



DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS
MESTRADO EM RELAÇÕES INTERNACIONAIS
ESPECIALIDADE EM POLÍTICA INTERNACIONAL CONTEMPORÂNEA
UNIVERSIDADE AUTÓNOMA DE LISBOA
“LUÍS DE CAMÕES”

PRESENÇA CHINESA NO MAR DO SUL DA CHINA NO CONTEXTO
DA INICIATIVA FAIXA E ROTA (2013-2021): ESTRATÉGIA E
IMPACTOS REGIONAIS

Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Relações Internacionais

Autor: Paulo Victor Basílio Jeronymo

Orientador: Professor Doutor Daniel Augusto de Oliveira Cardoso

Número do candidato: 30009065

Janeiro de 2024

Lisboa

DEDICATÓRIA

Ao meu pai, que continua vivo em minhas memórias e coração.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao Professor Daniel Cardoso por ter orientado esta dissertação, bem como todo seu apoio ao longo do ano para que a realização desta fosse bem-sucedida.

Também, agradeço à minha mãe por sempre acreditar em mim, e por todo amor e carinho ao longo desse percurso.

Por último, agradeço ao meu irmão Pedro e meus amigos, em especial o Augusto, por toda motivação e apoio.

“Um momento de paciência pode evitar um grande desastre; um momento de impaciência pode arruinar toda uma vida.”

Provérbio Chinês

RESUMO

A presença chinesa no Mar do Sul da China (MSC) e o uso de instrumentos econômicos pela China nos países do Sudeste Asiático com reivindicações nesta sub-região são questões que continuam presentes nos debates do meio acadêmico e da mídia *mainstream*. Com foco no uso de instrumentos econômicos pela China, esta dissertação investiga como a estratégia geoeconômica chinesa direcionada a expansão de sua presença na sub-região do MSC sob o quadro da Iniciativa Faixa e Rota (IFR) influencia as dinâmicas econômicas dos países do Sudeste Asiático reivindicantes no MSC e suas dinâmicas econômicas com a China. Para que essa análise seja possível, a dissertação também busca compreender como é operacionalizada esta estratégia geoeconômica na região do Sudeste Asiático. Isso é feito através das lentes da teoria geoeconômica, num cenário de globalização no qual as questões econômicas e securitárias passam a se confundir. Nesse quadro, como será demonstrado a IFR aparentemente se mostra como uma continuação da estratégia geoeconômica chinesa e das relações econômicas entre a China e o Sudeste Asiático nas últimas décadas. Expondo dessa forma o caráter paciente e pragmático da estratégia nacional chinesa, em que objetivos são colocados ao longo-prazo. Assim, a influência geoeconômica chinesa exercida na região do Sudeste Asiático ainda se mostra limitada. Nesse sentido, haveria a busca por uma crescente dependência econômica dos países do Sudeste Asiático para com a China, utilizando de instrumentos como a IFR e o Banco Asiático de Desenvolvimento em Infraestrutura, possibilitando a eventual criação de ordem regional com a China em seu centro e aumentando seu poder de manobra no MSC. Logo, esses instrumentos se mostram essenciais para a concretização dos objetivos nacionais da China, uma vez que a ascensão chinesa e seu poder partem do elemento econômico. Fazendo a manutenção do crescimento econômico do país seja fundamental para sustentar estes objetivos. Ademais, como é exibido a busca à longo prazo de seus objetivos tem lógica na conjuntura atual, na qual os Estados Unidos da América ainda é considerado o poder hegemônico no meio internacional. Nesse âmbito, a China procura não se utilizar do uso da força para a conquista dos territórios e águas do MSC atualmente, conflitos em grande escala podem pôr ao fim os objetivos nacionais chineses que são dependentes da economia. Assim, o país foca na manutenção de suas reivindicações no MSC e simultaneamente se fortalece economicamente e militarmente.

Palavras-chave: China, Geoeconomia, Mar do Sul da China, Sudeste Asiático.

ABSTRACT

The Chinese presence in the South China Sea (SCS) and China's use of economic instruments in the Southeast Asia countries with claims in this sub-region are ongoing topics of discussion in academic circles and the mainstream media. Focusing on China's use of economic instruments, this dissertation investigates how the Chinese geoeconomic strategy directed at expanding its presence in the SCS sub-region under the framework of the Belt and Road Initiative (BRI) influences the dynamics of the Southeast Asia countries with claims in the SCS and their economic dynamics with China. For this analysis to be possible, the dissertation also tries to comprehend how this geoeconomic strategy is operated in the Southeast Asia region. This is accomplished through the lens of geoeconomic theory in a globalized scenario where economic and security issues become entangled. In this context, as will be demonstrated, the BRI appears to be an extension of Chinese geoeconomic strategy and the economic relations between China and Southeast Asia in the last decades. Exposing the patient and pragmatic character of the Chinese national strategy, in which objectives are set over the long term. Accordingly, the Chinese geoeconomic influence in the Southeast Asian region is still limited. In this sense, there would be a search for increasing economic dependence of Southeast Asian countries on China, using instruments such as the BRI and the Asian Infrastructure Development Bank, enabling the eventual creation of a regional order with China at the center and at the same time increasing its maneuvering power in the SCS. Therefore, these instruments prove essential for realizing China's national objectives, as Chinese ascent and power stem from the economic element. Sustaining the country's economic growth becomes crucial in supporting these goals. Moreover, as shown, the long-term pursuit of its objectives makes sense in the current conjuncture, in which the United States of America is still considered the hegemonic power in the international stage. In this context, China seeks not to engage in the use of force to conquer the territories and waters of the SCS, large-scale conflicts can put an end to Chinese national objectives which are dependent on the economy. Thus, China focuses on maintaining its claims in the SCS while simultaneously strengthening itself economically and militarily.

Keywords: China, Geoeconomics, Southeast Asia, South China Sea.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	11
1. ENQUADRAMENTO TEÓRICO.....	14
1.1 Realismo	14
1.2 Geoeconomia: conceito.....	18
2. ESTRATÉGIA REGIONAL CHINESA NO MAR DO SUL DA CHINA	25
2.1 Mar do Sul da China: contexto e importância como espaço estratégico no Sudeste Asiático	25
2.1.1 Contexto histórico, principais incidentes e reivindicações.....	25
2.1.2 Mar do Sul da China como espaço geográfico e estratégico.....	34
2.2 A estratégia geoeconômica chinesa no Mar do Sul da China	45
2.2.1 Estratégia e política regional chinesa	45
2.2.2 Iniciativa Faixa e Rota: com destaque a Nova Rota da Seda Marítima.....	62
2.2.2.1 Definição	62
2.2.2.2 Importância e operacionalização	66
2.2.2.3 O papel das instituições econômicas: com destaque ao Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura.....	72
3. A INFLUÊNCIA E IMPACTOS GEOECONÔMICOS DA INICIATIVA FAIXA E ROTA NO SUDESTE ASIÁTICO	77
3.1 Sudeste Asiático enquanto espaço de interações econômicas regionais: dinâmicas e evolução	77
3.2 Evolução das dinâmicas econômicas entre o Sudeste Asiático e a China, e a influência da Iniciativa Faixa e Rota	88
CONCLUSÃO	106
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	111
ANEXOS	124

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa da “Linha de Nove Traços”	28
Figura 2: Reivindicações no Mar do Sul da China.....	32
Figura 3: Estreitos e principais arquipélagos do Mar do Sul da China	35
Figura 4: Produção e consumo de petróleo e outros líquidos pela China entre 2000-2021	39
Figura 5: Produção e consumo de gás natural pela China entre 2011-2021	40
Figura 6: Comércio do Mar do Sul da China em comparação com o comércio global	42
Figura 7: Elementos geográficos ocupados no Mar do Sul da China	47
Figura 8: Blocos de exploração de gás e petróleo no Mar do Sul da China.....	60
Figura 9: Área de pesca compartilhada da China e do Vietnã no Golfo de Tonkin.....	61
Figura 10: Iniciativa Faixa e Rota	63
Figura 11: Projetos IFR desde Janeiro de 2021 até Março de 2022.....	65
Figura 12: Evolução das exportações de bens da ASEAN, por tipo de produto (%).....	80
Figura 13: Tarifas médias e número de barreiras não tarifárias na ASEAN.....	84
Figura 14: Estoques de IDE de economias selecionadas do Sudeste Asiático em milhões de dólares	85
Figura 15: ASEAN, participação nas CVG entre 2000-2018 em bilhões de dólares.....	86
Figura 16: Evolução no Comércio Total entre China-Sudeste Asiático/ASEAN (em bilhões de dólares).....	91
Figura 17: Fluxos de financiamento para o desenvolvimento da China para o Sudeste Asiático (em bilhões de dólares)	93
Figura 18: China – ASEAN — Participação nas exportações, participação nas importações e participação comercial total, 1990–2019	98
Figura 19: Repercussões médias para a ASEAN de um choque de produção local de 1% para parceiros da cadeia de valor global	102

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Classificação de países do Banco Mundial em 2023	87
Tabela 2: Participação Comercial – Ásia e o Pacífico, 2021 (% do total do comercio)	98
Tabela 3: Participação da China no total de IDE interno do mundo, dos países em desenvolvimento e da ASEAN (%).....	100
Tabela 4: Exemplos de projetos de investimentos chineses no Sudeste Asiático antes da IFR	103

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AEC - *ASEAN Economic Community*

AFTA - *ASEAN Free Trade Area*

AIIB - *Asian Infrastructure Investment Bank* (Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura)

ASEAN - *Association of Southeast Asian Nations* (Associação de Nações do Sudeste Asiático)

ACFTA - *ASEAN–China Free Trade Area*

CNOOC - *Chinese Nacional Offshore Oil Company*

CVG – Cadeia de Valor Global

EIA - *U.S. Energy Information Administration*

EUA - Estados Unidos da América

FAO - *Food and Agriculture Organization of the United Nations*

FMI - Fundo Monetário Internacional

IDE - Investimento Direto Estrangeiro

IFR – Iniciativa Faixa e Rota

IPFP - *Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity*

MSC – Mar do Sul da China

NRS - Nova Rota da Seda

NRSM - Nova Roda da Seda Marítima

OTAN - Organização do Tratado do Atlântico Norte

PCC - Partido Comunista da China

PIB – Produto Interno Bruto

RCEP - *Regional Comprehensive Economic Partnership*

RI – Relações Internacionais

RPC - República Popular da China

UNCLOS - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

USGS - *U.S. Geological Survey*

ZEE - Zona Econômica Especial

INTRODUÇÃO

O tema desta dissertação foi escolhido pelo desejo de continuar a investigação desenvolvida na monografia de graduação, na qual desenvolveu-se um interesse e atração pela temática. E reconheceu-se o potencial de expandir a investigação sobre a estratégia chinesa de expansão no Mar do Sul da China (MSC). Mais relevante, há a importância da China como potência ascendente no sistema internacional, colocando em causa a ordem mundial no qual os Estados Unidos da América são reconhecidos como a potência hegemônica. Sendo que a China aparentemente demonstra a pretensão de romper com os princípios da ordem liberal e o domínio das superpotências, e promover uma "comunidade de destino comum a humanidade" de maneira pacífica. Mas, mesmo com este discurso a China aparenta não renunciar as suas potencialidades para atingir seus objetivos e reerguer o país após seu passado e o século de humilhação nacional. E o MSC se mostra um importante elemento a ser conquistado para o país atingir seus objetivos nacionais. Sendo que, esta ressurgência chinesa tem base econômica e comercial, e isso é demonstrado pela China a partir das iniciativas Faixa e Rota e Banco Asiático de Desenvolvimento em Infraestrutura, sendo a primeira considerada um expoente do crescente poder econômico chinês. E ambas aparentam se mostrar de grande importância para a expansão chinesa no MSC. Para além disso, essa sub-região é atualmente um dos principais focos de tensão geopolítica global, e os eventos relativos à expansão chinesa no MSC continuam a se desenvolver.

Assim, esta dissertação busca compreender como a estratégia geoeconômica chinesa no Sudeste Asiático, no contexto da Iniciativa Faixa e Rota, influencia as dinâmicas econômicas dos países da região com reclamações no Mar do Sul da China e suas dinâmicas econômicas com a China. Argumenta-se que a estratégia chinesa na região visa atingir políticos (maior influência e atenuação de disputas territoriais) por via de instrumentos econômicos. Para isso, também se faz necessário a exposição da operacionalização desta estratégia, e da política externa chinesa frente aos países contestantes no MSC. Uma vez que, há uma natureza dialética entre economia e política, sendo necessário analisar certas facetas da política externa chinesa. Mais especificamente, investiga-se o motivo da preferência chinesa ao uso de instrumentos econômicos de *statecraft* para atingir seus objetivos estratégicos no Sudeste Asiático e no MSC. Para além de demonstrar qual o papel do multilateralismo e instituições multilaterais, em especial a Iniciativa Faixa e Rota e o Banco Asiático de Desenvolvimento em Infraestrutura, na estratégia chinesa. Além do mais, busca-se identificar o atual *status* da estratégia geoeconômica chinesa no Sudeste Asiático.

Neste âmbito, a delimitação espacial se trata da região do Sudeste Asiático. Quanto a delimitação temporal, essa se dá de 2013, momento em que o líder chinês Xi Jinping propõe a Iniciativa Faixa e Rota, a 2021. Se fazendo necessário a exposição de certos contextos históricos para melhor compreensão dos temas a serem abordados.

Assim, esta dissertação encontra-se estruturalmente dividida em três capítulos principais, nos quais encontram-se subcapítulos de forma a suplementá-los. O primeiro capítulo, “1. Enquadramento Teórico”, está dividido em dois subcapítulos, o primeiro a abordar a teoria realista e o segundo a teoria geoeconômica, essa que será a lente sob a qual a análise decorrerá. Se faz importante a exposição do realismo visto que, como será abordado, a geoeconomia deriva desse. O segundo capítulo, “2. Estratégia Regional Chinesa no Mar do Sul da China”, divide-se em dois subcapítulos, que por sua vez estão divididos em mais subcapítulos. De início há a contextualização histórica, apresentando as principais disputas, e reivindicações territoriais da China e dos países do Sudeste Asiático na sub-região do MSC. Depois, expõe-se a importância dessa sub-região como uma área estratégica para a China, não apenas em questão de recursos naturais, mas também na questão securitária. A sub-região parece se demonstrar importante para a concretização da Iniciativa Faixa e Rota, assim como essa demonstra-se importante para a China aumentar sua presença no MSC. Ao mesmo tempo, ambas aparentam se demonstrar igualmente importantes para a concretização dos interesses nacionais chineses. A seguir, no segundo grande subcapítulo, expõe a operacionalização da estratégia chinesa voltada ao Sudeste Asiático, demonstrando os vários elementos geoeconômicos presentes. E apresentando como esta estratégia se sustenta através do comércio, investimento, acordos bilaterais e multilaterais, instituições multilaterais e pela diplomacia. Também, exhibe a conexão desta com a política regional chinesa. Depois, no próximo subcapítulo, exhibe-se o papel desempenhado pela Iniciativa Faixa e Rota, em especial a Nova Rota da Seda Marítima, e pelo Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura nesta estratégia.

O terceiro capítulo, “3. A Influência e Impactos Econômicos da Iniciativa Faixa e Rota no Sudeste Asiático”, está dividido em dois subcapítulos. O primeiro a tratar das dinâmicas econômicas presentes no Sudeste Asiático, para isso também se faz necessário expor a evolução destas dinâmicas para se compreender a conjuntura atual. Este capítulo é relevante para depois ser possível compreender a influência chinesa nas relações econômicas do Sudeste Asiático. Por sua vez, o segundo subcapítulo aborda o papel da China na construção das atuais dinâmicas econômicas no Sudeste Asiático, a exposição econômica dos países do Sudeste Asiático à China e os impactos do *statecraft* econômico chinês, com relevância a Iniciativa Faixa e Rota, nestas

dinâmicas. Assim, compreendendo o atual estado da estratégia geoeconômica chinesa na região. Por último, apresentam-se as conclusões do estudo realizado.

A presente investigação é feita através da metodologia dedutiva, seguindo um modelo descritivo-analítico. Através de pesquisa bibliográfica, se utilizando de fontes primárias e secundárias, e promovendo a exposição documental de documentos oficiais de instituições, organizações internacionais e governamentais.

A dissertação visa contribuir teórica e empiricamente para os estudos da estratégia regional da China. Fá-lo propondo, por um lado, a geoeconomia como quadro conceptual para analisar esta estratégia e, por outro lado, examinando com detalhe, com base em fontes primárias, as várias formas como as autoridades chinesas operacionalizam essa estratégia econômica regional e as consequências da mesma.

1. ENQUADRAMENTO TEÓRICO

1.1 Realismo

Primeiro, se faz necessário um resumo da teoria realista das Relações Internacionais (RI), uma vez que, como poderá ser observado na parte 1.2 deste capítulo, a geoeconomia advém da escola teórica realista das RI. Sendo que foi escolhido a geoeconomia como ferramenta de análise para esta dissertação.

De maneira geral a teoria realista das RI, apesar das diferentes linhas de pensamento, apresentam características comuns. Nesse sentido, é possível dizer que para o realismo a política internacional se encontra num estado anárquico, uma vez que não há um governo internacional. Assim, os Estados são entendidos como os principais atores do sistema internacional, já que são eles os detentores do poder, sendo esse desigual entre as partes, que apresentam diferentes capacidades entre si. Isso gera um ambiente com a possibilidade de ameaça constante, devido a possibilidade do uso da força por outros atores, uma vez que o objetivo fundamental dos Estados é a sua própria sobrevivência, ou seja, sua segurança e independência territorial (Mendes, 2019, p. 96).

O realismo em sua visão clássica nas RI tem como grande contribuidor Hans J. Morgenthau. Para esse, a escola realista através de sua visão racional acredita que as forças intrínsecas à natureza humana são a causa para o mundo imperfeito em que vivemos. Nesse quadro, Morgenthau desenvolve princípios do realismo político (Morgenthau, 2021, pp. 47-48). Porém, para Kenneth N. Waltz, essa abordagem de Morgenthau acaba por não solucionar totalmente o quadro da Política Externa e a problemática da concepção de uma teoria política internacional, uma vez que Morgenthau teria se restringido às partes. Nesse âmbito, Waltz reexamina a teoria realista clássica sobre a perspectiva de um sistema. Criando uma teoria que trata de regularidades verificáveis e as interações entre elas, de maneira a elaborar uma teoria simples do estilo *problem-solving*. Assim, busca-se definir de forma mais apurada as estruturas de forma a existir menos variáveis, já que um grande número dessas faz com que a explicação perca nitidez, e a descrição pega o lugar da acuidade teórica, como ocorreria em Morgenthau. Logo, Waltz não tem como objetivo englobar diversas realidades ao mesmo tempo, assim como não faz uma teoria do Estado ou de Política Externa (Lobo-Fernandes, 2018, p. 112; Waltz, 1988, p. 615).

Assim, Waltz faz-se compreender a política internacional por meio de uma teoria de sistema. Nesse âmbito, um sistema é formado por uma estrutura e por unidades que se interagem entre si, sendo que, ao definir essa estrutura é preciso abstrair as características, o

comportamento e a interação das unidades. Ao mesmo tempo que é necessário dar foco a como as unidades se encontram face umas às outras, ou em outras palavras, em qual posição elas se encontram relativamente umas às outras. Esse posicionamento das unidades é uma propriedade do sistema (Waltz, 2021a, p. 225; Waltz, 1988, pp. 615-616). Nesse âmbito, uma estrutura se define através da disposição das unidades e pelo princípio dessa disposição, uma mudança na disposição das unidades pode mudar a estrutura. Desta forma, a teoria de Waltz por dar ênfase a como as estruturas afetam ações e resultados, acaba por desacreditar na ideia de que o simples anseio humano pelo poder seria causa suficiente para a guerra (Waltz, 2021a, p. 225; Waltz, 1988, p. 617).

Por sua vez, realismo político de Morgenthau pode ser descrito através de seis princípios. O primeiro refere-se à existência de leis objetivas que enraízam na natureza humana, as quais governam tanto a política, quanto a sociedade (Morgenthau, 2021, pp. 48-49). O segundo princípio, trata-se do conceito de interesse definido em termos de poder, esse conceito estabelece a esfera de ação e conhecimento político como autônoma em relação a outras. Nesse contexto, os motivos morais não têm peso na teoria política, apenas na ética, isso porque, esses motivos não são indicativos de sucesso. Mais ainda, deve-se separar as simpatias políticas e filosóficas do homem de Estado das políticas externas, essas devem ir de acordo com o interesse nacional (Morgenthau, 2021, pp. 49-54). Já o terceiro princípio se diz respeito ao poder e ao interesse. Ambos fazem parte da essência política e dependem do meio político e cultural quanto ao seu modo de uso e substância (Morgenthau, 2021, pp. 54-56).

Depois, o quarto princípio trata da moral na ação política, o realismo acredita que os princípios morais universais para serem aplicados nas ações políticas precisam levar em consideração as circunstâncias do espaço e tempo. Nesse sentido, o interesse e a sobrevivência nacional são os principais objetivos e não devem ser interferidos pela reprovação moral de ações políticas para salvaguardar esses objetivos (Morgenthau, 2021, pp. 56-57). O quinto princípio expressa-se pela recusa do realismo político em reconhecer as aspirações morais de um Estado com as leis morais que regem o universo. Assim, o interesse definido como poder deve assegurar os objetivos estatais e evitar que ações sejam guiadas exclusivamente por princípios morais e religiosos (Morgenthau, 2021, pp. 57-58). Por fim, o sexto princípio afirma a autonomia da esfera política e a defende para que não ocorra subversão por outras formas de pensamento (Morgenthau, 2021, pp. 58-61). Logo, podemos dizer que Morgenthau dá importância em separar o real/factual de aspirações moralistas ou preferências ideológicas. Também, que Morgenthau desenvolve uma teoria sustentada em princípios lógicos e objetivos,

ou seja, as regras que governam as relações internacionais não se identificam com as aspirações e escolhas morais internas de um país.

Diferente disso, Waltz acaba por reestruturar o plano teórico de acordo com as condições pertencentes ao nível do sistema internacional, também conhecido como terceiro nível de análise ou terceira imagem teórica (Lobo-Fernandes, 2018, p. 112). O primeiro nível trata-se do indivíduo, ou seja, a natureza humana e o comportamento humano, o segundo trata-se do Estado-nação, da natureza dos Estados ou de sua organização interna. O autor conclui, em seu livro *Man, the State and War* de 1959, que as causas da guerra entre Estados não podem ser explicadas através da psicologia, sendo necessário ter uma análise política de acordo com o segundo nível de análise. Também, conclui que é necessária uma análise da terceira imagem, o sistema internacional, para compreender as origens da guerra, que aparentam ser inevitáveis devido à natureza deste ambiente (Corrêa, 2016, p. 42; Sastrowijoto, 2020, p. 12).

Assim, quanto a estrutura política internacional, essa não possui uma hierarquia, trata-se de uma ordem horizontal. Já que, formalmente, as unidades são iguais entre si no sentido de todas serem unidades politicamente autônomas ou soberanas. Assim, o sistema internacional é descentralizado e anárquico, no sentido de não existir um governo ou de não existir uma autoridade sistêmica acima dos Estados. Os atores supranacionais não podem ser considerados essas autoridades, apenas são a expressão de sua particular capacidade. Assim, o ordenamento da política internacional na realidade é definido pela falta de ordem e organização, ou seja, a anarquia da política internacional (Waltz, 2021a, p. 228). Semelhante a Morgenthau, uma vez que para esse os Estados, entendidos como soberanias westfalianas, são os atores de maior importância no estudo das relações internacionais, sendo isso uma das premissas do sistema internacional para Morgenthau (Lobo-Fernandes, 2018, p. 110).

Logo, a estrutura internacional para Waltz é anárquica e o sistema político internacional é construído pela coação dos Estados, centrados em si próprios. Assim, as estruturas internacionais formam-se por meio da coexistência dos Estados. Nesse cenário, a vida, morte ou prosperidade dos Estados depende apenas dos esforços dos próprios, assim pode-se dizer que o sistema político internacional é construído e preservado em função da lógica da autoajuda das unidades. Isso porque, um dos pressupostos de Waltz é de que os Estados apresentam como objetivo fundamental a garantia de sua sobrevivência. Afinal, mesmo que os Estados tenham uma grande variedade de objetivos, esses só podem ser alcançados se o Estado estiver “vivo” (Waltz, 2021a, p. 231). Nesse cenário, os Estados encontram-se num ambiente em que há constantemente a possibilidade de outro Estado utilizar-se da força. Assim, se faz necessário que os demais estejam sempre preparados para se utilizar do uso da força. Nessa lógica, o

sistema internacional encontra-se num estado de guerra, no sentido de sempre haver a possibilidade de um conflito e não no sentido da guerra ser algo constante (Waltz, 2021b, pp. 240-242). Similar, Morgenthau expõe como outra premissa do sistema internacional a possibilidade das relações internacionais serem definidas como a luta pelo poder e pela paz, ou “paz armada”. Assim, mesmo em tempos de paz os Estados mantêm recursos bélicos substanciais e exércitos permanentes (Lobo-Fernandes, 2018, p. 110).

Quanto à função das unidades do sistema internacional, segundo Waltz, diferente do ambiente interno dos Estados, não há diferenciação formal das funções desempenhadas pelas unidades. Afinal, como já explicitado, as partes são iguais entre si. Nessa lógica, as estruturas internacionais apenas se modificam de acordo com as mudanças no princípio ordenador, que neste caso é anarquia internacional, e pela variação de capacidade das partes. Sendo essa variação o aspecto mais importante, visto que a anarquia internacional não aparenta que irá acabar e os Estados são os principais atores do sistema internacional, e são eles que criam as estruturas do meio internacional através de suas interações (Waltz, 2021a, pp. 232, 235-236). Morgenthau também reconhece em uma de suas premissas do sistema internacional a existência de uma clara diferença entre a política internacional e o plano interno (Lobo-Fernandes, 2018, p. 110).

Neste contexto, os Estados não se diferenciam pela função, mas sim pela sua capacidade de desempenhar tarefas. Então, as unidades do meio internacional se diferenciam pela maior ou menor capacidade para lidar com tarefas semelhantes. Seguindo essa lógica, os sistemas políticos internacionais se diferenciam de acordo com a capacidade dos Estados, em específico em função do número de grandes potências, que são Estados detentores de um maior poder relativo aos outros. O poder relativo dos Estados refere-se à capacidade combinada de uma unidade no âmbito da sua distribuição de poder no sistema internacional. Assim, em um sistema internacional em que há três, ou mais, grandes potências que se agruparam em duas alianças, este é classificado como um sistema multipolar. Já no cenário em que a terceira potência não tem capacidade de desafiar as duas principais, trata-se de um sistema bipolar (Waltz, 2021a, pp. 236-238).

Dentro dessa lógica, Waltz também desenvolve o conceito de balança de poder. Nesse, o poder para os Estados é um meio útil e não um fim. Ou seja, o objetivo da segurança se sobressai sobre o objetivo da maximização do poder. Nesse sentido, os Estados teriam preferência em manter o equilíbrio de poder, assim tendem a se associar com o grupo não hegemônico para reequilibrar a balança, ao invés de se associar com os Estados mais fortes (Lobo-Fernandes, 2018, pp. 111, 113; Waltz, 1988, p. 616). O realismo defensivo crê que é

estrategicamente irracional o aumento constante de poder na procura da hegemonia, já que fará com que outros Estados busquem o balanceamento do poder. O que gera sobre expansão do poder e a seguir seu declínio (Mendes, 2019, p. 98). Assim, na teoria de balanço de poder de Waltz, a igualdade de poder gera estabilidade. Morgenthau também aponta para necessidade de assegurar algum equilíbrio de poder e do respeito a interesses vitais das potências, de forma a promover a manutenção da paz internacional (Lobo-Fernandes, 2018, p. 111).

Ademais, os Estados, similares em suas funcionalidades e diferentes em suas capacidades, geram uma divisão do trabalho, mas essa é pequena se comparada com a esfera interna, já que a cooperação dos Estados é limitada de duas formas pela estrutura política internacional. A primeira, trata-se da insegurança dos Estados quanto a divisão de ganhos potenciais poderem favorecer mais os outros do que a ele próprio. A segunda, trata-se da insegurança frente à possibilidade de se tornar dependente a outros Estados devido à cooperação e trocas de bens e serviços. Logo, há uma condição de insegurança por parte dos Estados para formar cooperações (Waltz, 2021b, pp. 243-244). Afinal, neste sistema de autoajuda os Estados gastam recursos de forma a assegurar os meios de proteção contra outros Estados, e controlar seu nível de dependência frente a outros. Logo, as unidades no meio internacional não se colocam em posições de dependência por vontade própria (Waltz, 2021b, pp. 243-245). Nesse sentido, Waltz (2021, p. 243) conclui que, “num sistema de autoajuda, as questões de segurança subordinam o ganho econômico ao interesse político”.

1.2 Geoeconomia: conceito

O termo geoeconomia é utilizado pela primeira vez por Edward N. Luttwak em um artigo publicado para revista *The National Interest* em 1990. Sendo influenciada pelo contexto de sua época, o final da Guerra Fria, em que a possibilidade de conflito armado direto se torna implausível devido a proliferação de armamentos nucleares e por conta das crescentes relações de dependência e vulnerabilidades assimétricas comerciais entre Estados (Blackwill & Harris, 2016a, p. 26).

Nessa visão, de acordo com Luttwak, os Estados e blocos de Estados são reconhecidos como os principais atores no ambiente internacional, com capacidade de extrair receitas e regular atividades econômicas e outras para diversos fins. Dessa forma, os Estados aqui definidos como entidades espacialmente territoriais, não têm a capacidade de se guiar por uma lógica comercial que ignora suas fronteiras. Assim, os Estados seguiriam a lógica do conflito, já que buscam acumular o máximo de receitas que seus códigos fiscais prescrevem, mesmo que

em detrimento de outros Estados. Também, os Estados buscam potencializar resultados dentro de suas fronteiras, mesmo que isso se traduza em piores resultados para outros. Nesse contexto, a regulamentação econômica pode ser entendida como um instrumento de *statecraft*¹ assim como as forças militares. Ademais, os Estados ou blocos de Estados preferem pagar benefícios e oferecer serviços, assim como desenvolver estruturas de forma a ser domesticamente ideal e competitivamente configuradas. Mais ainda, os Estados procuram maximizar os benefícios das inovações tecnológicas dentro de suas próprias fronteiras. Assim, segundo Luttwak, não haveria a substituição completa da Política Mundial pelo Comércio Global, mas sim uma transformação de parte da ação estatal que se utiliza da lógica do conflito misturada com os métodos do comércio (Luttwak, 1990, pp. 18-19).

Afinal, segundo Luttwak, a importância das ameaças e alianças militares estava em decadência, uma vez que, com o declínio da Guerra Fria, a importância militar estaria a diminuir nos assuntos mundiais. E, ao mesmo tempo, as prioridades e modalidades geoeconômicas estariam a se tornar dominantes no âmbito da ação estatal, devido aos novos métodos de comércio. Nesse contexto, os Estados atuarão “geoeconômicamente” por se tratarem de entidades espacialmente definidas e estruturadas para ultrapassar umas às outras no ambiente internacional (Luttwak, 1990, pp. 17, 19). Assim, pode-se observar que a geoeconomia originasse em concordância com a tradição realista das Relações Internacionais, já que há a ideia de uma competição por poder relativo que acaba por moldar as atitudes de um Estado, além de colocar os Estados como atores principais num cenário internacional anárquico.

Logo, a visão de geoeconomia promovida por Luttwak, a qual acaba por dominar esse campo de estudo pelos próximos anos, através de autores que apresentam como base o artigo seminal de Luttwak, o qual tem foco a ideia de que há a continuação da competição estatal por meios econômicos. Mas, o conceito de geoeconomia atual vai além dessa ideia. Sendo também influenciado pelo contexto de sua época, uma nova geração de autores, como Blackwill e Harris, Jim O'Neill, Zhao Minghao, Sanjaya Baru e Alan Wheatley, conceptualizam a geoeconomia em um contexto de mudanças na balança de poder. Nesse sentido, há a crise financeira de 2008 e a crise na zona do Euro, as quais tiveram impactos no poder econômico e no papel da política internacional para os Estados Unidos e os grandes poderes europeus (Scholvin & Wigell, 2018, p. 51).

¹ Aqui, é entendido como a aplicação do poder estatal, principalmente através de instrumentos militares e econômicos, direcionado a outros Estados e pessoas, de maneira a servir aos propósitos da política externa.

Nesse contexto, a nova perspectiva geoeconômica descreve o aumento de ambas a securitização da política econômica e “economização²” da política estratégica. Ou seja, as dimensões geoeconômicas e militares de *statecraft* reforçam-se mutuamente (Babic, 2023, pp. 206-207; Scholvin & Wigell, 2018, p. 23). Esse fenômeno decorre do fato da globalização criar oportunidades e relações econômicas transfronteiriças, que podem ser utilizadas de maneira coercitiva ou exploratória por Estados. Um exemplo de como certos Estados se utilizam dessas novas oportunidades é a ocorrência do capital estatal transnacional. Os Estados reconhecidos como proprietários podem se utilizar de oportunidades de investimento na economia global de forma a criar “*ownership ties*” ao redor do globo, tornando-se assim proprietários globais em larga escala (Babic, 2023, pp. 206-207). Frente a este cenário, pode-se dizer que no final dos anos 2000, apesar da estrutura política internacional ter-se mantido majoritariamente unipolar, com os Estados Unidos como Estado hegemônico, uma estrutura de poder econômico multipolar tem tomado forma através do crescimento das inovações, investimentos, produção, comércio e informação. Isso fica evidente com a internacionalização de moedas, fundos monetários soberanos, cooperação sul-sul, novos blocos econômicos (BRICS), bancos de desenvolvimento (Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura) e a Iniciativa Faixa e Rota da China. Nesse cenário, grandes atores geoeconômicos e polos de poder econômico, como os Estados Unidos, Alemanha, Japão e Grã-Bretanha, passam a coexistir com novos polos de poder econômico, ou economias emergentes, como China, Índia e Brasil, os quais utilizam-se destas novas oportunidades geoeconômicas. Afinal, os Estados Unidos ainda é a maior potência militar do planeta e faz parte da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) com as demais potências ocidentais, assim o confronto direto por meios militares não parece lógico para os novos polos econômicos (Baracuhy, 2018, pp. 45-46).

Dessa forma, a prévia distinção entre tensões econômicas e securitárias deteriora-se pela possibilidade de se utilizar dessas relações econômicas de forma coercitiva. Assim, a busca por objetivos econômicos apresenta crescentes implicações no setor da segurança, por exemplo em situações em que se encontra em jogo o acesso a um determinado recurso que é crítico a um determinado Estado. Da mesma forma, desafios securitários podem causar rupturas econômicas (Blackwill & Harris, 2016b, p. 47). Portanto, a globalização fez com que o mundo se tornasse mais interdependente, beneficiando os atores envolvidos através do fortalecimento dos fluxos de capital, bens, informação e pessoas. E, ao mesmo tempo, esses fluxos se tornaram vitais para a economia dos Estados, tornando-se relevantes nas questões referentes à segurança nacional

² Tradução livre, no texto escrito como “*economisation*” (Babic, 2023, p. 206).

dos países (Fjäder, 2018, p. 60). Nesse sentido, os Estados apresentam a necessidade de controlar estes fluxos para além de seu território nacional, e os instrumentos econômicos de poder aparecem como a melhor opção para a maior parte destes casos (Scholvin & Wigell, 2018, p. 30).

Logo, pode-se dizer que esse novo conceito de geoeconomia descrito acima apresenta dois pilares essenciais. O primeiro trata-se da ideia de que, com a globalização, há o surgimento de ligações transfronteiriças que possibilitam os atores explorarem redes econômicas e outras, antes inexistentes (Babic, 2023, p. 207). Aqui, há a lógica de que existem vulnerabilidades assimétricas que são intrínsecas dessa interconectividade econômica ou interdependência econômica, afinal, atores apresentam diferentes capacidades entre si. Nesse âmbito, a interdependência pode se manifestar como dependência, viabilizando novas formas de atingir objetivos estratégicos através de meios econômicos. Assim, o emprego de instrumentos geoeconômicos busca a disrupção, corte ou alteração das conexões dos Estados com seus fluxos internacionais, coagindo esses a alterarem suas políticas de forma a irem de acordo com as demandas do país que está a empregar esses instrumentos. Um dos principais exemplos que podem ser citados de coerção econômica para ajustar o comportamento de Estados são as sanções comerciais. Nesse contexto, os instrumentos geoeconômicos têm a capacidade de ir além da diplomacia devido ao seu caráter coercivo, ao mesmo tempo que não representam o uso da força militar (Fjäder, 2018, pp. 59, 69-70; Scholvin & Wigell, 2018, p. 21). Já o segundo pilar diz respeito à ideia de que o poder estatal não se extingue frente a este cenário, e sim, há um fortalecimento através da exploração de redes econômicas transfronteiriças (Babic, 2023, p. 207).

Segundo Blackwill e Harris em *War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft* (2016a, p. 20), geoeconomia pode ser definida como: "o uso de instrumentos econômicos para promoção e defesa dos interesses nacionais, e para a promoção de resultados geopolíticos. Também, refere-se aos efeitos das ações econômicas de outros Estados nos objetivos geopolíticos de um outro". Nesse sentido, a geoeconomia não se trata apenas de um método de análise, mas também uma forma de *statecraft*. Assim, engloba os comportamentos intencionais dos atores e, ao mesmo tempo, as consequências desses comportamentos (Blackwill & Harris, 2016a, p. 20). Mas, há uma dimensão importante para a definição de geoeconomia a qual Blackwill e Harris acabam por não explicitar, a dimensão geográfica. Para que essa não seja interpretada de forma generalista, ou seja, ser considerado geográfico pelo simples fato de estar localizado em algum lugar e consequentemente confundir nosso entendimento sobre o conceito geoeconômico, torna-se relevante definir a dimensão geográfica da geoeconomia. Nesse

sentido, as bases de poder econômico nacional têm características geográficas decisivas, tal como, recursos sendo alocados à locais específicos. Também, os objetivos das estratégias geoeconômicas encontram-se geograficamente delimitadas, por exemplo, quando um Estado detém influência sobre os países da região que se encontra através da manutenção de relações de dependência econômica (Scholvin & Wigell, 2018, pp. 25, 29).

Desse contexto, se faz importante diferenciar a geoeconomia da geopolítica, não apenas para tentar buscar um significado mais concreto, já que não existe uma definição consensual acerca dos termos e por se tratarem de tipos complementares e associados da geoestratégia. Mas também, para definir o objeto de estudo desta dissertação. Em termos generalistas podemos entender a geopolítica como um conjunto de pressupostos acerca de como um Estado exercita seu poder sobre um território e o que constitui esse poder, e como ele pode aumentar ou diminuir esse. Sendo que, é comum para a maioria das visões geopolíticas clássicas tentar prever e explicar o poder estatal por referência aos fatores geográficos, como o território, população, recursos naturais, entre outros. Ou, sinteticamente, podemos dizer que há o uso geoestratégico do poder político (Baracuhy, 2018, p. 39; Blackwill & Harris, 2016a, pp. 23-24).

A geoeconomia pode ser entendida através desses mesmos termos generalistas, mas se difere da geopolítica, porque busca retratar o poder estatal por referência aos fatores econômicos. Em outros termos, há o uso geoestratégico do poder econômico. Logo, podemos observar que ambos têm o mesmo grande objetivo, o posicionamento estratégico dos Estados no ambiente internacional, mas são diferentes em suas lógicas instrumentais e operacionais. Dentro desse raciocínio, o uso da força por meios militares a serviço de objetivos econômicos não se encaixa na definição de geoeconomia a qual está a ser descrita (Baracuhy, 2018, pp. 38-40, 53; Blackwill & Harris, 2016a, p. 24).

Ainda a respeito da relação entre geoeconomia e geopolítica, a última é tradicionalmente reconhecida por apresentar uma lógica de *zero-sum*, ou seja, os ganhos de um ator necessariamente significam a perda por parte de outro, uma vez que o poder é limitado. E o mesmo pode ser verdade para a geoeconomia, uma vez que instrumentos econômicos quando colocados a serviço da geopolítica apresentam a capacidade de provocar resultados *zero-sum*. Logo, pode-se dizer que a geoeconomia acaba por associar a lógica da geopolítica com os instrumentos da economia, entendendo as ações econômicas como parte do poder estatal. Mas, vale lembrar que políticas e instrumentos geoeconômicos podem buscar não apenas interesses geopolíticos, mas também econômicos (e outros), que tradicionalmente representa uma lógica de *positive-sum*, na qual os atores envolvidos têm um saldo positivo em decorrência de suas relações (Blackwill & Harris, 2016a, pp. 24-25, 27).

No que se refere à projeção do poder estatal por meio de instrumentos geoeconômicos, há várias formas, dado que os Estados não são semelhantes em suas capacidades. As características estruturais de cada Estado influenciam como esses utilizam seus instrumentos geoeconômicos e projetam seu poder externamente (Blackwill & Harris, 2016a, pp. 27-28). Quanto as várias formas de instrumentos geoeconômicos, pode-se citar: políticas comerciais, políticas de investimentos, sanções econômicas e financeiras, políticas financeiras e monetárias, ajuda humanitária, energia e *commodities*, e *cyber* (Blackwill & Harris, 2016c, p. 49).

