



UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
FACULDADE DE ECONOMIA

Bernardo Fagundes Santos de Oliveira

**A China e a Nova Rota da Seda: Objetivos Econômicos, Geoeconômicos e
Implicações Para Os Países Participantes**

Juiz de Fora
2026

Bernardo Fagundes Santos de Oliveira

**A China e a Nova Rota da Seda: Objetivos Econômicos, Geoeconômicos e
Implicações Para Os Países Participantes**

Monografia apresentada pelo acadêmico Bernardo Fagundes Santos de Oliveira ao curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador: Ângelo Cardoso Pereira

Juiz de Fora
2026

Ficha catalográfica elaborada através do programa de geração automática da Biblioteca Universitária da UFJF, com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Fagundes Santos de Oliveira , Bernardo.

A China e a Nova Rota da Seda : Objetivos Econômicos, Geoeconômicos e Implicações Para Os Países Participantes / Bernardo Fagundes Santos de Oliveira . -- 2026.

64 p. : il.

Orientador: Ângelo Cardoso Pereira

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Faculdade de Economia, 2026.

1. Nova Rota da Seda. 2. Comércio Internacional. 3. Mecanismos Econômicos . 4. Mecanismos Financeiros . 5. Efeitos . I. Cardoso Pereira, Ângelo , orient. II. Título.



UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
REITORIA - FACECON - Depto. de Economia

ATA DE APROVAÇÃO DE MONOGRAFIA II (MONO B)

AO PRESIDENTE DA COMISSÃO COORDENADORA DE MONOGRAFIAS

NA DATA DE 24/06/2026, A BANCA EXAMINADORA, COMPOSTA PELOS PROFESSORES

1 - ÂNGELO CARDOSO PEREIRA - ORIENTADOR(A); E

2 - CLAUDIO ROBERTO FOFFANO VASCONCELOS,

REUNIU-SE PARA AVALIAR A MONOGRAFIA DO ACADÊMICO **BERNARDO FAGUNDES SANTOS DE OLIVEIRA**,
INTITULADA: **A CHINA E A NOVA ROTA DA SEDA: OBJETIVOS ECONÔMICOS, GEOECONÔMICOS E
IMPLICAÇÕES PARA OS PAÍSES PARTICIPANTES.**

APÓS PRIMEIRA AVALIAÇÃO, RESOLVEU A BANCA SUGERIR ALTERAÇÕES AO TEXTO APRESENTADO,
CONFORME RELATÓRIO SINTÉTICO ANEXO.

NA DATA DE 26/06/2026, VOLTOU A BANCA A REUNIR-SE, AVALIANDO NOVAMENTE A MONOGRAFIA
APRESENTADA, APÓS INTRODUZIDAS AS ALTERAÇÕES PROPOSTAS, RESOLVENDO **APROVAR** A REFERIDA
MONOGRAFIA.

JUIZ DE FORA, 26/06/2026.

PROF.^(a) ÂNGELO CARDOSO PEREIRA

PROF.^(a) CLAUDIO ROBERTO FOFFANO VASCONCELOS



Documento assinado eletronicamente por **Angelo Cardoso Pereira, Professor(a)**, em 26/06/2026, às 16:30,
conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro
de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Claudio Roberto Foffano Vasconcelos, Diretor(a)**, em 29/06/2026, às
07:45, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de
novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no Portal do SEI-Uff (www2.uff.br/SEI) através do ícone
Conferência de Documentos, informando o código verificador **3052723** e o código CRC **E9D3DA77**.

RESUMO

A crescente projeção internacional da China nas últimas décadas tem redefinido dinâmicas centrais do comércio, do investimento e da governança econômica global. Nesse contexto, a Belt and Road Initiative, conhecida como Nova Rota da Seda, destaca-se como a principal iniciativa chinesa de integração internacional, articulando investimentos em infraestrutura, financiamento externo e aprofundamento das relações comerciais com um amplo conjunto de países. Apresentada oficialmente como um projeto de cooperação e desenvolvimento econômico, a iniciativa tem atraído atenção não apenas por seu potencial de redução de custos de comércio e estímulo ao crescimento, mas também pelas implicações estratégicas associadas à ampliação da influência chinesa no sistema internacional.

Diante desse cenário, o presente trabalho busca analisar de que forma a Nova Rota da Seda combina objetivos econômicos, relacionados ao comércio e ao investimento, com objetivos geoeconômicos, ligados à influência e à governança, bem como discutir os principais efeitos e riscos para os países participantes. A partir de uma abordagem teórica baseada na literatura de comércio internacional e economia política internacional, o estudo procura contribuir para a compreensão dos mecanismos econômicos e institucionais da iniciativa, situando-a no debate contemporâneo sobre integração econômica, interdependência assimétrica e transformações na ordem econômica internacional.

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

ABSTRACT

China's growing international projection in recent decades has significantly reshaped global trade, investment flows, and economic governance. In this context, the Belt and Road Initiative emerges as China's main international integration strategy, combining large-scale infrastructure investment, external financing, and the expansion of trade relations with a broad group of partner countries. Officially presented as a cooperative development initiative, the project has attracted increasing attention not only for its potential to reduce trade costs and foster economic growth, but also for its strategic implications related to the expansion of Chinese influence within the international system.

This study aims to analyze how the Belt and Road Initiative combines economic objectives related to trade and investment with geoeconomic objectives linked to influence and governance, as well as to discuss its main effects and risks for participating countries. Based on a theoretical approach grounded in the literature on international trade and international political economy, the research seeks to contribute to a clearer understanding of the economic and institutional mechanisms underlying the initiative, situating it within the contemporary debate on economic integration, asymmetric interdependence, and transformations in the global economic order.

Keywords: Belt and Road Initiative. China. Geoeconomics. Infrastructure. International trade.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	– Modelo Gravitacional de Comércio.....	12
Figura 2	– Evolução do frete médio mensal na rota Ásia-Brasil.....	15
Figura 3	– Os planos de expansão da Nova Rota da Seda	21
Figura 4	– Países membros da BRI por ano de ingresso	22
Figura 5	– Engajamento da BRI por setor (2013–2023)	23
Figura 6	– Classificação de risco de endividamento em países com projetos associados à BRI.....	41

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	– Impacto da infraestrutura de transporte da BRI no custo de comércio	
		26

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	– Principais mecanismos financeiros da Belt and Road Initiative ...	31
Quadro 2	– Casos selecionados de vulnerabilidade fiscal em projetos associados à BRI	44

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BRI	Belt and Road Initiative (Nova Rota da Seda)
CGVs	Cadeias Globais de Valor
SPV	Special Purpose Vehicle (Veículo de Propósito Específico)

SUMÁRIO

1	Introdução.....	6
2	Revisão da literatura: fundamentos teóricos, infraestrutura e custos de comércio	10
2.1	Custos de comércio e fricções ao comércio	10
2.2	Infraestrutura, logística e tempo como barreiras ao comércio.....	14
2.3	Conectividade e cadeias globais de valor.....	17
3	A Nova Rota da Seda: mecanismos econômicos, financeiros e institucionais	20
3.1	Definição, escopo e evolução da iniciativa	20
3.2	Mecanismos econômicos: infraestrutura, conectividade e redução de fricções	24
3.3	Mecanismos financeiros e institucionais: financiamento, atores e arranjos	30
4	Efeitos, Riscos e Governança Econômica Internacional	35
4.1	Efeitos sobre comércio e investimento	35
4.2	Sustentabilidade da dívida e vulnerabilidade fiscal	39
4.3	Governança, transparência e seleção de projetos	45
4.4	Controvérsias na literatura e interpretações correntes	49
5	Considerações Finais	55
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	59

1 Introdução

Nas últimas décadas, a ascensão da China transformou de maneira significativa a dinâmica da economia internacional. A ampliação de sua participação no comércio mundial, sua crescente presença nos fluxos de investimento externo e sua atuação no financiamento de infraestrutura em países em desenvolvimento alteraram a forma como se organizam relações comerciais, produtivas e financeiras em escala global. Nesse contexto, a Nova Rota da Seda, conhecida internacionalmente como *Belt and Road Initiative* (BRI), emerge como uma das principais iniciativas da política econômica externa chinesa contemporânea.

Lançada em 2013, a BRI foi apresentada como uma iniciativa voltada à ampliação da conectividade internacional por meio de corredores terrestres e marítimos, projetos de infraestrutura, cooperação econômica e instrumentos financeiros. Sua formulação oficial enfatiza a construção de redes de transporte, energia, logística, telecomunicações e integração comercial, buscando fortalecer os vínculos entre a China e diferentes regiões da Ásia, Europa, África, Oriente Médio e América Latina (CHINA, 2015). Entretanto, a amplitude da iniciativa faz com que ela não possa ser compreendida apenas como um conjunto de obras físicas. A BRI envolve também bancos estatais, fundos de investimento, empresas chinesas, acordos bilaterais, contratos de financiamento e formas diversas de coordenação institucional.

A relevância da Nova Rota da Seda está associada ao papel estratégico da infraestrutura na economia internacional. A literatura sobre comércio internacional mostra que os fluxos comerciais não dependem apenas de tarifas ou de vantagens comparativas tradicionais, mas também de custos de transporte, tempo, previsibilidade logística, eficiência aduaneira e qualidade das conexões entre mercados. Autores como Limão e Venables (2001), Anderson e van Wincoop (2004) e Hummels e Schaur (2013) destacam que os custos de comércio incluem um conjunto amplo de fricções que podem limitar a integração econômica entre países. A partir dessa perspectiva, investimentos em infraestrutura e conectividade podem alterar a distância econômica entre mercados, reduzir custos de transação e ampliar oportunidades de comércio e investimento.

Ao mesmo tempo, a BRI também deve ser analisada a partir de suas implicações geoeconômicas. A iniciativa combina instrumentos econômicos,

financeiros e institucionais que ampliam a presença chinesa em regiões estratégicas e reforçam sua centralidade em redes logísticas, comerciais e financeiras. Portos, ferrovias, rodovias, corredores energéticos e zonas econômicas não são apenas ativos econômicos isolados; eles também podem influenciar rotas comerciais, decisões de investimento, relações de dependência e padrões de interdependência internacional. Nesse sentido, a Nova Rota da Seda situa-se na fronteira entre infraestrutura, comércio, financiamento e estratégia internacional.

A iniciativa, contudo, é objeto de intenso debate na literatura. Por um lado, estudos indicam que a BRI pode gerar ganhos econômicos ao reduzir custos de comércio, melhorar a conectividade, estimular investimentos e ampliar a integração de países participantes às cadeias globais e regionais de valor (WORLD BANK, 2019; MALISZEWSKA; VAN DER MENSBRUGGHE, 2019). Por outro lado, há preocupações relacionadas à sustentabilidade da dívida, à transparência contratual, à seleção de projetos, aos impactos socioambientais e à assimetria de poder entre a China e os países receptores. Esses riscos são especialmente relevantes em economias com menor capacidade institucional, fragilidade fiscal ou elevada dependência de financiamento externo.

Diante disso, o problema que orienta este trabalho pode ser formulado da seguinte maneira: de que forma a Nova Rota da Seda combina mecanismos econômicos, financeiros e institucionais para ampliar a inserção internacional da China, e quais são seus principais efeitos, riscos e controvérsias para os países participantes? Essa questão permite analisar a BRI para além de interpretações simplificadoras, considerando tanto seu potencial de integração econômica quanto seus possíveis efeitos sobre endividamento, governança e interdependência internacional.

O objetivo geral deste trabalho é analisar a Nova Rota da Seda como estratégia chinesa de inserção internacional, considerando seus mecanismos econômicos, financeiros e institucionais, bem como seus efeitos, riscos e controvérsias para os países participantes. Para alcançar esse objetivo, foram definidos três objetivos específicos: apresentar os fundamentos teóricos que relacionam infraestrutura, custos de comércio e integração econômica internacional; analisar os mecanismos econômicos, financeiros e institucionais da Nova Rota da Seda; e discutir os efeitos potenciais, riscos e controvérsias da iniciativa para os países participantes e para a governança econômica internacional.

A justificativa do trabalho decorre da importância crescente da infraestrutura e da conectividade na economia internacional contemporânea. Em um contexto de cadeias produtivas fragmentadas, intensificação dos fluxos comerciais e reorganização das relações de poder econômico, a capacidade de conectar mercados torna-se um elemento central da competitividade e da inserção internacional. A BRI é relevante justamente porque articula essa dimensão econômica a uma estratégia de projeção internacional chinesa. Seu estudo contribui para compreender como instrumentos de financiamento e infraestrutura podem influenciar padrões de comércio, investimento e governança econômica global.

Além disso, o tema possui relevância por envolver oportunidades e riscos para países em desenvolvimento. Muitos países participantes da BRI enfrentam déficits significativos de infraestrutura e dificuldades para financiar projetos de longo prazo. Nesse sentido, a iniciativa chinesa pode representar uma fonte importante de recursos, capacidade técnica e execução de obras. Contudo, esses benefícios potenciais dependem da qualidade dos projetos, da sustentabilidade financeira, da transparência dos contratos e da capacidade dos governos receptores de negociar e integrar tais investimentos a suas estratégias nacionais de desenvolvimento. Assim, a análise da BRI exige uma abordagem equilibrada, capaz de reconhecer tanto seus efeitos positivos potenciais quanto seus riscos econômicos e institucionais.

A pesquisa possui natureza qualitativa, teórica e bibliográfica. O trabalho baseia-se na análise de literatura acadêmica, relatórios de organismos internacionais, documentos oficiais, estudos institucionais e pesquisas especializadas sobre comércio internacional, infraestrutura, financiamento externo, cadeias globais de valor e economia política internacional. Não se pretende mensurar empiricamente os impactos da Nova Rota da Seda sobre países específicos, mas sistematizar e discutir os principais mecanismos, efeitos, riscos e controvérsias identificados pela literatura. Dessa forma, o trabalho adota uma abordagem descritivo-analítica, voltada à interpretação da BRI como fenômeno econômico e geoeconômico.

A hipótese interpretativa que orienta o trabalho é que a Nova Rota da Seda deve ser compreendida como uma iniciativa geoeconômica complexa. Ela combina oportunidades reais de conectividade, comércio e investimento com riscos relacionados a endividamento, governança, transparência e assimetrias de poder. Portanto, a BRI não deve ser tratada nem como um simples programa de cooperação econômica, nem como uma estratégia exclusivamente predatória. Seus efeitos

dependem da interação entre os mecanismos mobilizados pela China, as condições institucionais dos países receptores e a qualidade dos projetos implementados.

Além desta introdução, o trabalho está organizado em quatro capítulos. O segundo capítulo apresenta a revisão da literatura sobre custos de comércio, infraestrutura, logística, tempo e cadeias globais de valor, construindo o referencial teórico necessário para compreender a importância econômica da conectividade. O terceiro capítulo analisa a Nova Rota da Seda, seu escopo, sua evolução e seus mecanismos econômicos, financeiros e institucionais. O quarto capítulo discute os efeitos potenciais da iniciativa sobre comércio e investimento, bem como seus riscos fiscais, problemas de governança e principais controvérsias interpretativas. Por fim, o quinto capítulo apresenta as considerações finais, retomando os principais argumentos desenvolvidos e apontando os limites e possibilidades de aprofundamento da pesquisa.

2 Revisão da literatura: fundamentos teóricos, infraestrutura e custos de comércio

Como o objetivo central do trabalho é analisar a Nova Rota da Seda a partir de seus mecanismos econômicos e geoeconômicos, torna-se necessário, primeiro, compreender por que a conectividade física e logística ocupa papel relevante na literatura de comércio internacional.

A discussão parte do conceito de custos de comércio, entendido como o conjunto de fricções monetárias e não monetárias que afetam as transações entre países, incluindo transporte, tempo, barreiras administrativas, incerteza e custos de fronteira. Em seguida, é avaliado o papel da infraestrutura, da logística e da eficiência dos sistemas de transporte como fatores que condicionam a capacidade de inserção comercial das economias. Por fim, a análise avança para a relação entre conectividade e cadeias globais de valor, destacando como a fragmentação internacional da produção torna ainda mais relevantes a previsibilidade logística, a redução de atrasos e a coordenação transfronteiriça.

Dessa forma, busca-se construir o referencial analítico necessário para interpretar iniciativas internacionais baseadas em infraestrutura e conectividade, como a Nova Rota da Seda. A literatura revisada permite compreender que a redução de custos de comércio não depende apenas de tarifas, mas também de condições materiais, logísticas e institucionais que afetam a fluidez das trocas internacionais. Esse arcabouço teórico servirá de base para a análise posterior dos mecanismos mobilizados pela iniciativa chinesa e de seus possíveis efeitos sobre comércio, investimento e integração econômica.

2.1 Custos de comércio e fricções ao comércio

A literatura contemporânea de comércio internacional destaca que os fluxos de comércio entre países não são determinados apenas por diferenças de produtividade relativa ou por políticas tarifárias, mas também por um conjunto amplo de fricções que elevam o custo efetivo de transacionar internacionalmente. Esse conjunto costuma ser sintetizado pelo conceito de custos de comércio (*trade costs*), que abrange custos monetários e não monetários associados à troca internacional, incluindo transporte, seguros, custos de busca, custos de conformidade regulatória, barreiras administrativas, custos de fronteira, incerteza e tempo. Em termos analíticos,

tais fricções atuam como uma distorção entre o preço recebido pelo exportador e o preço pago pelo importador, reduzindo o volume de comércio observado e afetando decisões de produção, consumo e localização de atividades econômicas (OBSTFELD; ROGOFF, 2001; ANDERSON; VAN WINCOOP, 2004).

Um dos motivos para a centralidade desse debate é que a queda tarifária observada em diferentes regiões nas últimas décadas não eliminou as restrições relevantes ao comércio, já que persistem barreiras não tarifárias e custos logísticos e institucionais que podem operar como obstáculos efetivos à integração econômica (KRUGMAN; OBSTFELD; MELITZ, 2018). Assim, a análise econômica do comércio passou a exigir abordagens capazes de incorporar, de forma explícita, fricções logísticas e institucionais como determinantes do comércio observado e, em consequência, como elementos centrais para compreender padrões de integração internacional (ANDERSON; VAN WINCOOP, 2004).

