

BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI): DIPLOMACIA DA ARMADILHA DA DÍVIDA OU DIPLOMACIA DA ARMADILHA DA DEPENDÊNCIA? (2022)

HENRIQUE GABRIEL GONÇALVES DE OLIVEIRA

Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional (CEDEPLAR), Universidade Federal de Minas Gerais.

RESUMO

Desde 1978, reformas econômicas sob Deng Xiao Ping impulsionaram a economia chinesa, tornando-a relevante internacionalmente na década de 1990. Embora o crescimento tenha diminuído após 2010, a China lançou a *Belt and Road Initiative* (BRI) em 2013 para estimular a demanda por bens e serviços, conectando Ásia, África e Europa e promovendo o crescimento econômico. Acusações de "diplomacia da armadilha da dívida" surgiram, alegando que a China intencionalmente endivida países de baixa renda para negociar em favor de seus interesses diplomáticos. Este estudo examina se essa prática ocorre em Djibuti, Malásia, Quênia e Sri Lanka, analisando os impactos dos investimentos chineses.

Palavras-Chave: Diplomacia da Armadilha da Dívida, Diplomacia da Armadilha da Dependência, Armadilha da Dívida, Armadilha da Dependência, Relações sino-asiáticas, Investimentos Externos Diretos, Nova Rota da Seda.

Área temática: Relações Econômicas Internacionais.

Financiamento: Não houve.

1. INTRODUÇÃO

Desde o fim da década de 1970, a China se tornou a segunda maior economia do mundo, apresentou altos níveis de desenvolvimento social, alfabetização, expectativa de vida e um Produto Interno Bruto (PIB) per capita semelhante ao de países desenvolvidos. A industrialização avançada e trilhões de dólares investidos globalmente caracterizam sua economia. No entanto, a partir de meados dos anos 2010, a taxa de crescimento econômico diminuiu, apesar de ainda positiva. Em resposta, a China lançou a Iniciativa do Cinturão e Rota (*Belt and Road Initiative* - BRI) para expandir investimentos globais, principalmente na Ásia, Europa e África, visando aumentar a influência global da China e desafiar a ordem internacional liderada pelos Estados Unidos da América (EUA). Isso gerou acusações de países ocidentais contra a China por supostamente usar empréstimos para criar dependência econômica – armadilha da dívida –, influenciando políticas dos países endividados. Essas ações. Dado que o aumento dos investimentos chineses, seja pela BRI ou não, afeta as relações econômicas internacionais, novos estudos debatem se a China está realmente aplicando a diplomacia da armadilha da dívida ou se tais acusações são falácias dos *players* ocidentais que a veem como ameaça.

Considerando que a armadilha da dívida pode levar à diplomacia da armadilha da dependência no futuro, e da mesma forma, a armadilha da dependência pode resultar na diplomacia da armadilha da dívida, este trabalho tem como objetivo analisar se a iniciativa chinesa evidencia a presença da diplomacia da armadilha da dívida e se há ocorrência da diplomacia da armadilha da dependência por conta do Investimento Estrangeiro Direto (IED) aplicado pela BRI. Será investigado se o fluxo de capital em países estratégicos da BRI representa uma estratégia de disseminação hegemônica da China por meio da diplomacia da armadilha da dívida ou da dependência, alinhada aos seus objetivos nacionais e de política externa, ou se essas acusações são apenas uma tentativa dos países ocidentais de deslegitimar os investimentos chineses no exterior. Estudos de caso em quatro países serão conduzidos para verificar se eles estão suscetíveis a esses movimentos diplomáticos predatórios.

Este trabalho foi apresentado como trabalho de conclusão de curso apresentado ao Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito para obtenção do título de Bacharel em Relações Econômicas Internacionais em 2022 e está estruturado em cinco seções: introdução, quatro capítulos e uma conclusão. O primeiro capítulo apresenta um resumo teórico sobre o desenvolvimento socioeconômico da China que a levou a se tornar a segunda maior economia do mundo no início do século XXI. O segundo capítulo discute a economia atual da China, seus investimentos externos, os conceitos de armadilha da dívida e diplomacia da armadilha da dívida, analisa o contexto socioeconômico dos países envolvidos na iniciativa e examina a reação internacional a esse desenvolvimento. O terceiro capítulo realiza estudos de caso nos países asiáticos Sri Lanka e Malásia, identificando evidências da diplomacia da armadilha da dívida chinesa, com ênfase em suas características socioeconômicas, fluxos de capital chinês, projetos principais da BRI e relações bilaterais com a China. Também debate se a diplomacia da armadilha da dívida está sendo aplicada nesses países e se há indicações de armadilha da dependência e suas consequências. O quarto capítulo aborda estudos de caso em dois países africanos, Djibuti e Quênia, utilizando critérios semelhantes aos do capítulo anterior. Por fim, na conclusão, o trabalho investiga comparativamente os casos africanos e asiáticos, analisando se seguem padrões semelhantes ou se a China adota estratégias específicas para cada caso. São apresentados comentários finais sobre as armadilhas da dívida e dependência nos países estudados.

2. PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO CHINÊS

A China deixou de ser o país mais pobre do mundo na década de 1940 e hoje ocupa a segunda posição entre as maiores economias do mundo na segunda década do século XXI. O rápido crescimento econômico foi impulsionado por reformas econômicas implementadas na segunda metade da década de 1970, resultando em consequências significativas globalmente. Gradualmente, a China começou a substituir os EUA como o principal motor da expansão comercial e econômica em várias regiões do mundo (Albuquerque, 2012, p. 20;23).

Desde a reorientação econômica iniciada por Deng Xiaoping em 1978, a China alcançou excelente desempenho econômico e melhorias nos indicadores de desenvolvimento humano. A partir da década de 1990, superou a média global e outros países em desenvolvimento, mantendo crescimento econômico positivo, controlando a inflação, reduzindo a pobreza e aumentando a urbanização (Naughton, 2007). Entre 1949 e 1978, investimentos em educação e saúde elevaram o capital humano e a qualidade de vida, com avanços na expectativa de vida, redução da mortalidade infantil, melhorias na saúde pública e aumento da alfabetização (Albuquerque, 2012; Banco Mundial, 2022; Nonnenberg, 2010). Deng aprofundou medidas iniciadas por Mao Tsé-Tung, que já haviam melhorado a renda per capita e a alfabetização adulta (Arrighi, 2008).

2.1. As reformas econômicas

O sucesso da ascensão chinesa foi impulsionado pelo capital estrangeiro e mão de obra barata, além da mobilização de recursos em saúde, educação e autogerenciamento, fortalecidos desde a fundação da República Popular da China em 1949 (Arrighi, 2008, p. 375). Diferente de outros países socialistas na época, Deng Xiaoping adotou reformas que permitiram a transição da economia planificada para a de mercado.

As reformas da primeira fase (1978-1993) foram delineadas para facilitar a transição entre economias planificadas e de mercado, além de descentralizar processos do meio rural para o urbano, alcançando crescimento econômico significativo. Dentre os feitos alcançados, estão a adoção do sistema "Dual Track" para coexistência econômica, redução gradual das barreiras à competição e criação de Zonas Econômicas Especiais (ZEE). Além disso, a estratégia *big bang* na diminuiu barreiras econômicas para a iniciativa privada. Estas reformas foram implementadas gradualmente, evitando colapsos como o da URSS, e resultaram em uma diminuição da participação estatal no PIB, enquanto o Estado cresceu em produção e empreg (Naughton, 2007).

Na segunda fase (1993-2007), reformas aumentaram a competição e reconfiguraram instituições, embora a primeira fase tenha tido um impacto maior na economia (Naughton, 2007). O sistema *dual-track* foi eliminado e os recursos fiscais foram centralizados, com ênfase em austeridade macroeconômica e regulamentação administrativa. Houve reestruturação dos sistemas bancário, fiscal e de governança corporativa, juntamente com a unificação dos preços de mercado e privatizações para reduzir empresas estatais. Apesar das políticas mais autoritárias, essas mudanças foram implementadas com pouca perturbação social e econômica, beneficiando especialmente o setor agrícola (Naughton, 2007; Albuquerque, 2012).