Tocante aos investimentos, esses compõem atualmente grande parte dos fluxos transnacionais, em 2014, 90% do total tratavam-se de fluxos financeiros (Blackwill & Harris, 2016c, p. 53), sendo que o investimento direto estrangeiro (IDE) desse ano representou cerca de 1.4 trilhões de dólares. Em 2022, esse representou 1.3 trilhões de dólares, sendo que a China se apresentou como a segunda maior economia a nível global em valores de IDE *inflow* e terceira em valores de IDE *outflow*, no mesmo ano (United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD], 2023). Dentro desse contexto, a habilidade de controle sobre investimentos externos recai sobre a habilidade e vontade estatal do uso de seu capital doméstico como instrumento geoeconômico. Seja através de dívida ou patrimônio, ou através de “portifólios de investimento *outbound*” ou “investimento direto estrangeiro *outbound*” (Blackwill & Harris, 2016c, p. 87). Sendo que, esses instrumentos regularmente se tratam de canais diretos do Estado, uma vez que apresentam maior valor estratégico. Ademais, estes podem ser redirecionados como forma de coerção caso os interesses de segurança nacional de um Estado sejam desafiados por um outro (Blackwill & Harris, 2016c, p. 88). Por exemplo, através de armadilhas de endividamento, em inglês “*debt trap*”, a qual será melhor explorada ao longo desta dissertação, por aparentemente ser uma das principais preocupações relacionadas aos países do Sudeste Asiático a participar da Iniciativa Faixa e Rota chinesa.

Mais ainda, a flexibilidade do uso destes instrumentos é relativa as reservas cambiais externas dos Estados, e quanto maior a flexibilidade melhor são as possibilidades de influência diplomática e de uso coercitivo desses instrumentos. Nesse cenário, empresas estatais aparecem como mais flexíveis politicamente quando se comparadas à maioria das empresas privadas. Também, os Estados apresentam diversos meios para conduzir esses investimentos, bancos estatais, empresas estatais, condutores de investimento estatais para implantação de ativos de reserva e fundos de capitais soberanos (Blackwill & Harris, 2016c, pp. 54, 87-88).

Já em relação a capacidade dos Estados em projetarem seu poder geoeconômico, há certas características que podem ser apontadas, as quais influenciam o quão efetivo um país será no uso dos instrumentos geoeconômicos. Estas são, a capacidade de controlar o

investimento externo, as características internas do mercado, a influência sobre fluxos de *commodities* e energia, a centralidade em relação ao sistema financeiro global, o acesso e controle de recursos naturais, financeiros e tecnológicos (Baracuh, 2018, p. 41; Blackwill & Harris, 2016c, pp. 87-90). Referente as características internas do mercado, devem ser levados em consideração seu tamanho, o grau de controle estatal, as assimetrias presentes em relações econômicas com outros Estados e as percepções de crescimento sobre um Estado que influenciam as decisões de outros (Baracuh, 2018, p. 41; Blackwill & Harris, 2016c, p. 89). Quanto a influência sobre fluxos de *commodities* e energia, há três variáveis que ditam o grau de sucesso que um Estado tem ao aplicar certas políticas. São estas, o poder de monopólio, o poder de monopsonio e sua centralidade nas relações entre os principais compradores e vendedores (Blackwill & Harris, 2016c, p. 90).

No que tange a centralidade em relação ao sistema financeiro global, atualmente não se trata apenas da centralidade do dólar no mercado global e do fato de grande parte das transações globais dependem do sistema financeiro estadunidense. Atualmente, há países que apresentam as capacidades para mobilizar capital à baixos custos de empréstimo e relativa capacidade de influenciar os custos de empréstimos de um outro Estado, isso porque determinados países detém vastos setores financeiros e sistematicamente vitais (Blackwill & Harris, 2016c, pp. 90-91). Para além disso, especialmente na região do Sudeste Asiático, cresce o uso do *Renmimbi*³ como moeda de reserva. A internacionalização dessa moeda, fortalece a cooperação financeira e monetária na região, e consequentemente favorece os interesses estratégicos chineses no Sudeste Asiático (Blackwill & Harris, 2016d, p. 120; Huotari, 2018, pp. 232-233).

Assim, geoeconomia será entendida nesta dissertação, como: "o uso de instrumentos econômicos, com características geográficas decisivas, para promoção e defesa dos interesses nacionais, e para a promoção de resultados estratégicos geograficamente delimitados. Também, refere-se aos efeitos das ações econômicas de outros Estados nos objetivos estratégicos de um outro".

³ Moeda oficial da China.

2. ESTRATÉGIA REGIONAL CHINESA NO MAR DO SUL DA CHINA

2.1 Mar do Sul da China: contexto e importância como espaço estratégico no Sudeste Asiático

2.1.1 Contexto histórico, principais incidentes e reivindicações

Para se compreender as atuais reclamações chinesas no Mar do Sul da China (MSC) é de relevância o contexto histórico, incluindo os principais incidentes e suas resoluções, assim como a evolução das reivindicações chinesas. Como será analisado, as reclamações chinesas na região baseiam-se em “direitos históricos”, uma vez que a China teria, ao longo de centenas de anos, usufruído das águas do MSC através de pescadores e marinheiros⁴. As autoridades chinesas também salientam as expedições navais às Ilhas Spratly durante a dinastia Han, tão cedo quanto 110 d.C., e dinastia Ming, entre 1403 e 1433 d.C. (Guo, 2018, p. 19; Hallidan, 2014, pp. 11-12). Nesse contexto, as disputas territoriais no MSC não são recentes, as ilhas presentes na região têm sido objetos de disputa de soberania pelos países ao seu entorno durante décadas. A China, nesse quadro, apresenta a maior reclamação, reivindicando todas as ilhas e águas adjacentes do MSC, representada oficialmente a partir de 2009 pelo mapa da “linha de nove traços” (Dupuy & Dupuy, 2013, p. 125). Com o surgimento de novos países independentes no Sudeste Asiático, em virtude da descolonização a partir de meados do século XX, o número de reivindicações aumentou. Assim, iniciaram a reivindicar a soberania sobre ilhas, rochas e águas do MSC países como Vietnã, Malásia, Taiwan e Filipinas (Jung, Filho & Borges, 2017, p. 43).

É sob o contexto do pós-Segunda Guerra Mundial, quando o Japão deixou de ocupar as ilhas da região do MSC e das negociações de paz, que as bases para as atuais reivindicações chinesas tomam forma. Nesse âmbito, em 1951, Zhou Enlai, Primeiro Ministro chinês entre 1949 e 1976, declara soberania sobre as Ilhas Paracel e Spratly (Fravel, 2011, p. 293; Hallidan, 2014, pp. 12-13). Mas, é em 4 de setembro de 1958, por meio da Declaração sobre o Mar Territorial Chinês, que a República Popular da China apresenta pela primeira vez uma declaração oficial afirmando soberania sobre os territórios do MSC sob o pretexto de possuírem direitos marítimos na região (Dupuy & Dupuy, 2013, p. 126; Fravel, 2011, p. 293; Raditio,

⁴ A ideia de direitos históricos nas leis do mar origina-se do conceito de águas históricas, esse é encontrado de maneira breve na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), mas encontra-se melhor descrita nas leis internacionais costumeiras sobre baías. Essas concedem aos Estados que reclamem extensões jurisdicionais sobre ilhas e espaços marítimos, isso, quando essas reivindicações são abertas e de longa data, exclusivas e aceitas pelos demais Estados. Porém, o conceito de direitos históricos ainda é ambíguo, não havendo uma definição única aceita, ao mesmo tempo que não foi definido com clareza nas convenções internacionais (Dutton, 2011, p. 50; Dupuy & Dupuy, 2013, pp. 136-137).

2019a, p. 49). Nesta, o país declara em seu primeiro ponto que “a largura do mar territorial da República Popular da China será de 12 milhas náuticas (mn). Esta disposição aplica-se a todos os territórios da República Popular da China, incluindo o continente chinês e suas ilhas costeiras [...]” (CHINA, 1958, p. 1). Declarando soberania sobre as ilhas de Prata, Paracel, Macclesfield e Spratly, e demais elementos geográficos no MSC. E como Dupuy e Dupuy (2013, p. 129) apontam, essa Declaração acaba por não fornecer nenhuma explicação legal, apenas define os limites soberanos como fatos, assim como nos documentos de 1992 e 1996, como pode ser observado a seguir.

Depois, em 1992 há a reafirmação destas reivindicações através da promulgação da Lei sobre o Mar Territorial e a Zona Continua pela China. O Artigo 2º afirma que: “O território terrestre da República Popular da China inclui o continente da República Popular da China e suas ilhas costeiras [...]” (CHINA, 1992, p. 1). E novamente cita o mesmo conjunto de ilhas, incluindo as ilhas Diaoyu no Mar da China Oriental (Dupuy & Dupuy, 2013, p. 127; Halliden, 2014, p. 13; Raditio, 2019a, p. 49). A seguir, em 1996 quando a China ratifica a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁵ (UNCLOS), o mesmo ocorre, a reafirmação da soberania sobre as ilhas e arquipélagos da região. E para isso faz referência ao Artigo 2º da Lei promulgada em 1992, não se utilizando de instrumentos disponíveis na UNCLOS. Sendo que, como fica evidente, até o momento o Partido Comunista da China (PCC) não havia elaborado ou clarificado as reivindicações feitas. Dois anos depois, em 1998, pela primeira vez o PCC oficialmente faz uma referência aos “direitos históricos” ao promulgar a Lei da Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental. Nessa, em seu Artigo 14º, afirma que as leis internacionais do mar não teriam influência negativa sobre os “direitos históricos” chineses. E tem como objetivo principal afirmar soberania sobre a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e plataformas continentais, e seus direitos sobre essas (Dupuy & Dupuy, 2013, pp. 127, 129; Halliden, 2014, p. 14; Raditio, 2019a, p. 50).

Em 2002, como uma aparente forma de acalmar as tensões geopolíticas na região, decorrente das disputas territoriais e expansão da presença chinesa na região do MSC, juntamente com a tentativa de afastar potências extrarregionais dos assuntos asiáticos (a ser desenvolvido no capítulo 2.2), especialmente os Estados Unidos, a China juntamente com a Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) entram em um acordo. Trata-se da Declaração sobre as Condutas das Partes no Mar da China Meridional, com essa passam a se

⁵ Nesse tratado multilateral estabelece-se um limite territorial de 12 milhas náuticas (mn) e de 24 mn referentes as zonas contínuas, sendo ambas calculadas a partir da linha de base territorial e até 200 mn de Zona Econômica Exclusiva, calculada a partir da borda do limite territorial (Sacks, 2022, p. 12).

comprometer a resolver as disputas territoriais e jurídicas do MSC através de meios pacíficos, de forma a respeitar os princípios exprimidos pela UNCLOS (Jung, Filho & Borges, 2017, p. 45).

Isso nos leva aos finais da década de 2000 e aos inícios da década de 2010 (período em que há um ajustamento na postura externa chinesa, a ser tratado nos capítulos a seguir), quando a República Popular da China (RPC) por meio de correspondências diplomáticas faz suas reivindicações serem reconhecidas a nível global. Em 7 de maio de 2009, a China envia duas notas verbais⁶ ao Secretário Geral das Nações Unidas, reconhecidas como CML/17/2009 e CML/18/2009 (Raditio, 2019a, p. 50). Nessa, o PCC afirma sua incontestável soberania sobre as ilhas do MSC e suas águas adjacentes. Também, declara que detém direitos soberanos e jurisdição sobre as águas relevantes, solos oceânicos e subsolo oceânico. Novamente, sem apresentar bases legais do direito internacional para as reclamações soberanas no MSC, apenas afirmam seu direito soberano como um fato, ou seja, não apresentam provas de que possuiriam “direitos históricos” sustentados pelo direito internacional costumeiro (questão que será melhor exemplificada) (CHINA, 2009, p. 1; Dupuy & Dupuy, 2013, p. 130; Raditio, 2019a, p. 50). As notas verbais representavam a resposta chinesa a submissão conjunta da Malásia e Vietnã, de 6 de maio de 2009, e uma submissão pelo Vietnã, de 7 de maio de 2009, para a Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas⁷ (Raditio, 2019a, p. 50).

É nesta nota verbal que o mapa da “linha de nove traços”, Figura 1, é anexado e passa a ser conhecido pela comunidade internacional, apesar de já estar presente nos mapas chineses desde os finais dos anos 1940. No mapa a linha encontra-se ambigualmente delimitada até 2.000 km da China continental, assim engloba de 80% a 90% da totalidade do MSC. Nesse quadro, a área delimitada pela linha sobrepõe-se tanto às ZEE’s ao abrigo da UNCLOS, quanto às áreas de soberania e águas territoriais reivindicadas pelos demais Estados da sub-região do MSC (Tomé, 2021a, p. 163).

⁶ Refere-se a um meio oficial de comunicação diplomática de um governo para outro, ou para uma organização intergovernamental.

⁷ A Comissão apresenta o propósito de facilitar a implementação da UNCLOS no âmbito do estabelecimento dos limites da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas, em acordo com as provisões do Artigo 76º da UNCLOS (Organização das Nações Unidas, 2022).

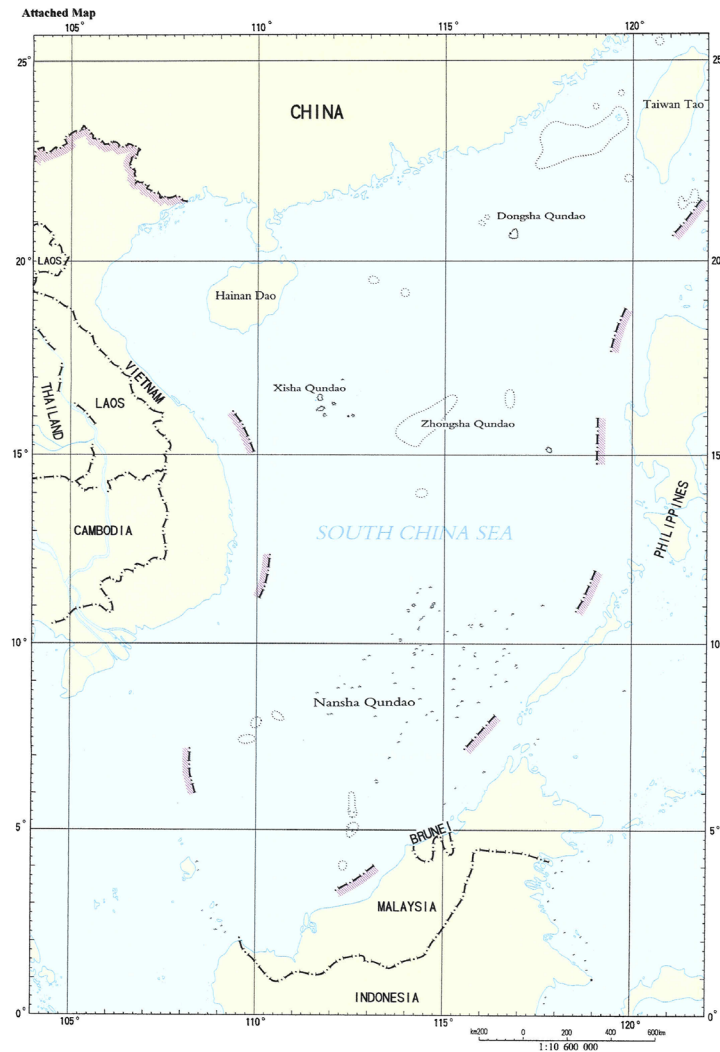


Figura 1: Mapa da “Linha de Nove Traços” (CHINA, 2009).

Depois, em 14 de abril de 2011, o PCC envia outra nota verbal, CML/8/2011, de forma a reafirmar suas reivindicações no MSC. Esta tratava-se de uma resposta a nota verbal filipina às Nações Unidas, N° 000228, de 5 de abril de 2011. Essa consistia-se de um protesto filipino as notas verbais chinesas, CLM/17/2009 e CLM/18/2009, indo contra as reivindicações chinesas de soberania das ilhas, águas adjacentes e águas relevantes, assim como dos solos oceânicos e subsolos, que estariam indicados pelo mapa da “linha de nove traços” (CHINA, 2011, pp. 1-2; FILIPINAS, 2009, pp. 1-3). A CML/8/2011 era textualmente semelhante à sua nota verbal anterior, mas, dessa vez, é adicionada mais uma frase afirmando a presença de vastas evidências legais e históricas que suportam a soberania, direitos e jurisdição chinesa no MSC (Dupuy & Dupuy, 2013, p. 130; Raditio, 2019a, p. 51). Além disso, acabam por não

reconhecer as reivindicações das Filipinas sobre as Ilhas de Nansha, localizadas no arquipélago de Spratly (CHINA, 2011, pp. 1-2; Dupuy & Dupuy, 2013, p. 130).

Neste âmbito, parte das reclamações marítimas chinesas advém de suas reclamações territoriais. Em sua nota verbal CML/8/2011, as autoridades chinesas afirmam que, “[...] as Ilhas Spratly da China têm pleno direito ao Mar Territorial, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental” (CHINA, 2011, p. 2) sob as provisões da UNCLOS, e Leis chinesas de 1992 e 1998, já citadas. O PCC utiliza-se dos princípios da UNCLOS sobre as ilhas reclamadas de forma a reivindicar a ZEE e plataforma continental dessas ilhas (Dupuy & Dupuy, 2013, p. 127), os Artigos 3-16º da UNCLOS definem as linhas de base das quais as zonas marítimas serão calculadas e os Artigos 55º e 57º definem a ZEE, entendida como uma área além e adjacente ao mar territorial, estendendo-se por 200 milhas náuticas da costa do país. Na ZEE o Estado costeiro detém o direito de exercitar seus direitos soberanos, a administração, exploração e conservação dos recursos marítimos (United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS], 1982). Em adição as reivindicações de águas territoriais e zonas contínuas no entorno das ilhas (Dupuy & Dupuy, 2013, p. 127).

Este atrito entre a China e Filipinas continua com o incidente do Recife de Scarborough em 2012. No dia 10 de abril, o navio de guerra filipino *Gregorio Del Pilar* buscou fazer a detenção de oito navios chineses que, em sua perspectiva, estariam pescando ilegalmente nas águas de Scarborough. Mas, foi impedido pela chegada de dois navios de vigilância marítima chineses, transformando a situação em um impasse. No mês seguinte, maio, os chineses aumentam seu contingente de barcos pesqueiros no entorno do recife (a presença chinesa na região atingi seu maior nível em junho), mesmo após a substituição do navio de guerra por duas embarcações civis pelas Filipinas. Scarborough acaba sob o controle chinês após as Filipinas se retirarem com a chegada de um tufão⁸. Os pescadores chineses também se retiram, em outubro, mas continua-se o patrulhamento chinês na região por meio de navios civis (Bonnet, 2012, p. 5; Green, Hicks, Cooper, Schaus, & Douglas, 2017).

Nesse contexto, as Filipinas iniciam um processo de arbitragem contra a China, de maneira a desafiar as reclamações chinesas no MSC de acordo com a UNCLOS. Isso se dá em 22 de janeiro de 2013, quando as Filipinas iniciaram procedimentos arbitrários contra a China sob o Anexo VII da UNCLOS por meio da Corte Permanente de Arbitragem (Corte Permanente de Arbitragem, s.d.). A decisão das Filipinas de iniciar o processo de arbitragem se dá a seguir a impossibilidade da ASEAN realizar um comunicado conjunto, esgotando assim as Filipinas

⁸ A princípio essa foi a justificativa filipina, mas poucos dias depois o Manila protestou a permanência chinesa na área, já que estaria descumprindo parte de um “acordo” mútuo entre os Estados (Green *et al.*, 2017).

da possibilidade de negociações visando à restauração do *status quo* anterior ao incidente (Green *et al.*, 2017). Como resposta, a China no final de 2014 emite o Documento de Posição do Governo da RPC sobre a Questão de Jurisdição no Mar do Sul da China. Com isso, a China recusa aceitar ou participar dessa arbitragem, para isso argumenta que o Anexo VII da UNCLOS estabelece que a Convenção não detém a jurisdição sobre questões de soberania. Assim, o objeto de arbitragem, nesse caso a soberania territorial, estaria fora da capacidade jurisdicional da UNCLOS. Ademais, o PCC utiliza o documento para reafirmar novamente seus direitos soberanos territoriais baseados em seus “direitos históricos” (Raditio, 2019a, p. 51).

Sendo que, em julho de 2016, o *South China Sea Arbitration*⁹ apresenta uma decisão desfavorável a China por descumprir a UNCLOS. Assim, o Tribunal como autoridade com competência de jurisdição a respeito da matéria afirma que, os “direitos históricos” e direitos e jurisdição soberana reclamados pela China sobre as áreas marítimas contidas dentro da “linha de nove traços” vão contra a UNCLOS e considerados ilegais por não se encontrarem dentro dos limites da Convenção. Também afirma que a Convenção se sobressairia sobre qualquer direito histórico ou soberano ou jurisdicional. Todavia, o PCC acaba por não reconhecer a arbitragem e não participou do processo (Tomé, 2021a, p. 164).

Neste âmbito, depois do que foi exposto, o posicionamento chinês aparenta ter um grau de ambiguidade, seja intencional como forma de estratégia política ou não, devido à falta de clarificação e justificação das reivindicações chinesas ao longo das décadas, especialmente quando nos referimos ao mapa da “linha nove traços”. Assim, aparecem diversos posicionamentos acerca do significado das reclamações chinesas. Há a visão de que águas presentes dentro do traçado seriam de total soberania chinesa (Dutton, 2011, p. 44). Derivado dessa, há aquela que afirma que, o traçado representa as águas históricas chinesas, assim esses teriam “direitos históricos” soberanos sobre as águas e territórios do MSC (Dutton, 2011, pp. 44-45). Também, há a visão de que a linha de nove traços estaria a afirmar as reclamações de soberania, e jurisdição, sobre os acidentes geográficos dentro da área do traçado (Dutton, 2011, p. 48). Mas, de forma generalista, de maneira a encontrarmos aspectos em comum, podemos descrever as reivindicações chinesas no MSC como reclamações territoriais sobre os acidentes geográficos no MSC, ou seja, sobre as ilhas Paracel, Spratly, Prata e Zhongsha. Assim como reclama todas as ilhas e suas águas adjacentes no MSC com base em “direitos históricos” (Raditio, 2019a, pp. 51-52).

⁹ Refere-se ao Tribunal de Arbitragem Permanente sob o Anexo VII da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar no caso Filipinas v. China

Aqui é de relevância explicitar que as reclamações chinesas não apresentam apenas aspectos de soberania, mas também de jurisdição¹⁰. Tratando-se da delimitação de fronteiras jurisdicionais entre as zonas marítimas vizinhas, inclui-se aqui as ZEE's e plataformas continentais (Dutton, 2011, p. 49). Nesse sentido, a própria Lei chinesa aparenta afirmar os direitos históricos como base para jurisdição sobre o MSC. Já que, na já citada Lei de 1998 é afirmado que, de todos os territórios chineses emanariam uma ZEE. Se considerado que esses territórios se referem a todos os territórios relevantes expressados na Lei de 1992, também já citada, significaria que todos os grupos de ilhas no MSC estariam incluídos. Se isso é verdade, essas Leis quando analisadas em conjunto, proclamam ZEE's e consequentemente o controle jurisdicional sobre quase a totalidade do MSC, referente a “linha de nove traços” (Dutton, 2011, pp. 50-51). Ademais, a nota verbal de 2011, como já foi referido utiliza-se dos princípios da UNCLOS para reivindicar a ZEE e plataforma continental das ilhas do MSC, contribuindo com o exposto acima.

Nesse âmbito, as disputas jurisdicionais no MSC ocorrem devido os limites das diversas ZEE's e plataformas continentais nacionais, e qual Estado pode exercer autoridade sobre essas. Não é apenas a China que apresenta reclamações jurisdicionais com base em direitos históricos, os demais Estados fronteiriços com o MSC apresentam reclamações semelhantes. Logo, há a sobreposição das reclamações dos Estados envolvidos, que também se encontram nessa disputa jurisdicional, para além das reclamações de soberania (Dutton, 2011, p. 49).

Tocante as reclamações dos demais Estados presentes no MSC. O Vietnã reclama uma ZEE adjacente ao território marítimo do país, utilizando-se das 200 mn como referência base. Nesse cenário, as reivindicações vietnamitas sobrepõem as chinesas, nesse sentido o Vietnã reclama em sua totalidade os arquipélagos de Spratly e Paracel, o que não inclui o Recife de Scarborough (Dupuy & Dupuy, 2013, p. 125; Dutton, 2011, pp. 44, 52; Hallidan, 2014, p. 16). A Malásia apresenta reclamações similares referentes à ZEE e a plataforma continental, expressados na Lei da Zona Econômica Exclusiva da Malásia de 1984. Para além disso, reclama uma extensão dos limites de sua plataforma continental para além da ZEE de 200 mn em acordo com o Artigo 76º da UNCLOS, expressado na Submissão Conjunta da Malásia e do Vietnã à Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental (Dutton, 2011, p. 52). Assim, reivindica aproximadamente 12 elementos geográficos da secção sul das Ilhas Spratly. Ou seja, partes das

¹⁰ Dentro do âmbito do direito internacional “jurisdição” é entendido como algo menor se comparado a “soberania”, no sentido de não possuir o mesmo grau de autoridade exclusiva e absoluta de governação a tudo que é de interesse do Estado. Também, apesar de ambos serem reflexos do poder estatal dentro de fronteiras específicas, jurisdição implica a aplicação de autoridade estatal apenas sobre um conjunto específico e limitado de assuntos (Dutton, 2011, p. 49).

Ilhas Spratly perto de sua costa, assim como o Brunei, o qual reclama o Recife de Louisa (Dupuy & Dupuy, 2013, p. 125; Dutton, 2011, p. 44).

As Filipinas em 2009, por meio da Lei de Linhas de Base do Arquipélago das Filipinas, estabeleceram sua legislação sobre a linha de base arquipelágica, em conformidade com a UNCLOS. Nesse contexto, as Ilhas de Spratly e o Recife de Scarborough não estão incluídas nesse Lei, fazendo parte de um regime marítimo separado. Sendo que as Filipinas consideram o Recife de Scarborough como parte integral de seu território nacional e fazendo parte de sua ZEE, isso de acordo com sua declaração formal após o incidente de 2012, já mencionado (Dutton, 2011, pp. 52-53; Hallidan, 2014, pp. 19-20). Assim, as Filipinas reclamam o grupo de Ilhas Kalayaan das Ilhas Spratly. Por sua vez, o Taiwan apresenta reivindicações semelhantes as chinesas, ou seja, todos os grupos de ilhas do MSC (Dupuy & Dupuy, 2013, p. 125; Dutton, 2011, p. 44). Ver Figura 2.



Figura 2: Reivindicações no Mar do Sul da China (Jung, Filho & Borges, 2017, p. 47).

Esta dissertação não apresenta como objetivo a análise de legitimidade ou legalidade das reivindicações chinesas no MSC, mas se faz relevante uma breve contextualização. No que se refere ao mapa da “linha de nove traços”, esse continua com um significado ambíguo, uma vez que não há explicações quanto ao seu significado, também não apresenta coordenadas

geográficas e não é definido com precisão, não sendo suficiente para ser considerado como uma base de delimitação marítima. Mais ainda, a relação do mapa com os “direitos históricos” não é clara (Dupuy & Dupuy, 2013, pp. 131-132). Nesse âmbito, mapas e materiais cartográficos não apresentam valor legal no âmbito do direito internacional, de acordo com os princípios da jurisprudência e discussões doutrinárias internacionais. Ademais, para que mapas apresentem valor probatório em cortes e tribunais internacionais se faz necessário que tenham precisão cartográfica e confiabilidade, assim como neutralidade no que se refere a disputa e atores envolvidos (Dupuy & Dupuy, 2013, pp. 133-134). Nesse sentido, o mapa em questão aparece como uma fraca evidência para as reivindicações chinesas na região, já que, desde sua origem é considerado que o mapa advém das autoridades chinesas, assim representaria apenas a visão enviesada do PCC dos limites da soberania chinesa. Além do mais, o mapa não apresenta precisão geográfica (Dupuy & Dupuy, 2013, p. 134).

Em relação aos “direitos históricos” chineses, esses também não aparentam ser válidos no cenário internacional, o simples apoio sobre as evidências históricas chinesas, referente ao país alegadamente ter sido o primeiro a explorar, descobrir, nomear e administrar as ilhas do MSC, além do uso contínuo do Mar para pesca e comércio, não são suficientes para se estabelecer soberania sobre a área da “linha de nove traços” (Dupey & Dupey, 2013, p. 141). Já que, tratam-se de evidências contestadas. Nesse sentido o registo histórico chinês documentado se assemelha aquele documentado pelo Vietnã. De forma semelhante, as Filipinas, Malásia e Indonésia, também tem registros de usufruto das ilhas do MSC, no contexto da pesca e comércio local. Logo, as águas e acidentes geográficos do MSC teriam sido a centenas de anos zonas comuns de pescas e comércio para todos os países da região. Não havendo evidências de interesses econômicos exclusivos por nenhum dos países, a incluir a China (Dutton, 2011, p. 47).

Ademais, como já mencionado anteriormente, o conceito de direitos históricos é ambíguo, não apresenta uma definição comum e não é reconhecida pela UNCLOS como base de reivindicação soberana sobre águas (Dupey & Dupey, 2013, p. 138). Assim, as reivindicações baseadas neste conceito encontram-se apenas baseadas no direito internacional costumeiro. De acordo com a Comissão de Direito Internacional em 1963, o Estado deve exercer autoridade de forma contínua sobre a área a qual o ele reclama águas históricas, ao mesmo tempo esse exercício de autoridade deve ser reconhecido pelos demais atores envolvidos. Até o momento esse não parece ser o caso para a China (Dupey & Dupey, 2013, p. 137; Hallidan, 2014, pp. 22-23). Mais ainda, como foi exposto ao longo deste capítulo, principalmente referente a decisão do *South China Sea Arbitration*, as reclamações chinesas

não se encontram em concordância com os princípios expressados pela UNCLOS. Ou seja, as reivindicações chinesas referentes ao MSC não aparentam ser legítimos e/ou legais a luz dos mecanismos legais internacionais, até o momento.

Mesmo assim, isso não impede de que a China mantenha e expanda sua presença nos territórios do MSC. Ao mesmo tempo que continua a manter suas reivindicações na região, expressado pelos seus atuais documentos oficiais e pronunciamentos. Por exemplo, com os eventos de 2016, já citados, a China apresenta a Declaração do Governo da República Popular da China sobre a Soberania Territorial da China e os Direitos e Interesses Marítimos no Mar da China Meridional, em 12 de julho de 2016. Nesse, reafirma seus “direitos históricos” no MSC, a soberania sobre as Ilhas Prata, Paracel, Spratly e Zhongsha. E afirma ter águas internas, mar territorial e zona continua com base nas ilhas do MSC, assim como declara uma ZEE e plataforma continental com base nas ilhas do MSC (CHINA, 2016a). A mesma série de declarações aparece em 2019 na nota verbal CML/14/2019, essa foi dirigida as Nações Unidas em resposta a submissão da Malásia para Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental (CHINA, 2019, pp. 1-2).

Também, em um pronunciamento no aniversário de sete anos da decisão do Tribunal de Arbitragem Permanente sob o Anexo VII da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar no caso Filipinas v. China, em 12 de julho de 2023, o porta-voz da embaixada chinesa nas Filipinas reafirma o claro posicionamento chinês de não reconhecimento da decisão do tribunal, tratar-se-ia de uma violação da UNCLOS e do Direito Internacional de forma geral (Chinese Embassy Manila, 2023). Simultaneamente, afirma que: “A soberania chinesa e seus direitos e interesses relevantes no Mar do Sul da China estão estabelecidos ao longo da história, e estão firmemente consolidados pela história e pela lei” (Chinese Embassy Manila, 2023). Um aspecto que chama a atenção nestes documentos e pronunciamentos chineses, a incluir também o livro branco, China e o Mundo na Nova Era de 2019, *The Global Security Initiative* de 2023 e Declaração Conjunta entre a República Popular da China e a República das Filipinas de 2023, é o fato das autoridades chinesas constantemente afirmarem a busca pelo desenvolvimento pacífico em detrimento da ascensão hegemônica. Principalmente na região asiática, onde demonstra a ideia da busca por uma comunidade de destino comum asiática, expressando uma visão *win-win* para aqueles que cooperarem política e economicamente com o país, aqui inclui-se a Iniciativa Faixa e Rota. Essas questões ainda serão tratadas nos capítulos a seguir.

2.1.2 Mar do Sul da China como espaço geográfico e estratégico

O Mar do Sul da China (MSC) é um mar marginal parte do Oceano Pacífico, delimitado ao oeste e norte pela China continental, ao norte por Taiwan, ao sudoeste pelo Vietnã, ao leste pelas Filipinas e ao sul/sudeste pela ilha do Bornéu. Também, faz fronteira com a Malásia, Brunei, Singapura e Indonésia. Além disso, detém uma geografia semicerrada em seus limites, ao sul pelos Estreitos de Malaca e Sunda, e ao norte pelos Estreitos de Luzon e Taiwan (Padula & Fernandes, 2020, p. 9; Tomé, 2021a, p. 162). Nessa conjuntura, os Estreitos de Malaca, Sunda e Lombok são entendidos como *chokepoints*, esses são canais estreitos que se encontram em rotas marítimas globais extensivamente usufruídas. Ou seja, tratam-se de locais de passagem de rotas comerciais estratégicas, questão que ainda será desenvolvida nesse capítulo (Padula & Fernandes, 2020, p. 9).



Figura 3: Estreitos e principais arquipélagos do Mar do Sul da China (Pontes, 2018, p. 8).

O MSC apresenta uma área de aproximadamente 3,5 milhões de km², dentro desta área encontram-se mais de 250 elementos geográficos, como ilhas, bancos de areia, rochedos, recifes e arquipélagos. Sendo que estes podem ser divididos em seis grupos, Arquipélago Paracel,

Arquipélago Spratly, Ilhas Pratas, Recife de Scarborough, Bancos de Areia de Macclesfield e Ilhas Natuna (Jung, Filho & Borges, 2017, p. 37; Padula & Fernandes, 2020, p. 8; Sacks, 2022, p. 3).

As ilhas do Arquipélago de Spratly curva-se ao longo da borda sul do MSC e representa uma área entre 410-450 mil km², detém um número aproximado de 100-190 acidentes geográficos, que representa 4 km² de área emersa (Padula & Fernandes, 2020, p. 14; Sacks, 2022, p. 4). O Arquipélago de Paracel é localizado por volta de 185 a 241 quilômetros da costa vietnamita e da ilha chinesa Hainan. Esse arquipélago é dividido em dois subgrupos, “*Amphitrite*” e “*Crescent*”, o primeiro inclui, West Sand, Ilha Tree, Ilha Middle, Ilha South, South Sand, e Ilha Woody. Por sua vez, inclui-se no subgrupo “*Crescent*”, Ilha Pattle, Ilha Money, Ilha Robert, Ilha Drummond, Ilha Duncan, Ilha Triton, Recife Vuladdore, Recife Discovery, Recife Passu Key e Recife North (Sacks, 2022, p. 4). Paracel detém uma área de 15 mil a 16 mil km² com aproximadamente 130 acidentes geográficos, representando uma área emersa de 7,75 km² (Padula & Fernandes, 2020, p. 14; Sacks, 2022, p. 4). As Ilhas de Prata localizadas no nordeste do MSC incluem, além das próprias ilhas Prata, recifes de corais submersos, alguns há 225 quilômetros de Hong Kong (Sacks, 2022, p. 6). O Recife de Scarborough trata-se de uma formação rochosa, recifes e bancos de areia, ocupando um perímetro de 49 km, mas sua área total é de 150 km², quando incluído sua lagoa interior. Não é considerado uma ilha e se localizada à 225 quilômetros a oeste das Filipinas (Padula & Fernandes, 2020, p. 15; Sacks, 2022, p. 6). Já os Bancos de Areia de Macclesfield, localiza-se ao norte do Arquipélago de Spratly e, ao mesmo tempo, leste do Arquipélago de Paracel. Tendo uma área de 23,500 km², sendo considerado um dos maiores recifes submersos do mundo (Sacks, 2022, p. 6).

A respeito desta grande área que é o MSC, há uma grande quantidade de recurso naturais e energéticos, mesmo que haja divergências quanto as estimativas das reservas de hidrocarbonetos¹¹, como será exposto nos parágrafos a seguir, esses são recursos estratégicos para a China, uma vez que representam um importante papel na segurança alimentar e energética do país. Mas, o MSC torna-se ainda mais importante estrategicamente e economicamente para a República Popular da China (RPC) no que se refere as rotas de comércio e transporte de hidrocarbonetos. Além da relevância da região no âmbito securitário.

Primeiro, o MSC é de extrema importância para o setor da pesca na região e para segurança alimentar da população regional. Afinal, trata-se de uma região com 3,365 espécies

¹¹ Refere-se as substâncias orgânicas compostas por carbono e hidrogênio, comumente derivas do petróleo.

de peixes, representando uma das cinco maiores zonas de pescada a nível global (Padula & Fernandes, 2020, p. 16). Estima-se que cerca de 12% do volume total de pescados a nível global advém do MSC, representando por volta de 10 milhões de toneladas (Padula & Fernandes, 2020, p. 16; Raditio, 2019b, p. 70). Isso equivale a aproximadamente 21.8 bilhões de dólares, sem correção, do quais aproximadamente 45% correspondem apenas a China, o que se traduziu em 10,5% do PIB do setor de agricultura chinesa em 2015. Mais ainda, o setor da pesca se mostra relevante nas exportações dos países do Sudeste Asiático, nesse quadro, em 2015 a China detinha cerca de 44% das exportações da região, o que representa 16.9 bilhões de dólares (Padula & Fernandes, 2020, p. 16). Nesse contexto, a China continua a ser o maior exportador de produtos de animais aquáticos, também é o maior produtor e processador de produtos aquáticos no mundo. Em 2020, exportou 12% do total global de produtos aquáticos, representando 18 bilhões de dólares. Quanto a importação por volume a RPC é o maior importador, se utilizando dos recursos não apenas para o consumo, mas também para o seu processamento e eventual exportação (Food and Agriculture Organization of the United Nations [FAO], 2022, pp. 96-97). Ademais, cerca de 15 milhões de pessoas trabalham no mercado da pesca na China, ou seja, trata-se de uma importante indústria para o país (Raditio, 2019b, p. 70).

Assim, fica evidente a importância econômica dos recursos pesqueiros no MSC para os países da região e, em especial, para a China. Porém, esses recursos também têm relevância no que se refere a segurança alimentar da RPC. Entre os anos de 1990-2010 o consumo de pescados cresceu cerca de 6% ao ano na China, o país consumiu 34% do suprimento de pescados à nível global em 2016. E de acordo com a *Food and Agriculture Organization of the United Nations* (FAO, 2022, p. 81), a China, em 2019, consumiu 36% do total de toda comida aquática disponível para consumo. Sendo que, segundo estimativas do Banco Mundial, em 2030, a China deverá atingir um consumo de pescados per capita de 41kg, o que representará mais do que o dobro da média global (Raditio, 2019b, pp. 70-71). Mas, segundo a FAO (2022, p. 82), o consumo chinês de pescados *per capita* já atingiu 40.1 kg em 2019, sendo que em 1961 era 4.2 kg. Neste contexto, 78% das atividades marítimas relacionadas a pesca na região acontecem em águas disputadas (Raditio, 2019b, p. 71), o Arquipélago de Spratly e o Recife de Scarborough, são reconhecidos por serem locais de pesca relevantes (Padula, & Fernandes, 2020, pp. 14-15; Sacks, 2022, p. 6).

No que se diz respeito a presença de recursos minerais, mais especificamente de hidrocarbonetos no MSC, há discrepâncias quanto ao volume das reservas destes recursos, por conta das disputas territoriais e sub exploração da região. A maior parte das áreas de exploração

descobertas localizam-se em áreas sem contestações territoriais, próximas as costas dos Estados. Nesse cenário, a *U.S. Energy Information Administration* (EIA) faz uma estimativa levando em consideração tanto as reservas provadas e prováveis, o MSC teria 11 bilhões de barris de petróleo e 190 trilhões de pés cúbicos de gás natural (Padula & Fernandes, 2020, p. 15; U.S. Energy Information Administration [EIA], 2019).

Já a *U.S. Geological Survey* (USGS), apresentou em 2010 estimativas de potenciais reservas de hidrocarbonetos na região, nessas o MSC disporia de 5-22 bilhões de barris de petróleo e 70-290 trilhões de pés cúbicos de gás, em recursos ainda não descobertos. Sendo que, essas reservas não podem ser consideradas reservas comerciais, uma vez que não há informações do quanto economicamente proveitoso a extração desses recursos são. A maioria das reservas atuais localizadas no MSC residem em bacias de água rasa, de mais fácil exploração. Por sua vez, a *Chinese Nacional Offshore Oil Company* (CNOOC) estima que o MSC detenha aproximadamente 125 bilhões de barris de petróleo e 500 trilhões de pés cúbicos de gás, em recursos ainda não descobertos (EIA, 2019; Padula & Fernandes, 2020, p. 15).

Neste âmbito, o Recife de Scarborough aparenta não dispor de hidrocarbonetos, não havendo dados sobre isso. Já para o Arquipélago de Paracel e, especialmente, o Arquipélago de Spratly o cenário se mostra diferente. No Arquipélago de Paracel foram encontrados pela companhia *China National Petroleum Company* (CNPC) indícios de petróleo no subsolo dessa localidade. Quanto ao Arquipélago de Spratly, segundo a EIA (2019), não parece provável que haja reservas relevantes de petróleo nas áreas ao seu entorno. Mas, segundo a mesma instituição, fontes da indústria sugerem que haja pouco menos de 100 bilhões de pés cúbicos em reservas de gás natural economicamente viáveis nos entornos das Ilhas Spratly. Mais notável, são as reservas estimadas para as ilhas de Spratly pela USGS, essa estima números de 0.8 a 5.4 bilhões de barris de petróleo e 7.6 a 55.1 trilhões de pés cúbicos de gás, em recursos ainda não descobertos. Nesse quadro, é provável que grande parte desses recursos se encontre dentro de áreas contestadas pela China, Taiwan e Vietnã, nomeadamente no banco de areia de Reed ao nordeste das Spratly (EIA, 2019; Padula & Fernandes, 2020, pp. 14-15).

