



**CARTA**  
INTERNACIONAL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE  
RELAÇÕES INTERNACIONAIS

ISSN 2526-9038

# O Corredor Econômico China-Paquistão dez anos depois:<sup>1</sup> do balanço econômico aos anéis de segurança de Pequim

*The China-Pakistan Economic Corridor ten years on: from economic assessment to Beijing's security rings*

*El Corredor Económico China-Pakistán diez años después: de la evaluación económica a los anillos de seguridad de Pekín*

DOI: 10.21530/ci.v20n1.2025.1593

Sophia Kranz Espíndola<sup>2</sup>

Isabela Nogueira de Moraes<sup>3</sup>

Alana Camoça Gonçalves de Oliveira<sup>4</sup>

## Copyright:

• This is an open-access article distributed under the terms of a Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the original author and source are credited.

• Este é um artigo publicado em acesso aberto e distribuído sob os termos da Licença de Atribuição Creative Commons, que permite uso irrestrito, distribuição e reprodução em qualquer meio, desde que o autor e a fonte originais sejam creditados.



## Resumo

O presente artigo objetiva realizar um balanço dos dez anos (2015-2024) de investimentos chineses no Corredor Econômico China-Paquistão e analisar seu significado geoeconômico para

- 1 Agradecemos à CAPES pelo financiamento da pesquisa de dissertação que deu origem a este artigo e ao CNPq pela bolsa produtividade de pesquisa concedida a uma das pesquisadoras. Estendemos também nossos agradecimentos a Faye Perrot pelo apoio na melhoria visual do mapa e do gráfico elaborados para este trabalho.
- 2 Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PEPI-UFRJ). Editora da Revista OIKOS – Revista de Economia Política Internacional. ([sophia.espindola@pepi.ie.ufrj.br](mailto:sophia.espindola@pepi.ie.ufrj.br)). ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-5185-3871>.
- 3 Doutora em Economia (2011, UFRJ). Professora Adjunta do Instituto de Economia e do Programa de Pós-Graduação em Economia Política Internacional (PEPI) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). ([isabela.nogueira@ie.ufrj.br](mailto:isabela.nogueira@ie.ufrj.br)) ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8223-7906>.
- 4 Doutora em Economia Política Internacional (UFRJ, 2019). Professora Adjunta de Relações Internacionais no Departamento de Relações Internacionais da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). ([alanacamoca@gmail.com](mailto:alanacamoca@gmail.com)). ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0330-3368>.

Artigo submetido em 18/06/2024 e aprovado em 05/09/2025.





Pequim. A metodologia deste artigo emprega o modelo conceitual dos anéis de segurança, tendo por base premissas da geoeconomia, evidenciando o uso de ferramentas econômicas para alcançar objetivos políticos e estratégicos. É utilizada a base oficial de dados do corredor, mapeando o valor e número de projetos concluídos. Conclui-se que este está, em larga medida, sendo subutilizado e que sua implementação está atrasada, mas guarda importância estratégica para todos os anéis de segurança da China.

**Palavras-chave:** Corredor Econômico China-Paquistão, China, Paquistão, Geoeconomia, Anéis de Segurança.

## Abstract

This article aims to assess the ten years (2015-2024) of Chinese investments in the China-Pakistan Economic Corridor and analyze its geoeconomic significance for Beijing. The methodology of this article uses the conceptual model of security rings, based on geoeconomic premises, highlighting the use of economic tools to achieve political and strategic objectives. The official database of the corridor is utilized, mapping the value and quantity of completed projects. It is concluded that this corridor is, to a large extent, being underutilized and that its implementation is delayed, but it holds strategic importance for all of China's security rings.

**Keywords:** China-Pakistan Economic Corridor, China, Pakistan, Geoeconomics, Security Rings.

## Resumen

Este artículo tiene como objetivo evaluar las inversiones chinas en el Corredor Económico China-Pakistán durante diez años (2015-2024) y analizar su importancia geoeconómica para Pekín. La metodología de este artículo utiliza el modelo conceptual de anillos de seguridad, basado en premisas geoeconómicas, destacando el uso de herramientas económicas para alcanzar objetivos políticos y estratégicos. Se utiliza la base de datos oficial del corredor, que registra el valor y la cantidad de proyectos completados. Se concluye que este corredor está, en gran medida, infrautilizado y que su implementación se encuentra retrasada, pero reviste importancia estratégica para todos los anillos de seguridad de China.