As reformas administrativas e regulatórias na segunda fase foram fundamentais para a integração da China na economia global, abrangendo sistemas fiscal e tributário, reestruturação bancária e financeira, governança corporativa e entrada na Organização Mundial do Comércio (OMC). Essas medidas alinharam a China com economias como a da República Tcheca e Polônia, facilitando sua transição econômica. Sob a liderança de Hu Jintao em 2003, a agenda política foi ampliada para continuar a transição econômica e mitigar desigualdades sociais, resultando no crescimento econômico observado entre as décadas de 1990 e 2010, fruto das reformas iniciadas em 1978 (Naughton, 2007; Albuquerque, 2012).

2.2. China e Países Ocidentais

Este trabalho não se aprofundará nas mudanças geopolíticas das relações internacionais causadas pelo desenvolvimento chinês no sistema global nas últimas décadas. Porém, é crucial destacar o impacto significativo da ascensão da China para uma melhor compreensão dos eventos recentes e insatisfação dos EUA e aliados com o país asiático.

Devido à alta densidade demográfica, a China possui um vasto mercado consumidor que atrai muitas empresas estrangeiras para operar em seu território. Entre a década de 1990 e o início dos anos 2000, o rápido crescimento econômico e a disponibilidade de mão de obra barata levaram diversas empresas, incluindo estadunidenses, a investir na região, pois ignorar essa oportunidade significaria perder terreno para os concorrentes (Arrighi, 2008, p. 359).

Os EUA têm sido o país hegemônico dominante na ordem internacional desde o fim da Segunda Guerra Mundial (Were, 2018). Se os países asiáticos continuarem a crescer e se desenvolver economicamente, isso marcaria o fim de "dois séculos de dominação global da Europa" e dos EUA. O sucesso do Japão demonstrou que a Ásia pode prosperar, e segundo essa perspectiva, "*a Europa foi o passado, os Estados Unidos são o presente, e a Ásia, liderada pela China, será o futuro da economia global*" (Wolf, 2003, traduzido). Estimativas da Revista Forbes indicam que a China poderá ultrapassar o PIB dos EUA por volta de 2027-2028 (Guimarães, 2021).

Para Arrighi, a China já substituiu os EUA como a maior economia em crescimento do mundo. Por isso, os estadunidenses passaram a encarar o crescimento chinês com desconfiança, adotando comportamentos antichina e uma postura beligerante em relação ao país oriental. Esse descontentamento é compreensível, uma vez que um país que antes era visto apenas como um centro de fabricação se tornou um local central para produção e venda de produtos de alta tecnologia (Arrighi, 2008, p. 286; 359). Todos esses fatores contribuem para a crescente insatisfação dos EUA em relação à China.

2.3. A CHINA DO SÉCULO XXI

O influxo de capital estrangeiro chinês a partir da década de 1980 desempenhou um papel crucial no impulso das exportações do país e, por consequência, gerou crescimento econômico considerável até meados da década de 2010. Segundo Arrighi (2008, p. 359), os da China, que totalizava apenas 20 bilhões de dólares durante toda a década de 1980, disparou para 200 bilhões em 2000 e mais do que dobrou nos três anos seguintes, atingindo 400 bilhões.

Entre 1980 e 2021, o crescimento médio do PIB chinês foi de 9,24% ao ano. A partir de 2010, o crescimento anual passou a ser inferior a dois dígitos, não alcançando os mesmos níveis de crescimento observados em meados da década de 2000. Apesar da desaceleração na taxa de crescimento do PIB nos últimos anos, o PIB per capita continuou a aumentar, subindo de US\$ 200,00 em 1980 para US\$ 12.500,00 em 2021 (Banco Mundial, 2022).

A China teve um crescimento econômico notável desde os anos 2000, expandindo-se globalmente com exportações competitivas e investimentos financeiros em várias regiões do mundo. Os bancos chineses agora oferecem crédito internacionalmente, embora instituições ocidentais alertem sobre os riscos de seus empréstimos. O Fundo Monetário Internacional (FMI) advertiu países africanos, como o Sudão, sobre os perigos dos empréstimos chineses em 2016 alegando que são predatórios para suas economias (Singh, 2020, p. 239-240).

2.4. Declínio no crescimento econômico

Na década de 2010, a economia chinesa registrou taxas de crescimento mais baixas em comparação com décadas anteriores, porém ainda positivas. As exportações, que cresciam em média 25% ao ano até 2015, passaram a ter um desempenho negativo depois desse ano. Além disso, o crescimento econômico, que era em média de 10% ao ano na década de 2000, diminuiu para 7% entre 2015 e 2020. Conforme a economia chinesa amadurece, é esperado que sua taxa de crescimento diminua, refletindo uma tendência futura (Lin e Zhang, 2015 apud Huang, 2016, p. 315). Esse fenômeno é evidenciado pelo fato de o PIB da China ter alcançado trilhões de dólares. Quando comparadas às taxas de crescimento de países desenvolvidos com níveis econômicos semelhantes, observa-se que nenhum deles mantém taxas de crescimento acima de dois dígitos.

A principal causa da redução no crescimento chinês a partir da década de 2010 é a diminuição da demanda global por bens, um fenômeno cíclico segundo Huang (2016, p. 315). Isso sugere um possível esgotamento do modelo "*infrastructure- and export-led*" (Jones e Hameiri, 2020, p. 5). Perkins (2015 apud Huang, 2016) também aponta que essa diminuição na performance econômica chinesa está relacionada ao iminente esgotamento dos fatores totais de produção, cita que o país alcançou sua capacidade de crescimento no setor de manufaturados e agora está expandindo para o setor de serviços, que possui um potencial de crescimento mais limitado. O Banco Mundial e o Banco Asiático de Desenvolvimento estimam que, na década de 2030, o crescimento chinês seja reduzido

para taxas de 5 a 6% ao ano. Para mitigar uma possível recessão, Huang (2016, p. 315-318) sugere a renovação do modelo de desenvolvimento econômico, afastando-se do método tradicional de crescimento praticado desde as reformas da década de 1970 – produção em larga escala com baixos custos – e incentivando a inovação tecnológica, melhorias nos processos industriais e a reestruturação do setor financeiro e das empresas estatais. Isso se deve à inadequação do modelo anterior frente à tendência global de aumento dos preços.

O crescimento econômico é central para a legitimidade do Partido Comunista Chinês (PCC) desde a consolidação da República Popular da China. Diante dos desafios estruturais, como baixos retornos de investimento e desaceleração econômica, o governo chinês lançou a Iniciativa do Cinturão e Rota em 2013. Essa estratégia visa atrair novos parceiros comerciais, aumentar a competitividade no mercado internacional e impulsionar o crescimento econômico, estimulando a demanda externa por bens, serviços e capital chineses em economias de baixa renda na Ásia, Europa e África (Jones e Hameiri, 2020; Huang, 2016).

2.5. Belt and Road Initiative (BRI) e fluxo de capital chinês para o exterior

Nos anos 2000, os investimentos chineses no exterior já eram uma realidade. No entanto, com o lançamento da BRI na metade dos anos 2010, esses investimentos cresceram exponencialmente. Em 2016, atingiram um pico histórico de US\$ 216 bilhões (Jones e Hameiri, 2020, p. 6). Segundo o Banco Mundial (2022), o montante total enviado para o exterior pela China entre 1982 e 2020 ultrapassa um trilhão e meio de dólares. Apesar de ser uma quantia expressiva, o país consegue sustentar esses investimentos, pois esse valor representa menos de dois por cento do seu PIB, mesmo no ano de 2016, quando registrou um saldo recorde.

A iniciativa é gerenciada pela Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma (NDRC, na sigla em inglês), com o único propósito de impulsionar o crescimento econômico da China. Por ser controlada por um órgão econômico do governo, e não por um órgão diplomático como o Ministério das Relações Exteriores, a BRI é um projeto motivado exclusivamente por razões econômicas, não geopolíticas (Jones e Hameiri, 2020, p. 6 e 7). Além de promover o comércio internacional, estimular o crescimento econômico das nações envolvidas e promover a integração regional, a iniciativa também é um instrumento importante para aumentar a influência da China no contexto internacional e reconfigurar algumas características do sistema financeiro global, por meio do financiamento de bancos estatais e de desenvolvimento.

