



One Belt One Road: uma iniciativa geopolítica e econômica da China

Por **Fabiana D'Atri** - Economista Coordenadora do Departamento de Pesquisas e Estudos Econômicos do Bradesco e Diretora de Economia do CEBC.

O amplo e ambicioso programa chinês conhecido como *One Belt One Road (OBOR)*¹ deve ser entendido como uma estratégia tanto geopolítica como econômica. É notável a expansão externa chinesa no período recente. Em especial, na gestão de Xi Jinping, a China vem ocupando espaço na agenda político-econômica mundial, ultrapassando os limites do comércio, já estabelecidos há mais tempo. Ao se contrapor à tendência protecionista recente dos EUA, ocupando lugar em diversas instâncias de organismos multilaterais e adquirindo várias empresas em escala global, o país vem consolidando seu papel. Com uma agenda de política externa bem mais ativa e assertiva, a China tem promovido alternativas aos mecanismos existentes, com a criação, por exemplo, de novos bancos de desenvolvimento. É nesse contexto que devemos entender o programa *One Belt One Road*, ideia lançada oficialmente pelo presidente chinês em 2015 e que, recentemente, vem ficando mais clara.

Não devemos deixar de contextualizar essa iniciativa frente à desaceleração estrutural pela qual passa a economia chinesa, com desafios importantes para a redução dos desequilíbrios que foram acentuados na saída da crise de 2008, com destaque para a alavancagem elevada e o excesso de capacidade instalada em diversos segmentos industriais, muitos deles ligados à infraestrutura. Nesse sentido, a estratégia de estabelecer rotas comerciais, investindo em projetos de infraestrutura ao redor do mundo, ocupa um papel econômico tão importante quanto a estratégia geopolítica.

A ideia do *One Belt One Road* – de reestabelecer rotas de comércio e promover o desenvolvimento de infraestrutura ao longo dessas rotas – foi lançada em setembro de 2013² e oficialmente anunciada pelo presidente Xi Jinping em 2015³. *Belt* se refere à antiga Rota da Seda terrestre, que liga a China à Ásia Central e à Europa. Ao total são 6 corredores principais: Ponte da nova Eurásia (do oeste da China para oeste

¹ Em chinês, *yi dai yi lu*. Em português, Cinturão e Rota.

² Em um discurso feito por Xi Jinping em uma universidade no Cazaquistão, mencionando a criação de um “Silk Road Economic Belt”. Vide: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzsysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml, consultado em 19 de junho de 2017

³ Referências oficiais do governo chinês podem ser encontradas nos seguintes endereços: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/> e <http://english.gov.cn/beltAndRoad/>, consultados em 19 de junho de 2017.

da Rússia), China-Mongólia- Rússia (do noroeste da China para o sudeste da Rússia), China-Ásia Central-Ásia Ocidental (do oeste da China para a Turquia), China-Península Indochina (do sudoeste da China para Singapura), Bangladesh-China-Índia-Myanmar (do sudoeste da China para a Índia), China-Paquistão (do oeste/sul da China para o Paquistão). E *Road* se refere à rota marítima, a nova rota da seda, da China através do Sudeste Asiático para o Oceano Índico, chegando ao Mediterrâneo. Recentemente, houve um maior detalhamento de 3 rotas⁴: China-Oceano Índico-África-Mediterrâneo, China-Oceania-Sul do Pacífico e China-Europa-Oceano Ártico. Com objetivos múltiplos, como o fortalecimento da diplomacia econômica, a abertura e promoção do comércio e a estratégia de desenvolvimento interno, há 68 países envolvidos até agora (não se restringindo aos limites geográficos dessas rotas) em 270 projetos concretos, que somam aproximadamente US\$ 900 bilhões.

