



**Publicação  
Preliminar**

# **A NOVA ROTA DA SEDA E A PROJEÇÃO ECONÔMICA INTERNACIONAL DA CHINA: REDES DE FINANCIAMENTO, FLUXOS DE INVESTIMENTO EXTERNO DIRETO (IED) E CONTRATOS DE CONSTRUÇÃO**

**Autores(as):** Marco Aurélio Alves de Mendonça, Carlos Renato da Fonseca Ungaretti  
Lopes Filho e Juliana Kelly Barbosa da Silva Oliveira

**Produto editorial:** Nota Técnica

**Cidade:** Brasília

**Editora:** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)

**Ano:** 2021

**Edição** 1ª

O Ipea informa que este texto não foi objeto de padronização, revisão textual ou diagramação pelo Editorial e será substituído pela sua versão final uma vez que o processo de editoração seja concluído.

# A NOVA ROTA DA SEDA E A PROJEÇÃO ECONÔMICA INTERNACIONAL DA CHINA: REDES DE FINANCIAMENTO, FLUXOS DE INVESTIMENTO EXTERNO DIRETO (IED) E CONTRATOS DE CONSTRUÇÃO<sup>1</sup>.

Marco Aurélio Alves de Mendonça<sup>2</sup>  
Carlos Renato da Fonseca Ungaretti Lopes Filho<sup>3</sup>  
Juliana Kelly Barbosa da Silva Oliveira<sup>4</sup>

## Resumo

O estudo analisa a Nova Rota da Seda, ou Belt Road Initiative (BRI), inserindo a iniciativa em um quadro mais amplo de internacionalização do desenvolvimento chinês. Nesse sentido, são mapeadas as redes de financiamento, os fluxos globais de Investimento Externo Direto (IED) e os contratos de construção da China. O argumento é de que a iniciativa ainda está construindo as condições necessárias para potencializar os fluxos de IED nos países integrados à iniciativa. Os *policy banks* e bancos comerciais da China e instituições multilaterais de crédito desempenham papel relevante na construção de um ecossistema que fomente relações econômicas mais robustas entre a China e os países da BRI.

**Palavras-chave:** China. Belt and Road. Investimento Externo Direto. Financiamentos. Infraestrutura.

## Abstract

The study analyzes the New Silk Road, or Belt Road Initiative (BRI), placing the initiative in a broader framework of internationalization of Chinese development. In this sense, China's financing networks, global flows of Foreign Direct Investment (FDI) and construction contracts are mapped. The argument is that the initiative is still building the necessary conditions to boost FDI flows in the countries that are part of the initiative. Chinese policy and commercial banks and multilateral credit institutions play an important role in building an ecosystem that fosters stronger economic relations between China and the BRI countries.

**Keywords:** China. Belt and Road. Foreign Direct Investment. Finance. Infrastructure.

**Código JEL:** F10; F30; F34; F50; F55; F59; F6

---

<sup>1</sup> Este trabalho é parte do projeto de pesquisa *Panorama da China: economia, sociedade e relações internacionais*, da Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (DINTE) do IPEA.

<sup>2</sup> Técnico de planejamento e pesquisa da Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (DINTE). *E-mail:* <marco.mendonca@ipea.gov.br>.

<sup>3</sup> Bolsista de pesquisa da Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (DINTE). *E-mail:* <carlos.fonseca@ipea.gov.br>.

<sup>4</sup> Bolsista de pesquisa da Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais (DINTE). *E-mail:* <juliana.oliveira@ipea.gov.br>.

## 1. INTRODUÇÃO

Este artigo focaliza a Nova Rota da Seda (New Silk Road) ou Belt and Road Initiative (BRI), um conjunto de programas de investimentos chineses, inicialmente focados em infraestrutura, lançado em 2013, pelo presidente Xi Jinping, que constitui uma grande plataforma de aplicação de investimentos em diversos setores produtivos. Provavelmente resulta de um “projeto de globalização” com características chinesas (PAUTASSO; DORIA; NOGARA, 2020) e certamente serve aos objetivos de desenvolvimento e segurança do país no longo prazo.

Naturalmente, o projeto de integração da Eurásia sob liderança da China, além de ilustrar a redistribuição de poder mundial desde a década de 1970, gera tensionamentos com EUA e seus aliados. Como evidência dessas disputas, os países do G7, em reunião de cúpula em junho de 2021, anunciaram a criação de um projeto “rival” da BRI, conhecido como “Reconstruir um Mundo Melhor” (3BW, em inglês), cujo objetivo é mobilizar o setor privado para promover investimentos em infraestrutura no mundo em desenvolvimento.

Para conseguir seu intento, e com a finalidade de financiar os projetos Belt and Road, a China mobilizou um grande conjunto de bancos públicos e comerciais. Também criou fundos específicos de financiamento, além de permitir e incentivar a participação de bancos multilaterais de desenvolvimento (BMD). Como resultado, houve também um significativo fluxo de capitais chineses, os quais tem potencial de afetar positivamente as economias hospedeiras dos projetos BRI, ainda que com a presença de contradições e efeitos colaterais desse movimento. Desde 2013, uma série de contratos de construção foram firmados em países signatários da iniciativa.

O artigo, além desta introdução, está organizado da seguinte forma: a primeira seção (item 2, com duas subseções) aborda brevemente os antecedentes da BRI, destacando a estratégia *Going Global* e o papel da crise financeira de 2008, que forçou mudança de rumos na trajetória de desenvolvimento chinesa. A segunda seção (item 3, com quatro subseções) tem o papel de descrever a Nova Rota da Seda, incluindo os canais de financiamento da iniciativa; o panorama de investimentos chineses, sobretudo em decorrência da BRI; e os contratos de construção firmados pela China. Por fim, a quarta seção apresenta as considerações finais.

## **2. REFORMA E ABERTURA E TRAJETÓRIA DE DESENVOLVIMENTO (1978-2008)**

As políticas liberalizantes introduzidas por Deng Xiaoping no final da década de 1970 afetaram decisivamente a economia chinesa. A reforma começou pelo campo, onde produtores rurais receberam direitos de propriedade antes inexistentes. O efeito sobre produção e renda agrícolas foi significativo e esses benefícios logo se espalharam pelo restante da economia<sup>5</sup>, mobilizando recursos para infraestrutura e indústria. (KROEBER, 2020)

O desenvolvimento dos setores intensivos em ciência e tecnologia igualmente se constituíram fundamentais para a superação dos atrasos econômico e tecnológico chineses. No entanto, o elemento crucial parece ter sido a decisão de integrar o país à globalização econômica (BIJIAN, 2005). Esse processo se deu de forma gradual, regulada e pragmática, sendo amparada em dois vetores centrais: abertura comercial; e atração de capital estrangeiro.

Para Cunha e Acioly (2009), o processo obedeceu a certas etapas, tendo em vista as dificuldades em se introduzir mecanismos de mercado em uma economia de planejamento central e as necessidades políticas domésticas, dada a existência de focos de resistência ao reformismo.

As reformas pautaram-se então pelo equilíbrio entre planejamento centralizado e descentralizado, tendo muitas vezes ocorrido num ritmo de vai-e-vem (KROEBER, 2020), pela introdução gradual dos mecanismos de mercado e a inserção das chamadas Zonas Econômicas Especiais<sup>6</sup> (ZEE), que permitiram a experimentação de reformas e políticas num ambiente controlado, além da absorção de tecnologias e práticas de gestão modernas utilizadas por outros países.

A expansão das exportações foi beneficiada pela constituição de um eixo-sino americano de complementaridades produtivas, comerciais e financeiras (PINTO, 2010), e igualmente favorecida pelo ingresso da China na Organização Mundial do Comércio (OMC), em 2001.

---

<sup>5</sup> Na China atual, a agricultura representa apenas 8% do PIB, enquanto a indústria e os serviços representam cada um mais de 40%. (KROEBER, 2020, p.49)

<sup>6</sup> As ZEE são regiões geográficas que apresentam diferentes legislações de direito econômico e tributário em relação ao resto do país, com objetivo de atrair capital interno e estrangeiro e incentivar o desenvolvimento econômico. A experiência que dava certo era depois expandida para outras ZEEs e mesmo para a economia como um todo, enquanto o que dava errado era abandonado. Neste sentido representa um modelo completamente diverso da terapia de choque implantada nos países do leste europeu e da ex-URSS. (ALVES, 2014 pp.313-314)

A partir dos anos 1990, o modelo de crescimento centrado em exportações entrelaçou-se a uma nova dinâmica doméstica. Com isso, houve elevação dos investimentos públicos em infraestrutura e políticas industriais voltadas à elevação da produtividade e à melhoria das práticas gerenciais por parte das empresas estatais (*State Owned Enterprises* - SOE) (PINTO, 2010, p. 30).

A mobilização de recursos voltados para a infraestrutura, essenciais para sustentar o crescimento, exigiu a evolução institucional dos canais de financiamento internos. Assim, a China foi capaz de se inserir de forma virtuosa nas cadeias de produção e comércio em nível regional e global, elevando de forma significativa sua participação do comércio exterior e progressivamente avançando em termos de sofisticação de seu aparato produtivo.

## **2.1 Estratégia *Going Global*: internacionalização da economia chinesa**

Para dar conta da crescente demanda por recursos para sustentar o acelerado ritmo de crescimento, o Estado decidiu encorajar a internacionalização das empresas chinesas. A primeira estratégia nesta direção é conhecida como *Going Global*<sup>7</sup>. Kotz e Ouriques (2019) recordam que a projeção global dos investimentos chineses foi pensada inicialmente como forma de assegurar o acesso a recursos naturais, especialmente hidrocarbonetos, sendo posteriormente ampliada para abarcar outros propósitos e segmentos.

Segundo Changhong e Wen (2015), o objetivo seria impulsionar firmas chinesas já relativamente competitivas a investir diretamente no exterior, de modo a elevar suas exportações, além de estabelecer e fortalecer empresas multinacionais chinesas. A estratégia evidenciava a pretensão chinesa de construir “campeãs nacionais” em uma ampla variedade de setores, como de *commodities*, bens de consumo, alimentos e bebidas, comércio, navegação e construção.

A expansão do investimento externo direto (IED)<sup>8</sup> chinês se deu de forma planejada e

---

<sup>7</sup> Cintra e Pinto (2017) assinalam que a *Going Global* era composta de quatro objetivos principais, a saber: i) descentralizar e afrouxar as autorizações para internacionalização de empresas chinesas, incentivando a elevação dos investimentos no exterior; ii) melhorar a qualidade dos projetos; iii) atenuar os controles de capital e criar novos canais de financiamento; e iv) agregar as políticas de internacionalização com outras ações no plano internacional, estimulando o reconhecimento de marcas chinesas.

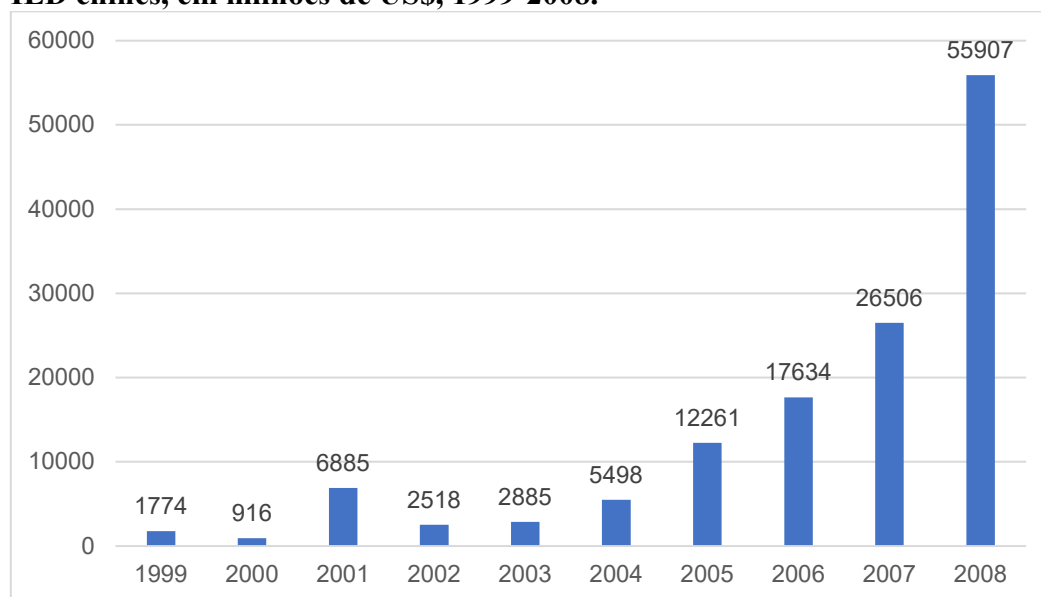
<sup>8</sup> Por IED entende-se investimento que envolve relacionamento de longo prazo e reflete um interesse duradouro por entidade residente em uma economia em uma entidade residente em outra economia (UNCTAD, 2017). Em outras palavras, envolve propriedade e presença por tempo indefinido no país receptor (SCISSORS, 2020). A

coordenada pelo Estado, que estabeleceu complexa institucionalidade em diferentes níveis a fim de promovê-lo. Além de acordos facilitadores, o Estado disponibilizou mecanismos de apoio como instrumentos financeiros e cambiais, subsídios, benefícios fiscais e programas de auxílio e fomento (NOGUEIRA; HAFFNER, 2016).

Com isso, as firmas chinesas tiveram possibilidade de usufruir de financiamento, subsídios, isenções, empréstimos, taxas diferenciadas e facilidades cambiais operativas, bem como serviços informacionais específicos (SALIDJANOVA, 2011; SAUVANT; CHEN, 2014). A construção dessa institucionalidade não se deu de forma imediata, perpassando ajustes que proporcionaram a maturação da estratégia ao longo da década de 2000. Como resultado, conforme o esperado, o fluxo de investimento chinês se expandiu sobremaneira no período 2005-2008.

Gráfico 1

**IED chinês, em milhões de US\$, 1999-2008.**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados da UNCTAD.

O controle do Estado manteve-se central, sendo exercido por meio das SOE, apesar do crescimento do número de empresas privadas engajadas em empreendimentos no exterior nos últimos anos (JENKINS, 2019). No entanto, “o setor privado chinês, em especial as maiores

---

definição da OCDE, por sua vez, também adotada por outras instituições, não exige o controle, mas sim uma capacidade de influenciar a administração, sendo estabelecido o mínimo de 10% de poder de voto para definir IED (menos que isso é considerado investimento em carteira). (OCDE, 2018 p.17)

companhias, caracterizam-se por cultivar o crony capitalism (capitalismo de compadrio<sup>9</sup>)”. (KROEBER, 2020 p. 118)

## 2.2 Os impactos da crise de 2008

O regime de crescimento chinês, baseado nas exportações e nos investimentos, foi fortemente impactado pela crise financeira de 2008. Esta causara a contração, de forma duradoura, da demanda dos países centrais, principais destinos das exportações chinesas até então. As políticas fiscal e monetária expansionistas adotadas pelo governo chinês, a despeito de inicialmente bem-sucedidas<sup>10</sup>, ampliaram ainda mais as distorções principalmente com relação à capacidade produtiva doméstica.

Cintra, Silva Filho e Pinto (2015, p. 17) recordam que a taxa de investimentos chinesa avançara de 40% para 47% do PIB, no período pós-crise, o que gerou capacidade ociosa em inúmeros setores, tornando-os dependentes de grandes projetos de infraestrutura, da expansão do mercado imobiliário, do endividamento das províncias e dos governos locais, bem como da alavancagem de segmentos dos setores bancário e não-bancário.

Como a redução na demanda externa persistia, o Estado entendeu que precisava lidar com o esgotamento de um regime amparado por exportações de manufaturas de baixa e média complexidade para um grupo concentrado de países. Em âmbito interno, as distorções geradas pelas altas taxas de investimentos implicaram a elevação da participação do consumo doméstico e a redução do papel do investimento. Por fim, também houve o consenso de que as desigualdades de diferentes naturezas (econômicas, sociais e regionais) deveriam ser enfrentadas, exigindo a construção de um “Estado de bem-estar com características chinesas”<sup>11</sup>.

---

<sup>9</sup> Para Kroeber (2020), as firmas privadas chinesas costumam depender total ou parcialmente de investimentos e patronagem estatal. Em muitos casos, é difícil saber se firmas privadas são realmente independentes do governo.

<sup>10</sup> Nos anos imediatos após a crise, a China foi capaz de manter o seu ciclo de crescimento, sustentando, em conjunto com outros emergentes, o crescimento econômico global. Por um tempo, esse fenômeno chegou a sugerir a tese do “descolamento”, isto é, de que as economias emergentes estariam num processo de crescimento autônomo, e, portanto, descolado dos países capitalistas avançados. (SCHERER, 2015).

<sup>11</sup> Cintra e Pinto (2017) argumentam que a construção de um novo “contrato social” na China envolve ações para reduzir as desigualdades sociais e regionais, como maior cobertura no sistema de saúde e previdência, provisão de bens públicos “universais”, desenvolvimento com menor impacto ambiental, e ampliação da renda e do consumo.

A necessidade de buscar novos vetores de crescimento, sustentados pelo consumo doméstico e pela inovação tecnológica, implicou também mudanças na inserção internacional, especialmente com a ascensão de Xi Jinping (2013-atual).

### **3. A NOVA ROTA DA SEDA: UMA SAÍDA INTERNACIONAL PARA UM DILEMA DOMÉSTICO**

O estilo do novo mandatário chinês iria caracterizar maior proatividade e assertividade da diplomacia chinesa em diversas dimensões (YAN, 2014; ZHA, 2015), refletindo não somente o status de potência tecnológica e financeira alcançado pelo país, mas também o desejo de assumir responsabilidades condizentes com uma grande potência (ZHAO; GAO, 2015, p. 48).

Segundo Kroeber (2020), a orientação básica da política de Xi Jinping constitui o “capitalismo de Estado”. Mesmo que as firmas chinesas sejam *profit-seeking*, o Estado sempre interviu de várias maneiras para direcionar fluxos de investimentos para indústrias prioritárias<sup>12</sup>. Tais intervenções ocorrem em larga escala, menos constrangidas que as ocorridas em nações industriais avançadas.

Também por isso, a China é vista como ameaça competitiva e, mesmo que buscasse a atualização tecnológica à moda ocidental, a medida em que os esforços fossem bem-sucedidos, o surgimento de empresas tecnologicamente proficientes seria percebido como uma ameaça aos líderes industriais estabelecidos. (KROEBER, 2020).

O lançamento das propostas que viriam se aglutinar na chamada *One Belt, One Road* (OBOR), posteriormente rebatizadas para *Belt and Road Initiative* (BRI), ocorreu entre os meses de setembro e outubro de 2013, durante as visitas de Xi Jinping ao Cazaquistão e à Indonésia, respectivamente. No primeiro país, o presidente chinês anunciou a intenção de construir o “Cinturão Econômico da Rota da Seda”, com a finalidade de integrar o oeste chinês à Europa, à Rússia e à Ásia Central e Ocidental. Na Indonésia, Xi Jinping sinalizou a sua pretensão de estabelecer a “Rota Marítima do Século XXI”, integrando a China aos países da Associação das

---

<sup>12</sup> Kroeber (2020) afirma que as fronteiras conceituais entre o “capitalismo de Estado” chinês e o “capitalismo de mercado” ocidental são frequentemente difusas (os governos de todos os países frequentemente intervêm de várias maneiras para promover ou proteger setores favorecidos).

