

A “INICIATIVA DO CINTURÃO E ROTA”: DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA A CHINA E PARA O MUNDO

Bruno Martarello De Conti¹
Petr Mozias²

Introdução

Passaram-se mais de cinco anos desde que a liderança da República Popular da China (RPC) apresentou iniciativas que receberam o título a “Iniciativa do Cinturão e Rota” (*Belt and Road Initiative*, BRI). A ideia de um “Cinturão Econômico” da Rota da Seda (daqui em diante, Cinturão Econômico) foi anunciada pela primeira vez por Xi Jinping durante sua visita ao Cazaquistão em setembro de 2013. A política chinesa é sempre baseada em símbolos e reminiscências. Desta vez, paralelos foram traçados entre os dois diferentes períodos: o estado atual, quando a União Europeia é o maior parceiro comercial da China, por um lado, e a situação que surgiu durante o reinado da dinastia Han ocidental na China. (século III aC - século I dC), por outro.

Naquela época, a Rota da Seda terrestre conectou duas grandes potências do mundo - os Impérios Romano e Chinês. Porém, no início de 2010, grande parte do comércio entre a China e a Europa era realizado via transporte marítimo. Xi propôs a criação de uma rede de corredores de transporte terrestre entre eles. Além disso, os países cujos territórios seriam parte relevante das rotas, também foram convidados a participar do gigantesco projeto de desenvolvimento conjunto.

Em outubro de 2013, durante sua visita à Indonésia, Xi ofereceu cooperação aos países costeiros que integraram as rotas marítimas existentes

¹ Professor no Instituto de Economia da Universidade de Campinas (Unicamp) e pesquisador no Centro de Estudos de Conjuntura e Política Econômica (CECON) na mesma universidade; Doutor em Economia pela Unicamp e pela Paris 13. E-mail: deconti@unicamp.br

² Professor na Universidade Nacional de Pesquisa Escola Superior de Economia, Moscou, Rússia. E-mail: pmozias@hse.ru

durante a Idade Média. Este projeto foi chamado de “Rota da Seda Marítima do século XXI” (MSR). As tradições aqui não são tão contínuas, como no caso do Cinturão Econômico. A rede de portos marítimos na costa sudeste da China teve origem na dinastia Tang (séculos VII - X). O movimento dos chineses em direção às ilhas dos mares ao sul começou durante a Era Song (séculos 10-13). Chegou ao auge no início da dinastia Ming na primeira metade do século XV. Naquela época, os navios do famoso almirante Zheng He não apenas exploraram a costa do Sudeste Asiático, mas também alcançaram as costas da Índia, o Golfo Pérsico e a costa leste da África. Em geral, a configuração do MSR se assemelha às rotas das viagens de Zheng He³.

Precisamente, o BRI pode ser interpretado como a realização de um potencial acumulado, como a conversão dos resultados do rápido crescimento econômico no fortalecimento da posição da China no mundo. Mas esse tratamento pode ser obviamente unilateral. De fato, o projeto BRI poderia ser compreendido como a materialização de tendências contraditórias inerentes ao estágio moderno do desenvolvimento da China. Por um lado, apareceu devido ao crescimento da escala quantitativa da economia chinesa e à intensificação de sua interação com o mundo, que se encaixa no contexto geral da transformação da China em uma potência global real.

No entanto, por outro lado, essas mudanças qualitativas na posição da China na economia global e na política mundial ocorreram nos anos 2010 em paralelo com o agravamento de problemas socioeconômicos internos do país. E não é apenas a óbvia desaceleração do crescimento econômico (de 10,6% em 2010 para 6,6% em 2018) que importa, pois para alguns permanece relativamente rápida. O fato é que a desaceleração da economia chinesa foi em grande parte resultado de desequilíbrios acumulados gerados pelo processo da transição evolutiva e gradual para os mecanismos de mercado. Portanto, o projeto BRI também pode ser interpretado como uma tentativa de facilitar novas reformas nas instituições econômicas chinesas e suavizar a intensidade dos problemas existentes por meio da ativação da expansão externa. Portanto, parece razoável julgar o conteúdo do projeto, usando a fórmula favorita dos economistas e cientistas políticos chineses sobre a combinação de oportunidades e desafios.

³ No entanto, não houve benefícios comerciais significativos em suas expedições para a China. Os europeus durante a era das Grandes Descobertas Geográficas viajaram pelo mar não apenas para espalhar a fé cristã, mas também para promover o comércio. Para os chineses do século XV, o principal motivo para a realização de uma longa viagem era a demonstração do poderio chinês e o envolvimento de outros países em termos de relações tributárias com a China. Em meados do século XV, essas expedições cessaram, pois o comércio marítimo foi proibido por decreto imperial.

Contudo, devido à extensão e à ambição da iniciativa, o BRI não pode ser estudado apenas do ponto de vista da China. É claro que o projeto impacta diretamente a muitos países, mas também apresenta potenciais efeitos indiretos em outros tantos. Esses efeitos indiretos surgem das consequências econômicas facilmente compreensíveis dos projetos - por exemplo, uma maior concorrência chinesa - mas também dos impactos potenciais mais difusos, apesar de concretos, sobre o campo geopolítico.

Portanto, este artigo tem como objetivo analisar o BRI sob essa estrutura de oportunidades e desafios associados à China e ao resto do mundo. Além desta introdução e das considerações finais, o artigo possui seis seções. A primeira apresenta as possibilidades que o BRI cria para a China; a segunda trata do BRI como uma resposta aos inegáveis desafios que a China está enfrentando atualmente; a seção 03 apresenta o que foi feito até agora na iniciativa. Posteriormente, atentaremos para o resto do mundo, analisando inicialmente as percepções predominantes em muitos países em relação ao BRI (seção 04); finalmente, debateremos as possibilidades e ameaças mais cruciais para determinados países.

O “One Belt, One Road” como a Realização de Possibilidades

Não importa quão extenso e desequilibrado seja o crescimento econômico da China, e não importa quais conflitos sociais ele gere, se a economia crescer por várias décadas a uma taxa média anual próxima a 10%, o país como resultado muda para um estágio muito diferente de desenvolvimento. Em termos de PIB, calculado com base na paridade do poder de compra (PPP), várias organizações internacionais desde o início dos anos 1990 classificaram a China como a segunda maior economia do mundo logo após os Estados Unidos. Em 2010, a China, à frente do Japão, entrou na posição de segunda maior economia também pela comparação do PIB com base nas taxas de câmbio nominais. E em 2014, o Fundo Monetário Internacional declarou que a China havia ultrapassado os EUA em PIB calculado pelo PPP. Desde então, a diferença aumentou, uma vez que a taxa de crescimento econômico da China permanece significativamente maior que a dos EUA. Desde 2009, a China é líder mundial em termos de exportação de mercadorias e, em 2013, assumiu a liderança global em termos de rotatividade total do comércio exterior. Desde 2006, a China detém as maiores reservas de divisas do mundo.

Embora a China ainda não tenha características de superpotência como liderança multi-tecnológica e um nível elevado de PIB per capita, a

impressionante magnitude absoluta de sua economia já a torna um verdadeiro contrapeso para os EUA. Pode-se afirmar que a tão esperada competição entre os dois poderes por esferas de influência na década de 2010 realmente começou. Ele ocorre principalmente ao longo das fronteiras chinesas: no Vietnã, em Mianmar, no Paquistão, em Taiwan e nas Filipinas, onde a presença americana e chinesa já pode ser considerada praticamente igual. Os conflitos de longa data sobre a demarcação das águas e ilhas nos mares do Leste e do Sul da China intensificaram-se nos anos 2010, dando origem a um novo tópico associado à rivalidade sino-americana.

Mas a concorrência entre a China e os EUA também está aumentando na África, América Latina, Ásia Central e no Sudeste Asiático. Ambas as potências estão interessadas nas matérias-primas e nos mercados dessas regiões. Essa nova bipolaridade emergente no mundo praticamente determina o contexto e o conteúdo do BRI: ao oferecer aos chamados países em desenvolvimento um projeto de co-desenvolvimento, a China os puxa para o seu lado.

Devido a esta nova ofensiva que visa um alcance global, a política externa da China nos últimos cinco anos recebeu uma base ideológica mais clara. Durante sua visita à Indonésia em 2013, Xi Jinping, além do projeto MSR, apresentou outra ideia - propôs aos países asiáticos vizinhos a criação de uma “Comunidade de um destino compartilhado” com a China.

No nível das declarações, tratava-se, é claro, de uma cooperação igualitária em prol da prosperidade conjunta. Mas a imprensa oficial chinesa explicou o significado do conceito de “Comunidade de um destino compartilhado” da seguinte maneira. Até o início dos anos 2010, a China nas relações com seus vizinhos adiou a resolução de disputas territoriais e estabilizou a situação, concentrando-se em laços econômicos mutuamente benéficos. Mas agora a China se fortaleceu tanto que os países vizinhos percebem a cooperação econômica com ela como uma dependência do *hegemon* regional. Em resposta a isso, o lado chinês propõe elevar as relações a um nível mais alto: não se limitar apenas à economia, mas também coordenar as políticas de segurança⁴. É difícil ver este movimento como algo além de um convite para integrar a esfera de influência chinesa.

Em seu relatório no 19º Congresso do Partido Comunista Chinês (PCCh) em 2017, Xi Jinping propôs a construção dessa “Comunidade de um destino compartilhado” não apenas para a Ásia, mas também para toda a humanidade. Essa comunidade é entendida como aquela que proporciona paz a longo prazo; resolução de disputas por meio de diálogo e consulta;

⁴ China Daily, 23 de setembro de 2014.

desenvolvimento econômico conjunto; abertura e inclusão. No entanto, é necessário levar em conta que, ao mesmo tempo, Xi declarou que a China havia entrado em uma “nova era”. Uma de suas facetas é a que a China está “se aproximando do palco central” da arena internacional.