Nesse contexto, o modelo gravitacional consolidou-se como uma das principais estruturas empíricas e teóricas para representar como custos de comércio afetam o padrão de trocas internacionais. Desde as contribuições iniciais de Tinbergen (1962) e a formalização teórica posterior (ANDERSON, 1979), a gravidade sugere que o comércio bilateral tende a ser crescente no tamanho econômico das economias e decrescente na resistência ao comércio entre elas, frequentemente aproximada por distância e outras barreiras. Revisões posteriores destacam que a gravidade se tornou um arcabouço central por sua capacidade de organizar, de maneira consistente, o papel de barreiras bilaterais e de variáveis institucionais e logísticas na explicação dos fluxos comerciais (HEAD; MAYER, 2014). Para fins de sistematização, a Figura 1 apresenta, de forma ilustrativa, a lógica do modelo gravitacional e o papel esperado das fricções sobre os fluxos de comércio.

A contribuição de Anderson e van Wincoop (2003) enfatiza que o comércio bilateral não depende apenas de barreiras bilaterais, mas também de um componente sistêmico de “resistência multilateral”. Isso significa que, ao avaliar o comércio entre dois países, é necessário considerar não apenas seus custos bilaterais, mas também o nível de fricções que cada um enfrenta em relação ao conjunto de parceiros (ANDERSON; VAN WINCOOP, 2003). Essa ideia é relevante porque mudanças de conectividade e de custos logísticos podem produzir efeitos amplos, inclusive indiretos, ao reorganizar a rede de acessos relativos a mercados. Complementarmente, contribuições que buscam medir custos de comércio de forma

agregada reforçam que tais fricções variam substancialmente entre pares de países e ao longo do tempo, o que ajuda a sustentar a relevância do tema para análises de integração econômica internacional (NOVY, 2013).

Figura 1 – Modelo Gravitacional de Comércio

$$\ln m_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \ln Y_i + \beta_2 \ln \left(\frac{Y_i}{N_i} \right) + \beta_3 \ln Y_j + \beta_4 \ln \left(\frac{Y_j}{N_j} \right) + \beta_5 \ln dist_{ij} + \varepsilon_{ij}$$

Onde:

m_{ij} representa o comércio bilateral entre os países i e j , ou seja, as importações ou exportações nominais ou a soma de ambas;

Y_m é o PIB nominal dos países i e j ;

N_w é a população dos países i e j ;

$dist_{ij}$ é a distância entre os países i e j ;

β_0 a β_4 são parâmetros que se esperaram que tenham sinal positivo e que β_5 apresente sinal negativo;

ε_{ij} é o erro.

Fonte: Elaboração própria, com base em Tinbergen (1962), Anderson (1979), Anderson e van Wincoop (2003) e Head e Mayer (2014).

A partir dessa leitura, custos de comércio podem ser entendidos como um elemento que condiciona o grau de integração econômica internacional. Custos elevados reduzem o tamanho efetivo do mercado acessível para firmas domésticas, limitam o potencial de especialização e podem desestimular investimento produtivo voltado à exportação. Por outro lado, reduções de fricções tendem a ampliar a viabilidade econômica de acessar mercados externos e a favorecer maior integração, ainda que os resultados não sejam homogêneos, pois dependem de estrutura produtiva, competitividade e políticas complementares (KRUGMAN; OBSTFELD; MELITZ, 2018). Nesse sentido, a interpretação de “integração” não se limita a tarifas: envolve também condições concretas de transporte, logística e instituições que afetam os custos de transação internacional (ANDERSON; VAN WINCOOP, 2004; HEAD; MAYER, 2014).

Uma implicação importante dessa abordagem é que o comércio não deve ser interpretado apenas como resultado de vantagens comparativas “puras”, mas também como consequência das condições de conectividade e dos custos de

transação envolvidos. Dois países podem ser complementares do ponto de vista produtivo e, ainda assim, transacionar pouco se os custos de transporte e de fronteira forem elevados. Essa perspectiva amplia o escopo da análise do comércio ao incorporar infraestrutura, logística e governança regulatória como dimensões centrais do problema econômico da integração, o que é particularmente relevante em estudos sobre iniciativas internacionais centradas em conectividade e infraestrutura (ANDERSON; VAN WINCOOP, 2003; NOVY, 2013).

Esse enquadramento é útil para compreender iniciativas que se apresentam como programas de conectividade, como a Nova Rota da Seda Chinesa. Quando um conjunto de projetos busca melhorar rotas, portos, ferrovias, corredores logísticos e procedimentos de facilitação, a interpretação econômica mais direta é que tais medidas podem reduzir custos de comércio e, por esse canal, influenciar fluxos comerciais, padrões de investimento e integração produtiva. Essa ponte conceitual é especialmente pertinente ao presente trabalho, uma vez que a Nova Rota da Seda é frequentemente enquadrada como uma estratégia de conectividade capaz de reduzir fricções ao comércio e ao investimento, ainda que seus resultados dependam do desenho institucional e das condições domésticas dos países participantes, tema aprofundado nas seções seguintes.

Um exemplo concreto dessa lógica pode ser observado na Ferrovia Laos-China, especialmente no trecho Vientiane-Boten, associado à Nova Rota da Seda. O projeto ilustra como a infraestrutura de transporte pode alterar custos efetivos de comércio ao reduzir tempo, distância econômica e fricções logísticas. Segundo estimativas do Banco Mundial, a ferrovia poderia reduzir os custos de transporte entre Kunming e Vientiane em 40% a 50%, o equivalente a cerca de US\$ 30 por tonelada, além de reduzir os custos de transporte doméstico no Laos entre 20% e 40%. O mesmo relatório indica que, com reformas complementares e maior eficiência logística, parte do comércio entre China e ASEAN poderia migrar de rotas marítimas para a rota ferroviária, reforçando o papel da infraestrutura na reorganização dos fluxos comerciais. Em termos de tempo, o percurso entre Vientiane e Boten, antes realizado em aproximadamente 15 horas por transporte rodoviário, poderia ser reduzido para cerca de 4 horas por ferrovia. Esse caso evidencia, de forma aplicada, que os custos de comércio não se limitam a tarifas: dependem também de tempo de transporte, conectividade, previsibilidade logística e capacidade de articulação entre infraestrutura e políticas complementares (WORLD BANK, 2020a; FREEMAN, 2021).

Outro exemplo útil, em perspectiva comparativa, é a Ferrovia Transiberiana e sua conexão com os corredores ferroviários eurasiáticos entre China e Europa. Embora a Transiberiana seja anterior à Nova Rota da Seda, ela ajuda a ilustrar a lógica econômica dos corredores terrestres: ao oferecer uma alternativa ao transporte marítimo e ao aéreo, a ferrovia altera a relação entre custo, tempo e previsibilidade logística. Schramm e Zhang (2018) mostram que o frete ferroviário eurasiático é cerca de 80% menos custoso que o frete aéreo e apresenta aproximadamente metade do tempo de trânsito do transporte marítimo convencional. Esse posicionamento intermediário torna o modal ferroviário especialmente relevante para mercadorias sensíveis ao tempo ou com valor relativamente elevado por peso, para as quais a redução de prazo pode compensar custos superiores aos do transporte marítimo. Esse exemplo mostra que corredores ferroviários de longa distância podem ocupar um espaço econômico intermediário entre o transporte marítimo, mais barato, porém mais lento, e o transporte aéreo, mais rápido, porém mais caro. Assim, a relevância da Transiberiana não está apenas em sua extensão física, mas em sua capacidade de ampliar alternativas logísticas para certos tipos de mercadoria, especialmente aquelas em que o tempo de entrega e a previsibilidade têm peso relevante na decisão comercial (SCHRAMM; ZHANG, 2018).

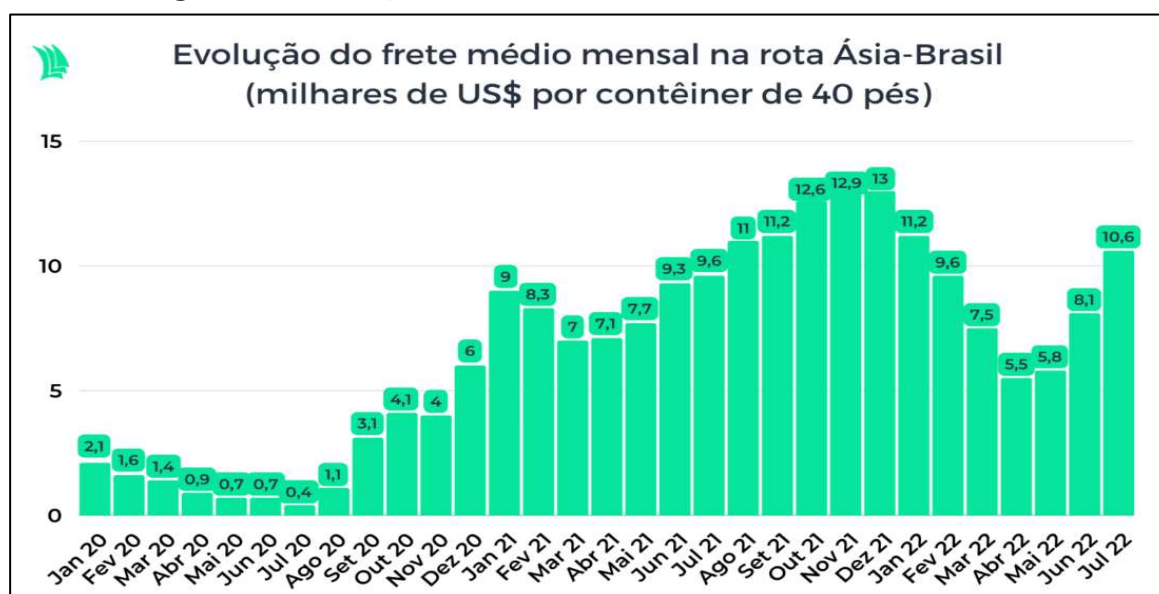
Ao final, a noção de custos de comércio fornece a base conceitual para o argumento central do trabalho, pois permite interpretar fricções logísticas e institucionais como determinantes do custo efetivo das trocas internacionais e, conseqüentemente, do grau de integração econômica entre países. Além disso, esse enquadramento destaca que a redução de barreiras ao comércio não se restringe a tarifas, envolvendo também condições de transporte, procedimentos de fronteira e elementos regulatórios que afetam a previsibilidade e o custo das transações. Com isso, a literatura sobre custos de comércio oferece um referencial analítico adequado para examinar, em etapas posteriores do trabalho, como iniciativas de conectividade podem influenciar padrões de comércio, investimento e integração.

2.2 Infraestrutura, logística e tempo como barreiras ao comércio

A literatura que trata custos de comércio de forma ampla destaca que parte relevante das fricções ao comércio internacional é operacional e logística. Em termos econômicos, infraestrutura de transporte e logística afetam o custo efetivo de transacionar ao influenciar frete, confiabilidade, perdas, tempo de deslocamento e

custos de coordenação. Por isso, a qualidade de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e a eficiência de procedimentos de fronteira não são apenas elementos técnicos de transporte, mas determinantes econômicos do nível de integração comercial que um país consegue alcançar. A Figura 2 ilustra a variação dos custos de frete na rota Ásia–Brasil, reforçando que componentes logísticos podem se alterar significativamente ao longo do tempo.

Figura 2 – Evolução do frete médio mensal na rota Ásia-Brasil



Fonte: TradeMap (2022), com dados da CNI e da consultoria Solve.

Um ponto de referência nessa discussão é a relação entre infraestrutura e custos de transporte. Limão e Venables (2001) argumentam que diferenças na qualidade de infraestrutura explicam parcela substantiva da variação de custos de transporte entre países, contribuindo para desvantagens comerciais persistentes em economias com infraestrutura precária ou com restrições geográficas. Esse resultado é importante porque sugere que, mesmo quando tarifas são reduzidas, barreiras logísticas podem continuar limitando o comércio, atuando como um equivalente tarifário implícito. Assim, políticas e investimentos que melhoram infraestrutura podem ter efeitos econômicos relevantes ao reduzir fricções que encarecem o acesso a mercados.

Além do custo monetário, o tempo é frequentemente tratado como uma barreira ao comércio, especialmente em setores que dependem de cadeias produtivas fragmentadas, estoques reduzidos e sincronização logística. Hummels (2001) mostra que atrasos no transporte afetam de modo significativo o comércio, pois o tempo tem

valor econômico e pode ser interpretado como uma forma de custo que reduz a competitividade relativa dos exportadores. Em uma formulação posterior, Hummels e Schaur (2013) aprofundaram esse argumento ao discutir que o tempo pode funcionar como barreira comparável a custos monetários, influenciando escolhas de modal, estrutura de preços e padrões de comércio. Em termos práticos, atrasos e incertezas logísticas tendem a afetar de maneira desproporcional bens perecíveis, bens de maior valor agregado e setores integrados a cadeias globais de valor.

Essas fricções não se limitam ao transporte entre países, mas também se relacionam a procedimentos e custos na fronteira, como inspeções, exigências documentais, padrões técnicos, controles sanitários e procedimentos aduaneiros. Embora parte dessas exigências tenha função regulatória legítima, a literatura enfatiza que custos administrativos e incertezas associadas a fronteiras podem elevar significativamente o custo de comércio e afetar decisões de exportação, importação e investimento. Assim, a discussão sobre infraestrutura e logística deve ser entendida em sentido amplo, incorporando não apenas ativos físicos, mas também dimensões institucionais e administrativas que condicionam a fluidez do comércio internacional.

A conexão entre infraestrutura, logística e padrões de integração também envolve efeitos indiretos sobre produtividade e investimento. Quando fricções logísticas são elevadas, firmas enfrentam custos maiores para acessar insumos importados e para distribuir produtos em mercados externos, o que pode reduzir incentivos à especialização e limitar ganhos associados a economias de escala. Por outro lado, melhorias em infraestrutura e logística podem reduzir custos de transação e favorecer investimento, inclusive em setores mais expostos à concorrência internacional. Essa perspectiva é particularmente relevante para países em desenvolvimento, nos quais gargalos de infraestrutura e fragilidades institucionais podem restringir a capacidade de internalizar ganhos potenciais do comércio.

Ao mesmo tempo, a literatura sugere que os impactos de infraestrutura sobre o comércio e a integração são heterogêneos e dependem de condições domésticas. Projetos de infraestrutura podem ter efeitos distintos a depender da estrutura produtiva, da localização geográfica, do ambiente institucional e da capacidade do Estado de selecionar e executar projetos com retorno econômico e social. Evidências sobre grandes investimentos em conectividade indicam que ganhos podem se concentrar em regiões mais integradas e em setores com maior capacidade de responder a novas oportunidades de mercado, enquanto regiões periféricas podem

enfrentar efeitos menores ou mais lentos (FABER, 2014). Isso reforça a necessidade de tratar conectividade como um fator potencialmente relevante, mas condicionado por elementos domésticos.

Em síntese, a literatura sobre infraestrutura, logística e tempo reforça que a integração econômica internacional depende de condições materiais e institucionais que afetam o custo efetivo de transacionar. Ao incorporar dimensões como qualidade de infraestrutura, confiabilidade logística e eficiência de fronteira, essa abordagem amplia a compreensão sobre porque países com estruturas produtivas potencialmente competitivas podem permanecer relativamente pouco integrados ao comércio internacional, e porque projetos de conectividade são frequentemente apresentados como instrumentos de redução de fricções e ampliação de oportunidades de comércio e investimento.

2.3 Conectividade e cadeias globais de valor

A literatura sobre cadeias globais de valor (CGVs) ressalta que a integração econômica internacional contemporânea não se limita ao comércio de bens finais. Uma parcela relevante do comércio mundial envolve bens intermediários, serviços e etapas produtivas distribuídas entre diferentes países, de modo que a produção final resulta da coordenação de múltiplas atividades ao longo de uma cadeia (GEREFFI, 1994; GEREFFI; HUMPHREY; STURGEON, 2005; ANTRÀS, 2020). Nesse contexto, a conectividade ganha centralidade porque a fragmentação produtiva depende não apenas de custos de transporte, mas também de previsibilidade logística, eficiência de fronteira, padrões e capacidade de coordenação transfronteiriça, fatores que condicionam a viabilidade econômica de “produzir em rede” (BALDWIN, 2016; TAGLIONI; WINKLER, 2016).

Uma contribuição importante para esse debate é a ideia de que o comércio passou a incorporar tarefas e etapas produtivas, e não apenas produtos finais. Em modelos de “*trade in tasks*”, a decisão de fragmentar a produção depende de fricções específicas associadas à coordenação e à movimentação de insumos e componentes entre fronteiras, o que torna a conectividade um elemento estrutural da organização produtiva internacional (GROSSMAN; ROSSI-HANSBERG, 2008). Do ponto de vista analítico, isso reforça que custos de comércio e barreiras logísticas podem afetar não apenas o volume comercializado, mas também a própria arquitetura das cadeias e a

escolha entre integração vertical e terceirização internacional (ANTRÀS; CHOR, 2013).

Nesse ambiente, o tempo e a confiabilidade logística costumam aparecer como fricções particularmente relevantes. A fragmentação produtiva exige fluxos contínuos de insumos, muitas vezes com estoques reduzidos e produção sincronizada, de modo que atrasos em transporte ou em fronteiras podem gerar efeitos em cascata ao interromper etapas produtivas e elevar custos ao longo da cadeia. A literatura que trata tempo como barreira ao comércio reforça que atrasos e incertezas influenciam padrões de comércio e escolhas logísticas, com impactos potencialmente mais intensos em setores integrados a CGVs (HUMMELS, 2001; HUMMELS; SCHAUR, 2013). Assim, melhorias em infraestrutura e facilitação de comércio podem ter efeitos amplificados em cadeias fragmentadas, ao reduzir fricções que inviabilizam a coordenação intertemporal da produção.

Além disso, a conectividade relevante para CGVs não se resume à infraestrutura física. Dimensões institucionais e regulatórias, como padrões técnicos, requisitos de conformidade, procedimentos aduaneiros e previsibilidade de regras, afetam custos de transação e incerteza, e podem restringir a participação em cadeias mesmo quando tarifas são baixas (BALDWIN, 2016; TAGLIONI; WINKLER, 2016). Nesse sentido, conectividade pode ser entendida como um arranjo que combina infraestrutura, logística e instituições, influenciando a competitividade exportadora e a capacidade de acessar insumos e tecnologias incorporadas em importações, que são centrais na lógica de CGVs.

A literatura também sugere que a inserção em CGVs pode se relacionar a produtividade, aprendizado e mudança estrutural, mas com resultados heterogêneos e condicionados. Em alguns casos, a integração pode favorecer difusão tecnológica e especialização em etapas específicas, elevando eficiência; em outros, pode reforçar especialização em segmentos de menor valor agregado, especialmente quando a economia doméstica enfrenta limitações de capital humano, capacidades produtivas e governança (GEREFFI; HUMPHREY; STURGEON, 2005; TAGLIONI; WINKLER, 2016). Além disso, a própria mensuração do comércio em termos de valor adicionado reforça que o conteúdo doméstico e o conteúdo estrangeiro das exportações variam entre países e setores, o que ajuda a interpretar diferenças na forma de integração e nos ganhos potenciais (JOHNSON; NOGUERA, 2012).