Nações do Sudeste Asiático (ASEAN)<sup>13</sup>, sobretudo.

Cai (2017) afirma que a proposta do “Cinturão” objetivou integrar o oeste chinês à Europa especialmente por meio da Ásia Central, perfazendo a função de artérias irrigadoras da integração econômica, enquanto a “Rota” visa integrar as províncias ao sul da China ao Sudeste Asiático, com auxílio da construção de ferrovias e infraestrutura portuária.

O “Cinturão” e a “Rota” foram subdivididos por meio de seis corredores econômicos internacionais, os quais tencionavam abranger inicialmente 65 países: i) China-Mongólia-Rússia; ii) Nova Ponte Terrestre da Eurásia; iii) China-Ásia Central-Ásia Ocidental; iv) Bangladesh-China-Índia-Mianmar (BCIM); v) China-Península da Indochina; vi) China-Paquistão (Figura 1 - Anexo).

O escopo geográfico inicial da BRI, lembra Yiwei (2016), reuniria 4,4 bilhões de pessoas e um PIB de cerca de US\$ 21 trilhões, aproximadamente 29% da produção global, em valores de 2016. No entanto, a China seguiu formalizando memorandos de entendimento com outras nações interessadas, chegando a um total de 139 países de distintas regiões e diferentes níveis de renda em 2021 (Quadro 1). A abrangência da Nova Rota da Seda estende-se atualmente de leste a oeste, do Pacífico à Europa, com conexões com as regiões oriental e central da Ásia, expandindo-se para Rússia, Europa Central e Oriental e África, atingindo também a Europa Ocidental e até mesmo a América Latina.

---

<sup>13</sup> A ASEAN foi criada em 1967 e reúne, além da Indonésia, os países da região: Malásia, Filipinas, Cingapura, Tailândia, Brunei, Vietnã, Mianmar, Laos e Camboja.

## Quadro 1

### Participantes da Nova Rota da Seda, por grupo de renda<sup>14</sup>

Grupo de renda	Países
<b>Renda alta</b>	Antígua e Barbuda; Áustria; Bahrein; Barbados; Brunei; Chile; Croácia; Chipre; República Tcheca; Estônia; Grécia; Hungria; Itália; Kuwait; Letônia; Lituânia; Luxemburgo; Malta; Nova Zelândia; Omã; Panamá; Polônia; Portugal; Qatar; Arábia Saudita; Seychelles; Singapura; Eslováquia; Eslovênia; Coreia do Sul; Trinidad e Tobago; Emirados Árabes Unidos; Uruguai
<b>Renda média-alta</b>	Albânia; Argélia; Azerbaijão; Bielorrússia; Bósnia e Herzegovina; Bulgária; China; Ilhas Cook; Costa Rica; Cuba; Dominica; Equador; Guiné Equatorial; Fiji; Gabão; Granada; Guiana; Irã; Iraque; Jamaica; Cazaquistão; Líbano; Macedônia; Malásia; Maldivas; Montenegro; Namíbia; Niue; Peru; Romênia; Rússia; Samoa; Sérvia; África do Sul; Suriname; Tailândia; Tonga; Turquia; Venezuela.
<b>Renda média-baixa</b>	Angola; Bangladesh; Bolívia; Camboja; Camarões; Cabo Verde; Congo; Costa do Marfim; Djibuti; Timor Leste; Egito; El Salvador; Geórgia; Gana; Indonésia; Quênia; Kiribati; Quirguistão; Laos; Lesoto; Maurítânia; Micronésia; Moldávia; Mongólia; Marrocos; Mianmar; Nigéria; Paquistão; Papua-Nova Guiné; Filipinas; Ilhas Salomão; Sri Lanka; Sudão; Tunísia; Ucrânia; Uzbequistão; Vanuatu; Vietnã; Zâmbia
<b>Renda baixa</b>	Afeganistão; Benin; Burundi; Chade; Comores; República Democrática do Congo; Etiópia; Gâmbia; Guiné; Libéria; Madagascar; Mali; Moçambique; Nepal; Níger; Ruanda; Senegal; Serra Leoa; Somália; Sudão do Sul; Tajiquistão; Tanzânia; Togo; Uganda; Iêmen; Zimbábue

Fonte: Elaboração própria com base em Sacks (2021).

### 3.1 O papel dos investimentos em infraestrutura

A infraestrutura constituiu, em princípio, o foco central da Nova Rota da Seda. Afinal, a iniciativa previa, desde o início, a promoção de grandes projetos de construção civil como forma de fomentar a integração econômica regional. Não por acaso, a reconhecida lacuna global em infraestrutura parecia justificar a empreitada chinesa<sup>15</sup>.

O continente asiático, considerado o mais dinâmico economicamente (KHANNA, 2019),

---

<sup>14</sup> De acordo com o Banco Mundial, a divisão dos países de acordo com o grupo de renda se dá por patamares vinculados com a Renda Nacional Bruta (RNB) per capita. As economias de renda baixa possuem uma renda per capita de US\$ 1.045 ou menos; as de renda média- entre US\$ 1.046 e US\$ 4.095; as de renda média-alta entre US\$ 4.096 e US\$ 12.695; e as economias de renda alta acima de US\$ 12.695. Disponível em: <https://bit.ly/3E6Asc7>

<sup>15</sup> Com base em diferentes fontes, a Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2018) estimava as necessidades globais de investimento variando entre US\$ 2,9 trilhões e US\$ 6,3 trilhões por ano. Considerando apenas o continente asiático, o *Asian Development Bank* - ADB (2017) registrou a demanda por investimento em infraestrutura na ordem de US\$ 26 trilhões até 2030.

apresenta fortes contradições, a saber: cerca de 400 milhões de pessoas sem acesso à eletricidade; lacunas de cerca de US\$ 8 trilhões, no setor de transportes; e US\$ 2,3 trilhões, nas telecomunicações. Além disso, aproximadamente 300 milhões de asiáticos não possuem acesso à água potável segura e 1,5 bilhão de pessoas, ao saneamento básico. (OCDE, 2018)

Então, os projetos planejados pela *Belt and Road* poderiam dar conta de necessidades básicas (infraestrutura de energia, transportes e comunicações) de muitos países. A China, por sua vez, exploraria a retórica cooperativa, projetando *soft power* para conquistar simpatia junto a potenciais parceiros. A lógica subjacente à chamada cooperação “ganha-ganha” (*win-win*), colocada pelas autoridades chinesas como o “caminho” para a Nova Rota da Seda (CNDR, 2015), assentou-se justamente no potencial de complementaridade entre a China e seus vizinhos mais próximos.

De um lado, o gigante asiático possui um conjunto de canais institucionais públicos capazes de prover financiamento de longo prazo, além de empresas com capacidade técnica para realização de grandes projetos de infraestrutura. Por outro, os países vizinhos necessitam de investimentos para suprir seu déficit de infraestrutura, demandando também a *expertise* chinesa em projetos de construção e engenharia. Contudo, essas interações não ocorreriam sem contradições, havendo casos negativos associados à falta de transparência, aos impactos sociais e ambientais em comunidades afetadas pelos projetos e aos próprios impactos econômicos.

### **3.2 Os canais de financiamento da BRI**

A *Belt and Road*, conforme se verá adiante, funciona como um vetor de inserção internacional da China na contemporaneidade, sendo financiada por um sistema composto por múltiplas fontes (Quadro 2), com destaque para bancos de desenvolvimento (*policy banks*), bancos comerciais, fundos e BMDs.

Jenkins (2019) adverte que tanto CDB e quanto CHEXIM constituem peças-chave no projeto de globalização chinês inaugurado com a estratégia *Going Global*. Ambas as instituições lideram os empréstimos chineses no exterior, providenciando fundos de longo prazo. Neste sentido, perfazem papel central para a cooperação para o desenvolvimento com “características chinesas”, envolvendo doações, empréstimos sem juros, empréstimos concessionais, créditos concessionais à

exportação e investimento, entre outros (LIU; XU; FAN, 2020). Desde 2009, essas duas instituições têm se expandido de forma significativa, atingindo abrangência global e, a partir de 2013, providenciando grande parte do financiamento para projetos em países da BRI.

Quadro 2

**Principais canais de financiamento da *Belt and Road***

<b>Instituição</b>	<b>Categoria</b>	<b>Funcionalidades</b>	<b>Contribuição esperada</b>
Banco de Desenvolvimento da China (CDB)	Banco público de desenvolvimento ( <i>policy bank</i> )	Empréstimos não-concessionais e linhas de crédito Empréstimos concessionais Apoio ao investimento no exterior Programas de empréstimo suplementar	US\$ 150 bilhões
Banco de Exportação e Importação da China (CHEXIM)	Banco público de desenvolvimento ( <i>policy bank</i> )	Créditos de exportação preferenciais Crédito do comprador de exportação Crédito do vendedor de exportação Empréstimos concessionais	US\$ 80 bilhões
Banco de Desenvolvimento da Agricultura	Banco comercial público	Apoio ao investimento no exterior	-
Banco Industrial e Comercial (ICBC)	Banco comercial público	Empréstimos não-concessionais	US\$ 40 bilhões
Banco de Construção da China (CCB)	Banco comercial público	Suporte aos projetos da BRI	US\$ 10 bilhões*
Banco da China (BoC)	Banco comercial público	Empréstimos não-concessionais	US\$ 130 bilhões
Fundo da Rota da Seda	Fundo para desenvolvimento internacional	Financiar projetos associados com a BRI	US\$ 40 bilhões
Banco Asiático de Investimentos em Infraestrutura (AIIB)	Banco Multilateral de Desenvolvimento	Financiar projetos de infraestrutura na Ásia, não necessariamente vinculados com a BRI.	US\$ 100 bilhões (capital autorizado)
Novo Banco de Desenvolvimento (NDB BRICS)	Banco Multilateral de Desenvolvimento	Financiar projetos de infraestrutura sustentável no BRICS e nos países em desenvolvimento.	US\$ 50 bilhões (capital subscrito)

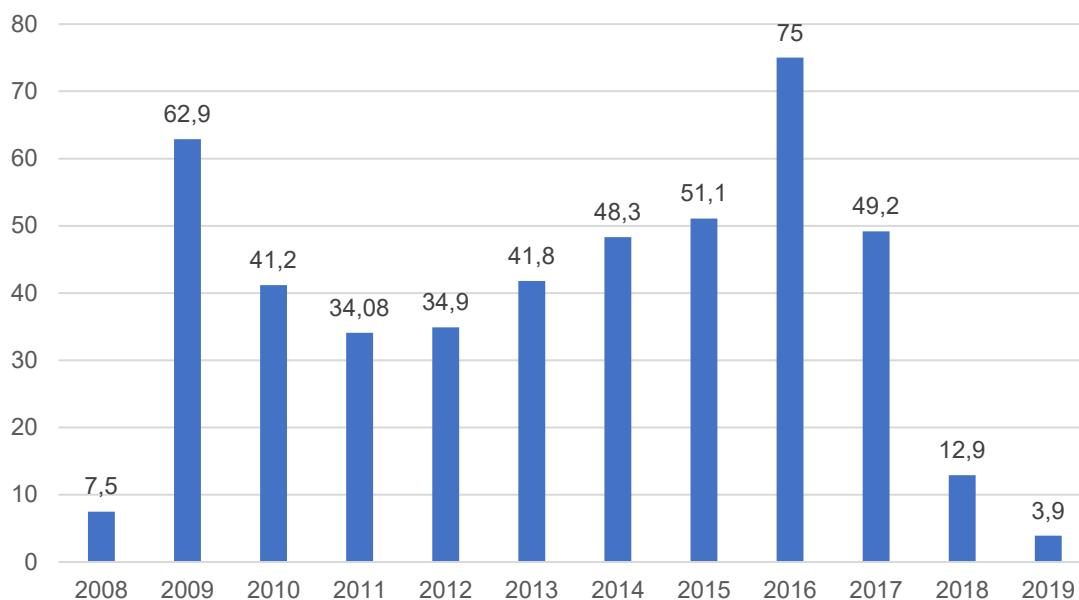
Fonte: Elaboração própria a partir de dados de OCDE (2018)\*, CDB e UNDP (2019).

Ray e Simmons (2020) apontaram que, entre 2008 e 2019, o CDB e o CHEXIM

empenharam US\$ 462 bilhões em 858 projetos no exterior<sup>16</sup>. A trajetória dos empréstimos dos bancos chineses é, contudo, irregular (Gráfico 2):

Gráfico 2

**Financiamento do CDB e do CHEXIM no exterior (2008-2019), em bilhões de US\$**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de Ray et al (2021).

O Gráfico 2 sugere a elevação significativa dos empréstimos em 2009, na esteira da crise financeira de 2008, seguido por um momento de estabilização. Com o anúncio da BRI, em 2013, novos impulsos para financiamentos no exterior foram percebidos, com uma trajetória ascendente entre 2013 e 2016; e tendência de queda a partir de 2017.

Desde 2013, CDB e CHEXIM proveram em conjunto recursos superiores a US\$ 282 bilhões, embora com uma relativa concentração em alguns países. Em termos regionais, o principal destinatário é o continente asiático, com 36% dos empréstimos (Tabela 1).

<sup>16</sup> Esse montante é praticamente igual aos US\$ 467 bilhões emprestados pelo Banco Mundial durante o mesmo período.

Tabela 1

**Compromissos do CDB e do CHEXIM (em bilhões de US\$ e em %), 2008-2019.**

Região/país	Compromissos do CDB e do CHEXIM (em bilhões de US\$)	Representação (em %)	BRI?
<b>Ásia</b>	<b>164,3</b>	<b>36,0%</b>	
Paquistão	39,8	8,5%	Sim
Irã	16,5	3,5%	Sim
Indonésia	14,5	3,0%	Sim
Turcomenistão	14,2	3,0%	Sim
Bangladesh	11	2,4%	Sim
Filipinas	10	2,2%	Sim
Outros (Ásia)	91,8	13,4%	
<b>África</b>	<b>104,5</b>	<b>23,0%</b>	
Angola	29,6	6,5%	Sim
Quênia	8,8	2,0%	Sim
Etiópia	8,3	2,0%	Sim
Outros (África)	57,8	12,5%	
<b>Américas</b>	<b>130,7</b>	<b>28,0%</b>	
Venezuela	58,2	12,6%	Sim
Brasil	28,2	6,1%	Não
Equador	18,4	4,0%	Sim
Argentina	17,1	3,7%	Não
Outros (América)	8,8	2,0%	
<b>Europa</b>	<b>57,2</b>	<b>12,0%</b>	
Rússia	37	8,0%	Sim
Outros (Europa)	20,2	4,0%	
<b>Outros</b>	<b>6,08</b>	<b>1,0%</b>	

Fonte: Elaboração própria a partir de dados de Ray et al (2021).

O principal receptor de empréstimos oriundos dos bancos CDB e CHEXIM na Ásia é o Paquistão, com US\$ 39,8 bilhões. Desde 2013, foram US\$ 30,68 bilhões para construção e modernização de rodovias, ferrovias, gasodutos, usinas termelétricas, hidrelétricas, nucleares, infraestrutura urbana, entre outros.

O Paquistão, combinado com outros cinco asiáticos integrados a BRI (Irã, Indonésia, Turcomenistão, Bangladesh e Filipinas) respondem por cerca de 64% dos financiamentos chineses na Ásia desde 2008, acumulando US\$ 106 bilhões em aportes dos *policy banks*. Esses aportes se distribuem em financiamentos para projetos em energia, transportes, telecomunicações, manufatura, serviços públicos, entre outros, incluindo também empréstimos discricionários. Outros

países asiáticos signatários da BRI absorveram recursos não desprezíveis dessas instituições, como é o caso do Sri Lanka (US\$ 8,7 bilhões), Vietnã (US\$ 8,7 bilhões), Cazaquistão (US\$ 8,4 bilhões), Laos (US\$ 5,5 bilhões) e Camboja (US\$ 5 bilhões).

Na África, Angola é o país que mais recebeu financiamento, com US\$ 29,6 bilhões, reunindo cerca de 28,3% do total. Acker e Brautigam (2021) identificam que o volume e a modalidade dos empréstimos neste país variam em diferentes e importantes formas em relação ao restante dos países do continente, já que a sua maioria é assegurado pelas exportações de petróleo<sup>17</sup>. Nos últimos anos, houve significativa redução na liberação de empréstimos ao país, após o recorde atingido em 2016, com US\$ 15,3 bilhões, refletindo receios a respeito da necessidade de renegociação das dívidas por conta da queda no preço do petróleo entre 2014 e 2015. As duas instituições não liberaram recursos ao país em 2018 e 2019.

O Quênia é o segundo país africano que mais recebeu recursos, com US\$ 8,8 bilhões. Desde 2013, são doze empréstimos totalizando US\$ 6,8 bilhões. Entre 2014 e 2015, foram liberados US\$ 3,6 bilhões para construção da ferrovia SGR de 480 km que liga a cidade portuária de Mombasa a capital Nairóbi<sup>18</sup>. O país também sofreu escassez de empréstimos nos últimos anos, com apenas US\$ 265 milhões liberados pelo CHEXIM em 2019. A queda nos preços das *commodities* exportadas (petróleo) também prejudicou a capacidade de pagamento. Em 2020, o país entrou com requisições na Iniciativa de Suspensão do Serviço da Dívida (DSSI, em inglês) do G20. Legisladores quenianos inclusive solicitaram junto à China a reestruturação da dívida relativa à ferrovia Mombasa-Nairóbi (ACKER; BRAUTIGAM, 2021).

Entre 2008 e 2019, a Etiópia recebeu trinta e cinco empréstimos, somando US\$ 8,3 bilhões. A maior parte dos recursos foi alocada depois de 2013 (US\$ 6,8 bilhões), com o setor de transportes se sobressaindo<sup>19</sup>. De forma similar aos casos angolano e queniano, a Etiópia não recebeu empréstimos em 2019, também por conta de receios dos emprestadores chineses a respeito de

---

<sup>17</sup> Acker e Brautigam (2021) identificam que Angola representa 70% dos empréstimos lastreados em recursos na África, elevando para 26% essa modalidade de financiamento no continente. Ao excluir Angola, apenas 8% dos empréstimos chineses na África são assegurados com exportações de recursos naturais.

<sup>18</sup> O projeto, em operação desde 2017, foi construído a partir de padrões chineses e com tecnologias e equipamentos igualmente provenientes da China. Para mais detalhes, ver reportagem *Global Times*: <https://bit.ly/3m9au03>.

<sup>19</sup> O destaque recai na liberação de duas parcelas de financiamento para a construção da ferrovia Addis Ababa-Djibouti.

requisições anteriores do país para reestruturação de dívidas (ACKER; BRAUTIGAM, 2021)<sup>20</sup>.

