

PORTOS, AEROPORTOS E ZONAS ECONÔMICAS ESPECIAIS: OS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA DA CHINA NO CAMBOJA E SUAS IMPLICAÇÕES ECONÔMICAS E GEOPOLÍTICAS

Bruno Hendler¹
Douglas dos Santos²

RESUMO

A hipótese central deste artigo é que a China tem ampliado sua influência em países do sul global a partir de três vetores de projeção externa que, por sua vez, estão calcados em transformações domésticas que ganharam corpo a partir de meados dos anos 2000. Para verificar tal hipótese, toma-se como estudo de caso as relações bilaterais China-Camboja. O artigo está dividido nos seguintes tópicos, além desta introdução: i) um debate sobre as três grandes transformações domésticas na China desde meados dos anos 2000, com ênfase na mudança no regime de acumulação e no papel das empresas públicas e privadas; ii) a proposição de um modelo teórico para compreender como as forças envolvidas nessas transformações atuam de forma convergente para garantir seus interesses no plano internacional; e iii) um estudo de caso sobre as relações bilaterais China-Camboja, tendo como ênfase os projetos de infraestrutura portuária, aeroportuária e de zonas econômicas especiais.

Palavras-chave: Política externa da China. Relações bilaterais China-Camboja. Zonas econômicas especiais

¹ Professor Adjunto do curso de Relações Internacionais da UFSM, doutor em Economia Política Internacional pela UFRJ e mestre em Relações Internacionais pela UnB. Email: bruno_hendler@hotmail.com / Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0896->

² Mestrado em educação militar (obtida no Centro de Estudos de Pessoal-CEP/FDC). Email: douglas_ds2013@yahoo.com.br / Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-6569-0442>

INTRODUÇÃO

A hipótese central deste artigo é que a China tem ampliado sua influência em países do sul global a partir de três vetores de projeção externa que, por sua vez, estão calcados em transformações domésticas que ganharam corpo a partir de meados dos anos 2000. Para verificar tal hipótese, toma-se como estudo de caso as relações China-Camboja nas últimas duas décadas. Utiliza-se o método hipotético-dedutivo para lançar luz a um fenômeno específico a partir de um modelo teórico, qual seja, a interseção dos vetores de projeção externa da China que visam, em última instância, construir uma espécie de campo gravitacional de países em torno de si, calcado em estatismo econômico e noções de ascensão pacífica e jogo de soma positiva (win-win).

Salienta-se que o método de estudo de caso pode ser replicado para outras relações bilaterais estabelecidas pela China com o sul global, ainda que contextos regionais e domésticos dos países parceiros possam gerar resultados distintos. O Sudeste (SE) Asiático é uma região chave para analisar a projeção chinesa, dada a mescla de interesses estratégicos, econômicos e simbólicos e argumenta-se que para entender o emaranhado de relações bilaterais que Beijing construirá com o Sul Global nas próximas décadas é mister compreender as interações que tem construído já há algum tempo com seus vizinhos mais próximos.

As relações China-América Latina e China-África deram a tônica da produção acadêmica das relações internacionais nos anos 2000, muito por conta do *boom* de comércio das commodities. Já nos anos 2010 o gigante asiático passou a dar mais atenção a regiões como o SE Asiático, a Ásia Central e o Oriente Médio, principalmente após a criação da Nova Rota da Seda (Belt and Road Initiative ou BRI) em 2013. Porém, tal guinada não foi acompanhada de uma produção acadêmica na mesma escala da anterior e esta é a principal justificativa de relevância do presente trabalho. O artigo está dividido nos seguintes tópicos, além desta introdução: i) um debate sobre as três grandes transformações domésticas na China desde meados dos anos 2000, com ênfase na mudança no regime de acumulação e no papel das empresas públicas e privadas; ii) a proposição de um modelo teórico para compreender como as forças envolvidas nessas transformações atuam de forma convergente para garantir seus interesses no plano internacional; e iii) um estudo de caso sobre as relações bilaterais China-Camboja, tendo como ênfase os projetos de infraestrutura portuária, aeroportuária e de

zonas econômicas especiais. E ao final da pesquisa, espera-se demonstrar que tais projetos funcionam como uma sobreposição dos vetores de projeção internacional da China, tornando o Camboja um ponto relevante na garantia dos interesses de Beijing no SE Asiático.

2. CHINA APÓS 2008: NOVO REGIME DE ACUMULAÇÃO, CENTRALIZAÇÃO POLÍTICA E MUDANÇAS NO PARADIGMA ESTRATÉGICO

Este tópico apresenta as três grandes transformações domésticas que têm impactos nas relações da China com o resto do mundo: i) a mudança no regime de acumulação; ii) a centralização de poder (simbólico e efetivo) nas figuras de Xi Jinping e do Partido Comunista Chinês (PCC); e iii) a mudança no paradigma de segurança estratégica (HENDLER, 2018).

O estado da arte da literatura constata que o país tem vivido uma transformação de seu regime de acumulação desde o final dos anos 2000. Sugere-se um cenário de transição estrutural, uma terceira fase da “dinastia” do Partido Comunista diante do esgotamento do modelo vigente, baseado nos investimentos públicos e no superávit das exportações. Após a primeira fase (a Era Mao) o país viveu na Era Deng (de 1978 a finais dos anos 2000) um processo avassalador de industrialização com suporte de IED e do próprio Estado que gerou forte crescimento, mas também desequilíbrios econômicos, sociais e ambientais (HOFMAN, 2016).

A transição para essa “Era Xi” começou antes mesmo de Xi Jinping se tornar o secretário geral do PCC em 2013 (já no final do último mandato de Hu Jintao, que governou a China de 2003 a 2013). Ela tem sido marcada pela desaceleração do crescimento e por uma mudança do protagonismo da indústria para o setor de serviços, por um papel mais efetivo de empresas chinesas privadas, pelo fomento do mercado interno com a elevação dos salários e pela tentativa de redução das desigualdades regionais e sociais. Está em jogo um novo contrato social com maior cobertura no sistema de saúde pública e de previdência, ampliação da renda e do consumo da população e preocupação ambiental decorrente da urbanização e da industrialização recentes (CINTRA; PINTO, 2017, p. 384).

A tentativa de mudança para um novo regime de acumulação da China tem sido pautada: i) pelo estímulo ao consumo no mercado doméstico, com a elevação do poder de compra das famílias; ii) pelo

fomento de tecnologia autóctone desenvolvida em firmas nacionais; e iii) por uma complexa internacionalização que absorve tecnologia de empresas do Norte Global, seja por aquisições, fusões ou mesmo por quebra de propriedade intelectual, e desloca suas atenções também para o Sul Global, principalmente em função de mercados e recursos naturais. Nesse novo cenário, a projeção externa da economia chinesa tem se dado por duas pontas de lança: as empresas de infraestrutura (energia e transportes) e as empresas de tecnologia de ponta e inovação (nos setores terciário e quaternário).

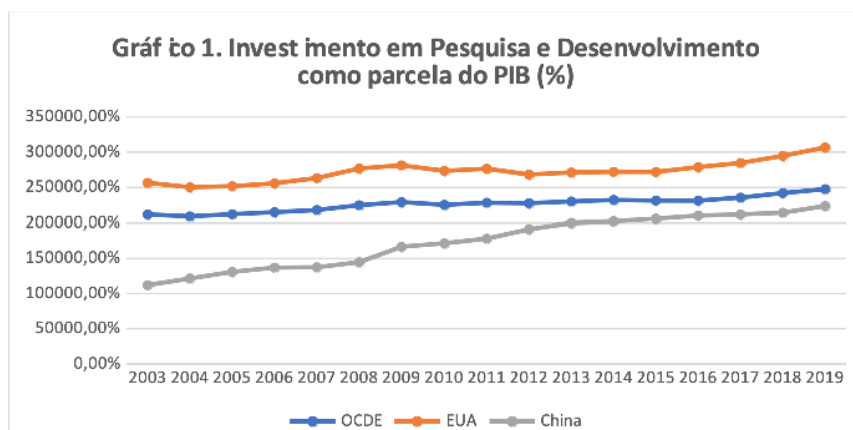
No tocante às empresas de infraestrutura, a literatura aponta para uma possível saturação do mercado doméstico chinês devido à supercapacidade, excedente de capital e queda na taxa de lucro (JONES; ZOU, 2017). De fato, uma vez que os principais eixos de transporte de longa distância já estão construídos e as principais fontes convencionais de energia já estão em plena exploração e até mesmo sendo complementadas por renováveis, a taxa de lucro das empresas envolvidas nesses setores tende a cair. Soma-se a isso o viés estratégico da segurança energética para a China em face do *gap* entre produção e consumo, tem-se aí a convergência de interesses econômicos e geopolíticos pela internacionalização dessas empresas.

A segunda ponta de lança da mudança estrutural do regime de acumulação é a formação de empresas líderes nas cadeias globais de valor por políticas de inovação autóctone. Nogueira (2015, p. 61) aponta os instrumentos cruciais para esse processo: i) mecanismos para transferência de tecnologia estrangeira por meio de IED; ii) recursos para pesquisa pura e aplicada e estabelecimento de padrões tecnológicos nacionais que utilizam internet protocol (IP) desenvolvido domesticamente; iii) compras governamentais com alto conteúdo doméstico e concentradas em tecnologias endógenas; e iv) estrito controle do sistema financeiro pelo Estado.

Embora alguns desses elementos já estivessem presentes nas décadas anteriores, o salto qualitativo ocorreu na última década com a consolidação dos campeões nacionais em setores que o governo considera estratégicos, como siderurgia, petróleo, construção civil, ramos militares, tecnologia da informação, etc (NOGUEIRA, 2015, p. 60). Assim, as *joint-ventures* com empresas estrangeiras têm sido gradualmente substituídas por firmas nacionais que já dominam os processos mais complexos de sua cadeia produtiva e são capazes de competir internacionalmente.

Empresas estrangeiras continuam operando na China, mas sua atuação tem sido dirigida por normas do governo que definem quais setores são “estimulados”, quais são “restringidos” e quais são “proibidos” (NOGUEIRA, 2015, p. 63). E, naturalmente, os ramos estimulados são aqueles que ainda podem contribuir com transferência de tecnologia e que não competem diretamente com os campeões nacionais.

O gráfico abaixo apresenta a evolução do investimento da China em pesquisa e desenvolvimento. Embora o gasto sobre o PIB continue abaixo da média da OCDE, essa proporção cresceu consideravelmente nas últimas duas décadas (de 0,8% em 2000, passando a 1,4% em 2008 e finalmente 2,2% contra 2,4% da OCDE em 2019). Já em números absolutos a China é o segundo maior investidor (US\$ 514 bilhões), atrás apenas dos EUA (US\$ 612 bilhões) (dados de 2019).