Outro aspecto relevante é que conectividade pode reconfigurar padrões geográficos e regionais de integração, uma vez que corredores logísticos e hubs de transporte tendem a concentrar fluxos e reduzir custos de acesso relativo a mercados. Nessa lógica, melhorias em conectividade podem gerar efeitos de rede, tornando algumas economias ou regiões mais centrais nas rotas de comércio e produção e, portanto, mais atrativas para investimentos e para a localização de etapas produtivas (BALDWIN, 2016). Essa dimensão é particularmente importante para iniciativas internacionais baseadas em infraestrutura, pois sugere que a criação de corredores pode alterar incentivos para comércio, investimento e localização produtiva, com ganhos potencialmente desiguais.

Em síntese, a literatura indica que investimentos em infraestrutura e melhorias logísticas reduzem fricções ao comércio, incluindo custos monetários e custos associados ao tempo e à incerteza. Ao reduzir custos de comércio, ampliam-se as condições para a expansão dos fluxos comerciais e de investimento e para maior inserção em cadeias globais de valor, fortalecendo a integração econômica internacional. Ao mesmo tempo, os resultados tendem a variar entre países e setores, pois dependem de condições domésticas, como capacidade institucional, estrutura produtiva e políticas complementares. Esse referencial fornece a base analítica para examinar, nos capítulos seguintes, de que forma a Nova Rota da Seda mobiliza instrumentos de conectividade e financiamento e quais efeitos e riscos são discutidos na literatura para os países participantes.

3 A Nova Rota da Seda: mecanismos econômicos, financeiros e institucionais

Tendo o referencial teórico sobre infraestrutura, custos de comércio e integração econômica internacional como base de discussão, a análise recai sobre a iniciativa em si, buscando compreender como a China organiza instrumentos de conectividade, financiamento e coordenação institucional para ampliar sua presença econômica externa.

A discussão parte da definição, do escopo e da evolução da *Belt and Road Initiative*, destacando sua natureza ampla e heterogênea, composta por corredores terrestres e marítimos, projetos de infraestrutura, acordos bilaterais, instrumentos financeiros e iniciativas de cooperação. Em seguida, examinam-se os mecanismos econômicos da iniciativa, especialmente aqueles relacionados à ampliação da conectividade, à redução de fricções logísticas e ao fortalecimento do acesso a mercados. Por fim, o capítulo discute os mecanismos financeiros e institucionais que viabilizam a implementação dos projetos, com atenção aos principais atores envolvidos, aos instrumentos utilizados e às formas de articulação entre financiamento, execução, controle e risco.

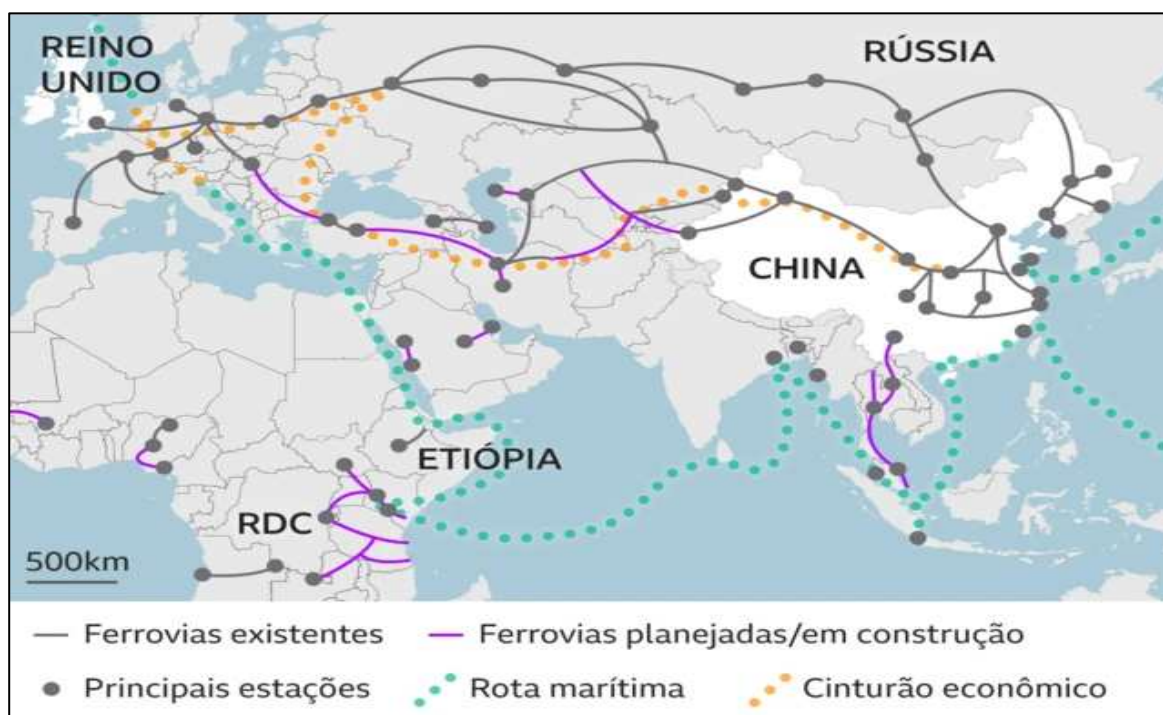
Dessa forma, busca-se mostrar que a Nova Rota da Seda não pode ser compreendida apenas como um conjunto de obras de infraestrutura, mas como uma arquitetura mais ampla de inserção internacional, na qual investimentos físicos, financiamento estatal, empresas chinesas e arranjos institucionais se combinam para produzir efeitos econômicos e estratégicos. Essa análise é fundamental para compreender, no capítulo seguinte, os potenciais efeitos, riscos e controvérsias associados à iniciativa nos países participantes.

3.1 Definição, escopo e evolução da iniciativa

A *Belt and Road Initiative* (BRI), também conhecida como Nova Rota da Seda, constitui uma estratégia chinesa de inserção internacional baseada na ampliação de conectividade econômica por meio de infraestrutura, logística e integração financeira. A formulação inicial da iniciativa remonta a 2013, quando o governo chinês apresentou, em momentos distintos, as propostas do *Silk Road Economic Belt* e da *21st Century Maritime Silk Road*, posteriormente reunidas sob a denominação “Belt and Road Initiative” (CHINA, 2015; WORLD BANK, 2019). Desde então, a BRI passou a designar um amplo conjunto de projetos, acordos e iniciativas

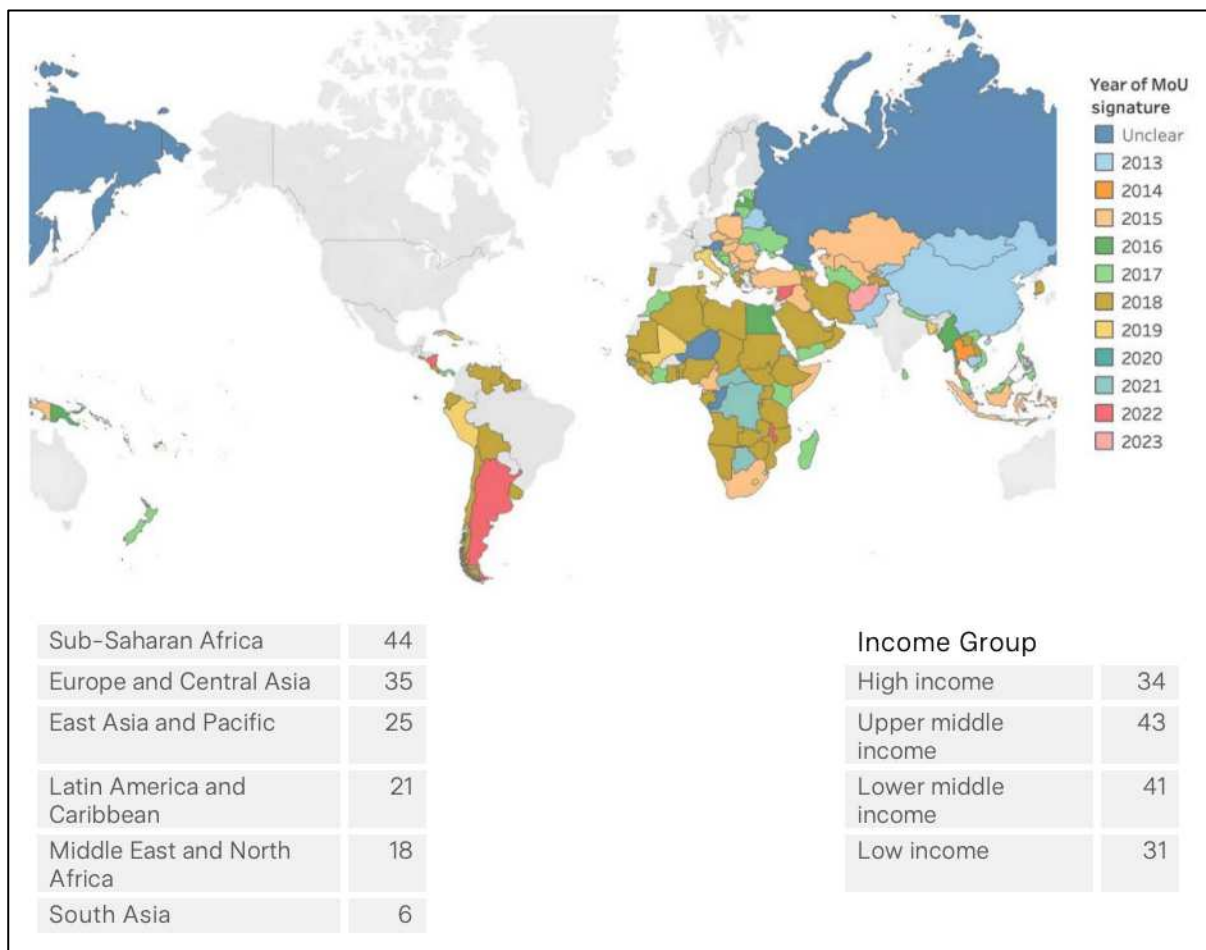
de cooperação voltados a conectar economias e rotas comerciais em diferentes regiões, com ênfase em corredores terrestres e marítimos e em investimentos associados à infraestrutura (CHINA, 2015).

Figura 3 – Os planos de expansão da Nova Rota da Seda



Fonte: MERICS (2018).

Do ponto de vista oficial, a BRI é apresentada como uma agenda de cooperação econômica internacional orientada à conectividade e à integração de mercados. O documento programático “Vision and Actions”, publicado em 2015 por órgãos centrais do governo chinês, organiza a iniciativa em dimensões de coordenação de políticas, conectividade de infraestrutura, facilitação de comércio, integração financeira e intercâmbios entre povos, além de enfatizar o objetivo de ampliar a conectividade entre continentes e promover cooperação mutuamente benéfica (CHINA, 2015). Essa caracterização é importante para o presente estudo porque explicita, desde a origem, a combinação entre instrumentos econômicos e institucionais, infraestrutura e financiamento, e uma narrativa de integração e desenvolvimento. A figura 4 apresenta todos os países que integraram a Nova Rota da Seda desde sua criação.

Figura 4 – Países membros da BRI por ano de ingresso

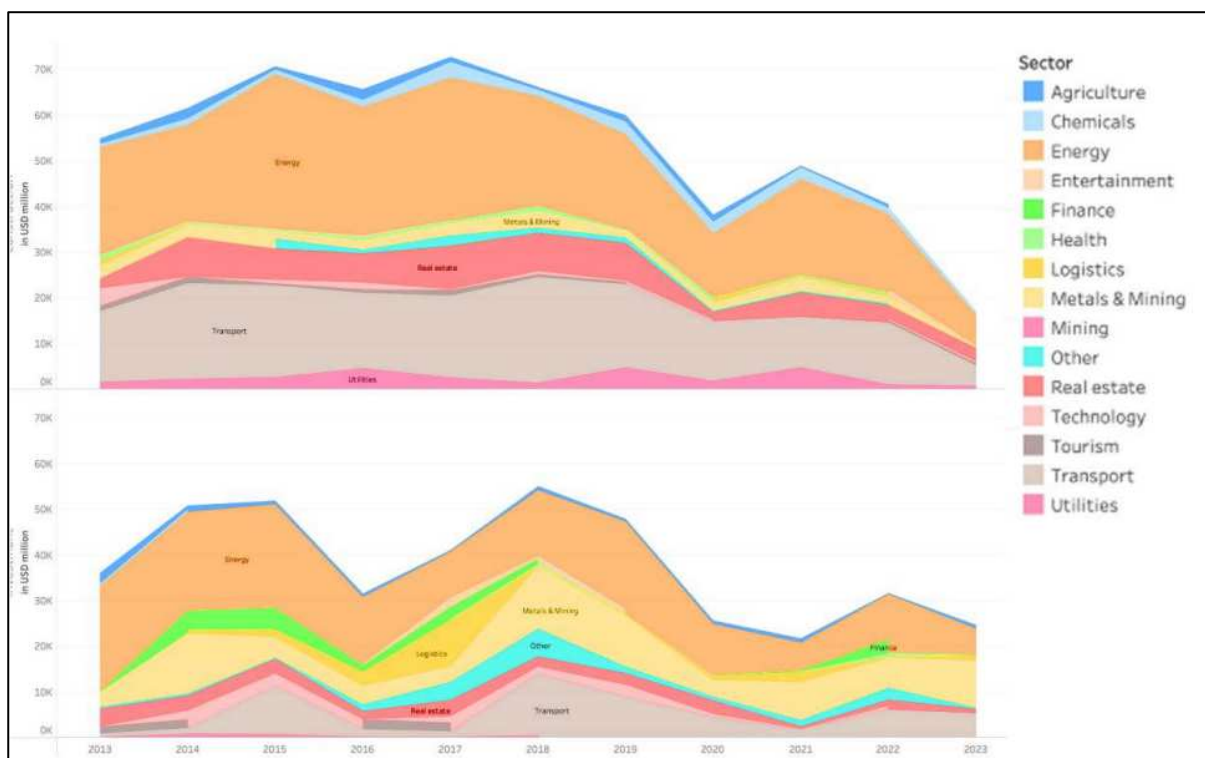
Fonte: Nedopil Wang (2023b).

Em termos de escopo, a BRI não corresponde a um único tratado internacional com regras uniformes e implementação centralizada. Na prática, ela funciona como um guarda-chuva sob o qual se agregam memorandos de entendimento, acordos bilaterais, projetos específicos e mecanismos de cooperação, com variação relevante entre países, setores e períodos. Avaliações institucionais destacam que a iniciativa se articula em torno de corredores e projetos de transporte e logística, com potenciais impactos sobre comércio e investimento, mas também com heterogeneidade substantiva de condições iniciais e de capacidades institucionais ao longo das rotas (WORLD BANK, 2019). Essa característica de “programa amplo” tem implicações metodológicas: para fins analíticos, a BRI precisa ser tratada como um conjunto de instrumentos e arranjos, e não como uma política única com efeitos uniformes.

A evolução da iniciativa pode ser apresentada, de forma sintética, em fases. Após o anúncio em 2013 e a consolidação programática em 2015, a BRI ganhou

densidade diplomática e operacional com a realização de fóruns internacionais, que funcionaram como marcos de coordenação, sinalização e atualização de prioridades. Discursos e comunicados associados aos fóruns indicam uma crescente ênfase em critérios como sustentabilidade, transparência, gestão de riscos e qualidade dos projetos, em contraste com a fase inicial, mais associada à expansão acelerada de portfólio e à ampliação de escopo (BRF, 2019). Em 2019, por exemplo, foram publicizados instrumentos e diretrizes voltados a financiamento e sustentabilidade da dívida, incluindo um arcabouço de sustentabilidade para países participantes e princípios orientadores de financiamento, sinalizando preocupação explícita com risco e estabilidade financeira do esforço de conectividade (CHINA, 2019). No Fórum de 2023, o discurso oficial voltou a enfatizar “cooperação de alta qualidade” e anunciou medidas e prioridades para uma nova etapa de implementação, reforçando a interpretação de que a iniciativa se adapta ao ambiente econômico e político internacional e às críticas acumuladas (CHINA, 2023). Para visualizar a evolução da BRI, a Figura 5 apresenta o engajamento chinês na iniciativa entre 2013 e o primeiro semestre de 2023, desagregando os valores por setor e distinguindo, separadamente, contratos de construção e investimentos.

Figura 5 – Engajamento da BRI por setor (2013–2023)



Fonte: Nedopil Wang (2023a).

A literatura institucional e aplicada também contribui para qualificar essa evolução. O Banco Mundial argumenta que corredores de transporte associados à BRI podem melhorar comércio e investimento, mas condiciona ganhos a reformas de transparência, melhoria do ambiente de políticas, sustentabilidade da dívida e mitigação de riscos ambientais, sociais e de corrupção (WORLD BANK, 2019). Mais recentemente, análises baseadas em bases de dados sugerem que houve recalibração do perfil de financiamento e maior atenção a gestão de risco, com esforços de mitigação de riscos e de redução da exposição a projetos e países mais problemáticos (PARKS et al., 2023).

Em síntese, a Nova Rota da Seda pode ser entendida como uma estratégia de conectividade e inserção internacional que combina infraestrutura, instrumentos financeiros e arranjos institucionais, evoluindo ao longo do tempo em resposta a condições econômicas e críticas relacionadas a risco e governança. Para o presente trabalho, essa caracterização delimita o objeto do capítulo e orienta a análise dos mecanismos econômicos, financeiros e institucionais mobilizados pela iniciativa.

3.2 Mecanismos econômicos: infraestrutura, conectividade e redução de fricções

A dimensão econômica da Nova Rota da Seda pode ser compreendida, em primeiro lugar, a partir de sua capacidade de atuar sobre custos de comércio por meio da ampliação da conectividade física e logística. Como discutido no capítulo anterior, a literatura de comércio internacional mostra que infraestrutura, eficiência logística e tempo de envio influenciam diretamente o custo efetivo das transações internacionais e, por consequência, o grau de integração econômica entre países (LIMÃO; VENABLES, 2001; ANDERSON; VAN WINCOOP, 2004; BALDWIN, 2016). Nesse sentido, a Belt and Road Initiative (BRI) pode ser interpretada como uma estratégia voltada à redução de fricções ao comércio e ao investimento, sobretudo por meio de projetos de transporte, energia, logística e conectividade regional. Mais do que ampliar fisicamente a circulação, esse tipo de conectividade importa economicamente porque altera preços relativos, reduz custos de arbitragem e modifica as condições sob as quais firmas e governos tomam decisões de localização, produção e acesso a mercados.