Na Europa, a Rússia<sup>21</sup> atraiu cerca de 65% dos financiamentos, arrematando US\$ 37 bilhões dos bancos chineses entre 2008 e 2019. Deste total, US\$ 12 bilhões foram alocados após o lançamento da BRI, abrangendo projetos em energia, transportes, manufatura e telecomunicações.

Sérvia e Hungria também receberam recursos para a construção da ferrovia Belgrado-Budapeste, empreendimento estratégico no contexto da BRI, principalmente ao possibilitar futuras conexões entre o porto de Piraeus (Grécia) e os países da Europa Central (POSANER; BAYER, 2020).

Na América Latina, cerca de 90% dos aportes do CDB e do CHEXIM se direcionaram a apenas quatro países – Venezuela, Brasil, Equador e Argentina (RAY et al, 2021; GALLAGHER; MYERS, 2021). É importante ressaltar que, ao contrário de Venezuela e Equador, Brasil e Argentina ainda não se incorporaram formalmente à iniciativa.

A Venezuela e o Equador apresentaram casos similares àqueles verificados com alguns países africanos. Os países receberam empréstimos volumosos, alguns deles lastreados em exportações de petróleo futuras (GALLAGHER, 2016). Nos últimos anos, inquietações a respeito da sustentabilidade da dívida nestes dois países, além da instabilidade política na Venezuela, levaram a uma redução nos aportes chineses.

Em 2019, apenas US\$ 1,1 bilhão foi destinado por parte do CDB e CHEXIM para a América Latina, ao passo que não foram registrados novos aportes em 2020 (RAY; ALBRIGHT; WANG, 2021).

Considerando a contextualização em relação aos principais destinos de financiamento dos bancos de desenvolvimento (*policy banks*) na esfera da BRI, foi possível notar uma prevalência de empréstimos nos setores de transporte e energia. Desde 2009, US\$ 249 bilhões foram destinados à construção de infraestruturas de transporte e energia, sugerindo que a BRI e seus objetivos consolidam a posição da China enquanto potência global de infraestrutura (RAY; SIMMONS, 2020).

---

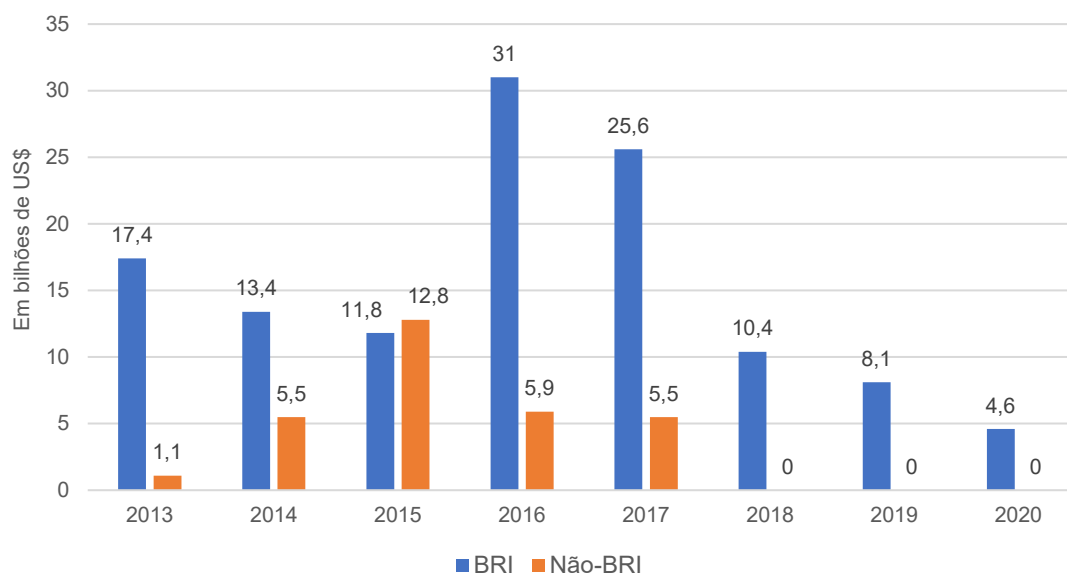
<sup>20</sup> Outros três países africanos, parceiros da BRI, receberam financiamentos relevantes dos bancos chineses: Nigéria (US\$ 6,1 bilhões); Zâmbia (US\$ 5 bilhões); e Camarões (US\$ 5,3 bilhões). Juntos, esses seis países citados representam 60,34% dos financiamentos chineses na África desde 2009.

<sup>21</sup> Ao contrário de outras bases, Ray et al (2021) colocam a Rússia como parte da Europa.

Em relação ao setor de energia, Gallagher (2021) apresenta dados relativos à evolução dos recursos empenhados pelo CDB e pelo CHEXIM, diferenciando projetos de países parceiros da BRI e não signatários entre 2013 e 2020 (Gráfico 3).

Gráfico 3

**Financiamento em energia do CDB e do CHEXIM (BRI x Não-BRI), 2013-2020, em bilhões de US\$**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de Gallagher (2021)

A redução nos compromissos do CDB e do CHEXIM na liberação de empréstimos ao setor de energia vem ocorrendo desde 2016, mas com a pandemia de Covid-19, o fenômeno se acentuou, devido a fatores como redução na demanda externa, maior discricção interna, restrições fiscais dos países tomadores e enfoque dos bancos chineses no suporte à recuperação econômica doméstica.

É possível distinguir essa evolução em dois períodos, sendo a primeira ascendente (2013-2016), e outra descendente (2017-2020). Durante o primeiro período, foram aproximadamente US\$ 100 bilhões em empréstimos, dos quais US\$ 73,6 bilhões foram para países da BRI. Nos últimos quatro anos, foram liberados US\$ 54,2 bilhões, dos quais US\$ 48,7 bilhões se dirigiram para países inseridos na iniciativa.

Ma, Gallagher e Chen (2021) identificam que a redução no período 2017-2020 foi resultado de uma queda nos financiamentos para projetos de exploração e extração, impactando os setores de petróleo e gás. Paralelamente, foi identificada uma elevação nos recursos alocados em

distribuição e transmissão de eletricidade, especialmente a partir de fontes renováveis, enquanto os aportes para geração de energia permaneceram estáveis.

Mingey e Kratz (2021) pontuam que os dados da *Global Development Policy Center* (RAY et al, 2021; GALLAGHER, 2021), demonstram um declínio exagerado dos financiamentos chineses, com destaque para os US\$ 3,9 bilhões identificados em 2019, que representa uma queda de 94% em relação ao pico atingido em 2016. Para os autores, essa distorção se explica principalmente pela exclusão das operações dos bancos comerciais, crescentemente envolvidos no financiamento transfronteiriço.

Os principais bancos comerciais (Quadro 2) reúnem-se no chamado *big four*: Banco Industrial e Comercial da China (ICBC, em inglês); Banco da China (BOC, em inglês); Banco da Agricultura da China (ABC, em inglês); e Banco de Construção da China (CCB, em inglês). De acordo com o CDB e a *United Nations Development Program* (UNDP), o ICBC<sup>22</sup> e o BOC<sup>23</sup> constituem os principais bancos comerciais chineses inseridos na BRI (CDB; UNDP, 2019).

Na África, segundo a *China-Africa Research Initiative*, as instituições estritamente comerciais como o ICBC e o BOC vem tendo uma atuação cada vez mais relevante. Entre 2015 e 2019, esses bancos assinaram US\$ 6,4 bilhões em financiamento para países africanos, valor superior aos US\$ 3,4 bilhões verificados entre 2010 e 2014 (ACKER; BRAUTIGAM, 2021).

A plataforma *China-Latin America Commercial Loans Tracker* também mostra que o ICBC e o BOC ganharam importância na região. Combinados, essas duas instituições já financiaram quarenta e dois projetos desde 2012, em especial nos setores de energia e infraestrutura (MYERS, 2021).

A despeito dessa maior presença dos bancos comerciais compensar a redução recente de recursos oriundos dos *policy banks*, Mingey e Kratz (2021) comentam que o declínio do financiamento chinês no exterior se mostra uma tendência e se explica por um conjunto de fatores:

- i) Há reavaliação de práticas após transações problemáticas e requisições de reestruturação de dívidas em países como Venezuela, Paquistão, Sri Lanka e outros;

---

<sup>22</sup> Até o final de 2018, o ICBC já possuía 426 filiais no exterior, sendo 131 filiais em 21 países da BRI. No Sudeste Asiático, são 60 filiais em países como Tailândia, Vietnã, Laos, Camboja, Mianmar, Indonésia, Malásia e Cingapura. Para mais detalhes, ver CDB e UNDP, 2019.

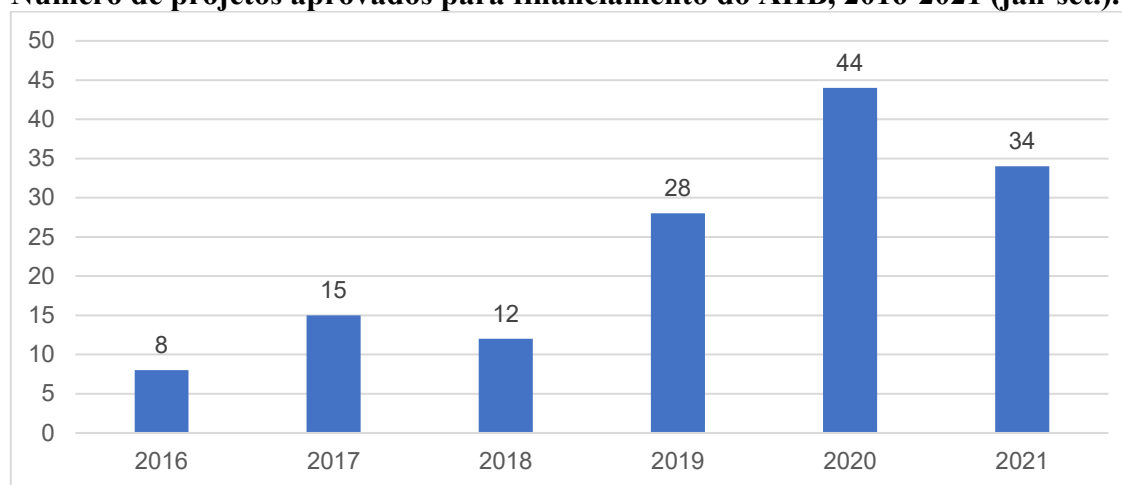
<sup>23</sup> Em 2019, o BOC já havia estabelecido 600 filiais em mais de cinquenta países, sendo vinte e quatro signatários da BRI. Por meio de linhas de crédito e outras modalidades de serviços financeiros, financiou US\$ 130 bilhões em 600 projetos ao longo dos países da BRI. Para mais detalhes, ver CDB e UNDP (2019).

- ii) Houve pressões para desalavancagem na China, com impactos na capacidade e disposição dos bancos chineses em fazer novos empréstimos, sobretudo em ambientes de alto risco;
- iii) Também houve reações contrárias por parte de alguns países e críticas (principalmente ocidentais) dirigidas a práticas que se configurariam como uma “armadilha da dívida”<sup>24</sup>;
- iv) Houve denúncias relacionadas a custos elevados, alegações de corrupção e problemas de implementação que elevaram a resistência em países destinatários. Rússia, Malásia, Mianmar, por exemplo, reavaliaram planos de infraestrutura e suspenderam ou renegociaram novos projetos.

Assim, as perspectivas em relação às práticas chinesas de financiamento nos países da BRI sugerem uma maior disposição para emprestar para projetos menores e mais sustentáveis, em linha com as discussões ocorridas durante o segundo Fórum *Belt and Road*, de 2019 (MINGEY; KRATZ, 2021; WANG, 2021).

Além dos *policy banks* e bancos comerciais, a China também ajudou a estabelecer novos canais multilaterais de financiamento nos últimos anos. Sem dúvidas, o mais importante deles é o AIIB, que conta atualmente com mais de cem países membros. Em funcionamento desde 2016, o AIIB já aprovou financiamento para 142 projetos (Gráfico 4), cobrindo 31 países-membros.

**Gráfico 4**  
**Número de projetos aprovados para financiamento do AIIB, 2016-2021 (jan-set.).**



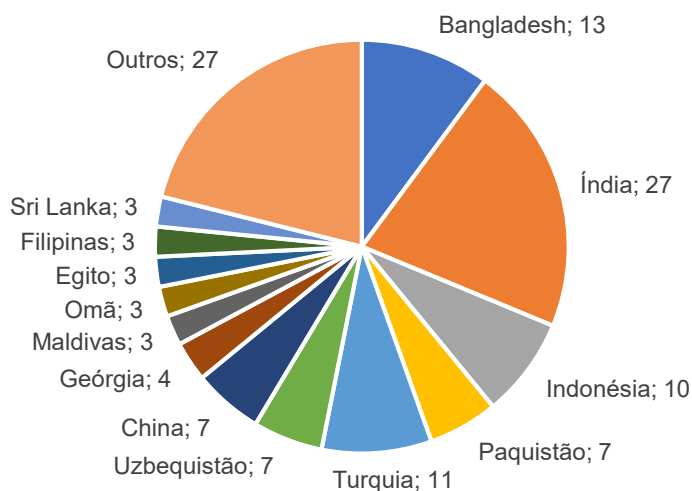
Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AIIB (2021).

<sup>24</sup> A chamada “diplomacia da armadilha da dívida” diz respeito a uma suposta prática empregada pela China, na qual buscaria sobrecarregar países destinatários com empréstimos e, posteriormente, incrementar sua influência, inclusive se apossando de recursos e ativos estratégicos. Para mais detalhes, ver Jones e Hameiri (2020).

O Gráfico 5 detalha os países que possuem ao menos três projetos contemplados pelo AIIB:

Gráfico 5

**Projetos aprovados pelo AIIB por país, até setembro de 2021.**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AIIB (2021).

Vale destacar que a Índia, que não está oficialmente incorporada a BRI, acumula 20% dos projetos aprovados, com vinte e sete no total. Por outro lado, os outros trinta países que possuem projetos aprovados são signatários da BRI.

O AIIB já aprovou projetos avaliados em mais de US\$ 28 bilhões, com desembolsos de US\$ 21,43 bilhões. Essa diferença se justifica pela presença de operações de cofinanciamento principalmente com BMD tradicionais, como Banco Mundial, Banco Europeu para a Reconstrução e o Desenvolvimento (EBRD, em inglês) e Banco de Desenvolvimento da Ásia (ADB, em inglês) (CDB; UNDP, 2019).

Os setores de energia e transportes mais uma vez se revelaram os mais importantes, somando cerca de 35% dos projetos aprovados. O restante foi distribuído por vários domínios, como finanças, infraestrutura rural e urbana, saneamento, resiliência econômica, saúde pública, tecnologia da informação e comunicação, e outros (AIIB, 2021).

O AIIB, portanto, financia projetos cuja finalidade é elevar a cooperação econômica especialmente na Ásia (AIIB, 2015), direta e indiretamente promovendo a *Belt and Road*. O banco se propõe a ser uma instituição dedicada ao Sul Global, em especial aos países asiáticos, mas

interage frequentemente com os BMD tradicionais<sup>25</sup>, os quais possuem décadas de experiência acumulada.

Griffith-Jones, Xiaoyun e Spratt (2016) apontam que o AIIB tem potencial para se tornar uma das instituições centrais no financiamento de infraestrutura na Ásia. Afinal, as experiências anteriores de BMD tradicionais mostram elevação considerável nas operações após a primeira década de funcionamento, dada a expansão da base de capital inicial e a possibilidade de criação de fundos especiais de investimentos<sup>26</sup>.

Além do AIIB, outro BMD importante, com participação e engajamento chinês, é o Novo Banco de Desenvolvimento – NDB, em inglês -, também conhecido como banco do BRICS. O NDB possui um escopo mais limitado, não tendo ampliado a sua base de países-membros até recentemente, a despeito do desejo inicial dos países fundadores (BRICS)<sup>27</sup> (BATISTA JR, 2019). Os desembolsos igualmente se mostraram restritos, apesar de uma ampliação a partir de 2020, contando o compromisso de oferecer até US\$ 10 bilhões para o Mecanismo de Emergência relacionado à crise da COVID-19 (NDB, 2021).

Com capital autorizado de US\$ 100 bilhões e subscrição inicial de US\$ 50 bilhões, o NDB se propõe a financiar projetos em “infraestrutura sustentável”<sup>28</sup>, com alguns setores prioritários, tais como: energias limpas; infraestrutura de transportes; saneamento, irrigação e tratamento de água; desenvolvimento urbano; eficiência ambiental; e infraestrutura digital (NDB, 2021).

Desde 2016, houve 67 projetos aprovados, com um comprometimento de financiamento que soma mais de US\$ 24 bilhões. Mas é evidente que o NDB, assim como o AIIB, pode servir como um mecanismo de financiamento de projetos de “conectividade” em infraestrutura nos países da BRI, com potencial de influenciar no desenvolvimento da iniciativa. No entanto, apenas uma fração de recursos foi efetivamente desembolsado (Gráfico 6):

---

<sup>25</sup> Para mais detalhes, ver página sobre os parceiros do AIIB site da instituição: <https://bit.ly/3iu6m90>

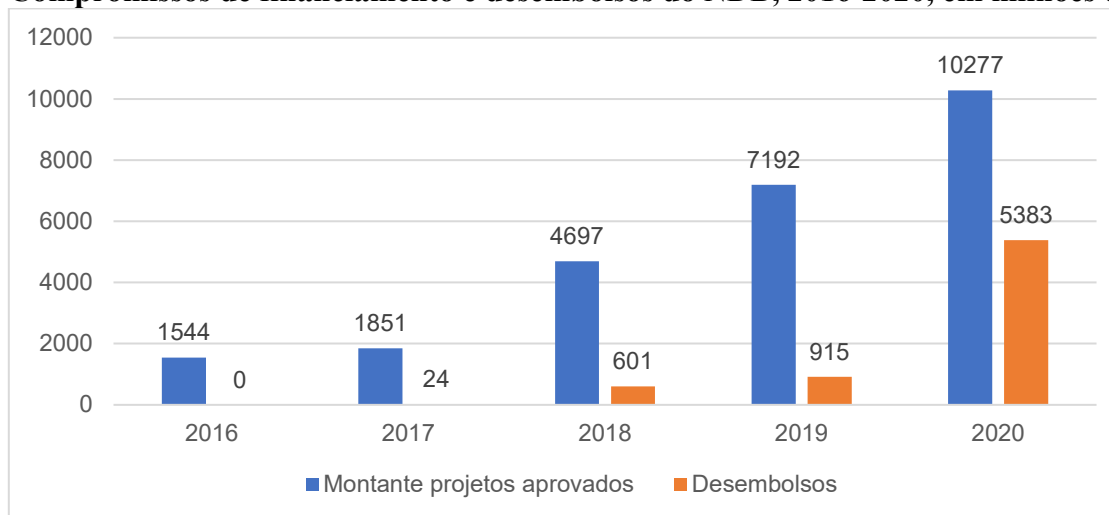
<sup>26</sup> Além disso, espera-se uma elevação nos financiamentos por meio de operações de cofinanciamento, havendo também a possibilidade de ampliação do grau de alavancagem dos recursos. Para mais detalhes, ver Griffith-Jones, Xiaoyun e Spratt (2016).