Fonte: OCDE³

Ao contrário dos outros dois processos de acumulação (privatizações e expropriação de terras), a acumulação por políticas de inovação autóctone não gerou tantas tensões entre classes e crises de legitimidade interna. Pelo contrário, o apoio do Estado à emergência de marcas chinesas ganhou muito apoio doméstico e as principais oposições vieram de fora, principalmente dos EUA e da Europa (NOGUEIRA, 2018, p. 18).

A internacionalização das firmas de infraestrutura e das empresas de maior valor agregado, em geral estatais ou apoiadas pelo Estado, tornou-se elemento crucial do novo regime de acumulação chinês e do

³ Disponível em: <https://data.oecd.org/rd/gross-domestic-spending-on-r-d.htm>

enquadramento dos grupos econômicos pelo Estado. As contradições dessa transição macroeconômica já se fazem sentir. Ainda em 2008, em meio à crise econômica global, o governo anunciou um pacote de estímulo fiscal de US\$ 586 bilhões para setores de construção civil, infraestrutura, saúde, educação, meio ambiente e inovação tecnológica. Também adotou políticas de relaxamento e aumento da capacidade do setor bancário ao conceder empréstimos para empresas públicas e privadas e para os consumidores (MANZI, 2018). Como consequência, há uma tendência de desequilíbrio macroeconômico com excesso de oferta por supercapacidade produtiva e endividamento e pressão sobre os lucros das empresas, empurrando-as para mercados estrangeiros.

Apesar das mudanças econômicas, a legitimidade política do Partido Comunista e a integridade do Estado unitário têm permanecido constantes (MANZI, 2018). Na esfera institucional do poder político, o PCC tem adotado um viés de “mudanças para a permanência”, isto é, ao invés de suavizar-se, o regime político na Era Xi tem rumado para a centralização do poder. Após promoções como chefe do Partido em Zhejiang, depois em Shanghai e finalmente como membro da elite do Politburo, Xi Jinping concentrou, entre 2012 e 2013, os títulos de Presidente, Secretário Geral do PCC e Chefe da Comissão Militar Central, tornando-se assim o chefe supremo da quinta geração de líderes da China (BROWN, 2014, p. 157).

O ápice da centralização de poder em Xi (até agora) se deu por uma via simbólica e outra material na 19ª Conferência do Partido Comunista, em outubro de 2017. A via simbólica se deveu à inscrição do nome do líder supremo e de sua doutrina política na Constituição do Partido Comunista e a via material veio com o fim do limite de dois mandatos presidenciais, abrindo caminho para uma inédita permanência no poder por mais de dez anos desde Mao Zedong⁴. Uma breve análise do discurso de Xi na 19ª Conferência do PCC sugere o reforço de três pilares históricos da política doméstica chinesa (DENG, 1999): São eles: i) as relações de poder derivadas de um Estado socialista centralizado; ii) a prosperidade econômica; e iii) a matriz ideacional confuciana, com valores que reproduzem e legitimam a ordem social e a legitimidade da dinastia/partido vigente. A partir de uma busca por palavras-chave no discurso de Xi (2017), notamos uma frequência considerável de termos que remetem a esses pilares (HENDLER, 2018).

⁴ Disponível em: http://www.xinhuanet.com/english/download/Xi_Jinping's_report_at_19th_CPC_National_Congress.pdf

Tabela 1. Análise do discurso de Xi Jinping no 19o Congresso do PCC			
	Radicais de palavras-chave	Frequência	Ocorrência por 1000 palavras
Estado Centralizado	“Party”	336	13,6
	“Socialis”	148	5,9
	“Democra”	53	2,1
	“Rule of law”	26	1
Desenvolvimento econômico	“Prosper”	39	1,5
	“Innovation”	24	0,9
	“Business”	16	0,6
Matriz confuciana	“Dream”	31	1,2
	“National Rejuvenation”	26	1
	“Harmon”	14	0,5

Fonte: elaborado pelo autor⁵

Neste breve exercício de análise do discurso de Xi evitamos a busca por palavras que pudessem ter mais de um sentido, como “development”, “power” e “strategy” e reconhecemos as limitações de não se analisar a versão original em mandarim. Ainda assim, é possível identificar traços dos três pilares históricos (DENG, 1999), com ênfase no Estado centralizado. A palavra “Party”, em referência ao Partido Comunista Chinês tem uma ocorrência impressionante de 13,6 vezes por mil palavras, seguida pelo radical de “socialismo”, com uma ocorrência de 5,9 vezes por mil palavras. Curiosamente, o radical de “democracia” é também muito frequente – embora seja adjetivado por termos como “centralismo democrático”, “democracia intrapartidária” e “democracia consultiva socialista”. E apesar da frequência relativamente menor de termos como “prosperidade”, “inovação”, “sonho [chinês]”, “business”, “rejuvenescimento nacional” e “harmonia”, a alta recorrência em números absolutos reforça as facetas econômica e ideológica do PCC.

Além das transformações no regime de acumulação e no jogo simbólico e institucional da política, há um terceiro fenômeno em

⁵ O critério para escolha desses radicais está ligado aos três pilares civilizacionais da China e como eles são incorporados no discurso oficial do governo (HENDLER, 2018).

curso: a mudança no paradigma estratégico chinês acompanhado da modernização das forças armadas. Desde Jiang Zemin gestou-se certo consenso em Beijing de que a modernização das forças armadas não significa apenas armas inovadoras e tecnologia de ponta, mas também gestão de pessoas, instituições e cultura corporativa (PIIE, s.d., p. 194)⁶. No âmbito institucional houve um processo gradual de profissionalização do oficialato, cooperação com as principais universidades do país para atrair novos quadros, redução de atividades não-combatentes com a terceirização de serviços e o reforço do conceito de “guerra popular” com a manutenção de cerca de 800 mil reservistas e a realização de exercícios civil-militares (PIIE, s.d., p. 194). Em valores absolutos (gráfico 2, eixo da esquerda), os gastos militares da China são crescentes desde o começo dos anos 2000 (de US\$40 milhões em 2003 para mais de US\$200 milhões em 2017), mas estáveis se comparados ao crescimento do PIB (cerca de 2%) e decrescentes em relação à parcela dos gastos públicos (de 12% em 2002 para 6% em 2017) (gráfico 2, eixo da direita). Isso significa que a China tem investido de forma mais eficiente, isto é, o número de plataformas (navios, aviões, etc) das forças armadas diminuiu nos últimos 20 anos, mas a capacidade de projeção de poder aumentou porque a grande quantidade de plataformas obsoletas tem dado lugar a novas mais eficazes e em menor número (O’ROURKE, 2018).



Fonte: Stockholm International Peace Research Institute

⁶ Peterson Institute for International Economics https://piie.com/publications/chapters_preview/4174/09iie4174.pdf

Segundo Moraes (2015), o ELP passa não apenas por uma modernização tecnológica, mas por mudanças doutrinárias, com maior importância atribuída à mobilidade, em conjunto com o maior peso relativo para forças aéreas e navais. No tocante à mudança do foco do poder terrestre para o naval, o excerto abaixo, do Ministério da Defesa da China, é ilustrativo:

Em linha com a demanda estratégica de defesa das águas costeiras e proteção do mar aberto, a Marinha do Exército de Libertação Popular (MELP) mudará gradualmente seu foco de “defesa das águas costeiras” para a combinação de “defesa das águas costeiras” com “proteção do mar aberto”, e construirá uma estrutura de força de combate naval combinada, multifuncional e eficiente. A MELP aumentará suas capacidades de dissuasão estratégica e contra-ataque, manobras marítimas, operações conjuntas no mar, defesa abrangente e apoio abrangente. (...) A mentalidade tradicional de que a terra supera o mar deve ser abandonada e grande importância deve ser atribuída à gestão dos mares e oceanos e à proteção dos direitos e interesses marítimos (MINISTÉRIO DE DEFESA DA CHINA, 2015).

O documento reforça a nova centralidade da Marinha como força responsável por proteger os interesses nacionais não apenas nas zonas costeiras, mas também em águas azuis, entre a primeira e a segunda cadeia de ilhas. Ainda mais notória é o chamado para abandonar a visão de que o poder terrestre é mais importante do que o naval – e isso se reflete no processo de modernização da Marinha desde os anos 2000.

Figura 1. As duas cadeias de ilhas na perspectiva chinesa



Fonte: asia.nikkei.com⁷

O uso dual de tecnologia e recursos humanos civis para fins militares tem ganhado força no âmbito naval por referências ao conceito de “guerra do povo ao mar” (人民战争), traduzido para o inglês como *people's war at sea* e presente em documentos e declarações oficiais (SONG et al, 2018, p. 23). Esse princípio consiste na mobilização de civis para defender os interesses do país e está foi cristalizado em duas leis: uma lei de 2015 que obriga todo container e embarcação comercial a seguir padrões militares; e uma de 2016 criou um framework para o uso de ativos logísticos civis pelos militares e obriga todas as indústrias chinesas que utilizam de transporte internacional a fornecer suprimentos às embarcações militares, quando necessário (HENDLER, 2018).

Acima dessas mudanças de doutrina estão as preocupações estratégicas que permanecem desde a fundação da RPC: separatismos (Tibete e Xinjiang), o status de Taiwan, a questão das Coreias e as relações, ora conflituosas, ora cooperativas, com as grandes potências. Já a principal mudança, que está ligada à nova doutrina militar, refere-se aos litígios

⁷ Disponível em: <https://asia.nikkei.com/Politics/Will-China-rule-the-waves>

territoriais marítimos com o Japão e com os países do Sudeste Asiático. A assimetria militar em relação a estes e os ressentimentos históricos em relação àquele são elementos com crescente relevância no cálculo estratégico chinês e reforçam uma doutrina mais voltada para a projeção de poder naval.

Essa ruptura fica nítida na diferença de postura da China ao lidar com litígios de fronteira terrestre e marítima. Se por um lado o país tem uma atitude mais rígida nas questões marítimas, por outro tem sido moderado e até mesmo generoso nos ajustes de fronteiras terrestres. Segundo Luttwak (2012), a China concedeu, em negociações bilaterais, 100% das demandas do Afeganistão, 76% do Laos, 66% do Cazaquistão, 65% da Mongólia, 94% do Nepal, 60% da Coreia do Norte, 96% do Tadjiquistão e 50% do Vietnã. Levando em conta que a China é o país com a maior quantidade de vizinhos fronteiriços no mundo (quatorze), este é um feito e tanto. Para Chan (2016, p. 40), se relevados o número de vizinhos e a assimetria material da China em relação a eles, é possível afirmar que o país tem um histórico muito mais pacífico do que outras potências como EUA, URSS/Rússia, França, Inglaterra ou até mesmo a Índia.

3. A PROJEÇÃO INTERNACIONAL DA CHINA A PARTIR DAS TRANSFORMAÇÕES DOMÉSTICAS

As três grandes transformações domésticas da China têm atores e dinâmicas próprios que há cerca de uma década têm começado a extrapolar para o plano internacional. A mudança no regime de acumulação tem como protagonistas as empresas estatais de infraestrutura, que têm se deparado com um mercado doméstico saturado, e as empresas privadas de serviços e tecnologia, que desfrutaram de uma série de incentivos governamentais para subir nas cadeias de valor. Com isso, na virada para a década de 2010 essas empresas tornaram-se as grandes pontas de lança da projeção chinesa na economia global.