A BRI, ao interligar os continentes asiático, europeu e africano por meio de rotas terrestres e marítimas, representa uma fonte de oportunidades. Ela pode alterar a realidade socioeconômica de países mais pobres por meio de financiamentos e preenche uma lacuna no sistema econômico mundial ao auxiliar na construção de infraestruturas vitais para o desenvolvimento econômico, como defendido por Rosenstein-Rodan (2010) e Kuznets (2010). A Rota da Seda Econômica "*Belt*" consiste em três rotas principais: a primeira atravessa a Ásia Central e a Rússia até a Europa (Mar Báltico); a segunda passa pela Ásia Central e Oeste Asiático até o Golfo Pérsico e Mediterrâneo; a terceira segue pelo Sudeste Asiático e Sul da Ásia até o Oceano Índico. A Rota da Seda Marítima "*Road*" parte dos portos costeiros da China pelo Mar do Sul da China até o Oceano Índico, África e Europa, e também se estende ao Pacífico. Os corredores econômicos China-Paquistão e Bangladesh-China-Índia-Mianmar serão integrados às economias do "*Belt*" e da "*Road*" (Huang, 2016, p. 318).

A BRI busca promover a abertura econômica e a cooperação mútua entre as partes, enfatizando a harmonia e inclusão para todos os interessados. Seus princípios são orientados para o mercado, visando benefícios mútuos. A iniciativa é compreensiva e inclusiva, priorizando cinco áreas: diálogo político, conectividade de infraestrutura, facilitação do comércio, apoio financeiro e cooperação para fortalecer os laços entre os países envolvidos (Huang, 2016, p. 318-320).

Desde 1997, a China acumulou mais de US\$ 2 trilhões em investimento direto no exterior, de acordo com o Departamento Nacional de Estatísticas da China (2022). A *China Global Investment Tracker* (CGTI, 2022) detalha esses investimentos, mostrando que aproximadamente US\$ 2,23 trilhões foram direcionados para construções e investimentos no exterior, sendo US\$ 885,3 bilhões atribuídos à BRI entre 2013 a 2022. A Ásia detém cerca de 60% desses investimentos, seguida pela

África com quase 24%. A Europa e as Américas receberam juntas aproximadamente 19% dos investimentos totais.

Economias mais pobres, devido ao seu baixo desempenho econômico ou endividamento, muitas vezes enfrentam restrições de gastos (Sanches & Roelants, 2011, p. 75). No entanto, têm a opção de contrair nova dívida para pagar a existente e manter suas atividades econômicas, potencialmente entrando em um ciclo virtuoso de dívida pública. Atualmente, a China é considerada uma das opções preferenciais para empréstimos devido às suas condições favoráveis, como baixas taxas de juros, acesso simplificado ao crédito e ausência de condicionalidades relacionadas à democracia e direitos humanos exigidas pelos países ocidentais. Isso beneficia regimes com menor nível de democracia (Connars, 2018), incentivando países de baixa renda na Ásia, África e América Latina a buscar financiamento chinês.

2.5.1. Armadilha da Dívida

Os governantes muitas vezes utilizam a dívida como meio para alcançar seus objetivos políticos. Um exemplo é Ismaïl Omar Guelleh, presidente do Djibuti desde 2004, que busca realizar seus "sonhos insustentáveis" ao se aliar à China e obter empréstimos, ao invés de adotar uma economia baseada em finanças sustentáveis e governo responsável. Isso coloca o país em risco de cair em uma armadilha da dívida, segundo Parker & Chefitz (2018). Segundo Singer (2012, p. 170, *apud* Sanches & Roelants, 2011), a armadilha da dívida é um resultado da financeirização, vinculada às armadilhas de consumo e liquidez. Ela ocorre quando um Estado, por exemplo, contrai um empréstimo que se torna impraticável de pagar devido ao alto valor do empréstimo ou às taxas de juros incompatíveis com o crescimento de sua renda. Com o tempo, a dívida se acumula e leva à armadilha da dívida. Esse fenômeno é exacerbado em períodos de desigualdade e redução da intervenção governamental.

É crucial saldar a dívida para evitar obstáculos econômicos, pois a armadilha da dívida é descrita como "dolorosa" e resulta em "perdas significativas". Além disso, ela gera consequências negativas para o beneficiário, afetando o bem-estar econômico futuro, perpetuando um ciclo vicioso que pode se espalhar para outros Estados, que impacta primeiramente os menos poderosos, os mais fracos e os mais periféricos (Sanches & Roelants, 2011, p. 72; 77).

2.5.2. Diplomacia da Armadilha da Dívida

Jones & Hameri (2020, p. 3) definem a diplomacia da armadilha da dívida como um processo no qual países pobres e em desenvolvimento são atraídos a aceitar empréstimos insustentáveis para financiar projetos de infraestrutura. Quando esses países enfrentam dificuldades financeiras, o país credor pode assumir o controle sobre ativos físicos, ampliando seu alcance estratégico ou militar. Por sua vez, Alden (2020, p. 3) descreve isso como o uso deliberado de financiamento para aprisionar economias visando alcançar objetivos externos e econômicos. Isso envolve o extenso uso de empréstimos para sobrecarregar economias em desenvolvimento com uma dívida insustentável.

A diplomacia da armadilha da dívida, então, caracteriza-se pelo uso de empréstimos insustentáveis para que países credores imponham estratégias aos devedores, visando objetivos de política externa baseados em interesses nacionais, muitas vezes resultando na substituição da dívida existente por novos empréstimos, perpetuando o ciclo de endividamento e dependência dos países devedores em relação aos credores. Segundo Matasanduno (2012, *apud* Alden, 2020, p. 3), ela também é usada pelos países credores para alcançar objetivos estratégicos na política externa, oferecendo incentivos financeiros e comerciais positivos ou aplicando restrições e sanções econômicas negativas.

2.5.3. Armadilha da dependência e diplomacia da armadilha da dependência

A armadilha da dívida ocorre quando um país não consegue cumprir seus compromissos financeiros e recorre a novos empréstimos para pagar dívidas existentes, entrando em um ciclo

vicioso. Já a diplomacia da armadilha da dívida ocorre quando o país credor usa meios diplomáticos para aliviar a dívida do país devedor, permitindo que este evite novos empréstimos para saldar dívidas existentes. No entanto, isso pode exigir concessões que comprometem a soberania do país devedor em favor dos objetivos nacionais do país credor na política externa.

A armadilha da dependência ocorre quando um país está permanentemente dependente de outro mais poderoso em diversas áreas, como econômica, militar, financeira ou recursos naturais. Já a diplomacia da armadilha da dependência é quando um país aproveita a dependência de outro em uma área específica para impor suas vontades por meio de meios diplomáticos, visando atingir seus próprios objetivos nacionais.

A partir deste ponto será discutido se a China está aplicando a diplomacia da armadilha da dívida ou da dependência por meio dos investimentos ligados à Iniciativa do Cinturão e Rota em países com renda e desenvolvimento econômico limitados. A literatura existente sobre o tema é recente e limitada (Niambi, 2019, p. 222), então serão utilizados bancos de dados do Banco Mundial, *Johns Hopkins University* e *China Global Investment Tracker* para complementar a análise. O objetivo é investigar a ocorrência dessas estratégias em países como Malásia, Sri Lanka, Quênia e Djibuti, que compartilham características econômicas e geopolíticas semelhantes.

3. **BELT AND ROAD INICIATIVE NA ÁSIA: MALÁSIA E SRI LANKA**

Parker & Chefitz (2018) realizaram um estudo que oferece orientações ao governo dos EUA sobre como lidar com a diplomacia da armadilha da dívida promovida pela China em vários países ao redor do mundo. Eles analisaram estudos de caso em países da África e Ásia para identificar a presença dessa diplomacia e avaliar os fatores de vulnerabilidade de cada país. Os autores apresentam uma tabela com indicadores, classificados de 1 a 5, para indicar o nível de preocupação que os EUA devem ter em relação a relação bilateral desses países com a China.

Malásia e Sri Lanka são economias em desenvolvimento que dependem de investimentos estrangeiros para crescer e têm alta dependência de importações. Mantêm relação próxima com a China e recebem investimentos significativos do país asiático. Indicadores propostos por Parker & Chefitz (2018; Tabela 1) mostram que os EUA não devem ignorar essa situação e devem adotar uma postura de preocupação relativa em relação a ambos.

TABELA 1 – INDICADORES DE DIPLOMACIA DA ARMADILHA DA DÍVIDA – SRI LANKA E MALÁSIA

País	Importância para os EUA	Tendências de dívida de longo prazo	Progressão da diplomacia da armadilha da dívida	Preocupação Geral
Sri Lanka	2,5	4	4,5	3,8
Malásia	3	2	3	3,4

Fonte: PARKER; CHEFITZ, 2018. Notas: Dados trabalhados pelo autor. Adaptado e traduzido.

