de barreiras para o comércio internacional. Esse processo aproximou o país das nações desenvolvidas e auxiliou o desenvolvimento interno ao engajar ainda mais as indústrias chinesas às cadeias globais de valor (MIKOVA, 2017). Resumidamente, Breslin (2009) diz que

O poder chinês é maximizado pela promoção de acordos econômicos bilaterais que assegurem a países amigáveis o acesso a seu mercado, e estruturas multilaterais nascentes podem servir como instrumentos de “diplomacia comercial” para competir com o Japão e com os Estados Unidos por apoio e mesmo dominância na região (BRESLIN, 2009, p. 38).

Nos anos subsequentes, a China iniciou negociações de ALCs com países de diferentes continentes e capacidades econômicas, representando a independência de política externa e cada um deles tentando proteger seu desenvolvimento econômico e maximizar os possíveis benefícios de facilitar e preferir as trocas entre os dois lados do acordo. Na tabela abaixo, nota-se os países que a China possui ALCs e o ano em que entraram em vigência.

Tabela 1 - Países que a China possui ALC

País	Ano de início da vigência
ASEAN	2002
Hong Kong	2003

Macau	2003
Chile	2006
Paquistão	2007
Singapura	2008
Nova Zelândia	2008
Peru	2010
Costa Rica	2011
Suíça	2014
Islândia	2014
Austrália	2015
Coreia do Sul	2015
Maldivas	2017
Georgia	2018
Maurício	2021
Camboja	2022

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Ministério do Comércio da China (2023).

Os ALCs da China com Hong Kong e Macau garantem a existência do tratado de “um país, dois sistemas” econômicos distintos. De acordo com o Ministério do Comércio, a China também está em processo de negociação de ALCs com os seguintes países: Sri Lanka, Israel, Noruega, Moldávia, Panamá, Palestina, Equador, Conselho de Cooperação do Golfo (CCG) e o acordo entre Japão e Coreia do Sul. Além disso, fora firmado o compromisso de realizar *upgrade* no ALC com o ASEAN, Chile, Paquistão, Singapura e Nova Zelândia. Essas informações demonstram a busca por diversificação dos parceiros chineses em questões geográficas e sua contínua abertura para o comércio internacional. Todavia, elas não garantem a facilidade da liberalização comercial dentro do estadismo chinês e nem a inserção das demais políticas comerciais vigentes em países liberais.

É válido mencionar a importância do acordo entre China e Georgia, o único país da região da Eurásia e do Mar Negro a possuir ALC com os chineses e com países europeus, tornando-se um entreposto comercial. Através do crescente estreitamento das relações, os países buscaram desenvolver zonas econômicas e empreendedoras de maneira conjunta, o fluxo de importação e exportação entre eles aumentou a partir da redução tarifária acordada e os investimentos bilaterais também cresceram. Além disso, o engajamento georgiano na NRS também se intensificou, uma vez que o país tem importância logística para o comércio eurasiático e é passível de investimentos em infraestrutura, já que faz parte de uma das possíveis rotas comerciais (SCHULZ, 2022).

Apesar dos diferentes ecossistemas formados e as próprias capacidades dentro do continente, Medalla (2015) cita que é importante para a Ásia em termos de mecanismos de defesa o incremento da cooperação regional. Mesmo com o ASEAN exercendo papel central e possuindo ALCs com seis diferentes países asiáticos, notou-se a necessidade de expandir a abrangência, os benefícios e, também, contrabalancear a presença do Acordo de Associação Transpacífico (TPP), que engloba países banhados pelo Oceano Pacífico (e até 2017 também tinha os Estados Unidos como membro). Nesse contexto, surgiram as negociações da Parceria Econômica Regional Abrangente (Regional Comprehensive Economic Partnership – RCEP, em inglês), cujo objetivo central é *“to achieve a modern, comprehensive, high-quality and mutually beneficial economic partnership agreement among the ASEAN Member States (AMS) and ASEAN’s FTA Partners”*¹ (MEDALLA, 2015, p. 2).

A busca pela liberalização comercial entre os quinze membros do RCEP (ASEAN, China, Japão, Coreia do Sul, Austrália e Nova Zelândia) irá facilitar investimentos, tornar os membros preferíveis ao comércio entre si, expandir mercados e os ganhos de eficiência decorrentes dele e complementar a lista de países com ALCs vigentes com economias mais robustas e desenvolvidas (KETTUNEN, 2018), além de garantir à China mais estabilidade e estratégia com países da região do Pacífico. O acordo é de crucial importância para o engajamento conjunto da região e terá impactos sistêmicos, pois abrange aproximadamente 25% dos bens e serviços comercializados globalmente e atinge diretamente 2,3 bilhões de pessoas (THE RCEP..., 2022).

Ademais, o RCEP vai de encontro à Nova Rota da Seda ao englobar países semelhantes e ter o intuito de promover o crescimento econômico regional e facilitar o comércio. Esse acordo abrange trocas avançadas nas cadeias industriais e manufaturas com alto valor agregado, além de contribuir com novos ambientes e tendências, a exemplo do *e-commerce* e a integração de pequenas e médias empresas (WU, 2022). Os Acordos de Livre Comércio impulsionam ainda mais o que a integração logística do cinturão busca facilitar, uma vez que reduz as tarifas comerciais e caminham para uma unificação de mercados e dos fatores produtivos dos atores envolvidos.

Apesar das iniciativas formais de liberalização comercial e da abertura do país para a economia mundial, principalmente em comparação a outros emergentes, a China ainda possui

¹ Realizar um acordo de parceria econômica moderno, abrangente, de alta qualidade e mutuamente benéfico entre os Estados membros do ASEAN e parceiros de ALCs do ASEAN.

atitudes e regulações protecionistas. Kettunen (2018) menciona a existência de práticas informais de fiscalização e interpretação de leis que são desleais com companhias estrangeiras em benefício das nacionais. A burocracia e a alta tributação incidentes em novos negócios colocam o país em uma posição não tão receptiva quando comparadas às suas iniciativas para o exterior. Ademais, o autor informa que

Quando a China integrou a OMC em 2001, ela pediu para ser considerada uma “economia de mercado” depois de 15 anos, o que seria dezembro de 2016. Entretanto, isso enfrentou oposição por outros membros da organização, notadamente União Europeia e EUA, que não consideram a ideia viável. O status de economia de mercado implica que sua economia é baseada em competição aberta (exemplo: preços domésticos são postos por competição, não pelo governo), o que não é o caso nas indústrias exportadoras chinesas pesadamente subsidiadas (KETTUNEN, 2018, p.127, tradução nossa).

Isso demonstra que, apesar da entrada chinesa na economia globalizada, o país ainda segue seus trâmites internos e não insere em sua legislação e em seus procedimentos tudo o que é proveniente do ocidente e norteados pelos Estados Unidos. Wu (2022) considera que o foco em liberalização do RCEP pode ser responsável por acelerar e pressionar a China para novas reformas. Assim, pode-se entender a aderência tanto ao bilateralismo, pois o consenso durante a negociação do acordo entre duas partes é facilitado e quanto ao regionalismo, que tem maiores ganhos de eficiência mesmo com a capacidade de escolha dos países parceiros. Também, entende-se o lançamento dos próprios empreendimentos no sistema internacional, os quais não seguem, necessariamente, a ordem vigente e demonstram a independência da política externa chinesa.

Em questões de influência internacional e diplomacia, a China ainda possui algumas dificuldades ao adentrar culturalmente em outras nações e, principalmente, ocupar o lugar dos Estados Unidos em termos de poder e capacidade militar na região do Pacífico. A aliança com fortes economias regionais, Japão e Coreia do Sul, também asseguram aos estadunidenses a posição contínua e estratégica no continente asiático (FULLILOVE; LEMAHIEU, 2021). Dessa maneira, os esforços de Pequim buscam contrabalancear o poder exercido pelos EUA na região e criar sua própria rede de influência.

Fullilove e Lemahieu (2021) concordam que em poderio econômico e comercial em relação a Ásia, a China já ultrapassou os Estados Unidos, sendo o principal parceiro de vários países e capaz de estreitar cada vez mais as relações com eles, seja através de instituições

alternativas e independentes da presença estadunidense ou com o avanço da cooperação e integração geradas pela NRS. No capítulo seguinte, onde serão observados os volumes de exportação de China e EUA para demais parceiros ao longo das décadas, essa ideia será exemplificada.

Além disso, o tipo de inserção regional buscado pela China e as capacidades que permitem tal realização são específicos do país e de seu contexto. Com o entendimento do papel da Nova Rota da Seda como expoente e executor da política externa chinesa, Swaine (2015) diz que se busca a integração dos países da região sem os tradicionais confrontos geopolíticos de religião e ideologias, apenas através do compartilhamento de interesses comuns e a busca pelo desenvolvimento. Desse modo, nota-se que a China aproveita a conjuntura regional e o lento desenvolvimento dos vizinhos para promover seu próprio crescimento, dada a importância da iniciativa para a manutenção da economia nacional, uma vez que expande as relações de mercado, bem como para as relações internacionais, pois aumenta a influência de Pequim na Ásia e até mesmo em outros continentes.

4 A NOVA ROTA DA SEDA: ABRANGÊNCIA GEOGRÁFICA, ECONÔMICA E INICIATIVAS RELACIONADAS

Este capítulo tratará da Nova Rota da Seda como um projeto abrangente, mostrando seu histórico e objetivos desde que fora lançado pela China. Na primeira seção, estão expostas as pretensões chinesas junto ao projeto, envolvendo as formulações de políticas domésticas e externa. Além disso, mostram-se os resultados logísticos e comerciais que NRS atinge no decurso do tempo e de sua extensão territorial. Já na segunda seção, apresentam-se os projetos de investimento em infraestrutura que englobam a Ásia e o entorno regional.

4.1 DO ANÚNCIO AO PROJETO DO CINTURÃO ECONÔMICO

Respectivamente anunciados em setembro e outubro de 2013 pelo presidente Xi Jinping, a Nova Rota da Seda e a Rota da Seda Marítima (“Um cinturão, uma estrada” ou One Belt, One Road Initiative - OBOR, em inglês) resgatam a memória histórica da nomenclatura datada de milênios e o insere no ambicioso projeto político e econômico chinês, o qual traz consigo mudanças nas relações entre Estados e nas percepções perante demais atores do sistema internacional. Tendo em vista que, majoritariamente, a Ásia é composta por países em desenvolvimento, a China lança a iniciativa para promover mútuos benefícios entre os envolvidos: desenvolver a infraestrutura e alavancar a economia do continente (SWAINE, 2015). Pomfret (2019) destaca que dentro da literatura das cadeias globais de valor há o peso regional, consideradas as principais a da América do Norte, Europa e Ásia do leste. A existência da conexão terrestre entre as duas últimas é uma questão de importância global em termos de comércio e política.