Pais	Descrição do Projeto	Valor
Tailândia	Ferrovias (a ser construída pela CRCC)	US\$ 23 bilhões
Paquistão	Usina nuclear (a ser construída pela CNNC)	US\$ 9,6 bilhões
Guiné	Extração de alumínio (pela China Power Investments)	US\$ 6 bilhões
Uzbequistão e Quirguistão	Ferrovias (a ser construída pela CRBC)	US\$ 200 bilhões
Irã	Ferrovias (a ser construída pela NORINCO)	US\$ 7,8 bilhões
Rússia	Gasoduto (a ser construído pela CNPC)	US\$ 55 bilhões
Paquistão	Corredor (com rodovias, usinas geradoras de energia, fábricas, ferrovias)	US\$ 62 bilhões
Laos	Ferrovias (a ser construída pela China Railway)	US\$ 7,2 bilhões
Rússia	Porto em Zarubino (a ser construído pela China Railway)	US\$ 3 bilhões
Sri Lanka	Porto em Hambantota (a ser construído pela CCCC)	US\$ 800 milhões

Exemplos de projetos em andamento no escopo do *One Belt One Road*

Fonte: PWC, Dragonomics, imprensa, Bradesco

Para tanto, a China vem desenvolvendo uma nova estrutura de financiamento, com três destaques: o Silk Road Fund, o Novo Banco de Desenvolvimento e o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura, superando US\$ 250 bilhões em capital disponível. Segundo estatísticas do Ministério de Comércio Exterior da China, já foram assinados mais de 13 mil contratos de investimentos ligados ao OBOR desde 2015, totalizando US\$ 241 bilhões. Xi Jinping ainda afirmou recentemente que, entre 2014 e 2016, mais de US\$ 50 bilhões já foram aportados nos países que fazem parte da iniciativa. Em meados de maio deste ano, consolidando e tentando esclarecer esse projeto, o governo chinês organizou um fórum de 2 dias para celebrar vários acordos e fechar projetos. Ainda que seja muito difícil compilar todos os projetos em cursos e firmados até então, bem como chegar aos montantes de investimentos já fechados e que poderão ocorrer, esse evento consolidou essa nova fase diplomática de Xi Jinping, atraindo o interesse de diversos países.

Do ponto de vista geopolítico, os avanços desses últimos anos são evidentes, especialmente quando se consideram as iniciativas diplomáticas com os vizinhos e os projetos já existentes. Primeiramente, a China vem buscando atender suas necessidades estratégicas de fornecimento de suprimentos e

⁴ Mais detalhes podem ser encontrados no seguinte endereço: http://news.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm, consultado em 21 de junho de 2017.

estabelecendo acesso ao mar, do lado ocidental. De fato, o relativo vazio deixado pela Rússia na Ásia Central (Cazaquistão, Turquemenistão, Tajiquistão e Quirguistão) abriu espaço para diversos investimentos na região, com foco no setor de petróleo e gás. Empresas chinesas têm adquirido corporações desses países nos últimos anos e uma ampla rede de gasodutos e oleodutos – direcionando esses insumos para a China – já está em funcionamento. Ao mesmo tempo, a oferta de crédito local tem sido garantida através dos bancos chineses já estabelecidos e o desenvolvimento de infraestrutura vem avançando, principalmente nos segmentos de transporte e energia elétrica. Somado a isso, reforçando as relações com o Paquistão, destaca-se o projeto do corredor ligando Kashgar, na China, ao porto de Gwadar, no Paquistão (operado pela empresa chinesa China Overseas Port Holding Company). Com esse projeto de quase US\$ 20 bilhões – já em andamento – a China poderá acessar o Mar Árabe, ampliando suas oportunidades na região, tanto do ponto de vista econômico como político. Na Ásia Oriental, vários projetos de trens de alta velocidade já foram desenhados, ligando a China ao Laos e à Tailândia.

Além dessa evolução mais notável dos projetos de infraestrutura, não devemos deixar de contextualizar o estabelecimento dos novos mecanismos de financiamento, alternativos às estruturas hoje existentes, como Banco Mundial e Fundo Monetário Internacional. Ainda em fase embrionária, entendemos que o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura e o Novo Banco de Desenvolvimento (inicialmente concebido para ser o Banco dos BRICS) exercerão papel fundamental e complementar no suporte a projetos de infraestrutura não só na Ásia como em outras regiões. Por fim, o volume crescente de aquisições de empresas ao redor do mundo e os investimentos em *greenfield* que corporações chinesas têm realizado nesses últimos três anos consolidam esse novo posicionamento geopolítico, mais amplo e, portanto, não se restringindo às rotas terrestres e marítimas. De fato, no gráfico que segue, notamos a evolução dos investimentos feitos pela China já caracterizados dentro da iniciativa, que não estão acelerando. Ou seja, a iniciativa do OBOR é apenas mais um sinal dessa mudança da internacionalização chinesa.