Em questões energéticas o carvão continua a ser a fonte principal de energia na China, representando cerca de 55% do consumo total de energia no país em 2021. No entanto, o petróleo e gás ainda são de importância, representando 19% e 9%, respectivamente, do consumo total de energia da China (U.S. Energy Information Administration [EIA], 2022). Sendo que a demanda desses recursos energéticos cresce constantemente devido ao tamanho populacional e projetos de desenvolvimento e modernização. Segundo a *Internacional Energy Agency*, a China passaria os Estados Unidos como o maior consumidor de petróleo até 2030 e seu mercado de

gás passaria a ser maior do que a combinação de todos os Estados da União Europeia (Raditio, 2019b, pp. 69-70). Ao mesmo tempo, a produção interna não é capaz de suprir a demanda (ver figuras 4 e 5), mesmo que em 2021 a China tenha sido o quinto maior produtor de petróleo e outros líquidos (hidrocarbonetos). Segundo a *bp Statistical Review of World Energy 2022* (BP, 2022, pp. 15, 29), em 2021 a China produziu 3.994 mil barris de petróleo por dia e produziu 209.2 bilhões de metros cúbicos de gás natural. Ainda mais, grande parte da produção nacional de petróleo advém de “*legacy fields*”, os quais tem um preço de operação alto, e grande parte das reservas de gás natural tem pouca permeabilidade e porosidade, dificultando a exploração (EIA, 2022).

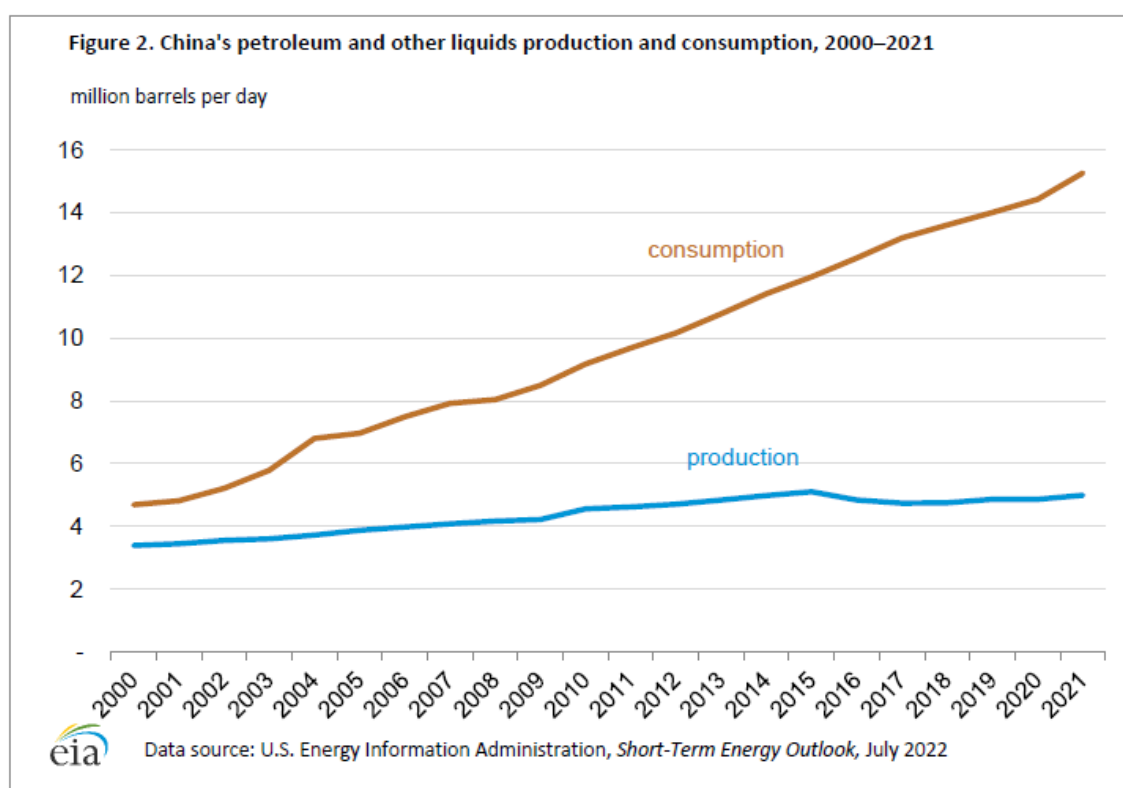


Figura 4: Produção e consumo de petróleo e outros líquidos pela China entre 2000-2021 (EIA, 2022).

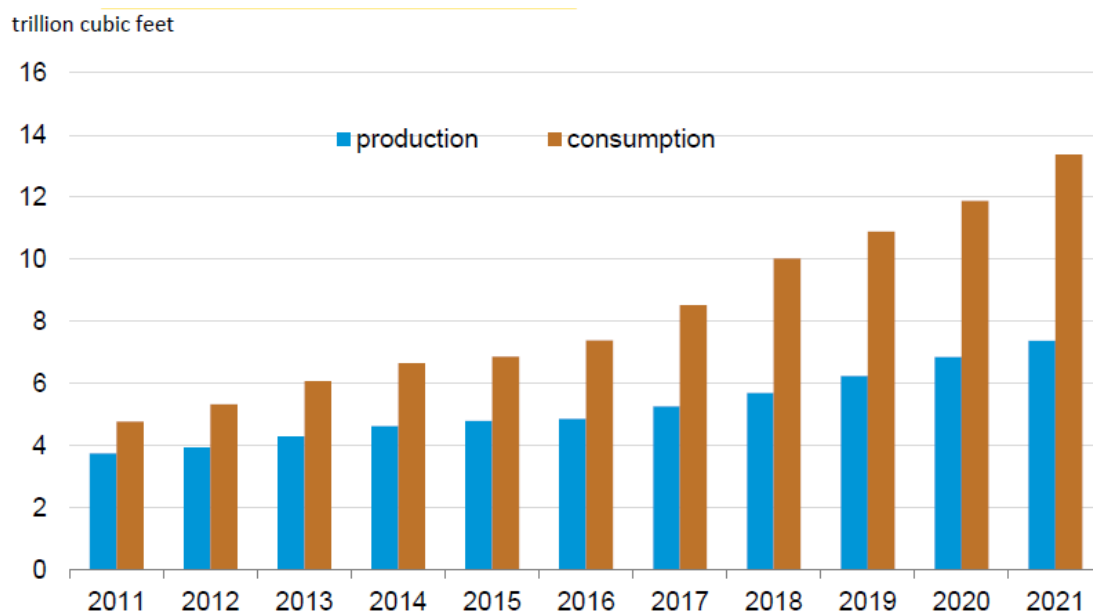


Figura 5: Produção e consumo de gás natural pela China entre 2011-2021 (EIA, 2022).

Logo, os recursos energéticos presentes no MSC à primeira vista aparentem ser uma solução para os problemas de segurança energética do país, mas a importância do MSC em relação aos recursos energéticos reside em outra dinâmica. Isso porque, mesmo que as reservas sejam grandes, o fator de recuperação de petróleo no MSC é de 10%, sendo que convencionalmente esse fator encontra-se entre 35%. Quanto ao de gás, encontra-se em 75%, no MSC. Assim, as reservas de hidrocarbonetos presentes na região acabam por não serem capazes de suprir as expectativas de demanda energética no país. Nesse cenário, a importância do MSC como espaço econômico e estratégico reside, sobretudo, no transporte desses recursos (Raditio, 2019b, p. 70).

Logo, fica evidente de que a China depende e continuará por depender da importação desses recursos. Nesse sentido, em 1993, a China tornou-se um importador líquido de petróleo não refinado, ou seja, as importações do recurso excederam as exportações. Sendo que, 2017 tornou-se o maior importador de petróleo, e em 2021, segundo a BP (2022, p. 27), a China representou 19% do total global de petróleo importado. Também, em 2007 o país se tornou um importador líquido de gás natural, e em 2021 se apresenta como o maior importador de gás natural e de gás natural liquefeito. Ademais, de acordo com a BP (2022, p. 35), a importação chinesa de gás natural liquefeito representou 21.2% do total global (EIA, 2022; Raditio, 2019b, pp. 69-70). E conforme a BP (2022, p. 3) informa, a China representou em 2021 quase 60% do crescimento da demanda global de gás natural liquefeito, assim, passando o Japão como maior importador desse recurso. Nesse cenário, a Arábia Saudita tem sido historicamente um grande

fornecedor de petróleo não refinado para China, representando em 2021 uma parcela de 17%. Nesse mesmo ano, 50% das importações chinesas de petróleo não refinado advieram do Médio Oriente (EIA, 2022).

Aqui começa a se mostrar a importância do MSC como espaço de navegação com relevantes rotas comerciais. Uma quantidade relevante do fluxo de hidrocarbonetos do mercado global acaba por transitar pelo MSC. Em 2016, mais de 30% do comércio global marítimo de petróleo não refinado e quase 40% do comércio global de gás natural liquefeito passou pelo MSC. No mesmo ano, 90% das remessas marítimas chinesas de petróleo não refinado e dois terços das importações chinesas de gás natural liquefeito transitaram por este Mar. A China representou em 2016, 42% das importações de petróleo não refinado e 17% das importações de gás natural liquefeito que transitaram pelo MSC (U.S. Energy Information Administration [EIA], 2017a; U.S. Energy Information Administration [EIA], 2018). Mas, a importância do MSC para o transporte de recursos energéticos vai para além da China, 80% do petróleo destinado ao Japão, Coreia do Sul e Taiwan passam pelo MSC, e 60% das importações de energia do Japão e Taiwan ou dois terços dos fornecimentos energéticos da Coreia do Sul (Padula & Fernandes, 2020, p. 9; Tomé, 2021a, p. 162).

Nesse quadro, o Estreito de Malaca se mostra um importante *chokepoint*, não apenas no contexto regional, mas global, atrás apenas do Estreito de Ormuz, que se encontra ao sul do Irão e ao norte dos Emirados Árabes. Em 2016, 16 milhões de barris de petróleo e outros líquidos (hidrocarbonetos) transitaram por Malaca por dia (U.S. Energy Information Administration [EIA], 2017b), sendo que 90% do volume de petróleo não refinado que transita pelo MSC passa por Malaca (EIA, 2018). A importância desse estreito se dá pelo fato de ser a rota marítima mais curta entre o Golfo Pérsico e os mercados asiáticos, e como já referido, a Arábia Saudita e o Médio Oriente são importantes fornecedores de recursos energéticos para China. Logo, o estreito é de relevância estratégica para China uma vez que é necessário para garantir a segurança energética do país (EIA, 2017b).

Mas, a importância estratégica e econômica do MSC, ainda no contexto de rotas marítimas, vai para além do transporte de hidrocarbonetos e atinge o comércio de maneira geral. O MSC conecta os Oceanos Índico e Pacífico e a totalidade da Ásia Oriental, assim, o MSC conecta a África, Médio Oriente, Europa e o subcontinente indiano a grandes economias, como a China, Japão e Coreia do Sul. Nesse âmbito, o MSC se trata de uma zona de navegação muito movimentada, um terço do comércio global marítimo transitaria pela região. Diversos artigos citam que o comércio global que passa pelo MSC atingiria um valor de 5 trilhões de dólares (Padula & Fernandes, 2020, p. 9; Tomé, 2021a, p. 162), mas segundo a CSIS *China Power*

Project com dados do Fundo Monetário Internacional, isso não se mostra verdade, por exemplo, em 2016 o comércio global que transitou pelo MSC atingiu um valor de 3.37 trilhões de dólares, ver Figura 6 (China Power Team, 2017).



CSIS China Power Project | Source: International Monetary Fund, Direction of Trade Statistics; ChinaPower

Figura 6: Comércio do Mar do Sul da China em comparação com o comércio global (China Power Team, 2017).

Mas, obviamente o MSC continua a ser de grande importância no contexto do comércio global, e especialmente no contexto regional. O MSC, em 2016, representou 85%, 58%, 86%, 64% do comércio da Indonésia, Malásia, Vietnã e Tailândia, respectivamente (Padula & Fernandes, 2020, p. 9). Quanto a China, no mesmo ano, quase 40% do comércio total do país deslocou-se pelo MSC e 64% do comércio marítimo do país transitou por esse mesmo Mar (China Power Team, 2017). O comércio marítimo é de extrema relevância à RPC, impactando diretamente ou indiretamente um sétimo da força de trabalho chinesa. Assim, fica evidente que o MSC se trata de uma zona de navegação acentuada, possuindo rotas marítimas estratégicas de importância econômica (Padula & Fernandes, 2020, p. 9).

Nesse âmbito, o Estreito de Malaca aparece, novamente, como um importante espaço estratégico e de preocupação aos chineses e outros Estados da região. Representando uma constante vulnerabilidade geoeconômica. Isso porque, como já referido representa a rota mais curta e com um grande tráfego comercial, tratando-se do ponto mais estreito do Canal de Phillips do Estreito da Singapura. Assim, há a possibilidade de colisões, encalhamentos, derramamentos de petróleo e pirataria, a última já sendo uma realidade. Sendo que, caso o Estreito de Malaca acabasse por ser bloqueado, aproximadamente metade da frota naval global teria de alterar sua rota, de forma a atravessar o Estreito de Lombok ou o Estreito de Sunda, potencialmente limitando a capacidade de transporte global, aumentando custos de transporte e consequentemente aumentando os preços de energia. E como já referido, a China depende de seu comércio marítimo e da importação de hidrocarbonetos, nesse quadro Malaca ganha grande relevância concentrando grande parte das rotas marítimas chinesas (EIA, 2017b; Padula & Fernandes, 2020, p. 11).

Para além disso, Malaca encontra-se sobre soberania da Malásia, Singapura e Indonésia. Assim como, há outros *chokepoints*, alguns deles a milhares de quilômetros ao oeste de Malaca controlados pelos Estados Unidos, logo há a possibilidade de bloqueios de importações ou impedimento de acesso a essas fontes de energia. Assim como há a chance de ataques de atores não estatais em atos de pirataria, roubo ou sequestros, além de acidentes interrompendo a navegação de forma temporária (Branco, 2017, pp. 235, 237). Esta dependência chinesa ao Estreito de Malaca devido à falta de alternativas, juntamente com as vulnerabilidades descritas, é entendida como o “dilema de Malaca”.

Como forma de reduzir sua dependência e vulnerabilidade nas rotas marítimas, principalmente no estreito de Malaca, a China vem diversificando suas formas de fornecimento de energia, principalmente pelo meio terrestre através de gasodutos e oleodutos. Nesse sentido, podem ser citados os gasodutos ligando os países da Ásia Central, nomeadamente o Turcomenistão, Uzbequistão e Cazaquistão, à China através das Linhas A, B, C e D. Também, há os gasodutos e oleodutos entre a China e Myanmar, e gasodutos e oleodutos entre Rússia e China (Aizhu, 2023; The People’s Map of Global China, 2023).

Assim, como a China atualmente não possui controle efetivo da região do MSC de forma a assegurar totalmente suas rotas marítimas de transporte de hidrocarbonetos, busca diminuir sua dependência das rotas marítimas e de Malaca. De qualquer forma, as rotas marítimas ainda aparentam ter destaque neste cenário, já que o total das importações de gás natural liquefeito através de gasodutos, em 2021, foi de 35%. Desses, 20% são referentes ao Turcomenistão, 3% do Cazaquistão, também, 3% do Uzbequistão e Myanmar, e 6% da Rússia (EIA, 2022). Em

relação as importações chinesas de petróleo por meio de oleodutos, não foi possível encontrar dados semelhantes. Mas, nesse âmbito a Rússia passou a Arábia Saudita nas exportações de petróleo nos dois primeiros meses de 2023, exportando entre esses meses 15.68 milhões de toneladas métricas. Sendo 52.3% do total referente a refinarias independentes e o restante, em grande parte, advém através de oleodutos, devido a contratos entre a Corporação Nacional de Petróleo da China e a Rosneft, fornecendo 800,000 barris por dia. O que demonstra o crescente investimento chinês em oleodutos e gasodutos, mas, mesmo assim o conjunto dos Estados do Médio Oriente continua a exportar maiores volumes (Zhou & Mohanty, 2023), os quais grande parte trafega por Malaca e pelo MSC, como já citado neste capítulo.

Ademais, o desenvolvimento destas infraestruturas de transporte de energia leva anos e um grande uso de capital, além de estarem sujeitas a riscos de segurança de terceiros, assim como nos *chokepoints*. Mas também, pelo fato da Ásia Central apresentar problemas securitários no que se diz respeito principalmente as disputas fronteiriças, violência interétnica e atividade de grupos terroristas (Crisis Group, 2023).

Logo, se torna importante para a China manter sua presença nos elementos geográficos do MSC, os administrando de maneira efetiva e contínua, de forma a salvaguardar os recursos presentes na região, os pescados, importantes para segurança alimentar do país e para a economia do setor da agricultura. Também, os hidrocarbonetos, mesmo que as reservas presentes não sejam o suficiente para atender as demandas de energéticas chinesas, ainda desempenham um papel na segurança energética do país e apresentam grande valor no mercado global, logo há um grande valor econômico. Nesse contexto, o maior controle sobre as rotas comerciais e de transporte de hidrocarbonetos ganha maior destaque pela sua importância estratégica e econômica, já discutidas.

Também, a presença no MSC representa a RPC uma maior garantia de segurança nacional, no sentido de evitar ameaças externas. A presença chinesa nos arquipélagos de Scarborough, Spratly e Paracel significaria a formação de um triângulo estratégico na região do MSC, montando assim uma forte estrutura que serve como um cordão de isolamento, o que proporcionaria a soberania militar chinesa na região e consequentemente o impedimento da entrada de forças militares malquistas pelos chineses, como os estadunidenses. Esta estratégia é reconhecida como *anti-access* ou *area denial* (Padula & Fernandes, 2020, p. 15). Importante, uma vez que grande parte da população chinesa reside nas regiões mais ao leste, em províncias próximas as costas, como Shenzhen, Shanghai e Guangzhou. As quais, são importantes centros econômicos e polos tecnológicos (Raditio, 2018b, p. 72). Mas, nesse contexto a segurança regional não se dá apenas por forças militares, há também a lei internacional e legislação

interna, caso se tenha jurisdição sobre os acidentes geográficos da região MSC (Dutton, 2011, p. 49). Mais ainda, a presença chinesa no MSC contribui para o desenvolvimento seguro dos projetos de infraestrutura da Nova Rota da Seda Marítima (NRSM), da mesma forma, a promoção e desenvolvimento da NRSM contribui com a manutenção e alargamento da presença chinesa na região, a ser desenvolvido no capítulo 2.2.

2.2 A estratégia geoeconômica chinesa no Mar do Sul da China

2.2.1 Estratégia e política regional chinesa

O presente capítulo busca expor a estratégia chinesa operacionalizada na região do Sudeste Asiático, demonstrando os diversos componentes geoeconômicos desta. Como será analisado, esta estratégia se encontra interligada a política regional chinesa e sustenta-se pelo comércio, investimento, acordos bilaterais e multilaterais, instituições multilaterais e pela diplomacia. Desse sentido, a China se utiliza do que Fravel (2011, p. 297) chama de “*delaying strategy*” ou estratégia de adiamento para alcançar seus objetivos no Mar do Sul da China (MSC). Em concreto, esta envolve a manutenção das reivindicações de um certo Estado sobre um determinado território, ao mesmo tempo que não exerce o uso da força ou oferece concessões. Assim, dá a possibilidade de que um Estado mais fraco militarmente em relação ao seu oponente, nesse caso o *hegemon* Estados Unidos, utilize-se do tempo para fortalecer seu posicionamento no presente e alcançar um resultado mais favorável no desfecho das disputas no futuro, seja através de meios diplomáticos ou do conflito armado (Fravel, 2011, p. 297). Porém, como será evidenciado há exceções históricas para o “não uso da força”, nesse sentido a estratégia de adiamento trata-se de um conceito que captura genericamente a estratégia chinesa empregada no MSC, de forma a encontrar um padrão na operacionalização da estratégia chinesa para a região.

Na avaliação de Pequim, esta estratégia justifica-se por várias razões. Historicamente, a China veio se beneficiando da segurança e estabilidade econômica mantidos pelos Estados Unidos da América (EUA), assim, a princípio a estratégia chinesa regional não buscava a eliminação da supremacia norte americana na região (Cardoso, 2008, p. 94; Fravel, 2011, p. 297). Tanto mais que a presença americana se mostrava vantajosa para a China, uma vez que os demais atores regionais não apresentavam a necessidade de se preocupar com a ascensão chinesa, já que o *status quo* regional estaria garantido (Cardoso, 2008, p. 94). Ademais, essa estratégia de adiamento trata-se de uma forma de gestão de conflito, uma vez que a disputa do MSC é difícil de se resolver. Mais ainda, dá possibilidade do Estado consolidar suas

reivindicações e, simultaneamente, fortalecer seu controle sobre as áreas disputadas (Fravel, 2011, p. 297). Como já ferido nesta dissertação a passagem de tempo fortalece a reclamação do Estado ocupante, seja através de pronunciamentos diplomáticos ou através do exercício progressivo de soberania sobre o território, tanto por civis ou por militares.

Através do desenvolvimento desta estratégia, a China atualmente detém controle sobre a totalidade das Ilhas Paracel e ocupa 22 elementos geográficos desse arquipélago (ASIA Maritime Transparency Initiative [MTI], 2023a; Sacks, 2022, p. 6). Também, o país controla o Recife de Scarborough. Em relação ao Arquipélago de Spratly, a República Popular da China (RPC) mantém presença no Recife de Subi, Recife de Gaven, Recife de Hughes, Recife de Johnson, Recife de Fiery Cross, Recife de Cuarteron, e o Recife de Mischief (MTI, 2023a; Sacks, 2022, p. 6). Ainda em relação à presença nas Ilhas de Spratly, a Malásia encontra-se no Recife de Swallow, Recife de Ardasier, Recife de Mariveles, Recife de Erica e Banco de Areia de Investigator. As Filipinas na Ilha Nordeste, Ilha Thitu, Ilhota Loaita, Ilha Loaita, Ilha West York, Ilha Flat, Ilha Nanshan, Banco de Areia Second Thomas, e Recife de Commodore (MTI, 2023a; Sacks, 2022, p. 6). Já o Vietnã ocupa 28 elementos geográficos no MSC (MTI, 2023a). O Brunei não ocupa fisicamente nenhuma parte das ilhas Spratly a qual tem reclamações (Guo, 2018a, p. 18; MTI, 2023a). Por sua vez, Taiwan tem presença no Recife de Itu Aba (MTI, 2023; Sacks, 2022, p. 6). Além de deter o controle da Ilha Pratas (Dongsha) desde 1946, maior ilha do Arquipélago de Pratas (Guo, 2018a, p. 20; MTI, 2023a).

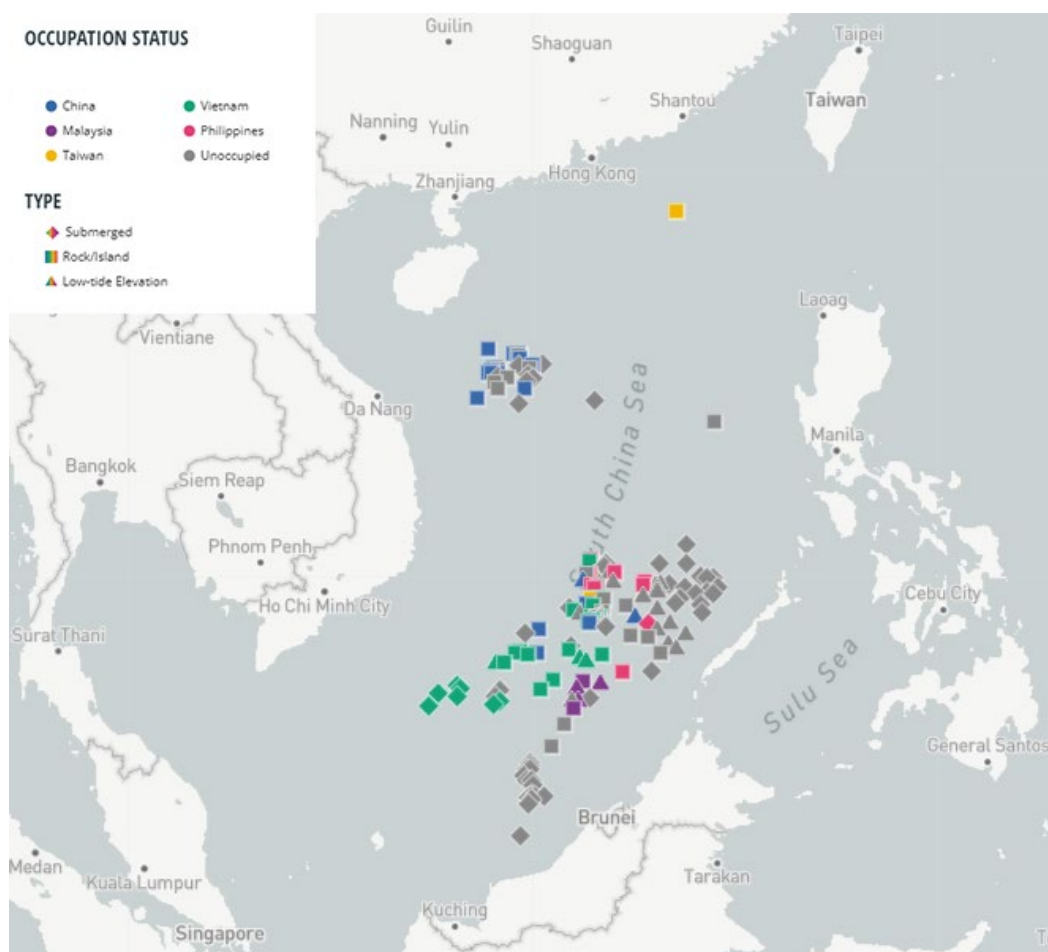


Figura 7: Elementos geográficos ocupados no Mar do Sul da China (MTI, 2023a).

A China vem se usando dessa estratégia desde o estabelecimento da República popular da China. O primeiro território que a China ocupa no MSC é a Ilha Woody em 1950, parte do Arquipélago de Paracel, seguindo até 1974 a lógica da estratégia de adiamento. Fortalecendo sua posição no território, de forma a desenvolver uma pequena base naval e conduzindo patrulhas rotineiras no entorno das ilhas. E acaba por consolidar o controle total do Arquipélago de Paracel após um pequeno confronto em janeiro de 1974, momento em que o Vietnã do Sul se encontrava enfraquecido uma vez que havia sido derrotado pelo Vietnã do Norte (Cardoso, 2008, p. 132; Fravel, 2011, p. 298). Depois, em 1988, o contexto internacional constrange novamente o Vietnã, através da guerra com o Camboja e a União Soviética, permitindo que a China ocupasse três elementos geográficos no Arquipélago de Spratly. Além de ocupar secretamente Mischief em 1994 (Cardoso, 2008, p. 133; Fravel, 2011, p. 298).

Nesse cenário, a China continua se utilizando da estratégia de adiamento, fortalecendo seu posicionamento e, ao mesmo tempo, utilizando-se de mecanismos multilaterais com os países reivindicantes de forma a tentar apaziguar as relações com seus vizinhos. Assinando, em

1995, o código de conduta com as Filipinas, *A Joint Statement on China Popular Republic-Republic of the Philippines Consultations on the South China Sea and on Other Areas of Cooperation*. E em 2002, assina com a Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) a Declaração sobre a Conduta das Partes no Mar do Sul da China (Cardoso, 2008, pp. 133-134; Fravel, 2011, pp. 298-299). Desta forma, a estratégia chinesa de manutenção das reivindicações no MSC acaba por postergar a solução das disputas, ao mesmo tempo que fortalece sua posição em determinados territórios (Fravel, 2011, p. 299).

Esta estratégia é sustentada por sua política regional, a qual fundamenta-se no estabelecimento e fortalecimento de parcerias estratégicas e reforço das relações bilaterais, assim como a participação em organizações de cariz regional e a expansão das relações econômicas, também, na redução da desconfiança no âmbito da segurança (Cardoso, 2008, pp. 95-96). Apesar do Partido Comunista da China (PCC) não ter publicado nenhum *white paper* específico as políticas regionais voltadas ao Sudeste Asiático, essas não deixam de estarem presentes. Por exemplo no *white paper, China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation*, de janeiro de 2017, é presente a ideia da perseguição do desenvolvimento econômico comum, facilitado pela integração econômica e criação de áreas de livre comércio e conectividade. Deste âmbito, são referidos a Iniciativa Faixa e Rota, Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) e o *Silk Road Fund*. Também, nesse contexto o documento reconhece o desenvolvimento econômico como alicerce da cooperação política e securitária na região (CHINA, 2017). Nesta lógica, o PCC passa a participar do multilateralismo do Sudeste Asiático de maneira mais regular, mesmo que tenha preferência pela bilateralidade nas relações com outros Estados (Cardoso, 2008, p. 96; Kalimuddin & Anderson, 2018, p. 124). Essa preferência se dá pelo fato da China ser o país com maiores capacidades e com maior vantagem nas relações econômicas intrinsecamente assimétricas com os Estados do Sudeste Asiático.

A China transmite sua intenção estratégica de maneira a promover uma ideia de uma parceria construtiva, em que todos serão beneficiários, ou seja, aqui há ideia de desenvolvimento pacífico está presente. Nesse contexto, a ASEAN é de extrema importância para a China, sendo uma das instituições multilaterais de maior importância no contexto regional. Assim, a China se utiliza dos instrumentos e mecanismos multilaterais da instituição de forma a construir e promover uma imagem positiva do país e de sua política externa (Cardoso, 2008, p. 96; Kalimuddin & Anderson, 2018, p. 124). Para além disso, os objetivos estratégicos no MSC dependem da preservação da legitimidade, essa expressa-se no contexto internacional através das instituições (Blackwill & Harris, 2016d, pp. 113-114). Logo, segundo Rubiolo (2020, p. 122), há a utilização das instituições multilaterais como instrumentos de *soft*

*power*¹² reduzindo a percepção de ameaça chinesa, a título de exemplo há a Declaração sobre a Conduta das Partes de 2002 assinado pela China e os países da ASEAN, referida anteriormente (Rubiolo, 2020, p. 122).

Neste âmbito, os esforços multilaterais China-ASEAN de manutenção e estabilidade da paz no MSC sustentam as negociações bilaterais de resolução de disputas entre Estados reivindicantes (Kalimuddin & Anderson, 2018, pp. 122-123). Tratando-se, assim, de uma abordagem em duas vias (ou “*dual-track approach*”). Disputas específicas relacionadas ao MSC são negociadas diretamente entre as partes envolvidas, simultaneamente, questões gerais relacionadas a paz e estabilidade no MSC são mantidas entre China e ASEAN. Dessa forma, busca-se que a disputa do MSC não seja totalmente multilateralizada à ASEAN, afinal, a falta de total consenso e cooperação entre os Estados da instituição nas questões relativas ao MSC diminui a força relativa destes (CHINA, 2016b; Peng & Ngeow, 2022, p. 3). Nesse contexto, a China tem aumentado sua participação em mecanismos e diálogos multilaterais, no contexto da segurança regional, assim participa da *ASEAN Defense Ministers’ Meeting Plus* (ADMM+), *ASEAN Regional Forum* (ARF), *Shangri-La Dialogue* (SLD), *Jakarta International Defence Dialogue* (JIDD) e *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS). Além de se aproveitarem de mecanismos já existentes, também criaram seus próprios, como Xiangshan Fórum e o *China-ASEAN Defence Ministers’ Informal Meeting* em 2015, por exemplo (Kalimuddin & Anderson, 2018, pp. 123-124). Dessa forma, a China busca ser um parceiro ótimo para os atores reivindicantes do MSC e elevar seu papel regional como parceiro. Também, diminuindo a oposição em relação as atividades chinesas no MSC e, ao mesmo tempo, aumentando a aceitação dos reivindicantes para que os conflitos sejam resolvidos bilateralmente (Kalimuddin & Anderson, 2018, pp. 121, 124).

Para além disso, a China por meio de seu *soft power* busca expandir sua influência na região através da exportação de cultura, valores e tecnologias (Cardoso, 2008, p. 98). Nesse sentido, a RPC busca controlar os termos da discussão, dando maiores possibilidades das disputas do MSC serem gerenciadas e resolvidas de forma favorável à China. Através do meio institucional, diplomático e informacional, o PCC primeiro busca estabelecer os fatos a favor da China para influenciar a opinião pública a favor do argumento chinês de possuírem direitos históricos no MSC. Isso se demonstra nos pronunciamentos oficiais, no meio acadêmico e midiático, que expõem a versão chinesa dos fatos, apresentados nos capítulos anteriores

¹² Diferente do “*hard power*”, que busca por meio do uso da força a coagir ou induzir outros Estados a adotar uma determinada ação ou posição. O “*soft power*” refere-se à habilidade de obter os resultados desejados através da atração, de maneira a obter resultados positivos sem o uso de coerção (Kalimuddin & Anderson, 2018, p. 116).

(Kalimuddin & Anderson, 2018, pp. 120-121). Também, procura-se a redefinição de regras do direito internacional, para isso a China busca influenciar quais são os fatores importantes em disputa, de forma a redefinir as bases legais de fronteiras marítimas e moldar a opinião pública em relação a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) (Kalimuddin & Anderson, 2018, pp. 121-122). Isso expõe-se no *China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation*, nesse a China afirma que regras internacionais precisam ser discutidas, formuladas e observadas por todos os Estados interessados, e não ser ditado por algum Estado em específico. Ademais, reconhece-se como um contribuidor ativo das normas internacionais e regionais (CHINA, 2017).

Em conjunto com a expansão das relações institucionais, e de seu *soft power*, fomentou-se as relações comerciais intrarregionais, tendo a China no centro, ficando visível a sistematização de uma política periférica por parte do país. Ou seja, voltada aos vizinhos, aqui considerados a periferia chinesa, uma vez que essa se encontra no centro do contexto asiático, demonstrando a ideia de um “asiatismo¹³” e destino comum asiático. Isso intensifica-se principalmente durante os finais dos anos 1990 e começos dos anos 2000, com a crise Asiática de 1997, na qual o país desempenha um papel fundamental na recuperação dos Estados asiáticos, fortalecendo a cooperação econômica regional (Cardoso, 2008, pp. 93, 96; Rubiolo, 2020, p. 122). E novamente, demonstrando-se como um ator responsável e pacífico. De maneira a tentar esvaziar a ideia de ameaça chinesa na região o país opta por políticas que fortalecerão as relações econômicas, indo além da diplomacia e simples retórica (Rubiolo, 2020, p. 122).

A crise asiática demonstra-se um importante momento na relação economia entre a RPC e os países do Sudeste Asiático, intensificando o comércio e investimento. Assim, o crescimento econômico e desenvolvimento industrial chinês acaba por impulsionar o comércio bilateral na região (Rubiolo, 2020, p. 123). Também, isso se tornou possível com as modernizações econômicas de Deng Xiaoping, em 1978, que reconhece a importância de abrir o país para o exterior de forma a promover o desenvolvimento e crescimento econômico (Cardoso, 2008, p. 125). Havendo a reorientação de grande parte das economias do Sudeste Asiático, voltadas a uma rede de produção regional centrada na montagem final e exportação para o exterior (Rubiolo, 2020, p. 124). Isso se expõe quando é observado o comércio bilateral entre China e a ASEAN, no cenário atual, este chegou a 789.53 bilhões de dólares nos primeiros 11 meses de 2021, aumentando em 29.8% em comparação com o ano de 2020, que atingiu 684.6 bilhões de dólares. Em 1991 o comércio entre as duas partes foi de apenas 7.96 bilhões de dólares. Sendo

¹³ Refere-se a convergência de valores entre vários Estados da região asiática.

que, a China tem se mantido o maior parceiro econômica da ASEAN desde 2009, para além da instituição se tornar o maior parceiro comercial e de investimento da China em 2020 (CHINA, 2021; Zheng, 2022, p. 3). Ademais, os fluxos de investimento direto estrangeiro (IDE) chineses para a ASEAN tem aumentado, em 2019 atingiu 9.1 bilhões de dólares, representando 5.7% do total de IDE da região (CHINA, 2020, p. 2). Em 2020, atingiu por volta de 7 bilhões de dólares e, em 2021, quase 14 bilhões de dólares. Sem considerar os investimentos intra-ASEAN, a China encontra-se logo após os Estados Unidos como maior fonte de IDE (ASEAN Secretariat, 2022, p. 9).

Se mostram importantes nesse contexto de integração econômica regional entre a China e os países do Sudeste Asiático os acordos de livre comércio entre o RPC e os países da ASEAN. Assim, pode-se citar o ASEAN–China *Free Trade Area* (ACFTA), instituindo uma área de livre comércio entre os 10 membros da ASEAN e a China, entrando em efeito em janeiro de 2010 (People's Bank of China, 2016). Também, há o *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP), suas negociações deram início no começo de 2013, entrando em efeito apenas em janeiro de 2022. Essa busca o fortalecimento da participação no desenvolvimento econômico regional, sendo criado sobre acordos de livre comércio já existentes, os “ASEAN+1” (China, Coreia do Sul, Japão, Índia, Austrália e Nova Zelândia). Procurando o fortalecimento de relações econômicas pela facilitação do comércio e investimentos (ASEAN Secretariat, s.d.).

A China foi uma das maiores beneficiárias da ordem pós-guerra Fria e da globalização, fazendo da economia a base de sua ressurgência. Atualmente, é considerada a segunda maior economia do mundo em termos nominais e, em paridade de poder de compra (PPP), é a maior. Em 1990, o *share* no Produto Interno Bruto (PIB) mundial em PPP era de 4% (Tomé, 2021b, p. 111), já em 2022 representou 18.48% (Fundo Monetário Internacional [FMI], 2023). Como já referido (capítulo 1), a globalização torna o mundo mais interdependente de forma a beneficiar os atores envolvidos por meio da intensificação dos fluxos de capital, bens, informação e pessoas. E essa interdependência econômica, e política (uma vez que essa acompanha a anterior), que é base para o desenvolvimento da capacidade econômica chinesa (Cardoso, 2008, p. 126).

Nesse sentido, a China, como Estado menos dependente no contexto regional, demonstrou ao longo do tempo sua preferência por um uso positivo de *statecraft* econômico para influenciar o comportamento dos países do Sudeste Asiático. Para assim, promover confiança internacional, fortalecer relações bilaterais com países em desenvolvimento e, também, elevar seu *status* internacional (Rubiolo, 2020, p. 119). Mas, há a noção que depois de Xi Jinping assumir o poder, a China passa a ser mais assertiva. Ou seja, os instrumentos

econômicos passam a ser mais amplamente utilizados ou passam a ser utilizados de maneira coercitiva mais frequentemente sobre governos críticos (Rubiolo, 2020, p. 119). Assim, há a ameaça ou imposição de proibição a importações, restrições ao investimento, suspensão de créditos, aumento de tarifas, boicotes a produtos. Assim como, outros instrumentos também são empregados visando modificar o comportamento dos alvos e, simultaneamente, desencorajar outros de seguirem ações semelhantes (Tomé, 2021b, p. 120).

Pode-se citar como exemplo as ações tomadas pelo PCC a Mongólia, em 2016, aumentando as taxas de importação sobre produtos mineiros, fechando temporariamente uma relevante passagem fronteiriça e suspendendo diálogos referentes a um importante empréstimo de assistência. Isso se dá após uma visita de Dalai Lama à Mongólia. Também, em 2017, após a Coreia do Sul aprovar a instalação de um equipamento de defesa norte americano, essa sofre pressões econômicas da China. E, num contexto mais atual, após a Austrália suplicar por uma investigação independente acerca das origens da pandemia de covid-19 na China, ocorre a suspensão pela China das importações de carne bovina australiana, restrições nas importações de carvão e imposição de altas tarifas sobre exportações de cevada a Austrália (Tomé, 2021b, p. 121).

Ou, no que se refere aos países do MSC, a já citada disputa de Scarborough entre China e as Filipinas pode ser citada. O incidente leva o PCC a partida recusar 150 contêineres de bananas a entrar nos mercados chineses, a justificativa era o fato de haver insetos. Isso representou aos fazendeiros filipinos um prejuízo de 760 mil dólares. Depois, houve o desaceleramento nas inspeções referentes a outras frutas das Filipinas, o que representou prejuízos as exportações do país. Afinal, 30% das frutas locais no período tinham como destino a China (Blackwill & Harris, 2016d, p. 112). Para além disso, no mesmo período o PCC anuncia uma proibição de pesca anual de 10 semanas nas águas ao entorno de Scarborough, o motivo seria para a reposição de peixes na área. Neste cenário, o fim do banimento das bananas e coerção econômica cessam com a retirada dos navios filipinos de Scarborough. Frente a isso, o Vietnã aparenta ter abrandado sua abordagem frente as reivindicações territoriais, uma vez que esse é mais dependente em relação a China. Afinal, os produtos exportados pelo país dependem das principais importações chinesas, para além da alta dependência no setor da borracha e a inexistência de um acordo mútuo de defesa com os Estados Unidos, diferente das Filipinas (Blackwill & Harris, 2016d, pp. 112-113).