<sup>27</sup> Após um processo de negociação e deliberação, o NDB aprovou, em 2021, a entrada de três novos membros: Emirados Árabes Unidos, Uruguai e Bangladesh.

<sup>28</sup> Vazquez (2020) defende que o compromisso declarado do NDB com o financiamento de infraestrutura e desenvolvimento sustentável é talvez o aspecto mais relevante que o diferencia de outros BMD existentes.

Gráfico 6

**Compromissos de financiamento e desembolsos do NDB, 2016-2020, em milhões de US\$**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de NDB (2021).

A China criou ainda, em 2014, o Fundo da Rota da Seda (SRF, em inglês), com um capital inicial US\$ 40 bilhões<sup>29</sup>, cofinanciado pelo CDB, CHEXIM, *China Investment Corporation* (CIC) e Administração Estatal de Câmbio (SAFE, em inglês). O SRF constitui um fundo de investimento de médio e longo prazo que se propõe a prover financiamento para cooperação econômica e comercial, com destaque para as áreas de infraestrutura, energia, capacidade industrial e cooperação financeira<sup>30</sup>.

Até o final de 2018, o Fundo já havia prometido US\$ 11 bilhões em investimentos, com US\$ 7,7 bilhões já realizados e US\$ 2 bilhões previstos para a constituição do Fundo de Cooperação para a Capacidade Produtiva China-Cazaquistão (CDB; UNDP, 2019).

A *Belt and Road* ainda prevê formas alternativas de financiamento, como cofinanciamento com fundos regionais de desenvolvimento com participação e envolvimento chinês (Ásia, África, Europa Central e Oriental América Latina) e BMD tradicionais (CDB; UNDP, 2021).

Sem exaurir os pilares que conformam a rede de financiamento aos projetos da BRI, é possível extrair algumas conclusões:

- i) Os financiamentos dos *policy banks* (CDB e CHEXIM) se aglutinam principalmente nos países da BRI e nos setores de energia e transporte;

<sup>29</sup> Em maio de 2017, o governo chinês forneceu um adicional de RMB 100 bilhões ao Fundo da Rota da Seda.

<sup>30</sup> Informações disponíveis em: <https://bit.ly/3ChRt2B>

- ii) Apesar de sua importância em abrir os canais de diálogo e interação em nível governamental, há uma tendência de redução dos empréstimos dos bancos de desenvolvimento, retratando também mudanças relativas às práticas de financiamento e maiores preocupações com a capacidade de pagamentos dos países destinatários;
- iii) Os bancos comerciais tendem a ter uma atuação mais relevante nos próximos anos, embora suas modalidades de financiamentos não necessariamente cubram financiamentos volumosos para grandes e complexos projetos de infraestrutura;
- iv) O AIIB é o canal de financiamento multilateral mais promissor e com maior capacidade de desempenhar um papel relevante no âmbito da BRI, uma vez que o escopo e a atuação do NDB ainda são bastante limitados;
- v) Pelas informações disponíveis, a atuação do SRF ainda está aquém de suas possibilidades, possivelmente refletindo uma maior cautela por parte dos bancos políticos e da SAFE, acionistas do Fundo;
- vi) É esperada uma recuperação dos níveis de financiamento no período pós-pandemia, tendo em vista a enorme demanda por investimentos em infraestrutura nos países da BRI, embora seja improvável uma replicação dos níveis de 2016.

### **3.3 Nova Rota da Seda como vetor do Investimento Externo Direto (IED) chinês**

A concessão de empréstimos e financiamentos realizados por bancos chineses originou uma série de grandes projetos de infraestrutura nos países parceiros da BRI. Com a criação de ambientes de negócios favoráveis e a redução das incertezas e riscos políticos seria esperada a elevação dos IED chineses nos países parceiros. Em outras palavras, a assistência técnica e a provisão de empréstimos para infraestrutura representariam uma forma da China abrir portas para expansão dos investimentos de suas empresas.

Entre investimentos, financiamentos e projetos de infraestrutura, Gao e Wang (2018) assinalam que a China estabelece um “ecossistema” para expansão internacional, no qual distintos atores exercem papéis específicos em torno de uma mesma plataforma. Os governos estabelecem acordos de cooperação, os bancos financiam projetos de infraestrutura construídos por empreiteiras chinesas, facilitando para que outras firmas chinesas promovam negócios em uma miríade

atividades econômicas.

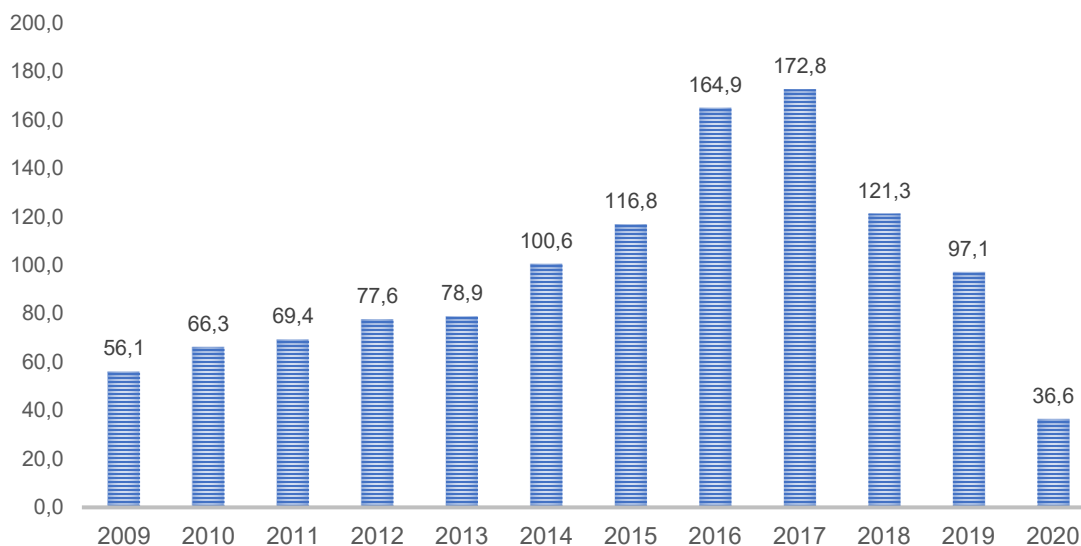
Nesse contexto, é possível interpretar que os financiamentos, especialmente dos *policy banks*, pavimentariam o caminho para a entrada do IED chinês, que traz consigo possíveis benefícios ao país receptor e também projetando *soft power* chinês.

Cabe, assim, identificar em que medida a BRI potencializou, ou não, o IED chinês nos países integrados à iniciativa. Neste trabalho, a base de dados do *The China Global Investment Tracker* (CGIT), elaborado pela *American Enterprise Institute*<sup>31</sup> (AEI, 2021) foi utilizada.

O CGIT é conjunto mais abrangente de dados públicos relacionados aos investimentos e aos contratos de construção da China, documentados separadamente e em conjunto. Inclui quase quatro mil grandes transações em setores produtivos que envolvem energia, transporte, tecnologia, propriedade e outros setores, bem como mais de 300 transações problemáticas. Os dados compilados pela AEI somente consideram investimentos superiores a US\$ 95 milhões. O Gráfico 7 demonstra a evolução do IED chinês na última década.

Gráfico 7

**Evolução do IED chinês, 2009-2020, em bilhões de US\$**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021).

<sup>31</sup> O CGIT é o único conjunto abrangente de dados públicos que cobre os investimentos e contratos de construção da China, documentados separadamente e em conjunto. Inclui quase 4.000 grandes transações em energia, transporte, tecnologia, propriedade e outros setores, bem como mais de 300 transações problemáticas. Os dados compilados pela AEI somente consideram investimentos superiores a US\$ 95 milhões.

A trajetória ascendente dos fluxos globais de IED chineses, ocorrida entre 2009 e 2017, foi seguida por um recuo a partir de 2018. Após o lançamento da BRI, em 2013, os investimentos permaneceram em níveis superiores a US\$ 100 bilhões, com exceção de 2019 e 2020. Para Scissors (2020), esse declínio está relacionado a uma contração de grandes negócios, sobretudo nos Estados Unidos e outros países desenvolvidos<sup>32</sup>, que passaram a adotar maiores restrições ao IED chinês, bem como as novas regulações por parte da China para saída de capitais.

Enquanto Cariello (2021, p. 56) pontua que as autoridades do país começaram a se preocupar com aportes que seriam “irracionais”, estabelecendo novos marcos regulatórios para classificar esses investimentos; Scissors (2020) afirma que esse declínio se associa a uma redução no nível de reservas internacionais<sup>33</sup>, atualmente em torno de US\$ 3,2 trilhões (REUTERS, 2021).

Além das restrições impostas pelos países centrais e novos regramentos institucionais, os impactos da COVID-19 influenciaram a redução no fluxo dos investimentos chineses no exterior, apesar de dados oficiais do MOFCOM mostrarem o contrário<sup>34</sup>.

O somatório do IED chinês, de 2005 a 2021, ultrapassou o montante de US\$ 1,2 trilhões, em mais de 1800 transações (superiores a US\$ 95 milhões), envolvendo todas as regiões do globo (Tabela 2). Vale destacar que US\$ 1,1 trilhão foram alocados somente na última década (2010-2020).

Os fluxos de IED reservaram um peso relevante aos Estados Unidos e aos países europeus, responsáveis por acumular cerca de 45% dos fluxos de IED chinês desde 2005.

---

<sup>32</sup> Em 2019, o IED chinês nos Estados Unidos foi de US\$ 3,2 bilhões, representando apenas 6% do pico verificado em 2016, de US\$ 53 bilhões (AEI, 2021).

<sup>33</sup> De acordo com dados do Banco Mundial, houve uma redução relevante no nível de reservas internacionais da China entre 2014 e 2016, de US\$ 3,9 trilhões para US\$ 3,09 trilhões, mantendo-se estável desde então. Dados disponíveis em: <https://bit.ly/2XG2jzE>.

<sup>34</sup> Os dados do MOFCOM mostram uma retração de apenas 0,4%, com um montante de US\$ 110,2 bilhões. É importante ressaltar que a base de dados da AEI se baseia em anúncios de IED, enquanto a base do MOFCOM parte dos registros do balanço de pagamentos. São fontes bastantes diferentes. Em momentos de elevada incerteza, é comum uma redução nos anúncios, o que não necessariamente se reflete nos fluxos de recursos, que podem se referir a projetos anunciados há muito tempo atrás.

Tabela 2

**Distribuição regional do IED chinês, 2005-2021 em milhões de US\$ e número de transações**

Região	Valor (em milhões de US\$)	Representação (%)
<b>Ásia</b>	<b>326.170</b>	<b>25%</b>
Leste Asiático	173.690	13%
Ásia Ocidental	116.670	9%
Oriente Médio	35.810	3%
<b>África</b>	<b>96.680</b>	<b>8%</b>
África subsaariana	90.460	7%
Norte da África	6.220	1%
<b>América do Norte</b>	<b>251.470</b>	<b>19%</b>
Estados Unidos	187.060	14%
<b>América do Sul</b>	<b>125.780</b>	<b>10%</b>
<b>Europa</b>	<b>390.300</b>	<b>30%</b>
<b>Austrália</b>	<b>101.660</b>	<b>8%</b>

Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021).

Nas economias desenvolvidas, houve oportunidades para as firmas chinesas se internacionalizarem em busca de ativos estratégicos (*strategic asset seeking*), como novas tecnologias, habilidades, competências ou marcas internacionalmente reconhecidas (DUNNING, 2000; HANSSON; HEIDI, 2017). Tais ativos servem para as empresas do país asiático superarem desvantagens que emergem de sua posição retardatária na competição internacional.

Em outros países e regiões, como América do Sul e Oriente Médio, por exemplo, predominaram os investimentos em recursos naturais (*resource-seeking*)<sup>35</sup> essenciais para a segurança energética e a continuidade do crescimento chinês.

Cabe, ainda, mencionar investimentos cuja motivação é a busca de mercados (*market-seeking*). Em setores como o de construção civil e infraestrutura, como houve saturação no mercado doméstico, tal fato impeliu as corporações do país a expandir suas operações em mercados atrativos

<sup>35</sup> Tipologia de investimento orientada ao acesso a recursos, como os naturais (minerais, agrícolas, energéticos etc.), satisfazendo o interesse do investidor em assegurar o seu fornecimento ordenado. Para mais detalhes, ver Dunning (2000)

no exterior<sup>36</sup>. A Tabela 3 apresenta os dez principais destinos de IED chinês. Apenas dois destes encontram-se formalmente inseridos na BRI.<sup>37</sup>

Houve um predomínio de países aliados do escopo da BRI em termos de recepção de IED, como Reino Unido, Suíça, Alemanha, Canadá e também o Brasil. Tal fato estilizado revela-se interessante: grande parte do IED para esses países se refere à aquisição de ativos existentes. Não há dúvida de que a iniciativa tenciona alavancar novos investimentos, isto é, adicionar novos empreendimentos à infraestrutura existente nos países signatários (ou não), o que leva muito mais tempo. Dito de outra forma, é possível sugerir que a BRI ainda não potencializou por completo os fluxos de IED nos países da iniciativa.

Tabela 3  
**Top 10 receptores de IED chinês, 2005-2020**

<b>País</b>	<b>IED chinês, em bilhões de US\$</b>	<b>BRI?</b>
Estados Unidos	187,1	Não
Austrália	101,7	Não
Grã-Bretanha	96,1	Não
Suíça	61,2	Não
Brasil	61,1	Não
Canadá	56,9	Não
Alemanha	47,8	Não
Singapura	37,1	Sim
Rússia	34,8	Sim
França	33,7	Não

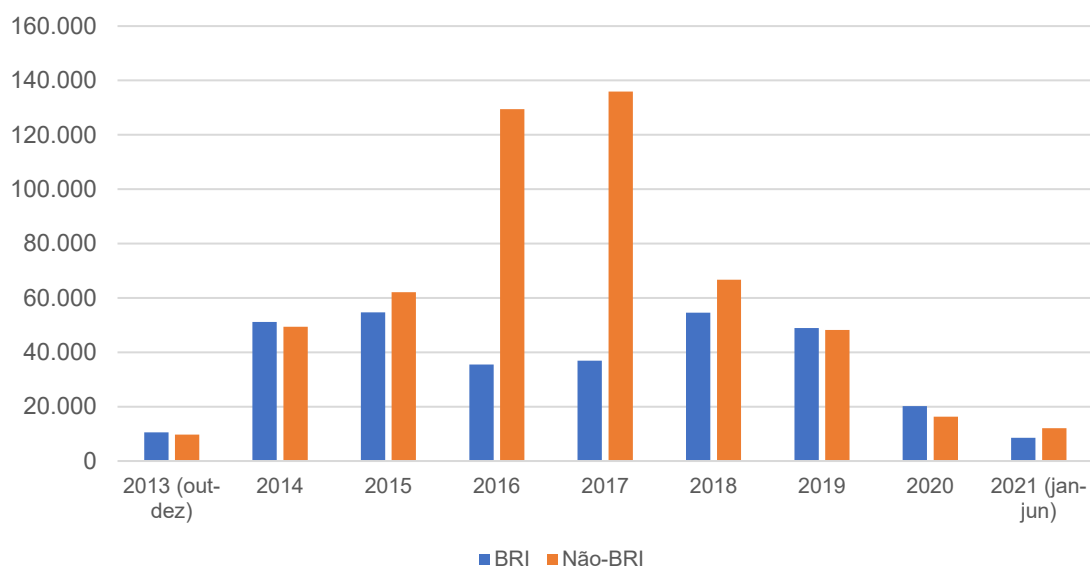
Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021).

<sup>36</sup> Essa tipologia se caracteriza pela busca em satisfazer um determinado mercado estrangeiro, ou um conjunto de mercados, sendo orientado pela demanda. Ou seja, relaciona-se com a procura de dotações imóveis localizados fora das fronteiras do país de origem, como tamanho do mercado, renda *per capita*, estrutura do mercado, acesso à mercados regionais e globais etc. Para mais detalhes, ver Dunning (2000).

<sup>37</sup> O AEI (2021) considera 144 países como participantes da BRI, de acordo com atualização de janeiro de 2021.

O Gráfico 8 compara os fluxos de investimento para países signatários da *Belt and Road* e países fora do escopo da iniciativa. Seu exame sugere que há trajetórias de investimento equilibradas entre esses dois grupos de países, com exceção dos anos de 2016 e 2017<sup>38</sup>, predominantemente marcados por investimentos fora do escopo da iniciativa.

Gráfico 8  
IED chinês, em milhões de US\$, out. 2013 - jun. 2021.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021).

A explicação parcial para essa discrepância reside na elevação significativa, durante o período mencionado, dos investimentos em território norte-americano, que recebeu US\$ 53 bilhões em 2016.

Mas, cabe mencionar que os dados da AEI (2021) tendem a superdimensionar a categoria “BRI”, uma vez que integram a este conjunto transações em países que viriam a aderir-las somente em um momento posterior<sup>39</sup>. Ademais, há que se ter em mente que os investimentos poderiam fazer parte da *Belt and Road* numa perspectiva do governo chinês, ainda que o país destinatário não seja signatário da iniciativa. No entanto, para todos os efeitos, seguimos a nomenclatura da fonte de

<sup>38</sup> Esses dois anos fazem com que a média anual de investimentos não-BRI seja de US\$ 58,85 bilhões, enquanto aqueles associados com a iniciativa apresentem uma média de cerca de US\$ 36 bilhões. (AEI, 2021)

<sup>39</sup> Por exemplo, é contabilizado como investimento “BRI” transações que aconteceram na Itália a partir de 2014, sendo que o país somente aderiu à iniciativa em 2019.

dados usada neste trabalho.

A Tabela 4 mostra a evolução do fluxo de investimento nos dez principais receptores de IED chinês (Tabela 2), considerando o período entre setembro de 2013 e primeiro semestre de 2021.

Tabela 4

**Fluxos de IED nos 10 principais destinos de investimento, set. 2013 - jun. 2021, em milhões de US\$.**

Ano	Estados Unidos	Grã-Bretanha	Austrália	Suíça	Alemanha	Brasil	Singapura	França	Rússia	Canadá
2013	16.120	6.500	8.580	0	800	3.020	1.370	890	5.310	470
2014	17.620	6.920	10.060	400	1.620	1.580	750	3.090	4.130	3.600
2015	17.800	3.310	10.480	4.360	1.690	3.230	4.470	2.820	4.010	1.340
2016	53.410	10.890	6.630	2.410	12.580	13.410	3.040	2.430	2.230	2.750
2017	23.400	28.930	5.040	45.370	7.120	8.570	13.260	1.350	600	2.440
2018	10.100	8.840	5.330	190	12.650	1.560	2.570	4.840	630	5.610
2019	3.290	12.400	2.470	0	5.530	2.030	2.250	4.450	4.480	2.750
2020	1.460	1.450	2.610	310	650	260	1.090	4.440	540	0
2021	580	420	0	0	100	2.940	140	1.080	360	0
<b>Total</b>	<b>143.780</b>	<b>79.660</b>	<b>51.200</b>	<b>53.040</b>	<b>42.740</b>	<b>36.600</b>	<b>28.940</b>	<b>25.390</b>	<b>22.290</b>	<b>18.960</b>

Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021).