Portanto, o projeto global proposto por Xi, se desejado, também pode ser considerado uma alternativa ideológica à Pax Americana. No entanto, é improvável que Xi ou outra pessoa espere seriamente que os Estados Unidos e outros países ocidentais comecem a viver de acordo com as regras chinesas. As previsões sobre a transição do mundo inteiro para o socialismo não são feitas em Pequim há muito tempo. No entanto, no 19º Congresso, o tema do significado internacional do “socialismo com características chinesas” foi claramente expresso pela primeira vez em muito tempo. É apresentado como uma experiência bem-sucedida de modernização, que a República Popular da China pode compartilhar com países que “querem acelerar seu desenvolvimento e preservar sua independência” (Xi 2017). Obviamente, isso é sobre os países que não querem estar na esfera de influência ocidental.

Agora, retrospectivamente, o BRI pode ser percebido como uma concretização de uma abordagem geral. A assistência econômica aos países em desenvolvimento no âmbito deste projeto deve contribuir para a promoção da ordem mundial proposta pela China. Tal ordem é apresentada como não-conflituosa, consensual, anti-ditatorial e de não-interferência nos assuntos internos de outros países, sendo contrária a mudanças de regime.

Ao mesmo tempo, a China não apenas demonstra as realizações econômicas das reformas chinesas, mas também recupera as antigas tradições do país, incluindo seus laços históricos com outras regiões do mundo, compondo todos os elementos do “*soft power*” chinês, ao afirmar sua influência global. Afinal, se anteriormente a China conseguiu estabelecer uma comunicação com a Europa ao longo da Grande Rota da Seda, agora está mais apta a construir uma “ponte” que liga os “polos” da Europa e do Leste Asiático da economia mundial e, assim, cumprirá uma missão histórica significativa. Em certo sentido, traria de volta para o centro gravitacional da economia mundial o continente Eurasiático e não o Mar Atlântico⁵, reforçando também os laços geopolíticos nesta região.

De fato, a China tem impressionantes oportunidades financeiras para fortalecer suas posições geopolíticas. Não apenas as enormes reservas cambiais (US\$ 3072,7 bilhões no final de 2018), mas também um superávit constante em conta corrente (1,4% do PIB em 2017) indica que a China é um

5 Muitos historiadores (por exemplo, Bairoch, 1993) atestam que antes da Revolução Industrial as regiões mais ricas do mundo estavam na Ásia, particularmente na China e na Índia.

país com abundância de capital. Ela pode se dar ao luxo de fornecer assistência financeira e alocar empréstimos concessionais a países em desenvolvimento com piores desempenhos.

Desde meados da década de 1990, os bancos “políticos” (“instituições de desenvolvimento”, na terminologia mais usual) começaram a fornecer apoio para exportações de mercadorias e investimentos estrangeiros de empresas chinesas. Estes foram o Banco de Desenvolvimento do Estado e o Banco de Exportação e Importação da China. Em 2014-2015, com o início da implementação do projeto BRI, eles se juntaram a:

- O Fundo da Rota da Seda (metade do seu capital inicial de 40 bilhões de dólares foi formado pela transferência de uma parte das reservas cambiais da China, o restante foi fornecido por várias entidades governamentais e bancos. Em 2017, o fundo foi adicionalmente capitalizado pelo governo em 100 bilhões de yuans)⁶;

- O Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (a China forneceu 50% de seu capital autorizado de 100 bilhões de dólares);

- O Novo Banco de Desenvolvimento, com sede em Xangai (criado pelos países do BRICS, seu capital subscrito é de 50 bilhões de dólares, a participação de cada membro é de 20%).

Essas instituições financeiras visam principalmente empréstimos para a construção de instalações de infraestrutura ao longo das rotas terrestre (Cinturão Econômico) e marítima (MSR). De acordo com as estimativas de Zhou Xiaochuan, ex-chefe do Banco Popular da China, os bancos “políticos” chineses e as “instituições de desenvolvimento” criadas internacionalmente respondem por pouco menos da metade do financiamento de empréstimos do BRI (até 2018). O restante dos empréstimos é feito pelos bancos chineses, que na verdade permanecem sob controle estatal, mas são formalmente considerados comerciais, e o fazem com taxas de juros mais altas⁷.

O excesso de poupança interna da China cria condições para a exportação de capital não apenas como empréstimos, mas também como investimento externo direto. Nos anos 2000, o setor corporativo chinês tornou-se maduro o suficiente para realizar investimentos diretos no exterior em larga escala. Segundo a UNCTAD, um volume anual de investimentos diretos da China aumentou de 0,9 bilhões de dólares em 2000 (UNCTAD 2003, 253) para 68,8 bilhões de dólares em 2010 (UNCTAD 2013, 214). Em 2015, alcançou 145,7 bilhões de dólares e excedeu pela primeira vez o fluxo de investimento direto para a China (135,6 bilhões) (UNCTAD 2018, 185).

⁶ Cerca de 15 bilhões de dólares na época.

⁷ China Daily. 17-18 de novembro de 2018.

Em 2018, de acordo com o Escritório Nacional de Estatística da China, cujos dados não levam em consideração os investimentos no setor financeiro, o IED na RPC alcançou 135 bilhões de dólares, enquanto o IED das empresas chinesas representou 120,5 bilhões de dólares, 15,6 bilhões dos quais foram investimentos nos países cobertos pelo BRI.

Esse equilíbrio de exportação e importação de investimentos diretos é consistente com as previsões do conceito de Dunning e Narula sobre a “trajetória de desenvolvimento dos investimentos” do país (formulado na década de 1990 e comumente aceito). Segundo os autores, isso acontece quando um país passa para um estágio mais avançado de desenvolvimento e, devido ao crescimento dos salários, perde sua atratividade para os investidores estrangeiros como um local de concentração de produção intensiva de mão-de-obra. As respectivas indústrias são transferidas para países onde ainda existe um estoque de mão-de-obra barata, e isso é feito por meio da exportação de capital (Dunning and Narula 1996). Obviamente, algo semelhante está acontecendo com a China no momento e o projeto BRI fornece uma parte do mecanismo para essas mudanças estruturais.

Em teoria, em novos movimentos ao longo da “trajetória de desenvolvimento do investimento”, as empresas chinesas devem se transformar em doadoras de tecnologia para os países beneficiários de seus investimentos. Até agora, o número de inovações chinesas de classe mundial é limitado: transporte ferroviário de alta velocidade, transmissão de longa distância, comunicações móveis, engenharia de energia alternativa (solar e eólica) e tecnologias do setor marítimo. No entanto, essas são exatamente as tecnologias envolvidas na construção das instalações de infraestrutura da BRI. Portanto, o BRI tem potencial de ser usado como uma forma eficiente de exportar os padrões tecnológicos chineses para os países que recebem os investimentos. De acordo com o documento oficial da Iniciativa do Cinturão e Rota:

The Chinese government encourages its strong industries to go global, invest in various ways in the B&R countries, introduce their high technological and environmental protection standards, and foster new growth points for bilateral economic cooperation (Steering Group... 2017)⁸.

De qualquer forma, a proporção dos principais fatores de produção

⁸ “O governo chinês incentiva suas indústrias mais fortes a se tornarem globais, investindo de várias formas nos países da BRI, introduzindo seus padrões de alta tecnologia e proteção ambiental, incrementado o crescimento de novos espaços para a cooperação econômica bilateral” (tradução nossa)

(capital e trabalho) na economia chinesa já mudou em favor do capital, o que significa que a vantagem comparativa do país também mudará. Pelo visto, até agora esse processo pode ser expresso pela maneira que as empresas chinesas implementam projetos de investimento em uma ampla gama de indústrias nos países em desenvolvimento ao longo das rotas terrestres e marítimas, usando não as tecnologias avançadas, mas aquelas de nível médio.

Tal suposição apoia-se não apenas no alto nível de diversificação das exportações industriais da China, mas também na mudança estrutural que ocorre na economia chinesa em favor do setor terciário. Sua participação no PIB do país aumentou de 41,3% em 2005 para 44,1% em 2010 e para 52,2% em 2018. A China já ganhou significativa experiência na prestação de serviços de construção no exterior. À medida que as competências necessárias são acumuladas, as condições para a expansão estrangeira das indústrias de serviços que utilizam tecnologias modernas da informação estão maduras. A BRI também contém tal componente: destina-se à construção de redes financeiras, comerciais, logísticas e de transporte ao longo das rotas planejadas. Há muito tempo (desde 1995), a balança comercial da China está em déficit, mas agora existem pré-requisitos para corrigi-la.

A expansão comercial e de investimentos da China é acompanhada pela “internacionalização” do yuan (os chineses usam esse termo para chamar a criação de condições para sua conversibilidade total). A escala das transações comerciais transfronteiriças realizadas em yuans tem se expandido rapidamente. Mais e mais novos tipos de instrumentos financeiros RMB aparecem disponíveis para não-residentes. A China está celebrando cada vez mais acordos de troca de moeda com outros países para os casos de déficit de liquidez. E a BRI também se enquadra nessa lógica: utiliza os sucessos já alcançados de “internacionalização” e, ao mesmo tempo, atua como seu acelerador, uma vez que os empréstimos aos países envolvidos no projeto são emitidos principalmente em RMB. O documento oficial da BRI é bastante claro sobre esse objetivo:

China has signed currency swap agreements with 22 B&R countries and regions, with a total value of RMB 982.2 billion. Local currency settlement agreements were signed between China and Vietnam, Mongolia, Laos, and Kyrgyzstan in border trade, and agreements on general trade and local currency settlement in investment were signed between China and Russia, Kazakhstan, Belarus, and Nepal. Of the 23 Renminbi clearing banks, six are located along the B&R routes (Steering Group... 2017)⁹.