Também, esta assertividade é atribuída ao estabelecimento pela China de instituições multilaterais de cariz econômico como o AIIB e o China-ASEAN *Investment Cooperation Fund*, para além da Iniciativa Faixa e Rota. Aumentando seu nível de influência econômica e

institucional, principalmente na Ásia. Questão a ser discutida nos capítulos a seguir (Kalimuddin & Anderson, 2018, p. 124; Tomé, 2021b, p. 118).

Assim, o desenvolvimento e economia dos países do Sudeste Asiático tornaram-se diretamente ligados as relações comerciais e investimentos chineses. Devido a esse cenário, de dependência econômica, os Estados da região não apresentam interesse ou capacidade de modificarem suas relações bilaterais com o PCC. Nesse sentido, mesmo que ações chinesas no MSC se mostrem contra os interesses estratégicos destes países a disputa marítima, continuam a promover interesses nacionais e prioridades de política externa desses mesmos países. Uma vez que, tratam-se de países em desenvolvimento, assim os objetivos econômicos se apresentam como centrais. Para além disso, os países do Sudeste Asiáticos aparentam estarem submetidos a uma realidade material histórica inescapável, se vendo obrigados a ajustarem ao desenvolvimento chinês como forma de não perder seus benefícios econômicos (Rubiolo, 2020, p. 123).

Dentro desse contexto, ao passo que os Estados do Sudeste Asiático tiram proveitos econômicos do crescimento e expansão da econômica chinesa, ao mesmo tempo se tornam cada vez mais dependentes e, conseqüentemente, vulneráveis as políticas econômicas da China. Sendo que, instrumentos econômicos são mais eficientes dentro de relações bilaterais, a China, detentora de um poder relativo e capacidade econômica maior do que o resto dos Estados disputantes, tem vantagem de uma distribuição assimétrica de poder que poderia ser balanceada num cenário multilateral. Em que também estariam presentes potências extrarregionais, com destaque aos Estados Unidos. Mas, mesmo que o engajamento desse no Sudeste Asiático seja apoiado, em diferentes níveis, pelos membros da ASEAN (Rubiolo, 2020, p. 120), quanto maior o crescimento chinês, mais os países do Sudeste Asiático se aproximarão da China, já que esse é geograficamente seu vizinho havendo uma convivência inevitável, ao passo que os EUA são uma potência extrarregional (Cardoso, 2008, p. 98).

Neste cenário, os países do Sudeste Asiático tomam parte em uma prática que pode ser reconhecida como “*constructive engagement*”. Os países da ASEAN buscam manter um equilíbrio nas suas relações com os EUA e a China. Assim, esses Estados buscam integrar a China de maneira a não alterar suas relações e benefícios econômicos, em detrimento do confronto. Mas, ao mesmo tempo, mantendo desconfiança frente aos interesses chineses na região. Assim, quando a China se torna agressiva, esses Estados podem recorrer aos EUA de forma a manter os estadunidenses engajados na esfera securitária do Sudeste Asiático. Também, de maneira contrária voltam-se a China quando a hegemonia estadunidense se afasta de suas obrigações. Ou seja, o que pode ser observado é o desejo dos Estados do Sudeste Asiático de

evitar qualquer hegemonia regional, mantendo assim suas capacidades de influência. Sendo o “*constructive engagement*” a prática necessária, afinal são pequenos Estados, no sentido de apresentarem menores capacidades e/ou poder relativo frente a China ou Estados Unidos (Cardoso, 2008, p. 97; Rubiolo, 2020, p. 120).

Nesse contexto os Estados Unidos, que se tornou um parceiro de diálogo para com a ASEAN em 1977, ainda detêm influência econômica no Sudeste Asiático. Em 2021 o comércio de bens e serviços entre os dois atores totalizaram aproximadamente 441.7 bilhões de dólares. E os Estados Unidos contribui para 22.5% do total de IDE para dentro do bloco, ou seja, 40.2 bilhões de dólares. Assim, atualmente os EUA representam a maior fonte de IDE e são o segundo maior parceiro comercial da ASEAN, depois da China. Para além da ASEAN apresentar-se como o quarto maior parceiro comercial dos EUA (Medina, 2023) e, recentemente, esse vem a demonstrar esforços para fortalecer a cooperação econômica com os países na região. Em 2022, os norte-americanos lançaram a *Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity* (IPEF), nessa os países do Sudeste Asiático participantes são a Indonésia, Brunei, Malásia, Filipinas, Singapura, Tailândia e Vietnã (U.S. Department of Commerce, 2023), essa iniciativa que ainda se encontra em negociações busca aumentar a atividade econômica e investimentos, e promover um crescimento econômico sustentável e inclusivo (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, s.d.; U.S. Department of Commerce, 2023). Demonstra-se aqui, os EUA como potência (imperialista) hegemônica buscando a manutenção de sua influência na Ásia, frente a atual posição chinesa no tabuleiro regional e global.

Nesse contexto, a ideia de “*constructive engagement*” aparece visível. Em um momento em que os Estados do Sudeste Asiático se mostram em necessidade de investimentos e infraestrutura (questão a ser tratada no capítulo a seguir), assim voltam-se aos Estados Unidos e a China, que como já demonstrados tratam-se das maiores potências econômicas e dos maiores parceiros comerciais e de investimentos dessa região. Os países do Sudeste Asiático tiram proveitos da conjuntura atual, na qual os EUA buscam a manutenção da sua esfera de influência na região, ao passo que a China tenta se consolidar como líder asiático através do *statecraft* econômico. Para além do atual momento de contenção entre Estado hegemônico e Estado em ascensão hegemônica, uma vez que a potência hegemônica continuará a busca pela manutenção de seu *status* internacional. Desse sentido, pode-se citar como exemplo a atual competição de microchips. Em 2021 os bens mais exportados pela ASEAN para os EUA foram máquinas, equipamentos e partes elétricas, representando 28% das exportações neste âmbito ou um total de 73 bilhões de dólares. Para além de haver grandes IDEs em semicondutores partindo em grande parte de empresas americanas. Por exemplo, a Intel iniciou a construção de uma

instalação focada na produção de semicondutores na Malásia em 2021, valendo 7 bilhões de dólares (Medina, 2023). Isso demonstra como o Sudeste Asiático vêm a tirar proveitos de seu posicionamento equilibrado nas relações entre as duas potências.

Por outro lado, a China também tem de se manter num equilíbrio, movimentos muito agressivos por parte do país podem levar os países da ASEAN a se aproximarem dos EUA. Assim, mesmo que o PCC sob a liderança de Xi Jinping tenha aderido a uma política externa mais assertiva face ao MSC, a lógica de desenvolvimento pacífico não é abandonada, uma vez que é necessário manter um ambiente externo pacífico para que se persiga os interesses nacionais, afinal os instrumentos econômicos são o meio preferível dos chineses. Também, essa lógica permanece frente aos EUA, se fazendo necessário a manutenção de uma relação estável com esse, no *China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation* o país reforça o desejo de continuar a trabalhar com os EUA de forma a construir relações de mútuo benefício e respeito, sem conflitos. Assim, pode-se observar novamente que o país utiliza de seus meios de comunicação oficiais para reforçar a ideia de ator benigno (CHINA, 2017). Nesse sentido, a China se encontra em desvantagem, afinal os estadunidenses ainda detêm um poder relativo maior se em comparação aos chineses. Apesar dos constantes crescimentos nos investimentos no setor militar, especialmente o marítimo, pelos chineses (Cardoso, 2008, p. 98; Rubiolo, 2020, p. 121).

A China tem aumentado anualmente seu orçamento de defesa na ordem de dois dígitos, isso representa 76% no aumento de despesas no setor militar durante os anos de 2011-2020 (Tomé, 2021b, p. 113). Em 2022, o país destinou aproximadamente 292 bilhões de dólares para as forças armadas, representando um aumento de 4.2% em relação ao ano anterior. Dessa forma o país vem a aumentar seus gastos no setor militar de forma constante nos últimos 28 anos, o maior período sem interrupções de crescimento de qualquer Estado, de acordo com o *Stockholm International Peace Research Institute* (SIPRI). Sendo atualmente o segundo país com maiores gastos militares, a seguir os Estados Unidos (Tian *et al.*, 2023, pp. 1, 4). Aqui o aumento das capacidades militares chinesas é de extrema relevância para o MSC, principalmente no que se refere as capacidades de *anti-access*, já mencionadas, e o poder marítimo. De acordo com o Pentágono a China já detém a maior marinha do mundo (Tomé, 2021a, p. 168). Nesse quadro, a lógica da “Cultura azul” aparece visível, essa se refere a postura marítima adotada pela China, a qual vem a aumentar seu grau de “maritimização” frente ao atual sistema internacional. No qual, a relevância do comércio e da economia como fundamentos de poder reforça-se e os Estados estão em contato uns com os outros, decorrente do processo de globalização. Frente a esse cenário, a China adaptou-se de forma a controlar estes fundamentos de poder (Cardoso,

2008, p. 112). Assim, o MSC aparece aqui como um espaço geográfico de importância geoeconômica, a ser controlado pela potência marítima, nesse caso a China, que vem a aumentar seu poder marítimo para que isso seja possível (Cardoso, 2008, p. 113).

A China declara no *China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation* que o país “[...] will shoulder greater responsibilities for regional and global security, and provide more public security services to the Asia-Pacific region and the world at large” (CHINA, 2017, seção I. *China's Policies and Positions on Asia-Pacific Security Cooperation*). Também, afirma-se no documento que a construção de uma defesa nacional e forças armadas fortes encontram-se de acordo com o atual posicionamento chinês no cenário internacional, e em concordância com seus interesses securitários e de desenvolvimento (CHINA, 2017). Assim, a China deixa clara sua intenção de expandir seu papel securitário e nos demonstra que, dada a importância chinesa a nível internacional, devido ao seu poder econômico e militar, deixa de ser possível a manutenção de um baixo perfil nas relações internacionais como no período de Deng Xiaoping.

Frente a esse cenário de crescente poder militar chinês, no qual a ameaça chinesa cresce sobre os países do Sudeste Asiático, se faz necessário que o PCC busque prevenir interferência extrarregional de países que se encontram fora da disputa. E, principalmente, encolher a influência estadunidense no Sudeste Asiático de forma a impossibilitar os países da região a buscarem soluções extrarregionais. Assim, contribui para a manutenção da liberdade de ação chinesa na região, assim como, eleva seu poder nas negociações bilaterais de resolução de conflitos (Cardoso, 2008, p. 99; Kalimuddin & Anderson, 2018, pp. 124-125).

Dessa forma, o PCC tenta diminuir a dominância estadunidense em blocos comerciais já estabelecidos com os países da região, expressando os benefícios de uma ordem liderada pela RPC através de suas próprias iniciativas. Nas quais os EUA têm um papel reduzido, como na AIIB e *Regional Comprehensive Economic Partnership*, criando-se instituições e mecanismos de diálogo centrados na China. Assim, essa estrutura regional econômica chinesa, junto com seus bancos e fundos de investimentos, contribuem para a diminuição da relevância econômica estadunidense na região do Sudeste Asiático (Kalimuddin & Anderson, 2018, p. 125; Tomé, 2021b, p. 117). Nesse sentido, segundo Tomé (2021b, p. 114) isso tratar-se-ia de uma “Doutrina Monroe com características chinesas”, em que é expressada a ideia dos povos da Ásia gerirem os assuntos da Ásia, sem interferência de atores extrarregionais. Esse fenômeno demonstra-se em maior escala com a ascensão de Xi Jinping ao poder, que passa a ter uma abordagem a política externa chinesa mais proativa em favor desse regionalismo (Tomé, 2021b, pp. 114-

115). Assim, segundo Cardoso (2008, p. 99), a China utiliza-se da cooperação, do fomento ao comércio e da disponibilização de ajuda econômica para atingir a hegemonia regional.

Para além disso, busca-se o esvaziamento do *soft power* de Estados não reivindicantes que se apresentam como ameaça aos objetivos chineses na região. Nesse âmbito, o principal argumento chinês é voltado ao fato de que o envolvimento dos Estados Unidos na disputa, por seu caráter militarista, desestabiliza a região. Isso ficaria claro ao observar o império estadunidense que se encontra a milhares de quilômetros de distância de seu país no MSC com armas de guerra, sobre o pretexto de operações para garantir o direito de livre circulação marítima. Para além de haver um histórico intervencionista das potências ocidentais para com a China e os países do Sudeste Asiático. A China se utiliza desses argumentos justificando a ideia de Ásia para os asiáticos, aqui expressa-se a lógica de que a estabilidade e paz no MSC deve partir do desenvolvimento coletivo dos Estados da região, com a China no centro, sem interferência extrarregional (Kalimuddin & Anderson, 2018, pp. 124-125).

Além do mais, há outro importante fator que contribui para a noção de uma maior assertividade chinesa sob o comando de Xi Jinping, o desenvolvimento de ilhas artificiais em simultâneo com a construção de infraestruturas militares em Paracel e Spratly, a partir dos finais de 2013. Parte dos territórios presentes na Figura 7 tratam-se de ilhas artificiais, isso porque alguns destes elementos geográficos são rochas ou bancos de areia, por exemplo. Assim, aterram-se esses acidentes geográficos de forma a torná-los viáveis para construção de infraestruturas e presença humana (Sacks, 2022, p. 20). Porém, a China não foi o primeiro Estado reivindicante que a construir ilhas artificiais, a partir dos anos 1970, as Filipinas já adicionaram 14 acres à Ilha de Thitu. Também, a Malásia aterrou o Recife de Swallow. Ambos os territórios foram utilizados para construção de bases aéreas. O Vietnã fez o mesmo processo de construção de ilhas artificiais, durante 2009 a 2014, em vários acidentes geográficos, adicionando cerca de 60 acres no total (Sacks, 2022, p. 20). Nesse âmbito, o país ocupa 49 postos avançados, o *status* de dois outros postos não é claro, estes encontram-se distribuídos entre 27 elementos geográficos no MSC. De forma a incluir 21 recifes e rochas nas Spratly, para além de 14 plataformas isoladas, reconhecidas como DK1, por se tratarem de “estações de serviço tecnológico, científico e econômico”, as quais localizam-se ao sudeste do MSC, representado por seis bancos de areias submersos (MTI, 2023). Por sua vez, Taiwan em 2018 adiciona por volta de oito acres a Ilha Itu Aba (Sacks, 2022, p. 20).

O que dá destaque a China nesse cenário é o tamanho de suas operações, algumas ilhas artificiais são grandes em comparação com outros Estados. Os elementos artificialmente construídos, segundo Tomé (2021a, p. 165), totalizam 3,500 acres nas Ilhas Spratly, ao ponto

de suportarem pistas de pouso para aeronaves de larga escala (Sacks, 2022, p. 20). Encontra-se na Ilha Woody em Paracel uma pista de 3.000 metros. Também, há a presença de instalações militares com equipamentos A2/AD, utilizados para *anti-access* ou *area denial*, como já citado no final do capítulo 2.1. Dentro desse contexto, há os “Três Grandes” das Ilhas Spratly, são eles os Recifes de Fiery Cross, Subi e Mischief, nesses foram desenvolvidas instalações de comunicações, abrigos antimísseis e portos aptos a acomodar grandes navios de guerra. Assim como, pistas de pouso e decolagem de caças e bombardeiros, além de sistemas avançados de mísseis anti-navegação e antiaéreos, e instrumentos *anti-access* ou *area denial* (Sacks, 2022, p. 20; Tomé, 2021a, p. 165). Nesse âmbito, a China detém sete pontos avançados militares em Spratly e 20 em Paracel, as quatro ilhas restantes em Spratly também detém infraestruturas militares (MTI, 2023; Tomé, 2021a, p. 165).

A importância destas ilhas artificiais é seu valor estratégico, afinal essas não apresentam valor legal. De acordo com o Artigo 60º nº8 da UNCLOS, ilhas artificiais, instalações e estruturas não possuem o *status* de ilha, assim não possuem um território marítimo e, consequentemente, não tem efeito nas delimitações do território marítimo, da Zona Economia Exclusiva (ZEE) ou da plataforma continental. Ou seja, não se aplica o Artigo 121º nº1 e nº2, o qual garante território marítimo, ZEE e plataforma continental até 200 milhas náuticas (Sacks, 2022, p. 20). Desse sentido, para além do valor securitário das ilhas artificiais, essas se fazem relevante para a estratégia de adiamento, já que fortalece as reivindicações de direitos marítimos chineses por meio do exercício de jurisdição sobre as águas contestadas (Fravel, 2011, p. 299). E, ao mesmo tempo essa estratégia contribui para a crescentes capacidades militares chinesas, uma vez que “compra tempo” e aumenta cada vez mais a disparidade de poder entre os países reivindicantes no MSC (Rubiolo, 2020, p. 123).

Para além disso, a exploração de recursos mostra-se importante para este exercício de jurisdição. Nesse âmbito, o modelo de desenvolvimento de exploração de recursos no MSC em parte, segundo Guo (2018b, p. 164) segue um princípio de desenvolvimento paralelo, ou seja, cada um dos atores envolvidos numa determinada área de negócios irá conduzir suas atividades de maneira independente. Nesse contexto, os países reivindicantes vêm desenvolvendo operações de exploração de gás e petróleo, assim como atividades pesqueiras em áreas reclamadas, parcialmente ou totalmente, pelas demais partes envolvidas. Nesse cenário, os Estados reclamantes vêm se utilizando de companhias energéticas, a incluir companhias estatais, para o desenvolvimento das operações de exploração e extração de recursos energéticos (Guo, 2018b, p. 165). Assim, a China continua a avançar com a exploração nas bacias de Pearl River Mouth e Qiongdongnan, e o desenvolvimento da exploração desses

recursos se dá através das três grandes companhias petrolíferas do país, a *Chinese Nacional Offshore Oil Company* (CNOOC), a *China Petroleum & Chemical Corporation* (Sinopec), e a *China National Petroleum Corporation* (CNPC) (U.S. Energy Information Administration [EIA], 2019).

No oeste do MSC a CNOOC tem uma produção de petróleo e gás natural baixa à média, a região representa 14.5% das reservas totais da companhia e 12.3% de sua produção, em 2022. No mesmo ano, a companhia faz três novas descobertas, *Wenchang 19-3*, *Weizhou 12-8 East* e *Yacheng 13-10*, e avaliou 10 estruturas de petróleo e gás com sucesso. Também, neste ano a produção comercial nos projetos de desenvolvimento de *Weizhou 12-8 Oilfield East*, *Dongfang 1-1 Gas field Southeast* e *Ledong 22-1 gas field South* deram início com sucesso. *Weizhou 5-7*, tem expectativas de início de produção para o ano de 2023 (Chinese Nacional Offshore Oil Company [CNOOC], 2023). Já no leste do MSC, a CNOOC também tem uma produção de petróleo e gás natural de níveis baixos à medianos, representando 10.9% das reservas totais da companhia e 20.8% de sua produção em 2022. Nesse ano a companhia descobre a *Liuhua 28-2 West*, e avaliou quatro estruturas de petróleo e gás com sucesso. Encontra-se em estado de produção os projetos de *Enping 15-1/10-2/15-2/20-4*, e mais dois projetos são expectados para dar início a sua produção em 2023 (CNOOC, 2023). Tanto a CNPC, quanto a Sinopec são menos ativas no MSC, segundo a EIA (2019), essas não têm operações de exploração de petróleo e gás na região, utilizando-a para distribuição e *upstream* de recursos.

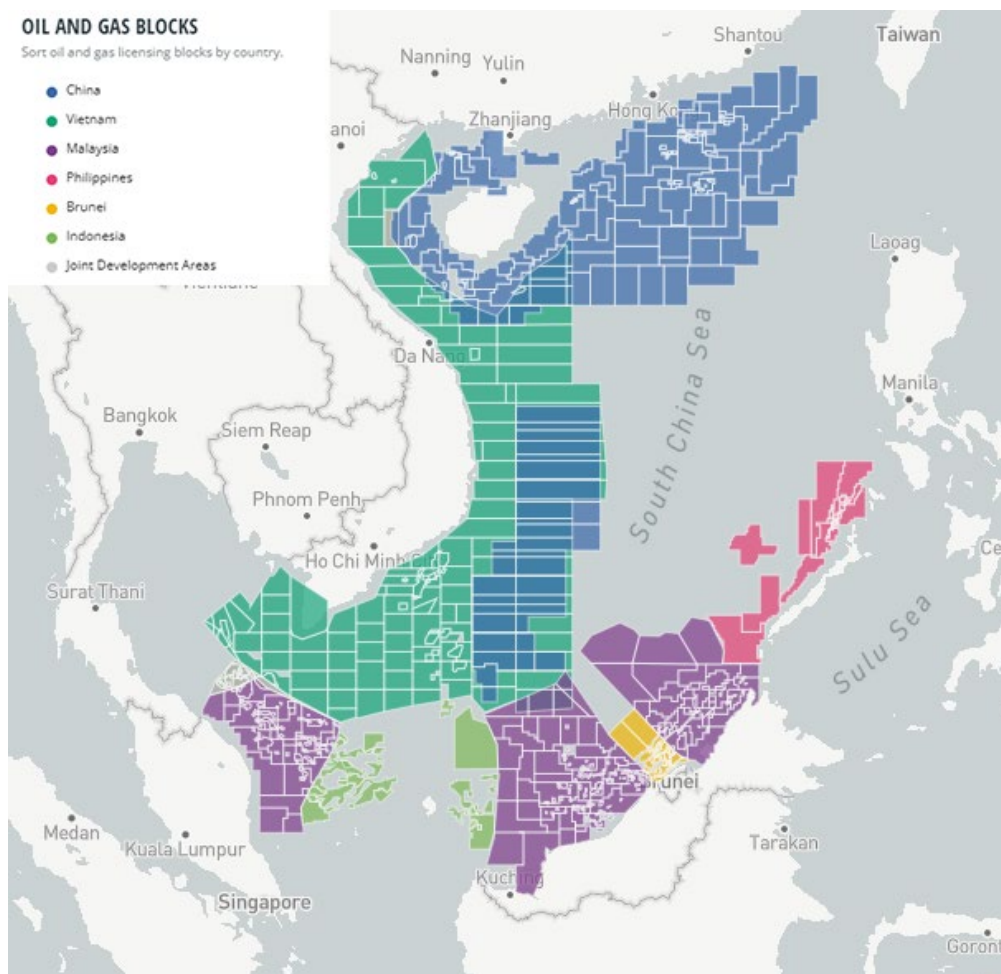


Figura 8: Blocos de exploração de gás e petróleo no Mar do Sul da China (MTI, 2023b).

Mas, um modelo de desenvolvimento paralelo pode levar à competição, uma vez que há reclamações sobrepostas e os recursos energéticos e pesqueiros são finitos. Assim, um modelo de cooperação novamente se faz necessário de forma a não haver uma escalada no conflito e, consequentemente, deteriore as relações bilaterais entre os Estados. Nesse âmbito, por exemplo, a China e Vietnã assinam nos finais dos anos 2000 o Acordo de Demarcação do Golfo de Beibu e o Acordo de Cooperação Pesqueira do Golfo de Beibu, entrando em efeito em 2004. Nesse, demarcaram as águas territoriais, ZEE e plataforma continental, assim dividindo o mar e distribuindo os recursos pesqueiros no golfo por meio de uma zona de pesca comum, durante 15 anos. Neste acordo encontra-se apresenta a ideia de cooperação e benefício mútuo (Guo, 2018b, pp. 165-167). Nesse sentido, Tomé (2021a, pp. 172-173), reconhece a prevalência de um padrão de “*congagement*” na Ásia Oriental, ou seja, os Estados envolvidos em disputas no MSC (e Oriental) ao mesmo tempo que conflituam, também cooperam, seja a nível bilateral ou multilateral.

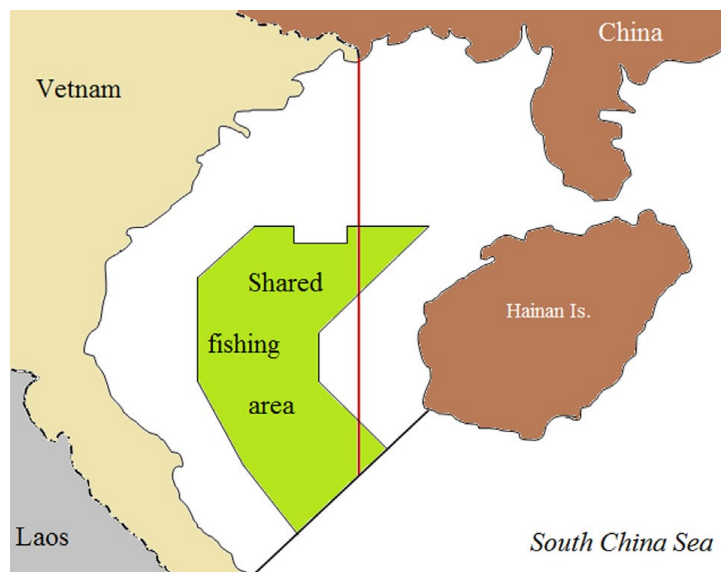


Figura 9: Área de pesca compartilhada da China e do Vietnã no Golfo de Tonkin (Guo, 2018b, p. 165).

Logo, pode-se dizer que o PCC emprega uma estratégia para concretização dos objetivos a longo prazo, isso fica evidente quando se é observado a atuação chinesa nos territórios do MSC. Nesse âmbito, pode-se apontar algumas características que assentam a estratégia da China face as ilhas do MSC: a defesa das ilhas do MSC como território histórico chinês, assim como, a inclusão destas ilhas no território chinês através de provisões de carácter administrativo e legal; estabelecer os fatos a favor da China, para influenciar a opinião pública acerca de seus “direitos históricos”; redefinir as bases legais de fronteiras marítimas e moldar a opinião pública em relação ao direito internacional; a preferência pelo bilateralismo a seguir as normas do direito internacional; ser parceiro ótimo aos Estados reivindicantes do MSC e elevar seu papel regional como parceiro; a continuação da ocupação e da consolidação das bases militares existentes nos territórios do MSC, para além da construção de ilhas artificiais; constantes investimentos no setor militar, em especial marítimo; prevenir interferência extrarregional de países que se encontram fora da disputa; a diminuição do *soft power* de Estados que se encontram fora da disputa e se apresentam como ameaça aos objetivos chineses na região; a aceleração da exploração dos recursos energéticos.

Assim, esta estratégia é sustentada por sua política regional, a qual fundamenta-se no estabelecimento e fortalecimento de parcerias estratégicas e reforço das relações bilaterais, assim como na participação em organizações regionais multilaterais e a expansão das relações econômicas (através da cooperação, do fomento ao comércio e da disponibilização de ajuda econômica), também, na redução da desconfiança no setor da segurança. Sendo que, essa

política externa chinesa que detinha um caráter *low-profile* ou discreto, afinal o país beneficiava-se da *pax americana* e não era considerado uma ameaça ao *status quo*. Mas, isso com o tempo deixa de ser possível, uma vez que o país ascende ao nível de segunda maior economia e o seu nível de militarização cresce constantemente. Assim, Xi Jinping adota uma postura mais assertiva sem abandonar a lógica de desenvolvimento pacífico, nesse sentido, a atual distribuição de forças no palco internacional não é favorável a China, já em questões econômicas a China detém grande capacidade. Desse contexto, o uso da força pelo país poderia significar custos econômicos e políticos, além de constranger avanços no aumento de sua presença no MSC, afinal, iniciativas como a Nova Rota da Seda Marítima encontram-se diretamente ligadas a situação economia da China e dos países participantes. Logo, os instrumentos econômicos acabam sendo o meio preferível dos chineses.

2.2.2 Iniciativa Faixa e Rota: com destaque a Nova Rota da Seda Marítima

2.2.2.1 Definição

A Iniciativa Faixa e Rota (IFR), incorpora a Nova Rota da Seda (NRS) e a Nova Rota da Seda Marítima (NRSM), a primeira é proposta por Xi Jinping em setembro de 2013 durante uma visita ao Cazaquistão, a segunda em outubro do mesmo ano, durante uma visita a Indonésia (Blanchard, 2018, p. 4; Cai, 2015, p. 832; Yuan, 2019, p. 92). A NRS busca de maneira geral o aumento do crescimento econômico regional, propondo aos países da Ásia Central melhor imunidade frente aos riscos financeiros e de competitividade a nível global através de liquidação em moeda local (Yuan, 2019, p. 92), ou seja, transações financeiras são feitas em moeda local, como o *Renmimbi*, evitando o dólar como intermediário. Uma vez que uma forte dependência a uma determinada moeda, nesse caso o dólar, deixa esses Estados vulneráveis as políticas monetárias dos Estados Unidos da América (EUA) e às sanções desse. Por sua vez, de maneira geral, a NRSM volta-se aos países do Sul e Sudeste Asiático, em especial a Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), de forma a fortalecer cooperação em questões relacionadas aos assuntos marítimos, contribuindo com o desenvolvimento da estratégia chinesa (de adiamento) nos territórios marítimos do Mar do Sul da China (MSC) (Hong, 2015, p. 1; Yuan, 2019, p. 92).

Geograficamente a NRSM começa em Quanzhou em Fujian, uma província na China, e conecta-se ao Sudeste Asiático através do MSC, depois, através do Estreito de Malaca conecta o Oceano Índico e Mediterrâneo à Europa, chegando a Veneza na Itália. Ademais, esta aparentemente também se conectará com diversos países africanos, como Djibouti, Quênia,

Madagáscar, Moçambique e Tanzânia, para além de ilhas no sul do Pacífico (Blanchard, 2018, p. 4; Cai, 2015, p. 832; Hong, 2015, p. 2). A princípio a IFR envolveria mais de 60 países, mas com o passar da última década correram expansões e hoje estão envolvidos 149 países. A incluir países fora da rota, como por exemplo países da América Latina e Caribe, representando 21 países (Cai, 2015, p. 832; Hong, 2015, p. 3; Nedopil, 2023). Também, segundo Nedopil (2023) 44 países estão na África Subsaariana, 35 países estão na Europa e na Ásia Central, 25 países estão no Leste Asiático e Pacífico (incluindo a China), 18 países no Médio Oriente e Norte de África, e seis países estão no Sudeste Asiático. Assim, trata-se de uma continuação e expansão de sua política regionalista para regiões “pan-periféricas”, tendo a China no centro das relações econômicas (Yuan, 2019, p. 93).



Figura 10: Iniciativa Faixa e Rota (Yuan, 2019, p. 93).

A IFR, sendo a NRSM parte desta, incorpora iniciativas voltadas a infraestrutura tanto em terra, quanto no mar. Assim, tratando-se da construção de projetos de centenas de bilhões de dólares, voltados tanto para o âmbito civil e militar, como aeroportos, pontes, oleodutos e gasodutos, usinas de energia, ferrovias e estradas, o mesmo para a NRS (Blanchard, 2018a, p. 4; Cai, 2015, p. 833; Hong, 2015, p. 1). Para além disso, há o desenvolvimento de grandes parques industriais e Zonas Econômicas Especiais (ZEE), juntamente com construção de zonas de comércio e indústrias/ fábricas fazendo parte destes parques e ZEE's (Blanchard, 2018a, p. 5). Ademais, há a possibilidade de investimentos para setores de navegação, comunicações,

energia, comércio, turismo, tecnologia da informação, biotecnologia e energia alternativa. Já que contribui para o aumento de atividade econômica da China e dos países do Sudeste Asiático, juntamente com o oportunismo de investidores tentando capitalizar nas oportunidades geradas pelo projeto (Blanchard, 2018a, p. 5). Por fim, pode-se citar feiras comerciais, salas de exposição e outras estruturas voltadas a dar apoio as atividades econômicas referentes a IFR, e por norma a NRSM (Blanchard, 2018a, p. 5).

Em 2018, estima-se que mais de 1.100 projetos de investimentos foram anunciados ou estão em andamento, representando mais de 750 bilhões de dólares, referentes a 88 países participantes da IFR (Yan, 2018, p. 5). Nesse âmbito, aproximadamente 330 bilhões de dólares encontram-se investidos no setor de transporte e logística, sendo o setor com maior concentração de investimentos na Iniciativa. Depois desse é o setor de energia e utilidades representando 266 bilhões de dólares (Yan, 2018, p. 5). Nesse cenário, a Indonésia, Vietnã, Camboja, Malásia e Singapura mostram-se como os países que registam o maior fluxo de capital relativo a IFR. O total em investimentos para projetos nesses países representa (de forma aproximada) respectivamente: 171 bilhões de dólares, 151 bilhões de dólares, 103 bilhões de dólares, 98 bilhões de dólares e 70 bilhões de dólares. Para Laos, 47 bilhões de dólares; Brunei, 36 bilhões de dólares; Tailândia, 24 bilhões de dólares; e Filipinas, 9 bilhões de dólares (Yan, 2018, pp. 6, 8). Dentro desse contexto, grande parte do financiamento dos projetos relativos a IFR advém de instituições apoiadas pelo governo central chinês, ao passo que outros governos e bancos multilaterais de desenvolvimento constituem menos de 10% do total (Yan, 2018, p. 6).

Em um contexto mais recente, a região do Sudeste Asiático é a que mais recebeu investimentos da IFR em 2020, apesar da covid-19 e a diminuição do total de investimento da IFR a nível global. A aceleração dos investimentos retoma em 2021, no final desse ano investimentos não financeiros chineses em 57 países da IFR representaram 20.3 bilhões de dólares, o que corresponde a um aumento anual de 14.1%. Novamente a região do Sudeste Asiático aparece em posição de destaque, sete dos dez maiores receptores são, Singapura, Indonésia, Malásia, Vietnã, Laos e Tailândia (Zheng, 2022, p. 3). Desde janeiro de 2021 até março de 2022, 95 projetos da IFR investidos pela China no Sudeste Asiático permanecem ativos. Esses encontram-se em diferentes graus de desenvolvimento e fazem parte de 87 “projetos mestres”. Assim, estes podem se encontrar concluídos, em progresso, terem apenas contratos assinados ou lances concedidos por companhias chinesas, e em estado de início de construção, como demonstra a figura abaixo (Zheng, 2022, pp. 4-5).

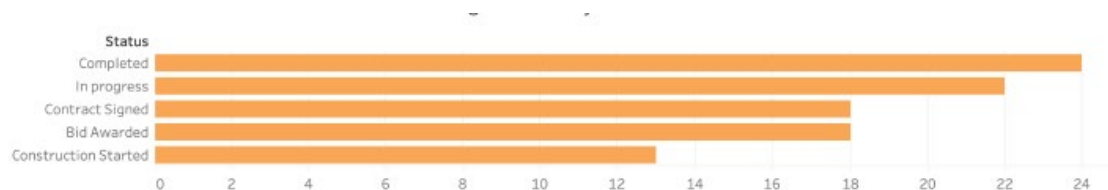


Figura 11: Projetos IFR desde Janeiro de 2021 até Março de 2022 (Zheng, 2022, p. 3).

A Indonésia, nesse cenário, aparece em primeiro lugar quanto ao número de projetos da Iniciativa hospedados no país, são 40 projetos (desde janeiro de 2021 até março de 2022). Depois, aparecem o Camboja e Laos, cada um hospedando 10 projetos. Durante esse período os setores de energia e transporte continuam a serem os melhores representados, 29% dos projetos encontram-se no setor de energia e 23% no de transporte (Zheng, 2022, p. 6).

A IFR também incorpora o desenvolvimento de infraestruturas *soft*, nesse sentido a iniciativa é uma combinação de infraestruturas, instituições e intercambio entre pessoas, tratando-se de um progresso em cinco vias, na comunicação política, conectividade de infraestruturas, ligações comerciais, fluxos de capital e compreensão entre os povos (Blanchard, 2018, p. 5). Assim, realizam cimeiras, acordos de comércio livre, celebram tratados bilaterais de investimento, assinam memorandos de entendimento, e celebram acordos e discutem mecanismos de solução de disputas. Dessa maneira criando um cenário mais propício para o aumento de exportações e de investimento direto estrangeiro chineses (Blanchard, 2018b, p. 332). Essas infraestruturas *soft* relacionam-se com diversas instituições, *hard* ou *soft*, tratados bilaterais de investimento, integração financeira, o uso do *Renmimbi* por outros países, redes de comunicação e informação, acordos a respeito de viagens aéreas e logística, acordos para facilitar o intercâmbio entre pessoas, coordenação política entre os países participantes, assim como, estruturas que permitem a circulação de capitais, bens e trabalho. Essa visão para além das infraestruturas *hard* encontra-se presente no documento, “Visão e Ações para a Construção Conjunta do Cinturão Econômico da Rota da Seda e da Rota da Seda Marítima do Século XXI” (Blanchard, 2018, p. 5; Cai, 2015, p. 835).

A IFR de forma geral tem sido recebida de boa forma pelos Estados em desenvolvimento na região, os quais se vêm com necessidade de investimentos em infraestrutura. Para além de uma fraca integração entre seus vizinhos, falta de mercados e escassez de capital (Beeson, 2018, p. 248; Blanchard, 2018, p. 8; Cai, 2015, p. 841). Ou seja, esses países por estarem em desenvolvimento, primeiro enxergam a Iniciativa como uma oportunidade de desenvolvimento econômico. Isso se demonstra pelos números de países signatários, já citados. Por outro lado, os grandes países desenvolvidos aparentam demonstrar suspeitas quantos as intenções chinesas

frente a IFR. Assim, a Iniciativa é tida como um projeto de expansão da influência chinesa, regionalmente e globalmente, a partir de seu poder crescente que tem base econômica (Cai, 2015, pp. 841-842). Enquanto ao Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB), esse que é complementar a Iniciativa, o cenário se mostra diferente (a ser desenvolvido na secção 2.2.2.3). A maior suspeita por parte de países desenvolvidos vem do fato da IFR ser um projeto nacional chinês, operado unilateralmente pelo país. Podendo ser utilizado, assim, para a perseguição dos interesses nacionais chineses e sua agenda nacional (Cai, 2015, p. 842). Uma vez que a dependência econômica do capital chinês por parte dos países integrantes poderia deixá-los vulneráveis a formas coercitivas de *statecraft* econômico. Nesse sentido, investimentos, empréstimos e acordos comerciais podem ser retirados, para além destes estarem sujeitos a empréstimos predatórios¹⁴ (Rubiolo, 2020, p. 119; Tomé, 2021b, p. 119).

2.2.2.2 Importância e operacionalização

Como será observado, a Iniciativa Faixa e Rota (IFR) se mostrará uma continuação e expansão da estratégia chinesa regional de bases econômicas, sob o comando de Xi Jinping. A IFR, juntamente com as instituições que a envolve, especialmente o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB), é uma resposta a imperativos econômicos e diplomáticos em consequência de mudanças no âmbito doméstico e externo (Cai, 2015, p. 832; Yuan, 2019, p. 93). A IFR trata-se do relacionamento da acumulação de capital interno chinês com sua consolidação hegemônica e expansão ao exterior, partindo do Sul (Yuan, 2019, p. 93).

A nível doméstico a IFR responde a diversas demandas que estão a desacelerar o crescimento econômico. Primeiro, pode-se citar a manejo do excesso de capacidade, o país detém um excesso produtivo, ou de mais-valia, principalmente nos setores de alumínio eletrolítico, ferro e aço. Também, há a questão do subdesenvolvimento de províncias ao oeste e centro do país, para além das grandes reservas de moeda estrangeira. A IFR nesse cenário proporcionaria novas vias de consumos para esses excessos e reservas (Cai, 2015, p. 837; Hong, 2015, pp. 4-5; Yuan, 2019, p. 96). Isso porque, a IFR gera novos estímulos de crescimento econômico através da expansão dos mercados externos para produtos chineses, e propicia o desenvolvimento de infraestruturas. Assim, promove-se um desenvolvimento balanceado entre as áreas periféricas mais pobres e as ricas áreas costeiras. Também, há grandes empresas estatais

¹⁴ Refere-se as condições as quais os empréstimos são concedidos, considera-se predatório quando estas criam a possibilidade dos países recebedores não cumprir o pagamento das dívidas. Colocando-os em uma posição de maior vulnerabilidade econômica frente ao país conessor do empréstimo.

e bancos menos viáveis com dificuldades para a implementação de reformas orientadas para o mercado que podem se beneficiar dos projetos relacionados a IFR (Cai, 2015, p. 838). Ademais, muitos projetos de investimento dentro do escopo da IFR podem auxiliar na expansão de canais de financiamento na República Popular da China (RPC). Aproximando-se de formas mais diversificadas de financiamento, com foco na emissão de títulos, dessa maneira afastando-se dos empréstimos bancários como forma de investimento primário. Nesse contexto, a China passa a impulsionar o seu capital para fluir aos seus vizinhos (Cai, 2015, p. 838).

Também, a IFR buscaria colocar a China em uma posição central nos mecanismos de governança global, uma vez que a atual ordem institucional reflete e enraíza a hegemonia norte americana, assim vão contra os interesses chineses (Beeson, 2018, p. 245). Nessa lógica, o sistema econômico global é dominado pelos EUA e, conseqüentemente, esse tem forte influência sobre a região do Sudeste Asiático por meio das instituições multilaterais econômicas. Frente a isso, a China busca criar instituições fora do existente sistema econômico, Banco Mundial e Fundo Monetário Internacional (FMI), dominado pelos norte-americanos (Beeson, 2018, p. 247; Cai, 2015, p. 838). Estabelecendo uma ordem econômica de forma a complementar as deficiências e elementos insatisfatórios da ordem econômica global, logo propõe uma alternativa ao sistema norte americano (Yuan, 2019, p. 96). Assim, aumentando sua influência a nível regional e global, logo a IFR juntamente com o AIIB auxilia o país a desenvolver um papel mais ativo primeiramente na governança regional (aqui encontra-se expressada a lógica da construção de uma comunidade de destino comum asiática, centrada na China), mas também global, ao passo que diminui a influência estadunidense que busca restringir seus objetivos (Beeson, 2018, p. 247; Cai, 2015, p. 838). Fazendo isso sem a contestação direta das atuais instituições internacionais, mas simultaneamente estabelecendo uma ordem econômica regional e criando um cenário internacional vantajoso ao país e, ao mesmo tempo, limitando pressões externas (Beeson, 2018, p. 246; Yuan, 2019, p. 96).