A Tabela 4 sugere que a diferença entre investimentos BRI e não-BRI em 2016 e 2017 (já assinalada no Gráfico 8) é explicada pelo aumento de IED nos Estados Unidos e nos principais europeus receptores de capital chinês. Esse grupo de países, dos quais apenas Rússia e Singapura fazem parte da BRI, correspondem por 55,26% do total de IED desde 2013.

Dos europeus, Grã-Bretanha e Suíça receberam volumosos investimentos em 2017. Em menor medida, Brasil e Alemanha absorveram investimentos representativos em 2016, da ordem de US\$ 13,41 e US\$ 12,58 bilhões, respectivamente. Como exemplo, temos que a maior transação de investimento externo da China já registrada ocorreu na Suíça em 2017, quando a estatal *China National Chemical* (ChemChina) comprou 98% da *Syngenta*, empresa do setor agrícola líder no campo da pesquisa genética e biotecnologia, por US\$ 43 bilhões. (BLOOMBERG, 2016).

A maior parte do IED chinês se direcionou, portanto, para países não signatários da *Belt and Road* (cerca de 60% do total), por meio da aquisição de ativos, embora exista uma tendência de redução no fluxo de capitais chineses nestes países a partir de 2018.

É importante pontuar que isso não significa que a BRI não cumpra o papel de induzir o investimento direto chinês nos países integrados a iniciativa. Possivelmente ainda não houve tempo para que a infraestrutura adicionada implique maior presença de firmas chinesas. No entanto, não se pode descartar a hipótese de que países sobretudo de renda baixa e média possam carecer de coordenação política para reduzir os riscos e incertezas para investidores (DU; ZHANG, 2018).

Ou seja, o processo de construção de condições (econômicas, políticas, institucionais) necessárias para impulsionar os fluxos de IED ainda está em andamento. Com o tempo, tais países possivelmente deverão absorver maiores fluxos de capitais chineses. Há indícios de que os contratos de construção em infraestrutura, predominantes em signatários da BRI, possivelmente desempenhem o papel de facilitar conexões logísticas e melhorar as condições de negócio para futuras inversões, por parte tanto de estatais como de empresas privadas chinesas<sup>40</sup>.

Com relação à distribuição setorial do IED chinês também é possível intuir algumas diferenças observadas entre os países signatários da *Belt and Road* e aqueles que ainda não o fizeram. Em certo sentido, essas se apresentam de forma marcante.

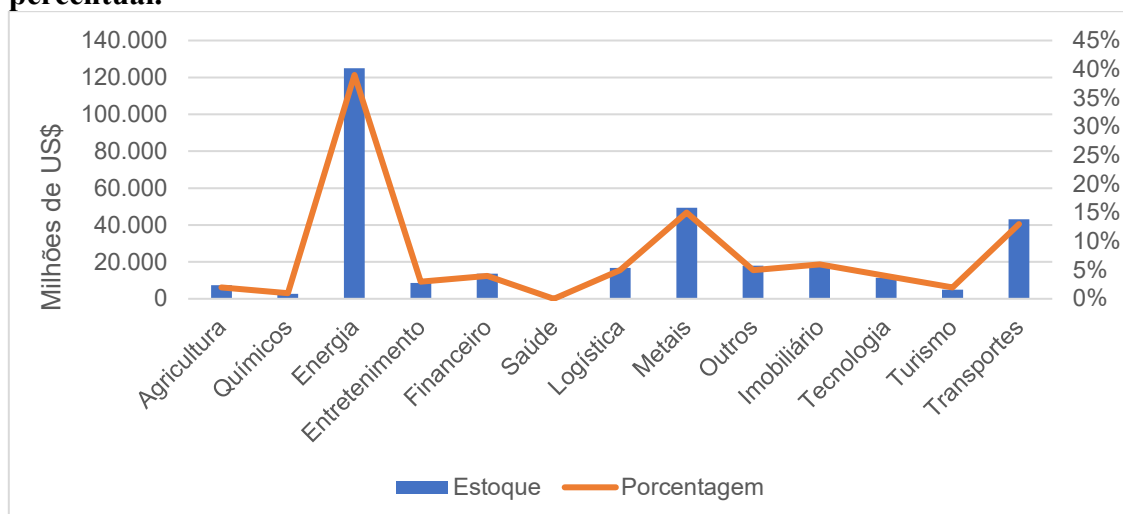
O Gráfico 9 elucida a concentração dos investimentos em *commodities* (energia e metais), responsáveis por contabilizar 55% do total aplicado em países da BRI. Além destes, o único setor que supera os 10% de representação é o setor de transportes (13%), enquanto os demais apresentam pouca relevância no cômputo geral.

---

<sup>40</sup> Outras características comuns a países da BRI, como instabilidade política, insegurança e ambiente regulatório frágil, também podem explicar a preferência por inversões em mercados mais consolidados até o momento. Além disso, os mercados desenvolvidos têm atrativos que vão além dos recursos, como ativos estratégicos e grandes mercados consumidores. Ver relatório do Banco Mundial (THE WORLD BANK, 2018) sobre perspectivas de investidores estrangeiros.

Gráfico 9

**Distribuição setorial do IED chinês (2013-2020), em países da BRI, em milhões de US\$ e percentual.**

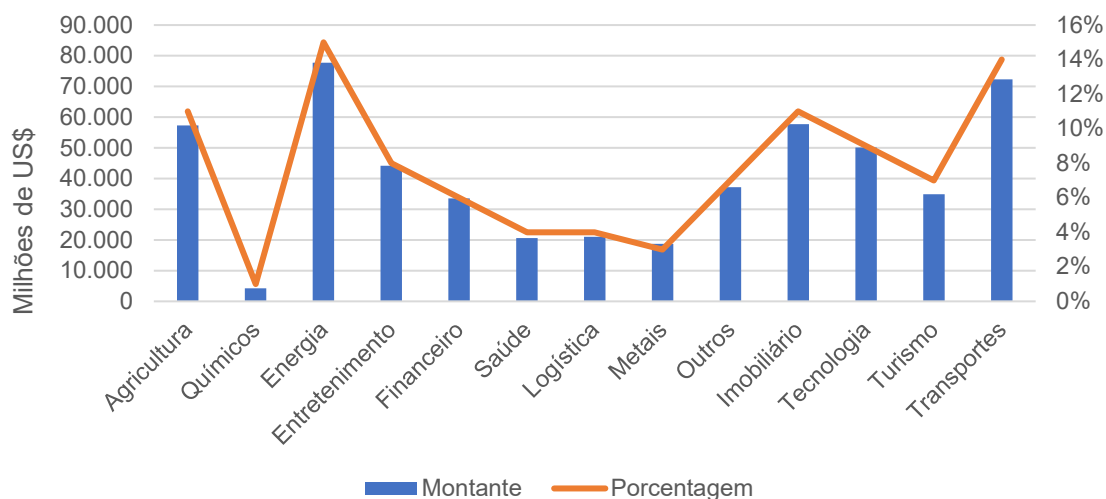


Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021).

Por outro lado, é possível notar, por meio do Gráfico 10, maior diversificação dos fluxos de investimento chineses nos países que não fazem parte da BRI. Outros setores produtivos, além de energia e transportes, receberam aportes representativos, especialmente os mais intensivos em tecnologia. Esse quadro poderia ser explicado mais por meio de uma lógica geográfica e pelo perfil do desenvolvimento dos países parceiros do que pelo fato de ser signatário ou não da BRI.

Gráfico 10

**Distribuição setorial do IED chinês (2013-2020), em países fora da BRI, em milhões de US\$ e percentual.**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021).

Enquanto África, América Latina, Austrália e outros países asiáticos recebem a maioria dos investimentos em energia e recursos naturais e infraestrutura relacionada; Europa e Estados Unidos são o mercado prioritário para investimentos em serviços, mídias, telecomunicações, manufatura avançada e outras tecnologias (JAGUARIBE, 2018).

Os investimentos no setor de energia, o principal foco do apetite chinês, direcionam-se em especial para o setor extrativo (petróleo, gás e carvão), revelando a pretensão do governo chinês em assegurar a segurança energética do país (DUARTE, 2019; MARTIS; VALSS, 2019). No caso dos países da BRI, cerca de 52% dos investimentos em energia são alocados nos setores de petróleo, gás e carvão, enquanto o percentual para países fora da iniciativa é de aproximadamente 40% (AEI, 2021).

Além de investimentos em países ricos em recursos, Du e Zhang (2018) inferem que os investidores chineses passaram a mostrar um interesse renovado na aquisição de novas tecnologias e marcas internacionalmente reconhecidas, refletindo mudanças estruturais na economia chinesa e o objetivo de fortalecer a competitividade internacional das empresas do país.

Desde 2013, foram destinados investimentos de US\$ 50 bilhões nos setores intensivos em tecnologia em países mais desenvolvidos<sup>41</sup>, a maioria de fora da BRI, contrastando com os US\$ 11 bilhões alocados nos países que aderiram à iniciativa. Em termos de destino, US\$ 21 bilhões dos investimentos em tecnologia foram para os Estados Unidos, enquanto a Europa recebeu US\$ 25 bilhões. Predominaram, em ambos os casos, as aquisições, contabilizando US\$ 46 bilhões, ou 92% do total.

A preponderância de aquisições nos países desenvolvidos ajuda a explicar a baixa representação dos investimentos *greenfield* nos países fora da BRI (Gráfico 11). As modalidades de investimento<sup>42</sup> variam de fusões e aquisições (*brownfield*), novos investimentos (*greenfield*) e formação de *joint ventures*.

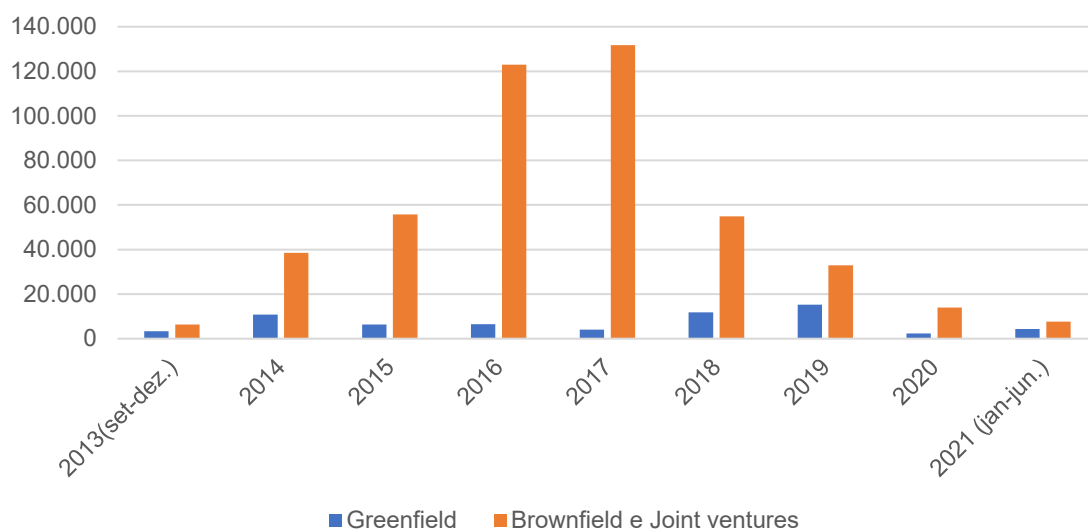
---

<sup>41</sup> Destes US\$ 50 bilhões, cerca de US\$ 15 bilhões se direcionaram ao setor de telecomunicações, com investimentos de empresas como Huawei, Lenovo, Alibaba, Tencent, Bytedance, entre outras.

<sup>42</sup> Enquanto os investimentos *greenfield* significam a exploração de um novo projeto, com elevação da capacidade produtiva, as operações *brownfield* significam a fusão ou aquisição de uma empresa residente em outra economia. No caso de uma *joint venture*, há a associação entre duas ou mais empresas para explorar um empreendimento, projeto ou atividade econômica em determinado país ou região.

Gráfico 11

Modalidade IED em países fora da BRI, set. 2013 - jun. 2021, em milhões de US\$.

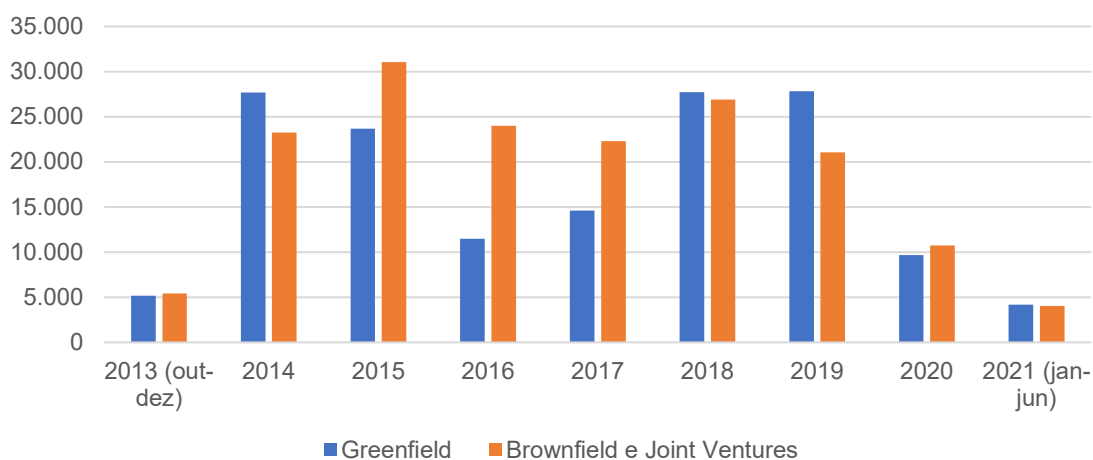


Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021).

Já o Gráfico 12, focado em países BRI, apresenta tanto a relevância dos investimentos *brownfield* quanto a presença de operações *greenfield* e formação de *joint ventures*.

Gráfico 12

Modalidade IED em países da BRI, set. 2013 - jun. 2021, em milhões de US\$.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021).

É possível sugerir, levando em conta a distribuição setorial e a modalidade do IED, que os investimentos chineses nos países fora da BRI, especialmente nos centros desenvolvidos, tendem a destinar-se para aquisição de empresas de tecnologia e aplicação em setores como manufatura,

serviços, entre outros<sup>43</sup>. Ademais, é possível correlacionar os investimentos *greenfield* nos países da BRI com novos projetos no setor extrativo, como energia e mineração.

O recuo acentuado recente das aquisições chinesas nos países fora da BRI, possivelmente retratam o aumento das restrições e suspeições relativas aos investimentos de empresas do país oriental (SCISSORS, 2021). Como é sabido, o setor de tecnologia, em especial telecomunicações, está no centro da competição sino-estadunidense contemporânea.

Os países membros da BRI também foram afetados pelo recuo nos fluxos globais de IED chinês a partir de 2018. No entanto, esta queda se revelou menos acentuada em 2019 e 2020, com montantes inclusive superiores aos países fora do escopo da BRI nestes anos<sup>44</sup>. É possível que tal fato sugira uma possível tendência de direcionamento dos investimentos para países em desenvolvimento, que apresentam uma demanda maior por capitais chineses, especialmente em infraestrutura e áreas correlatas.

### **3.4 Contratos de construção e infraestrutura: o núcleo da Nova Rota da Seda**

Os contratos de construção em infraestrutura constituem o pilar central da Nova Rota da Seda, cujo objetivo central é promover a interconectividade entre a Ásia, Europa, África e, mais recentemente, a América Latina. Os projetos não envolvem propriedade, tampouco preveem um período indefinido<sup>45</sup> de atuação de uma empresa em outro país (SCISSORS, 2020).

Segundo Dussel Peters (2021b), os projetos de infraestrutura constituem um serviço que obedece a um contrato<sup>46</sup>, geralmente resultado de um processo de licitação, embora possa ser também por designação direta, por meio de diversas modalidades de financiamento (nacionais, multilaterais, públicas, privadas), permanecendo a propriedade com o cliente.

Rosito (2020) comenta, com base em Chauvet et al (2020), que a experiência acumulada

---

<sup>43</sup> Desde 2013, apenas 12% dos investimentos chineses nos países fora da BRI são classificados como *greenfield*.

<sup>44</sup> Em 2019 e 2020, os países da BRI absorveram US\$ 48,80 bilhões e US\$ 20,250 bilhões em investimentos chineses. Nos países fora da iniciativa, esse fluxo foi da ordem de US\$ 48,20 bilhões e US\$ 16,31 bilhões, respectivamente.

<sup>45</sup> Os contratos de construção com financiamento chinês podem se estender por muitos anos, mas não são indefinidos.

<sup>46</sup> Para Dussel Peters (2021b), esses projetos de infraestrutura podem ser entendidos como uma exportação de serviços de engenharia e construção.

pelas empresas chinesas de infraestrutura viabilizou uma série de iniciativas, como projetos por contratação direta ou designações para desenvolver EPC (*engineering, procurement and construction* ou engenharia, compras e construção) via projetos públicos ou mesmo para assumir responsabilidade inicial de operação.

De acordo com a Cepal (2018), a preferência chinesa recai por projetos “*llave em mano*”<sup>47</sup>, isto é, contratos tradicionais de fornecimento de obras públicas ou privadas, no qual o custo e o período de realização são previamente fixados e, portanto, “fechados”.

A trajetória de crescimento chinês, fortemente ancorada em uma dinâmica interna na qual os projetos de infraestrutura exerceram um papel central, dotou as empresas de construção do país de capacidades técnicas para realização de projetos de infraestrutura em diversas áreas (energia, transportes, comunicações, etc.).

Chauvet et al (2020) pontuam que o setor de construção e infraestrutura chinês desenvolveu capacidades, durante a década de 1990<sup>48</sup>, que impulsionaram o desenvolvimento de conhecimentos técnicos por meio da construção de projetos complexos de infraestrutura, incluindo exemplos como a ferrovia Qinghai-Tibet, a estação hidrelétrica de Três Gargantas, a ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, entre outros.

Essas competências, somado à disponibilidade de financiamento, possibilitou que os projetos de infraestrutura no exterior constituíssem parte importante do processo de internacionalização chinês (JENKINS, 2019), indo ao encontro das necessidades dos países em desenvolvimento, carentes de recursos financeiros e *know-how* para implementação de grandes projetos de infraestrutura.

Ao mesmo tempo, a internacionalização do capital por meio de projetos de infraestrutura (CINTRA; PINTO, 2017) permitiu a exportação de capacidade ociosa da indústria pesada, expandindo também a atuação internacional de corporações do setor de construção.