Nos documentos oficiais chineses, a conectividade de infraestrutura aparece como um dos pilares centrais da iniciativa. No documento *Vision and Actions*,

publicado em 2015, a BRI é descrita como uma agenda de articulação de redes terrestres e marítimas, com ênfase em corredores econômicos, integração de sistemas de transporte, melhoria da conectividade portuária e fortalecimento de vínculos comerciais entre diferentes regiões (CHINA, 2015). Essa formulação é relevante porque explicita uma lógica econômica relativamente clara: ao reduzir gargalos logísticos e melhorar a fluidez da circulação de mercadorias, a iniciativa busca ampliar o acesso a mercados e diminuir o custo relativo das trocas internacionais. Ao mesmo tempo, a ênfase em corredores e redes sugere que o objetivo não é apenas construir infraestrutura isolada, mas reorganizar fluxos econômicos em torno de rotas de maior densidade logística e comercial.

Em termos analíticos, esse mecanismo pode ser descrito como uma tentativa de reduzir custos de comércio do tipo “iceberg”, isto é, fricções que encarecem ou dissipam parte do valor das transações ao longo do trajeto entre exportador e importador. Projetos em portos, ferrovias, rodovias, terminais logísticos e corredores de transporte tendem, em tese, a reduzir tempo de envio, custos de frete, riscos operacionais e incertezas associadas ao transporte internacional. Com isso, ampliam o tamanho efetivo dos mercados acessíveis e melhoram condições de arbitragem entre regiões. Essa interpretação está em linha com o argumento de que conectividade altera não apenas o custo monetário do comércio, mas também a previsibilidade e a confiabilidade logística, fatores especialmente relevantes em contextos de produção fragmentada e cadeias transnacionais (HUMMELS; SCHAUR, 2013; BALDWIN, 2016). Em outras palavras, a infraestrutura afeta não apenas “quanto custa transportar”, mas também se determinadas transações e cadeias produtivas se tornam economicamente viáveis.

O primeiro canal econômico da BRI, portanto, é o canal de acesso a mercados. Ao melhorar rotas e reduzir fricções de transporte, a iniciativa tende a aumentar a acessibilidade relativa entre economias, o que pode elevar o comércio bilateral e tornar mais viável a especialização produtiva. Em termos de economia internacional, isso significa que a conectividade pode alterar custos relativos de acesso a fornecedores, consumidores e mercados de destino, influenciando decisões de exportação, importação e localização de atividades econômicas. O Banco Mundial destaca precisamente esse ponto ao argumentar que corredores de transporte associados à BRI podem reduzir tempos de envio e custos de comércio, com efeitos potenciais sobre fluxos comerciais, investimento e renda, embora tais efeitos

dependam de reformas e condições complementares (WORLD BANK, 2019). Essa relação pode ser ilustrada por estimativas de redução de custos de comércio em economias asiáticas diretamente ligadas aos corredores da iniciativa. A Tabela 1 mostra que os ganhos esperados variam entre os países, mas apontam, em geral, para a possibilidade de redução de fricções comerciais em economias conectadas à BRI. Mais importante do que o valor absoluto dessas estimativas é a sua implicação econômica: a conectividade altera a atratividade relativa de mercados e rotas, o que pode deslocar fluxos de comércio e investimento entre economias concorrentes.

Tabela 1 – Impacto da infraestrutura de transporte da BRI no custo de comércio

No.	Região	Redução do custo de comércio
1	Camboja	4.6
2	China	3.5
3	Indonésia	2.1
4	Laos	3.5
5	Malásia	5.0
6	Filipinas	2.0
7	Singapura	0.0
8	Tailândia	6.4
9	Vietnã	2.3
10	Resto do mundo	2.2

Fonte: Maliszewska e Van der Mensbrugghe (2019, p. 25).

Os valores apresentados na Tabela 1 indicam estimativas de redução percentual dos custos de comércio associadas a melhorias na infraestrutura de transporte vinculadas à BRI. Esses números não devem ser interpretados como efeitos uniformes ou garantidos da iniciativa, mas como estimativas condicionadas a hipóteses sobre implementação dos projetos, conectividade e integração logística. Sua relevância está em ilustrar a direção esperada do mecanismo econômico discutido nesta seção: ao reduzir custos de transporte e fricções logísticas, a infraestrutura pode alterar a atratividade relativa de mercados e rotas comerciais.

Um segundo canal importante é o canal de reorganização espacial da atividade econômica. A infraestrutura não afeta apenas a intensidade do comércio, mas também a geografia da produção. Quando corredores logísticos reduzem custos de acesso a certos mercados, alguns territórios tornam-se relativamente mais atrativos para investimento, armazenamento, montagem e processamento industrial. Isso significa que a BRI pode influenciar a localização de atividades produtivas ao criar

novas vantagens de conectividade para regiões antes periféricas ou ao reforçar a centralidade de determinados hubs. Em termos espaciais, isso implica que a infraestrutura tende a redistribuir centralidades econômicas, criando corredores vencedores, nós logísticos mais dinâmicos e áreas que se integram de forma mais intensa às redes de comércio e circulação.

Um exemplo ilustrativo desse processo é Khorgos, na fronteira entre China e Cazaquistão, frequentemente apresentado na literatura como um dos projetos emblemáticos da *Belt and Road Initiative*. O desenvolvimento da região como hub de trânsito e centro logístico no corredor China-Europa mostra como a conectividade pode alterar a atratividade econômica de áreas de fronteira e reforçar a centralidade de determinados pontos no espaço regional. Ao mesmo tempo, estudos sobre o caso cazaque indicam que os benefícios tendem a se concentrar mais fortemente em hubs urbanos e regiões próximas às passagens fronteiriças, o que reforça a ideia de que os efeitos espaciais da infraestrutura são heterogêneos e dependem de políticas complementares para sua difusão territorial (WORLD BANK, 2020b; LARUELLE, 2018). O caso é relevante porque mostra que a infraestrutura pode gerar integração, mas essa integração tende a ser nodal e seletiva, concentrada em pontos estratégicos da rede e não necessariamente distribuída de forma homogênea no território.

Um terceiro canal é o canal de integração produtiva e de cadeias globais de valor. Em um contexto em que grande parte do comércio internacional envolve bens intermediários e etapas produtivas distribuídas entre diferentes países, a conectividade promovida pela BRI pode ampliar a viabilidade de inserção em cadeias produtivas transnacionais. Reduções em tempo de envio, melhora em previsibilidade logística e maior articulação entre rotas terrestres, marítimas e portuárias tendem a favorecer a coordenação de fluxos produtivos e a circulação de insumos, componentes e produtos semiacabados. Assim, a iniciativa pode ser vista não apenas como estratégia de facilitação do comércio final, mas também como instrumento de densificação de vínculos produtivos e de integração em cadeias globais de valor (BALDWIN, 2016; TAGLIONI; WINKLER, 2016). Ainda assim, a simples melhora da conectividade não garante inserção em segmentos de maior valor agregado, já que a qualidade dessa inserção continua condicionada por capacidades produtivas, estrutura industrial e ambiente institucional doméstico.

Além disso, a dimensão marítima da BRI amplia o alcance desse mecanismo econômico. A chamada *Maritime Silk Road* reforça a importância de

portos, rotas marítimas e hubs logísticos na reorganização de fluxos comerciais, sobretudo em economias fortemente dependentes do transporte marítimo. Haralambides e Merk (2020) destacam que investimentos portuários e melhorias em conectividade marítima podem alterar rotas, reduzir custos logísticos e influenciar a posição relativa de portos e economias em redes de comércio internacional. Isso é particularmente relevante no caso da BRI, já que parte substantiva de sua lógica econômica está associada à criação ou ao fortalecimento de conexões entre infraestrutura terrestre e marítima, produzindo complementaridade entre corredores internos e acesso a mercados externos. Nesse contexto, o valor econômico do porto não decorre apenas da existência do ativo físico, mas de sua posição relativa em redes de navegação, transbordo e conexão com seu *hinterland*, entendido como a área de influência econômica servida pelo porto e por suas conexões terrestres, responsável por concentrar parte relevante dos fluxos de entrada e saída de mercadorias (HARALAMBIDES; MERK, 2020).

Um caso ilustrativo dessa dinâmica é o Porto de Pireu, na Grécia, frequentemente citado como um dos exemplos mais emblemáticos da dimensão marítima da BRI. Em 2016, a Grécia formalizou a venda de 67% do porto à empresa chinesa COSCO, em uma operação avaliada em aproximadamente EUR 1,5 bilhão, o que consolidou o ativo como um ponto estratégico da presença chinesa no Mediterrâneo. Nesse contexto, o caso de Pireu ajuda a mostrar como a *Maritime Silk Road* não se limita à expansão física de portos, mas envolve também a articulação entre operação portuária, redes de navegação e conexões terrestres com mercados do interior europeu, alterando a posição relativa do porto na rede de comércio internacional. A própria UNCTAD menciona Pireu como exemplo de porto concessionado à COSCO, que passou a integrar de forma mais estreita redes globais de transporte marítimo e logística (UNCTAD, 2016; UNCTAD, 2022). O caso é analiticamente importante porque evidencia que a BRI atua também por meio do reposicionamento de ativos logísticos dentro da hierarquia internacional de portos e rotas.

Outro aspecto analiticamente importante é que os mecanismos econômicos da BRI também operam por meio de efeitos de rede. Quanto maior a integração entre corredores, hubs e sistemas logísticos, maior tende a ser o valor econômico da própria rede de conectividade. Em outras palavras, um projeto isolado pode ter efeito limitado, mas a articulação entre portos, ferrovias, rodovias, centros

logísticos e sistemas de energia pode produzir ganhos mais amplos ao reduzir custos de coordenação e ampliar a funcionalidade do conjunto. Essa característica ajuda a explicar por que a BRI é frequentemente apresentada como uma iniciativa de “corredores” e não apenas como um portfólio disperso de obras: a lógica econômica depende da capacidade de transformar investimentos localizados em uma malha de conexões com efeitos acumulativos. Ao mesmo tempo, esses efeitos de rede tendem a reforçar vantagens de economias e hubs já relativamente centrais, o que pode intensificar assimetrias regionais em vez de reduzi-las.

Também é relevante notar que a redução de fricções ao comércio pode produzir efeitos sobre investimento estrangeiro e expectativas de integração de longo prazo. Quando a infraestrutura melhora e a conectividade se torna mais previsível, investidores podem perceber maior viabilidade econômica em localizar produção, armazenagem ou distribuição em países e regiões que passam a ter melhor acesso a fornecedores e mercados. Nesse sentido, a BRI pode atuar como sinalização de compromisso com conectividade e integração, contribuindo para alterar expectativas privadas sobre custos futuros de operação e circulação. Esse ponto é importante porque mostra que o mecanismo econômico da iniciativa não se limita ao impacto direto da obra física, mas inclui efeitos de coordenação e antecipação de oportunidades por parte de agentes privados. Em termos econômicos, a conectividade passa a funcionar também como redução de incerteza, favorecendo decisões de investimento que dependem de horizonte de planejamento mais longo.

Ao mesmo tempo, a literatura enfatiza que esse mecanismo econômico não deve ser tratado como automático. Melhorias em infraestrutura e conectividade podem reduzir custos de comércio, mas seus efeitos dependem da existência de demanda efetiva, da qualidade do ambiente regulatório, da capacidade institucional de execução e manutenção dos projetos e da articulação com políticas de facilitação de comércio, aduanas e governança. O Banco Mundial insiste nesse ponto ao condicionar ganhos potenciais da BRI à presença de reformas complementares, transparência, sustentabilidade fiscal e boa gestão de projetos (WORLD BANK, 2019). Em outras palavras, a infraestrutura amplia o conjunto de possibilidades econômicas disponíveis, mas não garante por si só que essas possibilidades serão convertidas em integração sustentada, aumento de comércio e ganhos de bem-estar.

Além disso, a heterogeneidade entre países é central para compreender a intensidade e a direção desses efeitos. Economias com maior capacidade produtiva,

melhor ambiente institucional e maior prontidão logística tendem a capturar mais facilmente os ganhos da conectividade. Já economias com fragilidades fiscais, baixa capacidade de coordenação estatal ou estrutura produtiva limitada podem encontrar maior dificuldade em transformar infraestrutura em aumento consistente de comércio e investimento. Isso significa que o mecanismo econômico da BRI deve ser entendido como condicional, e não universal. A conectividade cria oportunidades, mas a conversão dessas oportunidades em integração efetiva depende de características domésticas e da forma concreta como os projetos são selecionados, financiados e implementados. Nesse sentido, a heterogeneidade aparece simultaneamente no acesso a mercados, na reorganização espacial e na inserção produtiva, o que impede interpretações lineares sobre os resultados da iniciativa.

Em termos gerais, os mecanismos econômicos da Nova Rota da Seda podem ser compreendidos como um esforço de redução de fricções ao comércio e ao investimento por meio da expansão da conectividade física e logística. Ao mobilizar infraestrutura de transporte, corredores terrestres e marítimos e articulação entre redes logísticas, a iniciativa busca reconfigurar acessibilidade, centralidade logística e incentivos de localização econômica, criando condições para maior integração produtiva e comercial entre a China e os países participantes. Esse canal econômico constitui um dos núcleos centrais da BRI e ajuda a explicar por que a iniciativa é frequentemente apresentada como estratégia de conectividade. Ao mesmo tempo, seus efeitos concretos tendem a ser desiguais e condicionados por fatores domésticos, institucionais e financeiros, o que reforça a necessidade de analisá-los de forma não automática e territorialmente diferenciada.

3.3 Mecanismos financeiros e institucionais: financiamento, atores e arranjos

A dimensão financeira da Nova Rota da Seda pode ser compreendida a partir da forma como a China estruturou os instrumentos capazes de transformar uma agenda ampla de conectividade em projetos concretos de infraestrutura, energia, logística e transporte. Nesse sentido, a *Belt and Road Initiative* não depende apenas da existência de recursos disponíveis, mas de uma combinação entre financiamento, coordenação política e implementação operacional. O documento *Vision and Actions*, publicado em 2015, já indicava que a iniciativa se apoiaria não apenas em conectividade física, mas também em integração financeira e coordenação de

políticas, sugerindo que a BRI deveria ser entendida como uma estratégia de inserção internacional sustentada por mecanismos institucionais próprios (CHINA, 2015).

Do ponto de vista analítico, é possível distinguir ao menos três mecanismos principais de financiamento no âmbito da BRI, conforme apresentado no Quadro 1. O primeiro é o **crédito provido por bancos estatais chineses**, especialmente bancos de política e grandes bancos comerciais públicos, voltado a projetos de maior escala e longo prazo. O segundo é o **financiamento estruturado em nível de projeto**, normalmente por meio de sociedades de propósito específico (*special purpose vehicles*), com garantias, contas-reserva e receitas futuras vinculadas ao ativo financiado. O terceiro é o **investimento patrimonial ou por concessão**, no qual fundos ou empresas chinesas adquirem participação acionária, direitos de operação ou controle sobre ativos considerados estratégicos. Na prática, esses mecanismos frequentemente se combinam, mas a distinção é útil porque mostra que a BRI não opera por um único canal financeiro: ela articula instrumentos distintos, que distribuem risco, retorno e controle de formas também distintas.

Quadro 1 - Principais mecanismos financeiros da Belt and Road Initiative

Mecanismo	Principais atores	Instrumento predominante	Alocação de risco	Exemplo	Implicação analítica
Crédito estatal	China Development Bank, Exim Bank of China, bancos comerciais estatais	Empréstimos de longo prazo	Risco frequentemente deslocado para entes públicos ou para estatais	Jakarta-Bandung	Amplia escala dos projetos, mas pode gerar passivos contingentes
Financiamento estruturado de projeto	SPVs, joint ventures, múltiplos credores	Project finance, DSRA, garantias, receitas futuras	Risco distribuído entre vários agentes	Karot Hydropower	Permite engenharia financeira mais sofisticada
Investimento patrimonial / concessão	COSCO, Silk Road Fund, empresas estatais	Equity, aquisição acionária, concessão	Maior controle operacional direto sobre o ativo	Porto de Pireu	Combina conectividade com internacionalização empresarial

Fonte: elaboração própria, com base em China (2015), Malik et al. (2021), World Bank (2019), UNCTAD (2016) e Silk Road Fund (s.d.).

No primeiro mecanismo, o papel dos bancos estatais chineses é central. A literatura da AidData mostra que a expansão do financiamento externo chinês ocorreu com forte predominância de empréstimos e com crescente importância de operações dirigidas a empresas estatais, bancos estatais locais, *joint ventures* e SPVs, e não

apenas a governos centrais (MALIK et al., 2021). Esse ponto é relevante porque altera a forma como o risco aparece nas estatísticas fiscais: o passivo pode não surgir imediatamente como dívida soberana, mas ainda assim permanecer ligado ao setor público de maneira implícita, sobretudo quando o projeto é politicamente sensível ou quando o tomador possui apoio estatal. Em termos econômicos, isso significa que o financiamento da BRI frequentemente combina aparência comercial com vínculos públicos subjacentes, o que amplia a escala possível dos projetos, mas também torna mais complexa a avaliação de risco fiscal e de sustentabilidade.

Essa lógica aparece com clareza no caso da ferrovia de alta velocidade Jacarta-Bandung, na Indonésia. O projeto foi estruturado por meio da *joint venture* e SPV KCIC, controlada em 60% por empresas estatais indonésias e em 40% por um consórcio de empresas estatais chinesas. O financiamento principal veio do *China Development Bank*, em uma estrutura de 75:25 entre dívida e capital, com prazo de 40 anos, 10 anos de carência e, formalmente, sem garantia soberana (AIDDATA, s.d.a). Além disso, a operação utilizou uma *debt service reserve account* (DSRA), o que evidencia a lógica de *project finance*: o fluxo de caixa esperado do próprio projeto passa a funcionar como parte da estrutura de proteção ao credor. O aspecto analiticamente mais importante é que a ausência formal de garantia soberana não eliminou o vínculo com o setor público, já que, diante dos sobrecustos e atrasos, o projeto acabou exigindo renegociações e apoio estatal adicional. O caso mostra, portanto, como a BRI pode deslocar parte do risco para veículos de projeto sem necessariamente afastar o Estado do circuito de responsabilidade econômica.