Dentre as diferentes disciplinas de estudo que a Nova Rota da Seda engloba, este capítulo pretende apontar as ambições políticas da China através do projeto e os resultados econômicos, comerciais e logísticos que já foram gerados entre os países integrados ao cinturão. Divisora de opiniões acerca dos reais interesses nacionais com a iniciativa, a Rota está inserida numa região rica em recursos naturais e de recente independência política, já que muitas nações são antigas colônias soviéticas. Os chineses almejam liderar seus vizinhos e promover a estabilidade regional através do compartilhamento de investimentos e direcionamento das iniciativas de política externa de maneira agregada, o que trará mais unidade à subdivisão continental da Ásia central (QORABOYEV; MOLDA SHEV, 2017). Sob outra perspectiva, os rivais políticos se preocupam com o crescente do protagonismo chinês, tornando possível a

disputa pelo poder hegemônico do sistema internacional com os Estados Unidos e, de acordo com Swaine (2015), o receio de ocorrer a mudança do eixo financeiro para além do ocidente.

A importância geopolítica da iniciativa é também baseada na extensão que ela engloba: aproximadamente 4 bilhões de pessoas e um agregado econômico de 21 trilhões de dólares, o projeto mais significativo e de “longo alcance que a China lançou” (SWAINE, 2015, p.3). Consoante a isso, vê-se que o Cinturão carrega consigo elementos econômicos, relacionados aos investimentos de conectividade de infraestrutura, fomento da capacidade produtiva e integração financeira; e elementos diplomáticos, responsáveis por demonstrar os esforços da política externa chinesa em manter-se de acordo com os princípios de coexistência pacífica e os propósitos da Carta da ONU, ambos relacionados à soberania e integridade territorial das nações (SWAINE, 2015). A centralidade da China está em coordenar o projeto, unir os países e liderar a região em prol de sua ascensão nas cadeias produtivas globais, mas também ser uma referência em fóruns internacionais e inovação.

Pode ser observado na figura 3 a extensão da estrutura do cinturão e como ele pretende atingir as regiões mencionadas acima, sendo a China o país destacado em vermelho e de onde partem as conexões com os continentes. A Rota terrestre é ilustrada através da linha amarela, a qual atinge a Ásia Central, Rússia, Oriente Médio e Europa. Já a Rota da Seda Marítima é representada pela linha pontilhada da azul, que passa por países do ASEAN, sul da Ásia, a costa do leste da África, Oriente Médio e, também, atinge a Europa.

Figura 3 – Mapa da Nova Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima



Fonte: SHEN, 2017.

Para a década de 2010, o Banco Asiático de Desenvolvimento estimava a escassez de US\$ 8 trilhões de investimento em infraestrutura para o continente (WHO..., 2013). Considerando que parte da inserção do projeto está em uma região populosa, de países em desenvolvimento e sem plena capacidade de investir em estrutura e modernização industrial, Swaine (2015) acrescenta que

O sucesso ou o fracasso do conceito do Cinturão Econômico vai depender dos esforços que Pequim está disposta a dedicar, da habilidade dos líderes e empreendedores chineses em aplicar esses recursos nas condições locais e dos benefícios que ele produzirá não apenas para a China, mas, talvez, mais ainda para as nações beneficiárias. Para que isso aconteça, as lideranças chinesas e os apoiadores da NRS deverão desenvolver um plano de ação baseados em princípios econômicos sólidos e no entendimento das necessidades dos participantes da Rota, bem como ter sensibilidade com as preocupações internas ou de poderes externos como a Índia, Rússia, Europa e os Estados Unidos (SWAINE, 2015, p. 15, tradução nossa).

Dessa maneira, percebe-se que o desafio chinês se torna ainda maior ao pretender liderar e coordenar espaços que não possuem as mesmas capacidades, além de necessitar o aceite nas nações para adentrar em um novo projeto que por muitos pode ser visto como mandatário e dominante, ao invés de coletivo e desenvolvimentista – como é exposto por Xi Jinping. A problemática reside nas diferentes regiões contempladas por investimentos, uma vez que o Oriente Médio e o sudeste asiático já são altamente assimilados à economia global, enquanto a Ásia Central carece de mecanismos de investimentos. Para Qoraboyev e Moldashev (2017) o entendimento da natureza da Rota é uma ambiguidade entre a utilidade geopolítica para a conquista da liderança chinesa ou plano de desenvolvimento e cooperação.

Os reais anseios da China junto ao Cinturão Econômico são motivo de discussões e diferentes interpretações entre pesquisadores, economistas e agentes de política externa ao redor do globo. Segundo Passi (2019), as necessidades domésticas foram impulsionadoras e traçaram os objetivos a alcançar com o projeto, haja vista que

As repercussões e as consequências da crise financeira global apenas exacerbaram e precipitaram uma eventual reestruturação econômica [...] a superacumulação chinesa de reservas estrangeiras para manter o valor de sua moeda baixo e, portanto, promover a economia orientada à exportação, é um problema nos tempos de desaceleração. Com o aumento da fuga de capitais, a China tem procurado encolher as reservas internacionais para manter a competitividade da moeda, pois sua economia ainda depende do superávit comercial. A má injeção do capital ao longo

dos anos para manter a força manufatureira levou ao excesso de capacidade produtiva chinesa e o incentivo ao que, atualmente, tornaram-se empresas estatais ineficientes e cidades fantasmas (PASSI, 2019 p. 171, tradução nossa).

É importante salientar que a crise 2008 trouxe desafios em escala global, portanto cada país precisou encontrar alternativas para mitigar os efeitos dela domesticamente e países aliados buscaram caminhos conjuntos para não aumentar os danos. Em seguida, Passi (2019) também afirma que é apenas em 2016 que a capacidade industrial chinesa ultrapassou de fato a produção industrial devido à desaceleração na demanda - três anos após o anúncio da Nova Rota da Seda. Nota-se que o projeto tem capacidade de alocar diferentes propostas e setores da economia durante sua condução, resgatando objetivos antigos e incorporando novas necessidades.

Como mencionado anteriormente, a inserção chinesa nos espaços multilaterais é crescente e transforma o país em potência regional, sendo um parceiro chave para inúmeras outras nações em termos de trocas comerciais e direcionamento de investimentos. Através de suas próprias iniciativas políticas e financeiras, a tomada de decisão torna-se mais efetiva e de acordo com os planos traçados pelo Partido Comunista Chinês ao longo dos anos (SWAINE, 2015). Este direcionamento também tem por objetivo a promoção da estabilidade política e econômica da região, uma vez que vizinhos pacíficos e sem conflitos entre si se integram com mais eficiência nas cadeias de valor e não apresentam riscos iminentes aos fluxos comerciais.

Passi (2018) acrescenta que o Cinturão Econômico também engloba novos investimentos portuários, aumentando a conectividade dos mercados da Ásia, África e Europa, além de promover mais segurança às Forças Armadas chinesas, já que assim podem instalar mais bases militares na região e, portanto, manter vigilância contra o avanço estadunidense nos países vizinhos. Swaine (2015) acrescenta que a iniciativa marítima ajudará a combater o terrorismo, a pirataria e a seguridade das rotas comerciais em curso. Novamente, pode-se notar a multiplicidade do projeto e seu caráter estratégico para áreas securitária e diplomática.

Ademais, dentro dos planos regionais deve-se mencionar a importância da conectividade em termos das redes de informação e gerenciamento de dados. De acordo com a agência de notícias oficial Xinhua (2017) o intuito é melhorar os sistemas de transmissão ao longo dos países que compõe a Rota da Seda, investindo em cabos submarinos, satélites de monitoramento e plataformas públicas de compartilhamento de informação. Além disso, a melhoria na infraestrutura através da construção de oleodutos e gasodutos reduz a vulnerabilidade chinesa no abastecimento energético ao atravessar países parceiros e fornecedores, a exemplo do Paquistão e Myanmar (PASSI, 2018).

Os países da Ásia Central também serão responsáveis por auxiliar a promover a segurança energética chinesa e, em troca, receber investimentos em infraestrutura e diversificar os parceiros comerciais. Cazaquistão, Uzbequistão e Turcomenistão são nações que possuem grandes reservas de hidrocarbonetos e serão responsáveis por exportar petróleo e gás natural à China, diminuindo a vulnerabilidade do país nessa questão (SEIXAS, 2016, p. 70).

A construção de um oleoduto no pequeno vizinho Myanmar também é responsável por reduzir a vulnerabilidade de recebimento e dependência da passagem de cargas pelo Estreito de Malaca, que faz parte da rota marítima essencial para o comércio internacional chinês, mas pode ser facilmente influenciado por decisões dos Estados Unidos e passível de bloqueio da passagem com destino à China (FORBES, 2015).

A coordenação dessas questões é feita através da Nova Rota da Seda e, de acordo com Yuan (2019), possibilitada pelo crescente número de parcerias estratégicas, acordos bilaterais e engajamento em instituições multilaterais entre a China e demais parceiros. O indício de interesses em comum e a proximidade regional integram os países ao longo do cinturão em prol do mútuo desenvolvimento e, conseqüentemente, promovem a solução de dilemas e dificuldades enfrentadas por Pequim contra seus objetivos nacionais.

A partir do século XVI e pelos próximos 500 anos, o modal marítimo foi o transporte dominante entre Europa e Ásia, sendo a questão do baixo custo e alta capacidade de volume de carga fatores essenciais para a continuidade nos investimentos e preferência do mesmo. (POMFRET, p.46, 2019). O capitão da Marinha estadunidense, estrategista militar e influente pensador geopolítico Alfred Mahan defendia a superioridade do poder naval frente ao terrestre, uma vez que o mar é um “grande comum” que flui em todas as direções e não exige construções para sua usabilidade. Para ele, o controle dos oceanos Índico e Pacífico permitem a projeção de uma nação ao interior dos continentes e a dominação do comércio internacional - essenciais para obtenção do status de potência (SEIXAS, 2016, p. 75). A importância da presença oceânica bem definida das nações destaca-se nos aspectos comercial, econômico e estratégico, para fins militares de segurança e expansão.