⁹ “A China assinou acordos de troca cambial com 22 países da BRI e regiões, em um valor total de 982,2 bilhões de RMB. Os acordos locais de ajuste cambial foram assinados entre a

O “Um Cinturão, Uma Rota” como Uma Resposta a Desafios

No entanto, o contexto em que a BRI surgiu não pode ser considerado um fato dado mesmo que se desconheça o outro lado dos fatores que impulsionam o “milagre econômico” da China. Entre as décadas de 1980 e 2000, a economia chinesa não apenas cresceu a uma taxa elevada, mas com a periodicidade cíclica caiu em um estado de “superaquecimento” inflacionário. A taxa de poupança astronômica pode ser tratada como uma evidência do subdesenvolvimento dos sistemas básicos de proteção social no país e, ao mesmo tempo, como uma das razões para uma relativa limitação do mercado consumidor doméstico (outra razão é o nível de renda baixo da maioria da população chinesa).

Portanto, a China possui recursos financeiros abundantes para a formação de capital. Mas os processos de investimento na China, hoje em dia, muitas vezes são baseados na lógica de “restrições orçamentárias leves”: não há apenas empresas públicas, mas também muitas empresas semi-privadas que recebem subsídios. Como resultado, as despesas irracionais de capital levam a um excesso de capacidade de produção e a um acúmulo de “dívidas incobráveis” no sistema bancário. A expansão do comércio exterior pode ser tratada não apenas como um reflexo da crescente competitividade chinesa, mas também como um indicador de um viés ao setor de exportação e de uma incapacidade de utilizar plenamente o potencial da demanda doméstica.

O agravamento desses desequilíbrios no final dos anos 2000 coincidiu com a crise financeira global. Naquela época, tendências desfavoráveis foram interrompidas pela mitigação da política fiscal e monetária, ou seja, a crise foi essencialmente “inundada por dinheiro”. Mas, como esperado, os problemas não foram resolvidos, pelo contrário, pioraram. Desde 2011, a economia chinesa está desacelerando novamente, e a principal razão para isso é o enorme excesso de capacidade produtiva, que aumentou ainda mais como resultado da política anti-crise de 2008-2010.

Os economistas chineses Zhang Shaohua e Jiang Weijie afirmam que, com o estado atual de consumo na China e as especificidades das estruturas organizacionais das empresas e das tecnologias utilizadas, a taxa ideal de utilização da capacidade produtiva é de 72-74% em média. Mas, de acordo com seus cálculos, o valor real desse indicador para a economia como um todo

China e o Vietnã, a Mongólia, o Laos e o Quirguistão para comércio fronteiriço. Acordos sobre comércio em geral e acordos locais de ajuste cambial em investimento foram assinados entre a China e a Rússia, Cazaquistão, Bielo-Rússia e Nepal. Das 23 agências bancárias cambiais livres de Renminbi, seis estão alocadas na rota da BRI.” (tradução nossa)

em 2000-2011 foi de apenas 60,7%. E durante a implementação do programa anti-crise em 2008-2011, diminuiu de 62% para 59,7% (Zhang Shaohua and Jiang Weijie 2017, 94)¹⁰.

O excesso de capacidade e a enorme quantidade de estoque são características de muitas indústrias leves e de produção de bens duráveis, mesmo que seus mercados de exportação estejam saturados. Porém, esse problema é especialmente grave para a indústria pesada. Seus ciclos de investimento são mais longos e o equipamento utilizado é mais especializado. Portanto, as empresas geralmente não podem retirar rapidamente a capacidade produtiva da rotatividade em caso de contração da demanda no mercado doméstico e têm menos oportunidades de aumentar rapidamente suas exportações em comparação com as indústrias leves.

Em 2013-2014, quando a BRI foi iniciada, que as autoridades chinesas emitiram uma série de regulamentos sobre cortes administrativos na capacidade de produção nos setores mais problemáticos: indústrias de aço, cimento, alumínio e vidro, construção naval, etc. Desde 2015, essa linha foi desenvolvida no âmbito da proclamada “reforma estrutural do lado da oferta” de Xi Jinping (projetada para aliviar a economia do excesso de capacidade e da dívida acumulada nos níveis corporativo e municipal). Foi dada especial atenção à indústria siderúrgica e do carvão¹¹. Para eles, o XIII plano quinquenal (2016-2020) descreve os cortes anuais de produção e emprego. As autoridades também precisaram regular o mercado imobiliário com medidas administrativas: em muitas cidades há um excesso de edifícios residenciais e comerciais.

A taxa de crescimento do investimento doméstico em ativos fixos diminuiu de 23,8% em 2011 para 5,9% em 2018. Isso significa que também existem grandes problemas com a capacidade do setor de construção. Num futuro próximo, não se espera restaurar a antiga demanda por produtos da indústria pesada. O investimento doméstico não crescerá na mesma taxa que no passado devido à queda nos retornos marginais de capital e ao fato de as empresas terem superalavancado (no final de 2017, a participação da dívida corporativa total no PIB era de 155,8% , enquanto na prática internacional 90% é considerado um valor crítico). Outras razões são o estado crítico do meio ambiente na China e a escassez de terras agrícolas devido ao seu uso para as necessidades da construção industrial e da infraestrutura.

Tudo isso resulta em significados mais mundanos e “problemáticos”

¹⁰ Para mais detalhes sobre a capacidade ociosa na China, consulte Câmara Europeia (2017, 2016, 2009).

¹¹ Algumas siderúrgicas com custos de produção mais altos estão sendo fechadas na China.

da BRI. As instalações de produção podem ser simplesmente eliminadas, mas também podem ser trazidas para o exterior por meio de investimentos direto. Assim, é possível recuperar a demanda externa por empresas que permanecem na China, antes de tudo, por fabricantes de bens de investimento e prestadores de serviços de construção. Felizmente, a China tem recursos financeiros para isso. Mas parece que estão sendo usados não apenas para o “desenvolvimento do sucesso”, mas também para aliviar a tensão que ameaça a economia chinesa com uma desaceleração ainda maior¹².

De um modo geral, a opção mais desejável para o futuro é compensar o enfraquecimento da demanda por investimento doméstico, expandindo a demanda dos consumidores. A parcela do consumo final no PIB chinês vem crescendo, mas de maneira bastante lenta. Aumentou de uma baixa histórica de 48,5% em 2010 para 53,6% em 2017 e permanece substancialmente menor do que na maior parte do mundo. Isso significa que, no futuro próximo, a dependência das exportações da economia chinesa não será superada.

Enquanto isso, nos últimos dez anos, o crescimento das exportações chinesas foi substituído por duas quedas. Se em 2009 a razão foi a crise global, em relação a 2015–2016, essa explicação claramente não é adequada. Naquele momento, a queda foi causada pelos limites naturais alcançados de expansão das exportações com base na tecnologia existente, devido à saturação dos mercados; com a deterioração da competitividade dos preços dos produtos chineses devido à valorização a longo prazo do yuan e do crescimento dos salários e outros preços na economia chinesa.

Os formatos tradicionais de liberalização comercial e integração regional ainda fornecem apoio insuficiente à expansão das exportações chinesas. A China ainda possui poucos acordos bilaterais de livre comércio (TLCs), e seus parceiros nesses acordos são principalmente países remotos e relativamente insignificantes (Islândia, Nova Zelândia, Suíça, Geórgia, Costa Rica, Maldivas, Paquistão, Peru, etc.).

O projeto de integração da China (TLC) com a Associação das Nações do Sudeste Asiático ainda não respondeu totalmente às expectativas. Em muitos mercados, a China e os países da ASEAN atuam como concorrentes diretos. Segundo a pesquisa disponível, o efeito da “distorção comercial” associado ao funcionamento deste TLC até agora supera o efeito de “criação comercial” entre seus participantes (Chen Hanlin and Tu Yan 2007, Li Xuan

¹² Em 16 de maio de 2015, o Conselho de Estado da República Popular da China emitiu um documento intitulado “Parecer orientador sobre o estímulo à cooperação internacional no uso das capacidades produtivas e no desenvolvimento da engenharia mecânica”. Ele listou 12 indústrias nas quais a China tem uma capacidade excedente ou vantagens tecnológicas que podem ser obtidas em outros países em desenvolvimento.

2011). As negociações sobre a Parceria Econômica Regional Abrangente promovida pela China e os países da ASEAN e um TLC no âmbito da Organização da Cooperação Econômica da Ásia-Pacífico (APEC) estão longe de serem concluídas.

Nesse contexto, o projeto BRI é necessário para buscar segmentos adicionais de demanda externa, para criar novos canais de vendas, vinculando os países participantes no projeto aos padrões tecnológicos chineses. Isso é especialmente importante porque, até agora, as empresas exportadoras chinesas nas Cadeias Globais de Valor (GVC) atuavam principalmente como subordinadas, como usuários de tecnologias geradas em países desenvolvidos. A parcela de valor agregado associada ao processamento de materiais e componentes importados na China permaneceu relativamente baixa.

Até o final da década de 2010, esse modelo de participação nas CGV tornou-se ainda mais vulnerável - inicialmente por causa da reindustrialização realizada pelos países ocidentais (remodelação) e depois por conta da “guerra comercial” entre China e EUA. Alguns economistas chineses observam que uma das tarefas da BRI é formatar essas GVC, de modo que as próprias empresas chinesas sejam líderes¹³.