Considerando esta interação, em que a China oferece financiamento e assistência técnica

---

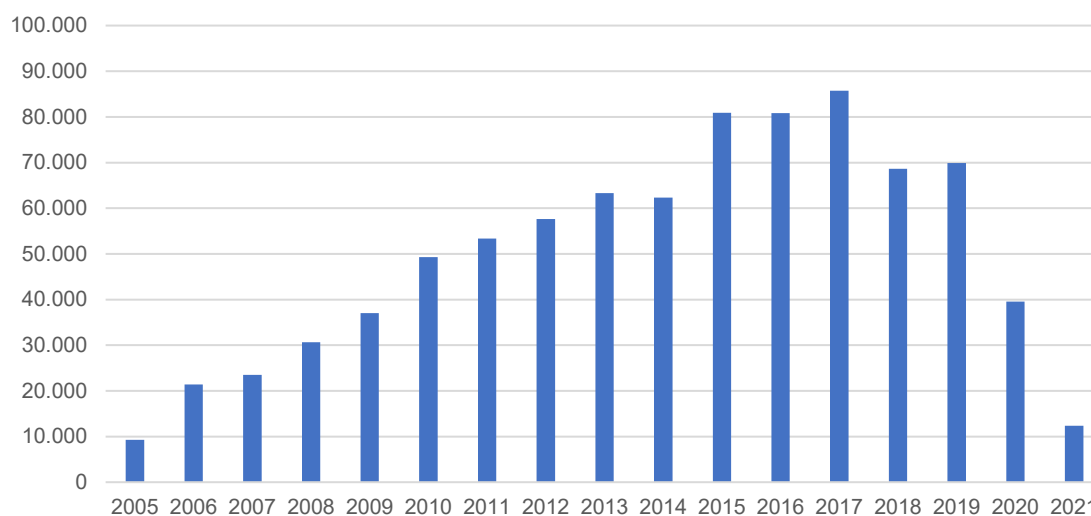
<sup>47</sup> O relatório da Cepal (2018) e o estudo conduzido por Chauvet et al (2020) mostram a preferência chinesa por projetos de construção convencional às parcerias público-privada (PPP).

<sup>48</sup> O setor de construção teria atingido o “terceiro estágio” de capacitação durante o período compreendido entre 1994 e os dias atuais, sendo designado como um estágio de “desenvolvimento abrangente”. Os outros dois primeiros períodos são, respectivamente: i) estágio liderado pelo Estado (1949-1977); ii) estágio inicial de operações orientadas ao mercado (1978-1993). Para mais detalhes, ver Chauvet et al (2020).

aos países em desenvolvimento, aliviando em contrapartida a pressão sobre o excesso de sua capacidade produtiva, diversos autores pontuaram a relação “ganha-ganha” em âmbito Sul-Sul (LIU; XU; FAN, 2020). Com isso, houve crescimento tanto dos fluxos de IED na última década, quanto dos contratos de construção até 2017, com um declínio a partir de então.

Gráfico 13

**Contratos de construção da China no exterior, 2005-jun.2021, em milhões de US\$**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021)

Os contratos de construção chineses no exterior, distribuídos em 1836 empreendimentos somaram, desde 2005, o montante de US\$ 845,71 bilhões. Deste total, cerca de 69% ocorreram a partir de 2013, ano de lançamento da *Belt and Road*, equivalendo a US\$ 563,47 bilhões, ou 66,62% do total.

Houve uma notável elevação destas atividades na última década, especialmente em 2016 e 2017, quando a soma dos contratos atingiu cifras anuais superiores a US\$ 80 bilhões. Desde então, observou-se um declínio, embora em um ritmo menos significativo do que o verificado nos fluxos de IED.

Para Scissors (2020), o desempenho da construção reforçou uma mudança de rumo: da ênfase dos investimentos em países ricos para realização de projetos de infraestrutura nos países de renda média e/ou baixa que aliás caracterizam a maioria dos parceiros signatários da BRI.

Ademais, como argumentam Du e Zhang (2018), os projetos de infraestrutura

possivelmente pavimentarão o caminho para investidores chineses, especialmente privados, considerando seu potencial para melhorar a coordenação política e o ambiente de negócios e reduzir o grau de incerteza nessas economias.

A queda na realização das atividades de construção, verificada em 2018 e 2019, pode ser explicada pela redução no nível de reservas internacionais, bem como por uma atuação menos ativa por parte dos bancos de desenvolvimento chineses (MINGEY; KRATZ, 2021). Somado a isso, os impactos da pandemia afetaram o desenvolvimento de projetos da BRI, levando a uma nova queda nos contratos de construção em 2020 (SCISSORS, 2021).

Desde 2005, os países asiáticos e africanos vêm se destacando como os que mais contaram com projetos contratados junto a firmas chinesas. Todos estão incorporados à BRI, conforme mostra a Tabela 5, na qual constam os dez principais países, os quais contabilizam cerca de 34% do montante dos contratos de construção (US\$ 284,7 bilhões)<sup>49</sup>.

Tabela 5

**Top 10 países para construção da China**

País	Contratos de construção (2005-2021)	BRI?
Paquistão	48,4	Sim
Arábia Saudita	35,6	Sim
Emirados Árabes Unidos	28,4	Sim
Nigéria	27,4	Sim
Indonésia	27	Sim
Argélia	24,6	Sim
Malásia	24,3	Sim
Etiópia	23,5	Sim
Rússia	23,3	Sim
Bangladesh	22,2	Sim

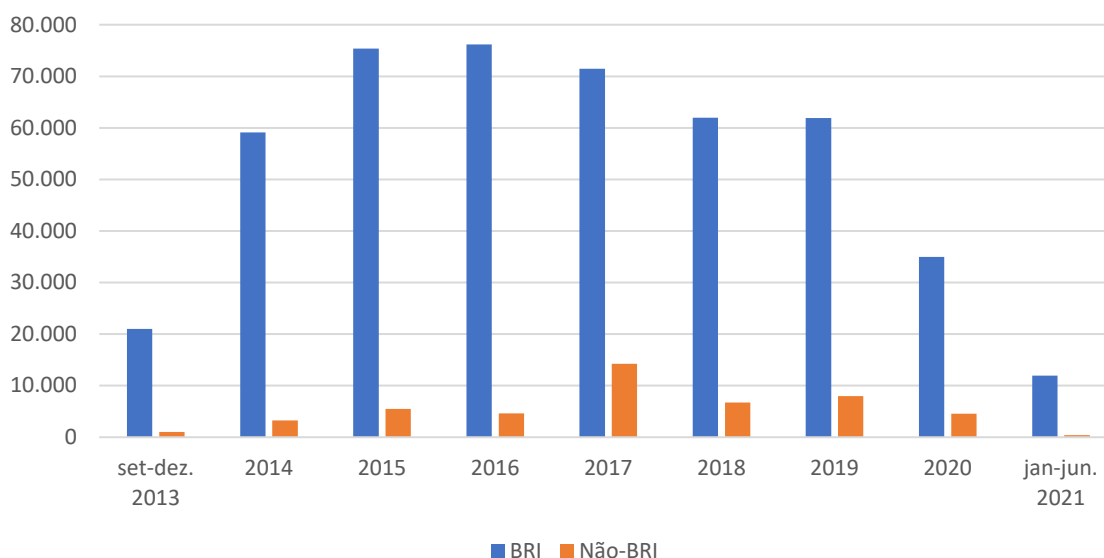
Fonte: Elaboração a partir de dados da AEI (2021).

O Gráfico 14 ilustra a diferenciação entre os projetos contratados em países da BRI e fora deste escopo, considerando um marco temporal que inicia em setembro de 2013.

<sup>49</sup> O panorama é distinto dos dez maiores destinos de IED, dos quais apenas Rússia e Singapura fazem parte da iniciativa.

Gráfico 14

**Contratos de construção (BRI x Não-BRI), set-2013 – jun. 2021, em milhões de US\$**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021)

Há, portanto, a predominância dos contratos de construção nos países da BRI (Gráfico 14), com cerca de 91% do total. São mais de mil contratos, com valores que superam os US\$ 473 bilhões<sup>50</sup>. Scissors (2020) salienta que esta concentração se dá por razões evidentes: à medida que necessitam mais de assistência técnica e mão-de-obra qualificada, a maior parte desses países se encontra num estágio inicial de desenvolvimento, com déficit de infraestrutura.

A importância dos continentes asiático e africano nos contratos de construção no contexto da BRI é também ilustrada na Tabela 6, que analisa a distribuição regional desses contratos. Os países asiáticos e africanos são os maiores receptores, com mais de 90% dos contratos. Em nível regional, há um equilíbrio entre projetos no Leste Asiático, Oriente Médio e restante da Ásia, ao passo que a África subsaariana se destaca em seu continente, com mais de um quarto dos contratos de construção da China no exterior.

As demais regiões (Europa e Américas) totalizam apenas 10% dos contratos, em parte por conta da baixa adesão à BRI. Na América do Sul, a Argentina, principal mercado para empreiteiras chinesas (DUSSEL PETERS, 2021b), ainda não se incorporou a BRI, tampouco o Brasil, outro

<sup>50</sup> Os países fora da BRI contabilizam apenas 9% dos contratos de construção, somando US\$ 48,37 bilhões distribuídos em 114 empreendimentos.

importante mercado na região.

No caso da Europa e América do Norte, a baixa participação se deveria à falta de necessidade de financiamento e assistência técnica para realização de obras de infraestrutura e, adicionalmente, os governos destas regiões têm fomentado, nos últimos anos, suspeições relacionadas aos investimentos e às empresas chinesas (SCISSORS, 2020; 2021).

Tabela 6

**Distribuição regional dos contratos de construção nos países da BRI (set. 2013 – jun. 2021), em milhões de US\$ e em %.**

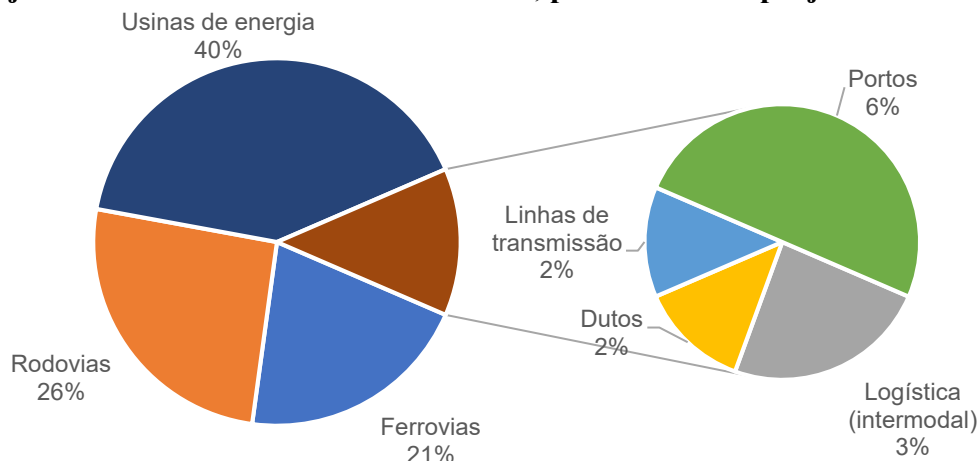
Região	Valor (em milhões de US\$)	Representação
<b>Ásia</b>	<b>279.760</b>	<b>59%</b>
Leste Asiático	91.250	19%
Ásia Ocidental	115.130	24%
Oriente Médio	73.380	16%
<b>África</b>	<b>149.790</b>	<b>32%</b>
Norte da África	26.340	6%
África Subsaariana	123.450	26%
<b>América do Norte</b>	<b>5.690</b>	<b>1%</b>
<b>América do Sul</b>	<b>14.470</b>	<b>3%</b>
<b>Europa</b>	<b>24.170</b>	<b>5%</b>
<b>Total</b>	<b>473.880</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021)

Especificamente no continente asiático, a plataforma *Reconnecting Asia* mapeou 416 projetos de infraestrutura, distribuídos da seguinte forma:

Gráfico 15

**Projetos de infraestrutura da BRI na Ásia, por número de projetos e em %.**



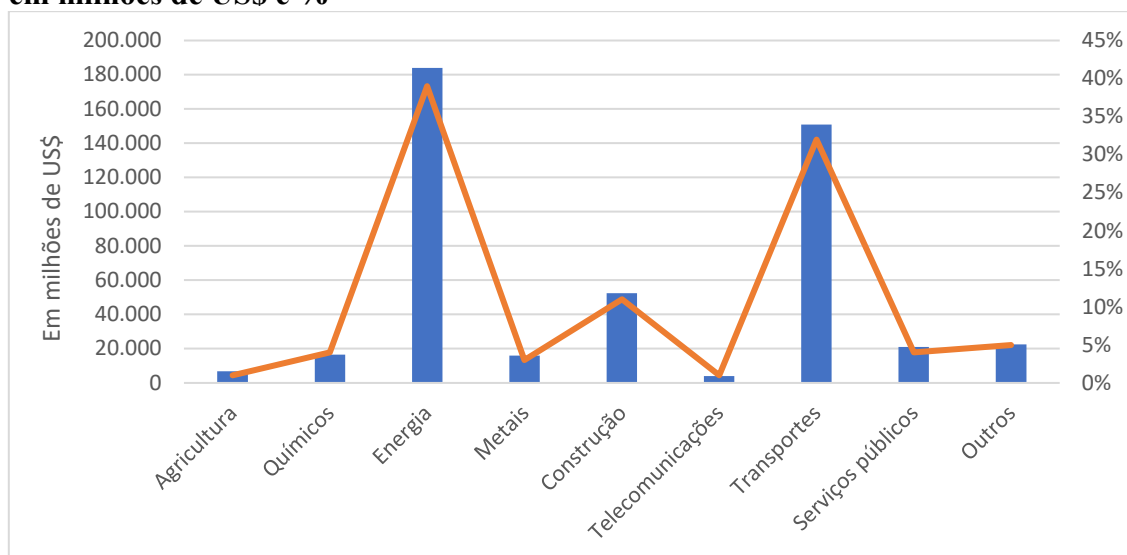
Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Reconnecting Asia Project (2021).

De acordo com a plataforma, os projetos da BRI na Ásia se concentram em três tipos de infraestrutura (rodovias, ferrovias e usinas de energia), correspondendo por 87% do total. São 86 projetos ferroviários, 107 rodoviários e 169 usinas geradoras de energia. Os 13% restantes se subdividem em sete projetos de logística intermodal, treze dutos de energia (oleodutos e gasodutos), sete linhas de transmissão de energia e vinte e sete portos.

Os dados da *Reconnecting Asia* (2021) sugerem que os setores de transporte e energia exercem um papel central nos projetos da BRI, o que vai ao encontro dos dados da AEI (2021):

Gráfico 16

**Distribuição setorial dos contratos de construção nos países da BRI (set. 2013 – jun. 2021), em milhões de US\$ e %**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021)

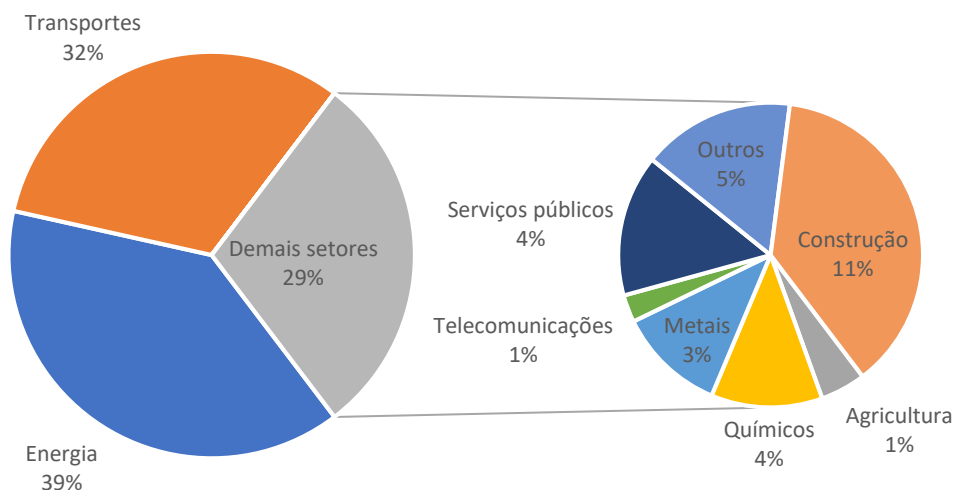
Os contratos em energia e transportes dominam na esfera da BRI, somando 71% do total. No setor de energia são quase US\$ 184 bilhões em contratos, distribuídos em 347 projetos. Por outro lado, o setor de transporte contempla US\$ 130 bilhões em contratos, em especial em ferrovias e rodovias, diluídos em 320 projetos. Há, ainda, contratos nos setores de químicos (4%), serviços públicos<sup>51</sup> (4%), mineração (3%), agricultura (1%), telecomunicações (1%) e outros setores<sup>52</sup> (5%) (Gráfico 17)

<sup>51</sup> Designado como *utilities* na base de dados da AEI (2021).

<sup>52</sup> Envolvem empreendimentos nos seguintes setores: entretenimento, logística, saúde, turismo, educação, indústria, entre outros. Para mais detalhes, consultar base de dados da AEI (2021).

Gráfico 17

**Distribuição setorial dos contratos de construção nos países da BRI (set. 2013 – jun. 2021), em %**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021)

O setor de construção também se destaca e representa 11% do total, com projetos avaliados em US\$ 52,32 bilhões. Scissors (2020) assinala que a China financia e constrói habitações populares e propriedades comerciais no exterior, em linha com propostas de estabelecer novas cidades e zonas comerciais e econômicas ao longo da *Belt and Road*. Entre esses empreendimentos, destaca-se o acordo de US\$ 3 bilhões selado entre o governo egípcio e a *China State Construction* para construção de instalações da nova capital administrativa do país, localizada a 50 km do Cairo<sup>53</sup>.

Considerando que os setores de energia e transportes correspondem pela maior parte dos contratos no contexto da BRI, é importante mapear os subsectores desses contratos. Nota-se, a partir do Gráfico 18, certo equilíbrio entre as fontes de energia nos contratos de construção nos países da BRI, com uma leve liderança do setor hidrelétrico, com contratos que somam US\$ 39,29 bilhões.

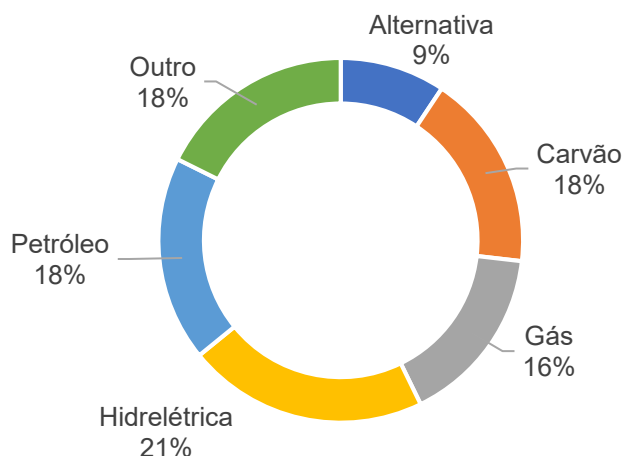
O Paquistão é o principal beneficiário dos recursos aplicados pela China e totaliza US\$ 7,92 bilhões em contratos, correspondendo a 20% dos empreendimentos para geração de energia hidrelétrica na BRI. Este dado evidencia um dos objetivos centrais do CPEC (Corredor China-Paquistão), que é ampliar a oferta interna de energia no país (BHATTI; MUSTAFA; AHMAD,

<sup>53</sup> A empresa chinesa entregou em 2020 a primeira das vinte torres comerciais previstas para a construção da nova capital administrativa. Ver notícia da *Global Construction Review*: <https://bit.ly/3kGXDml>.