3.1. **SRI LANKA**

Sri Lanka é uma economia em desenvolvimento com um PIB de US\$ 84,52 bilhões em 2021 e um PIB per capita de US\$ 3.814,70, com crescimento anual de 3,7%. Devido à sua localização estratégica nas rotas comerciais do Oceano Índico, o país tem sido considerado um alvo potencial para a diplomacia da armadilha da China (Parker & Chefitz, 2018, p. 22). Devido à quantidade significativa de dívidas insustentáveis provenientes de empréstimos bilionários para financiar projetos de infraestrutura, o país enfrenta desafios de longo prazo relacionados à sua dívida e à possibilidade de cair na diplomacia da armadilha da dívida no futuro, como indicado na Tabela 1. Após uma guerra civil de vinte e seis anos, o Sri Lanka emergiu isolado, com carências significativas em infraestrutura. Para enfrentar esses desafios, o ex-presidente Mahinda Rajapaksa planejou projetos ambiciosos de desenvolvimento, envolvendo construção de rodovias, ferrovias, aeroportos e uma

nova companhia aérea. Esses planos demandavam grandes investimentos, levando o país a buscar financiamento em instituições ocidentais e governos estrangeiros.

3.1.1. Projetos da BRI

Muitos dos empreendimentos de infraestrutura no Sri Lanka estão associados à iniciativa chinesa. Dos empréstimos chineses adquiridos, US\$ 15 bilhões foram destinados ao porto de Hambantota, US\$ 1.4 bilhões para o porto de Colombo, US\$ 3 bilhões estavam sendo negociados para produzir uma refinaria de petróleo em Hambantota e US\$ 1 bilhão para construção de uma rodovia (Parker & Chefitz, 2018, p. 23).

O projeto mais impactante foi o Porto de Hambantota, concebido não pela China, mas pelo ex-presidente e ex-primeiro-ministro Mahinda Rajapaksa. O projeto, idealizado na década de 1970, foi revivido em 2007 quando o governo buscou financiamento internacional. Apesar da instabilidade econômica do país, os chineses foram os únicos a oferecer emprestando bilhões de dólares para a construção do porto. A construção iniciou em 2008 e assim que finalizada, o terminal foi expandido logo em seguida. Embora tenha sido considerado o maior porto do sul da Ásia em 2014, muitos projetos de infraestrutura associados à China não são completamente viáveis. O Porto de Hambantota não foi exceção, gerando prejuízos ao longo dos anos. A autoridade portuária declarou que o porto não era comercialmente viável, tendo registrado lucro líquido de apenas US\$ 1.8 milhões em 2016, com perdas de US\$ 230 milhões entre 2011 e 2016. Isso gerou dúvidas de como o Sri Lanka iria pagar suas dívidas do empréstimo. Países ocidentais desconfiavam que os chineses sabiam que o Sri Lanka teria dificuldades para cumprir o débito e aproveitaram a localização estratégica do país e do porto. No entanto, os chineses alegam que o financiamento para o projeto portuário foi conduzido com objetivos exclusivamente comerciais, sem motivações geopolíticas (Jones & Hameri, 2020).

3.1.2. Armadilha da dívida vs. Armadilha da dependência

Por conta da economia deficitária, da baixa competitividade e dos investimentos limitados, Rajapaksa aproveitava das taxas atrativas no mercado global e contratava diversos empréstimos em bancos internacionais. Com constantes déficits, o Sri Lanka buscava mais investimentos para sustentar a economia e pagar as dívidas às instituições ocidentais e ao *Export-Import Bank* (EXIM) chinês. Sem alternativas viáveis, o país ofereceu o arrendamento do porto de Hambantota ao mercado. China, Japão e Índia recusaram, mas devido à proximidade com a China, o presidente Xi intermediou uma negociação em 2016, resultando na aquisição de 65% das ações do porto pela empresa estatal *China Merchants Port Holdings* (CMPort). Isso proporcionou liquidez ao país para honrar os débitos com os ocidentais, livrando-o da armadilha da dívida.

Jones & Hameri (2020) afirmam que não há evidências de diplomacia da armadilha da dívida no Sri Lanka. A crise de dívida resultou da inaptidão e negligência governamental em administrar a economia e da imprudência das instituições ocidentais ao fornecer crédito a um país deficitário. Além dos empréstimos chineses, o país contraiu dívidas com vários países ocidentais, contribuindo para o endividamento excessivo. Assim, não é justo atribuir o sufoco com os débitos apenas aos empréstimos chineses pois a governança inadequada e os empréstimos ocidentais também desempenharam papéis significativos.

Em 2016, Maithripala Sirisena assumiu a presidência em um contexto em que 61% da dívida pública era sustentada por financiamentos internacionais. Ele inicialmente se opunha à China e buscou um pacote de US\$ 1,5 bilhão do FMI para estabilizar a economia (Jones & Hameri, 2020). No entanto, logo percebeu a dependência inevitável da China devido às dívidas do governo anterior. Esses fatores indicam uma armadilha da dependência em relação à China, tanto pelos empréstimos para pagar dívidas quanto pela participação no principal porto do país. Portanto, não se descarta a possibilidade de a China aplicar sua diplomacia da armadilha da dependência no Sri Lanka no futuro.

3.2. MALÁSIA

A Malásia, situada no sul do mar da China, é uma economia significativa no sudeste asiático. Em 2021, seu PIB nominal foi de US\$ 358,10 bilhões, com um PIB per capita de US\$ 11.371,10 e crescimento anual de 3,1%. É conhecida por sua diversificada economia, destacando-se nos setores de manufatura e serviços, sendo um dos principais exportadores globais de eletrodomésticos e peças. Com um crescimento médio anual de 5,4% desde 2010, é projetada para se tornar uma economia de renda alta até 2024 (OECD, 2022; Banco Mundial, 2022; APEX BRASIL, 2022).

O país, membro fundador da Associação de Nações do Sudeste Asiático (ASEAN, sigla em inglês) em 1967, é um importante parceiro econômico da China na região. Desde 2016, tem sido o maior receptor de investimentos chineses dentro da ASEAN, especialmente após o lançamento da iniciativa BRI. Sua localização estratégica próxima ao Estreito de Malaca, uma das principais rotas marítimas do mundo, é crucial para o comércio global e o fornecimento de recursos energéticos para a China. Além disso, a Malásia é o segundo maior produtor de semicondutores no sudeste asiático, o que é vital para os interesses econômicos da China.

3.2.1. Investimentos chineses na Malásia

A Malásia tem sido receptiva aos investimentos chineses antes mesmo do lançamento da BRI, buscando financiamento em bancos chineses para grandes projetos de desenvolvimento econômico. Líderes do governo malaio e membros do partido *United Malays National Organisation* (UMNO)¹ procuraram esses investimentos para estimular o crescimento econômico e obter apoio popular em períodos eleitorais. Portanto, a alegação de que a China implementou uma armadilha da dívida na Malásia é considerada falsa e tendenciosa (Jones & Hameri, 2020).

Apesar da falta de uma definição clara sobre quais projetos fazem parte da BRI, os projetos na Malásia com participação chinesa são frequentemente associados à iniciativa e compartilham características comuns, como a ausência de um planejamento estratégico claro, foco em infraestrutura e energia, e uma abordagem comercial bilateral. O investimento total da China nesses projetos atinge cerca de US\$ 147,55 bilhões, sendo muitos deles conduzidos principalmente pela relação bilateral e pela expertise técnica chinesa em empreendimentos de grande escala (Jones & Hameri, 2020).

Entre 2000 e 2010, a Malásia recebeu poucos investimentos chineses, mas a partir de 2014, os investimentos cresceram significativamente. Eles atingiram 14,4% do fluxo de capital em 2016, após a assinatura de um Memorando de Entendimento de RM 143,64 bilhões (cerca de US\$ 19,97 bilhões) abrangendo quatorze projetos em transporte, energia, química, metalurgia e tecnologia. Entre 2010 e 2016, investimentos chineses na manufatura acumularam RM 14 bilhões (cerca de US\$ 1,95 bilhão), principalmente em infraestrutura portuária e ferroviária (Yean, 2018). O ex-Primeiro Ministro Najib Razak atraiu cerca de US\$ 34,2 bilhões em investimentos chineses, tornando Kuala Lumpur um dos principais parceiros de Pequim e o quarto maior destino de capitais chineses em 2017 (Parker & Chefitz, 2018).