No entanto, a economia chinesa moderna é altamente dependente não apenas da exportação, mas também da importação. O projeto BRI também é uma tentativa de gerenciamento eficaz dos riscos correspondentes. O apoio de matérias-primas ao crescimento econômico na China é amplamente realizado a partir de fontes estrangeiras. Por exemplo, atualmente a importação de petróleo cobre pelo menos 60% do consumo total no país. Por razões de segurança econômica, as autoridades no final dos anos 1990 decidiram que, se a economia chinesa exigisse grandes volumes de importação de matérias-primas, deveria recebê-las de campos controlados por empresas chinesas. Neste sentido, a BRI foi projetada para oferecer mais oportunidades aos chineses: os países em desenvolvimento que receberem empréstimos de Pequim obviamente serão mais flexíveis e mais dispostos a dar aos investidores chineses uma participação em suas empresas de mineração e instalações de infraestrutura. Além disso, já é possível encontrar casos em que países com

13 A China, em meados da década de 2010, enfrentou a “dupla remoção” da produção no exterior. As unidades de valor agregado relativamente alto das CGV estão “retornando” aos países desenvolvidos, e a produção intensiva de mão-de-obra de baixo valor agregado está se deslocando para países mais pobres que a China. As empresas chinesas ficam com os elos “intermediários” das CGV, mas elas não têm competitividade e, como resultado, o problema de excesso de capacidade é exacerbado nos setores relevantes da economia chinesa. A saída é formar novas CGVs, que combinarão a tecnologia chinesa de nível médio, por um lado, e mão-de-obra barata e matérias-primas dos países em desenvolvimento abarcados pelo projeto BRI, por outro (Shen Minghui and Zhang Zhongyuan 2017).

empréstimos vencidos (ou solicitando perdão da dívida) assinam acordos com compromissos de longo prazo para o fornecimento de recursos naturais à China - por exemplo, contratos de petróleo de longo prazo¹⁴.

Mas os grupos predominantes de mercadorias importadas da China não são apenas matérias-primas, mas também equipamentos, produtos semi-acabados e componentes para as empresas chinesas envolvidas nas CGVs.

Portanto, a construção de corredores de transporte terrestre no âmbito do Cinturão Econômico, isto é, através das fronteiras ocidentais da China, é necessária pelo menos para estabilizar a provisão de matéria-prima à economia chinesa. De qualquer modo, várias formas de transporte são melhores que apenas uma (marítima), principalmente por razões geopolíticas. Diante da crescente rivalidade com os EUA, os chineses estão pensando seriamente nos riscos de um bloqueio do Estreito de Malaca, que liga os oceanos Índico e Pacífico. Aliás, é por esse trecho que a China agora recebe até 80% do petróleo importado (principalmente do Oriente Médio e da África).

É mais difícil calcular os custos e benefícios do transporte terrestre de produtos manufaturados. Em princípio, o transporte marítimo é, obviamente, mais barato. Porém, muitos portos chineses estão operando no limite de sua capacidade, e as mercadorias embarcadas ou encomendadas por empresas das províncias do interior precisam percorrer um longo caminho dentro da China até um porto. As tarifas ferroviárias são mais altas que as marítimas. Mas, como mostra o uso das rotas ferroviárias existentes entre China e Europa, o tempo de entrega ao usá-las é reduzido para uma média de duas semanas - comparado a 40-45 dias do transporte marítimo.

Ter essa alternativa, apesar de relativamente cara, é importante para as empresas chinesas que vendem seus produtos por meio do comércio eletrônico, bem como para fornecedores de medicamentos e mercadorias que requerem regimes especiais de temperatura. Em outras palavras, ao pagar tarifas ferroviárias mais altas, essas empresas poderão compensá-las economizando nos custos de transporte do “iceberg”¹⁵.

Os desequilíbrios macroeconômicos e estruturais da economia chinesa também têm reflexos regionais. O nível de desenvolvimento e envolvimento na cooperação econômica estrangeira para províncias individuais diminui à medida em que se afasta da costa em direção ao interior, de modo que as províncias ocidentais são relativamente atrasadas. Isso também se aplica à região autônoma de Xinjiang Uyghur (XUAR), pela qual passam as

14 Por exemplo, Djibuti, Laos, Tadjiquistão, Quirguistão e Montenegro (Stratfor 2018).

15 Samuelson (1952) introduziu o conceito de custos de transporte “iceberg”, aludindo às perdas (custos) relacionadas ao transporte de mercadorias.

rotas terrestres da da Rota da Seda. No XUAR, a situação é exacerbada por tensões étnicas e religiosas. Os riscos são ampliados pelo fato de que grupos extremistas que operam em XUAR podem interagir com seus semelhantes do Afeganistão e da Ásia Central.

Desde 1999, a China tem buscado implementar o programa estadual “Go West”, destinado a amenizar os desequilíbrios inter-regionais. A BRI é obviamente importante como uma alavanca adicional para sua implementação: o investimento em infraestrutura e a cooperação econômica estrangeira deve criar novas fontes de crescimento econômico no XUAR e em outras províncias periféricas. A aceleração do desenvolvimento, de acordo com essa lógica, contribuirá para a estabilização da situação doméstica e tranquilidade das fronteiras ocidentais da China¹⁶.

Pode-se afirmar, contudo, que a necessidade de uma “história de sucesso” agora também é muito relevante a nível nacional. A atual liderança da RPC não apenas mudou a política externa do país, mas realizou também a transformação de seu regime político. E isso foi feito no contexto da deterioração geral da situação econômica na China na década de 2010. Portanto, o impacto real da BRI e a demonstração de seus benefícios para as políticas econômica e externa são importantes para assegurar a legitimidade do governo e provar a exatidão do curso escolhido.

O Que Foi Feito?

Quando do lançamento do projeto BRI, cinco rotas foram mencionadas. Era previsto que três corredores de trânsito seriam criados no âmbito do Cinturão Econômico:

- 1) de Xinjiang através da Ásia Central e Rússia até a Europa;
- 2) de Xinjiang através da Ásia Central, passando ao sul do Mar Cáspio, até os países do Golfo Pérsico e Mediterrâneo;
- 3) das províncias ocidentais e do sudeste da China até o sul da Ásia, à costa do oceano Índico e ao Sudeste Asiático.

¹⁶ Alguns pesquisadores chegaram a apontar esse motivo como prioridade nas metas agregadas da BRI (Li Xing and Nu Yicheng 2017; Chubarov 2017). Safronova observa, com razão, que as tensões interétnicas podem existir não apenas por causa da pobreza. Pode aumentar com a aceleração do crescimento econômico devido a uma distribuição desigual de seus frutos. Riscos relevantes devem ser considerados ao prever as consequências da construção do Cinturão Econômico para os países XUAR e Ásia Central (Safronova 2018).

E para o MSR foram fornecidas duas direções:

- 1) dos portos chineses no Mar do Sul da China até o Oceano Índico, chegando até África e Europa;
- 2) dos portos chineses no Mar do Sul China até a parte sul da bacia do Pacífico.

A lista aumentou ao longo dos anos. Várias fontes chinesas mencionam cerca de uma dúzia de rotas, incluindo o acesso à ferrovia transiberiana russa via Mongólia e nordeste chinês (Manchúria), bem como a comunicação com a Europa pela rota marítima do norte, ou seja, pelas águas do Ártico russo.

Até o final de março de 2019, a China havia assinado 173 acordos de cooperação com 125 países e 29 organizações internacionais no âmbito da BRI. Entre as instalações de transporte já construídas ou em construção, estão as ferrovias Adis Abeba-Djibuti e Mombasa-Nairobi; Ferrovias de alta velocidade Budapeste-Belgrado, Teerã-Isfahan e Ancara-Istambul; Rodovia China-Quirguistão-Uzbequistão e rota entre Kashgar em Xinjiang e o porto paquistanês de águas profundas Gwadar etc. Além disso, linhas ferroviárias conectam a China aos estados da Ásia Central e mais à Rússia e Irã, assim como China-Mongólia-Rússia, as ferrovias China-Vietnã e China-Tailândia estão sendo modernizadas.

De acordo com o relatório do Grupo Diretor de Construção da BRI no Conselho Estadual da China (2019), no final de 2018, as rotas ferroviárias euro-asiáticas no âmbito do Cinturão Econômico conectaram 108 cidades de 16 países. Durante cinco anos da implementação da BRI, foram abertas 1.239 novas companhias aéreas entre a China e os países envolvidos no projeto. 42 portos em 34 países estão sendo construídos ao longo do MSR. Os projetos de transporte da BRI também incluem alguns oleodutos: novas filiais do gasoduto Turquemenistão-China, o oleoduto entre as províncias do sul da China e Mianmar. Aqui, alguns analistas chineses também mencionam o gasoduto sino-russo “*Power of Siberia*”. Linhas de energia e linhas de comunicação por fibra óptica também estão sendo construídas com a participação chinesa.

Até o final de 2018, foram estabelecidas 113 zonas de cooperação comercial e econômica em 46 países, onde investimentos chineses diretos e empréstimos estão sendo feitos, e 290.000 empregos foram criados. O número de países que ingressaram como fundadores no Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura alcançou a marca de 93 em março de 2019. Em 2018, o AIIB financiou 35 projetos em 13 países, sua carteira de empréstimos alcançou US\$ 7,5 bilhões. Até o final de 2018, o Fundo da Rota da Seda havia investido um total de US\$ 7,7 bilhões em vários países. E o investimento total chinês nos países parceiros da BRI totalizou cerca de US\$

35 bilhões por cinco anos.

Para 2013–2018, o volume do comércio da China com os países envolvidos na BRI foi de mais de 6 trilhões de dólares. Representava 27,4% do total do comércio exterior de mercadorias chinesas naquele período. Em 2018, o comércio com esses países atingiu US\$ 1,3 trilhão, um aumento em 16,4% no ano foi mais significativo do que a taxa de crescimento do faturamento total do comércio exterior da China (+ 12,9%) (Steering group ... 2019).