Após séculos de foco no desenvolvimento do poder terrestre, com Exército forte e consistente e regiões interioranas protegidas de possíveis invasores, a China nunca se consolidou como uma potência naval. A vertente marítima da Rota da Seda mostra como o país busca otimizar seu posicionamento frente aos mares e recuperar essa deficiência estratégica, haja vista a necessidade de defesa naval e mitigação dos possíveis riscos ao seu fluxo de comércio internacional majoritariamente oceânico, conforme Seixas menciona que

Muito do debate está centrado no fato de que as imensas importações energéticas do país fazem da economia chinesa cada vez mais vulnerável a distúrbios no suprimento de matérias-primas. Com a China se tornando crescentemente interdependente (e até mesmo um dos players dominantes) ao regime de comércio econômico global, as lideranças chinesas naturalmente buscam meios de proteger sua linha-vital econômica por meio da projeção de poder ao longo das principais rotas comerciais (SEIXAS, 2016, p 82).

Além de garantir a melhoria logística, os investimentos portuários nos países integrantes da Rota da Seda Marítima por vezes são acompanhados de negociações que permitem o uso dos portos pela Marinha da China – a fim de defender seus interesses exteriores e a vigilância das rotas utilizadas. É importante mencionar a iniciativa em países da região da Indochina, o Sri Lanka e, principalmente, a expansão da Rota da Seda para países africanos, especialmente Djibuti, localizado na posição estratégica próxima à entrada do Canal de Suez e o Quênia, possuidor do maior porto da África (SEIXAS, 2016).

Outro exemplo da estratégia de inserção marítima e fortalecimento da estrutura de importação e escoamento produtivo são os investimentos chineses no Porto de Gwadar, no Paquistão, que também evitam a passagem de cargas pelo Estreito de Malaca (SEIXAS, 2016). Além deste, Cai (2018) cita os investimentos no porto de Melaka, na Malásia, a fim de evitar a autoridade do Porto de Singapura nas passagens por Malaca.

Assim, percebe-se que o poderio chinês está ligado à sua dimensão econômica e, para a manutenção da mesma, todos os seus fluxos devem consolidados e protegidos. A melhoria na infraestrutura servirá para garantir o pleno abastecimento de matéria-prima e energia e expandir a conectividade entre parceiros. Com o domínio de suas próprias rotas, estruturas e sistemas, a China consegue blindar-se de possíveis retaliações, corte de fornecimento energético e de insumos por parte de seus inimigos geopolíticos, além de direcionar as prioridades da agenda regional e integrar ainda mais vizinhos ao seu próprio sistema.

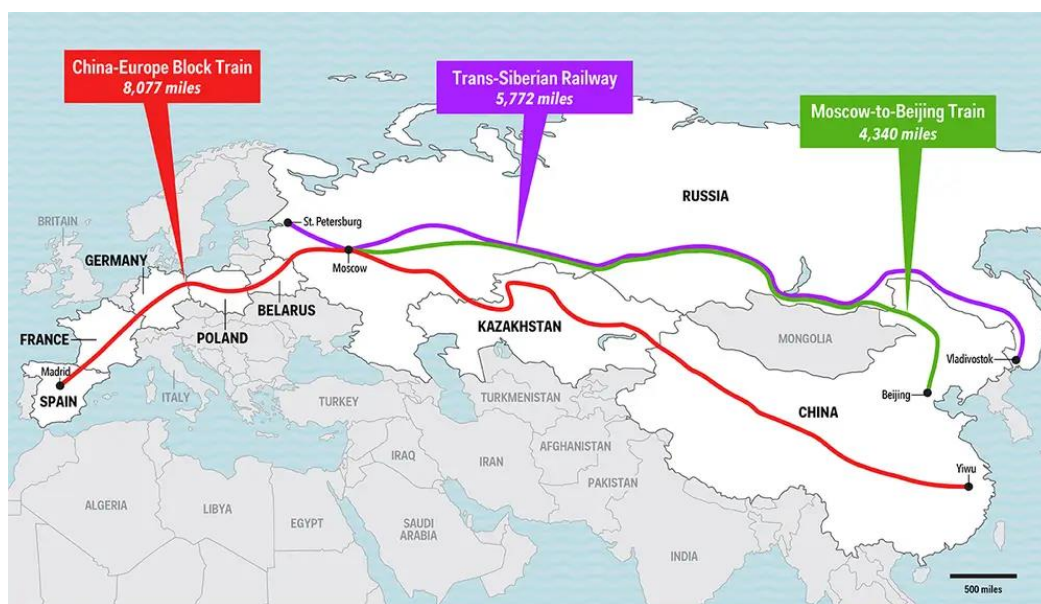
Entretanto, com a expansão produtiva para regiões do interior da China, tornou-se necessária a construção de rotas capazes de alcançar locais longínquos e conectá-los a região costeira e mais desenvolvida. Essa situação coincide com as políticas de incentivo industrial, aumentando a demanda de matéria prima e viabilidade de transporte e também a importação de componentes do sudeste asiático, gerando a necessidade de solucionar a passagem entre fronteiras e viabilizar entregas *just in time* (POMFRET, 2019). Aqui, nota-se a tentativa de

solucionar, também, o problema das cidades fantasmas e a concentração de riqueza na área das Zonas Econômicas Especiais.

Nota-se que já existiam ferrovias conectando Ásia e Europa, porém ao criar rotas alternativas e ampliar conexões preexistentes, a rede tem sua conectividade e utilidade aumentadas e torna-se menos vulnerável entre os países de transição. A tentativa de unificação das bitolas entre as ferrovias que cruzam fronteiras internacionais é um exemplo prático da unidade almejada pela NRS, uma vez que traz ganhos financeiros e de tempo durante o transporte de cargas, pois não haverá necessidade de troca entre os trilhos (POMFRET, 2019).

Em 2011, iniciou-se um cenário de maior demanda por melhorias e facilitação de trânsito, o que permitiu aos governos e agentes de cargas o planejamento e posterior viabilidade em rotas alternativas e intermodais (POMFRET, 2019). Já em 2012, Seixas (2016) menciona que fora realizada a ligação ferroviária da cidade de Chongqing, no interior da China, até Khorgos, no Cazaquistão, conectando o país com a preexistente ferrovia entre o território cazaquistanês e a cidade de Duisburgo, na Alemanha. Percebe-se que mesmo antes do anúncio oficial de Xi Jinping, a conectividade na Eurásia já se fazia importante. Em dezembro de 2014, após o lançamento da OBOR, foi realizada a viagem inaugural da maior ferrovia do mundo: Yixinou, ligando a cidade de Yiwu, na China, até Madri, Espanha (SEIXAS, 2016, p. 65) conforme pode ser observado na Figura 4.

Figura 4 – As maiores ferrovias do mundo



Fonte: GOULD, 2015.

“Inicialmente, companhias ferroviárias nacionais tinham que cooperar em promover o serviço internacional. Então, agentes de carga contribuíram em promover serviços adicionais que fizeram rotas ferroviárias atrativas para o maior número de usuários potenciais” (POMFRET, 2019, p. 46, tradução nossa). As melhorias logísticas tornam os territórios mais atrativos e integrados as cadeias regionais e globais de valor, o que resulta em aumento no volume de comércio, maior geração de riqueza interna e demanda agregada entre países.

A linha ferroviária entre Chongqing e Duisburg, na Alemanha, passou por melhorias logísticas ao decorrer do tempo e, com a passagem transfronteiriça facilitada, tornou-se extremamente lucrativa para transportadoras e útil às empresas que buscam rapidez em suas entregas. Entre 2011 e 2017, a duração da viagem passou de 16 para 12 dias. (POMFRET, 2019). Esse é um exemplo de como a NRS não necessariamente cria as conexões, mas ajuda a desenvolvê-las, principalmente através do adensamento do volume de comércio regional, as políticas de interiorização e diversificação geográfica da produção.

Com fronteira ao sul da China e membro do ASEAN, o Laos também recebeu investimentos para a construção de uma linha ferroviária. Essa iniciativa busca integrar o interior do país à capital e a cidades próximas a fronteira chinesa, os principais efeitos econômicos da tal iniciativa são o de aumento do fluxo de comércio containerizado, do turismo e do recebimento de investimento, uma vez que a ferrovia de alta velocidade tende a diminuir o custo e o tempo de viagem. Através da conectividade, espera-se que o governo local e novas empresas atuem em desenvolvimento e infraestrutura nos próximos anos (MEDINA, 2021).

Através da tentativa de interiorização da produção contida na Nova Rota da Seda, promoveu-se a criação de um *hub* financeiro, comercial e logístico na região de Chengdu, onde se viu potencial de transformá-lo em um polo internacional de inovação. Neste caso, nota-se a presença industrial de diversos segmentos, a maior abertura para a alocação de empresas estrangeiras e a necessidade de criação de serviços e estruturas que atendam as fábricas, pessoas e mercadorias, além dos processos e regulações envolvidos no gerenciamento de um *hub* (KETTUNEN, 2018, p. 130).

Além de Chengdu, a cidade de Chongqing também é considerada um polo industrial no interior da China. Pomfret (2019) menciona que em 2010 foi inaugurada uma linha de trem conectando Chongqing a metrópole Shenzhen, situada na região costeira. Essa iniciativa influenciou instalações industriais em Chongqing, posteriores conexões ferroviárias com novas cidades e, inclusive, outros países. Além disso, o papel das empresas prestadoras de serviços ferroviários foi necessário para a ampliação e aprimoramento das linhas de trem, que apesar de

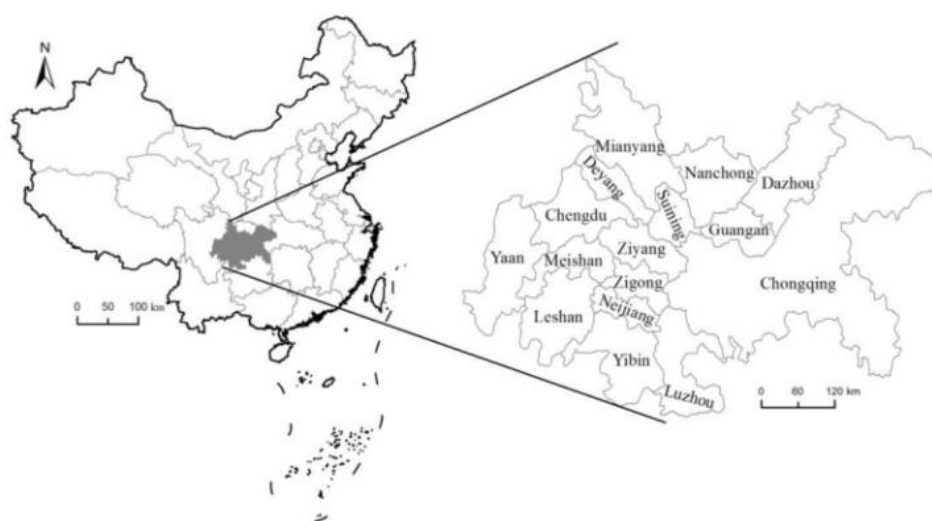
serem um meio de transporte mais caro, são ágeis em comparação à rota marítima e acabam se tornando necessárias para determinados setores industriais e projetos específicos.