O corredor econômico China-Indochina é crucial para a BRI, permitindo à China maximizar sua influência regional através da construção de ferrovias de alta velocidade e rotas marítimas. O aumento dos investimentos chineses na Malásia levanta preocupações geopolíticas no Ocidente sobre a crescente influência da China entre o Mar da China e o Estreito de Malaca (Parker & Chefitz, 2018; Grassi, 2020).

¹ Esse partido político esteve na liderança do governo malaio desde sua independência, ou seja, por mais de seis décadas consecutivas, entre os anos de 1957 a 2018. Com o passar dos anos, suas práticas estavam sendo consideradas autoritárias pela sociedade e por causa de escândalos de corrupção do ex-primeiro-ministro Najib Razak (2009-2018), uma coalizão de partidos de oposição subiu ao poder com a eleição de Mahatir Mohamad (2018-2020) (Jones e Hameri, 2020; Sanches & Roelantis, 2018; Grassi, 2020).

3.2.2. Contexto político e eleições de 2018

Desde 1957, a Malásia é governada pelo partido UMNO, que sempre manteve boas relações com a China. A gestão do ex-presidente Najib Razak (2009-2018) gerou insatisfação popular devido aos grandes investimentos chineses e ao crescente autoritarismo (Yean, 2018; Parker & Chefitz, 2018). Em 2018, Mahathir Mohamed foi eleito primeiro-ministro, criticando a China e prometendo revisar contratos chineses, acusando Razak de irresponsabilidade por contrair empréstimos bilionários. Mohamed visitou Pequim, denunciando a corrupção anterior e acusando a China de neocolonialismo, com projetos supervalorizados que não geravam empregos locais. Após perder as eleições, Razak foi acusado de corrupção e lavagem de dinheiro, com US\$ 700 milhões encontrados em sua conta e contratos desfavoráveis com a China totalizando US\$ 34 bilhões (Grassi, 2020).

3.2.3. Projetos do BRI na Malásia

Na Malásia, a linha ferroviária de alta velocidade *East Coast Rail Link* (ECRL), com 655 km, conectará a costa norte à oeste do país, ligando o mar da China ao Estreito de Malaca. Financiado 85% pelo EXIM chinês, deve ser concluído em 2026. O custo foi reduzido de US\$ 16,6 bilhões para US\$ 10,6 bilhões em 2019 (Grassi, 2020; Yean, 2018).

O porto de Kuantan, estrategicamente localizado, recebeu US\$ 2 bilhões para aumentar sua capacidade e conectar-se à ECRL. O projeto Bandar, com US\$ 34 bilhões, visa ligar Kuala Lumpur a Cingapura em 90 minutos. O *Malacca Gateway*, avaliado em US\$ 10 bilhões, incluirá um porto de alto mar, um terminal de transatlânticos e quatro ilhas artificiais (Grassi, 2020).

O Gasoduto Trans-Sabah (TSGP), iniciado em 2016 e avaliado em US\$ 970 milhões, visa resolver a escassez energética em Sabah, financiado pelo EXIM chinês e pelo governo da Malásia. A China também participa de outros projetos, como a linha ferroviária Gemas-Johor Bahru de 192 km (Yean, 2018).

3.2.4. Armadilha da dívida vs. Armadilha da dependência

Parker & Chefitz (2018) classificam a progressão da diplomacia da armadilha da dívida na Malásia como média-alta (3 em 5; Tabela. 1). Segundo os autores, a derrota de Najib nas eleições foi impulsionada pelo temor da sociedade de que a Malásia pudesse ter suas obras "tomadas" pela China, similar ao arrendamento do Porto de Hambantota no Sri Lanka. Eles argumentam que, caso a Malásia tivesse dificuldade em arcar com suas dívidas, a China poderia propor uma negociação para aliviar os débitos e assumir o controle do porto e das obras do projeto Malacca Gateway. Isso permitiria à China obter uma posição geopolítica estratégica no Estreito de Malaca, uma área dominada pelas forças armadas dos EUA e de Cingapura. Além disso, a China poderia usar essa situação a seu favor nas agendas da ASEAN. Assim, fica claro que Parker & Chefitz (2018) veem os investimentos chineses na Malásia como uma estratégia de diplomacia da armadilha da dívida, onde os investimentos visam criar uma dívida insustentável, permitindo à China obter vantagens diplomáticas para alcançar seus objetivos geopolíticos na região.

Apesar dos massivos investimentos chineses na Malásia, não há evidências suficientes para afirmar que a China pretende implantar uma armadilha da dívida e usar isso para obter vantagens diplomáticas. A Malásia não é uma vítima da diplomacia da armadilha da dívida, nem representa uma oposição à BRI (Grassi, 2020; Jones e Hameiri, 2020). Em 2016, apenas 14,4% do investimento direto externo na Malásia era de origem chinesa. Analisando os fluxos líquidos de investimento estrangeiro direto, observa-se que a Malásia possui diversos parceiros comerciais, principalmente na Ásia. Segundo o Departamento de Estatística da Malásia (2022), Japão e Hong Kong lideram os envios de capitais, alternando entre si. No acumulado de 2012 a 2021, os principais países que enviaram IED para a Malásia foram Cingapura, Estados Unidos, Japão, Hong Kong e China. A parcela de

investimentos chineses na Malásia é relativamente menor em comparação a outros países e regiões, o que contraria as acusações de diplomacia da armadilha da dívida por parte da China.

O principal parceiro comercial da Malásia é a China, tanto em exportações quanto em importações e, segundo a OECD, as exportações da Malásia para a China cresceram a uma taxa anual de 11,8% nas últimas duas décadas, passando de US\$ 2,4 bilhões em 1995 para US\$ 38,7 bilhões em 2020. Com investimentos bilionários em infraestrutura e acordos que garantem a compra de insumos essenciais para manter e gerar empregos, a Malásia está se tornando cada vez mais dependente da China para sua prosperidade econômica. Dada a intensa relação comercial, essa dependência tende a aumentar à medida que as relações bilaterais se estreitam, possibilitando a aplicação da diplomacia da armadilha da dependência no futuro.

4. **BELT AND ROAD INICIATIVE NA ÁFRICA: DJIBUTI E QUÊNIA**

Os países africanos selecionados foram cuidadosamente escolhidos devido às suas características distintas e sua importância para a iniciativa chinesa. Djibuti, o primeiro deles, destaca-se por sua localização estratégica entre o Mar Vermelho e o Golfo de Aden, sendo crucial para o comércio internacional e alvo de disputas de influência geopolítica. A China, juntamente com outros países desenvolvidos, como Estados Unidos, França, Itália e Japão, investe em Djibuti, marcando presença nessa localização geoestratégica única entre a África e a Península Arábica.

O Quênia, o segundo país abordado, foi escolhido por sua relevância econômica no continente africano, sendo a quarta maior economia subsaariana em 2021. Recebe consideráveis investimentos chineses, destacando-se o financiamento para a construção do Porto de Mombasa e uma linha ferroviária interligando Nairobi e Mombasa, além do terminal petrolífero de Kipevu.

O enorme fluxo de investimento chinês na África levanta preocupações no Ocidente sobre a capacidade dos países africanos de cumprir suas dívidas, resultando em uma possível armadilha da dívida e implicações diplomáticas (Wang, 2022). No contexto dos países em análise, Djibuti parece estar mais suscetível a essa armadilha do que o Quênia, conforme apontado pela análise de Parker & Chevitz (2018; Tabela 2). A interação desses países com a China, os fluxos de capitais estrangeiros e as condições políticas e econômicas para honrar os compromissos assumidos com os empréstimos chineses também são fatores a serem considerados.

TABELA 2 – INDICADORES DE DIPLOMACIA DA ARMADILHA DA DÍVIDA NO DJIBUTI E QUÊNIA

País	Importância para os EUA	Tendências de dívida de longo prazo	Progressão da diplomacia da armadilha da dívida	Preocupação Geral
Djibuti	4	5	5	3.9
Quênia	2	2	1.5	2

Fonte: PARKER; CHEFITZ, 2018. Notas: Dados trabalhados pelo autor. Adaptado e traduzido.

4.1. **DJIBUTI**

Djibuti, um dos menores países da África, enfrenta desafios econômicos devido à sua limitada diversificação e dependência externa. Apesar disso, registrou indicadores positivos em 2021. Sua localização estratégica entre o Mar Vermelho e o Golfo de Aden o torna crucial para o comércio internacional, gerando receitas significativas por meio do comércio marítimo e do arrendamento de bases militares para várias nações, incluindo os EUA, França, Itália, Japão e China. Politicamente, o país tem poucas mudanças desde sua independência em 1977, com Ismaíl Omar Guelleh no poder desde 2004. Embora enfrentando críticas por seu governo autoritário, Guelleh mantém sua posição

através de sua habilidade diplomática e estabilidade econômica (Blanchard & Collins, 2019; Styan, 2019; Banco Mundial, 2022).