Há um extenso debate na literatura que questiona se as empresas estatais (*state owned enterprises* ou SOE's) são “braços do Estado” que atuam de acordo com diretrizes políticas ou *profit-seekers* que atuam de forma independente. A dificuldade de acesso a fontes internas dessas corporações colabora para a zona cinzenta de interação entre Estado e empresa. Porém, a partir de uma revisão bibliográfica, é lícito aferir que o peso do governo,

seja por instituições, regulações, mecanismos artificiais de mercado ou indicações, é muito relevante (Li-Wen, 2017; Jones; Zou, 2017; Fan, Hope, s.d; Blackwill e Harris, 2016).

Se os projetos de infraestrutura das SOE's recebem subsídios do governo, as empresas privadas (state owned enterprises, ou POE's) recebem auxílios em formato de "plataformas de internacionalização" que dão um ar de oficialidade e de segurança jurídica para os parceiros estrangeiros, em geral nos setores de tecnologia e serviços. Segundo Yan (2018), essa plataforma se dá por meio de match-making, de feiras de tecnologia, de turismo de pesquisa, da facilitação de circulação de cientistas e do alinhamento entre empresas privadas e instituições científicas.

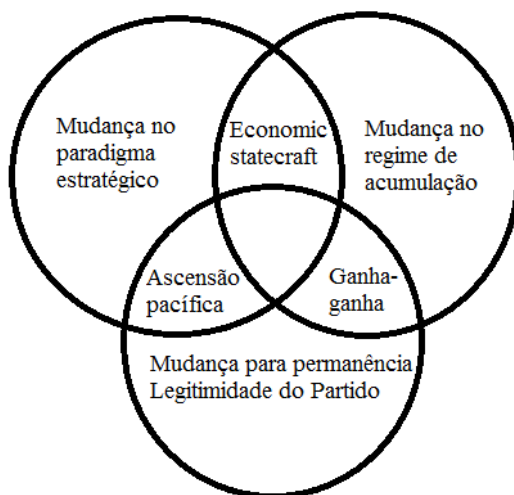
O poder simbólico e material das figuras de Xi Jinping e do PCC tem sido reforçado pela "mudança para a permanência" no jogo de poder doméstico. Porém, escorados em veículos de mídia mais ou menos alinhados à narrativa oficial, esses atores têm ido muito além do público doméstico e, junto com outros órgãos do governo como o Ministério das Relações Exteriores e o United Front Development Work, têm construído a imagem da China como um ator responsável no sistema internacional, aderindo a regimes já existentes e criando novos canais de cooperação (FENG, HUANG, 2014; SU, sem data). Dentre os principais canais, é possível citar: as parcerias estratégicas bilaterais, a adesão a foros multilaterais regionais e a promoção de um *soft power* por meio do esporte, cultura, educação, turismo, etc.

Por fim, a mudança no paradigma de segurança estratégica e a modernização das forças armadas têm ampliado a capacidade de projeção de poder militar da China para além de suas fronteiras, tanto na esfera aeronaval quanto nos setores cibernético e espacial. Se, por um lado, isso gera desconfiança nos vizinhos, por outro, a China tem sido eficiente em atividades de diplomacia militar, tais como: i) encontros de alto escalão civil e militar; ii) diálogos de alto escalão, que são um *upgrade* institucionalizado e com frequência definida entre líderes de dois ou mais países; iii) exercícios militares conjuntos, que servem para coletar informações, promover transparência e construir parcerias mais duradouras; iv) *Naval Port Calls*, que consistem em visitas da marinha chinesa a portos de outras nações e podem ter os objetivos de escolta, reabastecimento, encontros diplomáticos ou outros temas específicos como prestar serviços com os navios-hospital; v) intercâmbio funcional, que consiste na circulação de pessoal para fins acadêmicos, de inteligência, logísticos ou de treinamento;

e vi) operações não-militares de segurança, que proveem bens comuns como auxílio humanitário, operações de paz, combate à pirataria e casos específicos como o apoio da força aérea às buscas por destroços do avião da Malaysian Airlines que desapareceu em 2014 no Oceano Índico. Todos esses indicadores são abordados de forma detalhada no estudo de Allen et al, 2017.

A imagem abaixo apresenta os três processos de transformação doméstica da China e suas interseções.

Figura 2. Transformações domésticas e projeção externa da China no século XXI



Fonte: Elaboração própria

A primeira intersecção resultante desta tríade refere-se ao estatismo econômico (economic statecraft) associado à expansão capitalista da China e a como sua atratividade pode moldar comportamentos de países parceiros (REILLY, 2013; GONG, 2017). O estatismo econômico chinês é resultado da intersecção entre os elementos estratégicos e político-econômicos, envolvendo recursos de poder duros e mais tradicionais para gerar comportamentos de indução e atratividade. Assim, investimentos de firmas chinesas no estrangeiro, políticas de comércio exterior e serviços financeiros como empréstimos e doações por bancos públicos são gerenciados de forma a atender a imperativos estratégicos e de acumulação capitalista. Embora a relação entre grupos políticos e econômicos não seja

monolítica, há uma notável convergência de interesses que tem construído um campo de gravitação em torno da China.

Os complexos “ports-park-city” (PPC) são exemplos claros desta fusão. Tendo como base o estudo de Thorne e Spevack (2017), os PPC consistem na construção de portos que podem ter uso civil e militar, além de abrigar também parques industriais e cidades voltadas para o turismo e outros serviços de entretenimento. Segundo Thorne e Spevack (2017), “essa abordagem incentiva as empresas chinesas a sair de um porto para criar canais de transporte, um parque industrial, um parque logístico e zonas de livre comércio e manufatura” (LOPES, HENDLER, 2020).

O segundo ponto de intersecção, resultante da combinação dos eixos de inserção político-econômico e simbólico-institucional, é o discurso de ganhos mútuos (conhecido por win-win), que está presente na atuação diplomática chinesa e nos principais documentos oficiais sobre cooperação econômica e ajuda externa. Este elemento é sustentado, também, pela criação e participação da China em instituições e regimes internacionais (HENDLER, NOGUEIRA, 2016), desde o final dos anos 1990, com a liderança chinesa frente à crise financeira do sudeste asiático.

Por fim, tem-se a intersecção entre os eixos estratégico e simbólico-institucional, representada pela política da ascensão pacífica, posteriormente alterada para “desenvolvimento pacífico”. Formulada em 2003 por lideranças chinesas, a política do *Peaceful Rise* combina elementos de cunho político-estratégico e de exercício diplomático, resultando em uma política que visa a mitigar os discursos de “ameaça chinesa” (PAN, 2006). Conforme visto, ações como exercícios militares conjuntos, *naval port calls*, encontros de alto escalão, etc, conferem um caráter mais institucional à modernização militar da China e visam reduzir a percepção de ameaça de seus vizinhos.

A partir dessa revisão acerca das transformações domésticas da China pós 2008 e de como elas convergem no âmbito internacional, tomamos o Camboja como estudo de caso.

4. AS RELAÇÕES CHINA-CAMBOJA

Os projetos chineses de infraestrutura no SE Asiático têm dois perfis: os que visam a uma conexão mais direta com a China (por meio de portos, rodovias e ferrovias) e os que não estão diretamente ligados ao cinturão logístico da BRI, mas contribuem para a melhoria da

infraestrutura doméstica dos países parceiros. Os projetos do primeiro tipo têm uma função estratégica mais evidente, posto que informações e instalações portuárias e rodoferroviárias construídas por empresas estatais da China podem ser utilizadas pelas forças armadas deste país em caso de conflito (conforme a doutrina do *people's war at sea*). Já a função estratégica dos projetos do segundo tipo é menos evidente, mas não menos importante, pois o controle por empresas chinesas de manufaturas e de malhas de transporte, energia e informação de outros países pode muito bem se transformar em arma de guerra, de chantagem ou de simples influência política (Chong, 2014). Em comum, ambos os perfis costumam ser enquadrados dentro da Nova Rota da Seda.

Outro exemplo é a construção de uma rede de portos sob controle de empresas chinesas para compor a chamada Rota da Seda Marítima. O estudo da C4ADS traz uma análise de alto nível a respeito dos investimentos chineses no setor portuário do Indo-Pacífico. Após a análise de quinze estudos de caso, os autores chegam à conclusão de que tais investimentos não são orientados pelo conceito de jogo de soma positiva pregado por Beijing, e sim pela busca de influência política, expansão furtiva de presença militar e construção de um ambiente estratégico favorável na região para superar o famigerado “dilema de Malaca”⁸ (HENDLER, 2018; THORNE; SPEVACK, 2017, p. 4). Segundo o estudo, as SOE's estão envolvidas em doze dos quinze portos, e em nove há relação direta entre elas e o governo do país parceiro⁹. O caso do Camboja é representativo. Uma vez que o principal porto do país, em Sihanoukville, foi construído com fundos japoneses que também possuem uma parte minoritária de suas ações (13,5%), duas empresas chinesas buscaram alternativas. Após negociação política entre Beijing e Phnom Penh, a estatal Guangxi Beibu Gulf International Port Group assinou em 24 de abril de 2018 um acordo para a construção de um porto alternativo em Kampot, na província adjacente a Sihanoukville¹⁰; e em 2008 a empresa privada Union

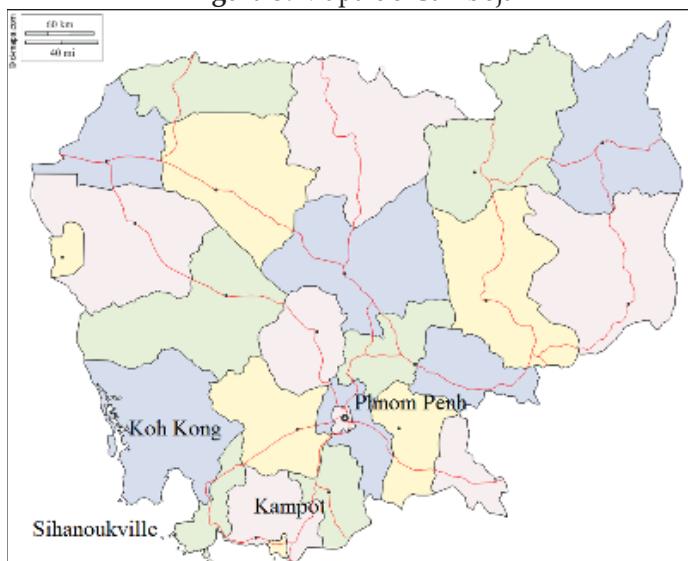
⁸ O dilema de Malaca refere-se à falta de alternativas e à vulnerabilidade da China em relação às rotas de comércio naval que passam pelo Estreito de Malaca. Isto é, trata-se dos possíveis danos causados à economia chinesa em caso de um bloqueio do estreito, especialmente no tocante à importação de recursos energéticos. De acordo com fontes variadas o termo foi cunhado em 2003 pelo então presidente da China, Hu Jintao (Paszak, 2021).