Um segundo exemplo útil é o *Karot Hydropower Project*, no Paquistão, que evidencia outra configuração do financiamento estruturado. Segundo o *Private Power and Infrastructure Board* do Paquistão, o projeto foi montado com uma razão 80:20 entre dívida e capital, combinando financiamento de *China Development Bank*, *Export-Import Bank of China*, *Silk Road Fund*, IFC e outros participantes (PPIB, s.d.). Aqui, o ponto central não é apenas a participação de vários credores, mas o fato de que o projeto foi modelado como uma unidade financeira específica, com estrutura própria de capital, fluxo de receitas e alocação de riscos. Em termos analíticos, esse tipo de arranjo permite ampliar o volume de financiamento disponível e distribuir o risco entre múltiplos agentes, tornando viável um projeto que dificilmente seria absorvido integralmente por um único financiador. Ao mesmo tempo, ele evidencia que a BRI não se limita a empréstimos bilaterais simples: nos projetos mais relevantes,

a iniciativa recorre a soluções financeiras mais sofisticadas, com múltiplos participantes e mecanismos contratuais mais densos.

O terceiro mecanismo relevante é o investimento patrimonial e a aquisição de ativos estratégicos, sobretudo em setores logísticos e portuários. O Porto de Pireu, na Grécia, é um exemplo importante: em 2016, foi firmado acordo para a venda de 67% do porto à empresa chinesa COSCO, em uma operação avaliada em aproximadamente EUR 1,5 bilhão (UNCTAD, 2016). Analiticamente, esse tipo de mecanismo difere do crédito porque transfere não apenas recursos, mas também poder de gestão, influência operacional e posição estratégica em redes logísticas. Em vez de gerar uma obrigação de pagamento para o Estado anfitrião, ele insere diretamente a empresa chinesa como operadora e investidora do ativo, aproximando a BRI de uma lógica de internacionalização empresarial articulada à conectividade global. Esse tipo de arranjo é particularmente relevante em portos, terminais e corredores logísticos, nos quais o valor do ativo não decorre apenas da infraestrutura física, mas da possibilidade de integrá-lo a redes mais amplas de navegação, transbordo e distribuição.

Nesse contexto, o *Silk Road Fund* ocupa posição particular. Ao se apresentar como um fundo de investimento de médio e longo prazo, com foco em participação acionária e uso de instrumentos diversos de investimento e financiamento, ele amplia a gama de instrumentos disponíveis dentro da BRI (SILK ROAD FUND, s.d.). Isso é importante porque mostra que a iniciativa não depende exclusivamente de empréstimos bancários tradicionais. Ao operar com foco em *equity* e em instrumentos híbridos, o fundo pode reduzir a dependência de dívida pura, reforçar a estrutura de capital dos projetos e atrair coinvestidores. Em termos econômicos, essa flexibilidade amplia a capacidade de adaptação da BRI a projetos com perfis de risco e retorno distintos, além de sugerir uma tentativa de sofisticar o financiamento da iniciativa diante das críticas associadas à exposição excessiva a crédito. Em vez de atuar apenas como financiador, o fundo funciona como mecanismo de estabilização e de compartilhamento de risco, o que pode ser decisivo em projetos de maturação longa e retorno incerto.

No plano institucional, esses instrumentos financeiros se articulam a arranjos marcadamente bilaterais e à forte presença de empresas estatais chinesas na execução dos projetos. O Banco Mundial observa que empresas chinesas concentram a maior parte dos contratos financiados pela China no âmbito da BRI, com

estimativas sugerindo que mais de 60% dos projetos associados à iniciativa são alocados a companhias chinesas (WORLD BANK, 2019). Isso mostra que o financiamento não é um elemento isolado: ele tende a vir acompanhado de uma cadeia de implementação que envolve desenho, construção, fornecimento e, em alguns casos, operação do ativo por firmas chinesas. Dessa forma, crédito e investimento funcionam também como mecanismos de coordenação institucional, pois vinculam recursos financeiros à forma concreta de execução dos projetos. Ao mesmo tempo, a predominância de arranjos bilaterais reduz padronização e amplia o peso da capacidade institucional do país receptor, o que torna mais relevantes as assimetrias de barganha, de informação e de capacidade contratual entre as partes (GHOSSEIN; HOEKMAN; SHINGAL, 2018).

Mais recentemente, a literatura tem chamado atenção para uma mudança importante nessa configuração: a tentativa de reduzir risco e recalibrar a iniciativa. O relatório *Belt and Road Reboot* sustenta que Pequim passou a adotar uma postura mais cautelosa, com maior ênfase em sustentabilidade financeira, reestruturação de portfólio e mitigação de exposição a projetos problemáticos (PARKS et al., 2023). Esse movimento não significa abandono da BRI, mas sim ajuste de seus instrumentos financeiros e institucionais diante de dificuldades de implementação, aumento de inadimplência e críticas relacionadas à dívida e à governança. Isso sugere que a estrutura da BRI não é estática: ela evolui em resposta a restrições econômicas, pressões políticas e à necessidade de preservar a viabilidade da estratégia no longo prazo.

Assim, os mecanismos financeiros e institucionais da Nova Rota da Seda podem ser compreendidos como uma forma específica de organizar a expansão internacional da conectividade chinesa. A iniciativa combina empréstimos estatais, estruturas de *project finance*, SPVs, fundos de investimento, concessões, participação acionária e forte presença de empresas estatais, produzindo um arranjo em que financiamento, execução e controle aparecem fortemente articulados. O ponto central, portanto, não é apenas identificar quem financia, mas entender como os recursos são estruturados, quais riscos são redistribuídos e que tipo de vínculo econômico e institucional se forma entre a China e os países participantes. É justamente essa combinação entre crédito, implementação e controle que ajuda a explicar, ao mesmo tempo, a capacidade de mobilização da BRI e as controvérsias que surgem em torno de dívida, transparência, governança e assimetrias entre os parceiros.

4 Efeitos, Riscos e Governança Econômica Internacional

Após a análise dos mecanismos econômicos, financeiros e institucionais da Nova Rota da Seda, torna-se necessário examinar seus efeitos potenciais e os riscos associados à sua implementação nos países participantes. A literatura aponta que a BRI pode gerar ganhos econômicos ao ampliar a conectividade, reduzir custos de comércio, estimular fluxos de investimento e favorecer maior integração produtiva. Ao mesmo tempo, esses efeitos não são automáticos nem homogêneos, pois dependem das condições institucionais, fiscais, produtivas e regulatórias de cada economia participante.

A discussão sobre os efeitos da iniciativa também envolve riscos relevantes. Entre eles, destacam-se a sustentabilidade da dívida, a vulnerabilidade fiscal, a qualidade da seleção dos projetos, a transparência contratual, os impactos socioambientais e as assimetrias de barganha entre a China e os países receptores. Assim, a Nova Rota da Seda deve ser analisada não apenas como uma estratégia de conectividade e financiamento, mas também como um arranjo que pode produzir efeitos diferenciados sobre governança econômica, autonomia decisória e interdependência internacional.

A análise será organizada em quatro partes. Inicialmente, serão discutidos os efeitos potenciais da iniciativa sobre comércio e investimento, considerando os canais de redução de fricções e ampliação da conectividade. Em seguida, serão examinados os riscos associados à sustentabilidade da dívida e à vulnerabilidade fiscal dos países participantes. Na sequência, serão abordadas questões relativas à governança, à transparência e à seleção de projetos. Por fim, serão apresentadas as principais controvérsias da literatura, com destaque para o debate sobre a chamada *debt-trap diplomacy* e para interpretações alternativas sobre a natureza e os efeitos da BRI.

4.1 Efeitos sobre comércio e investimento

Após a análise dos mecanismos econômicos da Nova Rota da Seda, a questão central passa a ser avaliar em que medida esses mecanismos podem se converter em efeitos concretos sobre comércio e investimento. A literatura tende a reconhecer que a ampliação da conectividade pode reduzir custos de comércio, encurtar tempos de transporte e estimular fluxos econômicos, mas também enfatiza

que esses resultados são potenciais, heterogêneos e condicionados por fatores domésticos. Assim, a análise dos efeitos da BRI exige distinguir entre os canais econômicos discutidos anteriormente e os resultados efetivamente esperados ou estimados pela literatura.

No campo comercial, os estudos aplicados geralmente partem da hipótese de que corredores de transporte e melhorias logísticas reduzem fricções e, com isso, ampliam o comércio bilateral e regional. De Soyres *et al.* (2019) estimam que a melhoria da infraestrutura de transporte associada à BRI pode reduzir custos de comércio e tempos de envio, com impactos diferenciados entre países e regiões. O ponto mais relevante dessas estimativas não é apenas a existência de ganhos médios, mas sua distribuição desigual: economias localizadas próximas aos corredores ou com maior capacidade de integração logística tendem a capturar efeitos mais expressivos, enquanto países menos conectados ou com gargalos institucionais podem se beneficiar de forma limitada.

Maliszewska e van der Mensbrugghe (2019) também reforçam essa leitura ao simular impactos econômicos da BRI sobre comércio, renda e bem-estar. Os autores indicam que os ganhos comerciais dependem não apenas da implementação física dos projetos, mas também de reformas complementares que reduzam atrasos de fronteira, melhorem procedimentos aduaneiros e ampliem a eficiência dos serviços logísticos. Essa conclusão é importante porque desloca a análise de uma visão puramente infraestrutural para uma interpretação mais ampla: a infraestrutura pode criar a possibilidade de integração, mas a materialização dos ganhos depende de políticas que permitam às economias transformar conectividade em fluxos comerciais efetivos.

Esse ponto é especialmente relevante para países em desenvolvimento, nos quais a infraestrutura pode reduzir uma restrição real ao comércio, mas não necessariamente eliminar outros obstáculos à competitividade. Um corredor ferroviário ou portuário pode diminuir o tempo de transporte, mas, se o país apresentar baixa diversificação produtiva, burocracia elevada, baixa eficiência aduaneira ou insegurança regulatória, o efeito sobre exportações pode ser menor do que o esperado. Nesse sentido, a BRI pode ampliar oportunidades de comércio, mas não substitui políticas domésticas de desenvolvimento produtivo, facilitação comercial e fortalecimento institucional.

A literatura também aponta que os efeitos comerciais da BRI tendem a variar por setor. Bens sensíveis ao tempo, produtos de maior valor por peso, componentes intermediários e mercadorias integradas a cadeias produtivas podem responder de forma mais intensa à redução de atrasos e à maior previsibilidade logística. Por outro lado, bens de baixo valor agregado, produtos primários ou mercadorias pouco sensíveis ao prazo podem apresentar ganhos mais limitados, sobretudo quando o transporte marítimo convencional continua sendo a alternativa mais barata. Assim, os efeitos sobre comércio não dependem apenas da redução média de custos, mas da composição setorial das economias participantes e da natureza dos bens comercializados.

Outro aspecto importante é que a BRI pode alterar não apenas o volume de comércio, mas também sua direção geográfica. Ao modificar custos relativos de acesso a determinados mercados, novos corredores podem deslocar fluxos entre rotas concorrentes e reforçar a centralidade de alguns *hubs*. Haralambides e Merk (2020), ao analisarem os impactos da BRI sobre fluxos marítimos, destacam que investimentos portuários e mudanças na conectividade podem influenciar a posição relativa de portos e rotas no comércio internacional. Isso significa que os efeitos da iniciativa não se limitam a “mais comércio”, mas envolvem também uma possível reorganização da geografia comercial, com ganhos concentrados em determinados corredores, portos e regiões logísticas.

No caso do investimento, os efeitos podem ser divididos em duas dimensões. A primeira corresponde ao investimento direto nos próprios projetos de infraestrutura, transporte, energia e logística, frequentemente financiados ou executados por bancos, fundos e empresas chinesas. Essa dimensão é mais imediata e aparece na forma de obras, contratos, aquisição de ativos e expansão da capacidade instalada. A segunda dimensão envolve o investimento induzido, isto é, aquele que pode ocorrer como consequência da melhoria da conectividade. Quando um país reduz gargalos logísticos e passa a oferecer melhor acesso a mercados, ele pode se tornar mais atraente para atividades de armazenagem, distribuição, montagem, processamento industrial ou serviços associados ao comércio internacional.

Essa distinção é relevante porque nem todo investimento em infraestrutura gera, automaticamente, investimento produtivo adicional. Projetos podem aumentar o estoque de capital físico sem necessariamente produzir encadeamentos locais

significativos. Para que os investimentos associados à BRI tenham efeitos multiplicadores, é necessário que estejam conectados à estrutura produtiva doméstica, a mercados efetivos e a uma estratégia de aproveitamento local. Caso contrário, há risco de que a infraestrutura funcione principalmente como corredor de passagem ou como ativo isolado, com efeitos limitados sobre emprego, produtividade e diversificação econômica.

A literatura sobre cadeias globais de valor ajuda a qualificar esse ponto. A conectividade pode facilitar a integração produtiva, mas a qualidade dessa integração depende da capacidade das economias de participar de etapas mais dinâmicas das cadeias. Baldwin (2016) e Taglioni e Winkler (2016) argumentam que a participação em cadeias globais exige não apenas acesso físico a mercados, mas também capacidades produtivas, padrões de qualidade, serviços logísticos, coordenação regulatória e aprendizado tecnológico. Portanto, a BRI pode facilitar a entrada em redes produtivas, mas não garante, por si só, *upgrading* produtivo ou captura de maior valor agregado.

Outro efeito potencial da BRI sobre investimento está relacionado à sinalização. Grandes projetos de infraestrutura podem alterar expectativas de longo prazo ao indicar que determinadas rotas, regiões ou setores serão priorizados na integração econômica. Essa sinalização pode influenciar decisões privadas de localização e reduzir incertezas sobre custos futuros de circulação. Contudo, esse mecanismo também pode produzir concentração espacial, uma vez que investidores tendem a se localizar próximos aos corredores mais eficientes, *hubs* logísticos e centros urbanos já relativamente integrados. Assim, a BRI pode ampliar oportunidades de investimento, mas também reforçar desigualdades territoriais entre regiões conectadas e áreas periféricas.

A experiência de grandes projetos de infraestrutura sugere ainda que os efeitos sobre comércio e investimento dependem da qualidade da seleção dos projetos. Faber (2014), ao analisar o sistema nacional de rodovias da China, mostra que melhorias de conectividade podem produzir efeitos territoriais desiguais e nem sempre gerar industrialização homogênea. Embora esse estudo não trate diretamente da BRI, sua contribuição é útil para interpretar a iniciativa: infraestrutura pode alterar acesso a mercados, mas seus efeitos dependem da estrutura econômica local, da capacidade de resposta das firmas e da forma como os novos corredores se conectam ao restante da economia.

Por essa razão, o Banco Mundial (2019) enfatiza que os ganhos potenciais da BRI são maiores quando os projetos são acompanhados por reformas complementares. Entre elas estão a melhora da transparência, a eficiência aduaneira, a qualidade da governança dos projetos, a sustentabilidade fiscal e a redução de barreiras regulatórias. Sem esses elementos, a redução física de distâncias pode não se converter em redução econômica de custos. Em outras palavras, construir infraestrutura não é suficiente se os procedimentos de fronteira continuam lentos, se a governança contratual é frágil ou se o país receptor não possui capacidade produtiva para responder às novas oportunidades.

Também é necessário reconhecer os limites da evidência disponível. Parte importante da literatura sobre os efeitos da BRI utiliza simulações, modelos gravitacionais ou exercícios de equilíbrio geral, que estimam impactos potenciais a partir de hipóteses sobre implementação dos projetos e redução de tempos de transporte. Esses trabalhos são úteis para identificar canais e ordens de magnitude, mas não devem ser lidos como comprovação definitiva de efeitos observados em todos os países participantes. A própria heterogeneidade da BRI, formada por projetos distintos em países com capacidades muito diferentes, dificulta generalizações amplas sobre seus resultados.

Dessa forma, os efeitos da Nova Rota da Seda sobre comércio e investimento devem ser entendidos como condicionais. A iniciativa pode reduzir custos de comércio, ampliar conectividade, estimular investimentos e favorecer maior integração econômica, mas tais resultados dependem da qualidade dos projetos, das condições institucionais dos países participantes e da capacidade de transformar infraestrutura em atividade produtiva. A literatura, portanto, sugere uma interpretação intermediária: a BRI não deve ser vista nem como solução automática para o desenvolvimento, nem como fonte inevitável de dependência, mas como um arranjo de conectividade cujos efeitos variam conforme o contexto doméstico, a governança dos projetos e a forma concreta de inserção de cada economia nas redes regionais e globais.

4.2 Sustentabilidade da dívida e vulnerabilidade fiscal

A discussão sobre os efeitos da Nova Rota da Seda não pode se limitar aos potenciais ganhos de comércio e investimento. Como grande parte dos projetos de infraestrutura associados à iniciativa envolve financiamento externo, prazos longos

de maturação e retorno econômico incerto, a sustentabilidade da dívida tornou-se uma das principais preocupações da literatura. O problema central não é a existência de dívida em si, já que o endividamento pode financiar projetos produtivos e ampliar a capacidade de crescimento no longo prazo. A questão é se os fluxos futuros de receita, crescimento e arrecadação serão suficientes para compensar o serviço da dívida contratado. Assim, o risco fiscal da BRI decorre da possibilidade de que projetos de infraestrutura, embora economicamente promissores, não gerem retorno suficiente para sustentar suas obrigações financeiras.