4.1.1. Relação bilateral entre Djibuti e China

A relação sino-djibutiana vai além dos projetos de infraestrutura da BRI, incluindo uma aliança estratégica militar. Em 1999, foi estabelecido um acordo para conter a pirataria no Golfo de Áden. Em 2012, esse acordo foi reforçado, criando uma comissão ministerial conjunta. Em 2017, um "acordo estratégico" bilateral foi assinado, preocupando autoridades dos EUA pela expansão chinesa em um território historicamente ocidentalmente influenciado militarmente. China e Djibouti estabeleceram um acordo de defesa em conjunto em 2014, seguido pela construção de instalações de apoio para a frota naval chinesa em território djibutiano a partir de 2016. A China arrendou a base militar por dez anos, pagando US\$ 20 milhões anuais, visando apoiar seus esforços de paz regional e ajuda humanitária na África e no oeste asiático (Blanchard & Collins, 2019; Styan, 2019).

Os acordos militares firmados desde o começo do século XXI facilitaram as tratativas de negociação de projetos de infraestrutura. Desde o início da iniciativa BRI, o Djibuti recebe investimentos chineses em portos e linhas ferroviárias e, com isso, foi transformando esse ponto da África num hub logístico e estratégico para os países ao redor e claro, para China também por ser um país importante para a iniciativa. Entre 2011 e 2020, a China enviou cerca de US\$ 2,6 bilhões direcionados para obras no setor de transporte e logística. Desse montante, US\$ 1.480 bilhão foram destinados a empreendimentos da BRI. Isso faz a China ser o país que mais possui investimentos no Djibuti (Styan, 2019; *China Global Investment Tracker* (2022)).

4.1.2. Djibuti e a BRI

A presença chinesa em Djibouti se destaca em vários empreendimentos de infraestrutura, incluindo dois aeroportos, uma linha ferroviária crucial para o escoamento de produtos da Etiópia e um projeto de canalização de água. Os investimentos totalizam US\$ 740 milhões e são vitais para a região, onde cerca de 90% da produção etíope passa pelo país. A ligação ferroviária entre Djibouti e Etiópia, inaugurada em 2018, com 756 km de extensão e um custo total de US\$ 3.5 bilhões, é fundamental para a integração regional e o desenvolvimento econômico do Chifre Africano. Ela facilita o comércio e alimenta as zonas industriais da Etiópia, sendo considerada o projeto mais tangível da BRI na região. O complexo portuário de Doraleh, o principal do país, foi construído em parceria com a *China Merchants Group* (CMG) e inaugurado em 2017, ao custo de US\$ 590 milhões. O porto é estratégico, com um cais de 1.2 km em águas profundas, atendendo navios de grande porte. Após uma parceria anterior com a empresa emiradense DP World, que vendeu suas ações para o governo djibutiano, a China tornou-se parceira no controle do porto, obtendo cerca de 23,5% das ações. Além disso, Djibouti e Etiópia colaboram em outras obras, como um aqueduto financiado em grande parte pelo EXIM Chinês, avaliado em US\$ 340 milhões. Este aqueduto, capaz de canalizar cerca de 100.000 m³ de água por dia, é vital para minimizar a aridez do país e garantir um suprimento confiável de água potável. Esses projetos demonstram o crescente envolvimento da China na infraestrutura de Djibouti, provocando debates sobre suas intenções e influência na região (Styan, 2019; Blanchard & Collins, 2019).

4.1.3. Armadilha da dívida vs. Armadilha da dependência

Segundo relatório do FMI, o aumento significativo da dívida pública externa do país, que saltou de 50% em 2016 para 104% do PIB até o final de 2018, foi impulsionado, em parte, pelos empréstimos concedidos pelos chineses. Esta tendência preocupa países ocidentais, especialmente os Estados Unidos, que temem uma escalada descontrolada da influência chinesa pelo receio de que o aumento dessa influência possa levar à perda de posições geopolíticas estratégicas por meio de

manipulação política por parte da China em colaboração com outros governos (Blanchard & Collins, 2019).

Entre 2000 e 2019, cerca de US\$ 1.5 bilhões em empréstimos chineses financiaram projetos de infraestrutura em Djibouti. A primeira fase da zona de comércio livre, avaliada em US\$ 3.5 bilhões, foi concluída em 2018, com participação de três empresas chinesas. Prevê-se que o projeto gere mais de 200 mil empregos e movimente mais de US\$ 7 bilhões em comércio entre 2018 e 2020 (Blanchard & Collins, 2019). A dívida de Djibouti não é uma estratégia intencional da China para prejudicar o país africano. No entanto, levanta preocupações sobre a capacidade de pagamento das nações africanas, resultante da falta de planejamento dos credores chineses e dos governantes djibutianos em relação aos projetos da BRI (Styan, 2019). A falta de auditoria das contas públicas e a falta de transparência governamental em Djibouti dificultam a análise da dívida externa e dos indicadores de IED, dificultando a avaliação da vulnerabilidade financeira do país.

Segundo dados do Banco Central do Djibouti (2022), os investimentos diretos no país aumentaram após o início da iniciativa, atingindo o pico em 2013 e diminuindo gradualmente nos anos seguintes, com uma queda acentuada a partir de 2020, possivelmente devido à pandemia de COVID-19. Em relação à dívida pública em relação ao PIB, o pico foi em 2015, mas foi reduzido consideravelmente no ano seguinte.

O Porto de Doraleh tem sido comparado à situação do Sri Lanka, onde a China arrendou o Porto de Hambantota por décadas. Apesar das especulações sobre a China estabelecer bases militares no país para tomar controle do porto, os chineses negam qualquer intenção militar na região, afirmando que isso não faz parte da iniciativa da BRI (Styan, 2019). De fato, a BRI é liderada por um órgão econômico e comercial chinês, sem envolvimento de ministérios de relações exteriores ou militares. A presença militar chinesa em Djibouti está relacionada aos acordos passados de combate à pirataria, e hoje em dia, visa principalmente proteger os cabos de telecomunicações globais, combater a pirataria e contribuir para a paz mundial.

A estatal CMG, assim como no Sri Lanka, é a principal acionista no principal porto e zona de livre comércio de Djibouti, seguindo um padrão similar de desenvolvimento de infraestrutura em outros países da BRI (Styan, 2019). Apesar da CMG deter 23,5% do controle do porto, outras empresas possuem mais de um terço das ações, invalidando a ideia de uma tentativa de monopolização pelos chineses. Além disso, o governo de Guelleh é autoritário, centralizado e baseado no clientelismo, com grande autonomia para negociar com potências estrangeiras rivais. Dadas essas características, é improvável que um líder com tal perfil permita que uma nação estrangeira absorva um dos principais ativos logísticos do país.

Segundo Styan (2019), os projetos da BRI no Djibouti trouxeram poucos empregos para os locais, pois a CMG e empresas contratadas trouxeram trabalhadores estrangeiros, evidenciando a falta de mão de obra qualificada no país. Dada a forte relação política e econômica com a China, há o risco de os djibutianos se tornarem dependentes dos chineses para lidar com tecnologia e gestão em futuras obras, incluindo manutenção, reformas ou expansão. Assim, é mais provável uma diplomacia da armadilha da dependência do que uma da dívida em Djibouti.

4.2. QUÊNIA

O Quênia tem se destacado por suas reformas econômicas e políticas recentes, visando manter o crescimento econômico, estabilidade política e desenvolvimento social alcançados nas últimas décadas. Apesar dos avanços, o país ainda enfrenta desafios como pobreza, desigualdade social, falta de transparência governamental e vulnerabilidade econômica, além de dificuldades em lidar com as mudanças climáticas. Em 2021, o PIB do Quênia foi de US\$ 110,35 bilhões, com um PIB per capita de US\$ 2.006,80, crescimento econômico de 7,3%, desemprego e inflação de 6%, tornando-o o sexto país mais rico da África e o mais rico da África Oriental nesse ano. A expectativa

de vida é de aproximadamente 67 anos, com um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0.59 em 2017. Desde os anos 1990, o Quênia vem trabalhando para transformar sua estrutura econômica e se tornar um dos países mais competitivos do continente, com esforços concentrados em lidar com o mercado internacional de commodities, promover a integração regional e atrair IED. O país lançou a iniciativa "Kenya Vision 2030" em 2008, visando estimular a prosperidade econômica através da industrialização e melhoria das condições de vida de forma sustentável. Além disso, o Quênia desempenha um papel importante na integração regional como país fundador da Comunidade da África Oriental (CAO), que busca impulsionar o desenvolvimento da região através de uma união aduaneira e um mercado comum entre vários países.