⁹ O estudo se baseia na mídia chinesa que noticia visitas políticas e técnicas de membros do Partido Comunista Chinês e de órgãos como o United Front Work Department, ligado ao PCC.

¹⁰ Disponível em: <https://asia.nikkei.com/Business/Company-in-focus/Cambodia-s-biggest-port-sees-China-coveting-Japan-s-dominant-role>

Development Group arrendou por 99 anos uma área de 45 mil hectares em 20% do litoral cambojano, na província de Koh Kong, para construir uma cidade voltada para o turismo com aeroporto e porto de águas profundas¹¹ (THORNE; SPEVACK, 2017, p. 4). Neste último caso, houve registros de visitas técnicas de membros do United Front, ainda que o projeto seja de uma empresa privada, o que ilustra a influência do governo nas decisões da empresa (THORNE; SPEVACK, 2017, p. 29; HENDLER, 2018).

Figura 3. Mapa do Camboja



Fonte: elaboração própria

O Camboja entra para Organização Mundial do Comércio (OMC) em 13 de outubro de 2004¹². O primeiro investimento de uma SOE chinesa, após a entrada do Camboja na OMC, foi em fevereiro de 2006, segundo a Global Tracker. O investimento foi no setor de energia na hidrelétrica de Kamchay (Kampot)¹³, que está operando desde 2012¹⁴. Desde então, investimentos chineses vêm evoluindo sob o guarda-chuva da Belt Road Initiative (BRI). Salienta-se que tais investimentos estão dentro do escopo das disputas hídricas na região do Rio Mekong (PEDLOWSKI, 2020), mas

¹¹ Disponível em: <http://www.atimes.com/article/a-chinese-colony-takes-shape-in-cambodia/>

¹² Disponível em: https://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/cambodia_e.htm

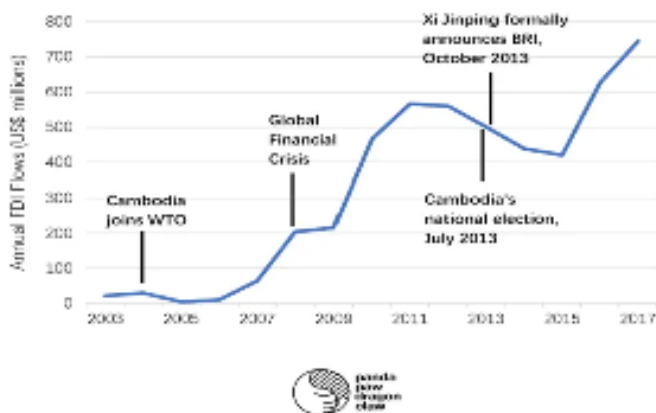
¹³ Disponível em: <https://cdm.unfccc.int/Projects/DB/SGS-UKL1380884293.85/view>

¹⁴ Disponível em: https://en.powerchina.cn/2013-06/27/content_16683095.htm

a China tende a dirimir impactos ambientais negativos devido ao retorno propiciado pela infraestrutura elétrica para economia local. Abaixo, segue um levantamento que indica a evolução dos investimentos chineses no Camboja, após as eleições neste país e o anúncio do BRI pelo Xi Jinping, segundo GRIMSDITCH (2019):

Gráfico 3. Investimentos chineses no Camboja

Official Non-Financial Sector Chinese Investment in Cambodia, 2003-2017



Fonte: Panda Paw Dragon Clow (site)

Todas as hidrelétricas de investimento das SOE's chinesas, exceto a de Kamchay (com investimentos da Sinohydro), entraram em operação após o anúncio da BRI em 2013. Ademais, a China financia praticamente todos os projetos hidrelétricos do Camboja (POINDEXTER, 2016). Estatais da China como: Huadian, Sinomach, Datang, Huanneng e a Sinohydro celebraram com o Governo do Camboja contratos do tipo BOT (build-operate-transfer) que variam de 34 a 44 anos de concessão. Este tipo de operação é amplamente utilizado em investimentos de infraestrutura e é mais barato se comparado com outros modelos de financiamento público (ZHANG, 2018). No setor imobiliário, em abril de 2009, na província de Preah Sihanouk, a SOE Jianguo Taihu investiu 320 milhões de dólares (US\$) na primeira Zona Econômica Especial (Special Economic Zone ou SEZ) do

Camboja, uma das primeiras fora do território chinês^{15 16}. Além deste, os investimentos em turismo, entretenimento, de forte ligação com a diáspora chinesa, juntamente com energia, metal e finanças, perfazem os demais investimentos estatais da gestão de Hu Jintao (2003-2013). Em dezembro de 2008, destaca-se um investimento BOT de 99 anos, na província de Koh Kong (atualmente o “complexo de Dara Sakor”, um investimento tipo PPC com previsão de um funcionamento de um porto administrado pela China).

De 2014 a 2020 houve uma ampliação das SEZ no Camboja, de 9 para 54, sendo mais de uma dúzia em operação, com planejamento de expansão¹⁷ e liderados por Japão (28%) e China (29%), de acordo com a CDC em 2018¹⁸. Também houve um impulsionamento da diáspora chinesa, fruto dos investimentos da época do governo de Hu Jintao, nos anos 2000, com os setores de turismo e entretenimento recebendo números crescentes de chineses. Em 2011, 247.197 turistas chineses visitaram o Camboja (HENG, 2012). Já em 2019, o número foi de 887.039, sendo 37%, a mais do que o ano anterior. Com isso, a China tornou-se a maior fonte de turistas estrangeiros no país (36,7 % em 2019) (XINHUA, 2019), o qual também abriga cerca de 210 mil chineses residentes (KOEMSOEUN, 2018). Durante a gestão de Xi Jinping (de 2013 em diante) a China manteve o foco em investimentos estatais no Camboja com a ampliação da infraestrutura. Essa ampliação tem um duplo aspecto: integrar o Camboja na BRI e aumentar o suporte logístico a movimentação de bens, pessoas e serviços dentro e fora do país. Além disso, sua gestão aplicou, praticamente, seis vezes mais na celebração contratual na modalidade de Public-Private Partnership (PPP) aos empresários do Camboja do que seu antecessor (Hu Jintao), quando se compara as tabelas 2 e 3 do presente tópico.

¹⁵ Zona de Economia Especial de Sihanoukville (SSEZ), co-desenvolvida por Jiangsu Thaihu Cambodia International Economic Cooperation Investment Co., Ltd. (China) e Cambodia International Investment Development Group Co., Ltd. (Camboja) no espírito de “Going Global” da China estratégia, é uma das primeiras oito zonas de cooperação econômica e comercial no exterior aprovadas pelo Ministério do Comércio da China. <<https://camhr.com/pages/employer/index.jsp?employerId=22446>>

¹⁶ China Services Info Disponível em: <http://govt.chinadaily.com.cn/s/201902/12/WS5c62263f498e27e33803825c/sihanoukville-special-economic-zone-sez.html>.

¹⁷ KHMER TIMES, February 1, 2020. <<https://www.khmertimeskh.com/686294/cambodia-has-54-special-economic-zones-more-to-come/>>

¹⁸ Apresentação do Diretor de Relações Públicas e Promoção do Conselho de Investimento Privado para o Desenvolvimento do Camboja, Suon Sophal, para investidores em 2018. <<https://artnet.unescap.org/sites/default/files/fdi/meeting-documents/2018-12/Cambodia%20Case%2025%20September%202018.pdf>>

Tabela 2. IED chineses no Camboja, **tipo investimentos**, desde 2003 a março de 2020

Governos chineses	Total (US milhão)	% do total	Total por Setor (%)
Hu Jintao (2003-2012)	4580	50,28	40,17 - Energia 32,97 - Turismo 6,99 - Imobiliário 3,71 - Finanças 10,92 - Metal 5,24 - Entretenimento
Xi Jinping (2013 a março 2020)	4530	49,72	35,32 - Energia 54,08 - Transporte 7,95 - Agrícola 2,65 - Imobiliário
Total aplicado	9120	100	

Fonte: China Global Investment Tracker. Elaboração própria

Tabela 3. IED chineses no Camboja, **tipo contratos**, desde 2003 a março de 2020

Governos chineses	Total (US milhão)	% do total	Total por Setor (%)
Hu Jintao (2003-2012)	1110	15,42	48,65 - Energia 33,33 - Transporte 18,02 - Comunicação
Xi Jinping (2013 a março 2020)	6090	84,58	19,21 - Energia 54,19 - Transporte 12,32 - Imobiliário 5,25 - Agricultura 6,40 - Turismo 2,63 - Entretenimento
Total aplicado	7200	100	

Fonte: China Global Investment Tracker. Elaboração própria

Dado que a elite cambojana tem relações muito próximas com o governo de Hun Sen, Chefe de Governo do Reino do Camboja desde 1998, o win-win cooperation passa a ser um alinhamento de governos da China e do Camboja com pouca conexão com o restante da população (PO e PRIMIANO, 2020). Além disso, as joint-ventures firmadas entre o Governo de Hun Sen e empresários locais necessitam de aportes financeiros condizentes com o tamanho da BRI. Então, explica-se, em parte, porque contratos entre a China e o Camboja, tiveram maior expressividade no governo de Xi Jinping, do que a modalidade de investimentos.

Um aspecto que ajuda a explicar a “preferência” de contratos por Xi Jinping em PPP é o fato de que a lei cambojana proíbe a propriedade estrangeira de terras, mas os empresários chineses ainda conseguem encontrar maneiras de fazer investimentos multimilionários (FRANCESCHINI e LOUBERE, 2018). Isto porque os empresários locais, muitas vezes envolvidos diretamente com o governo de Hun Sen, atuam

como “facilitadores” para o “modo chinês de empreender”. Cambojanos recebem menos, mas a proteção trabalhista é maior, se comparada aos “subcontratados” chineses.

O Camboja tem tentado limitar o emprego de trabalhadores estrangeiros com reformas nas leis trabalhistas. [...] Enquanto isso, os próprios trabalhadores estrangeiros correm o risco de exploração, trabalhando em um país onde têm poucos recursos, sem representação sindical e com pouco conhecimento do idioma local. [...] “O subempreiteiro chinês sempre afirma que ‘não temos nenhuma obrigação e você pode fazer qualquer tipo de reclamação a quem quiser e não vão se importar’, e aí eles escapam da responsabilidade”, explica Sou (Keeton-Olsem e Yuan, 2019).¹⁹

Além disso, outra provável razão para maior modalidade contratual da China com empresas do Camboja, seria a redução dos problemas da sinofobia, movimento advindo, em parte, pelos impactos ambientais e sociais e, em outra parte, pelo “choque cultural e mercadológico” da diáspora chinesa (WRIGHT, 2018); (KHIDIR, 2018). Então, com contratos vinculados às empresas locais, as demandas sociais são de responsabilidade conjunta ou, pelo menos, dão respaldo aos chineses, que passam a atuar junto a governantes locais e empresários. No Camboja política e setores privados tendem a convergir porque muitos políticos e seus familiares administram empresas que lidam com setores públicos. Como o caso dos senadores Ly Yong Phat (NARIN, 2020), Lao Meng Khin (DARA, 2020), Oknha Lav Meng Khin, Oknha Kong Triv (como proprietários de SEZ no país) entre outros.