**Palabras clave:** Corredor Económico China-Pakistán, China, Pakistán, Geoeconomía, Anillos de Seguridad.





## Introdução

Desde 2013, a ascensão chinesa ganhou uma nova dimensão, marcada não apenas pela expansão econômica, mas também por uma projeção política mais assertiva do país internacionalmente. Naquele ano, a ascensão de Xi Jinping como novo presidente da República Popular da China inaugurou uma fase distinta na política externa do país, diferenciando-se cada vez mais das abordagens de seus antecessores. Sob sua liderança, a China passou a exercer um papel mais ativo tanto no âmbito regional quanto global. Essa mudança reflete uma transição estratégica em direção a uma postura mais assertiva, explicitamente alinhada com os princípios da chamada “diplomacia de grande potência” (Yan 2014, 172).<sup>5</sup> O anúncio da Iniciativa Cinturão e Rota (BRI em inglês: *Belt and Road Initiative*), em 2013, marcou um dos movimentos mais significativos da China para projetar sua influência econômica global por meio de projetos plurais e em diversos países do mundo. Essa iniciativa ambiciosa tem buscado aprofundar a integração entre diversas regiões e continentes por meio, principalmente, de projetos de infraestrutura.

Dentro da BRI, o Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC em inglês: *China-Pakistan Economic Corridor*) destaca-se como o projeto central. Sua concretização foi marcada pelo anúncio de Xi Jinping, em 2015, de que seriam investidos US\$ 46 bilhões até 2030. O CPEC é amplamente considerado a iniciativa mais interconectada da BRI, não apenas por sua parceria com um aliado histórico da China, mas também por representar quase 2,5% de todos os investimentos globais da iniciativa desde sua concepção (Espíndola 2025).

O CPEC é um projeto de importância estratégica para Pequim, diretamente vinculado aos seus interesses geopolíticos. A localização privilegiada do Porto de Gwadar concede à China acesso direto ao Oceano Índico, próximo ao Estreito de Ormuz, oferecendo uma rota alternativa ao Estreito de Malaca para o comércio chinês. Adicionalmente, o CPEC fortalece a posição chinesa em relação à Índia na questão do Tibete e fomenta o desenvolvimento da Região Autônoma Uigur de Xinjiang, elementos cruciais para os interesses nacionais de Pequim. Apesar da ampla discussão sobre os objetivos e a viabilidade do CPEC (Wolf 2020; Gao e Zhen 2023), há uma carência de investigações que correlacionem as motivações geoeconômicas de Pequim com os desdobramentos concretos do projeto. Nesse

---

<sup>5</sup> No termo original: “*daguo waijiao*”.





sentido, o presente artigo busca realizar um balanço dos dez primeiros anos de investimentos no CPEC (2015-2024) e analisar seu significado geoeconômico para Pequim.

Do ponto de vista teórico-metodológico, este artigo emprega o modelo conceitual dos anéis de segurança combinando-o com premissas da geoeconomia, ou seja, evidenciando o uso de ferramentas econômicas para alcançar objetivos políticos e estratégicos nesses anéis. Além da revisão teórica, o artigo faz uso de ampla análise de documentos oficiais. As principais fontes incluem dados disponibilizados no site do Ministério de Planejamento, Desenvolvimento e Iniciativas Especiais do Paquistão (MoPDSI) e o plano de desenvolvimento de longo prazo do corredor, fruto da colaboração entre o MoPDSI e a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reformas da República Popular da China (NDRC). A pesquisa foca na apresentação e interpretação dos valores e do número de projetos categorizados por setor. Tal foco permite identificar as prioridades dos investimentos chineses e elucidar as implicações geoeconômicas dessas alocações para Pequim.

O artigo é dividido em quatro seções além desta introdução e suas considerações finais que retomam os principais argumentos apresentados. A primeira apresenta as relações históricas sino-paquistanesas para demonstrar como estes Estados são grandes aliados e que o fator estratégico destas relações influencia na decisão de construir o corredor. A segunda discute a Iniciativa Cinturão e Rota e o Corredor Econômico China-Paquistão para entender suas bases, motivações e objetivos a serem alcançados pela China. A terceira realiza uma análise sistemática dos projetos já implementados no âmbito do CPEC, examinando tanto seu estágio de concretização e setores quanto seu significado estratégico para a iniciativa como um todo. A quarta e última faz uma análise das implicações geoestratégicas do CPEC para a China a partir do modelo conceitual dos anéis de segurança, evidenciando de quais maneiras o CPEC é um caso emblemático de uso de instrumentos econômicos para atingir objetivos geopolíticos.

## **1. A aliança histórica sino-paquistanesa**

A China e o Paquistão mantêm uma aliança estratégica há mais de seis décadas, embora seu relacionamento inicial (década de 1950) tenha sido marcado por tensões, devido à aproximação momentânea entre Pequim e Nova Delhi.