4.2.1. Relação bilateral entre Quênia e China

China e Quênia mantêm relações bilaterais há mais de 600 anos, em que a confiança política entre os países resultou em cooperação profunda. Desde a independência do Quênia em 1963, a China foi um dos primeiros países a reconhecer sua soberania. O Quênia é um ponto estratégico no comércio internacional africano. Após a Guerra Fria, as relações políticas e militares entre os dois países se intensificaram. Em 2013, foi firmado um acordo econômico de US\$ 5 bilhões e, em 2017, uma parceria estratégica. O Quênia é um fornecedor crucial de matérias-primas para a China, com cerca de 70 grandes empresas chinesas operando no país e empregando aproximadamente 360 trabalhadores quenianos, bem acima da média em outros países (Farooq *et al.*, 2018).

4.2.2. Projetos da BRI

Os chineses construíram uma sólida reputação comercial ao longo do tempo, especialmente na África, apesar das críticas sobre o tratamento dos trabalhadores. No Quênia, a Iniciativa do Cinturão e Rota é bem vista, já que o país busca se tornar uma porta de entrada para a África Central e Oriental, e as obras de infraestrutura são cruciais para essa ambição (Farooq *et al.*, 2018).

Os projetos da BRI no Quênia abrangem a construção de portos, linhas ferroviárias, energia e saúde. Entre 2013 e 2022, a China investiu cerca de US\$ 16,61 bilhões no Quênia, com US\$ 9,37 bilhões destinados à BRI. Isso inclui o financiamento do Porto de Lamu, estimado em US\$ 27 bilhões, e a construção de uma linha ferroviária de US\$ 25 bilhões ligando Mombasa a Nairóbi e outros países sem acesso ao mar, como Uganda, Sudão do Sul, Etiópia, Ruanda e Burundi. O trecho Mombasa-Nairóbi, com 609 km, custou cerca de US\$ 3,8 bilhões, sendo 90% financiado pelo EXIM chinês e 10% pelo governo queniano (Farooq *et al.*, 2018).

Além disso, há planos para a construção de um oleoduto e a modernização do Porto de Mombasa. A China está colaborando na construção de um oleoduto que conectará Uganda ao Quênia, com um investimento de cerca de US\$ 4 bilhões. Essa iniciativa beneficiará especialmente Uganda, que não tem acesso ao mar, permitindo-lhes exportar produtos, principalmente petróleo, pelo Porto de Mombasa. Essas obras têm o potencial de melhorar significativamente a infraestrutura do país e impulsionar o desenvolvimento econômico na África Oriental (Farooq *et al.*, 2018).

4.2.3. Armadilha da dívida vs. Armadilha da dependência

De modo geral, estima-se que a BRI causará impactos positivos no por conta da construção e modernização de portos e uma linha ferroviária, aumentando exportações e importações, além de estimular uma zona econômica interligada, promovendo desenvolvimento econômico e transferência tecnológica (Farooq *et al.*, 2018).

Parker & Chefitz (2018) alertam que, se a ferrovia entre Mombasa e Nairobi não gerar receita suficiente para cobrir seus custos operacionais, o Quênia pode precisar do auxílio financeiro da China, o que poderia resultar em uma armadilha da dívida. Há especulações de que a China poderia assumir as operações do Porto de Mombasa, como ocorreu no Sri Lanka, para aliviar as dívidas do Quênia.

No entanto, em 2021, a relação dívida-PIB do Quênia era de aproximadamente 68%, indicando que a situação ainda está sob controle. Apesar disso, a tendência de crescimento dessa relação desde 2012 sugere que, se o governo não restringir os gastos públicos, o país poderá enfrentar uma crise de dívida no futuro. Por enquanto, não há sinais de distúrbios econômicos causados pela dívida.

Entre 2010 e 2015, a China foi o maior credor do Quênia, fornecendo aproximadamente US\$ 6,3 bilhões, cerca de um quinto do PIB do país. Esse valor, proveniente do EXIM chinês, foi destinado a projetos de infraestrutura. Além disso, 57% da dívida externa do Quênia, cerca de US\$ 4,51 bilhões, é com a China (Parker & Chefitz, 2018). Os financiamentos da BRI impulsionaram a economia queniana, resultando em um crescimento anual do PIB de 4,8% entre 2015 e 2019 e reduzindo a pobreza em 34,4% (Banco Mundial, 2022).

A dívida do Quênia com a China cresceu mais de cinco vezes entre 2011 e 2020. No início da década de 2010, a dívida queniana era mais distribuída entre países com acordos bilaterais, mas no começo de 2020, quase dois terços eram com a China. Isso é preocupante, pois a China pode aplicar a "diplomacia da armadilha da dívida" e absorver ativos de infraestrutura quenianos para amenizar os débitos. No entanto, como a relação entre dívida pública e PIB ainda está controlável e a possibilidade dessa diplomacia é descartada.

Ao analisar o comércio internacional entre China e Quênia, observa-se um fluxo significativo de mercadorias entre as duas regiões. A China é o maior fornecedor de insumos para o Quênia, representando 22,60% do total importado pelo país em 2017, bem à frente da Índia, que forneceu 9,90%. A China importa matérias-primas do Quênia e exporta produtos industrializados de alta tecnologia, resultando em uma balança comercial favorável para a China. Apesar de acessíveis, os produtos chineses têm qualidade inferior, prejudicando a indústria nacional queniana, reduzindo a competitividade tecnológica e aumentando o desemprego (Farooq et al, 2018; Li & Li, 2020).

Considerando os aspectos discutidos, é mais perceptível a ocorrência de uma armadilha da dependência, que pode evoluir para uma diplomacia da dependência no futuro, do que uma armadilha da dívida. A incapacidade do Quênia de desenvolver sua própria indústria, aliada à forte importação de produtos chineses, prejudica o crescimento industrial local, tornando o país vulnerável e dependente de fornecedores externos, especialmente da China. Essa situação poderia ser mitigada com barreiras tarifárias para promover a indústria nacional e reduzir a dependência de produtos estrangeiros, como eletrodomésticos. Além disso, os bons indicadores econômicos do Quênia são resultado de investimentos chineses, evidenciando sua vulnerabilidade e dependência de nações estrangeiras para o desenvolvimento econômico.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos últimos anos, a China se tornou a segunda maior economia do mundo, responsável por um terço do crescimento global na última década. Apesar das preocupações dos países ocidentais, a China aumentou sua presença internacional como membro do G20, realizando reformas no FMI e atuando contra a recessão global. Este trabalho aborda a *Belt and Road Initiative*, lançada para reconfigurar a economia chinesa e transformar seu padrão industrial, deixando de ser a "fábrica do mundo" de produtos de baixa tecnologia para se tornar líder global em serviços e tecnologia. A BRI é a maior iniciativa geopolítica e geoeconômica atual, marcando uma nova fase na interação da China com outras nações e alterando a balança de poder mundial a seu favor. Pequim deseja controlar toda a cadeia de valor, desde a compra de matérias-primas até a distribuição e transporte, e a BRI é essencial para esse plano (Grassi, 2020).

Apesar dessas ambições, Dai (2010) afirma que a China não pretende criar um sistema internacional paralelo ao dos EUA. Suas ambições são cooperativas, "jogando conforme as regras" do cenário internacional. Alguns críticos veem a BRI como uma tentativa de liderar o sistema financeiro internacional, mas Huang (2016) defende que o objetivo é aumentar a influência chinesa na governança econômica mundial através de acordos bilaterais e melhorias no comércio e

infraestrutura global. Contudo, a falta de coordenação na gestão da BRI pode causar desequilíbrios e crises tanto na China quanto nos países receptores (Jones e Hameiri, 2020).

Políticos chineses evitam termos como "geopolítica" e "geoestratégia" ao falar da BRI, focando nas vantagens econômicas (Grassi, 2020). No entanto, é inegável o componente geopolítico da iniciativa. Países como Sri Lanka, Malásia, Djibuti e Quênia, ao sediar projetos essenciais, ganham relevância internacional e aumentam o poder de barganha da China nas relações internacionais.