Grimmel e Li (2018) apontam a importância do engajamento das empresas no processo de interiorização das cadeias produtivas no território chinês e na percepção da geração de valor em novos investimentos em infraestrutura que visam conectar Ásia e Europa pela via terrestre. Para obter sucesso nessa proposta da NRS, a China depende que o mercado privado aproveite os incentivos dados para manufaturar em províncias do interior e construa suas bases fora das zonas costeiras. A partir desse movimento, Grimmel e Li (2018) notam que as próprias indústrias se interessam no desenvolvimento do transporte transfronteiriço

As cadeias modernas de produção são muito dependentes do offshore e do comércio de bens intermediários. Os intermediários precisam ser enviados e reenviados entre as diferentes filiais através do processo de produção. Entregas pontuais são um importante pré-requisito para as cadeias modernas de produção. Cada vez mais as companhias globais procuram realocar suas bases manufatureiras da China para o sudeste asiático e Ásia central, pois elas possuem importantes incentivos em resolver o entrave do comércio transfronteiriço, em particular, a infraestrutura de transporte (GRIMMEL; LI, 2018, p. 11, tradução nossa).

Na Figura 5 pode-se observar a localização das cidades citadas anteriormente: Chengdu e Chongqing, notadamente distantes da região costeira. Song; Hao e Zhu (2019) informam que o incentivo ao desenvolvimento interiorano trouxe consigo o contínuo aumento da população e formação de uma área urbana com cidades de menor porte entre as duas principais.

Figura 5 - Localização da área urbana de Chengdu- Chongqing

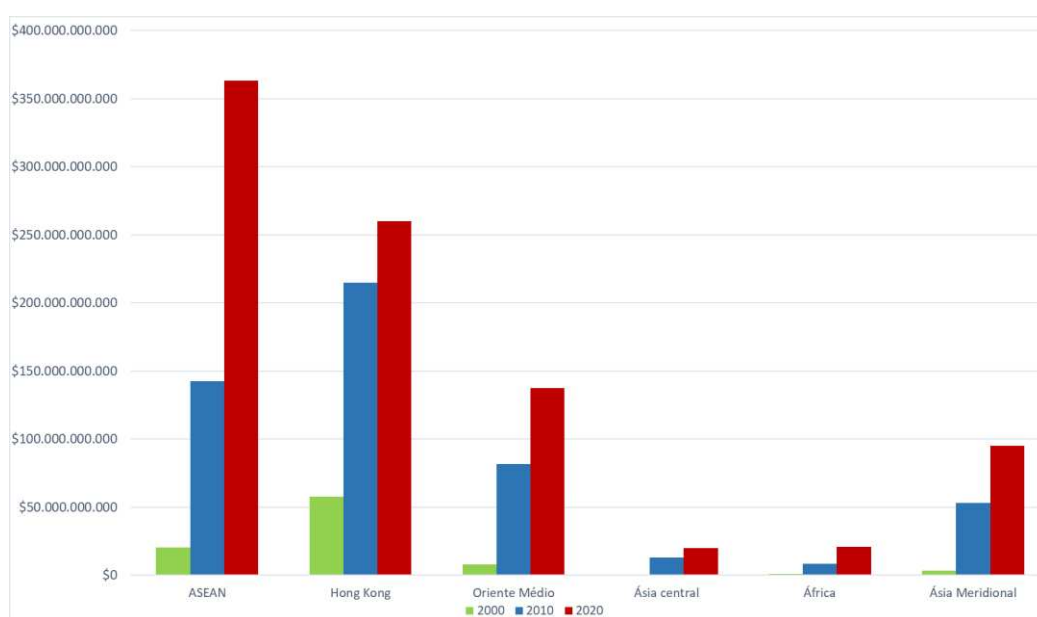


Fonte: SONG; HAO; ZHU, 2019.

Sendo assim, percebe-se que o governo chinês incentiva o deslocamento da produção para o interior do país, a fim de diminuir a diferença econômica em comparação com as regiões costeiras. Para garantir a excelência das operações, a logística entre cidades da cadeia produtiva e entre os países consumidores requer contínuas melhorias e investimentos. Dessa maneira, vê-se a complexidade da iniciativa da NRS, pois não se trata apenas das melhorias de logística internacional, mas sim, envolve temas de política e economia doméstica que acabam por interferir na dinâmica produtiva de outros países, dado a importância e a magnitude econômica chinesa, além de precisar do engajamento de diferentes organizações que garantam a rentabilidade, a necessidade das rotas e o financiamento das mesmas.

Consoante ao que é defendido por alguns autores, a exemplo de Mikova (2017), a China empreendeu a iniciativa da Nova Rota da Seda para escoar seu excedente produtivo que é cada vez maior e necessário para manter as engrenagens econômicas funcionando conforme o que fora vivenciado nas últimas décadas. Para ilustrar tal ideia, buscaram-se dados relativos ao volume exportado pela China em dólares para países e grupos de países com fluxos relevantes e/ou conectados a NRS, a fim de comparar as diferenças entre o decorrer de dez anos e observar as atuais mudanças nas tendências dos destinos comerciais e os possíveis resultados após o desenvolvimento do projeto.

Figura 6 – Volume das exportações chinesas em USD nos anos 2000, 2010 e 2020



Fonte: elaboração própria a partir de dados do The Observatory of Economic Complexity (OEC), 2023.

Conforme o gráfico, percebe-se que o volume das exportações totais da China acompanha seu crescimento ao longo do século XXI. Entre os anos de 2000, 2010 e 2020, todos os destinos aqui analisados aumentaram o volume comprado da China, alguns com mais expressividade, outros menos.

Em relação ao ASEAN, se percebe o vertiginoso crescimento entre as duas comparações feitas. Em 2000, a China exportou \$20.284.128.705 para o grupo, já em 2010 o número subiu para \$142.394.459.209 e em 2020 atingiu o patamar de 363 bilhões de dólares, mais que o dobro do registrado no princípio. O mútuo compromisso de desenvolver e melhorar o ALC trazem sucesso à parceria, que atualmente se encontra na terceira versão de negociações em prol de *upgrades* (CHINA FTA NETWORK, 2023). Os resultados são visíveis e mensurados através dos crescentes números mencionados anteriormente, os quais terão ainda mais tendência de aumento com o estabelecimento do RCEP.

A Região Administrativa Especial de Hong Kong adquiriu o status de centro financeiro internacional por seus serviços prestados nesse ramo e, com o passar do tempo, tornou-se mais integrada com a economia da China. Os dados das exportações chinesas mostram que o montante passou de 57,9 bilhões de dólares em 2000 para 215 bilhões em 2010. Com valores estabilizados, o ano de 2020, apresentou o valor de 260 bilhões (HE; LIAO; WU, 2015).

Além disso, em 2020 se vê o maior crescimento das exportações para os países do Oriente Médio (composto por Afeganistão, Arábia Saudita, Barein, Catar, Emirados Árabes Unidos, Iêmen, Irã, Iraque, Israel, Jordânia, Kuwait, Líbano, Omã, Síria e Turquia). Nos anos 2000, o volume foi de 8 bilhões de dólares, passando para \$81.939.248.032 em 2010 e, em 2020, ultrapassou o montante de 137 bilhões de dólares. Esta é uma região de alta complexidade, com países ricos, outros com conflitos internos e situação de pobreza, Arábia Saudita com histórico alinhamento aos EUA, ao contrário do Irã que há décadas mantém hostilidade. A aproximação chinesa na região pode alterar ainda mais a geopolítica geral entre os países, uma vez que o aumento do fluxo comercial já demonstra a evolução da parceria.

Na região da Ásia Meridional, aqui composta por Bangladesh, Índia e Paquistão, houve o vertiginoso crescimento de 3,4 bilhões de dólares exportados para 53,3 bilhões entre os anos 2000 e 2010, atingindo a marca de 95 bilhões em 2020 – principalmente impulsionado pelo crescimento econômico indiano. A China foi o principal parceiro comercial da Índia por alguns

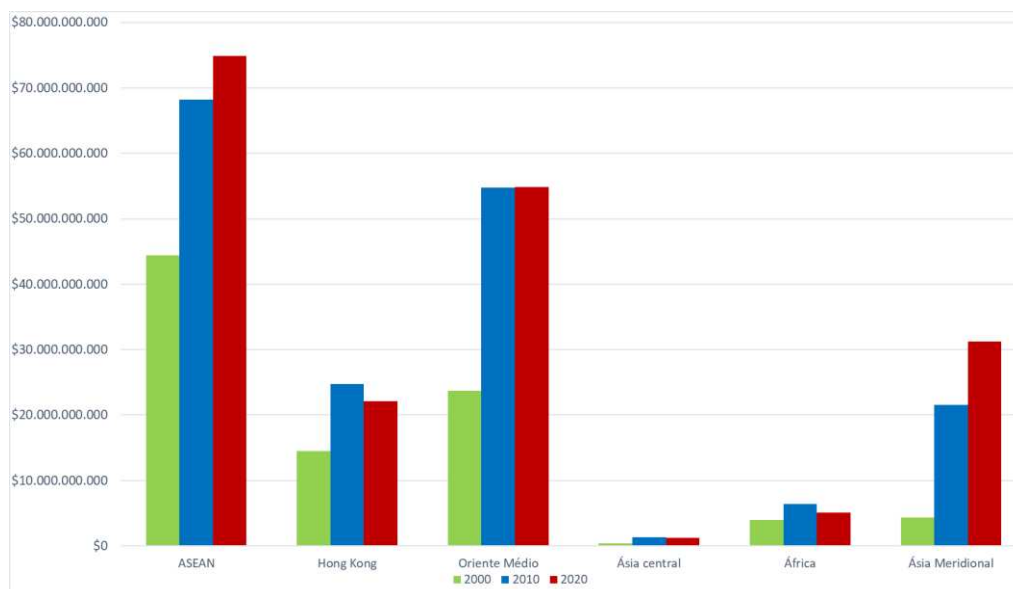
anos, todavia, com o aumento das tensões políticas e fronteiriças entre si, os indianos buscam reduzir sua dependência comercial nos chineses e, assim, abriram espaço para a preferência aos estadunidenses – inclusive em termos de declínio em investimento direto da China. Apesar disso, ainda há aumento no volume exportado, nas negociações e na presença de empresas de uma nação na outra ao longo dos anos, conforme o crescimento econômico e a tentativa de desenvolvimento e inovação que ambos os países procuram (INDIA-CHINA IN, 2023).