2020). Em seguida, Angola, com US\$ 3,55 bilhões, e Laos, com US\$ 4,02 bilhões<sup>54</sup>, constituem importantes contratantes de serviços de engenharia chineses para construção de hidrelétricas.

Gráfico 18

**Contratos de construção no setor energético em países da BRI (set.2013 – jun. 2021), em %**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021)

Em termos regionais, a África subsaariana conta 29 contratos no setor hidrelétrico, somando US\$ 17,89 bilhões (45% do total). Em nível empresarial, cabe destacar a proeminência da *Power Construction Corp. (PowerChina)*, responsável por construir 41 empreendimentos hidrelétricos, no valor de US\$ 18,72 bilhões.

No setor de carvão, o Paquistão novamente se coloca como um dos principais contratantes de construção de usinas (US\$ 4,24 bilhões), ficando atrás apenas da Indonésia, com US\$ 4,39 bilhões. Além deles, Vietnã (US\$ 3,83 bilhões), Zimbábue (US\$ 3,22 bilhões) e as Filipinas (US\$ 3,16) também figuram como mercados importantes. Combinados, esses cinco países representam cerca de 60% dos US\$ 32,16 bilhões em contratos para desenvolvimento de usinas termelétricas.

No entanto, este setor energético encontra-se em franco declínio. Em linha com os comunicados do II Fórum da Belt and Road<sup>55</sup>, houve significativa redução no financiamento e

<sup>54</sup> No caso do Laos, a contratação de construtoras chinesas parece estar vinculada com a liberação de empréstimos dos bancos de desenvolvimento do país. De acordo com dados de Gallagher (2021), o CDB e o CHEXIM e financiaram US\$ 4,1 bilhões em projetos em geração de energia hidrelétrica no país desde 2013.

<sup>55</sup> Realizado em Pequim, em 2019, o Fórum tocou em temas como sustentabilidade financeira e ambiental, sendo formado naquela ocasião a chamada “Coalizão Internacional do Desenvolvimento Verde” (BRIGC, na sigla em inglês).

construção de usinas de carvão pela China a partir de 2019, ao passo que não houve investimentos e empréstimos para construção de novas usinas no primeiro semestre de 2021 (WANG, 2021). Mais recentemente, em setembro de 2021, o presidente chinês Xi Jinping anunciou que o país não mais financiará projetos a base de carvão no exterior<sup>56</sup>.

No setor de petróleo, os países do Oriente Médio se revelaram os principais demandantes de obras de companhias chinesas, em especial da *China National Petroleum Corporation* (CNPC) e da *China Petroleum and Chemical* (Sinopec)<sup>57</sup>, com contratos da ordem de US\$ 18,34 bilhões, ou 54% de um total de US\$ 33,5 bilhões. Arábia Saudita (US\$ 5,22 bilhões), Emirados Árabes Unidos (US\$ 4,11 bilhões), Kuwait (US\$ 3,26 bilhões) e Iraque (US\$ 3,83 bilhões) são os mercados mais representativos.

Esses países também são contratantes de projetos no setor de gás (US\$ 8,36 bilhões), embora em um nível inferior a outros países. A Rússia, por exemplo, é responsável por 25,4% dos contratos de construção neste segmento, com US\$ 7,40 bilhões de um total de US\$ 29,35 bilhões.

Em relação às energias “alternativas”, ou limpas, há uma tendência de crescimento dos contratos de construção, conforme apresenta o Gráfico 19. Os dados indicam, portanto, uma elevação nos contratos em energias limpas nos países da BRI, especialmente a partir de 2018, quando ultrapassaram patamares superiores à US\$ 3 bilhões. Neste período, foram contratados 65% dos projetos em energias alternativas desde o lançamento da BRI<sup>58</sup>.

---

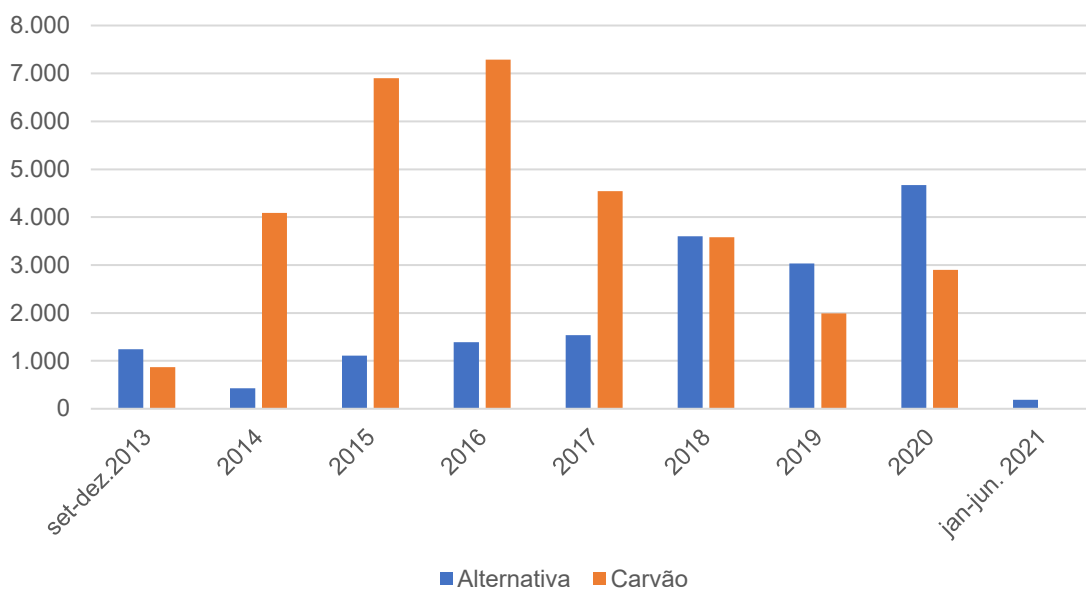
<sup>56</sup> Ver reportagem BBC: <https://bbc.in/3AOJFnU>.

<sup>57</sup> Ambas as empresas possuem contratos no valor de US\$ 14 bilhões com os países do Oriente Médio, representando 76% do total de projetos na região. Nos contratos de petróleo da BRI como um todo, são US\$ 21,480 bilhões em contratos, ou 64% do total.

<sup>58</sup> Em contrapartida, houve redução nos projetos de energia em carvão, a despeito de uma leve retomada em 2020. Até o momento, houve registro de apenas um projeto em energias limpas no primeiro semestre de 2021, e nenhum relacionado a usinas de carvão.

Gráfico 19

**Contratos de construção em energias alternativas e em carvão nos países da BRI, em milhões de US\$, set.2013 – jun. 2021**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021).

Para Kong e Gallagher (2020), algumas razões explicam o potencial de expansão de projetos em energia eólica e solar no exterior capitaneados pela China:

- i) Após uma década de liderança global em investimento, produção e execução, a China consolidou suas indústrias solar e eólica globalmente competitivas. Estas se expandiram no exterior e possuem potencial para futuras ampliações;
- ii) Os dois principais provedores de financiamento para o desenvolvimento internacional – CDB e CHEXIM – têm diretrizes específicas para promover a internacionalização da indústria de energias renováveis sob o pilar da BRI;
- iii) As metas de desenvolvimento em energia renovável descritas nas Contribuições Nacionais Determinadas (NDC, na sigla em inglês) do Acordo de Paris apontam para um potencial de US\$ 800 bilhões em investimento para o segmento de energia eólica e solar
- iv) As indústrias de energia solar e eólica chinesas estão em uma posição única para aproveitar oportunidades, com suporte financeiro do CDB e do CHEXIM. Por isso, Pequim também pode alavancar sua liderança em temas relevantes da governança global, como o regime do clima.

No entanto, a despeito do potencial, o segmento de energias limpas ainda é pouco representativo no total de contratos de construção no exterior em energia, ao passo que o financiamento do CDB e do CHEXIM nestes setores ainda é pouco relevante<sup>59</sup>.

Um dado interessante é que a contratação para obras em energias limpas se distribui em pequenos projetos em uma gama diversificada de países. São 61 projetos, divididos em 32 países<sup>60</sup>, com uma média de US\$ 282 milhões por contrato.

Novamente o Paquistão aparece como um mercado importante, com US\$ 910 milhões em seis contratos. O Vietnã também tem seis projetos, com contratos avaliados em US\$ 1,99 bilhão. Embora com menos transações, as empresas chinesas tem projetos em energias alternativas nos Emirados Árabes Unidos e na Ucrânia, avaliados em US\$ 3,38 bilhões e US\$ 2,05 bilhões, respectivamente.

Em Dubai, a Shanghai Electric foi contratada sob a modalidade EPC, em parceria com a *ACW Power*, para construir a maior torre de Energia Solar Concentrada (CSE, em inglês) do mundo, com 700 MW de capacidade instalada. O projeto, que ainda conta com uma usina de painéis fotovoltaicos de 250 MW, está orçado em US\$ 1,93 bilhões e conta com financiamento de órgãos nacionais e do Fundo da Rota da Seda<sup>61</sup>.

No setor de transportes, predominam projetos de construção de rodovias e ferrovias. Em menor medida, há também obras nos setores de transporte marítimo e de aviação. O Gráfico 20 ilustra que os contratos em transporte rodoviário e ferroviário predominam, concentrando 80% do total. São US\$ 59,12 bilhões em contratos em rodovias e US\$ 59,48 bilhões em ferrovias nos países da BRI, enquanto os transportes marítimo e de aviação contabilizam US\$ 21,66 bilhões e US\$ 9,43 bilhões, respectivamente.

---

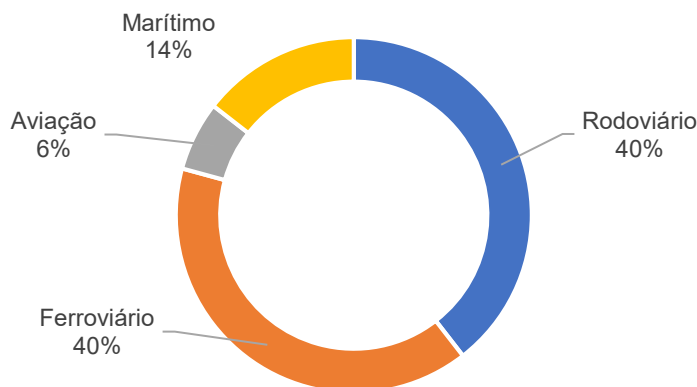
<sup>59</sup> De acordo com dados do *China's Energy Finance*, são apenas 7 projetos de energia solar e 6 projetos de energia eólica no âmbito da BRI, somando US\$ 2,2 bilhões e US\$ 1,1 bilhão, respectivamente. Combinados, energia eólica e solar representam apenas 1,7% do total do financiamento em energia nos países da BRI. Para mais detalhes, ver Gallagher (2021).

<sup>60</sup> Vinte e um países possuem apenas um empreendimento contratado no setor de energias alternativas.

<sup>61</sup> Ver reportagem da *Renewables Now*: <https://bit.ly/3IUaKQk>.

Gráfico 20

**Distribuição setorial dos contratos de construção em transportes nos países da BRI, set.2013 – jun. 2021, em %.**



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de AEI (2021).

Na Nigéria, por exemplo, são oito contratos com empresas chinesas, no valor de US\$ 8,52 bilhões. Em Singapura, país com mais contratos com empreiteiras chinesas no setor de transportes, são dezoito projetos, totalizando US\$ 3,94 bilhões. Na Malásia, quatro contratos constroem e modernizam linhas férreas, com valores próximos a US\$ 5 bilhões.

Essa profusão de projetos e contratos corroboram o apontado por alguns autores que já haviam identificado o que seria uma “diplomacia de infraestrutura”, por meio da qual as ferrovias de alta-velocidade desempenhariam um papel central, sobretudo para o desenvolvimento da BRI (CHAN, 2016). Pequim, desta forma, estabeleceria acordos, garantiria financiamento e ofereceria os serviços de suas empresas para realização dos projetos, possibilitando também a exportação de padrões tecnológicos chineses.

Para Ker (2017), a realização de uma “diplomacia das ferrovias” combina de objetivos de política externa e de economia política doméstica. Primeiro, projetaria influência política e aprofunda laços bilaterais. Segundo, estimularia exportações, contribuindo tanto para tornar a China um líder global em manufaturas de alto valor agregado quanto para reduzir seu excesso de capacidade produtiva.

As conexões ferroviárias, “artérias” da Nova Rota da Seda, possuem alguns projetos com envolvimento destacado da China, como é o caso da ferrovia Jakarta-Bandung, na Indonésia, e a ferrovia Addis Ababa-Djibuti, conectando a Etiópia com o golfo de Aden. Outros projetos, como

a ferrovia China-Laos, bem como a proposta de ferrovia da Costa Leste na Malásia (ECRL, em inglês), igualmente possuem envolvimento e participação de empreiteiras chinesas.

As empresas chinesas também estão presentes em sessenta e quatro países, construindo projetos de infraestrutura rodoviária, com uma média de US\$ 363 milhões por contrato.

Na África, são sessenta e seis projetos, com contratos avaliados em US\$ 21,32 bilhões. A Nigéria, com US\$ 2,23 bilhões em três contratos com empresas chinesas, é um dos principais mercados, ao lado do Senegal (US\$ 2,35 bilhões), Zâmbia (US\$ 2,23 bilhões), Sudão do Sul (US\$ 2,1 bilhão), Quênia (US\$ 1,9 bilhão).

O Paquistão novamente é o país que mais se sobressai, com seis contratos avaliados em mais de US\$ 6 bilhões. Também na Ásia, Camboja (US\$ 3,3 bilhões), Malásia (US\$ 2,49 bilhões) e Bangladesh (US\$ 1,68 bilhões) aparecem como mercados importantes.

Em termos de infraestrutura de aviação, são vinte e sete contratos em vinte e quatro países, com um total de US\$ 9,43 bilhões. A média desses empreendimentos é de US\$ 337 milhões<sup>62</sup>.

Em relação à infraestrutura de transporte marítimo, estatais como a *China Communications Construction* possuem trinta e oito contratos em vinte e nove países ao longo da BRI, com uma média de US\$ 550 milhões por empreendimento. O continente africano é o que mais se destaca, com cerca de 55% dos contratos.

Os contratos de construção em infraestrutura, especialmente em transporte e energia, constituem aspectos centrais para observar a evolução da BRI nos países em desenvolvimento, especialmente nos continentes africano e asiático. Isto, pois, há uma demanda crescente não somente por financiamento para a infraestrutura, mas também por assistência e *expertise* gerencial e técnica.

Os contratos de construção nos países da BRI em alguma medida são acompanhados por empréstimos concessionais e não-concessionais dos bancos chineses, que podem atrelar esses financiamentos com exportação de insumos e equipamentos produzidos no país. Nesse arranjo, Liu, Xu e Fan (2020) argumentam que a China exporta capacidade ociosa e experiência, enquanto

---

<sup>62</sup> Na Zâmbia, o aeroporto Internacional Simon Mwansa Kapwepew, em Ndola, segunda maior cidade do país, foi recentemente inaugurado. O projeto, que contou com US\$ 400 milhões em empréstimos do CHEXIM, foi construído pela *Aviation Industry Corporation of China* (AVIC). Ver matéria do *Global Construction Review*: <https://bit.ly/3EREpCJ>.

o país receptor recebe financiamento e assistência, configurando um plano de cooperação Sul-Sul.

Em outros casos, as empreiteiras chinesas, em razão de suas competências e evolução em termos de capacidade técnica, são capazes de concorrer em licitações internacionais e vencer contratos para construção de obras de infraestrutura<sup>63</sup> (CHAUVET et al, 2020).

Sob a perspectiva chinesa, a internacionalização de grupos nacionais no setor de infraestrutura por meio de contratos de construção contribui para o próprio programa global de infraestrutura ensejado pela BRI e para uma série de objetivos a ela relacionados:

- i) Exportar capacidade produtiva, como insumos industriais, equipamentos, maquinário, mão-de-obra qualificada, etc.
- ii) Elevar a presença de construtoras chinesas no exterior por meio da exportação de serviços de construção e engenharia;
- iii) Promover projetos de cooperação para o desenvolvimento internacional, projetando influência, aprofundando laços bilaterais e pavimentando o caminho para futuras inversões de empresas públicas e privadas;
- iv) Ampliar a exportação de serviços e tecnologias chinesas em diferentes segmentos, como ferrovias de alta-velocidade, transmissão de energia e redes de telecomunicação;
- v) Fomentar a conectividade de infraestrutura sobretudo na Ásia, África e Europa, elevando os canais de comércio e integração por meio de projetos de infraestruturas de transporte;
- vi) Contribuir para a segurança energética e alimentar com a construção de infraestruturas orientadas ao escoamento de *commodities* agrícolas, minerais e energéticas;
- vii) Elevar a ascendência chinesa nas cadeias de produção e comércio internacionais, tornando o país líder em manufaturas de alto valor-agregado

Em linhas gerais, os contratos de construção se concentram de forma significativa nos

---

<sup>63</sup> De acordo com a *Engineering News Record* (2021), são seis construtoras chinesas entre as vinte maiores do mundo no ranking de 2020: i) *China Communications Construction* (3<sup>a</sup> lugar); ii) *Power Construction Corporation of China – PowerChina* (7<sup>a</sup> lugar); iii) *China State Construction Engineering Corp.* (12<sup>a</sup> lugar); iv) *China Railway Construction Corp.* (12<sup>a</sup> lugar); v) *China Railway Group* (13<sup>a</sup> lugar); v) *China Energy Engineering Corp.* (15<sup>a</sup> lugar). Essas seis empresas são detentoras de 566 contratos de construção nos países da BRI, com valores que superam os US\$ 250 bilhões.

países da BRI, à medida que estes demandam financiamento e capacidade técnica das empresas chinesas, que tem reconhecida competência para realização de complexos projetos de infraestrutura (CHAUVET et al, 2020).

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A Nova Rota da Seda constitui, desde seu lançamento, em 2013, um tema formidável. Parece cada vez mais claro que os objetivos da China obedecem à uma cuidadosa tentativa de mitigar problemas estruturais da sua sociedade.

A ideia subjacente a uma cooperação “ganha-ganha” projeta *soft power*, mas também disponibiliza oportunidades para países signatários ou não da *Belt and Road*. A extensa rede de canais de financiamento serve a diferentes propósitos, entre eles pavimentar o caminho para uma maior presença de investidores chineses, tanto de natureza privada quanto pública.