A análise de investimentos em quatro países em desenvolvimento mostrou que, enquanto na Malásia e Quênia os dados foram obtidos com sucesso, em Djibuti e Sri Lanka houve falta de transparência. Para esses países, foram usadas fontes do FMI, Banco Mundial e Our World In Data. A diplomacia da armadilha da dívida é uma preocupação, mas Huang (2016) e Grassi (2020) argumentam que os investimentos em infraestrutura, especialmente pela BRI, beneficiam os países emergentes, promovendo desenvolvimento econômico.

Jones e Hameiri (2020) observam que a BRI não é unilateral; os acordos são bilaterais, com consentimento de todos os países receptores. No entanto, governos autoritários aderem mais facilmente à BRI, enquanto democracias podem causar instabilidades nos projetos, como visto no Sri Lanka em 2015 e na Malásia em 2018 (Styan, 2019). Na África, a BRI se concentra em países como Djibuti, Quênia e Egito, promovendo grandes projetos de infraestrutura. Entre 2005 e 2019, os fluxos de IED chineses para a África totalizaram US\$ 95,7 bilhões, com grande parte destinada a países de baixa e média renda (Banco Mundial, 2022).

A ambição dos países menos desenvolvidos em melhorar a infraestrutura pode causar instabilidade econômica a longo prazo, prejudicando ambas as partes. O Sri Lanka e Djibuti exemplificam a má gestão de recursos, resultando em dívidas insustentáveis, mas sem evidências de uma armadilha da dívida (Jones e Hameiri, 2020). No entanto, a dependência da China para manutenção e operação das tecnologias implantadas pode criar uma diplomacia da armadilha da dependência.

Por fim, a BRI beneficia tanto a China quanto os países receptores. A China se torna dependente dos países da BRI para escoar sua produção e impulsionar sua economia. A relação de dependência mútua é crucial para o sucesso da iniciativa, exigindo planejamento cuidadoso para evitar crises econômicas. A Malásia é um exemplo de sucesso, enquanto o Sri Lanka mostra os riscos de uma má gestão. A China usa a BRI para aumentar sua influência global e econômica, beneficiando-se da cooperação com outros países.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALBUQUERQUE, Eduardo da Motta E. **Agenda Rosdolsky**. Belo Horizonte. Editora UFMG, 2012.
- ALDEN, Chris. **Understanding Debt and Diplomacy: China, 'Debt Traps' and Development in the Global South**. SENACYT–FID–18–034. Working Paper 01/2020. [S.I.: s.n.].
- APEX BRASIL - Perfil País: Malásia. Agosto de 2022. Disponível em: <https://apexbrasil.com.br/br/pt/conteudo/estudos/perfil-pais-malasia.html>. Acesso em 16/10/2022.
- ARRIGHI, Giovanni. **Adam Smith em Pequim: origens e fundamentos do século XXI**. São Paulo: Editora Boitempo, 2008.
- BLANCHARD, Lauren P. & COLLINS, Sarah R. China's Engagement in Djibouti. Congressional Research Service (CRS), edição 3 - IFII304. [s.n.]. 2019.
- CONNARS, Jon. **Djibouti the latest to fall victim to China's 'debt trap diplomacy'**. Asia Times. Março de 2018. Disponível em: <https://asiatimes.com/2018/03/djibouti-latest-fall-victim-chinas-debt-trap-diplomacy/>. Acesso em 12 de junho de 2022.
- FAROOQ, Muhammad Sabil; YUAN, Tongkai; ZHU, Jiangang; FEROUZE, Nazia. **Kenya and the 21st Century Maritime Silk Road: implications for china-africa relations**. China Quarterly of International Strategic Studies, [S.L.], v. 04, n. 03, p. 401-418, jan. 2018.
- GRASSI, Sergio. **The Belt and Road Initiative in Malaysia: China's geopolitics and geoeconomics challenged by democratic transformation**. Friedrich-Ebert-Stiftung: Asia and Pacific Department. Berlin, fevereiro de 2020.
- GUIMARÃES, Solange. **China se prepara para assumir a liderança mundial**. Revista Forbes, edição nº 85. março de 2021. Disponível em: <https://forbes.com.br/forbes-money/2021/06/china-se-prepara-para-assumir-a-lideranca-mundial/>
- HUANG, Yiping. Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. **China Economic Review**, [S.L.], v. 40, p. 314-321, set. 2016.
- JONES, Lee. & HAMEIRI, Shahr. **Debunking the Myth of 'Debt-trap Diplomacy': How Recipient Countries Shape China's Belt and Road Initiative**. Chatham House. Asia-Pacific Programme: Research Paper. Agosto de 2020. Disponível em: <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/2020-08-25-debunking-myth-debt-trap-diplomacy-jones-hameiri.pdf>. Acesso em 11 de junho de 2022.
- KUZNETS, S. **Os países subdesenvolvidos e a fase pré-industrial nos países avançados**. In: AGARWALA, A. N.; SINGH, S. P. (Org.) A economia do subdesenvolvimento. Rio de Janeiro: Contraponto, 2010, p. 163-180.
- LI, Wenli; LI, Chenggang. The Empirical Study on Potential of Bilateral Trade between China and Kenya in the Context "The Belt and Road". **Theoretical Economics Letters**, [S.L.], v. 10, n. 01, p. 119-130, 2020. Scientific Research Publishing, Inc.
- NAUGHTON, B. **The Chinese economy: transitions and growth**. The MIT Press. Cambridge. London. 2007.
- NIAMBI, Nathanaël T. China in Africa: debtbook diplomacy? **Open Journal of Political Science**, [S.L.], v. 09, n. 01, p. 220-242, 2019. Scientific Research Publishing, Inc.
- NONNENBERG, Marcelo José Braga. China: estabilidade e crescimento econômico. **Revista de Economia Política**, [S.L.], v. 30, n. 2, p. 201-218, jun. 2010. FapUNIFESP (SciELO).

ONJALA, Joseph. **A scoping study on China-Africa economic relations: The case of Kenya.** African Economic Research Consortium (AERC). Nairobi, 2008. Disponível em: <https://www.africaportal.org/publications/a-scoping-study-on-china-africa-economic-relations-the-case-of-kenya/>. Acesso em 13 de junho de 2022.

PARKER, S. & CHEFITZ, G. **Debtbook Diplomacy: China's Strategic Leveraging of its Newfound Economic Influence and the Consequences for U.S. Foreign Policy.** Belfer Center for Science and International Affairs. Harvard Kennedy School. Editora Cambridge, maio de 2018. Disponível em: <https://www.belfercenter.org/sites/default/files/files/publication/Debtbook%20Diplomacy%20PDF.pdf>. Acesso em 29 de abril de 2022.

ROSENSTEIN-RODAN, Paul N. **Problemas de Industrialização da Europa Oriental e Sul-Oriental.** In: AGARWALA, A. N. e SINGH, S. P. A Economia do Subdesenvolvimento. Contraponto, 2010.

SANCHEZ, Claudia. & ROELANTS, Bruno. **Capital and the debt trap: learning from cooperatives in the global crisis.** Macmillan. 2011. Hampshire: Palgrave.

SINGER, Paul. **O capital e a armadilha da dívida.** Novos Estudos - Cebrap, [S.L.], n. 93, p. 169-178, jul. 2012. UNIFESP (SciELO).

SINGH, Ajit. The myth of 'debt-trap diplomacy' and realities of Chinese development finance. *Third World Quarterly*, [S.L.], v. 42, n. 2, p. 239-253, 29 ago. 2020. *Third World Quarterly*.

YEAN, Tham S. **Chinese Investment in Malaysia: Five Years into the BRI.** ISEAS Yusof Ishak Institute. Cingapura, 2018.

WANG, K. **China: Is it burdening poor countries with unsustainable debt?** BBC – Reality Check. 2022. Disponível em <https://www.bbc.com/news/59585507>. Acesso em 12 de junho de 2022.

WERE, Anzette. **Debt Trap? Chinese Loans and Africa's Development Options.** South African Institute of International Affairs (SAIIA). Policy Insights N° 66, August 2018. Disponível em: <https://www.africaportal.org/publications/debt-trap-chinese-loans-and-africas-development-options/>. Acesso em 10 de junho de 2022.

WOLF, Martin. **Why Europe was the past, the us is the present and a China-dominated Asia the future of the global economy.** Financial Times. Londres, 22 de setembro de 2003.