A subdivisão da Ásia Central, composta por Cazaquistão, Uzbequistão, Turcomenistão, Tajiquistão e Quirguistão, também teve maior crescimento observado entre 2000 e 2010, onde a soma do volume para o grupo de países passou de \$793.969.016 para \$12.966.261.671. O registro de 2020 é de 20,1 bilhões de dólares, o que confirma a tendência de alta no valor exportado, mas não repete o mesmo nível de aumento que fora notado anteriormente. No período observado, a China colocou esses países em sua esfera de influência econômica através de investimentos em infraestrutura e trocas comerciais (PASSI, 2018), as quais geraram um grande valor importado por conta dos recursos energéticos estratégicos encontrados na região da Ásia Central (SEIXAS, 2016).

Djibuti, Egito e Quênia representam os países da África no gráfico acima por receberem investimentos advindos da Nova Rota da Seda. Somados, eles passaram do montante de \$1.137.442.648 em 2000, para \$8.538.287.362 em 2010 e, no ano de 2020 ultrapassaram os 20 bilhões de dólares. Apesar de representarem números menores comparados ao volume que a China exporta para outros países, o crescimento observado demonstra resultados das iniciativas empreendidas em outro continente; sendo o Egito com maior relevância nesta soma.

A fim de identificar a relevância do crescimento econômico chinês em regiões que compreendem a NRS, a Figura 7 pretende mostrar a comparação do volume exportado pelos EUA para os mesmos países citados na Figura 6, uma vez que é a potência global e tem expressividade econômica semelhante à da China.

Figura 7 – Volume das exportações estadunidenses em USD nos anos 2000, 2010 e 2020



Fonte: elaboração própria a partir de dados do The Observatory of Economic Complexity (OEC), 2023.

Conforme a Figura 7, nota-se que o volume total em dólares das exportações estadunidenses também cresceu durante o século XXI. Nos anos 2000, 2010 e 2020, o montante exportado para os países e grupos de países analisados teve alterações diferentes entre si. Inclusive, algumas observações não tiveram mudança expressiva no volume comercializado, especialmente ao se comparar as décadas de 2010 e 2020.

Para o ASEAN, o volume exportado em 2000 foi de 44,3 bilhões de dólares, passou para 68 bilhões em 2010 e atingiu a quantia de \$74.918.100.451 em 2020. Além de bens, os serviços também são comercializados entre os países e elevam as quantias monetárias trocadas para além dos números aqui mencionados. As relações estadunidenses com o ASEAN são históricas e representam um grupo aliado e estratégico na Ásia, além de envolver investimentos nos países e a recente tentativa do estabelecimento de uma parceria estratégica nas agendas econômica, social e tecnológica (US DEPARTMENT OF STATE, 2022).

Vê-se o crescimento substancial nas exportações para o Oriente Médio nos anos 2000 para 2010, o montante passou de 23,7 para 54,7 bilhões de dólares. Já em 2020, o valor ficou próximo da década anterior, com o registro de 54,8 bilhões de dólares. Na região, os estadunidenses possuem ALC com Barein, Israel, Jordânia e Omã, em contrapartida, a relação com outros países é conturbada e reflete conflitos históricos. No início do século XXI, houve a tentativa de expansão das iniciativas de liberalização, redução do protecionismo, estreitamento de laços regionais e integração à economia global dos países do Oriente Médio junto aos EUA

e OMC (LAWRENCE, 2006). Mesmo com outros acordos e investimentos bilaterais, a influência estadunidense na região está em queda, cedendo espaço para as iniciativas chinesas (GREENWAY, 2023).

Para os países da Ásia Meridional, os montantes observados foram de 4,3 bilhões de dólares em 2000, 21,5 bilhões em 2010 e 31,2 bilhões em 2020. A Índia é a maior economia desse grupo e, inclusive, tem os EUA como seu principal parceiro comercial atualmente, além de receber crescentes investimentos bilaterais e a busca de expansão dos negócios em ambos os países (US DEPARTMENT OF STATE, 2022b). Com o Paquistão, procura-se aumentar ainda mais a proximidade e o engajamento bilateral, por meio de investimentos e ações do Departamento de Comércio (US DEPARTMENT OF STATE, 2022c). É válido mencionar que tanto China quanto EUA veem importância no desenvolvimento da relação bilateral, considerando a posição geográfica paquistanesa estratégica. Bangladesh também possui relações próximas com os EUA e recebe investimentos diretos no país, indicando que seu crescimento interno tem ligações com a expansão de mercado e parcerias junto aos estadunidenses (US DEPARTMENT OF STATE, 2022d).

Já para Hong Kong, houve o crescimento de \$14.500.000.000 para \$24.700.000.000 entre os anos de 2000 e 2010. Entretanto, em 2020 nota-se o decréscimo do valor exportado para 22 bilhões de dólares. Apesar da proximidade com os chineses, a Região Administrativa possui histórica influência e integração com a economia estadunidense, principalmente no setor de serviços e atividades financeiras, as quais correspondem a maior parte das trocas entre os países, em detrimento do montante de bens conforme mencionado acima (HE; LIAO; WU, 2015).

As exportações estadunidenses para a África, representadas por Djibuti, Egito e Quênia, somaram 3,9 bilhões de dólares em 2000, 6,3 bilhões em 2010 e em 2020 foi observada a queda para 5 bilhões de dólares - apesar da região apresentar crescimento econômico. Os EUA e África Subsaariana, a qual o Quênia faz parte, possuem um acordo de comércio desde 2000 que facilita o acesso dos membros ao mercado estadunidense e a integração multilateral (MELTZER, 2016).

Nota-se no grupo de países da Ásia Central o menor valor exportado para pelos EUA dentre as observações aqui citadas: em 2000 foi de 424,9 milhões de dólares, atingindo 1,3 bilhões em 2010 e 1,2 bilhões de dólares no ano de 2020. Entende-se que a tentativa de

aproximação das relações estadunidenses com a região é recente e objetivada pela geografia estratégica de lá, já que os países compreendem um irrisório valor na balança comercial. Todavia, são parceiros da China e importantes para a construção da NRS e para o fornecimento energético (ÇALIŞKAN, 2022).

Diante do exposto, nota-se que a China possui maior participação no volume importado pelos grupos de países selecionados e analisados. Com o decorrer das décadas, a presença chinesa no comércio regional aumentou e, em 2020, tornou-se discrepante em comparação ao montante que os EUA exportam para tais países. Mesmo que os dois países mantenham iniciativas de incentivo ao comércio e ao investimento em seus parceiros, a China aparenta conseguir mais resultados de expansão. O desenvolvimento proposto para a região e a facilidade logística para o comércio junto as iniciativas conjuntas da NRS contribuem para o aumento das relações entre os países e a centralidade da China perante os mesmos.

4.2 PROJETOS DE INFRAESTRUTURA AO LONGO DA NOVA ROTA DA SEDA

O relatório da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico sobre o cenário global da NRS confirma que o mundo enfrenta uma lacuna deficitária de investimentos em infraestrutura, sendo os setores de transporte e energia os de maior necessidade. O continente asiático precisa desses investimentos e a NRS tem o papel de ser um dos contribuintes essenciais para promover tais melhorias ao destinar gastos em prol do desenvolvimento da infraestrutura, permitindo assim a continuidade do crescimento econômico continental (OECD, 2018).

Esta seção procura ilustrar de que maneira pode acontecer a melhoria da infraestrutura nacional e transfronteiriça ao longo da NRS e dos países da região. Serão indicados projetos, especificamente no setor de transportes, que recebem financiamento do BAI e contribuem para os objetivos nacionais e regionais da China e de seus vizinhos. No momento, a prioridade do BAI é financiar projetos estratégicos de promoção ao comércio e crescimento econômico, os quais darão retorno econômico aos investidores e a sociedade, mas não o suficiente para atrair apenas o investimento financeiro privado (AIIB, 2018). Conforme citado anteriormente, o Banco pode ser considerado mais uma expressão da política externa chinesa e que busca trabalhar em consonância com seus parceiros do sistema internacional.

Kettunen (2018) informa que a China se tornou ativa na assinatura de Acordos de Investimento Internacional, os quais planejam liberalizar e proteger os investimentos

transfronteiriços, além de garantir os termos que foram acordados. A maior parte desses acordos são bilaterais e podem ter sido assinados até por empresas que planejam investir em outro território.

No escopo da NRS, os financiamentos são advindos de bancos de desenvolvimento chinês, o Fundo da Nova Rota da Seda (*Silk Road Fund*, em inglês) e bancos estatais comerciais. A centralidade da economia chinesa em relação aos acordos de cooperação e os investimentos financeiros alocados junto a NRS levanta a questão da dívida a ser criada e a maneira que os países que buscam empréstimos irão se resolver com os recursos (OECD, 2018).

Os bancos de desenvolvimento multilaterais existentes são responsáveis por grande parte da promoção de iniciativas e financiamento de projetos que buscam desenvolver a infraestrutura local e promover comum desenvolvimento. Cai (2018) acrescenta que o BAII também é um importante expoente da política externa chinesa, uma vez que o país é o maior contribuinte dos fundos, e que essa política vai de encontro às necessidades dos países em desenvolvimento da região, que sozinhos não são capazes de progredir sua infraestrutura e conectividade com os demais.