A queda verificada nos níveis de financiamento se explica por um conjunto de fatores, entre eles a reavaliação de práticas de empréstimo, a redução nas reservas internacionais e os efeitos da pandemia Covid-19. De toda forma, os bancos comerciais e as instituições multilaterais de crédito poderiam suprir essa lacuna, assegurando recursos para projetos de infraestrutura e consequentemente criando condições suplementares para uma maior presença de investimentos diretos.

Os setores de energia e transporte representam a maior parte dos financiamentos e investimentos. Nos próximos anos, é esperada uma recuperação nos aportes chineses, embora em bases menos volumosas e mais orientada para projetos menores e financeira e ambientalmente mais sustentáveis.

Argumenta-se que a BRI, enquanto plataforma projeção econômica internacional voltada ao longo prazo, ainda está construindo as condições políticas, econômicas e institucionais para impulsionar os fluxos de IED, embora os países fora da iniciativa ainda concentrem a maior parte dos fluxos de IED.

Por outro lado, a maior resiliência dos países signatários da iniciativa à queda verificada a partir de 2018, combinado com maiores restrições ao IED chinês nos mercados desenvolvidos,

sugere um maior direcionamento desses investimentos aos países em desenvolvimento, mais carentes em recursos, especialmente para infraestrutura.

O panorama relacionado aos contratos de construção ajuda a compreender a dinâmica da Nova Rota da Seda, e sua vocação para infraestrutura, alimentada pelo financiamento, principalmente público chinês. Este constitui um alicerce de um ecossistema assentado em interações econômicas mais robustas e com forte presença investimentos diretos.

Pode-se esperar, por fim, reconfigurações da iniciativa nos anos vindouros, com contornos ainda indefinidos e possivelmente influenciados pelas disputas geopolíticas entre China e Estados Unidos.

#### **Referências:**

ACKER, Kevin; BRAUTIGAM, Deborah. Twenty Years of Data on China's Africa Lending. **China-Africa Research Initiative**, Briefing Paper, n.4, 2021.

Disponível em: <https://www.bu.edu/gdp/files/2021/03/CARI-GDPC-Policy-Brief-China-Africa-Lending.pdf>

ALVES, A. G. P. (Org.) **Os BRICS e seus vizinhos: investimento direto estrangeiro**. Brasília: Ipea, 2014.

ASIAN DEVELOPMENT BANK – ADB. **Meeting Asia's Infrastructure Needs**. Mandaluyong: ADB, 2017.

Disponível em: <https://bit.ly/3plOMcz>. Acesso em: 10 jun. 2021.

AMERICAN ENTERPRISE INSTITUTE - AEI. **China Global Investment Tracker**. Washington: Heritage Foundation. 2021.

Disponível em: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>. Acesso em 19 jul. 2021.

AIIB. **Articles of Agreement**. 2015.

Disponível em: <https://bit.ly/3k3zCFT>. Acesso em: 10 set. 2021.

AIIB. **Project Summary**. 2021.

Disponível em: <https://bit.ly/3C0XGzf>. Acesso em: 10 set. 2021.

BARBOSA, Pedro Henrique Batista. New Kids on The Block China's Arrival in Brazil's Electric Sector. Boston: **Global Development Policy Center**. 2020.

Disponível em: <https://bit.ly/2XzkQOp>. Acesso em 23 ago. 2021.

BATISTA JR, Paulo Nogueira. **O Brasil não cabe no quintal de ninguém**. São Paulo: LeYa, 2019.

BIJIAN, Zheng. China's "Peaceful Rise" to Great-Power Status. **Foreign Affairs**, New York, v. 84, n. 5, 2005.

BLOOMBERG. Porque o governo chinês decidiu comprar a Syngenta? **El País**, 04 fev. 2016. Disponível em: <https://bit.ly/3lKePGS>. Acesso em: 20 set. 2021.

CAI, Peter. Understanding China's Belt and Road Initiative. **Lowy Institute**, 22 mar. 2017. Disponível em: <https://bit.ly/2UIS5xf>. Acesso em: 12 ago. 2021.

CARIELLO, Tullo. **Investimentos chineses no Brasil: Histórico, Tendências e desafios globais (2007-2020)**. Rio de Janeiro: Conselho Empresarial Brasil-China, 2021.

CDB; UNDP. **Harmonizing Investment and Financing Standards towards Sustainable Development along the Belt and Road**. Economic Development along the Belt and Road. 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3BaArCX>. Acesso em: 20 set. 2021.

CHANGHONG, Pei; WEN, Zhagn. **China Outbound Foreign Direct Investment Promotion System**. New York: Springer, 2015.

CHIN, Gregory T.; GALLAGHER, Kevin P. Coordinated Credit Spaces: The Globalization of Chinese Development Finance. **Development and Change**, [s. l.], v. 50, n. 1, p. 245–274, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/dech.12470>

CINTRA, M. A. M.; SILVA FILHO, E.; PINTO, E. C. (Orgs.). **China em transformação: Dimensões econômicas e geopolíticas do desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Ipea, 2015.

CINTRA, M. A. M. e PINTO, E. C.. China em transformação: transição e estratégias de desenvolvimento. **Revista de Economia Política**, [s.l.], v. 37, n. 2, jun. 2017.

COUNCIL ON FOREIGN RELATIONS (CFR). **China's Approach to Global Governance**. 2021. Disponível em: <https://www.cfr.org/china-global-governance/>. Acesso em: 13 set. 2021.

CUNHA, André; ACIOLY, Luciana. China: ascensão à condição de potência global. In: CARDOSO, José Celso; ACIOLY, Luciana; MATIJASCIC, Milko (org.). **Trajetórias recentes de desenvolvimento: estudos de experiências internacional selecionados**. Brasília: Ipea, 2009.

DEUTSCHE BANK. **China's Belt and Road Initiative**. A guide to market participation. 2019. Disponível em: [https://cib.db.com/docs\\_new/DB\\_Belt-and-Road\\_Report.pdf](https://cib.db.com/docs_new/DB_Belt-and-Road_Report.pdf). Acesso em: 30 jul. 2021.

DU, Julian; ZHANG, Yifei. Does One Belt One Road initiative promote Chinese overseas direct investment? **China Economic Review**, [S.L.], v. 47, p. 189-205, fev. 2018.

DUNNING, John H. The eclectic paradigm as an envelope for economic and business theories of MNE activity. **International Business Review**, v. 9, 2000, p.163-190.

DUARTE, Paulo. China's Momentum: The "One Belt One Road" Triple's Securitisation. In: Xing, L. (ed.) **Mapping China's 'One Belt, One Road Initiative**. International Political Economy Series. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-92201-0>

DUSSEL PETERS, Enrique. Monitor of Chinese OFDI in Latin America and the Caribbean 2021. **Red ALC-China**, 31 mar. 2021a.  
Disponível em: <https://dusselpeters.com/344.pdf>.

ELLIS, Evan. China's Bid to Dominate Electrical Connectivity in Latin America. **The Jamestown Foundation**, 24 maio de 2021.  
Disponível em: <https://bit.ly/3gTZwtX>

FINANCIAL TIMES. China starts importing natural gas from Myanmar. **Financial Times**, 2021.  
Disponível em: <https://on.ft.com/37GwTLv>. Acesso em: 10 ago. 2021.

GALLAGHER, Kevin P; MYERS, Margaret. **China-Latin America Finance Database**. Washington: Inter-American Dialogue. 2021.  
Disponível em: [https://www.thedialogue.org/map\\_list/](https://www.thedialogue.org/map_list/).

GALLAGHER, Kevin. **The China Triangle: Latin America's China boom and the fate of the Washington Consensus**. New York: Oxford University Press, 2016.

GALLAGHER, Kevin P. **China's Global Energy Finance**. Boston: Global Development Policy Center, 2021.  
Disponível em: <https://www.bu.edu/cgef/#/intro>.

GRIFFITH-JONES, Stephany; XIAOYUN, Li; SPRATT, Stephen. **The Asian Infrastructure Investment Bank: What Can It Learn From, and Perhaps Teach To, the Multilateral Development Banks?** Institute of Development Studies (IDS), Evidence Report, 2016.

HANSSON, Anders; HEDI, Kim. **Motives for internationalization: small companies in swedish incubators and science parks**. 2007. 48 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Business Studies, Universidade de Uppsala, Uppsala, 2007.

HUANG, Betty; XIA, Le. China: ODI from the Middle Kingdom: What's next after the big turnaround. **BBVA Research**, fev. 2018.  
Disponível em: <https://bit.ly/3o1LgTN>.

JAGUARIBE, Anna. Characteristics and directions of China's global investment drive. In: JAGUARIBE, Anna (org.). **Direction of Chinese Global Investments: Implications for Brazil**. Brasília: FUNAG, 2018.

JENKINS, Rhys. **How China is Reshaping the Global Economy: Development impacts in Africa and Latin America**. Oxford: Oxford University Press, 2019.

JONES, Lee; HAMEIRI, Shahar. Debunking the Myth of ‘Debt-trap Diplomacy’ How Recipient Countries Shape China’s Belt and Road Initiative. **Chattam House**, ago. 2020. Disponível em: <https://bit.ly/2YocuK4>. Acesso em: 01 out. 2021.

KHANNA, Parag. **The future is Asian**. Commerce, Conflict, and Culture in the 21st Century. New York: Simon & Schuster, 2019.

KOTZ, R.; OURIQUES, H. A Belt and Road Initiative: uma análise sobre a projeção global da China no Século XXI. **Estudos Internacionais**, Belo Horizonte, v. 9, n. 2, jul. 2021, p. 96-113.

KROEBER, A. **China’s Economy**: what everybody needs to know. Oxford University Press, 2020.

LEÃO, R. P. F.; PINTO, E. C.; ACIOLY, L. (orgs.). **A China na Nova Configuração Global**. Impactos Políticos e Econômicos. Brasília: Ipea, 2010.

LIN, Justin Y.; WANG, Yan. Development beyond aid. **Project Syndicate**, May, 8<sup>th</sup>. 2017. Disponível em: <https://bit.ly/39GGhzw>. Acesso em 27 set. 2021.

LIU, Hongsong; XU, Yue; FAN, Xinzhu. Development finance with Chinese characteristics: Financing the Belt and Road Initiative. **Revista Brasileira de Política Internacional**, [s. l.], v. 63, n. 2, p. 1–15, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/0034-7329202000208>

LOSANO, Génesis. Ecuador’s China-backed hydropower Revolution. **China Dialogue**, 21 ago. 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3AkNfW9>. Acesso em: 09 set. 2021.

MA, Xinyue; GALLAGHER, Kevin P.; CHEN, Siqi. China’s Global Energy Finance in the Era of COVID-19. **Global China Initiative**, Policy Brief, 2021. Disponível em: <https://bit.ly/3Ff7NTn>.

MARTINS, F.; VALLS, L. O Belt and Road Initiative e a transição de modelos de desenvolvimento econômico na República Popular da China. **Oikos**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 3, 2019.

MILHORANCE, Flávia. Brics mantêm coesão apesar de crises, baixa expectativa e Covid. **Diálogo Chino**, 17 set. 2021. Disponível em: <https://bit.ly/3ivh4gz>. Acesso em 20 set. 2021.

MINGEY, Matthew; KRATZ, Aghata. China’s Belt and Road: Down but not Out. **Rhodium Group**, 04 jan. 2021. Disponível em: <https://rhg.com/research/bri-down-out/>. Acesso em 20 set. 2021.

MYERS, Margaret. **China-Latin America Commercial Loans Tracker**. Washington: Inter-American Dialogue. Disponível em: [https://www.thedialogue.org/map\\_list/](https://www.thedialogue.org/map_list/)

NDB. **NDB Annual Report 2020**. 2021. Disponível em: <https://bit.ly/3BcNdAC>. Acesso em: 24

set. 2021.

NOGUEIRA, A.; HAFFNER, J.. O papel do Estado Chinês nos Investimentos Externos Diretos (IDE) na América Latina. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL PENSAR E REPENSAR A AMÉRICA LATINA, 2., 2016, **Anais...** . São Paulo: Eca, 2016. p. 1-15.

OCDE. **China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape**. Paris: OECD Business and Finance Outlook 2018, 2018.

OCDE. **OECD Benchmark Definition of Foreign Direct Investment**. Paris: 2008. Forth edition.

PINTO, E. C. O Eixo Sino-Americano e as transformações do sistema mundial: tensões e complementaridades comerciais, produtivas e financeiras In: LEÃO, Rodrigo Pimentel Ferreira; COSTA PINTO, Eduardo; ACIOLY, Luciana (orgs.). **A China na Nova Configuração Global**. Impactos Políticos e Econômicos. Brasília: Ipea, 2010.

POSANER, Joshua; BAYER, Lili. Hungary seals Chinese loan for Budapest-Belgrade railway. **Político**, 24 abr. 2020.

Disponível em: <https://politi.co/3iwWts7>. Acesso em: 17 set. 2021.

RAY, Rebecca; SIMMONS, Alexander. Tracking China's Overseas Development Finance. **Global Development Policy Center**, 07 dez. 2020.

Disponível em: <https://bit.ly/3AavB7p>. Acesso em: 15 set. 2021.

RAY, Rebecca; GALLAGHER, Kevin P.; KRING, William; PITTS, Joshua; SIMMONS, B. Alexander. Geolocated dataset of Chinese overseas development finance. *Scientific Data*, [S.L.], v. 8, n. 1, 20 set. 2021. Springer Science and Business Media LLC. <http://dx.doi.org/10.1038/s41597-021-01021-7>.

RAY, Rebecca; ALBRIGHT, Zara C; WANG, Kehan. **China-Latin America Economic Bulletin 2021 Edition**. Boston: Global Development Policy Center, 2021.

REUTERS. China's April foreign exchange reserves rise to \$3.2 trillion. **Reuters**, 7 maio 2021.

Disponível em: <https://reut.rs/3hYSwfK>. Acesso em: 22 jul. 2021.

SALIDJANOVA, N. Going Out: An Overview of China's Outward Foreign Direct Investment. **USCC Staff Research Report**, 2011.

Disponível em: <https://bit.ly/3AQ82Bz>. Acesso em: 28 ago. 2021.

SAUVANT, Karl P.; CHEN, Victor Zitian. China's regulatory framework for outward foreign direct investment. **China Economic Journal**, [S.L.], v. 7, n. 1, p. 141-163, jan. 2014.

SACKS, David. Countries in China's Belt and Road Initiative: Who's in and who's out. **Council on Foreign Relations**, 24 mar. 2021.

Disponível em: <https://on.cfr.org/3rmqpdF>. Acesso em: 20 jun. 2021.

SCISSORS, Derek. **China's global investment vanishes under COVID-19**. Washington:

American Enterprise Institute, 16 jul. 2020

SCHERER, André L. A Nova Estratégia de Projeção Geoconômica da China e a Economia Brasileira. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, v. 36, n. 129, jul. 2015.

SCHUTTE, Giorgio Romano; DEBONE, Victor Sant'anna. A expansão dos investimentos externos diretos chineses: O caso do setor energético brasileiro. **Conjuntura Austral**, Porto Alegre, v. 8, n. 44, p.90-113, nov. 2017.

UNCTAD. **Methodological Note**: World Investment Report. 2017.  
Disponível em: <https://bit.ly/2PkNYF7>. Acesso em 30 de ago. 2021.

WANG, Cristoph N. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report H1 2021. **Green Belt and Road Initiative Center**, 27 jul. 2021.  
Disponível em: <https://bit.ly/3AaXgEU>. Acesso em: 22 set. 2021.

YAN, Xuotong. From Keeping a Low Profile to Striving for Achievement. **The Chinese Journal of International Politics**, [S.L.], v. 7, n. 2, p. 153-184, 22 abr. 2014. Oxford University Press (OUP). <http://dx.doi.org/10.1093/cjip/pou027>

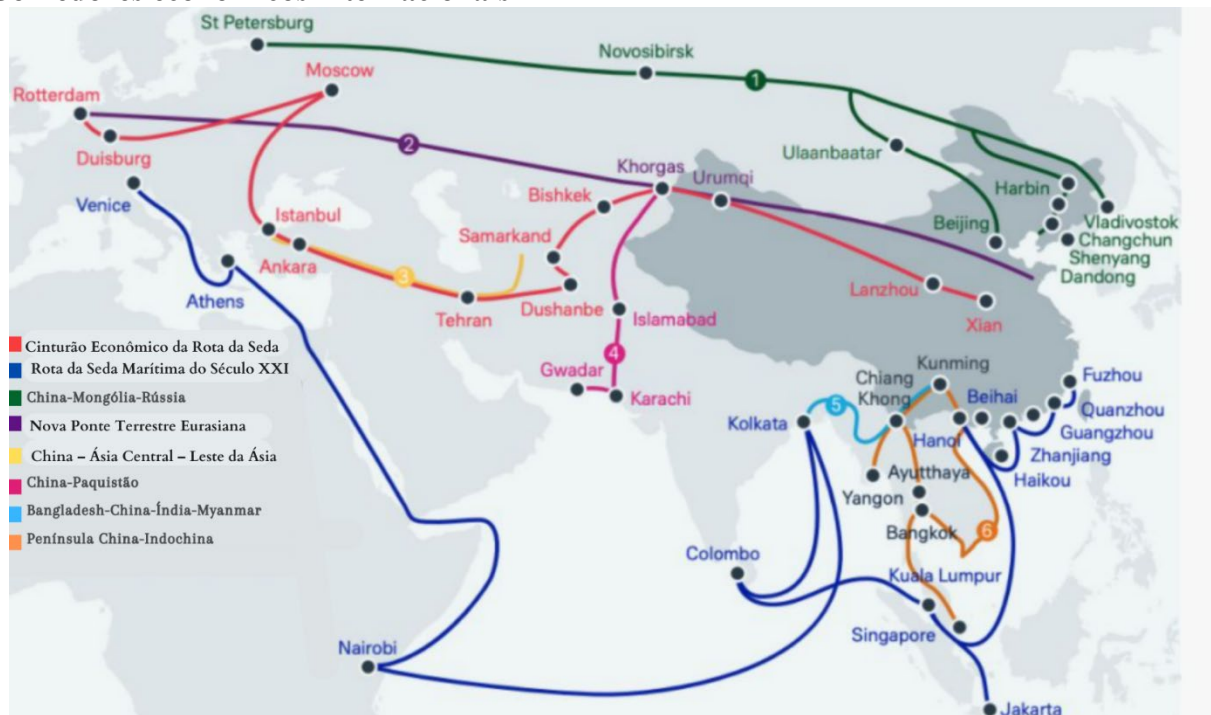
YIWEI, Wang. **The Belt and Road Initiative: What Will China Offer the World In Its Rise**. New World Press, 2016.

ZHA, Daojiong. China's Economic Diplomacy: Focusing on the Asia-Pacific region. **China Quarterly of International Strategic Studies**, [S.L.], v. 1, n. 1, abr. 2015.

ZHAO, K.; GAO, X. Pursuing the Chinese Dream: institutional changes of chinese diplomacy under president Xi Jinping. **China Quarterly of International Strategic Studies**, [S.L.], v. 1, n. 1, abr. 2015.

## Anexo

Figura 1  
Corredores econômicos internacionais



Fonte: Deutsche Bank, 2019.