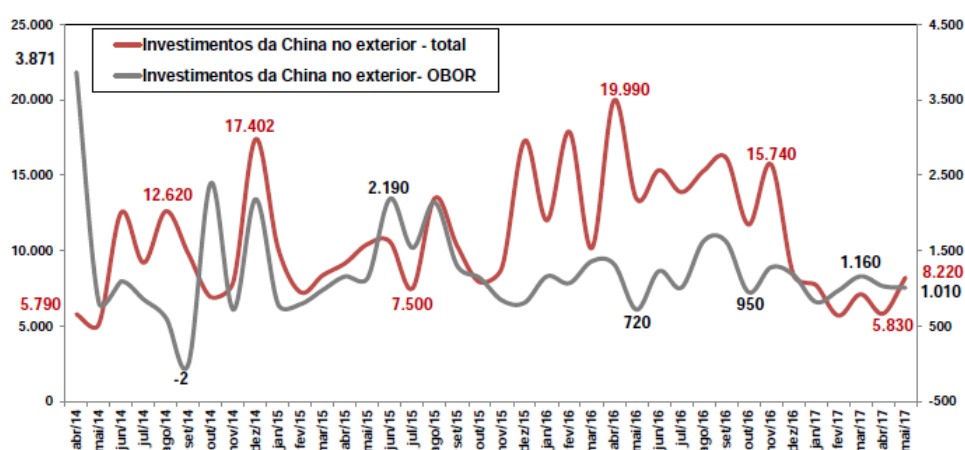


Gráfico 1 – Investimentos da China no exterior (não financeiros) – US\$ bilhões

Fonte: CEIC, Bradesco

Do ponto de vista econômico, o programa OBOR tem implicações muito claras. Ao estabelecer novas rotas de comércio e/ou ao consolidar as existentes, surgem oportunidades de criação de acordos bilaterais de comércio, aproveitando o relativo vazio deixado pelos EUA, que desistiu do TPP, e

consolidando a cadeia integrada de valor já existente na Ásia. Complementando a estratégia comercial, há também os investimentos chineses avançando na mesma direção, levando em conta que nos dois últimos anos as inversões chinesas no exterior superaram os investimentos recebidos pelo país de empresas estrangeiras. Vale contudo notar que nem 10% dos investimentos chineses recentes foram direcionados aos países do OBOR, uma vez que EUA, Europa e Hong Kong^s foram os principais destinos do capital da China. Ademais, os investimentos em infraestrutura em diversos países acabam amenizando o excesso de capacidade instalada, através da exportação de bens de capital e da “tecnologia” que a China desenvolveu nos últimos anos no segmento de infraestrutura, especialmente em ferrovias. Com essas rotas se abrindo para a região ocidental, nota-se importante desenvolvimento para o interior do país, com alocação de recursos e projetos para as províncias menos favorecidas economicamente, reduzindo os desequilíbrios regionais. Até agora, mais de 10 províncias já anunciaram projetos ligados ao OBOR, com destaque para Xinjiang and Fujian, buscando alinhamento com a estratégia de Pequim. Por fim, como apontado por muitos analistas, esses desenvolvimentos acabarão favorecendo a internacionalização da moeda chinesa no médio prazo.