Mais ainda, a Iniciativa busca promover a internacionalização da moeda chinesa, o *Renmimbi* (Cai, 2015, p. 839; Yuan, 2019, p. 96). Isso se dá através dos investimentos recebidos pelos países participantes na Iniciativa, havendo o aumento do uso da moeda por meio de emissões de dívida, *swaps*, liquidação, segurança de crédito, especulação monetária, preços comerciais, investimento e financiamento comercial (Blanchard, 2018, p. 7; Cai, 2015, p. 839). Ademais, neste contexto há a possibilidade de fazer um uso lucrativo das grandes reservas financeiras externas chinesas, que na sua grande maioria são títulos do tesouro americano de baixo rendimento. Nesse sentido, esse dinheiro é direcionado as instituições financeiras chinesas (AIIB, *Silk Road Fund* e *China Development Bank*), as quais irão emprestar dinheiro

aos projetos da IFR (Blanchard, 2018, p. 7). É esperado um valor superior a 10 trilhões de dólares em investimentos na construção de infraestruturas, e inevitavelmente o *Renmimbi* terá um papel central nesse esforço. Para além do aumento no comércio externo chinês de maneira a promover mais ainda a moeda chinesa (Cai, 2015, p. 839). Porém, vale ressaltar que a internacionalização apresenta limitações, uma vez que há controle sobre a saída de capitais da China. Assim, internacionalização total da moeda não aparece como um objetivo a curto ou médio prazo, num cenário em que se faz necessário o balanceamento das ambições econômicas no ambiente internacional e estabilidade econômica doméstica.

Aqui demonstra-se importante a atuação do AIIB, no qual a RPC é o maior contribuidor para sua reserva de capital. Ajudando a regular o desenvolvimento econômico regional através de normas e, simultaneamente, contribui para a promoção (internacionalização) da moeda chinesa à nível regional, ultimamente substituindo o dólar (Cai, 2015, p. 839; Yuan, 2019, pp. 96-97). A internacionalização da moeda chinesa é de importância para a estratégia do país já que contribui para diminuir os efeitos das sanções norte americanas e esvaece a influência estadunidense na região da Ásia (Blackwill & Harris, 2016c, pp. 78-79). Ou seja, tornando-se um parceiro mais atrativo e evitando maiores interferências de países extraterritoriais nos assuntos regionais.

Além disso, a IFR busca responder a desafios geopolíticos e securitários na região, que ocorre com crescimento do poder chinês, particularmente o poder militar, que aumenta o nível de desconfiança não apenas dos Estados vizinhos, mas também das potências do *status quo*, o que pode levar a uma aproximação entre esses. Desse cenário, a lógica de Deng Xiaoping de manter um baixo perfil nas relações exteriores perde relevância, Xi Jinping adota uma postura política mais ativa e assertiva frente aos desafios externos. Dentro dessa lógica o poder econômico chinês é utilizado para fortalecer a cooperação dos países da região para com a China, logo o IFR e o AIIB aparecem como remediadores da ideia de um desenvolvimento pacífico conjunto, num cenário em que a China começa a se demonstrar como uma maior ameaça (Blanchard, 2018, p. 10; Cai, 2015, p. 839). Sendo que, como já citado se tratam de iniciativas deveras atrativas a diversos países do Sudeste Asiático, afinal estima-se uma lacuna de infraestrutura regional de cerca de 8 trilhões de dólares (Cai, 2015, pp. 839-840). Assim, busca-se mitigar os efeitos das políticas estadunidenses que constroem a China e, simultaneamente, transmitir a mensagem da China como um parceiro ótimo num cenário de desenvolvimento mútuo.

Também no âmbito securitário, a IFR busca um ambiente regional seguro na área oeste da China, em que há desafios relacionados a extremismo religioso, separatismo e terrorismo.

Desse cenário, a NRS contribui para a cooperação e desenvolvimento com os países da Ásia Central, buscando uma resposta a estes desafios. Contribuindo para o desenvolvimento das províncias chinesas mais ao oeste (por exemplo, Gansu, Guangxi, Ningxia, Shanxi, Yunnan e Xinjiang), através da facilitação de penetração nestes mercados por companhias chinesas por meio de infraestruturas, *soft e hard*, destes Estados geograficamente próximos. O mesmo vale para os países do Sudeste Asiático, como Laos, Tailândia, Myanmar e Vietnã. Nesse contexto, é relevante também a conexão destas regiões asiáticas através de infraestruturas que conectam o continente com o mar, assim aumentando as relações dos países da NRS com os países do Sudeste Asiático e, conseqüentemente, aumenta o valor da *China-ASEAN Free Trade Agreement* (Blanchard, 2018b, p. 334; Blanchard & Flint, 2017, p. 231). A Iniciativa, assim, cria relações ao redor do mundo através da conexão de lugares com atributos políticos e econômicos específicos, os quais tem importância desta rede de relações pela sua posição geográfica relativa no contexto da IFR (Blanchard & Flint, 2017, p. 233). Logo, o desenvolvimento econômico destes países faz-se importante para os objetivos chineses no contexto da IFR, ademais, contribuem para a promoção securitária das áreas relevantes à China para a perseguição destes objetivos, ao passo que, como Blanchard e Flint (2017, p. 233) descrevem, investimentos e comércio necessitam de presença física de forma a assegurá-los. Assim, favorece o aumento de sua presença (física) na região do Sudeste Asiático. Nesse sentido a IFR contribui para os objetivos chineses no MSC, igualmente, sua crescente militarização e ocupação de territórios nessa região contribui para a promoção da Iniciativa.

Para além disso, a IFR é importante para a segurança econômica chinesa frente aos desafios externos relacionados ao MSC, em especial o Estreito de Malaca. Aqui aparece a importância das rotas marítimas do MSC para o transporte de mercadorias e hidrocarbonetos. Desse contexto, os investimentos no setor de energia no contexto da IFR, busca a redução da dependência chinesa de Malaca e de rotas marítimas que segundo Blackwill e Harris (2016d, p. 116) são asseguradas pelos norte-americanos. Através de investimentos em projetos energéticos na Ásia Central, mas também por meio da construção e proteção de gasodutos e oleodutos (Cai, 2015, p. 840). Assim, garante que a demanda energética chinesa seja suprida ou ao menos mitigada, através da melhora no acesso destes recursos pelo desenvolvimento de infraestruturas que suprem as demandas regionais desse âmbito. Nesse contexto, o aumento gradual do poder marítimo chinês também se torna importante para que isso seja possível (Yuan, 2019, p. 97), através de investimentos no setor militar chinês e infraestruturas militares no MSC.

Ou seja, o IFR, com relevância a Nova Roda da Seda Marítima (NRSM), constrói normas e uma comunidade dependente das infraestruturas, *hard* ou *soft*, instituídas pelo Partido Comunista da China (PCC). Os Estados do Sudeste Asiático detêm uma relação de dependência economia com a China. Como já citado, desde 2020 a Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) se tornou o maior parceiro comercial e de investimento da China, e estas infraestruturas no âmbito da NRSM apenas contribuem para uma maior integração econômica desses países. Nesse cenário, a Iniciativa tem funcionado para diminuir as tensões entre os países vizinhos no contexto do MSC, como já referido danos nessas relações vão de contramão com os interesses nacionais destes Estados em desenvolvimento, assim, tornam-se menos dispostos a envolver-se em conflitos de menor escala (*a priori*), como disputas pesqueiras (como o já referido incidente de Recife de Scarborough em 2012). Esse tipo de disputa a princípio não parece relevante, mas não se tratam apenas da atividade pesqueira, também representam disputas territoriais (Wu, 2022, p. 10), ao passo que ocorrem devido a discordância da divisão territorial no MSC.

E estas têm apresentado um caráter mais pacífico a seguir o início da NRSM em 2013, apesar da maior assertividade frente a seus direitos históricos no MSC. Aqui, a Iniciativa aparece como importante instrumento para assegurar confiança política e cooperação regional. Nesse contexto, as relações bilaterais desempenham um papel conjunto com as multilaterais no desenvolvimento de uma política amigável chinesa, há por exemplo, as políticas de pesca cooperativa, que se fazem necessárias devido ao caráter da vida marinha no MSC, como referido no capítulo anterior (Wu, 2022, p. 10). Nesse contexto, as Filipinas aparecem em destaque, sendo o país com maior número de disputas interestatais militarizadas no contexto pesqueiro.

Com o surgimento da NRSM, em 2016, as Filipinas sob o governo de Duterte mostrou-se mais disposto a trabalhar com a China. De início ambos se comprometeram a buscar soluções pacíficas para as disputas no MSC, ao mesmo tempo que as Filipinas demonstrou interesse em participar da NRSM. Desse contexto, o governo filipino aceita 9 bilhões de dólares em empréstimos de baixo interesse pelo governo chinês, também anunciando o retorno da pesca nas águas de Scarborough pelos pescadores filipinos sob a permissão de Beijing (Wu, 2022, p. 16). O então Presidente filipino, que governou de 2016 a 2022, acaba por minimizar o discurso de ameaça chinesa em relação a militarização e atividade marítima do país no MSC em troca de concessões econômicas. Levando, assim, a um maior nível de cooperação bilateral entre os dois Estados, a título de exemplo, ambos assinaram em 2017 o memorando de entendimento, “Cooperação China-Filipinas em Treinamento Técnico e Intercâmbio em Pesca”. Também, no

mesmo ano aprofundaram a cooperação na questão pesqueira através do “Comitê Misto de Pesca China-Filipinas” (Wu, 2022, p. 16).

Logo, mesmo que as Filipinas e outros países do MSC não abram grandes concessões em relação às reclamações e disputas territoriais, e disputas marítimas por questões de pesca ainda ocorram, por exemplo entre as Filipinas e a China em abril de 2023 (Morales, 2023). A NRSM abre maiores possibilidades na resolução de disputas marítimas ao passo que aproxima os Estados pela cooperação e desenvolvimento econômico, afinal disputas pesqueiras tem menor relevância do que o desenvolvimento econômico. Assim, estas disputas tendem a serem resolvidas de forma pacífica através da cooperação, o que é promovido pela China, por exemplo, na “Declaração Conjunta Entre A República Popular da China e a República das Filipinas” de janeiro de 2023, nessa é reconhecida a assinatura do “Plano de Ação para a Cooperação na Agricultura e nas Pescas (2023-2025)” (CHINA, 2023). Nesse cenário, a cooperação nas questões pesqueiras acaba por contribuir para a continuação das atividades chinesas no MSC. Cooperação em questões consideradas de baixo perfil podem criar conformidade para questões de perfil mais elevado, nesse caso as disputas marítimas referentes ao MSC (Wu, 2022, pp. 10, 12). Dessa forma, a NRSM aparece aqui como um instrumento de *statecraft* econômico, a integração econômica provinda da Iniciativa permite o uso do *soft power* pela via econômica, a qual a China detém maior vantagem (Wu, 2022, p. 18). Assim, ao passo que constrói um ambiente econômico harmônico no Sudeste Asiático, torna-se mais capaz de manter suas reivindicações territoriais no MSC (Wu, 2022, p. 17).

Portanto, as iniciativas promovem e expandem interesses comuns entre a China e os demais Estados, principalmente aqueles envolvidos em disputas territoriais no MSC e se sentem ameaçados pelo crescente poder chinês. Buscando a manutenção de um ambiente seguro de desenvolvimento mútuo entre os países asiáticos, necessário para os objetivos chineses (Cai, 2015, p. 840). Apesar disso, estas iniciativas mostram o posicionamento chinês de tomar um papel mais relevante não apenas num contexto regional, mas também no sistema internacional, o AIIB aparece com importância nesse contexto. O atual nível de desenvolvimento e capacidades econômicas chinesas faz necessário sua expansão para além de sua vizinhança. Para além de, como Beeson (2018, p. 248) estressa, a importância material chinesa na economia global na atualidade já oferece maiores possibilidades do exercício de um papel mais relevante no sistema internacional. Logo, o objetivo nacional chinês de assumir sua posição (aos seus olhos) legítima e histórica como grande potência na Ásia, por meio de *statecraft* econômico criando um sistema econômico centrado na China parece ter se expandido. O surgimento da

IFR sob o comando de Xi Jinping aparenta demonstrar a expansão do entendimento chinês do seu conceito de “*backyard*”¹⁵ (Beeson, 2018, p. 252).

2.2.2.3 O papel das instituições econômicas: com destaque ao Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura

Como suporte à Iniciativa Faixa e Rota (IFR), Xi Jinping anunciou em novembro de 2014 a criação do *Silk Road Fund* de 40 bilhões de dólares, sendo estabelecido em 29 de dezembro do mesmo ano. Um ano depois, um *policy bank* chinês, o *China Development Bank* anuncia investimentos somando mais de 890 bilhões de dólares referentes a mais 900 projetos em 60 países, na tentativa de criarem corredores estratégicos ligando a Ásia a Europa (Blanchard, 2018, p. 5; Cai, 2018, p. 833). Depois, em 2017 no Fórum da IFR, o líder chinês promete a adição de mais 14.5 bilhões de dólares ao fundo da IFR. Assim como instituições financeiras já existentes, *China Development Bank* e o *Export-Import Bank*, se comprometeram a dispor de mais 36.2 e 18.8 bilhões de dólares, respectivamente, em suporte aos projetos desenvolvidos pela IFR. Para além de 8.7 bilhões de dólares em ajuda humanitária, destinada a alimentação, moradia, saúde e combate à pobreza, por parte da China (Cai, 2018, p. 833).

Mais importante nesse contexto é o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB) proposto no mesmo período da IFR, em outubro de 2013, este como o nome implica trata-se de um banco de desenvolvimento focado nos financiamentos de infraestruturas na Ásia. O banco é lançado oficialmente um ano depois através do Memorando de Entendimento assinado por 22 dos 57 membros fundadores originais, reconhecidos como *Prospective Founding Members*. E, em dezembro de 2015 entra em operação a seguir negociações acerca do quadro legal da instituição (Cai, 2018, p. 833; Tomé, 2021b, p. 118). Em abril de 2018, a instituição já contava com 84 membros, atualmente há 106 membros e mais 14 membros em potencial (Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura [AIIB], 2023; Cai, 2018, p. 833). Sendo atualmente a terceira maior instituição financeira multilateral, depois do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial (Tomé, 2021b, p. 118).

Quanto aos projetos de investimento financiados pelo AIIB, nos seus primeiros dois anos foram aprovados 1.13 bilhões de dólares e 3.3 bilhões de dólares em empréstimos, nos anos de 2016 e 2017, respectivamente. No começo de abril de 2018, o AIIB já havia aprovado 35 projetos de infraestrutura para financiamento, para além de outros 13 projetos se

¹⁵ Traduzindo-se literalmente o termo significa “quintal”, mas nesse contexto refere-se a zona de influência chinesa.

encontrarem sob consideração para financiamentos da instituição (Cai, 2018, p. 834). Já em setembro de 2023, 233 projetos já foram aprovados, 71 projetos foram propostos e ocorreram 15 aprovações de fundos especiais de preparação de projetos. Também, já foram aprovados 44.61 bilhões de dólares em financiamentos aprovados, 36.81 bilhões de dólares em financiamentos comprometidos e 33.64 bilhões de dólares para o financiamento de fundos especiais de preparação de projetos. 62% dos financiamentos são do tipo soberano e 38% não soberanos. Sendo que, os investimentos e empréstimos já foram alocados a 35 membros, 22% destes representando projetos no setor de energia e 17% no setor de transporte, os dois maiores setores investidos (AIIB, 2023).

O AIIB, diferente da IFR, tem de maneira geral sido recebido de boa forma tanto pelos países em desenvolvimento, quanto pelos países desenvolvidos. Os primeiros, porque o banco representa uma fonte adicional de suporte ao seu desenvolvimento econômico. Os últimos, porque trata-se de uma instituição multilateral, governada multilateralmente, mesmo que a China detenha o maior número de votos na instituição, uma vez que esses são proporcionais a suas subscrições de capital (Cai, 2018, p. 842). Ademais, há visíveis limitações institucionais para a influência chinesa, a China mesmo que detentora da maioria dos votos, 26.6%, não detém força suficiente para bloquear ou passar medidas no âmbito das decisões do conselho institucional, que necessitam de maioria simples. Nesse contexto, no Conselho Executivo do AIIB estão representados 12 países, estando presentes aliados dos EUA e membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN). Assim, esses países individualmente ou coletivamente acabam por deter uma quantidade substancial de votos neste Conselho da instituição (Kaya, Kilby, & Kay, 2021, p. 3). Neste âmbito, uma parcela relativa das ações de empréstimos do AIIB advém de outros bancos multilaterais de desenvolvimento (Banco Asiático de Desenvolvimento e Banco Mundial, por exemplo), ao mesmo tempo reduzindo riscos para o AIIB e colocando mais obstáculos para a capacidade de influência chinesa dentro da instituição (Cai, 2018, p. 834; Kaya *et al.*, 2021, p. 3).

Mesmo assim, há preocupações quanto ao potencial uso da instituição para a perseguição de interesses nacionais restritos. Afinal, similar aos Estados Unidos no Banco Mundial, a China detém o poder de veto sobre decisões importantes, que são aquelas que necessitam de uma supermaioria (75%), as mudanças no capital da instituição é um exemplo (Kaya *et al.*, 2021, p. 2). Para além do poder formal chinês dentro da instituição, pode-se citar o poder informal derivado de diversas outras características institucionais. Nesse âmbito, a sede da instituição encontra-se em Beijing, o mesmo ocorre no caso dos Estados Unidos em relação ao FMI. Para além do fato de que, dentro da AIIB não se constitui um conselho para não

residentes, assim alguns membros terão maiores dificuldades do que outros quando lidando com escrutínios do dia a dia. Para além disso, o atual presidente é Jin Liqun, um nacional chinês, e uma supermaioria é necessária para a seleção desse quadro. Logo, teoricamente a China detém dominância institucional com possibilidade de exercer influência (Kaya *et al.*, 2021, p. 2).

De forma a avaliar o objetivo chinês com esta instituição, faz-se necessário compreender o multilateralismo desenvolvido por essa. Assim, podemos falar de um multilateralismo suplementar (*supplementary multilateralism*), esse trata-se de uma grande potência utilizar-se de uma instituição multilateral de forma a apoiar países com fortes laços históricos, econômicos ou políticos já estabelecidos, da mesma maneira que ocorreria através de assistências bilaterais. Ou seja, a instituição reforça os laços bilaterais já existentes, assim como, sua esfera de influência (Kaya *et al.*, 2021, p. 2). Por outro lado, há o multilateralismo corretivo (*remedial multilateralism*), esse dirige-se aos países carentes de laços bilaterais com a grande potência, utilizando-se da instituição multilateral como instrumento para preencher as lacunas nessas relações. Também, expande a esfera de influência da potência por meio do fortalecimento dos laços bilaterais fracos ou inexistentes. Para além disso, o multilateralismo suplementar tende a ser mais difícil de se esconder em comparação com o corretivo, isso porque este tem uma conexão mais transparente entre as atividades bilaterais do país e as ações da instituição multilateral (Kaya *et al.*, 2021, p. 2).

Os autores Kaya, Kilby e Kay (2021, p. 2) tentam identificar se o AIIB se trata de um multilateralismo suplementar ou corretivo através da análise dos empréstimos concedidos pela instituição, desde o primeiro empréstimo de 2016 até o final de 2019, não levando em consideração o período anômalo da pandemia de covid-19. Nesse sentido, é analisado a *seleção* dos países que recebem empréstimos (sua proximidade política e econômica com a China), o *tamanho* de financiamento alocado aos países (no contexto da proximidade com a China) e a *velocidade* com que esses empréstimos são aprovados (tempo de espera para o recebimento de empréstimos após o ingresso na instituição) (Kaya *et al.*, 2021, pp. 2, 6). Segundo os autores, em relação a *seleção*, há poucas evidências que apontam para qualquer forma de multilateralismo político, apenas algumas evidências suportando um multilateralismo econômico corretivo. Havendo boas evidências para seleção de empréstimos baseados na necessidade (população) (Kaya *et al.*, 2021, p. 7). Quanto a *tamanho* alocado, igualmente a *seleção*, foram encontradas evidências de multilateralismo econômico corretivo, mas sem evidências de privilégio por relação à proximidade política (Kaya *et al.*, 2021, p. 9). Em relação a *velocidade*, segue-se o mesmo padrão, há apenas evidências de um multilateralismo

econômico corretivo. Logo, pode-se observar que de maneira geral os países com menores relações econômicas com a China tendem a terem melhor acesso a AIIB, no sentido de terem maiores chances de receber empréstimos maiores e de forma mais rápida. Não havendo evidências de que proximidade política com a China detém importância na questão (Kaya *et al.*, 2021, pp. 10-11). Também, observa-se que a participação na IFR não significa empréstimos maiores e de forma mais rápida, ou seja, não é observado padrões de multilateralismo suplementar (Kaya *et al.*, 2021, p. 11).

Essa atitude chinesa mantém-se consistente quanto a divisão de ações da instituição, Estados mais distantes politicamente da China têm recebido maiores porcentagens de ações relativas a suas capacidades econômicas (países mais ricos são mais prováveis de se tornarem membros da AIIB). Também, países que não participam da IFR recebem maiores porcentagens de ações, mesmo que aqueles que participam da iniciativa sejam mais prováveis de fazerem parte do AIIB (Kaya & Woo, 2021, pp. 802-803, 809). Uma maior porcentagem de ações a estes Estados faz sentido visto que enfrentam maiores custos políticos, tanto domesticamente quanto internacionalmente, ao se juntarem ao AIIB, uma iniciativa chinesa em que a China detém o maior poder de votos. Logo, estes Estados demandam mais ações de forma a se juntar a iniciativa, ações essas que são o elemento de maior importância para o poder político formal dentro da instituição, já que determina o poder de votação, o que oferece vantagens em termos de representatividade e simbolismo (Kaya & Woo, 2021, pp. 785-787).

Assim, a China desenvolve este tipo de multilateralismo no AIIB por se encontrar em uma ordem econômica bem estabelecida dominada pelos Estados Unidos. A China, como uma potência em ascensão e país (entendido como) socialista de partido único, já sofre com o escrutínio internacional. Assim, se faz necessário que se apresente como um líder responsável e expresse princípios de “boa governança” e transparência na instituição. Nesse sentido, o uso da AIIB como instrumento para perseguição de interesses nacionais restritos pela China, apresentando um caráter unilateral ou dominante, levaria essa a ter possivelmente maiores custos do que, por exemplo, os Estados Unidos caso fizesse o mesmo nas instituições internacionais já bem estabelecidas (Beeson, 2018, p. 247; Kaya *et al.*, 2021, p. 11; Kaya & Woo, 2021, p. 789). Como tal, relações bilaterais com os EUA favorece os empréstimos pelo Banco Mundial, o mesmo parece ser verdade para o FMI, também, Estados que votam alinhados com os EUA na Assembleia Geral das Nações Unidas recebem maiores empréstimos da Associação Internacional de Desenvolvimento, ligado ao FMI (Kaya *et al.*, 2021, p. 5).

Nesse âmbito, o uso do AIIB como um multilateralismo suplementar para perseguição de interesses nacionais deslegitimaria a instituição e com isso o suporte de seus membros.

Afetando a saúde financeira da instituição e com isso sua capacidade de promover o desenvolvimento regional chinês. Além de ferir os esforços chineses de apresentarem uma alternativa ao sistema americano (Kaya *et al.*, 2021, p. 4). Nesse contexto, Beeson (2018, p. 247) expõe a importância do AIIB como instituição reprodutora de normas, preferências e interesses chineses, contribuindo para a construção de uma “comunidade de destino comum” centrada na China. Além disso, a busca chinesa por assegurar filiações de Estados politicamente distantes contribui para o caráter multilateral do banco, e com isso o aumento de legitimidade institucional (Kaya & Woo, 2021, p. 788).

A atitude chinesa frente ao AIIB, assim, se mostra consistente com a estratégia chinesa de Xi Jinping, num momento em que a China se posiciona como segunda maior economia do mundo (com uma grande acumulação de capital interno) e detentora da maior marinha, perdendo a possibilidade de manter uma política externa discreta. E assim, apresentando uma postura mais assertiva, mas sem abandonar a lógica de desenvolvimento pacífico, expandindo a lógica de sua política regional para além de sua região. Necessário para continuação de uma agenda nacional que busca a consolidação da hegemonia chinesa no palco internacional. Nesse sentido, a instituição tem a potencialidade de expandir as relações econômicas chinesas, e consequentemente sua esfera de influência. Logo, seria mais um instrumento de expansão de influência, e não tanto de consolidação. Assim, aumentando seu suporte internacional frente as suas ações, afinal países com fortes conexões econômicas e políticas com a China, como os países do Sudeste Asiático, já apoiam o país (Kaya *et al.*, 2021, p. 5; Kaya & Woo, 2021, p. 791) ou já se encontram restritos, até certo nível, no seu poder de reação devido a estas fortes conexões. Para além da proximidade física e poder marítimo da China, e a possibilidade de ferir o objetivo principal destes países, o desenvolvimento econômico.

3. A INFLUÊNCIA E IMPACTOS GEOECONÔMICOS DA INICIATIVA FAIXA E ROTA NO SUDESTE ASIÁTICO

3.1 Sudeste Asiático enquanto espaço de interações econômicas regionais: dinâmicas e evolução

As economias do Sudeste Asiático, durante o período de 1945 aos meados da década de 1970, encontravam-se diretamente interligadas as dinâmicas do pós-guerra e da Guerra Fria (e guerras *proxy* na região). Além disso, estavam relacionadas ao ambiente interno destes Estados que estavam a se descolonizar. Nesse período, os Estados capitalistas da região acabaram por se tornar relevantes localidades para a produção de manufaturados *offshore* para os mercados dos países desenvolvidos, uma vez que estes eram grandes provedores de mão de obra barata. Esse processo, como será observado, apenas aumentará com o processo de globalização (Carroll, 2020, pp. 47-48). Nesse sentido, em 1960, a participação da agricultura no Produto Interno Bruto (PIB) nos países da Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) representava cerca de 40%, enquanto a participação da indústria no PIB representava por volta de 20%. Depois, em 1993, a agricultura passará a representar apenas 14% e a participação da indústria dobrará em relação aos números de 1960 (ASEAN, 1998).

Durante a década de 1970 há uma crise no ocidente devido ao grande desaceleramento das economias mundiais, do abandono norte americano do “*gold standard*” colocando um fim ao sistema Bretton Woods, e as diversas crises de petróleo devido ao fim do padrão do dólar. Esse cenário acaba por causar uma crise de lucratividade nos Estados desenvolvidos, para além de um longo processo de estagflação, ou seja, baixo crescimento e subida de preços. Isso leva a uma mudança de postura desses Estados para ideologias neoliberais, que passam a dar preferência a competitividade global, em contraponto ao desenvolvimento nacional (Carroll, 2020, pp. 48-49). Isso acaba por beneficiar os Estados do Sudeste Asiático, uma vez que os Estados ocidentais passam a favorecer a globalização de frações do capital¹⁶, assim realocando as produções industriais aos países provedores de mão de obra barata, criando assim as condições para o “milagre econômico” asiático da década de 1980 (Carroll, 2020, p. 48). Durante 1970 e 1995, o PIB dos Estados da ASEAN cresceu em uma média anual de 6.6%, no mesmo período os países desenvolvidos cresceram cerca de 3% apenas (ASEAN, 1998).

¹⁶ Isso ocorre pela necessidade de grandes empresas continuarem o seu processo de acumulação de capital, não sendo capazes de fazer isso apenas no limitado ambiente doméstico. Assim, estas passam a vender seus produtos nos mercados globais e a investir em produção fora de seus países de origem. Logo, passam a se integrar nos circuitos de capital, produção e criação de valor regionais e globais (Al-Fadhat, 2020, p.180).

Este cenário é agravado com o Plaza Accord em 1985, quando o iene japonês valoriza frente ao dólar, tornando as exportações japonesas mais valorizadas. Assim levando as indústrias nipônicas a mover suas produções aos países em desenvolvimento na Ásia, isso representa o modelo *flying-geese*¹⁷. Também, houve o aumento de investimento *outbound* japonês aos países da região, até 1987 a maior parte dos investimentos diretos estrangeiros (IDE) japoneses voltaram-se a Indonésia, Singapura, Malásia, Tailândia e Filipinas, respectivamente. Dessa forma o Japão tomou um papel relevante na industrialização dos países do Sudeste Asiático, salvando esses da crise (Carroll, 2020, pp. 49-51; Hameiri & Jones, 2020, p. 20). Assim, as frações de capital internacionais ascendem juntamente com a formação de um mercado mundial, ou seja, com um maior processo de globalização econômica. Frente a esse cenário, os Estados são obrigados a adotar uma postura condizente as do mercado global, ou seja, uma postura neoliberal dando relevância ao capital transnacional. Importante para que os Estados, e suas elites locais, se mantenham competitivos no mercado global e continuem com seu processo de acumulação de capital, contribuindo assim para uma maior expansão destas relações globais de mercado (Al-Fadhat, 2020, pp. 180-181).

Nesse âmbito, durante as décadas de 1980 e 1990, com o fim das insurgências comunistas dos países da região buscou-se uma maior integração do Sudeste Asiático na economia global. Levando a preferência por uma economia voltada a industrialização orientada para a exportação, criando zonas especiais econômicas de forma a atrair investimentos estrangeiros. Este fenômeno expressa-se também através do regionalismo, demonstrado pelas instituições multilaterais, *ASEAN Free Trade Area (AFTA)* e *Asia-Pacific Economic Cooperation*, as quais desregulam o comércio e o investimento em setores competitivos e orientados para a exportação (Jones & Hameiri, 2020, p. 203). Nesse âmbito, a partir da década de 1980, os IDEs passam a ser a forma primária de integração econômica regional, indo ao encontro das tendências neoliberais mundiais (Gomez, Masina & Vignato, 2020, p. 11).

Nesse sentido, a primeira tentativa de promoção de liberalização econômica pela ASEAN se dá em 1977, quando o *ASEAN Preferential Trade Agreement* entra em vigor. Esse buscava a redução de tarifas intra-ASEAN nos produtos da *ASEAN Industrial Project* e *ASEAN Industrial Complementation*, para além de outros produtos através de negociações entre as partes. Porém, esta tentativa de liberalização não apresentou sucesso, segundo Ishikawa (2021, p. 26) as negociações de produto a produto consumiam um enorme tempo e a busca por

¹⁷ Trata-se de um padrão de divisão internacional do trabalho de um grupo de nações na região do Leste Asiático, em que os países se encontram em diferentes etapas de desenvolvimento. Nesse caso, o Japão seria aquele a liderar os demais Estados, o “*leading goose*” (Yi, 2017, p. 1).

liberalizar itens como *skis* e reatores nucleares demonstravam falta de seriedade. Para além de os Estados membros da ASEAN perseguirem uma estratégia de industrialização por substituição de importações através de políticas comerciais protetivas (Ishikawa, 2021, p. 26). Diferente da *Brand to Brand Complementation* em 1988, a qual reduziu em 50% as tarifas sobre peças automotivas entre companhias no ambiente da ASEAN. Depois, essa se expande agregando a *ASEAN Industrial Cooperation*, incorporando outros produtos. Essas iniciativas se viram com sucesso uma vez que os Estados da ASEAN se voltavam agora a uma estratégia de industrialização orientada para a exportação (Ishikawa, 2021, p. 26).

A liberalização econômica da ASEAN atinge maiores níveis durante a década de 1990, quando em 1991 é acordado a AFTA, em 1992 é assinado o *Framework Agreement on Enhancing Economic Cooperation*, assim como o *ASEAN Agreement on the Common Effective Preferential Tariff* para o AFTA, essa é lançada em 1993. Seu esquema inicial buscava a liberalização do comércio intra-ASEAN dentro de 15 anos, depois diminuindo para 10 anos, a partir de 1993 (Ishikawa, 2021, p. 27). Depois, em 1995, é assinado com o objetivo de avançar a liberalização de serviços, a *ASEAN Framework Agreement on Services*. E, um ano depois é instituída a *ASEAN Industrial Cooperation Scheme*, que busca incentivar investimentos baseados em tecnologias (Pitakdumrongkit, 2023, p. 63).

Assim, os países da região no período apresentaram um desenvolvimento econômico orientado pela exportação de manufaturas (ver Figura 12) e sustentado pela mão de obra barata, ao mesmo tempo que se tornam cada vez mais dependentes do capital estrangeiro, tecnologia e mercados de exportação (Carroll, 2020, pp. 49, 52-53). Nesse cenário, os países do Sudeste Asiático acabam por não desenvolver tecnologicamente seus meios de produção para além de processos de manufatura voltados à exportação, assim continuaram a se manter como fornecedor de *commodities*¹⁸ para mercados internacionais e se apresentavam principalmente como um armazém de fabricação de baixo valor agregado (Carroll, 2020, p. 53). Porém, a liberalização econômica era de certa forma limitada, já que Myanmar, Camboja, Laos e Vietnã mantiveram-se até um certo nível isolados de investimentos capitalistas até o fim de regimes “socialistas” e o afastamento desses de outros regimes ditos socialistas, quando os regimes indochineses abandonam seus patrocinadores soviéticos em 1986 e o regime “socialista” de Myanmar colapsa em 1988, levando-o a reformas pró-mercado. Ademais, regimes capitalistas da região durante o período da década de 1980 aos meados da década de 1990 também tiveram

¹⁸ Segundo Chia (2013, p. 7), durante as décadas de 1980 a 1990, estas tratavam-se principalmente de produtos de recursos naturais, como borracha, azeite de palma e metais.

liberalizações econômicas seletivas, uma vez que protegeram politicamente determinados setores de interesse das elites locais (Carroll, 2020, pp. 53-54).

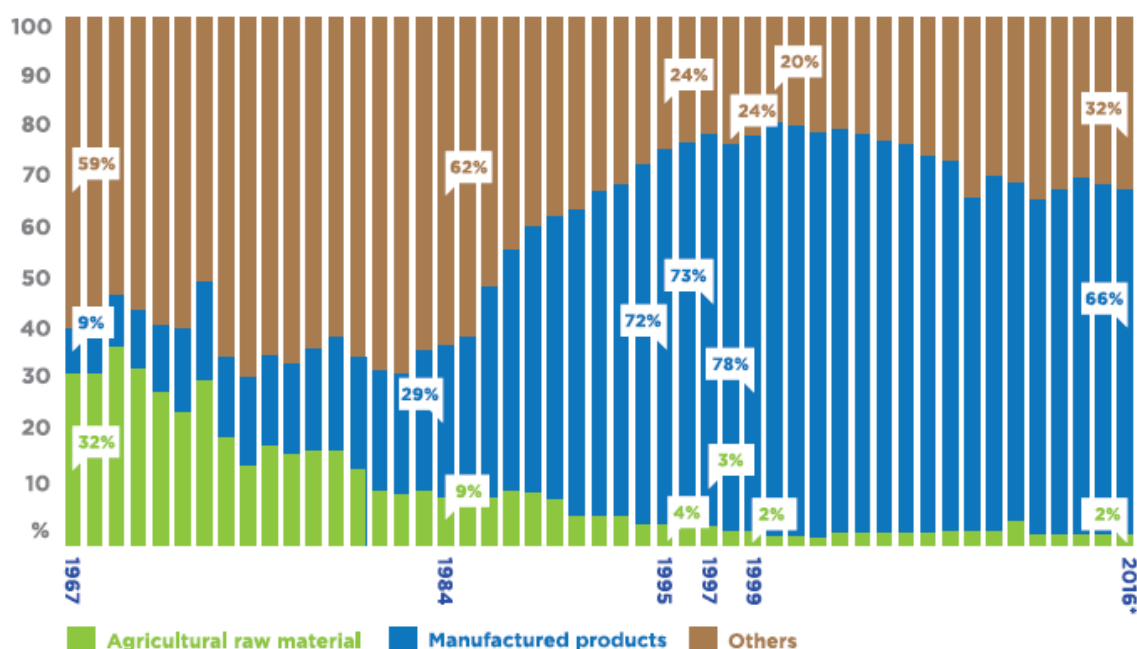


Figura 12: Evolução das exportações de bens da ASEAN, por tipo de produto (%) (The ASEAN Secretariat, 2017, p. 21).

O “milagre econômico” asiático tem seu fim com a crise financeira asiática de 1997-1998. Essa se dá inicialmente pela falência de instituições financeiras tailandesas atingindo os demais países da região que liberalizaram suas economias (investimentos e capitais). O que ocorre é uma grande especulação financeira em razão dos bancos do Sudeste Asiático contraírem empréstimos estrangeiros e, ao mesmo tempo, reempréstarem o dinheiro internamente a taxas de juro mais elevadas (Carroll, 2020, p. 54; Pitakdumrongkit, 2023, p. 63). Como já referido, a China passa a desempenhar um papel país ativo nas economias do Sudeste Asiático durante este período. Desse sentido, o país participa dos projetos de assistência organizados pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) em resposta a crise asiática. Nesse âmbito, o governo chinês ajuda a Tailândia e outros países asiáticos com um total de 4 bilhões de dólares através da estrutura do FMI e por meios bilaterais (CHINA, s.d.). Ademais, a China decide por não desvalorizar o *Renmimbi* para tentar aumentar seu grau de competitividade nas exportações. Também, o país demonstrou suporte a *Chiang Mai Initiative*, iniciando uma série de acordos bilaterais de troca de moeda (Tong, 2021, p. 110).

Apesar da crise, os países da região não buscaram a redução dos fluxos econômicos globais, apresentando uma postura reformista pró-mercado. O momento da crise financeira

asiática representa um momento importante no processo de regionalização do Sudeste Asiático, ocorrendo uma maior integração das economias da região com as redes transnacionais de capital. A crise leva os países do Sudeste Asiático a buscarem aumentar sua cooperação econômica, entre si e regionalmente, para aumentarem sua capacidade de administração e prevenção de futuras crises, ao mesmo tempo simbolizando aos investidores externos o Sudeste Asiático como um ambiente seguro a investimentos. Dessa forma mantendo uma postura condizente e necessária com o ambiente internacional, como já descrito no começo do capítulo (Al-Fadhat, 2020, p. 182; Carroll, 2020, p. 55; Pitakdumrongkit, 2023, p. 63). Isso é demonstrado, por exemplo, pela formação do *framework* da ASEAN+3 (envolvendo a China, Japão e Coreia do Sul), acordando trocas de moedas (*currency swaps*) e mecanismos de vigilância macroeconômica (Jones & Hameiri, 2020, p. 203).

Assim, houve a liberalização de regras de investimento e buscou-se a formação de uma Comunidade Economia ASEAN que fosse propícia a negócios em 2003 (Carroll, 2020, p. 55). Também essas medidas decorrem do fato da China ser admitida em 2001 na Organização Mundial do Comércio e ascendendo como a “fábrica do mundo”. Dessa forma a China cresce como competidor para os países do Sudeste Asiático, tornando-se um provedor de mão de obra barata e de baixo custo de fabricação, dificultando o desenvolvimento desses países. Assim, esses se mantiveram como espaços focados na produção de produtos de valor agregado baixo à intermediário. Valor agregado baixo refere-se, por exemplo, a matérias-primas, como minérios, ferro e aço. Por sua vez, valor agregado intermediário se diz respeito a produtos que são em sua maioria utilizados para a produção final de bens, como partes de automóveis, ver Anexo 1. Dessa forma, estes países tomam parte em redes de produção regionais, nas quais componentes são produzidos e combinados em produtos finais em diversas localidades (Carroll, 2020, pp. 56, 59-60). Esse momento de crescente importância das redes de produção regionais envolvendo a ASEAN, China, Japão e as economias recentemente industrializadas (Taiwan, Hong Kong, Coreia do Sul e Singapura) representa uma mudança na lógica do modelo *flying-geese* para um modelo que pode ser chamado de “*factory Asia*” (Yi, 2017, p. 2). Ou seja, indústrias em diferentes economias asiáticas encontram-se ligadas através de redes de produção regional, de forma a produzir partes e componentes que serão montados e exportados como produtos finais para economias mais avançadas (Yi, 2017, p. 2).

Assim, os países do Sudeste Asiático encontram-se como intermediários nessas redes regionais produtivas. E mesmo que haja indústrias de alta tecnologia na região, suas produções apenas retem uma pequena parcela do valor. Afinal, continuavam a depender de insumos estrangeiros de valor elevado. Porém, este cenário contribuiu para o desenvolvimento

econômico orientado para exportação que ocorre nos países do Sudeste Asiático, uma vez que existia uma grande demanda de *commodities*, devido ao *boom* da manufatura chinesa. Havendo durante anos de 2003 a 2011 uma grande subida nos preços destas, pela grande necessidade chinesa de insumos (Carroll, 2020, pp. 56, 59-61). Esse cenário continuou mesmo com a crise financeira global de 2008 (Carroll, 2020, p. 59).