Contudo, a deterioração das relações sino-indianas – agravada pela disputa territorial no Tibete – culminou no conflito armado de 1962, no qual a China impôs uma derrota decisiva à Índia, seguida por um cessar-fogo unilateral. Esse episódio consolidou a ruptura política entre Pequim e Nova Delhi, ao mesmo tempo que criou as condições para uma aproximação sino-paquistanesa, impulsionada pelos conflitos do Paquistão com a Índia na Caxemira (Ali 2017; Small 2015).

Desde então, a China assumiu um papel ativo na modernização militar do Paquistão, visando contrabalançar a hegemonia regional da Índia, além de se tornar grande parceira econômica do Paquistão, com crescimento expressivo na cooperação internacional e ajuda externa, que passou de pouco menos de US\$ 1 bilhão entre 1965-1971 para mais de US\$ 55 bilhões entre 2013-2023 (Espíndola 2025). Um dos marcos dessa cooperação foi a construção da Karakoram Highway (KKH), iniciada na década de 1960 e finalizada em 1978. A estrada conecta o Paquistão à China, ligando Islamabad a Kashgar, e serviu como espinha dorsal para a elaboração do corredor econômico entre os dois países (Ali 2017; Small 2015). Esse projeto é um grande marco dessa parceria, sobretudo porque a estrada foi construída em um dos terrenos mais desafiadores do mundo, além de ser uma das principais obras da China antes de seu sucesso econômico, podendo ser comparada à Tan-Zam Railway construída entre a Tanzânia e a Zâmbia em 1976 – um projeto considerado inexecutável pelo Banco Mundial à época (Espíndola e Oliveira 2023).

Essa aliança foi testada em 1965 e 1971 durante as guerras indo-paquistanesas, nas quais a China deu grande apoio ao Paquistão. Em 1965, além de apoio econômico, diplomático, político e militar, a China também ameaçou intervir no conflito, forçando as conversas de cessar-fogo a serem aceleradas e garantindo um acordo aceitável para o Paquistão.<sup>6</sup> Contudo, em 1971, tal cenário não foi repetido, e apesar de Pequim ter dado apoio a Islamabad, tornou-se difícil defender as ações genocidas paquistanesas contra a população bengali (Rashid 2019; Chaudhuri 1972). Dessa forma, a Índia obteve uma vitória esmagadora, levando ao desmembramento do Paquistão Oriental, que se tornou Bangladesh (Ali 2017; Small 2015).

Após o conflito de 1971, a China tornou-se a maior parceira militar do Paquistão. Um novo desafio surgiu em 1974, quando Nova Delhi conduziu seu

---

<sup>6</sup> O acordo previu a retirada de tropas para as posições pré-conflito, restauração de relações normais e abstenção de interferências em assuntos internos um do outro.





primeiro teste nuclear – oficialmente denominado “pacífico” –, consolidando não apenas sua superioridade convencional, mas também uma vantagem estratégica nuclear sobre Islamabad. Diante desse cenário, Pequim passou a considerar imperativo que o Paquistão se equiparasse no campo nuclear. Evidências históricas demonstram que a China forneceu apoio decisivo ao programa nuclear paquistanês, incluindo a transferência de projetos de bombas nucleares previamente testadas pela China e o fornecimento de urânio altamente enriquecido, em quantidade suficiente para a produção de dois artefatos atômicos (Ali 2017; Small 2015).

Apesar de a bomba ser essencial para o Paquistão não ficar para trás, a conquista trouxe também um novo problema regional: os receios de uma guerra nuclear na Caxemira.<sup>7</sup> Tal cenário tornou-se uma possibilidade efetivamente real durante a Guerra de Kargil em 1999, sendo a primeira vez que dois Estados nucleares tiveram confrontos diretos desde as escaramuças fronteiriças sino-soviéticas.<sup>8</sup> Foi também a primeira vez que a China não apoiou o Paquistão em um confronto com a Índia, mantendo-se neutra e tentando mediar o conflito, uma vez que seu maior interesse era evitar uma guerra nuclear em sua vizinhança (Ali 2017; Small 2015).

A Guerra de Kargil também resultou na construção do Porto de Gwadar, que, na atual Iniciativa Cinturão e Rota, tornou-se o eixo central do CPEC, por ser através dele que, segundo o projeto original, deverão entrar commodities, insumos e outros bens que poderão ser transportados por terra até a China. Durante a guerra, a marinha indiana bloqueou o Porto de Karachi, responsável por 90% das importações paquistanesas e pela principal base da marinha paquistanesa, representando então uma grande vulnerabilidade para o Paquistão (Garver 2002). Assim, o Paquistão acordou com a China a construção de um novo porto em Gwadar, completado em 2005 e inaugurado em 2007, que custou US\$ 248 milhões, dos quais US\$ 198 milhões foram providos pela China (Ali 2017).