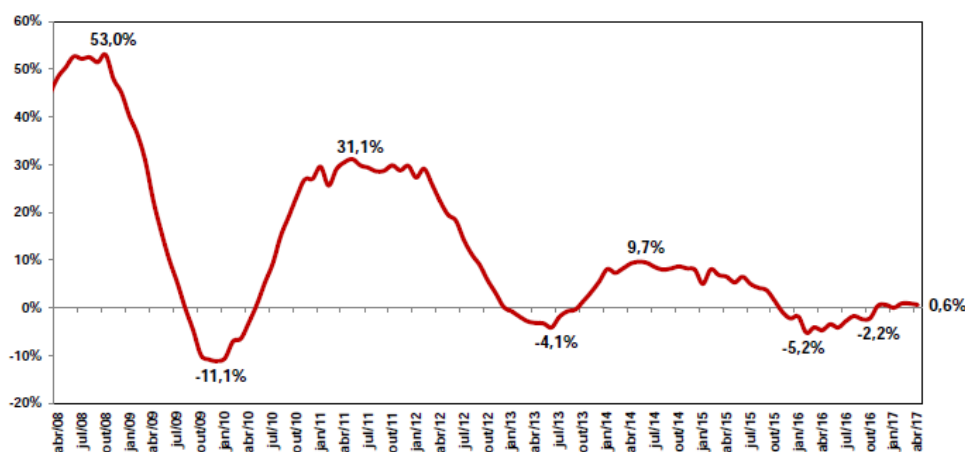


Gráfico 2 – China: exportações de máquinas e equipamentos – variação em 12 meses

Fonte: CEIC, Bradesco

Segundo estimativas do Banco Asiático de Desenvolvimento, os investimentos ligados ao OBOR podem chegar a US\$ 8,8 trilhões até 2030, o que implica US\$ 584 bilhões anuais nos próximos 15 anos. Esse projeto ambicioso, com avanços já visíveis, colherá frutos no médio prazo. As externalidades são positivas: (1) para a China, com destaque para o fortalecimento das relações comerciais e não comerciais, com o desenvolvimento de novas fontes de demanda para a indústria de bens de capital e de exportação de serviços ligados à infraestrutura, e o aumento da oferta de parcerias estratégicas de fornecimento de matérias-primas e (2) para os países participantes, uma vez que muitos terão acesso a investimentos em infraestrutura combinados com a oferta de recursos financeiros e tecnologia. Ou seja, os interesses da China poderão beneficiar os receptores desses investimentos.

Ainda assim, mesmo elevando a China para um status global diferenciado, entendemos que essa estratégia não deve ser vista como a saída para a desaceleração da economia, pensando no mercado exportador e na redução da capacidade ociosa. Por ora, o balanço dos projetos – considerando as expectativas existentes na época de seu lançamento – não é muito positiva. Diversos projetos ainda não

saíram do papel, por conta de riscos políticos de ambos os lados. Somado a isso, há resistências internas dos países receptores desses investimentos, ainda mais quando se leva em conta o direcionamento político dos países e as questões mais operacionais, como a migração de trabalhadores chineses para a realização desses projetos. Recentemente, inclusive, a Austrália oficialmente rejeitou receber aportes chineses ligados ao OBOR.

Parece prematura uma avaliação ampla e definitiva dessa iniciativa. Assim, há ainda muita discussão ligada ao retorno dos projetos, uma vez que as motivações políticas podem se sobrepor às econômicas. Devemos levar em conta a possibilidade de que esses projetos não saiam do papel, já que os desafios políticos e econômicos serão significativos, os quais, combinados aos conflitos e tensões em diversas regiões, poderão inviabilizar a estratégia chinesa. Na mesma direção, devemos acompanhar como avançarão as questões de governança dos projetos e dos bancos de desenvolvimento. Por outro lado, podemos pensar que o cenário mais factível será o que estamos vendo até agora: com iniciativas bilaterais, ou mais focadas em alguma agenda (de comércio ou investimento), a depender do interesse da China e das demais partes envolvidas, pensando do ponto de vista do Estado e as empresas que poderão ser beneficiadas.

De todo modo, devemos reconhecer que a China vem estabelecendo um papel importante no novo balanço de poder global e, gradual e silenciosamente, tentando se alavancar politicamente. Poderemos também, no médio prazo, estar diante de uma nova reconfiguração do comércio mundial, com novas fontes de financiamento não privadas, mas sob gestão de diversos países. Diante disso, para o Brasil, mesmo que não façamos parte do OBOR pelas questões geográficas, as perspectivas de ampliação da relação com a China seguem muito favoráveis e não podemos perder essa oportunidade – dentre outras – de retomar uma agenda de abertura econômica. É ainda possível estabelecermos paralelos com essa estratégia da China, à medida que os mais importantes recentes aportes chineses no País têm se concentrado no segmento de infraestrutura – especialmente energia elétrica – e no suprimento de alimentos.