Ao confrontar empréstimos realizados pela International Finance Corporation (IFC)²⁰ e os investimentos das SOE’s chinesas no Camboja, observa-se que há uma dinâmica em que o empréstimo ocidental (da IFC) ampliou a estrutura local desde 2004 e que desde o advento da BRI, em 2013, houve a aquisição ou a “sobreposição” de vários investimentos chineses em setores como: telefonia e infraestrutura aeroportuária, ou, ainda, a ajuda aos pequenos e médios empreendedores locais no desenvolvimento das

¹⁹ Tradução livre.

²⁰ Investimentos do Banco Mundial no Camboja. Disponível em: <https://disclosures.ifc.org/enterprise-search-results-home/cambodia>

SEZ. Estas SEZs, por sua vez, têm aumentado a presença e investimentos de japoneses e chineses com elites do Camboja. Logo, é como se houvesse uma “orientalização empresarial” em que empresas ocidentais abrem espaço para que a administração de Hun Sen aprofunde a relação com chineses, coreanos, japoneses, entre outros asiáticos, mediante novas Joint Ventures.

Um exemplo é a empresa Société Concessionnaire de l’Aéroport (SCA) - uma joint venture entre a francesa Vinci Airports e a empresa do Camboja Muhibbah Masteron (MMC). A SCA é 70% controlada pelo Vinci Group e 30% pela MMC. Entre 2005 e 2008, a IFC investiu cerca de US\$ 112 milhões para ampliação de infraestrutura dos aeroportos internacionais de Phnom Penh, Sihanoukville e Siem Reap, todos com concessão de uso para a SCA até 2040²¹. Com a evolução dos investimentos chineses no país vem sendo acordada a construção de aeroportos internacionais próximos aos da SCA pela Cambodia Airport Investment. A empresa é uma joint-venture entre a Oversea Cambodia Investment Corporation (OCIC), um conglomerado de propriedade do empresário Oknha Pung Kheav, e a Secretaria de Estado de Aviação Civil do Governo (MESZAROS, 2018). Esta Joint-venture recebe aportes de empresas chinesas (CIOB, 2020). Com isso, provavelmente, não haverá renovação de concessão à SCA, e se houver não veremos grandes investimentos, já que a concorrência com a OCIC, apoiada por chineses com aeroportos internacionais próximos aos atuais, esvaziará o fluxo compensatório de custo-benefício aos franceses. Logo, a infraestrutura aeroportuária que os projetos da IFC contemplaram, tenderá a migrar de empresas ocidentais para um “joint-venture oriental”.

Em síntese, os investimentos antes do anúncio da BRI foram no sentido de ampliar a oferta energética local e fomentar as SEZ chinesas no Camboja, tendo a Sihanoukville Special Economic Zone (SSEZ) como “balão de ensaio”. Após o anúncio da BRI, a maioria dos contratos envolve justamente a infraestrutura de transportes para interligar Siam Reap, Sihanoukville, Phnom Pehn e Koh Kong (recentemente), localidades com grande movimentação da diáspora chinesa, e valendo-se de contratos tipo BOT para explorar rodovias em construção.

Com Hu Jintao apenas uma aplicação de investimento bilionário foi executada. No complexo de Dara Sakor (Koh Kong) em dezembro

²¹ Projetos viabilizados pela IFC na rede aeroportuária cambojana. Disponível em: <https://disclosures.ifc.org/project-detail/SPI/21363/cambodia-airports> e <https://disclosures.ifc.org/project-detail/ESRS/25332/cambodia-airp-ii>

de 2008, a Union Development Goup (UGD) investiu US\$ 1,51 bilhões (NACHEMSON, 2018). O projeto conta com contrato tipo BOT de 99 anos e continua a crescer com o anúncio da BRI (REALTY, 2021). Está previsto um aeroporto internacional na localidade até 2023. Além disso, foi confirmado em meados de 2020, um projeto de construção de um porto de “águas profundas” em Koh Kong, que poderá ser o segundo porto internacional no país (TIMES, 2020). Entretanto, diferentemente do Porto internacional de Sihanoukville (que tem o desenvolvimento portuário com supervisão dos japoneses), o Porto em Koh Kong, provavelmente, terá a administração influenciada pelos chineses.

Já na administração de Xi Jinping, foram três oportunidades de aplicações bilionárias no Camboja com participação de SOE's. Na modalidade de contrato, foi celebrado um no setor de transportes, no valor de US\$ 2,08 bilhões, em dezembro de 2018, com a China Communications Construction, segundo a China Global Tracker. No relatório da empresa de fechamento do ano, aparece a celebração deste contrato como referente a Expressway Sihanoukville-Phnom Penh com concessão de 50 anos²².

As outras duas foram investimentos de US\$ 1,95 bilhões, pela China Communications Construction em março de 2019 e US\$1,19 bilhões da China Huadian Hong Kong Co Ltd (CHDHK) em dezembro do mesmo ano. O primeiro, no setor de transporte, está previsto a construção da rodovia dividida de 190 quilômetros e largura média de 24 metros, entre Phnom Penh e Sihanoukville sob uma estrutura de construção, operação e transferência (BOT). A empresa chinesa cobrará pedágio dos usuários da via e a obra tem previsão de conclusão em 2022 (MENG, 2018). Já o segundo, no setor de energia, é a construção de uma usina termoeletrica em Sihanoukville, capacidade de 700 Mw, contrato tipo BOOT (build-own-operate-transfer) (ISCS, 2018) e (VIREAK, 2020) para fornecer eletricidade à “nova macau” onde, atualmente, há oito SEZs em operação (OPENDEVELOPMENT, 2020).

Também nota-se, em 2019, o projeto de um Parque Cultural Camboja-China em Siem Reap com o Angkor International Culture Investment & Development (Cambodia) Co. (BUNTHOEUEN, 2019), que além de intensificar o turismo tem o propósito de estreitar laços culturais entre os dois países. Capital alimentando interesses entre os governos e as

²² Conforme, relatório anual de 2018 da China Communicatios Construction Company Limited (CCCC's) Disponível em: <http://en.ccccltd.cn/investorrelations/announcement/201904/P020190430666124841547.pdf>

empresas. Siem Reap, Sihanoukville e Phnom Penh formam uma espécie de triângulo cultural sino-cambojano, aonde os aeroportos internacionais (presente nas três localidades) e infraestrutura, em construção pela BRI, fazem com que o sinocentrismo, atrelado a diáspora chinesa, ganhe maior dinâmica junto ao Camboja. Porém, a sinificação apresenta alguns óbices para os habitantes locais.

O influxo financeiro chinês também é muitas vezes “fechado em si mesmo”, com poucas oportunidades significativas para jogadores locais. As empresas chinesas costumam fazer negócios com outras empresas chinesas, que então atraem trabalhadores chineses. Os turistas chineses, muitas vezes viajando em grupos administrados por agências de turismo chinesas, querem se hospedar em hotéis administrados por chineses e comer em restaurantes chineses, e os negócios e as pessoas locais geralmente são forçados a deixar de ter qualquer ganho econômico potencial. A “Sinificação” de Sihanoukville também gerou ressentimento local, à medida que mais cambojanos sem terra são expulsos dos acordos de desenvolvimento de Sihanoukville, enquanto trabalhadores chineses são trazidos para atender à crescente demanda (ASEAN Post Team, 2019).²³

A seguir, será apresentada as expansões do Sihanoukville Autonomous Port (PAS) e da Cambodia Sihanoukville Special Economic Zone (SSEZ). Pretende-se verificar se a “ascensão pacífica” chinesa, materializada pela BRI, “modula” a mudança no paradigma estratégico pelo regime de acumulação dentro do país do SE asiático receptor dos IED chinês.

Com o intuito de aumentar o foco expositivo das análises, cabem algumas considerações preliminares. A pretensão aqui é demonstrar a dinâmica e os reflexos dos elementos constitutivos econômico-político e estratégico (no caso o modal portuário) mediante o elemento constitutivo simbólico do “ganha-ganha” com “ascensão pacífica chinesa”. Logo, essa demonstração ocorrerá com as variáveis de: (i) fluxo comercial no porto internacional de Sihanoukville; e (ii) expansão das SEZ, na localidade, dentro do recorte temporal das políticas de Hu Jintao e Xi Jinping no Camboja. Para a primeira variável, o indicador será a medida de Twenty

²³ Tradução livre.

for Equivalent Unity (TEUs), que é a medida padrão de um container e demonstra, em boa medida, o fluxo logístico portuário. Já para a segunda, indicadores quantitativos (empresas, funcionários, entre outros) são apresentados para retratar expansão ou retração das zonas econômicas, nos períodos pertinentes.

“[...] a SEZ foi introduzida pela primeira vez no final de 2005 pelo Conselho da Zona Econômica Especial do Camboja (CSEZB). Foi considerada uma das medidas para melhorar o clima de investimento para empresas locais e estrangeiras no Camboja. Além disso, as zonas eram vistas como uma ferramenta para estabelecer ligações econômicas entre áreas urbanas, rurais e mais remotas fora de Phnom Penh (Banco Mundial, 2011).” (DAISUKE, 2019).²⁴

As SEZs são responsáveis pela maioria das empresas de indústrias leves, no Camboja, independentemente do setor. As empresas são principalmente de propriedade estrangeira, orientada para a exportação. Existem atualmente 22 SEZs operando no país empregando aproximadamente 115.000 trabalhadores em todos os setores, segundo a Cambodia Trade Integration Strategy (CTIS) 2019-2023.