Apesar da NRS e do BAII representarem iniciativas diplomáticas e econômicas da China e adentrarem em diferentes regiões globais, o nível de aceitação delas entre os países é diferente. As nações em desenvolvimento costumam bem receber e usufruir de ambas, já que os benefícios serão aproveitados devido a precária infraestrutura e necessidade de apoio. Já os países desenvolvidos, preocupados com as pretensões da China frente a mudanças na ordem internacional e a dependência gerada aos demais países, tem preferência pela atuação do BAII, já que se trata de uma instituição multilateral com governança compartilhada através dos votos proporcionais ao capital investido. A NRS é operada unilateralmente e, portanto, considerada uma representação da agenda nacional chinesa (CAI, 2018).

O desenvolvimento asiático é pensado de maneira geral e visa melhorias de infraestrutura e de atendimento às populações, onde as diferentes partes interessadas nos projetos ajudam o conselho diretivo do Banco com a formulação das estratégias determinantes ao direcionamento de investimentos (AIIB, 2018). Dessa maneira, o BAII possui catorze diferentes setores de financiamento, todos com projetos aprovados entre os anos 2016 e 2023, os quais podem ser notados na Tabela 2.

Tabela 2 – Projetos aprovados por setor no BAII

Setor	Quantidade de projetos aprovados	Montante aprovado (em milhões de dólares)
Energia	45	7.286
Multissetorial	35	4.549
Transporte	35	7.285
Resiliência econômica	24	7.770
Saúde pública	18	3476
Água	15	3.946
Finanças/liquidez	14	2.205
Urbanização	13	2.071
Infraestrutura digital e tecnologia	7	510
Outro	3	100
Educação	1	250
Infraestrutura de saúde	1	50
Infraestrutura rural e desenvolvimento de agricultura	1	82
Total	212	39.582

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do AIIB (2023).

De acordo com a Tabela 2, nota-se que o setor de energia é o que mais teve projetos aprovados no Banco, seguido por projetos multissetoriais e de transporte – com 35 cada. Todavia, o setor com o maior montante financeiro aprovado é o de resiliência econômica, que consiste em recuperar economias instáveis e, principalmente, fragilizadas após a pandemia de COVID-19. Ademais, é importante notar que o financiamento aprovado, totalizado em 39 bilhões de dólares, pode contar com diferentes cotas de participação monetária em conjunto com outras instituições, a exemplo do Banco Mundial, do Banco Asiático de Desenvolvimento e outros fundos com participações multilaterais (AIIB, 2023).

Considerando o que fora citado acima, busca-se entender qual nível de importância o setor de transporte possui no escopo de financiamento do BAI. Os projetos de transporte estão alocados em diferentes tipos de mercados e sociedades, possuindo o objetivo de promover

conectividade e desenvolvimento sustentável nas áreas econômica, social e ambiental, além de envolver Estados, empresas estatais e o setor privado durante a execução das obras (AIIB, 2018). Na Tabela 2 pode-se ter o panorama dos projetos no setor de transporte que tiveram o financiamento aprovado pelo BAII desde 2016 até junho de 2023.

Tabela 3 - Países com projetos de transporte aprovados no BAII

País	Número de projetos aprovados em transporte	Montante financeiro aprovado (em milhões de dólares)
Índia	14	4.050
China	5	785
Bangladesh	2	664
Turquia	3	526
Uzbequistão	2	273
Egito	1	268
Omã	1	265
Paquistão	2	171
Georgia	1	114
Laos	2	70
Singapura	1	70
Tajiquistão	1	27
Total	34	7.285

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do AIIB (2023).

De acordo com a tabela acima, nota-se que Índia e China são os países com maior quantidade de projetos e financiamento aprovados dentro do setor de transportes do BAII. Ainda sobre a Índia, Cai (2018) acrescenta que apesar da rivalidade política e do baixo engajamento indiano com a NRS, o país percebe a importância das quantias financiadas pelo Banco para o seu desenvolvimento nacional e infraestrutura deficitária, ou seja, prefere usufruir de uma iniciativa chinesa em detrimento de outra.

Ademais, nota-se a extensão dos projetos em sub-regiões asiáticas e até mesmo no Egito, localizado na África e beneficiário de um projeto. Bangladesh, Índia e Paquistão fazem fronteira com a China e são parte da Ásia Meridional; Uzbequistão e Tajiquistão fazem parte da Ásia

Central; Turquia e Omã são do Oriente Médio; Georgia está na divisão do sul da Europa com a Ásia e o Laos faz parte do ASEAN, no Sudeste Asiático. Dos 34 projetos mencionados na Tabela 2, existem aqueles de melhoramento da conectividade e passagem de fronteiras, construção ou aperfeiçoamento de rodovias, ferrovias, metrô e transporte público, integração nos modais de transporte e construções e integração entre áreas urbanas e rurais (AIIB, 2023).

Um dos projetos na China, intitulado Hub Internacional de Logística de Zhengzhou, busca melhorar a conectividade do interior do país com via fretes que atingem a Europa (AIIB, 2022), ou seja, vai de encontro ao objetivo chinês de desenvolvimento interiorano e melhorias logísticas. Além deste, no Uzbequistão, há o projeto nomeado Eletrificação da ferrovia Bukhara-Miskin-Urgench-Khiva, que objetiva a melhoria de tempo de viagem no transporte de passageiros e de cargas na região (AIIB, 2022b), outro exemplo convergente com as metas da NRS.

Por outro lado, o projeto nomeado Fase 2 do metrô de Chennai, na Índia, busca aumentar a capacidade e eficiência da conectividade entre leste e oeste do país e conta com o financiamento conjunto do BAI, do Banco de Desenvolvimento Asiático e do Novo Banco de Desenvolvimento em uma construção de escopo nacional (AIIB, 2021). Em adição aos 14 projetos no setor de transporte, a Índia possui outros 27 projetos aprovados nos demais setores, sendo o país com maior número de projetos aprovados.

Além de possuir um ALC com a China e estar presente em corredores econômicos da NRS, a Georgia também possui quatro projetos aprovados no BAI (setores de finanças/liquidez, resiliência econômica, saúde pública e transporte). Nota-se a relevância do país, que é territorialmente pequeno, para o recebimento financiamentos em prol de seu desenvolvimento e sua infraestrutura.

Dessa maneira, percebe-se certas semelhanças nos objetivos do BAI e da NRS, além da integração com diferentes instituições e atores. Ambos buscam desenvolver a Ásia e regiões que se conectam ao continente, além de promover a integração e desenvolvimento dos mercados por diferentes maneiras, sendo o setor de transportes fundamental para as duas iniciativas. A melhoria logística é crucial para o atingimento dos objetivos das iniciativas e, trabalhados de maneira conjunta, poderão ser alcançados com mais facilidade, excelência e engajamento entre as nações.

Portanto, conclui-se que o aumento da influência chinesa na região é construído através de duas estratégias: a NRS e o AIIB. Ambas contemplam diversos países, os quais usufruem

das melhorias ao longo da Rota e dos financiamentos em projetos de desenvolvimento nacional. Além disso, a construção de uma região desenvolvida traz mútuos benefícios, tanto no desenvolvimento individual, quanto na importância e centralidade da China para o continente.

4.3 PROXIMIDADE POLÍTICA DOS PAÍSES COM A CHINA

Para corroborar com a hipótese da aproximação política entre os países citados no decorrer da NRS junto a China ao longo do tempo, buscou-se mapear como comparativo os votos em resoluções da Assembleia Geral da ONU – sendo um indicador de proximidade política votar igualmente em uma resolução. Bem como nos dados comerciais, os EUA servirão como padrão de referência entre aprovação, rejeição ou abstenção, a fim de comparar a relevância do posicionamento de duas potências, China e EUA, para os mesmos grupos de países.

Khan (2020) cita a importância dos espaços multilaterais para os países em desenvolvimento, que encontram nas votações e assembleias o espaço de contato com economias desenvolvidas. Além disso, em ambientes comunitários moldam-se as preferências dos países e constrói-se a proximidade perante o posicionamento das potências, o que reforça a polaridade do sistema internacional.

Apesar de Dajud (2013) informar que os posicionamentos políticos não são determinantes para a escolha dos fluxos de comércio, uma vez que o baixo custo é mais relevante nas negociações entre os atores, a correlação política medida por votos na Assembleia Geral da ONU possui impacto na construção das parcerias bilaterais e variáveis estratégicas. Outros fatores que podem adensar as trocas comerciais são os ALCs, pertencimento à OMC e relacionamentos históricos de proximidade.

Inclusive, Khan (2020) também informa que os EUA usam dos dados das votações na ONU para mapear o alinhamento de cada membro com a ordem vigente e a proximidade com seu posicionamento – o que demonstra a relevância da Assembleia Geral da ONU para o multilateralismo. Considerando que a ONU fora criada dentro dos parâmetros do sistema liberal ocidental, o mesmo espaço em que a China conseguiu crescer e tornar-se potência regional, ela ainda usufrui dessas instituições, mas busca criar e desenvolver mecanismos alternativos para o multilateralismo vigente (RENARD, 2015b).

Para determinar a proximidade política neste estudo, foram escolhidas cinco resoluções relacionadas às incursões da Rússia contra a Ucrânia, votadas na Assembleia Geral da ONU entre 2014 e 2020 (UNITED NATIONS, 2023). Considerando este um conflito de âmbito mundial e de interesse multilateral, portanto as votações frente a ele demonstram alinhamento com a neutralidade da China em relação à invasão russa ou com a assertividade dos países ocidentais, mais especificamente os EUA.

Este parâmetro busca verificar em que medida os países ao longo da NRS são fiéis ao posicionamento chinês. Sendo assim, foram selecionados para a determinação da proximidade política os 35 países citados nas Figuras 6 e 7: Afeganistão, Arábia Saudita, Bahrein, Bangladesh, Brunei, Camboja, Catar, Cazaquistão, Djibouti, Egito, Emirados Árabes, Iêmen, Índia, Indonésia, Irã, Iraque, Israel, Jordânia, Kuwait, Laos, Líbano, Malásia, Myanmar, Omã, Paquistão, Quênia, Quirguistão, Singapura, Sri Lanka, Tailândia, Tajiquistão, Turcomenistão, Turquia, Uzbequistão e Vietnã.