Quanto ao seu desenho institucional, os líderes chineses sempre falaram sobre a conveniência de mudar para o regime de isenção de impostos entre os países participantes da BRI. Em dezembro de 2015, o Conselho de Estado da China, por uma resolução especial, observou a necessidade de acelerar a adoção do maior número possível de acordos de livre comércio com a China, principalmente com os países vizinhos e com os estados localizados nas rotas da BRI (Sun Chuzhen et al. 2017, 84).

Mas este não é um pré-requisito para um país participar do projeto BRI. Além disso, os chineses estão prontos para cooperar no âmbito da BRI com as associações econômicas regionais existentes, que têm sua própria agenda de liberalização, incluindo o EAEU. Os chineses são mais insistentes em suas propostas de cooperação monetária e financeira: os países participantes são convidados a não se limitar a empréstimos de bancos chineses, mas também a emitir títulos e derivativos em yuan. Diz-se também sobre a conveniência de uma transição do dólar para as moedas nacionais em acordos mútuos (de fato, é claro, o uso do yuan é preferido).

Assim, a BRI não se parece com um grupo de integração com membros fixos e compromissos rígidos de liberalização nos países participantes. De qualquer forma, é difícil imaginar um único TLC, que envolveria dezenas de países localizados em continentes diferentes, com níveis muito diferentes de desenvolvimento. A BRI é um formato amplo e flexível no qual um grande número de projetos bilaterais e multilaterais pode existir. Embora existam certos componentes de integração na BRI, esses são principalmente elementos de uma “integração positiva” (implementação de projetos conjuntos de infraestrutura, redução da pobreza por esforços internacionais, inovações financeiras), e não de uma “integração negativa” (remoção de restrições de circulação de bens, serviços e fatores de produção entre os países). Mas, acima de tudo, a BRI lembra (e isso é mencionado pelos analistas russos e ocidentais) o Plano Marshall, implementado na virada das décadas de 1940 a 1950 (Sanin 2018, Stratfor 2018). Na época, os EUA investiram pesadamente na reconstrução da Europa devastada pela guerra, cimentando as fundações da Aliança Transatlântica sob seus auspícios e assegurando mercados para empresas americanas.

Acredita-se que os empréstimos chineses concedidos no âmbito da BRI sejam mais atraentes para os países em desenvolvimento do que os empréstimos do FMI ou do Banco Mundial, uma vez que são concedidos sem condições de natureza macroeconômica (como um orçamento equilibrado do país tomador, liberalização de preços e taxa de câmbio, etc.). Além disso, os empréstimos dos bancos chineses não são sensíveis à natureza do regime político do país que solicita o empréstimo: os chineses englobam no projeto BRI uma variedade de países - do democrático ao autoritário e teocrático. No entanto, os chineses apresentam condições diferentes.

Pela experiência de muitos países participantes da BRI, sabe-se que não apenas o financiamento por dívida, mas também o investimento direto são fornecidos sob a obrigação do país anfitrião de atrair empresas chinesas para o projeto e construção de empresas e instalações de infraestrutura; usar tecnologia, equipamento e materiais chineses em suas atividades; contratar especialistas chineses para a operação e manutenção de instalações.

Não é à toa que esse foi o objetivo inicial da BRI. Além disso, isso é muito consistente com os estereótipos da política industrial, realizada dentro da própria China. O objetivo é apoiar os produtores nacionais em concorrência com as importações, estimular interações entre si, estender os efeitos externos positivos da cooperação econômica estrangeira para toda a economia. Agora, com a ajuda da BRI, essa política industrial se estende para além da China, até as economias envolvidas em sua esfera de influência.

Entretanto, como qualquer protecionismo, ele não está livre de conflitos. Em alguns países (em particular, Quirguistão e Cazaquistão), já houve protestos da população local contra a contratação de construtoras chinesas e o não cumprimento, por investidores chineses, de requisitos ambientais. Em vários estados (Bangladesh, Malásia, Mianmar, Nepal), os governos locais recusaram projetos de infraestrutura já acordados com a China, considerando suas condições inaceitáveis. Há também exemplos ilustrativos do que a expansão do investimento chinês pode resultar no caso de se desenvolver de forma incremental. Para países como Djibuti, Quirguistão, Laos, Tadjiquistão, Montenegro, os chineses baixaram parte de sua dívida em empréstimos em troca da introdução do controle chinês sobre os depósitos locais de recursos naturais - como mencionado acima. Dificuldades no serviço de empréstimos levaram ao arrendamento de longo prazo do porto de Gwadar (Paquistão) e do porto de Hambantota (Sri Lanka) para os chineses.

Sendo bom ou ruim - em cada caso é necessário julgar separadamente. Nem sempre se trata de ameaças reais à segurança econômica de países que atraem dinheiro chinês. Mas, em todo caso, é claro que o envolvimento na BRI não cria automaticamente incentivos para diversificar a economia e as

exportações dos países participantes, e isso deve ser levado em consideração ao avaliar as perspectivas de participação de um país neste projeto.

A Percepção Internacional Sobre a BRI

Por razões claras, a BRI está sendo observada com atenção por todo o mundo. Alguns governos estão expressando seu contentamento com a iniciativa, outros estão manifestando suas preocupações. A mídia está explorando o assunto, às vezes de maneira bastante exagerada (principalmente nos países ocidentais). Os estudiosos estão envolvidos no esforço de filtrar as informações verdadeiras, compilando os dados existentes e aprofundando a análise sobre esse sensível e muito importante tema. Portanto, depois de discutir a proposta da BRI pelo governo chinês e como ela cria oportunidades, mas também responde a desafios, é importante investigar a percepção da BRI na arena mundial e as reações a esse projeto.

Para iniciar esta investigação, é interessante interpretar os resultados de uma grande análise referente à cobertura da BRI pela mídia em 132 países. Herrero e Xu (2019) mostram que no geral a percepção da mídia mundial em relação à iniciativa é positivo, mas com diferenças extremas nos vários países e regiões. Inicialmente, o estudo indica que a região onde essa percepção positiva é dominante é a Ásia Central. Devido à sua posição estratégica na Eurásia, mas também às suas abundantes reservas de petróleo e gás, esta é uma região central para a BRI, sendo também - como discutido acima - o local onde a iniciativa foi anunciada. Portanto, é uma das regiões onde os projetos de investimento começaram a ser implementados, beneficiando-se do dinamismo econômico que eles podem gerar.

A próxima região com uma percepção positiva elevada em relação à BRI é a África Subsaariana, que compreende países de baixa renda, onde os projetos de investimento tendem a ser bem-vindos. Além disso, muitos desses países já construíram profundas conexões econômicas com a China nas últimas décadas. Finalmente, no leste da Ásia e no Pacífico, a percepção positiva também é dominante, mas com uma divergência importante e ilustrativa: na Austrália, a percepção média é negativa, mostrando que os países centrais normalmente são mais relutantes em considerar o projeto como positivo para o mundo. Além disso, a Austrália teme que os crescentes investimentos da China na região afrouxem sua própria influência sobre ela. No outro lado do espectro, Laos e Vietnã são os países da região onde a percepção positiva é mais dominante.

Na Europa, as percepções médias são muito diversas. Curiosamente,

em alguns países que não fazem parte da BRI, a percepção positiva é alta, como na Holanda e em Portugal. Por outro lado, em alguns países fora da UE que fazem parte da BRI - alguns deles já recebem investimentos relacionados a essa iniciativa - a percepção negativa é dominante, como na Bósnia-Herzegovina e na Polônia. Nos EUA, as alusões positivas e negativas à BRI são de alguma forma contrabalançadas e a percepção média é próximo a zero (o ponto neutro). Na América Latina e no Caribe, a maioria dos países concentra-se em torno dessa percepção média neutra, o que pode estar relacionado ao fato de que nesses países as discussões sobre a BRI - bem como a possibilidade de aderir a essa iniciativa - são recentes.

Finalmente, no sul da Ásia, embora também haja divergências, alguns países mostram uma percepção negativa predominante. Muitos desses países estão diretamente envolvidos nos projetos da BRI, e o risco da armadilha da dívida e de uma dependência excessiva da China são as explicações prováveis para esse resultado. Além disso, na Índia - que está entre os 10 países com percepção negativa mais elevados - há disputas históricas envolvidas, como discutiremos na próxima seção.

Herrero e Xu (2019) também mostram que as percepções positivas estão normalmente relacionadas aos investimentos em infraestrutura e às oportunidades de comércio potencialmente criadas pela BRI. Por outro lado, as razões por trás das percepções negativas são muito mais diversificadas, incluindo o risco de armadilhas da dívida, da apropriação de terras, da expansão militar chinesa, reclamações acerca da dita ilegalidade e insegurança dos trabalhadores, além do desrespeito ao meio ambiente nos projetos da BRI.