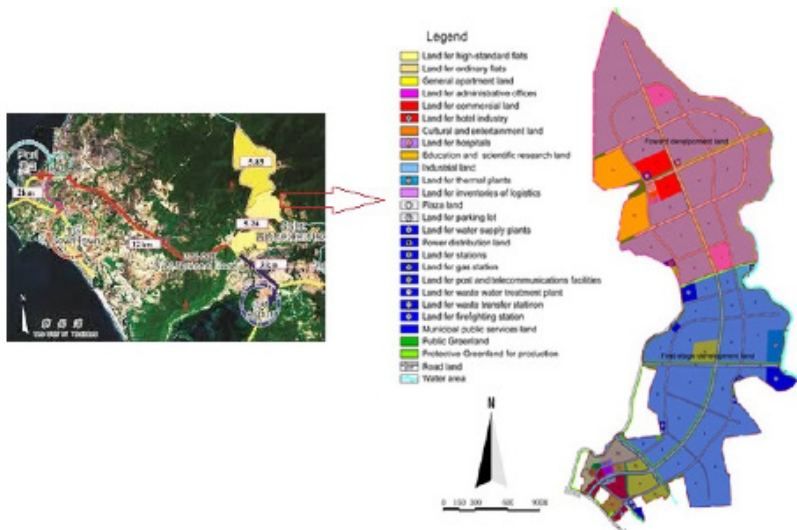
No geral, as exportações de mercadorias do Camboja quase dobraram de valor entre 2013 e 2017, e a indústria leve é um dos setores em que ocorreu diversificação e crescimento baseado em volume. As exportações das indústrias leves em 2017 somaram pouco acima de US \$ 1 bilhão, acima dos US \$ 466 milhões em 2013. Apesar do crescimento na última década, as exportações da indústria leve ainda constituem uma pequena proporção da cesta de exportações (pouco acima de 5% em 2017). As SEZs cambojanas são principalmente enclaves de investimento, voltadas para as exportações e têm pouca ou nenhuma limitação em relação à economia doméstica. [...] As empresas das SEZ não vendem para o mercado doméstico, principalmente devido à sua natureza orientada para a exportação, mas também porque as empresas podem ser elegíveis para pagar impostos uma vez que atendam aos mercados domésticos (CTIS, 2019, pag.236 e 240).²⁵

²⁴ Tradução livre.

²⁵ Tradução livre.

Preah Sihanouk possui a maior SEZ do país, a Sihanoukville Special Economic Zone (SSEZ), implementada em 2008 com empresas, na sua maioria chinesas, numa área de 1.688 hectares (CDC, 2020). Além desta, na província, atualmente, há mais quatro SEZ em operação. Em novembro de 2019, Hun Sen anunciou com a construção de mais quatro zonas, o que ampliará para um total de 9 SEZ na província de Preah Sihanouk. A província vem sendo apontada como a futura “Shenzhen do Camboja”(HUI, 2020).

Figura 4. Sihanoukville Special Economic Zone (SSEZ)

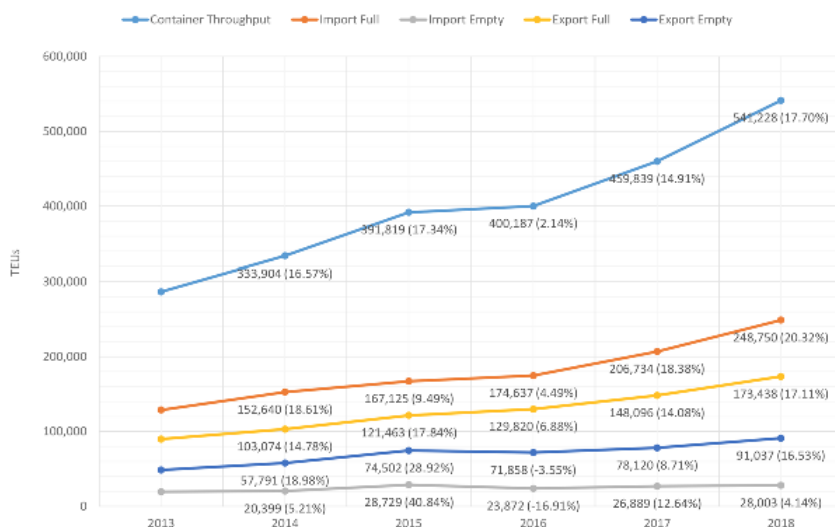


Fonte: (Official website) <http://www.ssez.com/en/index.asp>

A ampliação da SSEZ “caminha” em consonância com a expansão portuária. Localizada a 12 Km do PAS e 3 Km do aeroporto internacional de Sihanoukville, na SSEZ em 2014, eram 40 empresas com 8.967 funcionários (WARR e MENON, 2015), passando, em 2017 para 109 empresas (94 chinesas, 3 do Camboja e 12 de outras localidades) com cerca de 16.000 funcionários. Até 2030, tem a previsão de expansão da capacidade para 300 empresas e cerca de 80.000 a 100.000 trabalhadores.(McGRATH, 2017). O desenvolvedor SEZ é uma joint-venture entre a empresa privada chinesa Hongdou Group e o Cambodia International Investment Development Group Co., Ltd. (CIIDG), de propriedade do senador cambojano Lao Ming Khin (IDI, 2020).

Já o tráfico de containers no porto, com base em TEUs, de 2006 a 2010 tinha média anual total de 230.000 unidades, conforme CDC ²⁶. Com a ampliação do Port Autonomous Sihanoukville (PAS) o TEUs passa a ser de 333.904 unidades, em 2014, alta de 16,57% com relação ao ano anterior, para 459.839 unidades em 2017. Tal montante representa 37,71% de alta no período, com base nas estatísticas do PAS, conforme o gráfico abaixo:

Gráfico 3. dados estatísticos de TEUs no PAS (2013-2018)



Fonte: PAS Statistics²⁷

A Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA) apoia o governo do Camboja no desenvolvimento do seu porto marítimo internacional. Ente 1996 e 1997 a agência fez um estudo de viabilidade e plano diretor para o empreendimento. Desde 1999, o Japão fornece, por meio de empréstimos, auxílio-concessão e cooperação técnica, apoio contínuo para melhorar a infraestrutura e melhorar a capacidade de gestão do porto. De 2002 a 2005, com empréstimos no valor de 4.142 milhões de ienes, foi construído cais e pátio de containers com dragagem do canal em 11,5 metros de profundidade. Numa outra fase de ampliação (2005-2009),

²⁶ Relatório de 2017 do Conselho de Desenvolvimento do Camboja (CDC) Disponível em: <http://www.cambodiainvestment.gov.kh/investors-information/infrastructure/sea-port.html>

²⁷ Disponível em: <https://www.pas.gov.kh/en/page/statistics>

no valor de 4.313 milhões de ienes, o prédio administrativo e outro cais de containers são concluídos. Em 2007, a JICA realiza empréstimo para desenvolver uma SEZ no porto, de 70 hectares de área, que foi construído em 2009 (AEC, 2020). O funcionamento dessas estruturas, modificaram o perfil do porto após 2012.

Com o aumento da demanda exportadora, dentre eles o de produtos agrícolas, um projeto de Terminal Multiuso (2015-2018), no valor de 7.176 milhões de ienes, efetiva o terminal de 330 metros com 13,5 metros de profundidade e um cais de 200 metros. Está em andamento um novo terminal (2017-2024) no valor de 23.502 milhões de ienes, que poderá acomodar 60.000 DWT, com 350 metros e extensão e 14,5 metros de profundidade. Assim, será permitido o atraque em cerca de 93% dos navios porta-containers intra-asiáticos existentes atualmente⁴⁴. Em 24 de maio de 2019, a JICA transferiu todas as ações de participação do Porto Autônomo de Sihanoukville (PAS) para a Kamigumi Co., Ltd. (Kamigumi), empresa de logística internacional com sede no Japão (JICA, 2019).

Em 2019 houve movimentação de 541.288 TEUs no PAS. A autoridade cambojana, Sun Chantol, Minister of Public Works and Transport, estima que mais de 1 milhão de TEUs serão movimentados em 2023 (PISEL, 2019). A United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), em 2020, aponta para importância dos portos de containers no comércio migratório e da expansão da infraestrutura em localidades como o Camboja e a Indonésia, projetando a necessidade de mais de U\$ 12 bilhões em investimentos na região (Review of Maritime Transport 2020, page 43).

Segundo SD PRADHAN, antigo chairman da Task Force on Intelligence Mechanism in India (2008-2010), atualmente comentarista no periódico The Times of India, acredita que o aeroporto em Dara Sakor e o Porto Internacional em Koh Kong fazem parte de um projeto de uso dual. O analista prossegue no entendimento que as dimensões do investimento fazem com que a justificativa de atender demandas turísticas sejam só uma “cortina de fumaça” para as reais pretensões chinesas.

A questão discutível é por que um aeroporto tão grande (pista de 3.200 metros) e um porto de alto mar estão sendo construídos lá. O novo aeroporto terá capacidade para 10 milhões de passageiros por ano, o dobro da capacidade de Phnom Penh e mais de 40 vezes o número de visitantes que chegaram em 2017 ao aeroporto de Sihanoukville, que possui

vários hotéis e casinos. Não há dúvidas de que isso não é para turistas, como afirmam as autoridades cambojanas. O porto de águas profundas também não é necessário para o turismo. Uma análise do tamanho da pista e outras instalações sugere que estas não são para o turismo. O projeto parece ter tido em vista o uso militar de Dara Sakor e, obviamente, se destina a uso dual, civil e militar. (SD PRADHAN, 2019)²⁸

Cabe ressaltar que com a recente pressão da Associação do Canal da Tailândia para avançar os acordos sobre o Canal de Kra, poderá influenciar na dinâmica dos investimentos chineses em Koh Kong, principalmente do porto. Entretanto, há controvérsias no tocante ao custo-benefício pelo Canal não ser atraente para a Tailândia. A obra economizaria dois dias de navegação em relação ao estreito de Málaca, mas teria sérios riscos ambientais (THEPARAT, 2020). Já para a China, o empreendimento teria uma dupla função: amparar a necessidade da construção do porto em Koh Kong e “ações de ordem securitárias”, com a possibilidade de aumento no fluxo das embarcações tipo Bulk Carriers (navio graneleiro) e Oil Tankers (navio petroleiro) e mitigar os efeitos da dependência do estreito de Málaca.

Segundo a Inclusive Development International (IDI), a maioria das Zonas Econômicas Especiais chinesas estão localizadas no corredor entre Phnom Penh e as áreas costeiras de Sihanoukville e Kampot, bem como áreas na fronteira com o Vietnã em Svay Rieng. Existem agora mais algumas SEZs com base rural, com foco na agricultura e silvicultura, localizadas em Kratie e Kampong Speu.

²⁸ Tradução livre.