A primeira resolução é datada de 2014, nomeada “Integridade territorial da Ucrânia”. Nessa votação, a China se absteve junto a 43,2% dos países, enquanto os EUA votaram sim com outros 29,7% dos países. Nenhum dos 37 países votou não e o restante estava ausente.

A segunda resolução selecionada é “Situação dos direitos humanos na República Autônoma da Crimeia e Sebastopol, Ucrânia”, de 2019. Nela, 18,9% dos países votaram não junto à China, enquanto os EUA e 10,8% dos 37 países votaram sim. Ausências e abstenções somam 70,27%.

A terceira resolução chama-se “Problema da militarização da República Autônoma da Crimeia e a cidade de Sebastopol, bem como partes do Mar Negro e Mar de Azov”, onde a China votou não junto de 16,2% dos 37 países, enquanto 13,5% votaram sim com os EUA; o restante se absteve ou estava ausente. A quarta resolução observada também tem este nome, porém foi votada novamente em 2020. Nessa nova Assembleia, 16% dos países votaram com a China e 10,8% com os EUA.

Na quinta Resolução, também nomeada “Situação dos direitos humanos na República Autônoma da Crimeia e Sebastopol, Ucrânia”, realizada em 2020, a China votou não junto de 18,9% dos 37 países, enquanto 8,1% votaram sim com os EUA. As abstenções foram de 62,1% e 10,8% dos países estavam ausentes.

De acordo com o observado, percebe-se que a maioria dos países se abstém de votar entre sim ou não, demonstrando que não há alinhamento direto com uma das potências observadas, o que corrobora com a ideia de uso dos espaços multilaterais para a busca de proximidade com países desenvolvidos. Todavia, dentre os países observados, foi mais comum o voto alinhado com a China do que com os EUA, sendo possível notar a construção da proximidade política dos países ao longo da NRS e da região asiática.

5 CONCLUSÃO

Diante do exposto, pode-se notar a magnitude da área geográfica e das implicações socioeconômicas e políticas dos investimentos que compreendem a NRS. Em uma combinação de necessidades econômicas internas e de expansão da política externa, a China desenvolve um projeto que a centraliza no continente asiático e que tem potencial para alterar as dinâmicas geopolíticas locais e internacionais. Nesse cenário, percebe-se como o país tem sabido utilizar as instituições multilaterais preexistentes para garantir seu espaço e pavimentar sua ascensão no sistema internacional, a fim de conseguir desenvolver seus próprios projetos.

Ao passo que a economia chinesa se desenvolve, enriquece e obtém cada vez mais importância para o crescimento econômico global, o país passa a demandar mais notoriedade no sistema internacional, na tentativa de equiparar sua projeção de poder político internacional com seu poder econômico. Para atingir tal objetivo, a China tem se engajado ativamente em experiências de bilateralismo, considerando tanto crescente adesão a ALCs quanto acordos bilaterais de investimento, estabelecendo preferência aos países da Ásia e ao alinhamento com outras instituições e bancos multilaterais para garantir maiores aportes financeiros aos projetos transfronteiriços na região.

Dessa maneira, conclui-se que não há hegemonia e projeção global sem a consolidação da hegemonia regional. A China vem construindo sua rede de parcerias bilaterais e regionais dentro do guarda-chuva do multilateralismo, uma vez que estreita os laços com seus parceiros e se aproxima daqueles que ainda não consolidou parceria. Nota-se que a NRS é um sistema de cooperação que vai além dos países asiáticos, atingindo primeiramente Europa e África.

Ao compreender as relações intrínsecas e de sinergia entre logística, comércio e política, a NRS é vista como uma iniciativa abrangente, que vai além do investimento em transporte ao promover integração produtiva local, aumento do volume comercializado entre os membros e desenvolvimento econômico e de infraestrutura. Por isso, requer políticas e aportes financeiros condizentes com seus objetivos, principalmente através do Fundo da Nova Rota da Seda, o BAI e demais bancos multilaterais. No decorrer de uma década, desde seu anúncio, o Cinturão Econômico expande o número de países parceiros e os projetos relacionados ao desenvolvimento asiático, tornando as rotas mais conectadas, a região mais desenvolvida e as economias em constante integração.

Neste estudo foram observados projetos de integração logística em diferentes regiões da Ásia, que além de objetivarem a inserção dos países nas cadeias globais e regionais de valor, buscam a conectividade asiática com Europa e África através do estímulo ao desenvolvimento da infraestrutura local. O investimento ferroviário é um dos mais importantes, pois integra territorialmente as economias, promove novas alternativas de frete e, ainda, é estratégico para o escoamento da produção chinesa por rotas que atravessam territórios aliados.

Além da própria NRS, as incursões chinesas no sistema internacional buscam se aproximar de diferentes grupos de países através de diferentes abordagens, mesmo que a finalidade seja semelhante: o desenvolvimento econômico e a integração de mercados. O BAI, norteado pela China e com variados membros ao redor do mundo, está associado com os objetivos da NRS e consegue financiar diferentes projetos e setores infraestruturais em diversos países, mesmo aqueles que não possuem elevado nível de relações diplomáticas.

Desde o início do século XXI, pode-se notar o aumento do fluxo de comércio da China com os países citados nesse trabalho, enquanto o ritmo em relação aos EUA foi menor. Dessa maneira, conclui-se que a representatividade comercial dos bens chineses ganhou mais espaço e proeminência para determinadas economias em detrimento dos estadunidenses. Ademais, em questões de liberalização, também se notou o crescimento do número de ALCs da China neste mesmo período de tempo. Inclusive, o RCEP se tornou o maior acordo global, denotando a importância da região para o tema da liberalização comercial.

É do interesse chinês desenvolver e se conectar com os países, mesmo que a NRS não seja uma instituição vinculante e excludente com seus membros. Apesar disso, notou-se que na contemporaneidade as nações observadas nesse estudo possuem posicionamentos políticos semelhantes aos da China, demonstrando votarem com igualdade ou neutralidade e, em poucos casos, contrariedade a opinião chinesa quando observadas na perspectiva multilateral dos votos na ONU. Novamente, nota-se a maior relevância da China em detrimento aos EUA para os países aqui citados.

Conclui-se, portanto, que a NRS pode ser considerada um elo logístico entre economias regionais, mas, além disso, o projeto objetiva a ampliação e consolidação da hegemonia regional chinesa na Ásia, como uma extensão das necessidades domésticas em uma iniciativa internacional abrangente entre infraestrutura, economia e política. Desde o aumento dos fluxos comerciais e o comprometimento das empresas chinesas nos projetos, até a importância da

China para a região em termos de relevância econômica e formação de parcerias estratégicas, a NRS é capaz de incluir diferentes nações em seu projeto.

Este estudo observou, além das revisões históricas, informações relativas às dimensões comercial, logística e política, haja vista os dados de volume de comércio entre os países, os ALCs, o investimento em projetos de infraestrutura e conectividade e a similaridade em termos de posicionamentos políticos. Assim, conclui-se que há convergência e ganhos mútuos, mesmo que assimétricos, entre a China e os países diretamente e indiretamente atingidos pela NRS.

Quanto à sugestão de trabalhos futuros, uma possibilidade, percebida neste estudo, está relacionada ao direcionamento de investimentos estrangeiros específico para algumas cidades chinesas, como Chengdu e Chongqing, e a eficiência desses investimentos em regiões costeiras. Um segundo enfoque é relacionado à infraestrutura portuária ao longo da NRS e o aumento do fluxo comercializado de mercadorias nos países adjacentes à rota. Por fim, também pode-se discorrer a respeito do BAI como instrumento da política externa chinesa e como mecanismo multilateral em oposição às instituições mais tradicionais (como Banco Mundial).

REFERÊNCIAS

AIIB. Asian Infrastructure Investment Bank. **Our projects**, 2023. Disponível em: https://www.aiib.org/en/projects/list/year/All/member/All/sector/All/financing_type/All/status/Approved. Acesso em: 25 maio 2023.

_____. Asian Infrastructure Investment Bank. **Project Document of the Asian Infrastructure Investment Bank**, 2021. Disponível em: https://www.aiib.org/en/projects/details/2021/_download/india/document/AIIB-P000301-India-Chennai-Metro-Rail-Phase-2-Corridor-4-APD-Published_20210924.pdf. Acesso em 26 maio 2023.

_____. Asian Infrastructure Investment Bank. **Project Summary Information**, 2022. Disponível em: https://www.aiib.org/en/projects/details/2022/_download/china/AIIB-Zhengzhou-International-Logistics-Hub-Logistics-PSI000386.pdf. Acesso em 25 maio 2023.

_____. Asian Infrastructure Investment Bank. **Project Summary Information**, 2022b. Disponível em: https://www.aiib.org/en/projects/details/2022/_download/uzbekistan/AIIB-PSI000341-Bukhara-Miskin-Urgench-Khiva-Railway-Electrification-Project.pdf. Acesso em 3 jun. 2023.

_____. Asian Infrastructure Investment Bank. **Transport Sector Strategy: Sustainable and Integrated Transport for trade and Economic Growth in Asia**, 2018. Disponível em: https://www.aiib.org/en/policies-strategies/_download/strategy/transport-sector-strategy.pdf. Acesso em 25 maio 2023.

ARAÚJO, Caroline Giusti de. As transformações no modelo de desenvolvimento econômico chinês: de Deng Xiaoping ao período atual. **Ensaio Economia**, Uberlândia, p. 1-40, dez. 2018.

BLAKEMORE, Scott. Chinese Regionalism: China's Engagement with ASEAN and SCO (2014).

BRESLIN, Shaun, Understanding China's regional rise: interpretations, identities and implications. Tradução de Dani Kaufmann Nedal. *International Affairs*, London, v.85, n.4, p. 817-835, julho 2009. *In*: SPEKTOR, Matias. NEDAL, Dani. **O que a China quer?** Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010, p. 33-62.

CAI, Kevin G.. The One Belt One Road and the Asian Infrastructure Investment Bank: Beijing's new strategy of geoeconomics and geopolitics. **Journal Of Contemporary China**, [S.L.], v. 27, n. 114, p. 831-847, 7 jul. 2018. Informa UK Limited. <http://dx.doi.org/10.1080/10670564.2018.1488101>.

ÇALIŞKAN, Göktuğ. **The US's Growing Interest in Central Asia and Its New Economic Initiative**, 2022. Disponível em: <https://www.ankasam.org/the-uss-growing-interest-in-central-asia-and-its-new-economic-initiative/?lang=en>. Acesso em: 5 jun. 2023.