Os Desafios aos Países Integrantes ou Não do Projeto BRI

Nos EUA, muitos analistas afirmam que a BRI carece de transparência, não possui um forte compromisso com a sustentabilidade, ignora as práticas de boa governança e levará alguns países a “armadilhas da dívida”. Mesmo que não se possa recusar integralmente essas declarações, é mais do que óbvio que esse esforço dos EUA para comprometer a imagem internacional da BRI está profundamente enraizado em sua rivalidade econômica e geopolítica com a China, que saiu das sombras na administração de Trump. Conforme discutido acima, a BRI começou como um plano para integrar a Eurásia por vias terrestres, mas foi gradualmente estendido para incluir as Ilhas do Pacífico, a África e até a América Latina. Eventualmente, o resultado irônico será que a iniciativa passará a incluir todo o mundo, exceto a América do Norte. Ousando trabalhar para a realocação do centro de gravidade da economia mundial,

do Oceano Atlântico à Eurásia, esse projeto se opõe claramente à liderança americana da economia mundial. Uma carta aberta assinada por 16 senadores americanos é bastante eloquente ao mostrar as tensões que surgem nos EUA em razão da BRI: “o objetivo da BRI é a criação de uma ordem econômica mundial dominada pela China. É imperativo que os EUA contenham as tentativas chinesas de manter outros países reféns financeiramente e forçar compensações que promovam seus objetivos estratégicos”¹⁷. Além de criticar a iniciativa, os EUA foram pressionados pela BRI a fornecer também alguma cooperação internacional aos países potencialmente envolvidos na iniciativa¹⁸.

Para a Europa, a infraestrutura planejada pela BRI trará um claro benefício para o comércio com a China, reduzindo os custos e o tempo para o transporte de mercadorias. No entanto, se representa um benefício para os consumidores, também aumentará a competição pelo setor produtivo europeu, não apenas dentro da Europa, mas também em terceiros mercados. De fato, alguns documentos oficiais (por exemplo, BDI, 2019) já expressam suas preocupações com a concorrência com a China em outros países. Portanto, uma das principais preocupações da União Europeia está relacionada ao seu setor industrial. O país mais poderoso da Europa declarou abertamente que sua política industrial envolve agora uma espécie de retaliação ao apetite chinês de comprar empresas alemãs, principalmente em setores estratégicos ou de alta tecnologia. No lado atlântico, a Europa foi pressionada simultaneamente pelo governo Trump a elevar a guarda em relação à competição econômica mundial. Todo esse quadro mostra, de alguma forma, a percepção da UE em relação aos dois países mais importantes do mundo atualmente. Geopoliticamente, a Europa também manteve uma influência importante sobre suas antigas colônias, principalmente na África, e a BRI provavelmente a diminuirá, aprimorando a conexão entre muitos países africanos e a China. No entanto, a UE não é um grupo monolítico e alguns países (por exemplo, Itália, Grécia e Suíça) já assinaram um memorando de entendimento com a China relacionado ao projeto.

A Austrália e o Japão não estão diretamente envolvidos nos projetos, mas devido às suas posições geográficas, é óbvio que a BRI pode afetá-los significativamente. Por um lado, eles também podem se beneficiar de uma melhor infraestrutura para o transporte de mercadorias, que tende a se aprofundar e a criar mais eficiência nas CGVs asiáticas (a chamada “Indústria Asiática”). No entanto, seus papéis como líderes regionais podem

17 Carta endereçada aos secretários do Departamento do Tesouro, Estado e Defesa e assinada por 16 senadores dos EUA em 8 de agosto de 2018.

18 Em resposta à BRI, os americanos estão desenvolvendo um programa de infraestrutura na África em colaboração com o Japão e a Índia (Stratfor 2018).

ser relativizados devido à crescente importância da China. Como reação, os dois países se envolveram no desenvolvimento de (outros) projetos de infraestrutura no sul da Ásia e na África. Além disso, o impressionante processo de recuperação verificado na indústria chinesa, aliado aos resultados da BRI, em um futuro, próximo podem resultar em uma dura competição pelo Japão, não apenas relacionada a bens, mas também a padrões tecnológicos.

Portanto, se as iniciativas de livre comércio fazem parte da retórica dos países centrais nas últimas décadas, é interessante notar como a China atualmente não está apenas desempenhando o papel do mais importante defensor do livre comércio no mundo, mas também como o país que mais se preocupa com projetos concretos de revitalização do comércio internacional, após a desaceleração sofrida após 2008. Por outro lado, muitos dos países centrais parecem apreensivos com esse movimento e, principalmente, com a BRI, que de fato tem muito mais objetivos do que apenas promover o comércio internacional.

Passando à análise para outros grupos de países, os desafios tendem a ser diferentes. Começando pelos países do BRICS, a principal preocupação é que o grupo como um todo tenha perdido importância no âmbito da política externa chinesa. O BRICS e a BRI obviamente não são contraditórios - em teoria, eles também podem ser complementares -, mas alguns representantes do Brasil, Rússia, Índia e África do Sul têm expressado a opinião de que a BRI está de alguma forma eclipsando a centralidade que o BRICS tinha há pouco tempo. No entanto, é crucial entender que uma razão relevante para essa importância declinante do BRICS advém das crises econômicas e políticas em alguns desses países - principalmente Brasil e África do Sul - e, mais importante, da nova orientação dos governos brasileiros após o *impeachment* de Dilma Rousseff, já que o novo presidente mudou radicalmente a política externa do país, dando prioridade explícita às relações com os EUA¹⁹. Todavia, os desafios são diferentes para cada um dos países do BRICS.

Sobre a Rússia, não se pode ignorar que existem algumas tensões em relação aos países da Ásia Central, historicamente conectadas à Rússia e muito importantes para Moscou por razões econômicas e securitárias. Nesse sentido, a Rússia não deseja que a BRI prejudique a União Econômica da Eurásia (EAEU). Apesar disso, uma participação na BRI pode ser proveitosa para a Rússia, pois, dessa forma, ela poderá aplicar seu potencial como país de trânsito. Além disso, o próprio caráter desse projeto fornece a ela um espaço

19 Durante os governos do Partido dos Trabalhadores (PT) no Brasil, a política externa foi profundamente orientada para o desenvolvimento do BRICS. Após o *impeachment* - considerado por muitos analistas como um “Golpe de Estado” -, o governo de Michel Temer declarou explicitamente uma mudança na política externa.

para manobrar. Até agora, as exportações russas para a China consistem principalmente de combustíveis e outras mercadorias. É necessária uma política industrial mais ativa para corrigir esta situação. Uma estrutura flexível da BRI é mais adequada para esse objetivo, do que as formas tradicionais de integração regional, como uma área de livre comércio. É adequado também porque a Rússia será capaz de citar exemplos do protecionismo chinês, a fim de justificar suas próprias medidas para promover as exportações de produtos manufaturados e localizar uma provisão de intermediários para os setores orientados para a exportação e para os que substituem as importações de sua economia. Mais importante, a Rússia atenta-se a não desenvolver uma dívida excessiva com a China e a exigir *joint ventures* com controle russo em projetos desenvolvidos dentro de seu território.

A Índia é um dos países que expressa mais desconfianças em relação à BRI. Além de suas tensões históricas com a China, o elemento mais importante para entendê-lo é o plano para a construção de um corredor China-Paquistão na BRI que atravessaria a área disputada da Caxemira. O governo indiano declarou, por esse motivo, que consiste em uma violação à sua soberania nacional. Consequentemente, a Índia não participou dos Fóruns da BRI e está criticando abertamente a iniciativa por sua falta de transparência e por incitar dívidas. Além disso, seu primeiro ministro Narendra Modi tem levantado preocupações públicas sobre o projeto, chegando a afirmar que ele poderá ser usado pela China no futuro para fins militares. Curiosamente, a Índia também está respondendo lançando ou revivendo algumas iniciativas de cooperação regional fora da estrutura da BRI.

Devido à sua posição geográfica, o Brasil inicialmente não fazia parte da BRI. No entanto, como a iniciativa foi ampliada para incluir também países da América Latina, foram iniciados diálogos sobre uma possível participação do Brasil. Na verdade, o Brasil já recebe investimentos chineses relacionados à infraestrutura (principalmente na área de energia) nos últimos anos. Sua participação oficial na iniciativa significaria a inclusão desses investimentos sob o guarda-chuva da BRI, e também de uma possível expansão desses investimentos para outros campos (o da infraestrutura relacionada ao transporte de mercadorias, por exemplo). As tensões políticas entre os dois países podem ser vistas como um obstáculo, uma vez que o atual presidente brasileiro Jair Bolsonaro está profundamente ligado aos EUA²⁰. De fato, sob seu governo, uma política externa autônoma foi abandonada em favor de uma política orientada para os EUA. No entanto, apesar de todo esse discurso, o governo brasileiro está restabelecendo passo a passo relações pragmáticas com

²⁰ Seguindo o exemplo de Trump, ele fez algumas violentas declarações contra a China durante a campanha presidencial.

a China. Esse papel está sendo desempenhado pelo vice-presidente Hamilton Mourão, que declarou recentemente que o Brasil está “aberto a discutir” sua participação na BRI²¹. Desde 2009, a China é o principal parceiro comercial do Brasil e desde 2013 os investimentos chineses no Brasil estão aumentando substancialmente. Entrar em uma disputa real com a China seria, portanto, prejudicial para a economia brasileira e, principalmente, para o setor do agronegócio, cujas exportações dependem enormemente da China. Como esse setor compõe um grupo importante de apoio ao governo Bolsonaro, traria também prejuízos políticos ao presidente.

A África do Sul ainda está sob os efeitos de crises políticas e econômicas crônicas. Em 2018, o crescimento do PIB foi um dos mais baixos de todo o continente. Nesse sentido, os investimentos relacionados à BRI podem aparecer como uma importante fonte de dinamismo para a enfraquecida economia. No entanto, o problema maior é a provável manutenção do papel do país como único fornecedor de bens minerais e energia para a China. Segundo Monyae (2019), a África do Sul deve buscar um papel mais proeminente na BRI. No BRICS, este país apresentou-se como representante da África nas discussões e como uma porta de entrada para o continente. Inusitadamente, alguns debates sobre a BRI foram realizados na União Africana²² e as medidas mais concretas são negociadas bilateralmente, criando o risco de minar a liderança sul-africana na região.