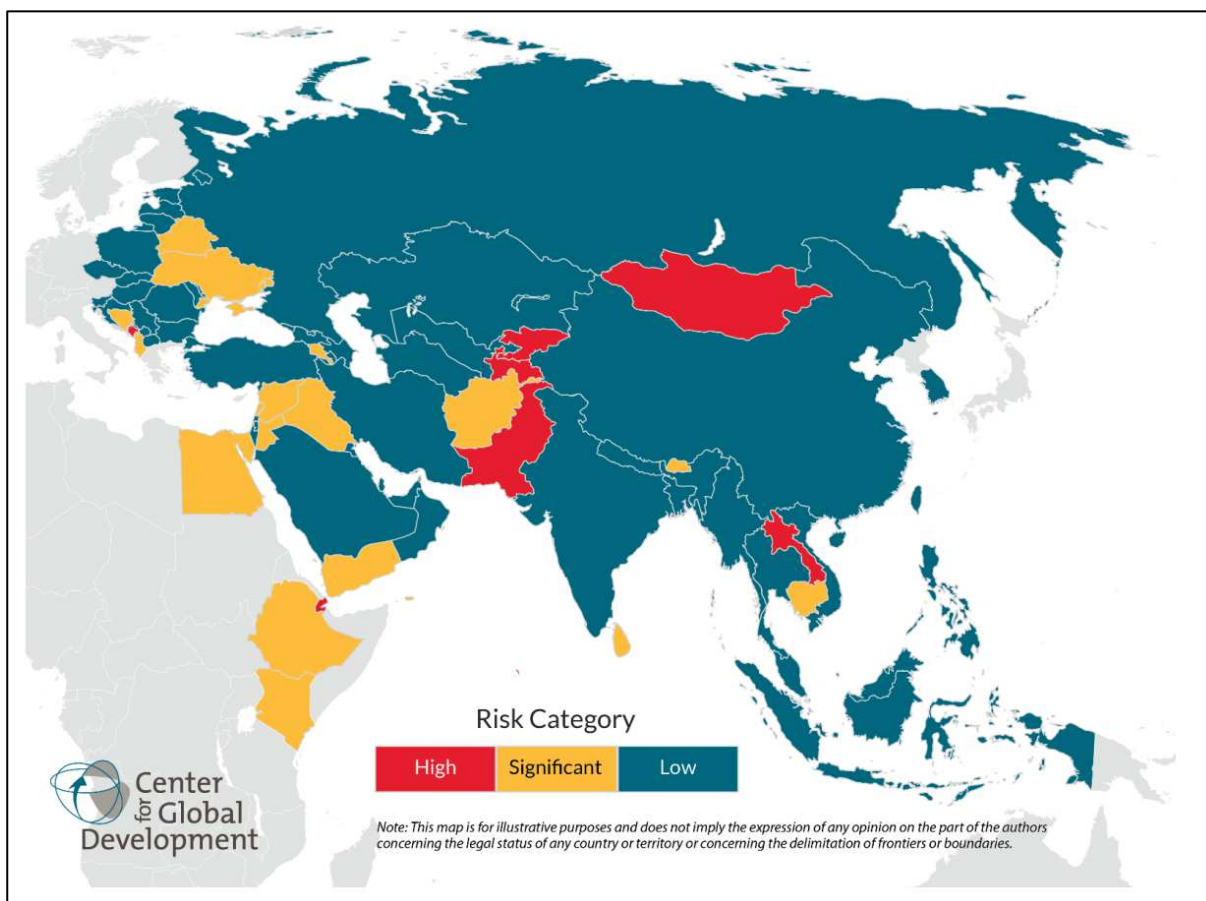
A literatura sobre a BRI identifica esse risco de maneira recorrente. Hurley, Morris e Portelance (2018), em estudo do Center for Global Development, argumentam que a iniciativa pode elevar o risco de sobre-endividamento em países já vulneráveis, especialmente quando os projetos são financiados por empréstimos soberanos ou quase soberanos. Os autores analisam 68 potenciais países tomadores de recursos no âmbito da BRI e identificam um grupo de oito economias particularmente expostas ao risco de endividamento associado à iniciativa. O ponto relevante desse estudo não é afirmar que todos os países participantes enfrentarão crise fiscal, mas mostrar que os riscos são concentrados em economias pequenas, de baixa renda ou já marcadas por fragilidade externa, nas quais grandes projetos podem representar parcela expressiva do PIB e da dívida pública.

A Figura 6 ilustra essa heterogeneidade ao apresentar a classificação de risco de endividamento de países envolvidos em projetos associados à BRI, considerando também projetos em planejamento. A classificação mostra que o risco fiscal não se distribui de maneira uniforme, concentrando-se em países com maior vulnerabilidade macroeconômica, menor capacidade fiscal ou maior exposição relativa a projetos de grande escala.

Essa preocupação também aparece em análises do Banco Mundial. O relatório *Belt and Road Economics* reconhece que os corredores de transporte associados à BRI podem gerar ganhos relevantes de comércio, investimento e renda, mas sustenta que esses ganhos dependem de reformas complementares, transparência, boa seleção de projetos e sustentabilidade da dívida. Em outras palavras, os benefícios potenciais da conectividade precisam ser avaliados em conjunto com os custos financeiros dos projetos. Quando o financiamento é contratado em moeda estrangeira, com garantias públicas ou em países com baixa

capacidade fiscal, os riscos se tornam mais elevados, sobretudo se a receita esperada do projeto não se materializar no ritmo necessário (WORLD BANK, 2019).

Figura 6 - Classificação de risco de endividamento em países com projetos associados à BRI



Fonte: Hurley, Morris e Portelance (2018), Center for Global Development.

Bandiera e Tsiropoulos (2019) reforçam essa leitura ao propor um arcabouço para avaliar riscos fiscais e sustentabilidade da dívida em países localizados em corredores da BRI. Os autores chamam atenção para a dificuldade de mensurar corretamente o impacto fiscal da iniciativa, uma vez que nem sempre há informação abrangente, padronizada e transparente sobre o volume dos investimentos, as condições dos empréstimos e as garantias associadas. Isso é especialmente relevante porque muitos projetos não aparecem imediatamente como dívida soberana direta, mas podem gerar passivos contingentes por meio de empresas estatais, garantias públicas, sociedades de propósito específico ou contratos com suporte governamental. Assim, a vulnerabilidade fiscal pode ser maior do que aquela capturada pelos indicadores tradicionais de dívida pública (BANDIERA; TSIROPOULOS, 2019).

A literatura da AidData acrescenta outro elemento a esse debate ao destacar a presença de “dívida oculta” em parte do financiamento chinês ao desenvolvimento. Malik *et al.* (2021) mostram que parcela relevante dos empréstimos chineses foi direcionada a entidades não soberanas, como empresas estatais, bancos públicos, *joint ventures* e veículos de propósito específico. Embora esses contratos possam não aparecer diretamente no balanço do governo central, eles frequentemente mantêm vínculos implícitos ou explícitos com o setor público. O problema fiscal surge quando dificuldades financeiras nesses projetos acabam exigindo apoio do Estado, renegociação ou assunção de responsabilidades. Dessa forma, a distinção formal entre dívida soberana e dívida não soberana pode subestimar o risco efetivo para o país receptor (MALIK *et al.*, 2021).

Um exemplo frequentemente citado é o caso de Montenegro e a rodovia Bar-Boljare. Em 2014, o país contratou financiamento do Export-Import Bank of China para construir o primeiro trecho da rodovia, em um projeto de grande escala para uma economia pequena. A base da AidData registra um empréstimo de aproximadamente US\$ 944 milhões, com prazo de 20 anos, carência de 6 anos e taxa fixa de 2% ao ano para a primeira fase do projeto. O caso é relevante porque Montenegro é uma economia pequena, de modo que um único projeto de infraestrutura de grande escala pode produzir pressão fiscal significativa quando os retornos econômicos esperados são incertos ou de maturação longa. Nesse sentido, mais do que evidenciar uma “armadilha” deliberada de endividamento, o caso mostra como projetos financiados externamente podem ampliar vulnerabilidades quando há combinação entre escala elevada, baixa margem fiscal e incerteza sobre a capacidade do ativo de gerar ganhos econômicos suficientes para sustentar o serviço da dívida (AIDDATA, s.d.c).

O Laos oferece outro exemplo importante, especialmente pela combinação entre infraestrutura estratégica, endividamento externo e fragilidade macroeconômica. A Ferrovia Laos-China, já mencionada anteriormente como caso de potencial redução de custos de transporte, também é relevante do ponto de vista fiscal. O Banco Mundial (2020a) destaca o potencial da ferrovia para transformar o Laos de uma economia *landlocked* em uma economia mais conectada regionalmente. No entanto, o mesmo tipo de projeto exige elevada capacidade de coordenação fiscal e institucional para que os ganhos logísticos se convertam em receitas e crescimento suficientes para compensar as obrigações financeiras. Assim, o Laos ilustra a ambiguidade central da BRI: um projeto pode ter elevado potencial de integração econômica e,

simultaneamente, aumentar a exposição fiscal do país receptor quando a dívida, a receita futura e a capacidade de gestão macroeconômica não caminham no mesmo ritmo (WORLD BANK, 2020a).

O caso de Hambantota, no Sri Lanka, também aparece com frequência no debate sobre dívida e BRI, embora precise ser tratado com cautela. O porto tornou-se símbolo das críticas à chamada “diplomacia da armadilha da dívida”, mas a literatura especializada contesta interpretações simplificadas. Brautigam (2020) argumenta que o caso não deve ser lido como evidência direta de uma estratégia chinesa deliberada de captura de ativos por meio de endividamento, pois a crise fiscal do Sri Lanka teve múltiplas causas, incluindo decisões domésticas, fragilidade macroeconômica e composição mais ampla da dívida externa. Estudos como o da Chatham House também sustentam que a narrativa de “armadilha” aplicada a Hambantota exagera a intencionalidade chinesa e subestima os fatores internos da política econômica do Sri Lanka. Ainda assim, o caso permanece relevante para esta seção porque mostra como projetos de infraestrutura financiados externamente podem se tornar politicamente sensíveis quando o retorno econômico é baixo e a situação fiscal do país se deteriora (BRAUTIGAM, 2020).

A comparação entre esses casos permite observar que a vulnerabilidade fiscal associada à BRI não assume uma única forma. O Quadro 2 sistematiza esses três exemplos frequentemente discutidos na literatura, destacando o tipo de projeto, o principal risco envolvido e a interpretação analítica de cada caso.

Esses casos sugerem que o risco fiscal da BRI não pode ser explicado por um único fator. Ele resulta da interação entre condições do empréstimo, escala do projeto, capacidade produtiva do país, governança, transparência contratual, moeda de denominação da dívida e expectativa de retorno econômico. Projetos financiados em moeda estrangeira podem gerar pressões adicionais quando há desvalorização cambial ou queda de receitas externas. Obras com baixa demanda efetiva podem produzir receitas insuficientes para cobrir custos de operação e serviço da dívida. Contratos pouco transparentes ou garantias implícitas podem dificultar a mensuração do passivo real. Por isso, a sustentabilidade fiscal da BRI depende tanto da qualidade do projeto quanto da capacidade do Estado receptor de avaliar riscos antes da contratação.

Quadro 2 - Casos selecionados de vulnerabilidade fiscal em projetos associados à BRI

Caso	País	Projeto	Tipo de risco	Evidência principal	Interpretação
Rodovia Bar-Boljare	Montenegro	Rodovia financiada pelo Exim Bank of China	Escala elevada e pressão fiscal	Empréstimo de aproximadamente US\$ 943,9 milhões, prazo de 20 anos, carência de 6 anos e taxa fixa de 2%	Projeto grande em relação à economia nacional pode ampliar vulnerabilidade fiscal
Ferrovia Laos-China	Laos	Ferrovia conectando Laos e China	Custo elevado e dependência de retorno futuro	Projeto estimado em cerca de US\$ 5,9 bilhões, com estrutura 40% equity e 60% dívida	Ganhos logísticos potenciais coexistem com exposição fiscal relevante
Porto de Hambantota	Sri Lanka	Porto e arrendamento de longo prazo	Baixo retorno, crise fiscal e controvérsia política	Caso tornou-se símbolo da narrativa de “debt-trap diplomacy”, embora a literatura conteste leitura simplificada	Exemplo de controvérsia sobre dívida, governança e interpretação geopolítica

Fonte: Elaboração própria, com base em AidData (s.d.c), World Bank (2020a), Brautigam (2020) e Jones e Hameiri (2020).

Outro ponto relevante é que os riscos de dívida não se distribuem de forma homogênea entre os países participantes. Economias maiores, mais diversificadas e com maior acesso a mercados internacionais de capitais tendem a absorver melhor projetos de infraestrutura de grande escala. Já países pequenos, com baixa arrecadação, dívida elevada ou dependência de poucos produtos exportados enfrentam maior vulnerabilidade. Essa heterogeneidade é central para evitar duas interpretações extremas: de um lado, a ideia de que a BRI necessariamente produz crise fiscal; de outro, a ideia de que o financiamento em infraestrutura é sempre benigno por gerar crescimento futuro. A literatura aponta uma posição intermediária: a BRI pode ser produtiva quando financia projetos bem selecionados e sustentáveis, mas pode agravar vulnerabilidades quando aumenta obrigações financeiras em economias com baixa capacidade de pagamento.

A própria resposta institucional chinesa indica reconhecimento desse problema. Em 2019, o Ministério das Finanças da China lançou um *Debt Sustainability Framework for Participating Countries of the Belt and Road Initiative*, inspirado no arcabouço de sustentabilidade da dívida do FMI e do Banco Mundial para países de baixa renda. O documento busca orientar instituições financeiras envolvidas em projetos da BRI a considerar riscos de dívida nas decisões de financiamento. No

entanto, o próprio caráter não obrigatório do instrumento limita sua força normativa, pois sua aplicação depende da adesão voluntária das instituições financeiras e dos governos envolvidos. Ainda assim, sua criação sinaliza que a sustentabilidade fiscal passou a ocupar posição mais importante na tentativa de recalibrar a iniciativa (CHINA, 2019; WORLD BANK, 2019).

Mais recentemente, a AidData também aponta uma mudança na postura chinesa, com maior preocupação em reduzir exposição a projetos problemáticos e administrar riscos financeiros acumulados. Parks *et al.* (2023) interpretam esse movimento como uma tentativa de “reboot” da BRI, isto é, de recalibrar a iniciativa após uma primeira fase marcada por expansão acelerada, problemas de implementação e aumento de riscos de crédito. Essa mudança não elimina as vulnerabilidades existentes, mas sugere que a China passou a operar em um contexto no qual precisa administrar não apenas sua capacidade de financiar novos projetos, mas também o estoque de dívidas, renegociações e riscos reputacionais acumulados ao longo da primeira década da iniciativa (PARKS *et al.*, 2023).

Dessa forma, a sustentabilidade da dívida deve ser analisada como uma dimensão central dos riscos da Nova Rota da Seda. A iniciativa pode financiar infraestrutura necessária e produzir ganhos econômicos, mas esses ganhos precisam ser comparados aos custos financeiros e fiscais assumidos pelos países participantes. Quando os projetos são bem selecionados, integrados à estrutura produtiva e acompanhados por governança adequada, o endividamento pode funcionar como instrumento de desenvolvimento. Quando são mal dimensionados, pouco transparentes ou incompatíveis com a capacidade de pagamento do país, podem ampliar vulnerabilidades fiscais, gerar passivos contingentes e limitar o espaço de política econômica. Portanto, o risco da BRI não está simplesmente no financiamento chinês, mas na relação entre dívida, retorno econômico, governança e capacidade institucional dos países receptores.

4.3 Governança, transparência e seleção de projetos

A discussão sobre os riscos da Nova Rota da Seda não se limita à sustentabilidade da dívida. Ainda que o financiamento seja uma dimensão central, a literatura também destaca que os resultados da BRI dependem da qualidade da governança dos projetos, da transparência dos contratos, dos processos de contratação pública e da capacidade dos países receptores de selecionar, negociar,

monitorar e executar investimentos de grande escala. Em outras palavras, o problema não está apenas no volume de recursos mobilizados, mas na forma como esses recursos são alocados e administrados ao longo do ciclo do projeto.

A governança dos projetos de infraestrutura é especialmente relevante porque grandes obras tendem a envolver custos elevados, prazos longos, riscos de sobrepreço, necessidade de coordenação interinstitucional e impactos econômicos, sociais e ambientais significativos. No caso da BRI, esses desafios são ampliados pela natureza transnacional da iniciativa, pela diversidade de países participantes e pela predominância de acordos bilaterais e arranjos contratuais específicos. Como a iniciativa não funciona como um tratado multilateral único com regras uniformes, a qualidade da implementação depende fortemente das instituições de cada país receptor e dos mecanismos negociados caso a caso.

O Banco Mundial (2019) enfatiza que os ganhos potenciais da BRI dependem de reformas complementares em áreas como transparência, compras públicas, gestão da dívida, salvaguardas ambientais e sociais e melhoria do ambiente regulatório. Essa observação é importante porque desloca a análise da infraestrutura como ativo físico para a infraestrutura como projeto governado institucionalmente. Uma ferrovia, porto ou rodovia pode produzir ganhos econômicos quando responde a gargalos reais, possui demanda justificável e é implementada de forma eficiente. Por outro lado, o mesmo tipo de obra pode gerar baixo retorno, sobrecustos ou vulnerabilidades fiscais quando é mal selecionado, pouco transparente ou desconectado de uma estratégia nacional de desenvolvimento.

No âmbito da contratação pública, Ghossein, Hoekman e Shingal (2018) argumentam que a transparência e a competição nos processos de aquisição são fatores essenciais para que projetos de infraestrutura gerem valor econômico. Os autores destacam que, em projetos associados à BRI, a forma de contratação pode influenciar diretamente custos, qualidade da obra, participação de fornecedores locais e percepção pública sobre a iniciativa. Esse ponto é relevante porque contratos de infraestrutura não definem apenas o preço da obra; eles também determinam quem executa, quais empresas participam, quais padrões serão aplicados e como riscos serão distribuídos entre contratante, financiadores e executores.

A predominância de empresas chinesas em parte significativa dos contratos associados à BRI reforça essa preocupação. Como discutido na seção 3.3, o financiamento chinês frequentemente se articula à execução por empresas

chinesas, especialmente em setores como construção, energia, logística e transporte. Essa articulação pode acelerar a implementação e reduzir custos de coordenação, mas também pode limitar a competição, reduzir a participação de empresas locais e dificultar a transferência de capacidades produtivas. Nesse sentido, a governança da contratação pública torna-se decisiva para avaliar se os projetos funcionam apenas como execução externa de infraestrutura ou se geram encadeamentos mais amplos na economia receptora.

A transparência contratual também ocupa lugar central nesse debate. Gelpern *et al.* (2021), ao analisarem contratos de empréstimo chineses, identificam a presença de cláusulas de confidencialidade e mecanismos contratuais que podem restringir a divulgação de termos financeiros. Esse tipo de prática dificulta a avaliação pública dos custos, garantias, condições de pagamento e riscos associados aos projetos. Do ponto de vista da governança econômica, a falta de transparência pode prejudicar o controle parlamentar, a fiscalização social, a avaliação de passivos contingentes e a comparação das condições oferecidas por diferentes credores.

Essa questão é particularmente importante em países com menor capacidade institucional. Quando os termos de financiamento, as garantias e os mecanismos de resolução de disputas são pouco claros, governos e sociedades têm maior dificuldade para avaliar se determinado projeto é fiscalmente sustentável e economicamente justificável. Além disso, a baixa transparência pode aumentar assimetrias de informação entre os atores envolvidos. Credores, construtoras e governos centrais podem deter informações mais completas do que parlamentos, órgãos de controle, governos locais e sociedade civil. Isso reduz a qualidade do debate público e pode favorecer decisões de investimento com baixa *accountability*.