CHINA FTA NETWORK. **Ministry of Commerce of People's Republic of China**, 2023. Disponível em <http://fta.mofcom.gov.cn/english/index.shtml>. Acesso em 18 abr. 2023.

DAJUD, Umana C. Political proximity and international trade. **Economics & Politics**, v. 25, p. 283-312, 2013.

DALDEGAN, William; SOUSA, Ana Tereza L. M.. The internationalization of the RMB in view of the control over the Chinese financial system. **Intellector**, Rio de Janeiro, p. 1-13, 26 abr. 2022.

FAWCETT, Louise. The History and Concept of Regionalism. In: BIENNIAL CONFERENCE, 'REGIONALISM AND INTERNATIONAL LAW', 5., 2012, Valência. **Artigo**. Valência: United Nations University Institute On Comparative Regional Integration Studies, 2012. p. 3-19.

FORBES. **With Oil And Gas Pipelines, China Takes A Shortcut Through Myanmar**. 2015. Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/ericmeyer/2015/02/09/oil-and-gas-china-takes-a-shortcut/?sh=98ce53e7aff0>. Acesso em: 25 mar. 2023.

FULLILOVE, Michael; LEMAHIEU, Hervé. **America Is Up—and China Is Down—in Asia**. 2021. Disponível em: https://www.foreignaffairs.com/articles/asia/2021-12-07/america-and-china-down-asia?gad=1&gclid=Cj0KCQjw3a2iBhCFARIsAD4jQB0jcF7PM8R2b42O-Tv0MjPg0kAijX8O7xBSuHK4HSLNEe_DF2JfvfQaAqaoEALw_wcB. Acesso em: 04 maio 2023.

GOULD, Skye. **The Longest Railways in the World**. Estados Unidos, Business Insider, 2015. 1 mapa, color. Escala 1:500. Disponível em: <https://www.businessinsider.com/the-longest-railway-in-the-world-2015-1>. Acesso em: 21 mar. 2023.

GREENWAY, Robert. **US Can Counter China in the Middle East with Abraham Accords Free Trade**, 2023. Disponível em: <https://www.hudson.org/foreign-policy/us-can-counter-china-middle-east-abraham-accords-free-trade>. Acesso em: 4 jun. 2023.

GRIMMEL, Andreas; LI, Yuan (2018): The belt and road initiative: A hybrid model of regionalism, **Working Papers on East Asian Studies**, No. 122/2018, University of Duisburg-Essen, Institute of East Asian Studies (IN-EAST), Duisburg.

HE, Dong Sr; LIAO, Wei; WU, Tommy. Hong Kong's Growth Synchronization with China and the U.S.: A Trend and Cycle Analysis. 5 **International Monetary Fund Working Papers**, Washington, v. 2015, n. 082, 27 p, 28 abril 2015.

INDIA-CHINA IN 2023: Bilateral Trade and Investment Prospects. **India Briefing**, 2023. Disponível em: <https://www.india-briefing.com/news/india-china-bilateral-trade-and-investment-prospects-26894.html/?hilite=china>. Acesso em: 19 abr. 2023.

KACZMARSKI, Marcin. Non-western visions of regionalism: China's new silk road and Russia's Eurasian economic union. **International Affairs**, [S.L.], v. 93, n. 6, p. 1357-1376, 23 set. 2017. Oxford University Press (OUP). <http://dx.doi.org/10.1093/ia/iix182>.

KETTUNEN, Erja. The One Belt One Road Initiative and the Changing Multi-scalar Governance of Trade in China. **Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative**, [S.L.], p. 117-141, 14 ago. 2018. Springer International Publishing.

LAWRENCE, Robert. Recent US Free Trade Initiatives in the Middle East: Opportunities but no Guarantees. **Faculty Research Working Papers Series**, Harvard University, 27p, dez. 2006.

MEDALLA, Erlinda M.. Towards an Enabling Set of Rules of Origin for the Regional Comprehensive Economic Partnership. **Eria Discussion Paper Series**. [Si], p. 1-40. jan. 2015.

MEDINA, Ayman. The Completed China-Laos Railway: Bringing Opportunities for ASEAN and the Asia Pacific. **ASEAN Briefing**, 2021. Disponível em: <https://www.aseanbriefing.com/news/the-completed-china-laos-railway/>. Acesso em: 10 jun. 2023.

MELTZER, Joshua. **Deepening the United States-Africa trade and investment relationship**, 2016. Disponível em: <https://www.brookings.edu/testimonies/deepening-the-united-states-africa-trade-and-investment-relationship/>. Acesso em 6 jun. 2023.

MIKOVÁ, Ivana. Causes of Regionalism. How ASEAN-China FTA Fits the (New) Wave of Regionalism? **Slovak Journal of Political Sciences**, v. 17, 2017.

OECD. (2018) "The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape", in OECD Business and Finance Outlook 2018, **OECD Publishing**, Paris, https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-6-en.

PASSI, Ritika. Unpacking Economic Motivations and Non-economic Consequences of Connectivity Infrastructure Under OBOR. **Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative**, [S.L.], p. 167-195, 14 ago. 2018. Springer International Publishing. http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-92201-0_7.

POMFRET, Richard. The Eurasian Land Bridge: linking regional value chains along the new silk road. **Cambridge Journal Of Regions, Economy And Society**, [S.L.], v. 12, n. 1, p. 45-56, 18 jan. 2019. Oxford University Press (OUP). <http://dx.doi.org/10.1093/cjres/rsy030>.

QORABOYEV, Ikboljon; MOLDASHEV, Kairat. The Belt and Road Initiative and Comprehensive Regionalism in Central Asia. **Rethinking The Silk Road**, [S.L.], p. 115-130, 8 nov. 2017. Springer Singapore. http://dx.doi.org/10.1007/978-981-10-5915-5_7.

RENARD, Thomas. Partnerships for effective multilateralism? Assessing the compatibility between EU bilateralism, (inter-)regionalism and multilateralism. **Cambridge Review Of International Affairs**, [S.L.], v. 29, n. 1, p. 18-35, 10 jul. 2015. Informa UK Limited. <http://dx.doi.org/10.1080/09557571.2015.1060691>.

RENARD, Thomas. The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB): China's new multilateralism and the erosion of the West. **Security Policy Brief**, n. 63, p. 1-7, 2015b.

SCHULZ, Dante. **China-Georgia Bilateral Relations**. Caspian Policy Center, 2022. Disponível em: <https://caspianpolicy.com/research/security-and-politics-program-spp/china-georgia-bilateral-relations>. Acesso em 29 maio 2023.

SEIXAS, Eduardo Palma de. **China e o Realismo: A Rota da Seda como Projeto de Consolidação e Projeção de Poder**. 2017. 139 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Relações Internacionais, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.

SHEN, Yiming. China's Belt & Road Initiative: Opportunities and Risks for Singapore and ASEAN. **Marsh & McLennan Companies**, Singapura, 2017. Disponível em: <https://www.marsh.com/jp/en/migrated-articles/china-belt-road-initiative-opportunities-and-risks-for-singapore-and-asean.html>. Acesso em: 12 mai. 2023.

SONG, Lilei; PAVLIĆEVIĆ, Dragan. China's Multilayered Multilateralism: a case study of China and central and eastern Europe cooperation framework. **Chinese Political Science Review**, [S.L.], v. 4, n. 3, p. 277-302, 19 jul. 2019. Springer Science and Business Media LLC. <http://dx.doi.org/10.1007/s41111-019-00127-z>.

SONG, Xiaowei; HAO, Yongpei; ZHU, Xiaodong. Air Pollutant Emissions from Vehicles and Their Abatement Scenarios: a case study of Chengdu - Chongqing urban agglomeration, China. **Sustainability**, [S.L.], v. 11, n. 22, p. 6503, 18 nov. 2019. MDPI AG. <http://dx.doi.org/10.3390/su11226503>.

SWAINE, Michael D. Chinese Views and Commentary on the "One Belt, One Road" Initiative, **China Leadership Monitor**, 47, p. 3-27, 2015.

THE RCEP Free Trade Agreement A Key Factor In BRI Growth & Development. **Silk Road Briefing**, 2022. Disponível em: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/12/21/the-rcep-free-trade-agreement-a-key-factor-in-bri-growth-development/>. Acesso em: 12 abr. 2023.

UNITED NATIONS. **Voting Data**. 2023. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/search?ln=en&cc=Voting+Data&p=&f=&rm=&sf=&so=d&rg=50&c=Voting+Data&c=&of=hb&fti=0&fti=0>. Acesso em: 9 jun. 2023.

US DEPARTMENT OF STATE. **The United States-ASEAN Relationship**. 2022. Disponível em: <https://www.state.gov/the-united-states-asean-relationship/>. Acesso em: 30 maio 2023.

_____. **U.S. Relations With India**. 2022b. Disponível em: <https://www.state.gov/u-s-relations-with-india/>. Acesso em: 5 jun. 2023.

_____. **U.S. Relations With Pakistan**. 2022c. Disponível em: <https://www.state.gov/u-s-relations-with-pakistan/>. Acesso em: 5 jun. 2023.

_____. **U.S. Relations With Bangladesh**. 2022d. Disponível em: <https://www.state.gov/u-s-relations-with-bangladesh/>. Acesso em: 5 jun. 2023.

WHO Will Pay for Asia's \$8 Trillion Infrastructure Gap? **Asian Development Bank**, 2013. Disponível em: <https://www.adb.org/news/infographics/who-will-pay-asias-8-trillion-infrastructure-gap>. Acesso em: 20 mar. 2023.

WU, Yi. **How the RCEP Has Benefitted China: Initial Findings from 2022**. 2022. Disponível em: <https://www.china-briefing.com/news/how-has-the-rcep-benefitted-china-findings-from-the-initial-months-of-operation-2022/>. Acesso em: 7 maio 2023.

XING, Li. Understanding the Multiple Facets of China's "One Belt One Road" Initiative. **Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative**, [S.L.], p. 29-56, 14 ago. 2018. Springer International Publishing. http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-92201-0_2.

XINHUA, 2017 Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative http://www.china.org.cn/world/2017-06/20/content_41063286.htm

YUAN, Feng. The One Belt One Road Initiative and China's Multilayered Multilateralism. *In* **Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative**, [S.L.], p. 91-116, 2019. Springer International Publishing.