Entre os países do sul da Ásia, o Paquistão é aquele em que os impactos imediatos da BRI são maiores. O mencionado corredor econômico China-Paquistão envolve cerca de US\$ 18 bilhões (cerca de 6% do PIB do país em 2018) e também está vinculado a investimentos no porto de Gwadar e no novo aeroporto de Gwadar. Além da rede de transporte, também são planejados investimentos maciços em projetos de energia, o que pode aliviar fortemente o problema crônico de falta de energia. O problema óbvio vem do risco de endividamento excessivo e o exemplo dos empréstimos vencidos relacionados ao porto de Gwadar - mencionados acima - é bastante ilustrativo²³. Além disso, as tensões com a Índia estão se aprofundando, conforme discutido anteriormente.

Para concluir, é importante entender que também existem alguns benefícios e desafios comuns a quase todos os países periféricos. O benefício mais importante surge da falta efetiva (em alguns casos dramática) de

21 Agência Xinhua em maio de 2019.

22 Foi assinado um memorando de entendimento referente à BRI entre a União Africana e a China.

23 Para mais detalhes, ver Stratfor (2018).

infraestrutura. Especialmente, em muitos países, a rede de transporte é bastante ineficiente, resultando em custos extras não desprezíveis para mercadorias exportadas e importadas. Portanto, a BRI pode realmente ser uma contribuição ao comércio desses países e ao comércio internacional como um todo. Além disso, esses investimentos certamente contribuirão para o dinamismo econômico desses países. No entanto, alguns problemas importantes surgem. Em primeiro lugar, toda essa rede de transportes será orientada para o exterior, ou seja, sua construção está relacionada ao objetivo de promover o comércio externo; mais precisamente, promover o comércio com a China. Portanto, não trataria do problema de integrar o espaço nacional dos países envolvidos; ou para criar conexões regionais (por exemplo, dentro do continente africano). Nesse sentido, reforçaria a tendência histórica dos países periféricos de ter uma economia orientada para o exterior, com imensas - às vezes perversas - relações com os países industrializados.

Outro benefício comum para os países periféricos vem de sua dificuldade na captação de quantias razoáveis de fundos - principalmente em moedas internacionais - nos mercados privados. Para alguns países, a única possibilidade é obter linhas de crédito junto ao Banco Mundial (ou em qualquer outra instituição multilateral ocidental), que pode ser muito onerosa devido às condicionalidades impostas por essa instituição - normalmente políticas de austeridade, reformas políticas e/ou econômicas neoliberais. A BRI cria, portanto, uma fonte alternativa de fundos internacionais para esses países, isentando-os dessas condicionalidades ocidentais tradicionais. De fato, a China fornece fundos para muitos países, independentemente de seu regime político ou econômico. Todavia, já está claro que alguns dos empréstimos chineses são concedidos para a contratação de empresas chinesas. Além disso, também não se pode ignorar que o endividamento com a China cria uma dependência mais alta em relação ao país - principalmente quando resulta em empréstimos vencidos, conforme já demonstrado.

Finalmente, o desafio mais importante aos países periféricos é o problema clássico decorrente da integração econômica em um mundo com economias tão heterogêneas. Ao longo do século passado, muitos economistas, de List (1909) e Prebisch (1949) a Chang (2002), levantaram pontos sobre os problemas relacionados a uma economia especializada (não diversificada), à necessidade de desenvolvimento industrial, à defesa das indústrias nascentes, à urgência de um processo de recuperação relacionado ao desenvolvimento da indústria de alta tecnologia e assim por diante. Ao fortalecer a integração de muitos países subdesenvolvidos a uma economia industrial poderosa como a da China, a tendência será a intensificação de uma divisão do trabalho na qual esses países produzem bens agrícolas/minerais ou bens intermediários

com valor agregado muito baixo - ou seja, perpetuam suas posições nas partes menos rentáveis das CGV. Em outras palavras, aumentando a conexão entre países tão assimétricos, a BRI cria um sério risco de um aprofundamento dessas assimetrias.

Considerações finais

A partir da análise desenvolvida neste artigo, a primeira constatação significativa é que a BRI é bastante impressionante. Em virtude da quantidade de recursos envolvidos, do número de países envolvidos, da variedade de projetos, mas principalmente da ambição de mudar o centro de gravidade da economia mundial, é uma iniciativa que justifica todo tipo de pesquisa que pretenda analisá-la e prospectar seus impactos geopolíticos e econômicos. Devido à diversidade de iniciativas relacionadas, à falta de dados e informações organizados e ao exagero por parte da mídia, ainda não é possível estabelecer com clareza os limites entre as ideias e os projetos na prática. No entanto, ao mostrar o que foi feito até agora, este artigo mostra claramente que, após 6 anos, a iniciativa é muito mais do que um plano abstrato. Envolvendo 125 países e 29 organizações internacionais, a BRI ainda está em suas etapas iniciais, mas já mobiliza um grupo considerável de projetos e também um número crescente de acordos de livre comércio.

Seguindo a estratégia geral lançada em 2013, os projetos estão concentrados em transporte e energia, por isso é inquestionável que eles terão efeitos importantes na melhoria da infraestrutura em muitos países. Desse modo, eles tendem a ter um duplo efeito econômico: no curto prazo, proporcionam dinamismo econômico; a longo prazo, tendem efetivamente a facilitar o comércio internacional, que é um dos principais objetivos da BRI.

Esses dois efeitos devem ser analisados mais detalhadamente para evitar conclusões superficiais. Em relação ao primeiro, é inquestionável que os investimentos aquecem as economias no curto prazo. Porém, precisamos verificar onde esse dinamismo é (ou será) estabelecido e dos atores que participam do processo de investimento. Assim, é importante analisar se as empresas, fornecedores e trabalhadores envolvidos nos projetos de investimento são nacionais ou se são chineses. As respostas devem vir em estudos de caso, que constituem uma importante área de pesquisa.

Com relação ao segundo efeito potencial, ou seja, a intensificação do comércio mundial, também é inquestionável que uma melhor infraestrutura, diminuindo os custos de transporte, tende a facilitar as exportações e importações. No entanto, dentro da estrutura da economia política, é absolutamente necessário entender que os custos de transporte

são importantes para o comércio internacional, mas há outro componente crucial que não pode ser ignorado: a atitude dos Estados-Nação, que também surgem de decisões políticas. Após o início das crises internacionais em 2008, políticas de proteção foram adotadas em alguns países, tendo seu ápice na Guerra Comercial engendrada pelo governo Trump. Nesse sentido, a BRI é muito coerente com o novo papel desempenhado pela China no cenário internacional como o novo defensor do livre comércio. Sua implementação depende, no entanto, da aceitação por outros países, o que envolve sempre cálculos políticos.

Portanto, é claro que, sendo uma iniciativa tão vasta, com implicações econômicas e políticas tão diversificadas, a BRI exige pesquisas muito complexas. Tentando contribuir para as discussões, este artigo mostrou inicialmente que o plano criava de fato algumas possibilidades importantes para a China. Afinal, é uma iniciativa chinesa e, além do discurso dos benefícios universais, é óbvio que prevê principalmente benefícios para este país. Esses benefícios podem advir do fortalecimento do comércio internacional chinês, da dinamização de sua economia, da disseminação dos padrões tecnológicos chineses em todo o mundo, da internacionalização de seus bancos e moedas. Além disso, reside na expansão da influência da política chinesa no plano internacional.

Não obstante, a BRI não é apenas uma indicação das forças econômicas e políticas da China, mas também responde a algumas de suas fraquezas. Nesse sentido, o documento mencionado discutiu a importância da BRI para combater a importante deterioração da balança comercial chinesa desde 2008. Além disso, os projetos de investimento em todo o mundo podem ser uma fonte muito importante de demanda para alguns setores industriais que dispõem de uma enorme capacidade ociosa nos últimos anos. Em suma, mesmo que a maioria dos investimentos seja (será) feita no exterior, eles podem contribuir para diminuir o ritmo da desaceleração do crescimento econômico chinês. Além disso, certos projetos envolvem investimentos no território chinês e, além dos benefícios óbvios para o dinamismo econômico, também serão importantes para reduzir um problema crucial: as desigualdades regionais. Ao investir em infraestrutura na parte ocidental do país, a BRI promoverá o crescimento econômico nessa região, mas também abrirá o caminho para uma integração mais profunda de todo o território nacional.

Finalizando a análise, foi necessário investigar como o resto do mundo está lidando com a BRI. Embora o governo chinês use o discurso de uma iniciativa *win-win*, algumas pesquisas mostram que a percepção acerca da BRI é bastante diversificada nos diferentes países do mundo. É interessante notar que os países que demonstram mais resistência à iniciativa são aqueles que temem uma perda de influência geopolítica no mundo ou em suas regiões.

Revela, portanto, que as apreensões surgem mais de questões geopolíticas do que econômicas. O risco econômico mais importante é a armadilha da dívida, mas em muitos países a falta de fundos de longo prazo (principalmente em moedas internacionais) e a deficiência de infraestrutura são tão severas que são propensos a aderir aos projetos. Contudo, a BRI também traz alguns desafios, como discutimos acima. Juntamente com os desafios mais específicos analisados no artigo, existe uma ameaça comum a todos os países periféricos: aumentando a integração comercial com a China, esses países podem perpetuar seus papéis na Divisão Internacional do Trabalho, como fornecedores de minerais/bens agrícolas e/ou bens intermediários de baixo valor agregado para a fabricação chinesa.