A seleção de projetos é outro ponto sensível. Grandes projetos de infraestrutura possuem forte apelo político porque são visíveis, mobilizam recursos expressivos e podem ser apresentados como símbolos de modernização. No entanto, a literatura alerta que a atratividade política de uma obra nem sempre coincide com sua viabilidade econômica. Um projeto pode ser politicamente desejável e, ainda assim, apresentar baixa taxa de retorno, demanda superestimada, custos subestimados ou riscos ambientais e sociais elevados. Por isso, estudos sobre a BRI enfatizam a necessidade de análises rigorosas de custo-benefício, avaliação de demanda, estudos ambientais, planejamento territorial e compatibilidade com estratégias nacionais de desenvolvimento (WORLD BANK, 2019).

O caso do East Coast Rail Link (ECRL), na Malásia, é um exemplo útil de como governança e renegociação podem alterar substancialmente os termos de um projeto. Após revisão pelo governo malaio, o projeto foi renegociado em 2019, com redução expressiva do custo de construção das fases iniciais. O caso não deve ser interpretado apenas como conflito político, mas como evidência de que países receptores podem revisar, renegociar e ajustar projetos quando há preocupação com custo, viabilidade e impacto fiscal. Nesse sentido, a experiência malaia mostra que a governança doméstica importa: capacidade técnica, pressão política, alternância de governo e revisão contratual podem modificar a forma de implementação de projetos associados à BRI (AIDDATA, s.d.b).

Outro exemplo relevante é o porto de Kyaukpyu, em Myanmar. O projeto, concebido como parte de uma zona econômica especial e de um corredor estratégico ligado ao Oceano Índico, foi redimensionado após preocupações com endividamento e viabilidade econômica. Reportagens especializadas indicaram que o custo inicialmente discutido, de cerca de US\$ 7,3 bilhões, foi reduzido para aproximadamente US\$ 1,3 bilhão, em um esforço para tornar o projeto mais compatível com a capacidade financeira do país. O caso de Kyaukpyu evidencia que a seleção e o dimensionamento dos projetos são dimensões centrais da governança: mesmo quando uma obra possui relevância estratégica, seu tamanho e estrutura financeira precisam ser compatíveis com a demanda esperada e com a capacidade fiscal do país receptor (REUTERS, 2018).

Esses exemplos sugerem que a relação entre China e países receptores não deve ser entendida como unilateral ou completamente determinada pelo credor. Ainda que existam assimetrias de poder econômico, os países participantes mantêm algum grau de agência, especialmente quando possuem capacidade institucional para renegociar termos, reavaliar prioridades e impor critérios de viabilidade. A experiência da Malásia contrasta com situações em que a baixa capacidade técnica ou a fragilidade institucional tornam mais difícil revisar contratos, monitorar custos ou condicionar a implementação a resultados econômicos claros.

Os impactos socioambientais também fazem parte da governança dos projetos. Grandes obras de transporte, energia e logística podem gerar deslocamento de comunidades, alteração de ecossistemas, pressão sobre áreas sensíveis e conflitos com populações locais. Por esse motivo, o Banco Mundial (2019) aponta que os benefícios potenciais da BRI dependem também da adoção de salvaguardas

ambientais e sociais adequadas. A ausência de avaliação rigorosa nesses aspectos pode elevar custos não financeiros dos projetos, gerar oposição social e reduzir sua legitimidade no longo prazo.

A governança da BRI, portanto, deve ser analisada em múltiplas dimensões. No plano contratual, envolve transparência, divulgação de termos e capacidade de fiscalização. No plano econômico, envolve seleção de projetos, análise de custo-benefício e compatibilidade com demandas reais. No plano institucional, depende da capacidade dos países receptores de negociar, monitorar e revisar acordos. No plano social e ambiental, exige avaliação de impactos e mecanismos de mitigação. Essas dimensões são interdependentes: falhas de transparência podem esconder riscos fiscais; falhas de seleção podem gerar baixa rentabilidade; falhas socioambientais podem reduzir legitimidade; e falhas institucionais podem limitar a capacidade de correção ao longo do tempo.

Dessa forma, os riscos de governança associados à Nova Rota da Seda não decorrem apenas da presença chinesa ou do financiamento externo, mas da interação entre arranjos contratuais, capacidade institucional doméstica e qualidade dos processos decisórios. Projetos bem governados podem ampliar conectividade e gerar ganhos econômicos relevantes. Projetos mal selecionados ou pouco transparentes podem produzir sobrecustos, baixa utilização, contestação pública e aumento de vulnerabilidades fiscais. Assim, a governança aparece como uma condição mediadora entre a infraestrutura construída e os resultados econômicos, sociais e políticos efetivamente alcançados.

4.4 Controvérsias na literatura e interpretações correntes

A literatura sobre a Nova Rota da Seda é marcada por forte disputa interpretativa. Embora haja relativo consenso de que a iniciativa possui potencial para alterar padrões de comércio, investimento, financiamento e conectividade, não há consenso sobre sua natureza predominante. Para alguns autores, a BRI deve ser interpretada principalmente como uma estratégia geoeconômica de expansão da influência chinesa. Para outros, trata-se de uma plataforma ampla de financiamento e infraestrutura, cujos efeitos dependem sobretudo das condições institucionais dos países receptores. Há ainda uma terceira linha, mais crítica, que associa a iniciativa a riscos de endividamento, dependência e perda de autonomia decisória. Dessa forma, a controvérsia central não está apenas em saber se a BRI gera ganhos ou riscos, mas

em como interpretar a relação entre infraestrutura, financiamento, poder e desenvolvimento.

Uma das interpretações mais difundidas no debate público é a chamada *debt-trap diplomacy*, frequentemente traduzida como “diplomacia da armadilha da dívida”. Segundo essa leitura, a China financiaria projetos de infraestrutura em países vulneráveis, sabendo que alguns deles teriam baixa capacidade de pagamento, para posteriormente obter vantagens políticas, controle sobre ativos estratégicos ou influência geopolítica. Essa interpretação ganhou força especialmente a partir do caso do Porto de Hambantota, no Sri Lanka, cujo arrendamento de longo prazo a uma empresa chinesa passou a ser tratado como símbolo de suposta captura de ativos por endividamento. No entanto, essa tese é uma das mais controversas da literatura e exige tratamento cuidadoso.

A leitura crítica da *debt-trap diplomacy* encontra respaldo em autores que destacam os riscos de endividamento e de assimetria nas relações entre China e países receptores. Hurley, Morris e Portelance (2018), por exemplo, argumentam que a BRI pode elevar o risco de dificuldades de dívida em países já vulneráveis, sobretudo quando grandes projetos são financiados por empréstimos soberanos ou quase soberanos. A contribuição desses autores é importante porque mostra que os riscos fiscais não são hipotéticos: em países pequenos, de baixa renda ou com fragilidade externa, projetos de infraestrutura de grande escala podem pressionar indicadores de dívida, reduzir espaço fiscal e aumentar dependência de credores externos. Contudo, mesmo nesse tipo de análise, o argumento central está mais associado à vulnerabilidade fiscal do que à prova de uma estratégia deliberada de captura de ativos.

Por outro lado, uma parte relevante da literatura contesta a formulação mais forte da tese da armadilha da dívida. Brautigam (2020) argumenta que a ideia de *debt-trap diplomacy* se difundiu rapidamente no debate político e midiático, mas muitas vezes sem base empírica suficiente. A autora sustenta que casos frequentemente citados como evidência da tese, incluindo Hambantota, precisam ser analisados com atenção às decisões domésticas, à composição total da dívida dos países e às condições específicas de cada projeto. Nessa leitura, problemas de endividamento podem ocorrer, mas não decorrem necessariamente de uma estratégia chinesa intencional de induzir inadimplência para capturar ativos.

O caso de Hambantota ilustra bem essa controvérsia. Na interpretação mais crítica, o arrendamento do porto reforçaria a ideia de que a China utiliza financiamento para obter controle sobre infraestrutura estratégica. Entretanto, Jones e Hameiri (2020) argumentam que essa leitura simplifica excessivamente o caso do Sri Lanka. Segundo esses autores, o projeto de Hambantota foi impulsionado também por prioridades políticas domésticas, e a crise fiscal do país envolvia fatores mais amplos do que a dívida com a China. A análise de Brautigam (2020) segue direção semelhante ao apontar que o Sri Lanka já enfrentava dificuldades fiscais associadas a múltiplas fontes de dívida e que o arrendamento do porto não pode ser reduzido a uma estratégia chinesa previamente planejada de tomada de ativos. Assim, Hambantota é relevante não porque comprove definitivamente uma armadilha da dívida, mas porque evidencia como projetos mal selecionados, dívida externa, política doméstica e disputa geopolítica podem se combinar em narrativas concorrentes.

Essa distinção é fundamental para o presente trabalho. Reconhecer que a tese da armadilha da dívida é contestada não significa negar os riscos fiscais e políticos da BRI. Significa apenas separar dois argumentos diferentes. O primeiro afirma que projetos financiados pela China podem aumentar vulnerabilidades de dívida em países com baixa capacidade fiscal. Esse argumento é amplamente reconhecido na literatura. O segundo afirma que a China desenha deliberadamente esses empréstimos para produzir inadimplência e capturar ativos. Esse segundo argumento é muito mais controverso e encontra resistência em estudos empíricos que enfatizam fatores domésticos, negociação bilateral e heterogeneidade dos casos (BRAUTIGAM, 2020; JONES; HAMEIRI, 2020).

Uma interpretação alternativa é tratar a BRI como instrumento de geoeconomia. Nesse enfoque, a iniciativa não precisa ser entendida como armadilha deliberada de dívida para ainda assim produzir efeitos estratégicos relevantes. Blackwill e Harris (2016) definem geoeconomia como o uso de instrumentos econômicos para produzir objetivos geopolíticos. A partir dessa perspectiva, infraestrutura, crédito, comércio, investimento e controle operacional de ativos podem funcionar como meios de influência internacional. Assim, mesmo quando os projetos são economicamente justificáveis, eles podem ampliar a presença chinesa em setores estratégicos, criar vínculos de dependência financeira e fortalecer a posição de empresas e bancos chineses em regiões importantes.

Essa leitura geoeconômica é útil porque permite ir além da dicotomia entre “cooperação para o desenvolvimento” e “armadilha da dívida”. A BRI pode, simultaneamente, financiar infraestrutura necessária e ampliar a influência internacional chinesa. A aquisição de participação em portos, a atuação de bancos estatais, a presença de empresas chinesas em contratos de engenharia e a vinculação entre financiamento e execução criam formas de interdependência assimétrica. Nesse sentido, o problema não está apenas no risco de inadimplência, mas na possibilidade de que a infraestrutura financiada passe a integrar redes econômicas nas quais a China ocupa posição mais central como financiadora, construtora, operadora ou parceira estratégica.

A literatura sobre interdependência também contribui para essa discussão. Keohane e Nye (2012) mostram que relações econômicas interdependentes podem gerar benefícios mútuos, mas também assimetrias de sensibilidade e vulnerabilidade. Farrell e Newman (2019), ao desenvolverem a ideia de *weaponized interdependence*, argumentam que redes econômicas globais podem gerar poder para atores posicionados em pontos centrais dessas redes. Aplicada à BRI, essa perspectiva sugere que corredores, portos, sistemas logísticos e mecanismos financeiros não são apenas instrumentos neutros de integração: eles também podem alterar posições relativas de poder dentro da economia internacional. A China, ao financiar e participar da construção de redes de conectividade, pode aumentar sua centralidade em fluxos comerciais, financeiros e logísticos.

Contudo, essa interpretação geoeconômica também deve ser qualificada. A existência de objetivos estratégicos chineses não implica controle absoluto sobre os resultados. A BRI é implementada em contextos nacionais distintos, com governos, coalizões políticas, burocracias, empresas e interesses locais que influenciam a forma concreta dos projetos. A experiência do East Coast Rail Link, na Malásia, e o redimensionamento do porto de Kyaukpyu, em Myanmar, indicam que países receptores podem renegociar, reduzir escopo ou reavaliar projetos quando há preocupação com custo, dívida ou viabilidade econômica. Esses casos reforçam a ideia de que a relação entre China e países participantes envolve assimetrias, mas também agência doméstica.

Dessa forma, outra corrente da literatura enfatiza a agência dos países receptores. Em vez de interpretar os países participantes como atores passivos diante da estratégia chinesa, essa leitura destaca que governos locais buscam

financiamento, infraestrutura, prestígio político e oportunidades econômicas. Em muitos casos, a demanda por projetos da BRI decorre de déficits reais de infraestrutura e da dificuldade de obter financiamento em condições compatíveis com projetos de longo prazo. A China oferece capital, empresas e capacidade de execução; os países receptores, por sua vez, negociam esses recursos de acordo com suas prioridades domésticas. O resultado final depende, portanto, da interação entre estratégia chinesa e política doméstica dos países participantes.

Essa interpretação é particularmente relevante para evitar análises excessivamente deterministas. Projetos mal selecionados ou pouco transparentes podem decorrer tanto da pressão de credores quanto de incentivos políticos internos, como desejo de inaugurar grandes obras, favorecer coalizões locais ou reforçar legitimidade governamental. Da mesma forma, renegociações podem ocorrer quando governos enfrentam mudança política, pressão social ou revisão técnica dos custos. Assim, a literatura mais recente tende a deslocar o foco de uma explicação unilateral, centrada apenas na China, para uma explicação relacional, que considera o papel dos governos receptores, das instituições domésticas e das disputas políticas internas.

A AidData também contribui para uma leitura mais complexa da BRI ao mostrar que a iniciativa passou por mudanças ao longo do tempo. Parks *et al.* (2023) argumentam que Pequim tem buscado recalibrar sua atuação internacional, com maior atenção à redução de riscos, à sustentabilidade dos projetos e à administração de problemas herdados da fase inicial da iniciativa. Essa leitura sugere que a BRI não é uma estratégia fixa e imutável, mas um programa em adaptação. A expansão acelerada da primeira década gerou ganhos de presença internacional, mas também problemas de crédito, renegociações, atrasos e críticas reputacionais. A resposta chinesa, segundo essa literatura, tem sido ajustar instrumentos, reduzir exposição e buscar projetos mais sustentáveis.

A controvérsia sobre a BRI também envolve o modo como se avaliam seus benefícios. Relatórios do Banco Mundial (2019) reconhecem que a iniciativa pode gerar ganhos de comércio, investimento e renda, mas condicionam esses ganhos a reformas complementares, transparência, sustentabilidade fiscal e qualidade da governança. Essa leitura institucional evita tanto a interpretação otimista, segundo a qual infraestrutura geraria desenvolvimento automaticamente, quanto a interpretação puramente crítica, segundo a qual a BRI seria apenas mecanismo de dependência. O

ponto central é que os efeitos da iniciativa são mediados por instituições, escolhas de projetos, capacidade estatal e integração produtiva.

Nesse sentido, a literatura pode ser organizada em quatro interpretações correntes. A primeira é a interpretação da armadilha da dívida, que enfatiza riscos de endividamento e perda de autonomia. A segunda é a interpretação revisionista ou crítica da tese da armadilha, que reconhece riscos, mas contesta a ideia de estratégia deliberada de captura de ativos. A terceira é a interpretação geoeconômica, que compreende a BRI como instrumento de poder e influência internacional, mesmo sem pressupor uma armadilha deliberada. A quarta é a interpretação institucional e desenvolvimentista, que analisa a iniciativa como oferta de infraestrutura e financiamento cujo resultado depende da governança, da seleção de projetos e das condições domésticas dos países participantes.

Essas interpretações não são mutuamente excludentes. Em muitos casos, a BRI pode combinar elementos de várias delas. Um projeto pode responder a uma necessidade real de infraestrutura, mas também aumentar a influência chinesa. Pode gerar ganhos logísticos, mas também criar vulnerabilidades fiscais. Pode ser renegociado por um governo receptor, mas ainda preservar assimetrias de poder entre as partes. Essa ambiguidade é uma das razões pelas quais a literatura sobre a BRI permanece tão disputada. A iniciativa opera na fronteira entre desenvolvimento, financiamento, comércio e estratégia internacional, o que torna inadequadas interpretações excessivamente simples.

A principal conclusão dessa controvérsia é que a Nova Rota da Seda deve ser analisada de forma relacional e condicionada. A pergunta relevante não é apenas se a BRI é boa ou ruim para os países participantes, mas sob quais condições ela produz ganhos, riscos ou dependências. Países com maior capacidade institucional, melhor avaliação de projetos, transparência contratual e estratégia produtiva tendem a ter mais condições de aproveitar os recursos da iniciativa. Países com fragilidade fiscal, baixa capacidade de negociação, instituições frágeis e projetos mal selecionados tendem a enfrentar riscos mais elevados. Assim, a literatura aponta para uma interpretação intermediária: a BRI é, ao mesmo tempo, uma oportunidade de conectividade e um instrumento de projeção chinesa, cujos efeitos dependem da interação entre poder, governança e capacidade doméstica.

5 Considerações Finais

Este trabalho analisou a Nova Rota da Seda como uma estratégia chinesa de inserção internacional que combina infraestrutura, conectividade, financiamento externo e mecanismos institucionais de cooperação. A partir de uma abordagem teórica e bibliográfica, buscou-se compreender de que forma a iniciativa atua sobre custos de comércio, fluxos de investimento, integração econômica e relações de interdependência entre a China e os países participantes. Ao longo do trabalho, procurou-se evitar interpretações simplificadoras, tratando a BRI como uma iniciativa complexa, marcada simultaneamente por oportunidades econômicas, riscos fiscais, desafios institucionais e implicações geoeconômicas.

O primeiro objetivo do trabalho foi apresentar os fundamentos teóricos que relacionam infraestrutura, redução de custos de comércio e integração econômica internacional. A revisão da literatura mostrou que os fluxos comerciais não dependem apenas de tarifas, produtividade ou vantagens comparativas, mas também de um conjunto amplo de fricções logísticas, institucionais e regulatórias. Custos de transporte, tempo de envio, previsibilidade, eficiência de fronteira e qualidade da infraestrutura afetam diretamente o custo efetivo de transacionar internacionalmente. Nesse sentido, a infraestrutura não deve ser entendida apenas como suporte físico ao comércio, mas como elemento capaz de alterar a acessibilidade entre mercados, a competitividade de firmas e a possibilidade de inserção em cadeias globais de valor.

A discussão teórica também permitiu compreender por que iniciativas internacionais centradas em conectividade, como a Nova Rota da Seda, são frequentemente apresentadas como instrumentos de integração econômica. Ao reduzir fricções de transporte e melhorar a articulação entre rotas, portos, ferrovias e corredores logísticos, tais iniciativas podem ampliar o tamanho efetivo dos mercados acessíveis e favorecer maior circulação de bens, insumos, serviços e investimentos. No entanto, a literatura também indica que esses efeitos não são automáticos. A redução de custos de comércio depende não apenas da construção de infraestrutura, mas também da existência de instituições, políticas complementares e capacidade produtiva capazes de transformar conectividade física em integração econômica efetiva.