A partir desse cenário, há a decisão para o estabelecimento da ASEAN *Community*, em outubro de 2003, durante o 9º ASEAN *Summit*. Esta é sustentada por três elementos, a ASEAN *Security Community* (depois reconhecida como *Political-Security Community*), a ASEAN *Economic Community* (AEC) e a ASEAN *Socio-Cultural Community*. A AEC a princípio procurava seu estabelecimento em 2020, e assim como a AFTA buscava aumentar a capacidade dos países membros atrair investimentos estrangeiros (Ishikawa, 2021, pp. 27-28; Pitakdumrongkit, 2023, p. 64). Durante a 10º ASEAN *Summit*, em 2004, é adotado o *Vientiane Action Programme* (VAP), assim como o ASEAN *Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors*. O VAP, entre 2004 e 2010, acaba por estabelecer programas contendo medidas detalhadas e protocolos contendo medidas para setores prioritários aos três elementos da ASEAN *Community* (Ishikawa, 2021, p. 28). Depois, em janeiro de 2007, durante a 12º ASEAN *Summit*, o estabelecimento da AEC é movido para 2015 e fica designado o desenvolvimento da *Economic Community Blueprint* para o próximo *Summit*. Assim, em novembro de 2007, no 13º ASEAN *Summit* o AEC *Blueprint* é finalizado e é assinado a Declaração sobre a ASEAN *Economic Community Blueprint*. Ou seja, o ASEAN *Economic Community Blueprint* 2015 é adotado. O *Blueprint* serve como guia ao Estados membros para implementar as políticas da AEC (Ishikawa, 2021, p. 28; Pitakdumrongkit, 2023, p. 64).

A ASEAN *Economic Community Blueprint* 2015 detinha como objetivo a liberalização para o livre movimento de bens, serviços, investimentos, trabalhadores especializados e capital (Ishikawa, 2021, pp. 31-32). Com o surgimento do ASEAN *Economic Blueprint* 2015 a quantidade de políticas de investimento favoráveis à atração de investimentos cresceu, mas não se focou na integração regional dos membros da ASEAN. Mas, criou-se um ambiente mais favorável a IDEs para a região, influenciado por medidas a nível nacional referentes a IDE. Políticas do gênero aumentaram de 14 em 2015 para 20 em 2017 entre os membros da ASEAN. Essas políticas nacionais de IDE dão foco em primeiro lugar a liberalização, depois a facilitação e por último promoção¹⁹. Myanmar, Filipinas, Tailândia e Vietnã têm destaque desse cenário

¹⁹ Liberalização refere-se à simplificação dos processos de investimentos, relaxamento das condições de investimento e reduzir os custos de negócios e transações. Facilitação trata-se da revisão e melhora de políticas de investimento, de forma a refletir as melhores práticas internacionais. Por sua vez, promoção se diz respeito a

(Ono & Nguyen, 2022, p. 54). Assim, a *ASEAN Economic Blueprint* cria um ambiente de políticas de investimento focados a nível nacional e não tanto para o enriquecimento regional.

Visto que a AEC se trata de um projeto contínuo, sendo necessário adaptações frente aos desafios regionais e globais, é estabelecido um novo plano que dá continuidade ao anterior, a *ASEAN Economic Community Blueprint 2025*, estabelecido em 2015 durante o 27º *ASEAN Summit*. Essa de acordo com a ASEAN (2015, p. 1) busca uma economia altamente integrada e coesa, uma ASEAN competitiva, inovadora e dinâmica, conectividade reforçada e cooperação setorial, uma ASEAN resiliente, inclusiva, orientada para as pessoas e centrada nas pessoas, e uma ASEAN Global. De maneira geral, esse *Blueprint* se comparado com o plano anterior dá maior destaque a facilitação comercial e dá menor importância a integração (Ishikawa, 2021, pp. 31-32; Pitakdumrongkit, 2023, p. 64).

Assim, a AEC formalmente estabelecida em 31 de dezembro de 2015, visa transformar o Sudeste Asiático numa base de produção única e integrada para o capital transnacional. Apresentando como objetivos eficiência, competitividade e a facilitação do movimento de bens dentro da região de forma a fortalecer a produção e comércio da ASEAN, também busca uma melhor participação nas cadeias de valor global²⁰ (CVG). Para além de estabelecer uma economia coesa e integrada (Jones & Hameiri, 2020, p. 213). Logo, há a diminuição das barreiras de investimento e comércio de bens e serviços, favorecendo o capital internacional através do que Jones e Hameiri (2020, p. 213) chamam de multilateralismo regulatório, ou seja, delineando reformas domésticas as quais os Estados membros devem implementar. Nesse sentido, a AEC não se trata de uma autoridade supranacional com a capacidade de promulgar leis ou tomar decisões vinculativas (Jones & Hameiri, 2020, p. 213). A AEC, assim, trata-se de uma área de livre comércio. Porém, não se trata de um mercado comum, uma vez que existem restrições quanto a liberalização de serviços, investimentos e movimentos de capital. Para além do movimento de pessoas apresentar exclusividade a trabalhadores especializados (Ishikawa, 2021, p. 34).

Porém, semelhante a China os países do Sudeste Asiático praticam uma liberalização seletiva de suas economias. Conciliando a necessidade de atração de investimentos para promoção do desenvolvimento econômico, com a proteção de negócios politicamente ligados. Dessa forma, há um ambiente relativamente aberto a competitividade global em setores

concessão de incentivos ao investimento por meio de iniciativas, como zonas econômicas especiais para infraestruturas (Ono & Nguyen, 2022, p. 54).

²⁰ Trata-se das diferentes etapas do processo produtivo que se encontram localizadas em diferentes países (Organisation for Economic Co-operation and Development [OECD], s.d.)

orientados a exportação, dependentes de investimento e comércio estrangeiro. Simultaneamente, há setores estatais ou empresas ligadas ao Estado que dependem da contínua proteção estatal frente a competição global (Jones & Hameiri, 2020, p. 216). Essa liberalização seletiva fica evidente quando se é observado o aumento de barreiras não tarifárias ao comércio pelos membros da ASEAN, ver Figura 13. Assim, ao passo que tarifas foram abolidas, barreiras não tarifárias ao comércio aumentam, de forma a proteger interesses das elites locais (Jones & Hameiri, 2020, p. 217).

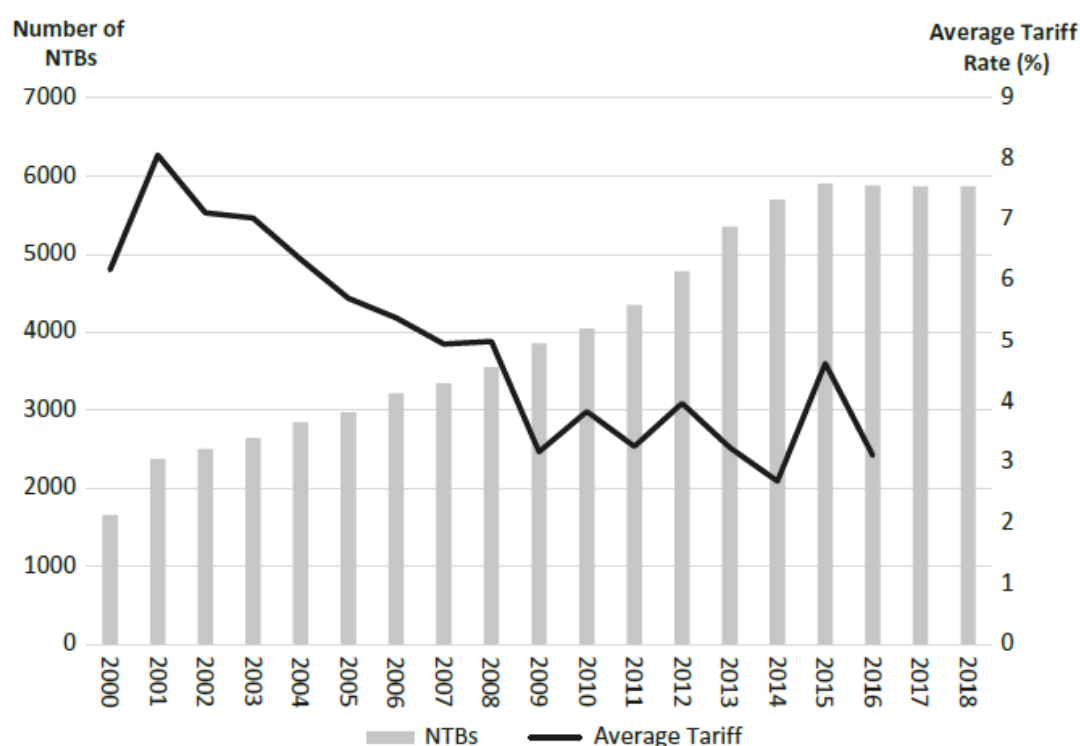


Figura 13: Tarifas médias e número de barreiras não tarifárias na ASEAN (Jones & Hameiri, 2020, p. 217).

Neste âmbito, o ASEAN *Investment Report* 2015 reconhece a expansão capitalista transfronteiriça como um dos indicadores mais relevantes do desenvolvimento econômico regional na atualidade (Al-Fadhat, 2020, p. 178). Esse processo de internacionalização de capital no Sudeste Asiático em anos recentes fica visível quando exposto os dados de investimento direto estrangeiro *outbound*:

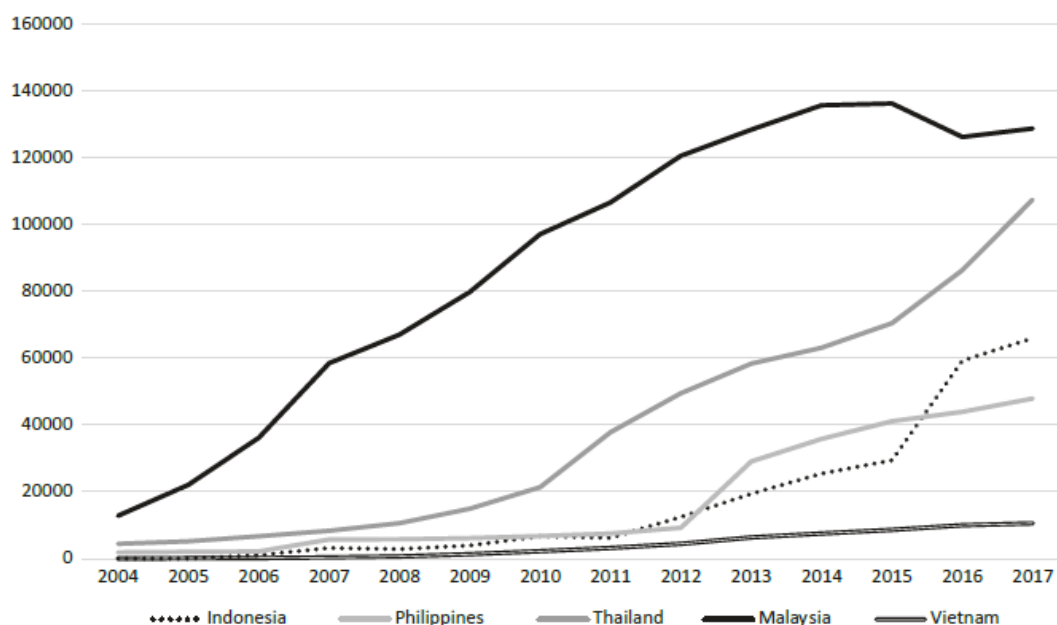


Figura 14: Estoques de IDE de economias selecionadas do Sudeste Asiático em milhões de dólares (Al-Fadhat, 2020, 182).

A ASEAN tem se mantido como um espaço atrativo para IDE sustentando grandes entradas de investimentos. Em 2000, o valor de IDE para a ASEAN totalizou cerca de 20 bilhões de dólares, em 2019, atingiu 181 bilhões de dólares, demonstrando que a região se tornou uma região relevante para o investimento estrangeiro (Ono & Nguyen, 2022, p. 55). Quanto à participação da ASEAN para o IDE global, também houve crescimentos consideráveis. Em 2000, representou 1.6%; já em 2019, representou 11.8% (Ono & Nguyen, 2022, p. 55). Em 2019, os setores que receberam os maiores IDEs foram os setores financeiros e de atividades de garantia, manufatura e, comércio atacadista e varejista, respectivamente. Estes em conjunto representam dois terços do total de investimentos. Além disso, o setor de manufaturados tem crescido nos últimos anos (2015-2019), em grande parte por conta da diversificação das CVG's de empresas multinacionais para essa região, devido a mão de obra barata e tensões comerciais entre China e Estados Unidos (Ono & Nguyen, 2022, p. 56-57).

A participação da ASEAN nas CVG representa em média 61%, superior à média global de 57%. Nesse âmbito, mais da metade da participação da ASEAN nas CVG advém de partes das cadeias de valor representadas por valor agregado estrangeiro. Demonstrando a dependência de insumos estrangeiros (Devadason, 2022, pp. 14, 19). Assim, as redes globais fora da ASEAN permanecem a dominar a participação nas cadeias de valor da ASEAN, mesmo que as cadeias de valor regionais ganhem relevância na região do Sudeste Asiático. Nesse sentido o comércio intra-ASEAN durante o período de 2000 a 2021 cresceu em média 7.8%,

com maior relevância as importações. Nesse âmbito, o comércio intrarregional aumentou de 176 bilhões de dólares em 2000 para 710 bilhões de dólares em 2021. Mas, mesmo com esse aumento o comércio intra-ASEAN representa uma pequena parcela no comércio global, apenas 23.3% (Devadason, 2022, pp. 14, 19).

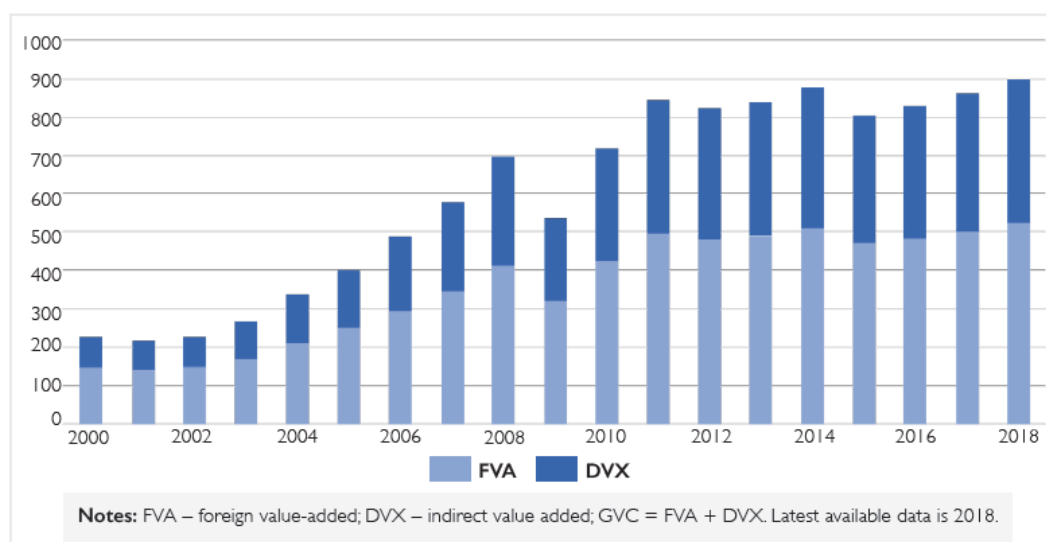


Figura 15: ASEAN, participação nas CVG entre 2000-2018 em bilhões de dólares (Devadason, 2022, p. 20).

Porém, o nível de dependência de insumos estrangeiros depende de acordo com a posição do país nas cadeias de valor. Nesse contexto as características estruturais dos países, como por exemplo o seu tamanho econômico e localização geográfica, são importantes características para determinar a participação dos Estados nas CVG. Singapura, por exemplo, é a economia da ASEAN mais conectada as CVG, uma vez que representa um dos portos e centros financeiros mais movimentados do mundo. Sendo um importante entreposto de mercadorias que são comercializadas entre a Ásia, Europa e Estados Unidos (Mendonza & Villafuerte, 2023, p. 57). Assim, aqueles que se encontram no início ou ao final das CVG, como Malásia e Singapura, utilizam demasiadamente insumos estrangeiros, como matérias-primas e produtos intermediários. Mas, detém capacidades tecnológicas localmente para a entrega de produtos de alto valor agregado. Diferente, países como as Filipinas, Tailândia e Vietnã encontram-se relativamente no meio das cadeias de valor, simbolizando sua dependência no trabalho doméstico e, insumos e tecnologias estrangeiras (Korwatanasakul & Purbantina, 2022, p. 116).

Logo, pode-se dizer que o crescimento econômico do Sudeste Asiático foi atingido através da liberalização seletiva das economias nacionais para o investimento internacional,

dessa forma interligando a região em redes transnacionais de produção e comércio (Al-Fadhat, 2020, p. 178). Para os fluxos de comércio da ASEAN, o comércio com o resto do mundo continua a ser de grande relevância, isso se evidencia quando a ASEAN detém uma maior participação nas cadeias de valor globais em comparação com as cadeias de valor regionais (Devadason, 2022, p. 28).

Com exposto, fica evidente que as economias do Sudeste Asiático mesmo que continuam a crescer e atrair investimentos, não tem obtido tanto sucesso, de maneira geral, em progredir para além de atividades econômicas de baixo valor agregado e de trabalho intensivo/*labor-intensive*. Assim, continuam com um grau elevado de dependência frente as prerrogativas das cadeias de valor globais, capital financeiro estrangeiro, preços de *commodities* e novos investimentos estatais chinesas (a ser desenvolvido no capítulo a seguir) (Carroll, 2020, p. 37). Os países do Sudeste Asiático, uma vez que dependentes de tecnologias estrangeiras encontram desafios para o desenvolvimento de sua capacidade tecnológica local e consequentemente para subir nas CVG. Logo, altos níveis de dependência de insumos e tecnologias estrangeiras dificultam que os países menos desenvolvidos da região saiam de posições de baixo valor agregado das cadeias de valor (Korwatanasakul & Purbantina, 2022, p. 116; Gomez, Masina & Vignato, 2020, p. 12). Nesse sentido, metade dos países da região continuam a ser classificados pelo Banco Mundial (2022) como *lower-middle income*, ver Tabela 1. E as exportações dos países da região de maneira geral continuam a ser dominadas por *commodities* primárias, produtos simples, montagem final (referente a linha de produção) e serviços básicos. Ademais, apesar da ascensão chinesa como fábrica do mundo, a produção de vestuário, manufatura de eletrônicos, vestuário, calçados e automóveis continuam a desempenhar um importante papel para o crescimento e investimentos regionais, ver Anexo 1 (Carroll, 2020, p. 37).

Tabela 1: Classificação de países do Banco Mundial em 2023

Brunei	<i>High income</i>
Camboja	<i>Lower middle income</i>
Indonésia	<i>Upper middle income</i>
Laos	<i>Lower middle income</i>
Malásia	<i>Upper middle income</i>

Myanmar	<i>Lower middle income</i>
Filipinas	<i>Lower middle income</i>
Singapura	<i>High income</i>
Tailândia	<i>Upper middle income</i>
Vietnã	<i>Lower middle income</i>

Fonte: Banco Mundial

3.2 Evolução das dinâmicas econômicas entre o Sudeste Asiático e a China, e a influência da Iniciativa Faixa e Rota

As relações econômicas entre os países do Sudeste Asiático e a China eram imperceptíveis durante o período da década de 1950 aos finais de 1970. Sendo a forma predominante de interação econômica entre os países o comércio. As exportações do Sudeste Asiático para a China durante as décadas de 1950, 1960 e 1970 representaram respectivamente 117.1 milhões de dólares, 550 milhões de dólares e 1.92 bilhões de dólares. E as importações da China para a região totalizaram 1.27 bilhões de dólares e 6.09 bilhões de dólares durante 1960 e 1970, respectivamente. Nesse cenário, Malásia, Singapura e Tailândia eram os maiores exportadores da região para a China. E, a Malásia, Singapura e Indonésia os maiores importadores da região (Blanchard, 2019, p. 7). Quanto aos investimentos diretos estrangeiros (IDE) chineses para o Sudeste Asiático durante o período, esses aparentam ter sido insignificantes, mesmo que haja falta de dados (Blanchard, 2019, p. 7).

A década a seguir, 1980, apresenta uma escalada nas relações econômicas entre o Sudeste Asiático e a República Popular da China (RPC), novamente com destaque ao comércio. Esse entre as partes aumenta em mais de seis vezes e meia em comparação a década anterior, totalizando 12.79 bilhões de dólares. E semelhante as décadas anteriores a balança comercial permaneceu favorável aos chineses (Blanchard, 2019, p. 8). Nesse momento, Malásia, Singapura e Tailândia eram os maiores exportadores da região para a China e, simultaneamente, os maiores importadores da região. Para além da Singapura representar o maior parceiro comercial para a China na região. E, novamente, os IDEs não tiveram uma relevância significativa (Blanchard, 2019, p. 8). O período também foi marcado por acordos bilaterais

entre a China e a Malásia, Filipinas, Camboja e Tailândia, nos setores de aviação, transporte marítimo, comércio, impostos e cooperação tecnológica (Blanchard, 2019, p. 8).

Já durante a década de 1990, as exportações do Sudeste Asiático para a China totalizaram bilhões de dólares e as importações chegaram a 92.56 bilhões de dólares. Nesse período a China torna-se um importante parceiro comercial, apesar da maior relevância dos Estados Unidos e do Japão. Nesta altura, Singapura, Malásia e Indonésia, eram os maiores exportadores do Sudeste Asiático para a China, enquanto Singapura, Malásia e Tailândia, eram os maiores importadores. E a Singapura continuou a se mostrar como o maior parceiro comercial para a China na região (Blanchard, 2019, p. 9). Também, é em 1991 que a China estabelece relações bilaterais com Brunei, mantendo relações comerciais e econômicas estáveis até a atualidade. A década também foi importante para as relações entre o Camboja e a China, esse se viu como o único país a apoiar financeiramente o Partido Popular do Camboja durante os conflitos internos no país, aproximando ambos (Borges, 2022, pp. 39, 43). As exportações no período compunham-se de combustíveis minerais, recursos naturais, maquinárias e equipamentos elétricos, têxteis e vestuário, e alimentos. Em relação aos IDEs chineses para a Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN), estes aumentaram, mas ainda se encontravam inexpressíveis no contexto de fluxos anuais e ações (*stocks*) totais (Blanchard, 2019, p. 9). Durante a década de 1970 até o início do século 21, a China apresentava um sistema de apuração e aprovação de IDE restritivo. Isso começa a mudar a partir de 1999 com o fortalecimento, reforma e abertura da economia chinesa, levando a uma mudança de postura quanto as políticas de IDE *outward*, em que esse passa a ser encorajado pelo governo. Esse movimento fica explícito com a promoção da política “*Go Global*” em 1999 pelo governo chinês, buscando aumentar a competitividade internacional de empresas nacionais através de IDE *outward* (Yan & Enderwick, 2019, p. 10).

A entrada chinesa na economia política regional encontra-se ligado com o aumento do comércio intrarregional no Leste Asiático, de igual modo ao Japão durante as décadas de 1980 e 1990. Mas, diferente desse a China promove uma constante expansão de mercado de bens e serviços para os países do Sudeste Asiático. Sendo que as exportações da ASEAN para China apenas crescem com a entrada dessa na Organização Mundial de Comércio em 2001, aumentando o volume total em seis vezes até 2008 (Ba, 2014, p. 150).

Durante a década de 2000, o valor total de comércio entre o Sudeste Asiático e a China atingiu 495.54 bilhões de dólares. Assim, a China torna-se o maior parceiro comercial do Sudeste Asiático, como já mencionado. Nesse cenário, Malásia, Tailândia e Singapura, se mantiveram com as maiores relações comerciais com a China dentre os países da região

(Blanchard, 2019, p. 10). Maquinárias, equipamentos elétricos e partes eletrônicas, tiveram destaque na relação comercial, para além de combustíveis, metais e borracha. Por sua vez, os IDEs chineses para a região depois de 2005 passam a ter consideráveis aumentos, em 2008 e 2009 foram movimentados 2.5 bilhões de dólares. Em nenhum dos anos anteriores desta década o valor de 1 bilhão de dólares havia sido superado (Blanchard, 2019, p. 10). Os maiores recipientes dos IDEs chineses durante o período foram a Singapura, Camboja e Myanmar (Blanchard, 2019, p. 10).

A década de 2010 é marcada por uma explosão no comércio entre a China e os Estados do Sudeste Asiático. Em 2010, totaliza 240.68 bilhões de dólares; em 2015, 361.34 bilhões de dólares; e em 2017, 429.63 bilhões de dólares. Porém, os países do Sudeste Asiático regularmente encontraram-se em déficit comercial com a China (Blanchard, 2019, p. 11), o que demonstra a natureza assimétrica das relações econômicas. Semelhante às décadas anteriores, os setores que dominaram o comércio entre as partes foram os de maquinários e equipamentos e partes eletrônicas. Também, durante esse período os IDEs chineses passam a atingir elevados níveis, por exemplo, a China representava o maior investidor e doador do Camboja, chegando a 347 milhões de dólares em 2012. Assim, a região torna-se em 2020 o maior parceiro comercial e de investimento dos chineses, como já exposto (Blanchard, 2019, p. 11; Borges, 2022, p. 44). Nesse sentido, o IDE chinês no Camboja em 2020 representou cerca de 50% do total de IDE do país, para além de durante os anos de 2013 e 2021, o apoio financeiro chinês referente a Iniciativa Faixa e Rota (IFR) ter atingido aproximadamente 1.3 bilhões de dólares (Borges, 2022, p. 45). De acordo com Yan e Enderwick (2019, p. 10), com o surgimento da IFR a China diminui ainda mais os controles sobre IDE, para além de simplificar o processo de aprovação de forma a incentivar a internacionalização de empresas chinesas.

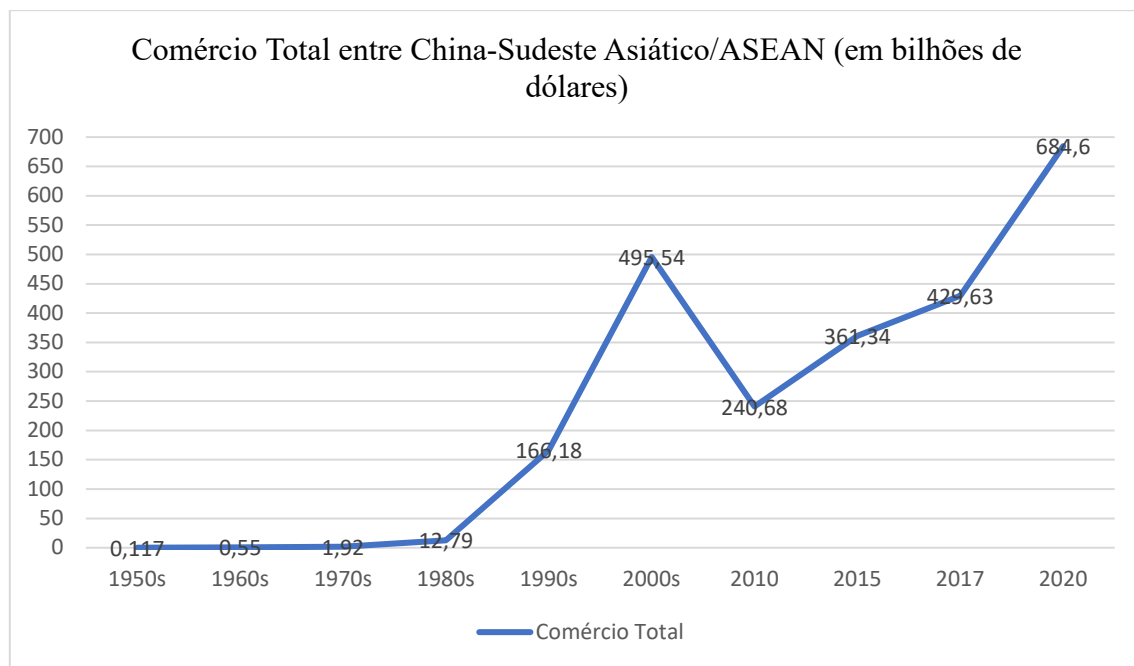


Figura 16: Evolução no Comércio Total entre China-Sudeste Asiático/ASEAN (em bilhões de dólares) (Blanchard, 2019, pp. 7-9; CHINA, 2021).

Com a ascensão chinesa no mercado mundial, com sua indústria subindo nas cadeias de valor, indo além da montagem final de produtos para sua exportação e produtos manufaturados com uso intensivo de mão de obra, o país acentua o uso de seu poderio econômico agora como segunda maior economia mundial, demonstrado principalmente pela IFR e o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB). Fê-lo aproveitando-se assim das dinâmicas do Sudeste Asiático já estabelecidas antes do surgimento da IFR, de sua proximidade física, das relações econômicas intrinsecamente assimétricas, das redes produtivas já estabelecidas anteriormente, em grande parte por companhias nipônicas, e das oportunidades e relações econômicas transfronteiriças que emergem com a globalização e com as políticas neoliberais, com destaque aos IDEs.

A necessidade de IDE para as economias do Sudeste Asiático, assim como a necessidade de infraestrutura, contribui para a atração desses para os projetos chineses relacionados a IFR. A China parece fazer uso destas necessidades para promover a adesão destes Estados ao projeto. Especialmente os países menos desenvolvidos da região como, o Camboja, Laos e Myanmar, que se encontram em relações produtivas que inibem seus potenciais de desenvolvimento. Mantendo-se em atividades de extração e manufatura, e reconhecidos como países com maiores taxas de pobreza (*lower middle income*), esse cenário é influenciado pelas elites locais e seus interesses, permitindo que essas continuem a desempenhar forte influência em seus países

(Carroll, 2020, p. 70). Ademais, como demonstrado no capítulo anterior, existe uma lacuna nos níveis de desenvolvimento entre os Estados do Sudeste Asiático, aqui a IFR ganha importância uma vez que contribui para diminuir essa divisão econômica intra-ASEAN através do fortalecimento da conectividade dos transportes, de forma contribuir para a integração econômica e coesão regional. Isso acaba por aprimorar a participação dos Estados nas redes de valor regional e com a China, havendo a facilitação da terceirização das atividades de manufatura da China para os Estados da região. Indo de acordo com a ideia de desenvolvimento econômico equitativo presente na ASEAN *Economic Community Blueprint* 2015 e reiterado no seguinte (Rana & Ji, 2020, pp. 98-99).

Para além disso, a IFR assim como o “sonho chinês” aparenta ir de acordo com o *Master Plan on ASEAN Connectivity* 2025 e planos de desenvolvimento nacional de países do Sudeste Asiático, demonstrando mais uma vez a necessidade de investimentos em infraestrutura por parte dos Estados do Sudeste Asiático. Por exemplo, Brunei apresenta o *Wawasan Brunei 2035* e, em 2019, este e a China acordam um maior alinhamento da IFR com o *Wawasan Brunei 2035*, por meio da amplificação dos projetos da IFR no país. Ao mesmo tempo, prometem a promoção da salvaguarda da paz no MSC. Semelhante, o Camboja apresenta a Estratégia Retangular, iniciada em 2004, atualmente encontrando-se em sua quarta fase. Também, as Filipinas detêm o *AmBisyon Natin* 2040, sendo criado de forma a ajudar a realização desse plano a iniciativa *Build, Build, Build*, esse que nos finais do ano de 2021 compreendia quase 20 mil projetos de infraestrutura (Borges, 2022, pp. 41, 44, 49-50)

Nesse âmbito, a China passa a ser um importante fornecedor ajuda econômica/financeira, como provedor de assistência oficial ao desenvolvimento (“*aid*”) e de outros fluxos oficiais (“*debt*”), influenciando nas dinâmicas econômicas regionais no Sudeste Asiático. A China, assim como outros doadores emergentes, diferencia-se de doadores tradicionais (como os países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), uma vez que essa ajuda é fornecida principalmente através de “outros fluxos oficiais” (ver Figura 17). Focando-se principalmente no crescimento econômico e em infraestrutura, fornecendo empréstimos concessionais e outras formas de finança. Também, geralmente essa ajuda faz parte de maiores programas econômicos, que incluem uma diversidade de instrumentos de financiamento, assim como acordos de comércio. Nesse sentido, a ajuda chinesa muitas vezes encontra-se ligada a projetos de infraestruturas no âmbito da IFR. De contraponto, nos doadores tradicionais a forma predominante de ajuda se dá na forma de “assistência oficial ao desenvolvimento”, focando em setores sociais, de governança, e de

fortalecimento e capacitação da sociedade civil. Fornecendo subvenções, focados em projetos independentes (Rosser, 2020, pp. 300-301).

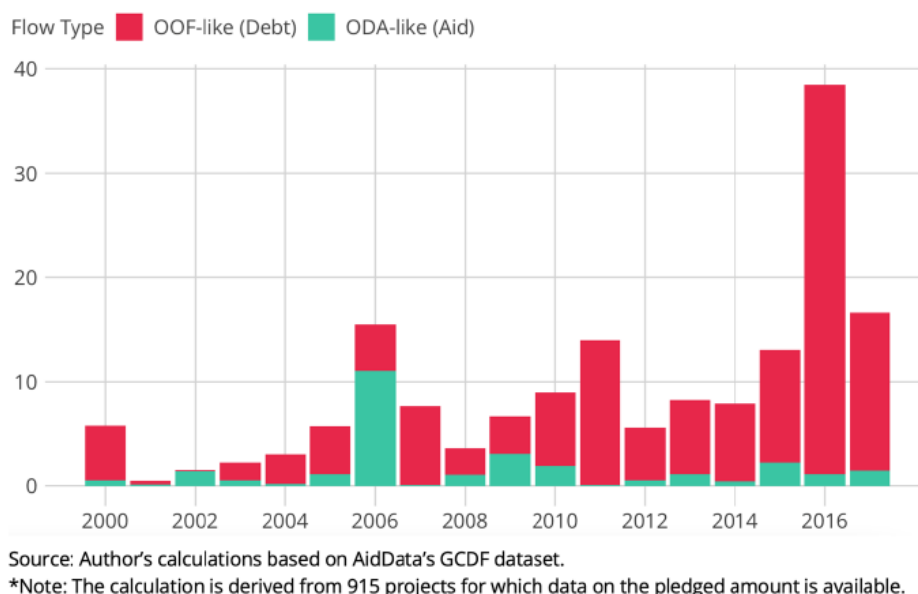


Figura 17: Fluxos de financiamento para o desenvolvimento da China para o Sudeste Asiático (em bilhões de dólares) (Cheong, 2022, p. 5).

O uso de ajuda econômica/financeira tem sido relacionado com a promoção de objetivos de desenvolvimento, especialmente para alterar a natureza das políticas e das instituições de desenvolvimento nos países receptores, para persecução de objetivos de política externa, securitárias e comerciais (Rosser, 2020, p. 301). Normalmente isso ocorre por meio de condições ou seletividade para o fornecimento de ajuda, aqui os doadores tradicionais expressam noções liberais democráticas e neoliberais de “boa governança”. Noções essas que não apresentam importância para os doadores emergentes, em contraponto, esses aparentam dar mais importância ao princípio de não interferência nos assuntos internos, promovendo a ideia de benefício mútuo entre as partes envolvidas. Isso encontra-se de acordo com a política externa chinesa, já descrita nesta dissertação. As condições chinesas para o fornecimento de ajuda econômica/financeira assentam no suporte a posição chinesa frente ao *status* de Taiwan, ao acesso chinês aos recursos naturais dos países receptores, e ao emprego de empresas e trabalhadores chineses nos projetos financiados (Rosser, 2020, pp. 301-302). Indo de acordo com os interesses chineses na sub-região do Mar do Sul da China (MSC).

As elites dos Estados da região têm demonstrado pouco interesse nas agendas liberais democráticas advindas dos doadores tradicionais, a exceção se mostra quando há benefícios aos interesses destas, demonstrando a liberalização seletiva da economia. Mas, a preferência parece

residir em ajudas econômicas que salvaguardam sua posição de poder (Rosser, 2020, p. 305). Segundo o V-Dem (2023), Myanmar, Tailândia, Laos, Vietnã são considerados autocracias fechadas, o Camboja, Malásia e Filipinas são considerados autocracias eleitorais, e apenas a Indonésia é considerada uma democracia eleitoral, não há dados para o Brunei de acordo com a V-Dem, mas esse pode ser considerado uma monarquia absolutista (Our World in Data, 2023). A crescente importância dos doadores emergentes, com a China em destaque, favorece as elites destes Estados uma vez que as restrições impostas são menores e favorecem seus interesses políticos. Ao passo que favorece a China pela sua crescente influência política e econômica com as elites destes países.

Por exemplo, Hun Sen no Camboja se viu um dos mais longos governantes do mundo e atualmente seu filho governa o país. E, a China desempenhou um forte papel nesse contexto. Através da expansão de suporte militar e empréstimos destinados a infraestrutura, para além de investimentos comerciais às indústrias de baixa renda, em especial a de vestuário, e ao setor de extração. Esse quadro permitiu a dissolução legal da principal oposição partidária nas eleições de 2018, levando a tomada do parlamento pelo partido em poder (Carroll, 2020, p. 70).

Isso demonstra que a legitimidade política dos países do Sudeste Asiático se relaciona com a adesão desses as iniciativas econômicas chinesas. O sucesso da implementação dessas contribui para salvaguardar a posição das elites locais no poder ou elevar as chances de reeleição de candidatos. Também, isso expõe o poder de influência chinês nos padrões de governança e nos projetos de desenvolvimento no Sudeste Asiático por meio de investimentos ligados ao Estado ou atores privados, muitas vezes também ligados ao Estado chinês (Carroll, 2020, p. 70). Nesse âmbito, a China demonstra sua preferência pela execução de projetos de infraestrutura de modo bilateral, tendo a possibilidade de prejudicar a ASEAN como unidade. Dessa forma a capacidade da instituição para balancear as relações de Estados membros individuais é comprometida, assim como a coesão dos Estados frente a questões do MSC. Ou seja, quando se trata da perspectiva individual dos Estados da ASEAN, a IFR pode exacerbar as dependências econômicas intrinsecamente assimétricas com a China, assim como as dependências políticas (Rana & Ji, 2020, pp. 104-105).

Nesse âmbito podem ser citados países como, o Brunei (uma monarquia absolutista) que já demonstra uma aparente dependência econômica e política face a China. Em 2021, ambos atingiram uma máxima histórica em suas trocas comerciais alcançando 2.85 bilhões de dólares, representando um crescimento anual constante de cerca de 28%. Para além da dependência da IFR no desenvolvimento de seu projeto nacional e na diversificação econômica. Afinal, Brunei tem forte dependência na sua produção de petróleo (Borges, 2022, pp. 41-42). Ademais, o

Camboja alinhou-se a China em 2016, tomando proveito da votação de consenso da ASEAN, vetando uma declaração da instituição que condenava as reivindicações territoriais chinesas no MSC (Borges, 2022, p. 47). Também, Laos necessitado de infraestruturas para aumentar a conectividade país, sendo um Estado sem fronteiras marítimas, acaba por aderir à IFR. Nesse caso, pode ser destacado a linha ferroviária Boten-Vietnã, a qual faz parte da linha Kunming-Singapura, um megaprojeto da IFR. O custo de produção desta é de quase 5.9 bilhões de dólares, o que representa cerca de 37% do Produto Interno Bruto (PIB) de Laos (Borges, 2022, p. 62), como será visto a seguir os investimentos chineses no país já apresentam consequências ao país.

Mas, o cenário aparenta se mostrar diferente em relação a países como a Indonésia e a Malásia, que apesar de nutrirem fortes relações econômicas com a China e serem grande beneficiários da IFR, continuam a salvaguardar suas posições territoriais marítimas no MSC e a investir em suas marinhas (Borges, 2022, pp. 58-60, 70-71). Além do mais, países como a Tailândia e a Singapura parecem se mostrar neutros em questões relativas ao MSC, prezando pelo cumprimento das leis internacionais. Nesse caso, o escopo de influência chinesa se mostra apenas pela promoção e defesa da IFR dentro da ASEAN por estes Estados (Borges, 2022, pp. 81-82, 86).

Porém, a exportação chinesa de mais-valia para projetos que muitas vezes envolvem muitos trabalhadores chineses são vistos como armadilhas de dívidas e associados à má governança e corrupção. Contribui para essa perspectiva o fato de que, grande parte dos Estados do Sudeste Asiático serem regimes não democráticos dominados por elites que se favorecem com os acordos bilaterais chineses. Segundo Gong (2018, p. 10), mesmo que a IFR dê grande importância a manutenção e melhoria do papel de mecanismos multilaterais e acomode o diálogo por meios multilaterais, os projetos em sua concretude são em sua maioria realizados por meio da cooperação bilateral.

Um dos casos mais proeminentes associados a corrupção, e relacionado a IFR, ocorreu na Malásia, relacionado a um fundo de investimento público criado em 2009 pelo então Primeiro Ministro Najib Razad, chamado *1Malaysia Development Berhad* (1MDB). Esse pouco depois de sua criação encontrou em uma situação de grande endividamento e mal gerenciamento, sendo relacionado a corrupção. De forma a tentar contornar essa situação, em 2016, a administração de Razad propõe três megaprojetos multibilionários sob a IFR. Juntamente a isso, concedeu contratos a empresas estatais chinesas a preços inflacionados de forma a que os fundos excedentes pudessem ser usados para o resgate da 1MDB. Essa situação foi um grande escândalo político que acaba com a derrubada de Razad nas eleições de 2018 (Rana & Ji, 2020, p. 107; Rosser, 2020, p. 306). Em relação as armadilhas de dívidas, Laos tem

como a China seu maior credor bilateral, esse detém quase metade da dívida externa pública (*external public and publicly guaranteed debt*) de Laos. Em 2021, a dívida externa pública representava 79.5% do PIB do país, em 2023, representa quase 122% (FMI, 2023a, p. 4; FMI, 2023b).