Tabela 4. As SEZ com participação chinesa no Camboja

Zona Econômica	Área (hectare)	Sub decreto na CDC	Província (localidade)	Desenvolvedor SEZ
Sihanoukville SEZ	178	2006		Camboja-China joint venture (Jiangsu) Cambodja-China
Sihanoukville SEZ 1	1688	2008		joint venture (Inner Mongolia)
Cambodia Zhejiang	Não encontrado	Não encontrado		POE (Zhejiang)
Guoji SEZ Cambodja-Sino	55	2018		Não está claro
Metallic Material SEZ			Preah Sihanouk	
Cam MJ Agricultural Park SEZ.	99,31	2019		POE (Shandong)
Kiri Sakor Koh Kong SEZ	0	2008	Koh Kong	Propriedade cambojana com SOE chinesa contratada para projetos. Registrado para o
Chhak Kampongsaom SEZ	185,66	2016	Koh Kong	Camboja mas com 75% de propriedade chinesa. Camboja-China joint venture
H.K.T. SEZ	345,2	2012	Kampot	Propriedade cambojana com empresas chinesas nos projetos de termoelétrica e porto de águas profundas POE e SOE chinesa
Kampot SEZ	145	2007	Kampot	
Zhong Jian Jin Bian Jing Ji Te Qu SEZ	470,28	2013	Kampong Chhnang	Joint Venture (Liaoning)
UBE Snoul SEZ Shandong Sunshell	817,8	2016	Kratie	POE (Shandong)
Svay Rieng SEZ	96,14	2013	Svay Rieng	POE (Shandong)
Qi Lu Jian Pu Jay SEZ	178	Não encontrado	Svay Rieng	Não está claro
Tian Rui Agricultural Trade SEZ	101,36	2016	Kampong Speu	POE (Shandong)

Fontes: IDI 2020 (adaptado), CDC (2020) e Opendevelopmentcambodia.net. Elaboração própria.

Neste cenário de expansão com projeção possível portuária chinesa em Koh Kong, ampliação da participação nas SEZ no Camboja e eterna possibilidade de construção do Canal de Kra (Tailândia) para mitigar os efeitos da dependência da China do “dilema de Málaca”, aliado à redução do peso de empresas ocidentais em detrimento das orientais, há a emergência de questões securitárias que contribuem para a “legitimação” da expansão da Força de Defesa Naval chinesa. Assim, o elemento constitutivo simbólico acomoda os interesses da China e de seus parceiros do SE asiático, como no caso do Camboja, como uma espécie de raquete protetiva dos interesses orientais.

A RPC [República Popular da China] tem a maior marinha do mundo, com uma força de batalha total de aproximadamente 350 navios e submarinos, incluindo mais de 130 grandes combatentes de superfície”, afirma o Relatório anual de 2020 do Departamento de Defesa ao Congresso dos EUA sobre o poder militar chinês. “Em comparação, a força de batalha da Marinha dos EUA era de aproximadamente 293 navios no início de 2020.” Em si, essa estatística é um tanto enganosa: embora a Marinha do Exército de Libertação Popular (PLA Navy) tenha mais navios de guerra do que a Marinha dos EUA, a frota americana está à frente em tonelagem por ter navios de guerra maiores, incluindo 11 porta-aviões que deslocam 100.000 toneladas cada. Mas o que acontece quando a quantidade naval chinesa é combinada com a qualidade tecnológica? Essa perspectiva alarma os planejadores do Pentágono. (GALANTE, 2020)

Assim, a evolução dos investimentos chineses no Camboja, principalmente em Koh Kong – um possível porto de águas profundas no Camboja com probabilidade de ganhar ainda mais relevância se o Canal de Kra (Tailândia) for efetivado, e o desenvolvimento da marinha chinesa de águas azuis delineiam o vetor de “ascensão pacífica” que a China imprimirá no ambiente internacional. O Camboja está, já na perspectiva econômica, obtendo uma expansão de infra-estrutura considerável, mediante IED orientais, principalmente chineses e japoneses, tanto nas SEZ quanto nos modais logísticos, em especial no aquaviário e, em contrapartida, torna-se uma cabeça de ponta estratégica para a projeção chinesa no Mar do Sul da China e no Oceano Índico. Entretanto, permanece em aberto se

esses movimentos significam que a China representa um caminho de desenvolvimento menos intrusivo e mais inclusivo do que o ocidental.

O uso dual de tecnologia e recursos humanos civis, como na Crimeia com os “pequenos homens verdes” russos, parecem ganhar contornos práticos com os “pequenos homens azuis” chineses, como no Recife Whitsun, possessão filipina no Mar do Sul da China (MSC), em 2021 (LENDON, 2021). Logo, estruturas portuárias chinesas para além de suas fronteiras podem contribuir para a capacidade dissuasória, mediante sua política de “defesa ativa” com possibilidade de uso de parte da frota civil, que é a maior do mundo (principalmente pelos pesqueiros), como forças irregulares pela PLA Navy.

O interesse na construção do Porto em Koh Kong passa a ser este suporte de uso dual estendido, além da sua área de interesse, para uma área de influência. Isto porque, justificaria a presença de forças regulares para garantir segurança comercial chinesa, em potencial expansão na região. Porém, há uma ampliação em curso do PAS que, em princípio, atenderia as demandas atuais das cadeias produtivas das SEZ chinesas no Camboja e não justificaria a projeção atual, vultuosa, de investimentos na infraestrutura portuária e aérea cambojana, pelos chineses, para “apoio turístico” em Koh Kong, além dos investimentos em um porto de águas profundas em Kampot (KUNMAKARA, 2018) e aumento de infraestrutura portuária de ligação nesta região (MANET, 2019).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho demonstrou que o Camboja tornou-se um espaço de consolidação dos vetores de projeção externa da China. A vasta gama de casos analisados comprova a hipótese de que o gigante asiático tem construído novas relações assimétricas com países do sul global que podem ser enquadradas dentro do modelo teórico apresentado no ponto 3.

O carro chefe desta projeção é o economic statecraft (estatismo econômico), que está na interseção entre a mudança no regime de acumulação e o novo paradigma estratégico da China. Exemplo disto é o complexo de Dara Sakor (em Koh Kong), que inclui a operação de uma SEZ e a construção de um aeroporto e de um porto de águas profundas – atendendo não apenas a nova lógica de exportação de capitais chineses,

mas também a um imperativo geopolítico de acesso a águas profundas por meio do controle de portos (e também aeroportos) de uso dual, civil e militar. Processo semelhante ocorre em Sihanoukville. E a construção de hidrelétricas também compõe a lista do economic statecraft porque internacionaliza setores competitivos da economia chinesa e torna-se ferramenta de controle da malha de energia do Camboja.

Os investimentos chineses em aeroportos (como o caso da SCA com a MMC e a OCIC), em rodovias e em parques culturais no Camboja têm potencial de ir além do economic statecraft puro, gerando retornos de legitimidade para os partidos políticos que controlam os dois países. Isto é, o estreitamento de laços entre as elites políticas vai além dos retornos econômicos e geopolíticos, pois tende a reforçar a retórica do jogo de soma positiva (ganha-ganha) e a imagem de ascensão pacífica da China.

Para além das elites políticas, o triângulo cultural sino-cambojano entre Siem Reap, Sihanoukville e Phnom Penh é mais uma evidência de que a projeção de poder brando chinês, seja via diáspora ou via fluxo de turistas, reforça os laços entre os povos e consolida a imagem da China como um parceiro confiável e necessário para o desenvolvimento econômico e para a estabilidade política do Camboja.

Em suma, o estudo de caso demonstrou que a projeção da China no sul global em geral desde finais dos anos 2000, e no Camboja em específico, ganhou contornos muito mais complexos do que um mero aprofundamento de laços comerciais que caracterizou o *boom* das commodities puxado pela China nos anos 2000. Esta nova projeção é muito mais sofisticada, reflete as mudanças internas da sociedade chinesa (abordadas no ponto 2) e se dá por meio de vetores de projeção (ponto 3) que, grosso modo, tendem a convergir quando analisamos casos específicos (ponto 4). Assim, para entender a forma como a China lidará com o mundo em desenvolvimento nas próximas décadas é crucial entender como ela tem abordado seus vizinhos mais próximos e espera-se que esta tenha sido a contribuição do presente trabalho.

PORTS, AIRPORTS AND SPECIAL ECONOMIC ZONES: CHINA'S INFRASTRUCTURE PROJECTS IN CAMBODIA AND THE ECONOMIC AND GEOPOLITICAL IMPLICATIONS

Abstract

The central hypothesis of this article is that China has expanded its influence in countries of the global south based on three vectors of external projection, which are based on domestic transformations that took shape in the mid-2000s onwards. Such hypothesis is taken as a case study of China-Cambodia bilateral relations.

The article is divided into the following topics, in addition to this introduction: i) a debate on the three major domestic transformations in China since the mid-2000s, with an emphasis on the changes of the accumulation regime and the role of public and private companies; ii) the proposition of a theoretical model to understand how the forces involved in these transformations act in a convergent way to guarantee their interests at the international level; and iii) a case study on China-Cambodia bilateral relations, with an emphasis on port, airport and special economic zone infrastructure projects.

Key-words: Chinese foreign policy. China-Cambodia bilateral relations. Special economic zones.

REFERÊNCIAS

ALLEN, Kenneth. SAUNDERS, Phillip C.; CHEN, John. **Chinese Military Diplomacy, 2003–2016: Trends and Implications**. Center for the Study of Chinese Military Affairs. Institute for National Strategic Studies. China Strategic Perspectives, No. 11, 2017.

ASEAN Economic Community Strategy Center (AEC). **Cambodia: Sihanoukville Port CEO recognised by Japan for development feats**. Asean News, 4 dez. 2020.(versão em inglês). Disponível em: <http://aec.utcc.ac.th/cambodia-sihanoukville-port-ceo-recognised-by-japan-for-development-feats/>. Acesso em 22 fev. 2021.

ASEAN, Post Team. **How China changed Sihanoukville**. The ASEAN Post, 29 dez. 2019. Disponível em; <https://theaseanpost.com/article/how-china-changed-sihanoukville>. Acesso em: 20 abr. 2021.

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

BROWN, Kerry. **Carnival China: China in the Era of Hu Jintao and Xi Jinping**. University of Sydney: Imperial College Press, 2014.

BUNTHOEUN, Chhut. **Siem Reap to welcome \$27mln Cambodia-China Cultural Park**. Khmer Times, 16 out. 2019. Disponível em: <https://www.khmertimeskh.com/651322/siem-reap-to-welcome-27mln-cambodia-china-cultural-park/>. Acesso em: 19 abr.2021

CHONG, Alan. **An unfinished ‘Diplomacy of Encounter’**: Asia and the West 1500–2015. Japanese Journal of Political Science. 17(2), 2016.

CINTRA, Marcos; PINTO, Eduardo. **China em transformação: transição e estratégias de desenvolvimento**. Revista de Economia Política, vol. 37, nº 2 (147), pp. 381-400, 2017.

DAISUKE, Hiratsuka. **“EEC Development and Transport Facilitation Measures in Thailand, and the Development Strategies by the Neighboring Countries”**. BRC Research Report, Bangkok Research Center, JETRO Bangkok/IDE-JETRO, 2019. Bui Thi Minh Tam Chapter 5. SEZ Development in Cambodia, Thailand and Vietnam and the regional value chains. Disponível em: https://www.ide.go.jp/library/English/Publish/Download/Brc/pdf/24_05.pdf. Acesso em: 03 fev. 2021

DENG, Gang. **The premodern Chinese economy: structural equilibrium and capitalist sterility**. Londres: Routledge, 1999.