O segundo objetivo foi analisar os principais mecanismos econômicos, financeiros e institucionais da Nova Rota da Seda como estratégia chinesa de

inserção internacional. A análise mostrou que a BRI não corresponde a um único tratado ou programa homogêneo, mas a um amplo arranjo de projetos, corredores, memorandos, financiamentos e instrumentos de cooperação. Sua lógica econômica está associada à ampliação da conectividade e à redução de fricções ao comércio e ao investimento. Ao mesmo tempo, sua lógica financeira e institucional envolve bancos estatais chineses, fundos de investimento, empresas estatais, acordos bilaterais, sociedades de propósito específico e mecanismos de financiamento estruturado.

Essa arquitetura revela que a Nova Rota da Seda não deve ser compreendida apenas como um conjunto de obras de infraestrutura. Trata-se de uma estratégia mais ampla, na qual financiamento, execução e controle operacional aparecem frequentemente articulados. A presença de bancos e empresas chinesas permite mobilizar recursos e capacidade técnica em larga escala, mas também cria vínculos econômicos e institucionais duradouros entre a China e os países participantes. Assim, a BRI atua simultaneamente como mecanismo de conectividade, plataforma de internacionalização de empresas chinesas e instrumento de ampliação da presença econômica da China em regiões estratégicas.

O terceiro objetivo foi discutir os efeitos potenciais e os riscos da iniciativa para os países participantes, bem como suas implicações para a governança econômica internacional. A literatura analisada indica que a BRI pode gerar ganhos em comércio, investimento e conectividade, especialmente quando os projetos respondem a gargalos reais de infraestrutura e são acompanhados por reformas complementares. No entanto, esses efeitos são heterogêneos e condicionados. Países com maior capacidade institucional, melhor ambiente regulatório, maior eficiência logística e estrutura produtiva mais diversificada tendem a capturar melhor os ganhos potenciais da iniciativa. Por outro lado, economias com fragilidade fiscal, baixa capacidade de negociação e instituições menos robustas podem enfrentar resultados limitados ou riscos mais elevados.

Entre os principais riscos discutidos, destaca-se a sustentabilidade da dívida. Projetos de infraestrutura de grande escala podem ampliar a capacidade produtiva e logística dos países receptores, mas também podem gerar vulnerabilidades fiscais quando são mal dimensionados, pouco transparentes ou incompatíveis com a capacidade de pagamento da economia. Casos como Montenegro, Laos e Sri Lanka mostram que a relação entre infraestrutura,

financiamento e dívida precisa ser analisada com cautela. O risco não está simplesmente na origem chinesa do financiamento, mas na interação entre escala do projeto, condições contratuais, retorno econômico esperado, governança doméstica e capacidade fiscal do país receptor.

Além da dimensão fiscal, a governança dos projetos aparece como elemento decisivo. A literatura mostra que transparência contratual, qualidade das compras públicas, seleção adequada dos projetos, avaliação socioambiental e capacidade de renegociação são fatores centrais para definir os resultados da BRI. Projetos bem selecionados e bem governados podem ampliar conectividade e gerar benefícios econômicos relevantes. Projetos mal planejados, pouco transparentes ou desconectados da demanda efetiva podem resultar em sobrecustos, baixa utilização, passivos contingentes e perda de legitimidade social. Dessa forma, a governança funciona como uma condição mediadora entre a infraestrutura construída e os efeitos econômicos efetivamente alcançados.

A análise das controvérsias na literatura também mostrou que a Nova Rota da Seda não deve ser interpretada de forma unidimensional. A tese da chamada “armadilha da dívida” ganhou força no debate público, especialmente a partir do caso de Hambantota, no Sri Lanka, mas a literatura especializada recomenda cautela diante de interpretações excessivamente deterministas. Embora existam riscos reais de endividamento, dependência e assimetria, não há consenso de que a China opere de forma sistemática por meio de uma estratégia deliberada de captura de ativos. Ao mesmo tempo, rejeitar a tese mais forte da armadilha da dívida não significa negar a dimensão geoeconômica da iniciativa.

A conclusão central deste trabalho é que a Nova Rota da Seda deve ser compreendida como uma iniciativa geoeconômica complexa. Ela combina oportunidades reais de conectividade, comércio e investimento com riscos de endividamento, problemas de governança, assimetrias de poder e ampliação da influência chinesa. A BRI não é apenas um projeto de cooperação econômica, mas também não pode ser reduzida a uma estratégia puramente predatória. Seus efeitos dependem das condições específicas de cada país, da qualidade dos projetos, da capacidade institucional dos governos receptores e da forma como os investimentos se articulam às estratégias nacionais de desenvolvimento.

Dessa forma, a principal implicação para os países participantes é a necessidade de avaliar a BRI de maneira seletiva e estratégica. A participação na

iniciativa pode ser benéfica quando os projetos respondem a gargalos reais, possuem viabilidade econômica, são transparentes, fiscalmente sustentáveis e integrados a políticas produtivas e logísticas mais amplas. Contudo, pode produzir resultados negativos quando os projetos são escolhidos por critérios políticos, contratados sem transparência ou financiados em condições incompatíveis com a capacidade de pagamento. Portanto, a capacidade de negociação, planejamento e governança dos países receptores é fundamental para transformar a conectividade oferecida pela BRI em ganhos efetivos de desenvolvimento.

Por se tratar de uma pesquisa de natureza teórica e bibliográfica, este trabalho não buscou mensurar empiricamente os efeitos da Nova Rota da Seda sobre países específicos. A análise concentrou-se na literatura existente e na interpretação dos principais mecanismos, efeitos e riscos discutidos por estudos acadêmicos e institucionais. Essa opção permitiu construir uma visão ampla da iniciativa, mas também representa uma limitação. Estudos futuros poderiam aprofundar a análise por meio de estudos de caso comparativos, avaliação quantitativa dos impactos sobre comércio e investimento, ou investigação específica dos efeitos da BRI em regiões como Sudeste Asiático, Ásia Central, África ou América Latina.

Em síntese, a Nova Rota da Seda expressa uma transformação importante na economia política internacional contemporânea. Ao articular infraestrutura, financiamento e influência, a China amplia sua presença em redes comerciais, logísticas e financeiras globais. Para os países participantes, a iniciativa representa tanto uma oportunidade de integração quanto um desafio de governança. Seus resultados dependerão menos da conectividade em si e mais da capacidade de transformar projetos de infraestrutura em desenvolvimento produtivo, sustentável e institucionalmente equilibrado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AIDDATA. CDB provides \$2.3805 billion loan tranche for the Jakarta-Bandung High-Speed Rail Project. Williamsburg, VA: AidData, s.d.a. Disponível em: <https://china.aiddata.org/projects/61320/>. Acesso em: 6 maio 2026.

AIDDATA. China Eximbank pledges MYR 37.4 billion loan for Phases 1 and 2 of East Coast Rail Link (ECRL) Construction Project. Williamsburg, VA: AidData, s.d.b. Disponível em: <https://china.aiddata.org/projects/49309/>. Acesso em: 6 maio 2026.

AIDDATA. China Eximbank provides \$943.9 million preferential buyer's credit loan for Bar-Boljare Highway Project. Williamsburg, VA: AidData, s.d.c. Disponível em: <https://china.aiddata.org/projects/42330/>. Acesso em: 6 maio 2026.

ANDERSON, James E. A theoretical foundation for the gravity equation. *American Economic Review*, Nashville, v. 69, n. 1, p. 106-116, 1979.

ANDERSON, James E.; VAN WINCOOP, Eric. Gravity with gravitas: a solution to the border puzzle. *American Economic Review*, Nashville, v. 93, n. 1, p. 170-192, 2003. DOI: 10.1257/000282803321455214.

ANDERSON, James E.; VAN WINCOOP, Eric. Trade costs. *Journal of Economic Literature*, Nashville, v. 42, n. 3, p. 691-751, 2004. DOI: 10.1257/0022051042177649.

ANTRÀS, Pol. *Global production: firms, contracts, and trade structure*. Princeton: Princeton University Press, 2020.

ANTRÀS, Pol; CHOR, Davin. Organizing the global value chain. *Econometrica*, New Haven, v. 81, n. 6, p. 2127-2204, 2013. DOI: 10.3982/ECTA10813.

BALDWIN, Richard. *The great convergence: information technology and the new globalization*. Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press, 2016.

BANDIERA, Luca; TSIROPOULOS, Vasileios. A framework to assess debt sustainability and fiscal risks under the Belt and Road Initiative. Washington, DC: World Bank, 2019. Disponível em: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/723671560782662349>. Acesso em: 6 maio 2026.

BLACKWILL, Robert D.; HARRIS, Jennifer M. War by other means: geoeconomics and statecraft. Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press, 2016.

BRAUTIGAM, Deborah. A critical look at Chinese “debt-trap diplomacy”: the rise of a meme. *Area Development and Policy*, London, v. 5, n. 1, p. 1-14, 2020. DOI: 10.1080/23792949.2019.1689828.

BRF (BELT AND ROAD FORUM FOR INTERNATIONAL COOPERATION). Joint communiqué of the leaders’ roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation. Beijing, 2019.

CHINA. Ministry of Finance. Debt Sustainability Framework for Participating Countries of the Belt and Road Initiative. Beijing: Ministry of Finance, 2019.

CHINA. Ministry of Foreign Affairs. Chair’s Statement of the Third Belt and Road Forum for International Cooperation. Beijing: Ministry of Foreign Affairs, 2023.

CHINA. National Development and Reform Commission; Ministry of Foreign Affairs; Ministry of Commerce. Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Beijing, 2015.

DE SOYRES, François; MULABDIC, Alen; MURRAY, Siobhan; ROCHA, Nadia; RUTA, Michele. How much will the Belt and Road Initiative reduce trade costs? Washington, DC: World Bank, 2018. Policy Research Working Paper, n. 8614.

DE SOYRES, François; MULABDIC, Alen; MURRAY, Siobhan; ROCHA, Nadia; RUTA, Michele. How much will the Belt and Road Initiative reduce trade costs? *International Economics*, Amsterdam, v. 159, p. 151-164, 2019.

FABER, Benjamin. Trade integration, market size, and industrialization: evidence from China’s National Trunk Highway System. *The Review of Economic Studies*, Oxford, v. 81, n. 3, p. 1046-1070, 2014. DOI: 10.1093/restud/rdu010.

FARRELL, Henry; NEWMAN, Abraham L. Weaponized interdependence: how global economic networks shape state coercion. *International Security*, Cambridge, MA, v. 44, n. 1, p. 42-79, 2019. DOI: 10.1162/ISEC_a_00351.

FREEMAN, Nick. The China-Laos Railway: a “game changer” for Laos? *East Asian Institute Commentary*, Singapore, n. 44, 2021.

GELPERN, Anna et al. How China lends: a rare look into 100 debt contracts with foreign governments. Washington, DC: Peterson Institute for International Economics; Kiel Institute for the World Economy; Center for Global Development; AidData, 2021. Disponível em: <https://www.aiddata.org/publications/how-china-lends>. Acesso em: 6 maio 2026.

GEREFFI, Gary. The organization of buyer-driven global commodity chains: how U.S. retailers shape overseas production networks. In: GEREFFI, Gary; KORZENIEWICZ, Miguel (org.). Commodity chains and global capitalism. Westport, CT: Greenwood Press, 1994. p. 95-122.

GEREFFI, Gary; HUMPHREY, John; STURGEON, Timothy. The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*, London, v. 12, n. 1, p. 78-104, 2005. DOI: 10.1080/09692290500049805.

GHOSSEIN, Tania; HOEKMAN, Bernard; SHINGAL, Anirudh. Public procurement in the Belt and Road Initiative. Washington, DC: World Bank, 2018.

GROSSMAN, Gene M.; ROSSI-HANSBERG, Esteban. Trading tasks: a simple theory of offshoring. *American Economic Review*, Nashville, v. 98, n. 5, p. 1978-1997, 2008. DOI: 10.1257/aer.98.5.1978.

HARALAMBIDES, Hercules; MERK, Olaf. The Belt and Road Initiative: impacts on global maritime trade flows. Paris: OECD Publishing, 2020. *International Transport Forum Discussion Paper*, n. 2020/02. DOI: 10.1787/2281f06f-en.

HEAD, Keith; MAYER, Thierry. Gravity equations: workhorse, toolkit, and cookbook. In: GOPINATH, Gita; HELPMAN, Elhanan; ROGOFF, Kenneth (org.). *Handbook of International Economics*. Amsterdam: Elsevier, 2014. v. 4, p. 131-195. DOI: 10.1016/B978-0-444-54314-1.00003-3.

HILLMAN, Jonathan E. How big is China's Belt and Road? Washington, DC: Center for Strategic and International Studies, 2018.

HUMMELS, David. Time as a trade barrier. West Lafayette: Purdue University, 2001. *GTAP Working Paper*, n. 18.

HUMMELS, David L.; SCHAUR, Georg. Time as a trade barrier. *American Economic Review*, Nashville, v. 103, n. 7, p. 2935-2959, 2013. DOI: 10.1257/aer.103.7.2935.

HURLEY, John; MORRIS, Scott; PORTELANCE, Gailyn. Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective. Washington, DC: Center for Global Development, 2018.

JOHNSON, Robert C.; NOGUERA, Guillermo. Accounting for intermediates: production sharing and trade in value added. *Journal of International Economics*, Amsterdam, v. 86, n. 2, p. 224-236, 2012. DOI: 10.1016/j.jinteco.2011.10.003.

JONES, Lee; HAMEIRI, Shahar. Debunking the myth of “debt-trap diplomacy”: how recipient countries shape China’s Belt and Road Initiative. London: Chatham House, 2020. Disponível em: <https://www.chathamhouse.org/2020/08/debunking-myth-debt-trap-diplomacy>. Acesso em: 6 maio 2026.

KEOHANE, Robert O.; NYE, Joseph S. Power and interdependence. 4. ed. Boston: Longman, 2012.

KRUGMAN, Paul R.; OBSTFELD, Maurice; MELITZ, Marc J. International economics: theory and policy. 11. ed. Harlow: Pearson, 2018.

LARUELLE, Marlene (ed.). China’s Belt and Road Initiative and its impact in Central Asia. Washington, DC: The George Washington University, Central Asia Program, 2018.

LIMÃO, Nuno; VENABLES, Anthony J. Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade. *The World Bank Economic Review*, Oxford, v. 15, n. 3, p. 451-479, 2001. DOI: 10.1093/wber/15.3.451.

MALIK, Ammar A. et al. Banking on the Belt and Road: insights from a new global dataset of 13,427 Chinese development projects. Williamsburg, VA: AidData at William & Mary, 2021.

MALISZEWSKA, Maryla; VAN DER MENSBRUGGHE, Dominique. The Belt and Road Initiative: economic, poverty and environmental impacts. Washington, DC: World Bank, 2019. Policy Research Working Paper, n. 8814.

MERICS (MERCATOR INSTITUTE FOR CHINA STUDIES). Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand. Berlin: MERICS, 7 jun. 2018. Disponível em: <https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>. Acesso em: 6 maio 2026.

NAUGHTON, Barry J. The Chinese economy: adaptation and growth. 2. ed. Cambridge, MA: MIT Press, 2018.

NEDOPIIL WANG, Christoph. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2023 H1: the first ten years. Shanghai: Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, 2023a.

NEDOPIIL WANG, Christoph. Ten years of China's Belt and Road Initiative (BRI): evolution and the road ahead. Brisbane: Griffith Asia Institute, 2023b.

NOVY, Dennis. Gravity redux: measuring international trade costs with panel data. *Economic Inquiry*, Hoboken, v. 51, n. 1, p. 101-121, 2013. DOI: 10.1111/j.1465-7295.2011.00439.x.

OBSTFELD, Maurice; ROGOFF, Kenneth. The six major puzzles in international macroeconomics: is there a common cause? In: BERNANKE, Ben S.; ROGOFF, Kenneth (org.). *NBER Macroeconomics Annual 2000*. Cambridge, MA: MIT Press, 2001. v. 15, p. 339-412.

PARKS, Bradley C. et al. Belt and Road reboot: Beijing's bid to de-risk its global infrastructure initiative. Williamsburg, VA: AidData at William & Mary, 2023.

PPIB (PRIVATE POWER AND INFRASTRUCTURE BOARD). Karot Hydropower Project. Islamabad: PPIB, s.d.

REUTERS. Exclusive: Myanmar scales back Chinese-backed port project due to debt fears. Reuters, 2 ago. 2018. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/business/exclusive-myanmar-scales-back-chinese-backed-port-project-due-to-debt-fears-o-idUSKBN1KN105/>. Acesso em: 6 maio 2026.

RODRIK, Dani. The globalization paradox: democracy and the future of the world economy. New York: W. W. Norton & Company, 2011.

SCHRAMM, Hans-Joachim; ZHANG, Sabrina. Eurasian rail freight in the One Belt One Road era. In: STENTOFT, Jan (ed.). *30th Annual NOFOMA Conference: Relevant Logistics and Supply Chain Management Research*. Kolding: Syddansk Universitet, Institut for Entreprenørskab og Relationsledelse, 2018. p. 769-798.

SILK ROAD FUND. Overview. Beijing: Silk Road Fund, s.d.

TAGLIONI, Daria; WINKLER, Deborah. Making global value chains work for development. Washington, DC: World Bank, 2016.

TINBERGEN, Jan. Shaping the world economy: suggestions for an international economic policy. New York: The Twentieth Century Fund, 1962.

TRADEMAP. Frete marítimo caro ainda é dor de cabeça para Vale (VALE3) e importadoras; veja análise. Agência TradeMap, 15 set. 2022. Disponível em: <https://trademap.com.br/agencia/analises-e-relatorios/frete-maritimo-carro-ainda-e-dor-de-cabeca-para-vale-vale3-e-importadoras-veja-analise>. Acesso em: 6 maio 2026.

UNCTAD. Greece privatizes the port of Pireus. Investment Policy Monitor, Geneva, 8 abr. 2016.

UNCTAD. Review of Maritime Transport 2022. Geneva: United Nations, 2022.

WORLD BANK. Belt and Road economics: opportunities and risks of transport corridors. Washington, DC: World Bank, 2019.

WORLD BANK. From landlocked to land-linked: unlocking the potential of Lao-China rail connectivity. Washington, DC: World Bank, 2020a.

WORLD BANK. South Caucasus and Central Asia: the Belt and Road Initiative, Kazakhstan country case study. Washington, DC: World Bank, 2020b.