De acordo com o *The State of Southeast Asia Survey Report*²¹, a China é reconhecida por 76,7% dos respondentes como o poder econômico mais influente na região, esse poder de influência econômica é mais percebido em Brunei, Camboja, Laos, Myanmar e Singapura (todos acima dos 80%), respectivamente. Sendo que, 64,4% expressam preocupações acerca desta crescente influência na região, havendo uma pequena diminuição em relação a 2021 (Seah *et al.*, 2022, p. 20). Também, a China é reconhecida por 54.4% como o poder mais influente em questões políticas e estratégicas no Sudeste Asiático, seguido pelos EUA (29.7%) e ASEAN (11.2%). Similar a influência econômica chinesa esta também gera preocupações na região, 76.4%, representando uma queda do ano anterior, 86.5%. Por outro lado, a região aceita, em sua maioria, a crescente influência política e estratégica dos EUA (62.6%) e da ASEAN (80.1%) (Seah *et al.*, 2022, p. 22).

Assim, há um aumento de contrapesos frente a esse cenário, havendo preocupações frente as possíveis consequências dos níveis de dívidas relativos aos projetos de infraestrutura chineses. Ademais, há preocupações securitárias quanto as intenções chinesas, em particular em relação ao MSC, também quanto ao envolvimento econômico chinês na região, a incluir a grande presença de trabalhadores chineses. Como resultado alguns países da região já demonstraram no passado a suspensão, cancelamento ou o rebaixamento de projetos de infraestruturas chineses (Rosser, 2020, p. 308). Por exemplo, em 2018 após a eleição de Mahathir na Malásia, é anunciado o cancelamento de projetos de infraestruturas financiados pela China que haviam sido acordados pelo governo anterior, a incluir dois projetos ferroviários e dois projetos de gasodutos. Sob o pretexto do país não ser capaz de arcar com os elevados custos e que a dívida externa do país estaria a aumentar em consequência dos projetos. Também, pode ser citado o caso de Myanmar em 2018, esse reduziu drasticamente a escala de um projeto portuária financiado pela China. Nesse caso, a justificativa era relacionada aos altos custos do projeto e por consequência disso haveria possibilidade de que o país entrasse em incumprimento (*default*) da sua dívida, podendo levar o porto ao controle chinês, o que contribui para o aumento da presença chinesa no MSC (Rosser, 2020, pp. 308-309).

²¹ Uma pesquisa que destaca as percepções de decisores políticos, acadêmicos, investigadores, empresários, pessoal da comunicação social e ativistas da sociedade civil do Sudeste Asiático acerca de questões que afetam a região. Não apresentando uma visão definitiva dos problemas que afetam esta.

O receio da ocorrência de um *default* se dá em relação as taxas de juros dos empréstimos chineses, ambos a assistência oficial ao desenvolvimento (“*aid*”) e outros fluxos oficiais (“*debt*”) são mais caras se comparados aos do Banco Mundial. Nesse sentido, em média as assistências oficiais ao desenvolvimento da China apresentam taxas de juros 1.5% maiores, e outros fluxos oficiais chineses têm taxas de juros 0.8% maiores. Mas, isso varia de acordo com os países do Sudeste Asiático. Assim, empréstimos de outros fluxos oficiais para o Myanmar, Indonésia e Vietnã têm taxas de juros maiores, igual e superior a 4%. Por sua vez, Malásia, Filipinas, Camboja e Laos apresentam taxas entre 3.1% e 3.3%, em média (Cheong, 2022, p. 8).

Altas taxas de juros criam maiores riscos de *default*, assim credores chineses aparentam preferir como estratégia de mitigação de risco a colateralização como garantia. Nesse âmbito, mutuários colocam como garantia alguma forma de ativo/posse, como rendimentos futuros ou exportação de *commodities*. Logo, a China parece reconhecer os anseios de países com medo de armadilhas de dívidas propondo garantias, e mantém os interesses econômicos com um maior grau de importância do que a captura de ativos estrategicamente importantes (Cheong, 2022, pp. 9-11). Se o objetivo explícito de empréstimos chineses fossem a tomada de ativos através de armadilhas de dívidas, isso seria contraproducente com os interesses da IFR de exportar os excedentes nacionais para continuar o crescimento econômico e desenvolvimento nacional chinês. Uma vez que desincentivaria os Estados da região, para muito além do que já se encontram.

Para além disso outro fator de preocupação dos países da região parece estar relacionado as altas exposições econômicas desses, referentes as ligações comerciais da ASEAN com a China e a dominância dessa nas redes de fornecimento (*supply chains*). A ASEAN representa uma importante fonte de importações e destino de exportações para a China, em 2019, a região representou um *share* de 14.4%, 13.6% e 14.1% de exportações, importações e comércio total, respectivamente, com a China (Raghavan et al, 2021, p. 14). De acordo com o Asian Development Bank (2023, p. 272) no *Asian Economic Integration Report 2023*, em 2021, a China representou 19.6% do total da participação comercial da região do Sudeste Asiático. Mais especificamente, a China teve maior participação comercial no Laos (28.1%) e menor participação na Singapura (13.4%) em 2021, ver Tabela 2.

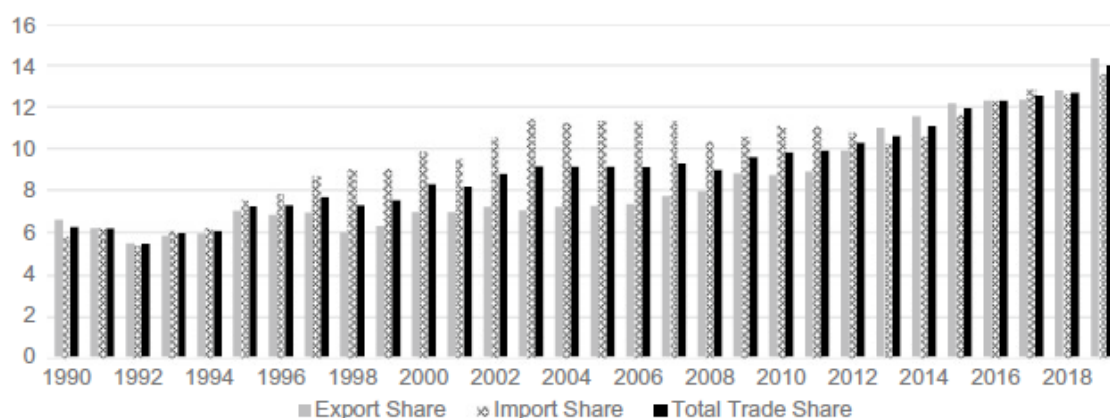


Figura 18: China – ASEAN — Participação²² nas exportações, participação nas importações e participação comercial total, 1990–2019 (Raghavan et al, 2021, p. 15).

Tabela 2: Participação Comercial – Ásia e o Pacífico, 2021 (% do total do comércio)

Reporter	Partner					
	Asia and the Pacific	of which		EU+UK	US	ROW
		PRC	Japan			
Southeast Asia	68.5	19.6	7.0	9.0	10.8	11.7
Brunei Darussalam	80.4	14.2	13.1	2.3	1.2	16.1
Cambodia	64.7	23.6	3.7	10.5	16.5	8.3
Indonesia	71.0	24.2	7.3	7.8	8.4	12.8
Lao People's Democratic Republic	92.5	28.1	1.7	4.3	1.6	1.6
Malaysia	72.2	18.9	6.7	8.9	9.8	9.2
Philippines	75.1	20.0	11.3	8.7	10.1	6.1
Singapore	66.8	13.4	4.4	9.5	8.8	14.9
Thailand	67.0	19.3	11.3	8.4	10.4	14.2
Timor-Leste	92.1	13.7	2.1	1.0	0.5	6.4
Viet Nam	64.4	25.1	6.4	9.6	16.8	9.1

(Asian Development Bank, 2023, p. 273).

Cadeias de produção regionais são importantes para o comércio entre China e ASEAN, com destaque ao comércio de eletrônicos e maquinários, constituindo 46.99% do total do comércio entre China e ASEAN em 2018, em 1992 representava 8.53%. Nesse âmbito, a China é um importador líquido desta categoria com a Malásia, Tailândia e Filipinas. Nos demais Estados da ASEAN a China detém superávits comerciais no comércio de eletrônicos e maquinários (Raghavan et al, 2021, p. 13). O grosso das redes de produção regional tratam-se de eletrônicos, nesse quadro o *share* de comércio bilateral da China com o Vietnã referentes a eletrônicos e maquinários em 2018 foi de 45.4%, em 1992 era de apenas 7.57%, significando um maior envolvimento do Vietnã nas cadeias de produção regionais. Mas, não são todos os Estados do Sudeste Asiático que se encontram profundamente integrados nas cadeias de

²² Quanto maior a participação (*share*) maior é o grau de integração entre China e a ASEAN (Raghavan et al, 2021, p. 15).

produção regional, Brunei não faz parte, já as relações entre China-Indonésia e China-Filipinas, assemelham-se à troca de manufaturas por recursos (Raghavan et al, 2021, pp. 13-14).

De maneira geral, o setor secundário ou de manufatura é aquele que detém maior porcentagem de valor agregado estrangeiro se comparado com o setor primário e terciário (ASEAN-Japan Centre, 2019, p. 8). Nesse âmbito, o valor agregado estrangeiro nas exportações por indústria expõe quais dessas encontram-se mais engajadas nas cadeias de produção globais. Assim, o setor de manufatura, principalmente os equipamentos elétricos e eletrônicos, é o maior exportador da ASEAN, representando mais da metade de todas as exportações de valor agregado (ASEAN-Japan Centre, 2019, p. 9). Sendo que as duas indústrias que mais se utilizam de insumos estrangeiros, representando mais da metade de suas exportações, é a indústria de veículos e outros equipamentos de transporte, e a indústria de equipamentos eletrônicos e maquinárias e elétricos (ASEAN-Japan Centre, 2019, p. 13).

Nas últimas duas décadas a China tem intensificado os fluxos de bens intermediários com a ASEAN, assim a China não se mostra apenas como um importante fornecedor, mas também um importante mercado regional. Nesse contexto, setores com altos níveis de integração especialmente aqueles que se encontram integrados as cadeias de produção de maquinárias e equipamentos eletrônicos encontram-se mais expostos a China como fornecedor e mercado (Raghavan et al, 2021, pp. 18-19). A fonte mais importante de insumos estrangeiros utilizados para exportações da ASEAN até o começo dos anos 2000 era o Japão, seguido dos Estados Unidos. Mas, durante a metade dos anos 2000 começam a perder importância, aumentando a contribuição de insumos partindo da própria ASEAN. Também, a participação de insumos chineses nas exportações da ASEAN demonstrou uma crescente importância: em 1990, representava 1%; em 2000, 2%; e em 2018, 6% (ASEAN-Japan Centre, 2019, p. 11; Mendonza & Villafuerte, 2023, p. 58).

Segundo Taguchi e Zhao (2022, pp. 129-130), a participação chinesa nas posições superiores das CVG aumentou. Nesse sentido o Banco Mundial, em 2020, identifica o posicionamento chinês nas cadeias de produção globais no grupo de “fabricação e serviços avançados”. Nesse contexto, a posição superior chinesa nas cadeias de produção globais fica evidente com suas ligações com os países da ASEAN, ou seja, sua participação no valor agregado estrangeiro nas exportações dos Estados da ASEAN. Assim, em 2018, a China se apresentou como o país com maiores *shares* de valor agregado estrangeiro nas exportações brutas no Camboja, Indonésia, Malásia, Myanmar, Tailândia e Vietnã. Também, se mostrou como o país com o segundo maior *share* no Laos e nas Filipinas. De modo geral, entre os anos

de 1990 e 2018 o *share* de valor agregado estrangeiro chinês cresceu em todas²³ as economias da ASEAN, ver Anexo 2 (Taguchi & Zhao, 2022, p. 130).

Apesar disso, a China detém uma maior ligação de cadeias de produção globais superiores (*forward*) com os Estados Unidos e Japão do que os países da ASEAN. Isso pode ser explicado segundo Taguchi e Zhao (2021, p. 149), pela falta de performance logística dos Estados da ASEAN, demonstrado pela falta de infraestrutura conectiva e de transporte desses países (como já demonstrado nos capítulos anteriores desta dissertação). Logo, a IFR ganha importância nesse cenário, uma vez que a construção destas infraestruturas pode contribuir para que a China aprofunde estas conexões, aumentando sua participação no valor agregado estrangeiro nas exportações da ASEAN e consequentemente aumentando a dependência econômica desses para com a China.

Quanto a dependência dos Estados da ASEAN em relação aos IDEs chineses. Como pode ser visualizado na Tabela 3, a nível dos países em termos de fluxos (*flows*), aqueles que se encontram mais dependentes no período relativo a IFR são, o Brunei, Camboja, Laos e Tailândia. De maneira a considerar padrões de fluxos históricos e padrão de estoque atual, apenas três economias da ASEAN podem ser consideradas dependentes de IDEs chineses, o Camboja, Laos e Myanmar, desde 2004-2008. Com destaque a Laos, uma vez que quase todo seu *stock* de IDE origina-se da China (Tong, 2020, p. 18).

Tabela 3: Participação da China no total de IDE interno do mundo, dos países em desenvolvimento e da ASEAN (%)²⁴

	China Weight in Inward FDI Flows			China Weight in Inward FDI Stock	
	High Growth Period	Post-crisis Period	BRI Period	2004	2017
World	1.9	5.7	9.8	0.4	5.7
Developing/transition countries (benchmark)	4.1	8.6	15.5	1.6	12.8
ASEAN	1.5	5.6	9.3	0.3	4.1
Brunei	0.3	1.6	39.3	0.0	3.6
Cambodia	11.4	28.9	24.9	4.3	26.2
Indonesia	1.3	5.2	9.0	0.8	4.2
Laos	40.0	172.2	84.7	2.4	100.0
Malaysia	0.2	2.6	10.9	0.3	3.5
Myanmar	16.3	30.3	12.5	0.3	19.9
Philippines	0.5	6.8	1.3	0.1	1.0
Singapore	1.6	4.0	8.3	0.1	3.5
Thailand	0.4	4.8	17.0	0.3	2.4
Viet Nam	1.4	3.6	6.2	0.8	3.8

(Tong, 2020, p. 17).

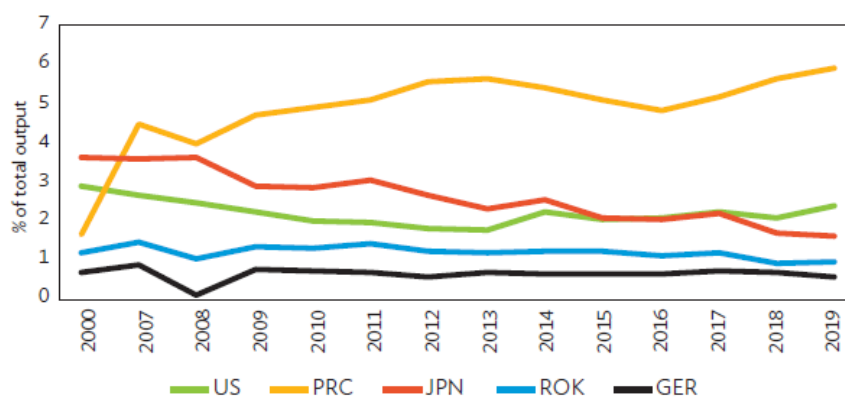
²³ Aqui os autores estão a considerar, Camboja, Indonésia, Malásia, Myanmar, Tailândia, Vietnã, Laos e Filipinas (Taguchi & Zhao, 2022, p. 127).

²⁴ “*High growth period*” se refere ao período de 2004 a 2008, “*post-crisis period*” ao de 2009 a 2013, e “*BRI period*” ao de 2014 a 2017 (Tong, 2020, pp. 14-15).

Em relação a fusões e aquisições por empresas chinesas na ASEAN, de 2004 a 2008, foi registrado um total de 70 fusões e aquisições, representando um valor de 8 bilhões de dólares. De 2009 a 2013, foram 126 em um valor total de 7.5 bilhões de dólares, já no período de 2014 a 2017 registou-se 111, representando um valor de 19 bilhões de dólares. Logo, o tamanho médio dos negócios aumentou (Tong, 2020, pp. 22-23). Durante os três períodos uma parcela relevante de fusões e aquisições na ASEAN encontrava-se concentrado no setor de serviços de Singapura (Tong, 2020, p. 23). Neste contexto, é relevante o fato de que, países que antes atraíram investimentos em seus setores primários como, Malásia, Indonésia, Camboja e Vietnã, tornaram-se no período a seguir a criação da IFR importantes locais de fusões e aquisições no setor de manufatura. Nesse âmbito, investimentos em manufaturas na ASEAN são de maior importância para os chineses do que a nível global, a participação chinesa no *stock* de IDE no setor de manufatura da ASEAN aumenta de 11.9% em 2012 para 17.5% em 2017. Representando mais uma vez a integração da China e ASEAN nas redes produtivas regionais (Tong, 2020, pp. 26-27).

Posto tudo isto, os países do Sudeste Asiático encontram-se diretamente vulneráveis a choques econômicos chineses e indiretamente de países terceiros, afinal as redes de produção de manufaturados regionais encontram-se conectadas através de um país, a China. Essa que se encontra no centro da economia regional, segundo o modelo *factory Asia*. Estas vulnerabilidades se demonstraram durante a crise financeira de 2008, com a pandemia de covid-19 e com a “guerra” comercial entre China e Estados Unidos. A Figura 19 demonstra a maior sensibilidade da ASEAN a choques partidos da econômica chinesa (Devadason, 2022, pp. 19, 26). Logo, uma maior diversificação do mercado da ASEAN parece favorável aos Estados membros e outros Estados como os Estados Unidos da América (EUA) e Japão, esses tomam proveito disso para ampliar sua influência geoeconômica na região. O Japão e a ASEAN, por exemplo, passam a promover em 2015 a *New Tokyo Strategy 2015 for the Mekong-Japan Cooperation*, essa busca o desenvolvimento de infraestrutura *hard* e *soft* de conectividade na região de Mekong²⁵ (Gong, 2018, p. 14).

²⁵ Esse representa a uma região da bacia do rio Mekong no Sudeste Asiático.



ASEAN = Association of Southeast Asian Nations, GER = Germany, JPN = Japan, PRC = People's Republic of China, ROK = Republic of Korea, US = United States.

Figura 19: Repercussões médias para a ASEAN de um choque de produção local de 1% para parceiros da cadeia de valor global (Mendonza & Villafuerte, 2023, p. 70).

Ao mesmo tempo, essa maior diversificação contribui para o balanceamento de poderes na região, os Estados do Sudeste Asiático, assim, ainda demonstram o desejo de evitar qualquer hegemonia regional, que no cenário atual seria uma ordem regional centrada na China. Segundo o *The State of Southeast Asia 2022: Survey Report*, frente a essa rivalidade entre EUA e China, os Estados membros da ASEAN continuam a preferir a opção (46.1%) de fortalecer a unidade e resiliência da ASEAN de forma a afastar pressões das duas potências. Enquanto que a opção menos popular (11.1%) é a de escolher entre um dos lados (Seah *et al.*, 2022, p. 31). Esse sistema adotado pela ASEAN que privilegia a estabilidade e cooperação com as duas potências, EUA e China, em desfavor de um poder predominante é chamado por Mendes (2020, p. 123) de “equilíbrio dinâmico”.

Mas, ao passo que a China passa a medir forças e a contestar a capacidade naval dos Estados Unidos, a ASEAN torna-se mais restrita em sua capacidade de adotar uma conduta que concilie os interesses dos atores envolvidos (Mendes, 2020, p. 118). Também, os investimentos chineses nas áreas industriais e de infraestruturas no âmbito da IFR, que são bem aceitos por alguns Estados da região, diminuirão mais ainda a margem de manobra da ASEAN (Mendes, 2020, p. 122). Assim, minando o esforço dos Estados membros da ASEAN de encontrarem uma resposta comum e de manterem uma indivisibilidade estratégica da segurança dos atores da instituição (Mendes, 2020, p. 120). Nesse contexto, surgem oportunidades para novos alinhamentos e uma resposta dos EUA, que busca o fortalecimento de uma ideia de Indo-Pacífico (Mendes, 2020, p. 118). Isso se dá através da revitalização do Quad (*quadrilateral security dialogue*) envolvendo o Japão, EUA, Índia e Austrália, e pelo lançamento do AUKUS, um acordo que busca uma estrutura multilateral de segurança do Indo-Pacífico (Mendes, 2020,

p. 125; Mendes, 2022, pp. 86-87). Ademais, este cenário dá maiores oportunidades comerciais aos países da ASEAN. Por exemplo, a atual guerra comercial entre China e EUA dá a ASEAN a oportunidade de ser um destino importante de fluxos de investimento partindo de empresas multinacionais. Também, devido a imposição de barreiras alfandegárias e tarifas contra a China pelos EUA, e contra os EUA pela China, há a expansão de negócios desses países para o Sudeste Asiático de maneira a evitar esses constrangimentos comerciais (Ono & Nguyen, 2022, p. 59). Ou seja, os Estados do Sudeste Asiático continuam a busca por um equilíbrio regional numa conjuntura em que as águas se mostram cada vez mais tempestuosas.

Logo, como foi analisado a IFR não se mostra como uma novidade aos países do Sudeste Asiático, esses e a China vêm a desempenhar uma extensiva cooperação econômica nas últimas décadas, para além do desenvolvimento de grandes projetos industriais e de infraestrutura, pode ser visto na Tabela 4 alguns exemplos de projetos que se deram início antes do surgimento da IFR. Nesse sentido, a IFR representa a continuação e intensificação da estratégia geoeconômica chinesa e das relações econômicas entre a China e o Sudeste Asiático (Gong, 2018, pp. 6-7).

Tabela 4: Exemplos de projetos de investimentos chineses no Sudeste Asiático antes da IFR

Project Name	Starting Year (as of signing of MOUs)
Sino-Malaysian Kuantan Industrial Park	December 2012
Sihanoukville Special Economic Zone (SSEZ)	December 2010
Sino-Thai Rayong Industrial Park	March 2006
Longjiang Industrial Park (Vietnam)	2007
Sino-Vietnamese (Shenzhen-Haiphong) Economic and Trade Cooperation Zone	December 2008 (began operations in 2016)
Sino-Indonesian Julong Agriculture Cooperation Zone	2011
Sino-Indonesian Morowali Industrial Park	2009
Sino-Indonesian Economic and Trade Cooperation Zone	November 2007
Vientiane Saysettha Comprehensive Development Zone	June 2010
Mohan/Boten Economic Cooperation Zone	Protocol was signed in 2010 but MOU was signed in June 2014.

(Gong, 2018, p. 7).

Também, como é exposto, os IDEs entre ambos tiveram grandes aumentos mesmo antes do surgimento da IFR. Tudo isso demonstra o caráter paciente e pragmático da estratégia nacional chinesa, na qual os objetivos são postos a longo-prazo. Mesmo que haja uma crescente influência geoeconômica chinesa na região do Sudeste Asiático e por consequência na sub-região do MSC, essa influência ainda se mostra limitada a alguns países da região. Com destaque a dois Estados, Laos, que tem como seu maior credor a China, apresentando uma enorme dívida externa pública (122% de seu PIB em 2023). E quase todo seu *stock* de IDE

origina-se da China. Também, é o país do Sudeste Asiático que detém a maior participação comercial chinesa (28.1%). Por sua vez, o Camboja tem a China como o país com maiores *shares* de valor agregado estrangeiro em suas exportações (25.7% em 2018). Igual a Laos pode ser considerado dependente de IDE dos chineses e, em 2020, o IDE chinês representou cerca de 50% do total de IDE do país. Também, apresenta uma considerável participação comercial chinesa (23.6%). Para além disso, Laos e Camboja são países menos desenvolvidos e, consequentemente, mais suscetíveis à influência econômica chinesa, uma vez que, como já referido inúmeras vezes, as relações econômicas mostram-se intrinsecamente assimétricas.

Assim, o total domínio do MSC ainda parece distante. Nesse sentido, o sucesso da IFR é essencial para a concretização dos objetivos nacionais chineses e para sua projeção no globo, uma vez que é a economia chinesa que sustenta esses objetivos, fazendo com que a manutenção do crescimento econômico chinês seja essencial. Também, importante nesse cenário é transcender insuficiências internas, aqui a IFR detém importância, como descrito no capítulo 2.2.2.2. Mais ainda, a concretização de objetivos a longo prazo faz sentido num cenário em que os EUA ainda são reconhecidos como o *hegemon* no palco internacional, sendo necessário a China exercer cautela frente ao decadente império que tenta manter seu *status* com sua crescente presença militar e guerras ao redor do mundo. Movimentos bruscos partidos da China que busquem a mudança do *status quo* antes que essa tenha as capacidades necessárias podem pôr ao fim a concretização de seus objetivos nacionais.

Casos explícitos do uso do poder econômico chinês para pressionar os países do Sudeste Asiático a favor do posicionamento chinês na disputa do MSC demonstram-se difíceis de apontar. Pode-se citar o caso já mencionada disputa de Scarborough entre China e as Filipinas, que motivou a China a impor medidas que restringiam as importações de frutas das Filipinas e uma proibição de pesca anual nas águas ao entorno de Scarborough. Nesse cenário, a coerção econômica acaba com a retirada dos navios Filipinos de Scarborough. Para além desse, pode-se referir ao também já mencionado veto realizado pelo Camboja em 2016, alinhando-se com a China na questão do MSC.

Assim, o *statecraft* econômico chinês aparenta ser operado de forma sutil, com o que foi estudado pode-se dizer que a coerção geoeconômica na região do Sudeste Asiático se dá pela crescente dependência econômica dos Estados da região para com a China. Ao passo que esses se tornam mais altamente interligados com a China nas cadeias produtivas regionais, e gradualmente encontram-se vinculados a empréstimos e investimentos chineses utilizados para dar continuidade aos seus projetos nacionais de desenvolvimento, e o poder da ASEAN é minado, no sentido de enfraquecer o consenso dos Estados membros frente a questões do MSC

devido às fortes relações econômicas bilaterais com a China. Levando o poder de balanceamento multilateral a ser substituído pelas relações bilaterais, as quais a China detém maior poder, devido a característica assimétrica intrínseca às relações econômicas. Mais os Estados do Sudeste Asiático se encontram vulneráveis a crescente presença chinesa no MSC. Afinal, como já dito, para esses países o mais importante é a continuação do seu desenvolvimento, e para que isso seja possível o fator econômico é o de maior relevância, assim grandes tensões com a China poderiam ferir tais objetivos nacionais. Logo, se veem obrigados a se ajustarem ao desenvolvimento chinês para não perder seus benefícios econômicos.

Neste âmbito, o Partido Comunista da China aparentemente busca a criação de uma ordem regional tendo a China no centro. Havendo a IFR e o AIIB como instrumentos para realizar tal objetivo, através dos aprofundamentos das redes produtivas regionais por meio da criação de infraestruturas de conexão e transporte, ligando mais ainda o Sudeste Asiático a China. Ao mesmo tempo, fortalece as parcerias estratégicas e relações bilaterais na região, buscando diminuir influência de outras potências. Também, permite que não eleve as tensões no MSC com os Estados Unidos, criando rotas de transporte e aumentando o acesso a recursos energéticos, ultrapassando a questão de Malaca e evitando conflitos diretos enquanto se fortalece economicamente e militarmente, e assegura sua presença e reivindicações no MSC, de acordo com a “estratégia de adiamento”.

Para além disso, o país também demonstra seu poder de adaptação às condições históricas-materiais. Nesse sentido a China agora sem a possibilidade de manter uma política externa discreta, devido ao seu poder econômico e naval, demonstra quando necessário uma maior inclinação às normas internacionais, não apenas através de meios multilaterais, descrito ao longo desta dissertação e exemplificado pela sua atuação no AIIB, descrito no capítulo 2.2.2.3. Mas, também num cenário bilateral frente aos anseios dos Estados do Sudeste Asiático, demonstrando a lógica de desenvolvimento pacífico e, simultaneamente, angariando maior suporte internacional e maior legitimidade frente a suas iniciativas econômicas. Por exemplo, mesmo que no Camboja a maior parte do suporte econômico partido da China contribua para projetos que avançam interesses geoestratégicos chineses, a China tem mostrado uma maior abertura a normas internacionais de ajuda econômica. Representado pela colaboração com consórcios internacionais, maior transparência e mais diversidade em projetos de ajuda econômico. E o mesmo parece ser verdade para Laos (Rosser, 2020, p. 309). Ademais pode ser citado a colateralização como garantia nos empréstimos chineses, que também exprimem as lógicas citadas acima, para além de se mostrar como parceiro ótimo aos Estados reivindicantes do MSC.

CONCLUSÃO

Esta dissertação adotou como objetivo principal compreender como a estratégia geoeconômica chinesa voltada a ampliar sua presença na sub-região do Mar do Sul da China (MSC), no contexto da Iniciativa Faixa e Rota (IFR), influencia as dinâmicas econômicas dos países do Sudeste Asiático com reivindicações no MSC e suas dinâmicas econômicas com a China. Para que isso fosse possível, a evidenciação da operacionalização desta estratégia e da política externa chinesa frente aos Estados do Sudeste Asiático também mostrou-se indispensável.

De forma a contextualizar, primeiro foi exposto as principais disputas e reivindicações territoriais da China e dos países do Sudeste Asiático na sub-região do MSC. A partir da análise dos documentos oficiais pode-se dizer que a China reivindicaria soberania e jurisdição sobre as todas as ilhas do MSC (Prata, Paracel, Spratly e Zhongsha) e suas águas adjacentes. Também, sobre seu subsolo e solo oceânico. Ademais, afirma ter águas internas, mar territorial e zona continua com base nas ilhas do MSC, assim como declara uma Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e plataforma continental com base nas ilhas do MSC. Sustentando essas reivindicações com base em “direitos históricos”, apesar de, como foi demonstrado, não serem aparentemente legítimos e/ou legais a luz dos mecanismos legais internacionais até o presente momento.

Depois, foi evidenciado a importância do MSC como um espaço estratégico para a China. Fica constatado, mesmo que ocorram divergências de estimativas, que a sub-região detém uma grande quantidade de recursos naturais e energéticos. Ou seja, pescados e hidrocarbonetos (petróleo e gás natural), o primeiro de grande importância para a segurança alimentar chinesa e para a economia do setor de agricultura, o último para a segurança energética, mesmo que ainda não se mostrem suficientes para atender as demandas nacionais. Para além de representar um grande valor econômico. Assim, as rotas comerciais e de transporte de hidrocarbonetos se mostram de grande relevância nesse contexto. Uma vez que o MSC se mostra como um importante espaço para o comércio marítimo global e em particular para a China, que depende das rotas na sub-região para suprir suas demandas energéticas. Para além de sua importância para o comércio do país. Nesse cenário, o Estreito de Malaca representa um importante *chokepoint*, ao mesmo tempo que é uma vulnerabilidade geoeconômica. Afinal, trata-se da rota mais curta entre o Golfo Pérsico e os mercados asiáticos e tem um grande tráfego comercial. Simultaneamente, devido ao seu aspecto geográfico está sujeito a colisões, encalhamentos, derramamentos de petróleo e pirataria. Essas vulnerabilidades em conjunto com a dependência chinesa frente a este *chokepoint* é entendido como o “dilema de Malaca”. Mais

ainda, o MSC detém significância securitária, a presença chinesa nos elementos geográficos na sub-região dá a possibilidade da formação de um triângulo estratégico de forma a desenvolver uma estratégia militar de *anti-access*. Para além disso, a presença chinesa na sub-região auxilia o desenvolvimento seguro dos projetos de infraestrutura da IFR, em particular da Nova Rota da Seda Marítima (NRSM). Assim como o desenvolvimento da IFR contribui para a manutenção e expansão da presença chinesa no MSC.

Sob esse contexto, foi demonstrado que a IFR trata-se da continuação e intensificação da estratégia geoeconômica e das relações econômicas entre a China e o Sudeste Asiático. Expondo a característica paciente e pragmática da estratégia nacional chinesa, em que objetivos são colocados a longo-prazo. A China foi uma grande beneficiária da globalização, utilizando da interdependência economia e política que surge com esse fenômeno como base para o desenvolvimento de sua capacidade econômica. Também, tomou proveito das novas relações econômicas transfronteiriças que surgem com a globalização e a adoção global de políticas neoliberais, com destaque a investimentos direto estrangeiro e ajuda econômica/financeira. Para além de aproveitar-se da proximidade física com esta região, das relações econômicas assimétricas, das redes produtivas regionais já antes estabelecidas e das dinâmicas já estabelecidas no Sudeste Asiático antes da criação da IFR. Nesse sentido, o crescimento econômico dessa região foi alcançado por meio da liberalização seletiva das economias nacionais para o investimento internacional, assim interligando a região nas redes transnacionais de produção e de comércio. Apresentando, de maneira geral, uma economia orientada pela exportação de manufaturas. Assim, tornando-se progressivamente mais dependentes do capital e tecnologia estrangeira, e dos mercados de exportação.

Com a ascensão chinesa no mercado mundial e com sua indústria subindo nas cadeias de valor, o país intensifica o uso de seu poderio econômico como segunda maior economia mundial, o que é refletido pela IFR e o Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura (AIIB). Nesse âmbito, Xi Jinping adota uma postura mais assertiva em sua política externa, mas sem abandonar a lógica de desenvolvimento pacífico de seu antecessor. Isso nos mostra o poder de adaptação frente as condições históricas-materiais pelos chineses. A China sem a possibilidade de continuar o desenvolvimento de uma política externa discreta, por conta de seu poder econômico e militar, com destaque ao poder naval, quando se faz necessário manifesta uma maior inclinação as normas internacionais, tanto pelos meios bilaterais quanto pelos meios multilaterais, ilustrado pela sua atuação no AIIB. Nesse desenvolver-se-ia um multilateralismo econômico corretivo, para além do fato de que países que não participam da IFR receberem maiores porcentagens de ações desta instituição. Afinal é indispensável que a China se

apresente como um líder responsável de forma a exprimir princípios de “boa governança” e transparência institucional. Dessa maneira, o AIIB aparece como um instrumento de expansão de influência, mas não tanto de consolidação.

Sendo que o contexto descrito acima mantém sentido ao passo que os Estado Unidos da América (EUA) ainda são reconhecidos como o poder hegemônico no cenário internacional. Logo, se faz necessário a China exercitar cautela frente ao império em declínio norte americano que busca salvaguardar sua posição internacional através de sua crescente presença militar e guerras em torno do globo. Portanto, o uso da força e movimentos bruscos por parte dos chineses que tenham como objetivo a mudança do *status quo* internacional antes que tenham as capacidades necessárias frente aos EUA podem colocar ao fim a concretização de seus objetivos nacionais.

Assim, de forma a que seja possível a China manter e expandir sua presença no MSC ela aparentemente se utiliza de uma estratégia de adiamento. Ou seja, há a manutenção das reivindicações sobre os territórios do MSC, ao mesmo tempo que não se exerce o uso da força (há exceções) e não se oferece concessões a outros atores em disputa. Esta estratégia aparece interligada a política regional que se firma no estabelecimento e consolidação de parcerias estratégicas, no fortalecimento das relações bilaterais, na participação em organizações regionais de caráter multilateral, na expansão das relações econômicas por meio da cooperação, no incentivo ao comércio, na viabilização de ajuda econômica/financeira, e na diminuição da desconfiança securitária. Dessa maneira, a China tem a possibilidade de fortalecer seu posicionamento e atingir um resultado mais favorável no desfecho das disputas no futuro. Logo, de momento os instrumentos econômicos acabam sendo o meio preferível dos chineses.

Deste modo, o êxito da IFR se mostra fundamental para a concretização dos objetivos nacionais chineses e sua projeção global, afinal é a economia chinesa o pilar desses objetivos. Assim, a manutenção do crescimento econômico chinês é crucial. Nesse âmbito, a IFR é importante para superar as insuficiências internas da China. Esta proporciona novas vias de consumos para excessos de mais-valia e reservas de moeda estrangeira, também promove o desenvolvimento de províncias do oeste e centro do país e a internacionalização do *Renmimbi*. Para além de auxiliar na expansão de canais de financiamento chineses.

Logo, o que se evidencia é a aparente operacionalização sutil do *statecraft* econômico chinês. Nesse sentido, a coerção geoeconômica ocorre pela progressiva dependência econômica dos países do Sudeste Asiático a China. Ou seja, quanto mais esses Estados se tornam interligados nas cadeias produtivas regionais com a China, quanto mais estão vinculados a empréstimos e investimentos chinesas, que são necessários para o andamento de seus projetos

nacionais de desenvolvimento, quanto mais se enfraquece o consenso entre os Estados membros da ASEAN em relação as questões referentes ao MSC, por conta das fortes relações econômicas bilaterais com os chineses. Fazendo com que balanceamento multilateral seja trocado pelas relações bilaterais, nas quais a China, por consequência da característica assimétrica que é intrínseca as relações econômicas, possui maior poder. Mais os países do Sudeste Asiático veem-se vulneráveis frente a crescente presença chinesa no MSC. Afinal de contas, para estes o mais importante é dar continuidade ao seu desenvolvimento e para que isso ocorra o fator econômico se mostra o de maior relevância, consequentemente grandes tensões e conflitos com a China podem ferir tais objetivos nacionais. Desse modo, se veem sujeitos a adaptarem-se ao desenvolvimento chinês de forma a não abandonar os benefícios econômicos.

Mas, mesmo que se observe uma crescente influência geoeconômica chinesa na região do Sudeste Asiático e consequentemente no MSC, esta ainda é limitada a poucos países da região. Assim o domínio total do MSC até o momento parece distante. Dois Estados ganham destaque nesse cenário, o Laos e o Camboja, o primeiro tem como seu maior credor a China, apresentando uma dívida externa pública que representou 122% de seu PIB em 2023. Também, quase todo seu *stock* de IDE tem como origem China, para além de ser país da região do Sudeste Asiático que possui a maior participação comercial chinesa, representando 28.1%. Quanto ao Camboja, os maiores *shares* de valor agregado estrangeiro em suas exportações advém da China, representando em 2018 quase 26%. De maneira similar a Laos, pode ser apontado como dependente do IDE chinês, por volta de 50% do total de IDE do país em 2020 era da China. Para além disso, a participação comercial chinesa no Camboja é significativa, representando 23.6%. Ainda mais, os dois Estados têm menores níveis de desenvolvimento e assim se veem mais suscetíveis a influência econômica chinesa, afinal relações econômicas são intrinsicamente assimétricas.