FAN Gang; HOPE, Nicholas C. **Chapter 16. The Role of State-Owned Enterprises in the Chinese Economy**. US-China economic relations in the next ten years. Sem data. Disponível em <https://www.chinausfocus.com/2022/wp-content/uploads/Part+02-Chapter+16.pdf>. Acesso em: 27 maio 2021.

FENG, Zhongping; HUANG, Jing. **China’s strategic partnership diplomacy: engaging with a changing world**. ESPO working paper n. 8 , 2014. Disponível em: http://fride.org/download/wp8_china_strategic_partnership_diplomacy.pdf. Acesso em: 15 jun. 2018.

GALANTE, Alexandre. **Pentágono: China tem a maior Marinha do mundo. E está ficando melhor**. Poder Naval (site), 2 setembro de 2020. disponível em: <https://www.naval.com.br/blog/2020/09/02/pentagono-china-tem-a-maior-marinha-do-mundo-e-esta-ficando-melhor/> Acesso em: 04 maio 2021.

GONG, Xue. **Economic Statecraft: an assessment of China’s search for influence in Southeast Asia**. Osaka University Knowledge Archive, 2017. Disponível em: https://ir.library.osaka-u.ac.jp/repo/ouka/all/65088/osipp_041_001.pdf. Acesso em: 06 dez. 2021.

GRIMSDITCH, Mark. **The Cambodia Conundrum: The Belt and Road, private capital and China’s “non-interference” policy**, 25 de junho de 2019, Panda Paw Dragon Claw . Disponível em: <https://pandapawdragonclaw.blog/2019/06/25/the-cambodia-conundrum-the-belt-and-road-private-capital-and-chinas-non-interference-policy/>. Acesso em: 14 set. 2020

HENDLER, Bruno. **O Sistema Sinocêntrico Revisitado: a sobreposição de temporalidades da ascensão da China no século XXI e sua projeção sobre o Sudeste Asiático**. Tese de doutorado, UFRJ. 2018.

HENDLER, Bruno; NOGUEIRA, Isabela. **Sudeste Asiático entre Estados Unidos e China: “arquipélago de economias de mercado” ou palco da competição interestatal capitalista?** Revista Carta Internacional, Belo Horizonte, v. 11, n. 3, p. 199-221, 2016.

HENG, Pheakdey. Cambodia–China Relations: A Positive-Sum Game?. in: Journal of Current Southeast Asian Affairs, 31, 2, 57-85, 2012 Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/186810341203100203>. Acesso em: 21mar. 2020

HOFMAN, Bert. **China’s medium-term Outlook: 2016-2020**. In: Geoeconomics with Chinese Characteristics: How China’s economic might is reshaping world politics. World Economic Forum, Regional Agenda, 2016.

HUI, Lan. **Sihanoukville eyes a bright future to become ‘Shenzhen of Cambodia**. Global Times, 24 fev.2020. Disponível em: <https://www.globaltimes.cn/content/1180622.shtml>. Acesso em: 18 maio 2021.

INTERNATIONAL CENTRE FOR SUSTAINABLE CARBON (ICSC). **Cambodia: two coal power plants built in Preah Sihanouk**. ICSC News, 14 jan. 2020. Disponível em: <https://www.iea-coal.org/cambodia-two-coal-power-plants-built-in-preah-sihanouk/>. Acesso em: 10 maio 2021.

INCLUSIVE DEVELOPMENT INTERNATINAL (IDI). **BRIEFING PAPER: Reassessing China’s Investment Footprint in Cambodia**. August 2020. disponível em: https://www.inclusivedevelopment.net/wp-content/uploads/2020/08/2020_IDI_Briefing-on-Chinas-Footprint-in-Cambodia-Update.pdf. Acesso em: 03 maio 2021.

JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY (JICA). **Share Transfer of Sihanoukville Autonomous Port – Cambodia: Contribution to Trade Promotion with Japanese Port Companies**. JICA news, 24 maio 2019. Disponível em: https://www.jica.go.jp/english/news/press/2019/20190524_10_en.html. Acesso em: 14 mar. 2021.

JONES, Lee; ZOU, Yizheng. **Rethinking the role of state-owned enterprises in China's rise.** *New Political Economy*, 2017.

KEETON-OLSEM, Danielle e YUAN, Sheila. **In Cambodia, Chinese workers earn more, but pay the price with diminished labour rights.** *Equal Times*, 25 de fevereiro de 2019. Disponível em: <https://www.equaltimes.org/in-cambodia-chinese-workers-earn#.YLOqafIKhU9>. Acesso em: 25out. 2020.

KINGDOM OF CAMBODIA. **Cambodia Trade Integration Strategy (CTIS, 2019-2023).** July 2019 disponível em: <https://cambodiancorner.files.wordpress.com/2019/12/cambodia-trade-integratio-strategy-2019-2023-1.pdf>. Acesso em: 19set. 2020.

KUNMAKARA, May. **China-Cambodia venture to build new Kampot port.** *Khmer Times/ Business*, 25 abr. 2018. Disponível em: <https://www.khmertimeskh.com/483122/china-cambodia-venture-to-build-new-kampot-port/>. Acesso em: 15 ago. 2021.

LENDON, Brad. **China's Little Blue Men Are Taking Over The SCS.** *The ASEAN Post*, 13 abr. 2021. Disponível em: <https://theaseanpost.com/article/chinas-little-blue-men-are-taking-over-scs>. Acesso em: 13 ago. 2021.
LI-WEN, Lin. **A Network Anatomy of Chinese State-Owned Enterprises.** *European University Institute, Working Paper RSCAS 2017.* Disponível em: http://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/45184/RSCAS_2017_07.pdf?sequence=1. Acesso em: 27maio 2021.

LOPES, Amanda; HENDLER, Bruno. **Portos, parques industriais e cidades: os PPC's como pontas-de-lança da projeção da China no Indo-Pacífico.** *Diálogos Internacionais*. Volume 7 | Número 75 | Set. 2020.

McGRATH, Cam. **Sihanoukville zone prospers on China links.** *The Phnom Penh Post*, 12 jun. 2017. Disponível em: <https://www.phnompenhpost.com/business/sihanoukville-zone-prospers-china-links>. Acesso em 20 dez. 2020.

MANET, Sun. **Kampot seaport to become 'main gateway' to region.** Khmer Times/ Business, 14 mar. 2019. Disponível em: <https://www.khmertimeskh.com/586568/kampot-seaport-to-become-main-gateway-to-region/>. Acesso em: 17 ago 2021. MANZI, Rafael. **A ordem econômica internacional no pós-guerra fria:** da transição uni-multipolar à acomodação institucional do resto e do G8 emergente. Tese de doutorado. Instituto de Relações Internacionais, UnB, 2018.

MINISTÉRIO DE DEFESA DA CHINA. **China's Military Strategy.** 2015. Disponível em: http://eng.mod.gov.cn/Press/2015-05/26/content_4586805.htm. Acesso em: 27 maio 2021.

MENG, Siv. **Expressway project ready to move.** The Phom Penh Post, 19 jan. 2018. Disponível em: <https://www.phnompenhpost.com/supplements-post-property/expressway-project-ready-move>. Acesso em : 29 abr. 2021.

MORAES, Rodrigo Fracalossi. **A ascensão naval Chinesa e as disputas territoriais marítimas no Leste Asiático.** Texto para Discussão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), No. 2058, 2015.

NOGUEIRA, Isabela. **Políticas de fomento à ascensão da china nas cadeias de valor globais.** In CINTRA, Marcos; SILVA FILHO; Edison; PINTO, Eduardo C. In *China em transformação: dimensões econômicas e geopolíticas do desenvolvimento.* Rio de Janeiro: Ipea, 2015.

_____. **Estado e Capital em uma China com Classes.** Revista de Economia Contemporânea 22(1): p. 1-23, 2018.

OPENDEVELOPMENT (Cambodia). **Special Economic Zones.** OpenDevelopmentCambodia, publicado em: 4 ago. 2015, última atualização em 30 set, 2020. Disponível em: <https://opendevelopmentcambodia.net/topics/special-economic-zones/>. Acesso em; 12 abr. 2021.

O'ROURKE, Ronald. **China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress.** Congressional Research Service, 2018

PASZAK, Paweł. **China and the “Malacca Dilemma**. 2021. Warsaw Institute. Disponível em: <https://warsawinstitute.org/china-malacca-dilemma/>. Acesso em: 06dez. 2021.

REILLY, James. **China’s economic statecraft: turning wealth into power**. Sidney: Lowy Institute For International Policy, 2013.

PISEL, Hun. **Port cargo traffic Sihanoukville sees 16% first quarter rise**. The Phnom Penh Post, 3 maio 2019. Disponível em: <https://www.phnompenhpost.com/business/port-cargo-traffic-sihanoukville-sees-16-first-quarter-rise#:~:text=In%20the%20first%20quarter%20of,Works%20and%20Transport%20Sun%20Chanthol>. Acesso em: 15 jun. 2021.

SONG, Tao; LIU Weidong; LIU Zhigao; WUZHATI Yeerken. **Chinese overseas industrial parks in Southeast Asia: an examination of policy mobility from the perspective of embeddedness**. Journal of Geographical Sciences, 28(9), 2018.

SU Hao. **Harmonious World: The conceived international order in framework of China’s foreign affairs**. Sem data. Disponível em: http://www.nids.mod.go.jp/english/publication/joint_research/series3/pdf/3-2.pdf. Acesso em: 15jun. 2018.

THEPARAT, Chatrudee. **Controversial Thai Canal back in spotlight**. Bangkok Post/ Business, 14 out. 2020. Disponível em: <https://www.bangkokpost.com/business/2001843/controversial-thai-canal-back-in-spotlight>. Acessado em; 15 abr 2021.

THORNE, Devin; SPEVACK, Ben. **Harbored Ambitions: how China’s port investments are strategically reshaping the Indo-Pacific**. C4ADS, 2017. Disponível em: <https://static1.squarespace.com/static/566ef8b4d8af107232d5358a/t/5ad5e20ef950b777a94b55c3/1523966489456/Harbored+Ambitions.pdf>. Acesso em: 27maio 2021.

VIREAK, Thou. **All clear for construction of 700 Mw coal plant**. The Phnom Penh Post, 30 jun. 2020. Disponível em: <https://www.phnompenhpost.com/business/all-clear-construction-700mw-coal-plant>. Acesso em: 11 maio 2021.

WARR, Peter e MERRON, Jayant. **Cambodia's Special Economic Zone**. Asian Development Bank (ADB) economics working paper series , nº 459, October 2015. Disponível em: Cambodia's Special Economic Zones (adb.org). Acesso em: 24nov. 2020

ZHANG, Tianze. **One Belt-One Road Infrastructure Investment: Motivations, Regional Imbalance and Public-Private Partnership (PPP) Models**. University College London, London, United Kingdom, 2018. disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3253074. Acesso em:19nov. 2020

Recebido em: 14/06/2021

Aceito em: 12/04/2022