REFERÊNCIAS

- Ларин А.Г., Матвеев В.А. Китайская стратегия «продвижения на Запад» и «новый Шелковый путь» // Проблемы Дальнего Востока. №5. С. 5-15. [Larin A., Matveev V. (2014). The Chinese strategy of “Go West” and the New Silk Road. *Problemy Dal'nego Vostoka*, No. 5, pp. 5-15, 2014. (In Russian).]
- Ли Син, Ню Ичэн . Сравнительный анализ китайского и американского вариантов «Нового Шелкового пути» // Проблемы Дальнего Востока. №2. С. 32-37. [Li Xing, Nu Yicheng (2017). Comparative analysis of Chinese and American versions of “New Silk Road”. *Problemy Dal'nego Vostoka*, No. 2, pp. 32-37, 2017. (In Russian).]
- Ли Цзиньюй, Чжан Чэньяо. О стратегии сотрудничества Китая и России на северном маршруте Морского шелкового пути XXI века // Проблемы Дальнего Востока. №1. С. 64-72. [Li Jingyu, Zhang Chenyao (2016). Strategy of cooperation between China and Russia on the Northern route of the Maritime Silk Road. *Problemy Dal'nego Vostoka*, No. 1, pp. 64-72, 2016. (In Russian).]
- Минакир П.А. В поисках пространственной гармонизации // Пространственная экономика. №2. С. 7-15. [Minakir P. (2017). Chinese global and Russian spatial strategies: harmonization potential. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, No. 2, pp. 7-15, 2017. (In Russian).]
- Сазонов С.Л., Кудрявцев Е.С., У Цзы. Транспортная составляющая проектов сопряжения Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути» // Проблемы Дальнего Востока. №2. С. 47-58. [Sazonov S., Kudryavtsev E., Wu Zi (2015). The transport component of the project pairing of the Eurasian Economic Union and Economic Zone of “Silk Road”. *Problemy Dal'nego Vostoka*, No. 2, pp. 47-58, 2015. (In Russian).]
- Санин К.А. История и культура в китайской инициативе «Один пояс, один путь» // Проблемы Дальнего Востока. №4. С. 115-125. [Sanin K. (2018). History and

- culture in the Chinese initiative “One Belt, One Road”. *Problemy Dal'nego Vostoka*, No. 4, pp. 115-125, 2018. (In Russian).]
- Сафронова Е.И. Проект «Один пояс, один путь» и безопасность в Центральной Азии // Проблемы Дальнего Востока. №4. С. 23-30. [Safronova E. (2018). On the “One Belt, One Road” project’s impact on Central Asian security. *Problemy Dal'nego Vostoka*, No. 4, pp. 23-30, 2018. (In Russian).]
- Сунь Сюэвэнь. Проблемы и перспективы освоения Северного морского пути в контексте реализации инициативы «Пояс и путь» // Проблемы Дальнего Востока. №6. С. 5-15. [Sun Xiuwen (2017). Problems and prospects of developing the Northern Sea Route in the context of “Belt and Road” initiative. *Problemy Dal'nego Vostoka*, No. 6, pp. 5-15, 2017. (In Russian).]
- Суслов Д.В. Российско-китайское экономическое взаимодействие: текущая конъюнктура // Пространственная экономика. №4. С. 139-161. [Suslov D. Russia – China economic interaction: current trends. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, No. 4, pp. 139-161, 2018. (In Russian).]
- Тань Сюэцзэ, Кулинцев Ю.В. Трансазиатско-европейское экономическое партнерство как вариант сопряжения ЕАЭС и ЭПШП // Проблемы Дальнего Востока. №2. С. 89-98. [Tan Xiujie, Kulintsev Yu. (2018). Trans-Asian and European Economic Partnership as the option of pairing the EAEU and the Silk Road Economic Belt. *Problemy Dal'nego Vostoka*, No. 2, pp. 89-98, 2018. (In Russian).]
- Труш С.М. Отношения КНР и США в экономической сфере: двусторонние связи и многосторонние экономические проекты // Сравнительная политика. №3. С. 52-71. [Trush S. (2017). Sino-American economic relations: bilateral ties and multilateral economic projects. *Sravnitel'naya Politika*, No. 3, pp. 52-71, 2017. (In Russian).]
- Уянаев С.В. Китайский проект «Один пояс, один путь»: концепция, план, сотрудничество с Россией // Проблемы Дальнего Востока. №4. С. 8-21. [Uyanayev S. (2015). Chinese project “One Belt, One Road”: Concept, plan and cooperation with Russia. *Problemy Dal'nego Vostoka*. No. 4, pp. 8-21, 2015. (In Russian).]
- Чубаров И.Г. География сопряжения: региональная политика КНР и пространственное развитие стран ЕАЭС // Проблемы Дальнего Востока. №5. С. 114-125. [Chubarov I. (2017). Geography of conjunction: regional policy of the PRC and spatial development of the EAEU countries. *Problemy Dal'nego Vostoka*, No. 5, pp. 114-125, 2017. (In Russian).]
- BDI (Federation of German Industries). Partner and Systemic Competitor – How Do We Deal with China’s State-Controlled Economy. *BDI Policy Paper*, January 2019.
- Chang, H. J. *Kicking away the ladder: development strategy in historical perspective*. London: Anthem, 2002.
- Chen Hanlin, Tu Yan. FTA “China – ASEAN” and the static effects of its influence

- on China’s foreign trade. *Guoji Maoyi Wenti*, No. 5, pp. 47-50, 2007. (In Chinese).
- Dunning J.H., Narula R. *Foreign direct investment and governments: Catalysts for economic restructuring*. New York: Routledge, 1996.
- European Chamber. *China Manufacturing 2025: Putting Industrial Policy Ahead of Market Forces*. European Chamber, 2017.
- European Chamber. *Overcapacity in China: an Impediment to the Party’s Reform Agenda*. European Union Chamber of Commerce in China. Roland Berger, 2016.
- European Chamber. *Overcapacity in China: Causes, Impacts and Recommendations*. European Union Chamber of Commerce in China. Roland Berger, 2009.
- Herrero, A. & Xu, J. Countries’ perception of China’s Belt and Road Initiative: a big data analysis. *Bruegel Working Paper*, 1, February 2019.
- Li Xuan. FTA “China – ASEAN” and its implications for China’s outward direct investment. *Guoji Maoyi Wenti*, No. 4, pp. 41-47, 2011. (In Chinese).
- List, F. *The National System of Political Economy*. London: Longmans, 1909.
- Monyae, D. *China initiative offers major trade opportunities for SA*. IOL – Independent Media, Opinion, May 2nd, 2019. <https://www.iol.co.za/news/opinion/china-initiative-offers-major-trade-opportunities-for-sa-22349861>. Access on July 18th, 2019.
- Prebisch, R. *El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas*. Santiago: CEPAL, 1949.
- Samuelson P.A. The transfer problem and transport costs: The terms of trade when impediments are absent. *Economic Journal*, No. 62, pp. 278-304, 1952.
- Shen Minghui, Zhang Zhongyuan. International cooperation in capacity utilization against a background of “One Belt, One Road” initiative: Evidence of Sino-Indonesian cooperation. *Guoji Jingji Hezuo*, No. 3, pp. 4-11, 2017. (In Chinese).
- Steering group on construction of “One Belt, One Road”. *Building the Belt and Road: Concept, Practice and China’s Contribution*. May, 2017.
- Steering group on construction of “One Belt, One Road”. *The initiative to build “One Belt, One Road” by joint efforts: Progress, achievements, and perspectives*, 2019. (In Chinese). [https:// baijiahao.baidu.com/s?id=1631506176402215781&wfr=spider&for=pc](https://baijiahao.baidu.com/s?id=1631506176402215781&wfr=spider&for=pc)
- Stratfor. For China: *One Belt, One Road, no plan?* 2018. [http:// www. worldview. stratfor.com](http://www.worldview.stratfor.com)
- Sun Churen, Zhong Nan, Liu Yaying. “One Belt, One Road” initiative and the growth of China’s export to the related countries. *Guoji Maoyi Wenti*, No. 2, pp. 83-96, 2017. (In Chinese).
- UNCTAD. *World investment report 2003. FDI policies for development: National and international perspectives*. New York – Geneva: United Nations, 2003.

UNCTAD. World Investment report 2013. *Global value chains: Investment and trade for development*. New York – Geneva: United Nations, 2013.

UNCTAD. World investment report 2018. *Investment and new industrial policies*. New York – Geneva: United Nations, 2018.

Xi Jinping. *Secure a decisive victory in building a moderately prosperous society in all respects and strive for a great success of socialism with Chinese characteristics for a new era*. 2017. [http://www.xinhuanet.com/English/download/Xi Jinping's report_at_19th_CPC_National_Congress.pdf](http://www.xinhuanet.com/English/download/Xi_Jinping's_report_at_19th_CPC_National_Congress.pdf).

Zhang Shaohua, Jiang Weijie. Overcapacity in China: Measurement and distribution. *Jingji Yanjiu*, No. 1, pp. 89-102, 2017. (In Chinese).

RESUMO

A “Iniciativa do Cinturão e Rota” (Belt and Road Initiative, BRI) não impressiona apenas no montante de recursos e no número de países envolvidos, mas também na diversidade de objetivos que busca alcançar. Por um lado, é uma demonstração de força da China no âmbito internacional; por outro, é um esforço do governo chinês para enfrentar importantes problemas econômicos. No entanto, ela não pode ser estudada apenas do ponto de vista chinês, pois tem impactos diretos e indiretos em todo o mundo. Este artigo visa, portanto, analisar a BRI sob uma perspectiva que discuta as oportunidades e os desafios para a China e para o resto do mundo.

PALAVRAS-CHAVE

Iniciativa do Cinturão e Rota; Belt and Road Initiative; BRI; China; Infraestrutura.

Recebido em 23 de setembro de 2019

Aprovado em 8 de maio de 2020

Traduzido por Maria Gabriela Vieira