Colocado tudo isso, o que se mostra neste contexto é a aparente busca do Partido Comunista da China pela formação de uma ordem regional asiática com a China em seu centro. Tendo a IFR e o AIIB como instrumentos para o cumprimento desse objetivo, promovendo o aprofundamento das redes produtivas regionais através da construção de infraestruturas, em especial de conexão e transporte, assim amarrando cada vez mais os países do Sudeste Asiático a China. Simultaneamente, robustece parecerias estratégicas e relações bilaterais regionais, minando influência de potências extrarregionais. Além disso, possibilita que não ocorra uma escalada nas tensões no MSC com os EUA, uma vez que se constroem rotas de transporte e o acesso a recursos energéticos crescem, ultrapassando-se assim a “questão de Malaca” e

evitando conflitos de forma direta. Ao passo que a China se fortalece tanto economicamente, quanto militarmente, e salvaguarda a sua presença e reivindicações no MSC.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aaltola, M., & Käpylä, J. (2018). Critical infrastructure in geostrategic competition: Comparing the US and Chinese Silk Road projects. In M. Aaltola, M. Wigell & S. Scholvin (Eds.), *Geo-Economics and Power Politics in the 21st Century* (pp. 43–60). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351172288-4>
- Aizhu, C. (2023, 24 de Maio). *Factbox: China's main import gas pipelines*. Reuters. <https://www.reuters.com/markets/commodities/chinas-main-import-gas-pipelines-2023-05-24/>
- Al-Fadhat, F. (2020). The Internationalisation of Capital and the Transformation of Statehood in Southeast Asia. In Carroll, T., Hameiri, S., Jones, L. (Eds.), *The Political Economy of Southeast Asia*. Studies in the Political Economy of Public Policy. Cham: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-030-28255-4_7
- ASEAN. (1998). *ASEAN Economic Co-Operation Adjusting to the Crisis by Suthad Setboonsarng*. <https://asean.org/asean-economic-co-operation-adjusting-to-the-crisis-by-suthad-setboonsarng/>
- ASEAN. (2015, Novembro). *ASEAN Economic Community Blueprint 2025* Jakarta: ASEAN Secretariat. https://asean.org/wp-content/uploads/2021/08/AECBP_2025r_FINAL.pdf
- ASEAN-Japan Centre. (2019, Janeiro). *Global Value Chains in ASEAN: A Regional Perspective*. https://www.asean.or.jp/en/wp-content/uploads/sites/3/GVC_A-Regional-Perspective_Paper-1-Revised_2019_full_web.pdf
- ASEAN Secretariat. (s.d.). *Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP)*. RCEPSEC. <https://rcepsec.org/about/>
- The ASEAN Secretariat. (2017). *Celebrating ASEAN: 50 years of evolution and progress*. Jakart: ASEAN Secretariat. <https://www.aseanstats.org/publication/celebrating-asean-50-years-of-evolution-and-progress/>
- ASEAN Secretariat. (2022, Outubro). FDI and corporate investment trends. In *ASEAN Investment Report 2022 - Pandemic Recovery and Investment Facilitation*. Jakarta: ASEAN Secretariat. <https://asean.org/wp-content/uploads/2022/10/AIR2022-Web-Online-Final-211022.pdf>
- Asia Maritime Transparency Initiative. (2023a). Islands Features of the South China Sea. Asia Maritime Transparency Initiative. <https://amti.csis.org/scs-features-map/>

- Asia Maritime Transparency Initiative. (2023b). Energy Exploration and Development. Asia Maritime Transparency Initiative. <https://amti.csis.org/south-china-sea-energy-exploration-and-development/>
- Asian Development Bank. (2023, Fevereiro). *Asian Economic Integration Report 2023: Trade, Investment, and Climate Change in Asia and The Pacific*. Philippines: Asian Development Bank. <https://aric.adb.org/aeir2023>
- Ba., A. D. (2014). Is China leading? China, Southeast Asia and East Asian integration. *Political Science*, 66(2), 143-165. <https://doi.org/10.1177/0032318714557142>
- Babic, M. (2023). State capital in a geoeconomic world: mapping state-led foreign investment in the global political economy. *Review of International Political Economy* 30(1), 201–28. <https://doi.org/10.1080/09692290.2021.1993301>.
- Banco Asiático de Investimento em Infraestrutura. (2023, 18 de Setembro). *Project Summary*. Asian Infrastructure Bank. <https://www.aiib.org/en/projects/summary/index.html>
- Banco Mundial. (2022). *World Bank Country and Lending Groups*. The World Bank. <https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups>
- Banco Mundial. (2023). *World Bank Country and Lending Groups*. The World Bank. <https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/906519-world-bank-country-and-lending-groups>
- Baracuh, B. (2018). Geo-economics as a dimension of grand strategy: Notes on the concept and its evolution. In M. Aaltola, M. Wigell & S. Scholvin (Eds.), *Geo-Economics and Power Politics in the 21st Century* (pp. 38–58). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351172288-2>
- Beeson, M. (2018). Geoeconomics with Chinese characteristics: the BRI and China's evolving grand strategy. *Economic and Political Studies*, 6(3), 240-256. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/20954816.2018.1498988>
- Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016a). What Is Geoeconomics? *In War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft* (pp. 9–32). Harvard University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctt1c84cr7.5>
- Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016b). Geoeconomics and the International System. *In War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft* (pp. 33–48). Harvard University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctt1c84cr7.6>

- Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016c). Today's Leading Geoeconomic Instruments. *In War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft* (pp. 49–92). Harvard University Press.
<https://doi.org/10.2307/j.ctt1c84cr7.7>
- Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016d). Geoeconomics in Chinese Foreign Policy. *In War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft* (pp. 93–128). Harvard University Press.
<https://doi.org/10.2307/j.ctt1c84cr7.8>
- Blanchard, JM. F. (2018a). China's Twenty-First Century Maritime Silk Road Initiative and South Asia: Political and Economic Contours, Challenges, and Conundrums. In Blanchard, JM. (Eds.), *China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia*. Palgrave Studies in Asia-Pacific Political Economy. Singapura: Palgrave.
https://doi.org/10.1007/978-981-10-5239-2_1
- Blanchard, JM. F. (2018b). China's Maritime Silk Road Initiative (MSRI) and Southeast Asia: A Chinese 'pond' not 'lake' in the Works. *Journal of Contemporary China*, 27(111), 329-343. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10670564.2018.1410959>
- Blanchard, JM. F. (2019). China's MSRI in Southeast Asia: Dynamism Amidst the Delays, Doubts, and Dilemmas. In Blanchard, JM. (eds.), *China's Maritime Silk Road Initiative and Southeast Asia*. Palgrave Studies in Asia-Pacific Political Economy (pp. 1-34). Singapura: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-981-32-9275-8_1
- Blanchard, JM. F., & Flint, C. (2017). The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative, *Geopolitics*, 22(2), 223-245.
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14650045.2017.1291503>
- Bonnet, F. (2012, Novembro). Geopolitics of Scarborough Shoal. *Irasec's Discussion Papers*, 14. <https://www.irasec.com>
- Borges, D. J. J. (2022). *Os Impactos da Belt and Road Initiative na ASEAN entre 2013 e 2021 e as suas implicações na emergência da hegemonia regional chinesa* [Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa]. Repositório Universidade Nova.
<http://hdl.handle.net/10362/147981>
- BP. (2022). *bp Statistical Review of World Energy*, 71. London: BP.
<https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html>
- Branco, C. (2017). A Segurança dos Pontos de Articulação Estratégica. In L. Moita & L. V. Pinto (Coords.), *Espaços Económicos e Espaços de Segurança* (pp. 227-257). Lisboa: Universidade Autônoma de Lisboa.

<https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/3037/4/Espaços%20económicos%20e%20espaços%20de%20segurança.pdf>

- Cai, K. G. (2018). The One Belt One Road and the Asian Infrastructure Investment Bank: Beijing's New Strategy of Geoeconomics and Geopolitics. *Journal of Contemporary China*, 27(114), 831-847. DOI: 10.1080/10670564.2018.1488101
- Cardoso, D. A. O. (2008). Ascensão Chinesa e as Ilhas Spratly: Uma Viragem Geoestratégica para o Mar? Os Fundamentos da Geoestratégia da China para o Século XXI. *Estratégia*, 17, 73-164.
- Carroll, T. (2020). The Political Economy of Southeast Asia's Development from Independence to Hyperglobalisation. In Carroll, T., Hameiri, S., Jones, L. (eds), *The Political Economy of Southeast Asia*. Studies in the Political Economy of Public Policy. Cham: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-030-28255-4_2
- Cheong, D. (2022, Setembro). Chinese 'Debt Traps' in Southeast Asia: What the Data Say. *ISEAS Perspective*, 2022(88). Singapore: ISEAS Publishing. <https://www.iseas.edu.sg/articles-commentaries/iseas-perspective/2022-88-chinese-debt-traps-in-southeast-asia-what-the-data-say-by-darren-cheong/>
- Chia, S.Y. (2013). The ASEAN Economic Community: Progress, Challenges, and Prospects. *ADB Working Paper 440*. Tokyo: Asian Development Bank Institute. <https://www.adb.org/publications/asean-economic-community-progress-challenges-andprospects>
- CHINA. (s.d.). *Pro-Active Policies by China in Response to Asian Financial Crisis*. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China https://www.fmprc.gov.cn/eng/ziliao_665539/3602_665543/3604_665547/200011/t20001117_697864.html
- CHINA. (1958, 4 de Setembro). *Declaration of the Government of the People's Republic of China on China's Territorial Sea*. <https://www.chinausfocus.com/upload/file/2014/Annex1-4.pdf>
- CHINA. (1992, 25 de Fevereiro). *The Law on the Territorial Sea and the Contiguous Zone of the People's Republic of China*. https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CHN_1992_Law.pdf
- CHINA. (2009, 7 de Maio). *Nota Verbal da Missão Permanente da República Popular da China junto às Nações Unidas ao Secretário-Geral das Nações Unidas*. Organização das Nações Unidas, Nova Iorque, 7 Maio de 2009.

http://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2009re_mys_vnm_e.pdf.

CHINA. (2011, 14 de Abril). *Nota Verbal da Missão Permanente da República Popular da China junto às Nações Unidas ao Secretário-Geral das Nações Unidas*. Organização das Nações Unidas, Nova Iorque, 14 de Abril de 2011. https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/chn_2011_re_phl_e.pdf

CHINA. (2016a, 12 de Julho). *Declaração do Governo da República Popular da China sobre a Soberania Territorial da China e os Direitos e Interesses Marítimos no Mar da China Meridional*. The State Council, the People's Republic of China. https://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/07/12/content_281475391807773.htm

CHINA. (2016b, 21 de Abril). *Wang Yi: "Dual-Track Approach" Is the Most Practical and Feasible Way to Resolve the South China Sea Issue*. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. https://www.fmprc.gov.cn/eng/gjhdq_665435/2675_665437/2691_663386/2693_663390/201604/t20160425_510377.html

CHINA. (2017, Janeiro). *China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation*. The State Council, the People's Republic of China. https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2017/01/11/content_281475539078636.htm

CHINA. (2019, 12 de Dezembro). *Nota Verbal da Missão Permanente da República Popular da China junto às Nações Unidas ao Secretário-Geral das Nações Unidas*. Organização das Nações Unidas, Nova Iorque, 12 de Dezembro de 2019. https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/mys85_2019/CML_14_2019_E.pdf

CHINA. (2020). *Report on the 10-Year Development of the ASEAN–China Free Trade Area Since Its Full Establishment*. <https://www.gov.cn/xinwen/2020-11/13/5561364/files/9a48bac5069348a388eba198259a8d70.pdf>

CHINA. (2021, 31 de Dezembro). *Fatos e números da cooperação China-ASEAN: 1991-2021*. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. https://www.fmprc.gov.cn/web/wjbxw_673019/202201/t20220105_10479078.shtml

CHINA. (2023, 1 de Janeiro). *Joint Statement Between the People's Republic of China and The Republic of The Philippines*. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of

China.

https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt_665385/2649_665393/202301/t20230105_11001064.html

China Power Team. (2017, 2 de Agosto). *How Much Trade Transits the South China Sea?*

China Power. <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>

Chinese Embassy Manila. (2023). *Remarks of the Spokesperson of the Chinese Embassy in the Philippines on the Seventh Anniversary of the So-called Award on the South China Sea Arbitration.*

http://ph.china-embassy.gov.cn/eng/sgfyrbt/202307/t20230712_11112236.htm

Chinese Nacional Offshore Oil Company. (2023). *Key Operating Areas: China*. CNOOC Limited. <https://www.cnooc ltd.com/col/col7311/index.html>

Corrêa, F. G. (2016, julho/dezembro). A Balança de Poder sob a Ótica de Kenneth Waltz: Uma Discussão da Teoria Sistêmica. *Revista InterAção*, 11(11), 38-50. ISSN 2357-7975

Corte Permanente de Arbitragem. (s.d.). *The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China)*. Permanent Court of Arbitration.

<https://pca-cpa.org/en/cases/7/>

Devadason, E. S. (2022, Novembro). Sub-Pillar A -Trade in goods. In *ASEAN Integration Report 2022*, 7 (pp. 12-32). <https://www.aseanprosperity.org/publications/research-papers/asean-integration-report-2022/>

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. (s.d.). *Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity (IPEF)*. Office of the United States Trade Representative. <https://ustr.gov/trade-agreements/agreements-under-negotiation/indo-pacific-economic-framework-prosperity-ipef>

FILIPINAS. (2011, 5 de Abril). *Nota Verbal da Missão Permanente da República das Filipinas junto às Nações Unidas ao Secretário-Geral das Nações Unidas*. Organização das Nações Unidas, Nova Iorque, 5 de Abril de 2011. https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/mysvnm33_09/phl_re_chn_2011.pdf

Fjäder, C. O. (2018). Interdependence as dependence: Economic security in the age of global interconnectedness. In M. Aaltola, M. Wigell & S. Scholvin (Eds.), *Geo-Economics and Power Politics in the 21st Century* (pp. 59–80). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351172288-3>

- Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2022). The State of World Fisheries and Aquaculture 2022. *Towards Blue Transformation*. Roma: FAO. <https://doi.org/10.4060/cc0461en>
- Fravel, M. (2011). China's Strategy in the South China Sea. *Contemporary Southeast Asia*, 33(3), 292-319. <https://www.jstor.org/stable/41446232>
- Fravel, M. T. (2016, 11 de Julho). Traditional Fishing Grounds and China's Historic Rights Claims in the South China Sea. *Maritime Awareness Project Analysis*. https://map.nbr.org/wp-content/uploads/2020/09/analysis_fravel_071116.pdf
- Fundo Monetário Internacional. (2023). *GDP based on PPP, share of world*. Internacional Monetary Fund. <https://www.imf.org/external/datamapper/PPPSH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD/CHN>
- GlobalEDGE. (2023). *Get Insights by Country*. Michigan State University. <https://globaledge.msu.edu/global-insights/by/country>
- Gomez, T., Masina, P., & Vignato, S. (2020). Development and Transformation in Southeast Asia: The Political Economy of Equitable Growth. *State of the Art & Theoretical Framework, Working Paper 2 "The Economy"*. Crisea. <https://shs.hal.science/halshs-03151964/document>
- Gong, X. (2018). The Belt & Road Initiative and China's influence in Southeast Asia. *The Pacific Review*, 34(4). <https://doi.org/10.1080/09512748.2018.1513950>
- Green, M., Hicks, K., Cooper, Z., Schaus, J., & Douglas J. (2017, 22 de Maio). *Counter-Coercion Series: Scarborough Shoal Standoff*. Asia Maritime Transparency Initiative. <https://amti.csis.org/counter-co-scarborough-standoff/>
- Guo, R. (2018a). Border, Boundary and Frontier: Concepts. In *Cross-Border Resource Management (Third Edition)*, 1-21. Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-444-64002-4.00001-5>.
- Guo, R. (2018b). Exploitation of Natural Resources in Cross-Border Areas. In *Cross-Border Resource Management (Third Edition)*, 139-179. Elsevier. <https://doi.org/10.1016/B978-0-444-64002-4.00006-4>.
- Hong, Z. (2015). China's New Maritime Silk Road: Implications and Opportunities for Southeast Asia. *Trends in Southeast Asia*, 3. Singapore: ISEAS Publishing. <https://www.degruyter.com/document/doi/10.1355/9789814620772/html>
- Huotari, M. (2018). Learning geo-economics: China's experimental path towards financial and monetary leadership. In M. Aaltola, M. Wigell & S. Scholvin (Eds.), *Geo-Economics*

- and Power Politics in the 21st Century* (pp. 214–238). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9781351172288-10>
- International Crisis Group. (2023). *Crisis Watch: Tracking Conflict Worldwide*. International Crisis Group. <https://www.crisisgroup.org/crisiswatch>
- International Monetary Fund. (2023a). Lao People's Democratic Republic: Staff Report for the 2023 Article IV Consultation—Debt Sustainability Analysis. In *IMF Country Reports*, 23(171). Washington: International Monetary Fund
<https://www.elibrary.imf.org/view/journals/002/2023/171/article-A003-en.xml>
- International Monetary Fund. (2023b). *General government gross debt*. International Monetary Fund.
https://www.imf.org/external/datamapper/GGXWDG_NGDP@WEO/LAO?zoom=LAO&highlight=LAO
- Ishikawa, K. (2021). The ASEAN Economic Community and ASEAN economic integration. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 10(1), 24-41. DOI: 10.1080/24761028.2021.1891702
- Jones, L., & Hameiri, S. (2020). Southeast Asian Regional Governance: Political Economy, Regulatory Regionalism and ASEAN Integration. In Carroll, T., Hameiri, S., Jones, L. (Eds.), *The Political Economy of Southeast Asia*. Studies in the Political Economy of Public Policy. Cham: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-030-28255-4_8
- Jung, D. W., Filho, J. E. S., & Borges, M. S. (2017). Tensões no Mar do Sul da China. In P. F. Visentini (Ed.), *RIPE: Relações Internacionais Para Educadores*, 4, (pp. 37-55).
<https://www.ufrgs.br/ripe/wp-content/uploads/2016/03/livro.pdf#page=37>
- Kalimuddin, M., & Anderson, D. A. (2018). Soft Power in China's Security Strategy. *Strategic Studies Quarterly*, 12(3), 114–141. <http://www.jstor.org/stable/26481912>
- Kaya, A., Kilby, C., & Kay, J. (2021). Asian Infrastructure Investment Bank as an instrument for Chinese influence? Supplementary versus remedial multilateralism. *World Development*, 145, 105531.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0305750X21001431?via%3Dihub>
- Kaya, A., & Woo, B. (2022). China and the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB): Chinese Influence over Membership Shares? *The Review of International Organizations*, 17, 781-813. <https://link.springer.com/article/10.1007/s11558-021-09441-1>

- Lobo-Fernandes, L. (2018, junho). O Problema da Teoria em Morgenthau e Waltz: Realismo(s), delimitações e crescimento científico em relações internacionais. *Relações Internacionais*, 58, 107-116. <https://doi.org/10.23906/ri2018.58a08>
- Luttwak, E. N. (1990). From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce. *The National Interest*, 20, 17-23. <http://www.jstor.org/stable/42894676>
- Medina, A. F. (2023, 7 de Julho). An Overview of US Trade and Investment in ASEAN. ASEAN Briefing. <https://www.aseanbriefing.com/news/an-overview-of-us-trade-and-investment-in-asean/>
- Mendes, C. M. (2020, Abril). O Great Game no Sudeste Asiático: a China, a ASEAN e o Mar do Sul da China. *Nação e Defesa*, 155, 117-127. <https://doi.org/10.47906/ND2020.155.06>
- Mendes, C. M. (2022). A Navegar entre Gigantes: O Sudeste Asiático e o Hedging. *JANUS 2022 - O País que Somos o(s) Mundo(s) que Temos: Um Roteiro para o Conceito Estratégico na Próxima Década*, 86-87. <https://repositorio.ual.pt/handle/11144/5542>
- Mendes, P. E. (2019, Março). As Teorias Principais das Relações Internacionais: Uma Avaliação do Progresso da Disciplina. *Relações Internacionais*, 61, 95-122. <https://doi.org/10.23906/ri2019.61a08>
- Mendoza, A. & Villafuerte, J. (2023, Março). The State of Play of ASEAN Global Value Chains. In *ASEAN and Global Value Chains Locking in Resilience and Sustainability* (pp. 45-103). Filipinas: Asian Development Bank. <https://www.adb.org/publications/asean-global-value-chains-resilience-sustainability>
- Morales, N. J. (2023, 28 de Abril). *Philippines rebukes Beijing for 'dangerous manoeuvres' in South China Sea*. Reuters. <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/philippines-reports-confrontation-with-chinese-vessels-south-china-sea-2023-04-28/>
- Morgenthau, H. (2021). Uma Teoria Realista da Política Internacional. In Gaspar C. (Coord.), *Teoria das Relações Internacionais: Textos Clássicos* (pp. 47-62). Lisboa: Livros Horizonte. ISBN 978-972-24-1989-5
- Nedopil, C. (2023). *Countries of the Belt and Road Initiative*. Green Finance & Development Center. <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- OECD. (s.d.). *Global value chains*. OECD. <https://www.oecd.org/industry/global-value-chains/>
- Ono, A., & Nguyen, A. T. (2022, Novembro). Sub-Pillar C - Investment Environment. In *ASEAN Integration Report 2022*, 7 (pp. 50-76).

<https://www.aseanprosperity.org/publications/research-papers/asean-integration-report-2022/>

Organização das Nações Unidas. (2022). *Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS)*. Oceans and Law of the Sea.

https://www.un.org/depts/los/clcs_new/clcs_home.htm

Our World in Data. (2023). *Political regime*, 2022.

<https://ourworldindata.org/grapher/political-regime?region=Asia>

Padula, R., & Fernandes, F. G. C. (2020). O Mar do Sul da China: seu valor estratégico e a geoestratégia chinesa. *Sociedade e Cultura*, 23. <https://doi.org/10.5216/sec.v23i.59790>

Peng, N., & Ngeow, C. B. (2022). Managing the South China Sea Dispute: Multilateral and Bilateral Approaches. *Ocean Development & International Law*, 53(1).

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00908320.2022.2034555>

People's Bank of China. (2016, 30 de Maio). *ASEAN–China Free Trade Area*. ASEAN-China Free Trade Area Business Portal. <https://www.asean-cn.org/index.php?m=content&c=index&a=show&catid=267&id=84>

The People's Map of Global China. (2023). *People's Map of Global China*. <https://thepeoplesmap.net/peoples-map-of-global-china/>

Pontes, B. M. S. (2018). A diversidade dos interesses geopolíticos no Mar do Sul da China. *Intellector*, 15(30), 3-26.

<https://www.revistaintellector.cenegri.org.br/index.php/intellector/article/view/28>

Raditio, K. H. (2019a). China's Claim in the South China Sea. In *Understanding China's Behaviour in the South China Sea*, (pp. 49–68). Singapore: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-981-13-1283-0_3

Raditio, K. H. (2019b). China's Interests in the South China Sea. In *Understanding China's Behaviour in the South China Sea*, (pp. 69-93). Singapore: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-981-13-1283-0_4

Raghavan, M., Khan, F., & Devadason, E. S. (2021). *China and ASEAN: Pivoting Trade and Shock Transmission*. Springer Nature: Singapore. <https://link.springer.com/book/10.1007/978-981-16-1618-1>

Rana, P. B., & Ji, X. (2020). BRI and Southeast Asia. In *China's Belt and Road Initiative: Impacts on Asia and Policy Agenda* (pp. 93-111). Singapore: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-981-15-5171-0_5

Rasiah, R. (1994). Capitalist industrialisation in ASEAN. *Journal of Contemporary Asia*, 24(2), 197–216. <https://doi.org/10.1080/00472339480000131>

- Rosser, A. (2020). The Changing Aid Landscape and the Political Economy of Development in Southeast Asia. In Carroll, T., Hameiri, S., Jones, L. (eds.), *The Political Economy of Southeast Asia*. Studies in the Political Economy of Public Policy, 293-314. Cham: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-030-28255-4_2
- Rubiolo, M. F. (2020). The South China Sea Dispute: A Reflection of Southeast Asia's Economic and Strategic Dilemmas (2009-2018). *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, 15(2). <https://revistas.unimilitar.edu.co/index.php/ries/article/view/4336>
- Sacks, B. J. (2022, Outubro). The Political Geography of the South China Sea Disputes: A RAND Research Primer, *Perspectives*. Santa Monica: RAND Corporation. <https://www.rand.org/pubs/perspectives/PEA2021-1.html>
- Sastrowijoto, L. (2020). *Realism is Dead, Long Live Realism? A Critical Review of Neoclassical Realist Theory: The Case of Crimea* (Tese acadêmica para Universiteit Leiden). <https://studenttheses.universiteitleiden.nl/access/item%3A2701089/view>
- Scholvin, S., & Wigell, M. (2018). Geo-economic power politics: An introduction. In M. Aaltola, M. Wigell & S. Scholvin (Eds.), *Geo-Economics and Power Politics in the 21st Century* (pp. 17–37). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351172288-1>
- Seah, S., Lin, J., Suvannaphakdy, S., Martinus, M., Thao, P. T. P., Seth, F. N., & Ha, H. T. (2022). *The State of Southeast Asia 2022: Survey Report*. Singapore: ISEAS-Yusof Ishak Institute. <https://www.iseas.edu.sg/centres/asean-studies-centre/state-of-southeast-asia-survey/the-state-of-southeast-asia-2022-survey-report/>
- Taguchi, H. & Zhao, J. (2022). China's global value chain linkage and logistics performances in emerging ASEAN economies. *International Studies of Economics*, 17(2), 126–155. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/ise3.12>
- Tian, N., Silva, D. L., Liang, X., Scarazzato, L., Sudreau, L. B., & Assis, A. C. O. (2023, Abril). *SIPRI Fact Sheet: Trends in World Military Expenditure, 2022*. Stockholm: SIPRI. <https://www.sipri.org/publications/2023/sipri-fact-sheets/trends-world-military-expenditure-2022>
- Tomé, L. (2021a). Mares da China: Disputas e Dilemas em Face da Ressurgência Chinesa. In H. V. Zambujo, J. M. S. Maia & L. C. Soares (Coords.), *Memórias 2020* (pp. 155-180). <https://observare.autonoma.pt/wp-content/uploads/2021/11/2021-Disputas-Mares-da-China-Sul-e-Oriental-em-face-Ressurgência-China-in-Academia-Marinha-Livro-Memorias-2020-SET-2021.pdf>

- Tomé, L. (2021b). A Grande Estratégia da China de Xi Jinping: objetivos, poder nacional abrangente e políticas. *R:I Relações Internacionais*, 71, 105-134. https://repositorio.ual.pt/handle/11144/5606?locale=pt_PT
- Tong, Y. S. (2021). China's Outbound Investment in ASEAN Economies in Three Periods: Changing Patterns and Trends. *The Singapore Economic Review*, 66(1), 105-142. <https://doi.org/10.1142/S0217590819410066>
- United Nations Conference on Trade and Development (2023). *World Investment Report 2023*. Geneva: United Nations. https://unctad.org/publication/world-investment-report-2023#anchor_download
- U.S. Department of Commerce (2023). *Indo-Pacific Economic Framework*. U.S. Department of Commerce. <https://www.commerce.gov/ipef>
- U.S. Energy Information Administration. (2017a, 2 de Novembro). *Almost 40% of global liquefied natural gas trade moves through the South China Sea*. EIA. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=33592>
- U.S. Energy Information Administration. (2017b, 25 de Julho). *World Oil Transit Chokepoints*. EIA. https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints
- U.S. Energy Information Administration. (2018, 27 de Agosto). *China surpassed the United States as the world's largest crude oil importer in 2017*. EIA. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=34812#>
- U.S. Energy Information Administration. (2019, 7 de Fevereiro). *South China Sea*. EIA. https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/South_China_Sea
- U.S. Energy Information Administration. (2022, 8 de Agosto). *Country Analysis Executive Summary: China*. EIA. <https://www.eia.gov/international/analysis/country/CHN>
- Waltz, K. (1988). The Origins of War in Neorealist Theory. *The Journal of Interdisciplinary History*, 18(4), 615-628. <http://www.jstor.org/stable/204817>
- Waltz, K. (2021a). Estruturas Políticas. In Gaspar C. (Coord.), *Teoria das Relações Internacionais: Textos Clássicos* (pp. 224-239). Lisboa: Livros Horizonte. ISBN 978-972-24-1989-5
- Waltz, K. (2021b). Ordens Anárquicas e Balanças do Poder. In Gaspar C. (Coord.), *Teoria das Relações Internacionais: Textos Clássicos* (pp. 240-254). Lisboa: Livros Horizonte. ISBN 978-972-24-1989-5

- Wu, C. CH. (2023). The Maritime Silk Road Initiative and Its Implications for China's Regional Policy. *Chinese Political Science Review*, 8, 63–83. <https://doi.org/10.1007/s41111-022-00209-5>
- Yan, J. (2018, Outubro). The Belt and Road Initiative in Southeast Asia. In *China's Belt and Road Initiative (BRI) and Southeast Asia* (pp. 4-9). Kuala Lumpur: CIMB ASEAN Research Institute (CARI). <https://www.lse.ac.uk/ideas/publications/reports/china-sea-bri>
- Yan, T., & Enderwick, P. (2021). Evolution of China's Outward Foreign Direct Investment Regime: Implications for Southeast Asia Under the Belt and Road Initiative. *The Singapore Economic Review*, 66(1), 143-159. <https://doi.org/10.1142/S0217590819500309>
- Yi, A. K. J. (2017). Dynamics of Trade in Value-Added in "Factory Asia." *Journal of Contemporary Asia*, 47(5). <https://doi.org/10.1080/00472336.2017.1322628>
- Yuan, F. (2019). The One Belt One Road Initiative and China's Multilayered Multilateralism. In Xing, L. (Eds.), *Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative* (pp. 91-116). International Political Economy Series. Cham: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1007/978-3-319-92201-0_4
- Zheng, W. (2022, 26 de Maio). Assessing the Belt and Road Initiative in Southeast Asia amid the COVID-19 Pandemic (2021-2022). *ISEAS Perspective*, 2022(57). Singapore: ISEAS Publishing. https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2022/05/ISEAS_Perspective_2022_57.pdf
- Zhou, O., & Mohanty. (2023, 20 de Março). *China's crude imports from Russia hits record as Xi, Putin eye stronger energy ties*. S&P Global Commodity Insights. <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/oil/032023-chinas-crude-imports-from-russia-hits-record-as-xi-putin-eye-stronger-energy-ties>

ANEXOS

Anexo 1: Composição Econômica do Sudeste Asiático por País em 2023

	Principais Indústrias	PIB composição por setor de origem	Exportações (por ordem de importância)	Parceiros de Exportação (por ordem de importância)	Importações (por ordem de importância)	Parceiros de Importações (por ordem de importância)
Brunei	Petróleo; Refinamento de petróleo; Gás natural liquefeito; Construção;	Indústria: 67.93% (22.12% manufaturados) Agricultura: 1.1% Serviços: 32.52%	Petróleo e Combustíveis Minerais; Produtos Químicos Orgânicos; Maquinaria industrial; Aeronáutica; Frutos do mar; Instrumentos de Precisão; Produtos químicos; Artigos de Ferro e Aço; Ferro e Aço; Veículos motorizados e peças;	Singapura; Japão; China; Austrália; Filipinas; Malásia; Tailândia; Índia; Vietnã; Indonésia;	Petróleo e Combustíveis Minerais; Maquinaria industrial; Veículos motorizados e peças; Máquinas Elétricas; Farmacêuticos; Artigos de Ferro e Aço; Instrumentos de Precisão; Produtos Químicos Orgânicos; Cereais, Farinha e Amido; Produtos Químicos;	Malásia; Rússia; Arábia Saudita; Singapura; China; Austrália; Japão; Indonésia; Noruega; Estados Unidos;
Camboja	Turismo; Vestuário; Construção; Moagem de arroz;	Indústria: 37.67% (18.08% manufaturados) Agricultura: 21.87% Serviços: 33.74%	Vestuário; Produtos de couro; Máquinas Elétricas; Mobília; Veículos motorizados e peças; fur Cereais; Borracha;	Estados Unidos; China; Japão; Canada; Alemanha; Reino Unido; Bélgica; Vietnã; Holanda; Tailândia;	Pedras e metais preciosos; Tecidos de malha; Petróleo e Combustíveis Minerais; Veículos motorizados e peças; Maquinaria industrial; Maquinaria elétrica; Plásticos; Fibras básicas sintéticas; Farmacêuticos; Papel;	China; Singapura; Tailândia; Vietnã; Suíça; Hong Kong; Coreia do Sul; Austrália; Coreia do Sul; Malásia;
Indonésia	Petróleo e Gás Natural; Têxteis; Automotivo; Eletrodomésticos;	Indústria: 41.43% (18.34% manufaturados) Agricultura: 12.4% Serviços: 41.79%	Petróleo e Combustíveis Minerais; Gorduras e óleos; Ferro e Aço; Máquinas Elétricas; Veículos Motorizados e Peças; Borracha; Produtos químicos; Minérios; Maquinaria industrial; Calçados;	China; Estados Unidos; Japão; Índia; Malásia; Singapura; Coreia do Sul; Filipinas; Tailândia; Vietnã;	Petróleo e Combustíveis Minerais; Maquinaria industrial; Máquinas Elétricas; Ferro e Aço; Plásticos; Produtos Químicos Orgânicos; Veículos motorizados e peças; Produtos farmacêuticos; Cereais; Alimentos para animais;	China; Singapura; Japão; Estados Unidos; Malásia; Coreia do Sul; Austrália; Tailândia; Índia; Vietnã
Laos	Mineração (Cobre, Estanho, Ouro, Gesso); Madeira; Energia elétrica; Processamento Agrícola;	Indústria: 14.63% (8.66% manufaturados) Agricultura: 14.63% Serviços: 41.25%	Petróleo e Combustíveis Minerais; Pedras e metais preciosos; Minérios; Papel; Vegetais; Frutas e Nozes; Polpa de madeira; Borracha; Máquinas Elétricas; Animais vivos;	Tailândia; China; Vietnã; Austrália; Camboja; Suíça; Singapura; Hong Kong; Japão; Alemanha;	Petróleo e Combustíveis Minerais; Veículos motorizados e peças; Máquinas Elétricas; Maquinaria industrial; Pedras e metais preciosos; Animais vivos; Bebidas; Polpa de madeira; Plásticos; Artigos de Ferro e Aço;	Tailândia; China; Vietnã; Estados Unidos; Suíça; Japão; Austrália; Singapura; Coreia do Sul; Índia;
Malásia	Processamento e Fabricação de Borracha e Óleo de Palma; Petróleo e Gás Natural; Fabricação Leve; Produtos farmacêuticos;	Indústria: 39.2% (23.46% manufaturados) Agricultura: 8.93% Serviços: 50.82%	Máquinas Elétricas; Petróleo e Combustíveis Minerais; Maquinaria industrial; Gorduras e óleos; Borracha; Instrumentos de Precisão; Plásticos; Alumínio; Ferro e Aço; Produtos Químicos;	China; Singapura; Estados Unidos; Hong Kong; Japão; Tailândia; Vietnã; Índia; Indonésia; Coreia do Sul;	Máquinas Elétricas; Petróleo e Combustíveis Minerais; Maquinaria industrial; Plásticos; Ferro e Aço; Pedras e metais preciosos; Instrumentos de Precisão; Veículos motorizados e peças; Borracha; Produtos químicos	China; Singapura; Estados Unidos; Japão; Indonésia; Coreia do Sul; Tailândia; Alemanha; Índia; Vietnã;
Myanmar	Processamento Agrícola; Madeira e Produtos de Madeira; Cobre; Estanho;	Indústria: 41.11% (24.76% manufaturados) Agricultura: 20.3% Serviços: 38.59%	Petróleo e Combustíveis Minerais; Vestuário: não tricotado; Vegetais; Vestuário; Malha; Cereais; Frutos do Mar; Sementes Oleaginosas; Borracha; Frutas e Nozes; Calçados;	China; Tailândia; Japão; Índia; Estados Unidos; Alemanha; Espanha; Reino Unido; Holanda; Malásia;	Petróleo e Combustíveis Minerais; Maquinaria industrial; Gorduras e óleos; Máquinas Elétricas; Fibras básicas sintéticas; Plásticos; Veículos motorizados e peças; Farmacêuticos; Ferro e Aço; Alimentos Preparados;	China; Singapura; Tailândia; Indonésia; Malásia; Índia; Vietnã; Coreia do Sul; Japão; Estados Unidos;

(Continua)

Filipinas	Montagem Eletrônica; Vestuário; Calçados; Produtos farmacêuticos;	Indústria: 29.23% (17.24% manufaturados) Agricultura: 9.55% Serviços: 61.22%	Máquinas Elétricas; Maquinaria industrial; Cobre; Instrumentos de Precisão; Minérios; Frutas e Nozes; Gorduras e óleos; Plásticos; Veículos motorizados e peças; Pedras e metais preciosos;	Estados Unidos; China; Japão; Hong Kong; Singapura; Tailândia; Alemanha; Coreia do Sul; Holanda; Malásia;	Máquinas Elétricas; Petróleo e Combustíveis Minerais; Maquinaria industrial; Veículos motorizados e peças; Ferro e Aço; Plásticos; Farmacêuticos; Cereais; Instrumentos de Precisão; Artigos de Ferro e Aço;	China; Japão; Coreia do Sul; Indonésia; Estados Unidos; Singapura; Tailândia; Malásia; Vietnã; Hong Kong;
Singapura	Eletrônicos; Produtos químicos; Serviços financeiros; Equipamento de perfuração de petróleo;	Indústria: 24.16% (20.5% manufaturados) Agricultura: 0.03% Serviços: 70.85%	Máquinas Elétricas; Maquinaria industrial; Petróleo e Combustíveis Minerais; Instrumentos de Precisão; Pedras e metais preciosos; Plásticos; Produtos Químicos Orgânicos; Cosméticos; Farmacêuticos;	China; Hong Kong; Malásia; Estados Unidos; Indonésia; Coreia do Sul; Japão; Vietnã; Tailândia; Austrália;	Máquinas Elétricas; Petróleo e Combustíveis Minerais; Maquinaria industrial; Pedras e metais preciosos; Instrumentos de Precisão; Produtos Químicos Orgânicos; Plásticos; Produtos Químicos; Aeronáutica;	China; Malásia; Estados Unidos; Coreia do Sul; Japão; Indonésia; Emirados Árabes Unidos; França; Alemanha; Tailândia;
Tailândia	Turismo; Têxteis e Vestuário; Processamento Agrícola; Bebidas;	Indústria: 34.99% (27.02% manufaturados) Agricultura: 8.82% Serviços: 56.18%	Maquinaria industrial; Máquinas Elétricas; Veículos motorizados e peças; Borracha; Plásticos; Pedras e metais preciosos; Petróleo e Combustíveis Minerais; Frutas e Nozes; Carnes Preparadas; Produtos Químicos Orgânicos;	Estados Unidos; China; Japão; Vietnã; Malásia; Hong Kong; Austrália; Singapura; Indonésia; Índia;	Máquinas Elétricas; Petróleo e Combustíveis Minerais; Maquinaria industrial; Ferro e Aço; Pedras e metais preciosos; Plásticos; Veículos motorizados e peças; Artigos de Ferro e Aço; Cobre; Instrumentos de Precisão;	China; Japão; Estados Unidos; Malásia; Coreia do Sul; Emirados Árabes Unidos; Indonésia; Singapura; Vietnã; Austrália;
Vietnã	Processamento de comida; Vestuário; Sapato; Construção de Máquinas;	Indústria: 38.26% (24.76% manufaturados) Agricultura: 11.88% Serviços: 41.34%	Máquinas Elétricas; Maquinaria industrial; Calçados; Vestuário: Malha; Mobília; Vestuário: não tricotado; Ferro e Aço; Plásticos; Frutos do mar; Borracha;	Estados Unidos; China; Coreia do Sul; Japão; Hong Kong; Holanda; Alemanha; Índia; Tailândia; Reino Unido;	Máquinas Elétricas; Maquinaria industrial; Plásticos; Petróleo e Combustíveis Minerais; Ferro e Aço; Instrumentos de Precisão; Veículos motorizados e peças; Tecidos de malha; Produtos Químicos Orgânicos; Artigos de Ferro e Aço;	China; Coreia do Sul; Japão; Estados Unidos; Tailândia; Malásia; Austrália; Indonésia; Índia; Kuwait;

(Fonte: GlobalEDGE).

Anexo 2: Valor agregado estrangeiro nas exportações por país/região

Cambodia		[% of total foreign value added]					
Country/region	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
Chinese Mainland	2.2	7.7	9.7	14.1	18.1	20.2	25.7
Thailand	3.2	13.2	13.4	15.5	14.4	15.8	19.6
Indonesia	1.7	6.1	6.1	5.1	5.7	6.1	6.6
Japan	6.3	9.6	8.3	7.7	6.7	5.0	5.2
Malaysia	1.5	2.8	3.8	4.2	4.2	4.3	4.5
Chinese Taiwan	39.7	11.2	10.5	5.5	4.0	3.5	3.8
United States	5.9	6.3	6.0	5.3	4.6	3.9	3.7
Indonesia		[% of total foreign value added]					
Country/region	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
Chinese Mainland	3.5	5.0	6.3	9.7	12.9	15.4	18.2
Japan	18.2	19.3	15.2	13.1	12.2	9.9	10.2
United States	13.2	14.2	13.9	10.9	9.6	8.9	9.0
Malaysia	3.6	3.1	5.4	6.1	6.4	6.8	6.8
South Korea	4.9	5.0	5.6	5.2	5.1	5.7	5.4
Chinese Taiwan	7.3	3.8	5.0	2.4	1.5	1.3	1.1
Lao PDR		[% of total foreign value added]					
Country/region	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
Thailand	27.4	39.8	39.5	40.9	38.8	42.3	41.5
Chinese Mainland	2.5	3.6	4.7	6.4	8.3	10.4	10.7
Vietnam	1.5	1.6	2.2	1.8	1.2	1.4	8.9
Japan	7.3	7.7	6.8	5.8	4.9	3.7	4.5
India	1.0	0.9	1.1	1.4	2.0	2.0	2.4
United States	5.7	5.6	5.1	4.2	3.8	3.3	1.7
Malaysia		[% of total foreign value added]					
Country/region	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
Chinese Mainland	2.6	4.0	6.4	9.4	13.1	16.6	18.1
Japan	25.9	25.0	21.6	17.8	14.7	12.1	11.9
United States	14.4	15.4	16.0	12.6	10.7	9.8	10.7
Indonesia	2.6	4.1	3.9	4.3	5.3	5.7	6.3
Germany	5.4	5.6	5.0	5.7	5.6	4.4	5.4
Chinese Taiwan	11.4	4.4	5.8	3.1	2.0	1.7	1.5
Myanmar		[% of total foreign value added]					
Country/region	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
Chinese Mainland	2.0	3.4	4.0	3.8	3.4	4.6	9.0
United States	7.0	7.9	6.9	6.7	5.8	6.0	8.1

(Continua)

Myanmar		[% of total foreign value added]					
Country/region	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
India	0.9	1.3	1.7	1.6	1.7	1.8	3.5
Japan	6.3	6.9	6.0	5.1	4.8	3.8	1.6
Chinese Taiwan	21.4	4.5	2.9	2.2	1.2	1.0	0.4
The Philippines		[% of total foreign value added]					
Country/region	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
Japan	20.0	26.4	23.5	20.8	18.9	15.8	15.4
Chinese Mainland	1.9	2.7	4.4	7.0	10.6	13.0	15.3
United States	11.7	12.1	14.5	11.0	10.2	9.3	9.8
South Korea	4.5	8.2	6.9	8.0	6.3	7.2	6.8
Chinese Taiwan	31.5	15.5	13.0	11.4	8.7	7.8	6.5
Thailand		[% of total foreign value added]					
Country/region	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
Chinese Mainland	3.0	4.8	8.9	13.0	18.7	23.1	24.7
Japan	28.2	25.4	22.5	17.5	14.7	12.0	11.2
United States	10.5	11.6	11.7	8.3	7.5	6.8	7.0
Malaysia	2.7	3.3	4.0	4.8	5.4	5.5	5.6
Germany	6.4	5.9	5.0	5.7	5.7	4.4	5.4
Chinese Taiwan	7.0	3.3	5.1	2.3	1.6	1.3	1.2
Vietnam		[% of total foreign value added]					
Country/region	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
Chinese Mainland	5.0	8.1	8.5	11.9	15.0	18.5	22.8
Japan	13.1	23.4	16.0	23.9	26.0	21.8	20.6
South Korea	5.3	6.3	7.8	7.9	8.1	9.3	7.7
Thailand	3.2	5.4	5.2	5.8	5.1	5.7	5.5
United States	7.1	7.0	7.6	6.6	5.7	4.9	4.8
Chinese Taiwan	37.4	20.1	19.3	7.9	4.5	3.8	2.9

(Taguchi & Zhao, 2022, pp. 131-132).