Outro fator importante para o fortalecimento das relações sino-paquistanesas foi a aproximação estadunidense com a Índia, especialmente a partir dos anos 2000. Isso pode ser visto através do “*New Framework for the US India Defense Relationship*” que culminaria no acordo nuclear de 2008 (Pautasso, Nogara

---

7 Tal cenário voltou a ser preocupante com as escaramuças entre a Índia e o Paquistão durante 07 e 10 de maio de 2025.

8 Conflitos fronteiriços entre a China e a URSS entre março e setembro de 1969. Os confrontos quase levaram duas potências nucleares à guerra, estando ligado com o racha sino-soviético a partir de 1959 e o início da aproximação sino-estadunidense a partir do final da década de 1960.





e Ribeiro 2020). Tal cenário se intensificou na década seguinte, com os EUA transformando a Índia em uma “*Major Defense Partner*” em 2016 e elevando sua posição para “*Strategic Trade Authorization tier 1 status*” em 2018. Isto possibilitou a venda de diversos equipamentos militares sem necessitar de licença de *dual-use technologies* regulados pelo Departamento de Comércio dos EUA (Bureau of Political-Military Affairs 2025). Ademais, também houve a formação e revitalização do *Quadrilateral Security Dialogue*, conhecido como Quad,<sup>9</sup> um diálogo informal de segurança entre Austrália, EUA, Índia e Japão. Esta iniciativa busca claramente pressionar a China no Mar do Sul da China e na região do Oceano Índico, com preocupações chinesas de que ela poderia se tornar uma “OTAN asiática” (Sarkar 2020).

A intensificação da parceria indo-estadunidense levou a uma resposta chinesa, com o anúncio da Iniciativa Cinturão e Rota e do Corredor Econômico China-Paquistão em 2013, ambos percebidos negativamente pelos EUA como uma forma de a China expandir sua influência regional e internacional. De fato, tais iniciativas de Pequim são ambiciosas e criam uma alternativa à influência estadunidense no Sul da Ásia. Portanto, a compreensão da geoestratégia chinesa e de seus interesses geoeconômicos exige uma análise da BRI e do CPEC como eixos estruturantes da projeção de poder de Pequim na Ásia. Essas iniciativas materializam duas dimensões complementares da política externa chinesa: (i) o acesso a rotas alternativas, contornando vulnerabilidades como o Estreito de Malaca; e (ii) a potencial integração produtiva, na medida em que criaria cadeias de suprimento potencialmente mais resilientes.

## 2. O corredor e a Iniciativa Cinturão e Rota

Em setembro de 2013, durante uma viagem ao Cazaquistão, o presidente chinês Xi Jinping apresentou ao mundo a Iniciativa Cinturão e Rota como um ambicioso projeto de integração regional, visando conectar o continente asiático por meio da criação de novas vias de comércio, melhorar as já existentes e suprimir gargalos. Aos poucos, a iniciativa foi abarcando também as mais diversas dimensões do discurso político, envolvendo hoje questões de meio ambiente, informação e inovação, infraestrutura crítica, aproximação cultural e outros aspectos.

---

<sup>9</sup> Para uma análise mais detalhada sobre o Quad ver: Smith (2021)





A iniciativa tornou-se efetivamente global após a oferta da China para que países de outras regiões e continentes passassem a integrar o projeto, fazendo com que a BRI possa ser considerada, com suas especificidades, o maior projeto de integração econômica, comercial e infraestrutural contemporâneo, ao ter 150 países membros (Nedopil 2025). Na sua versão original, a BRI foi dividida em duas rotas (Figura 1): uma marítima, conectando a China com o Sudeste Asiático, Oceania e África, e uma terrestre, ligando a China com a Eurásia, Europa e Oriente Médio. Na porção terrestre, foram formados sete corredores econômicos (Figura 1): a) China-Mongólia-Rússia; b) New Eurasian Land Bridge; c) China-Ásia Central-Ásia Ocidental; d) China-Paquistão; e) Índia-Nepal-China; f) Bangladesh-China-Índia-Mianmar; g) China-Península Indochina (Pautasso e Ungaretti 2017 ; PTI 2018).

**Figura 1. Iniciativa Cinturão e Rota e Corredores Econômicos**



Fonte: Grassi (2020).

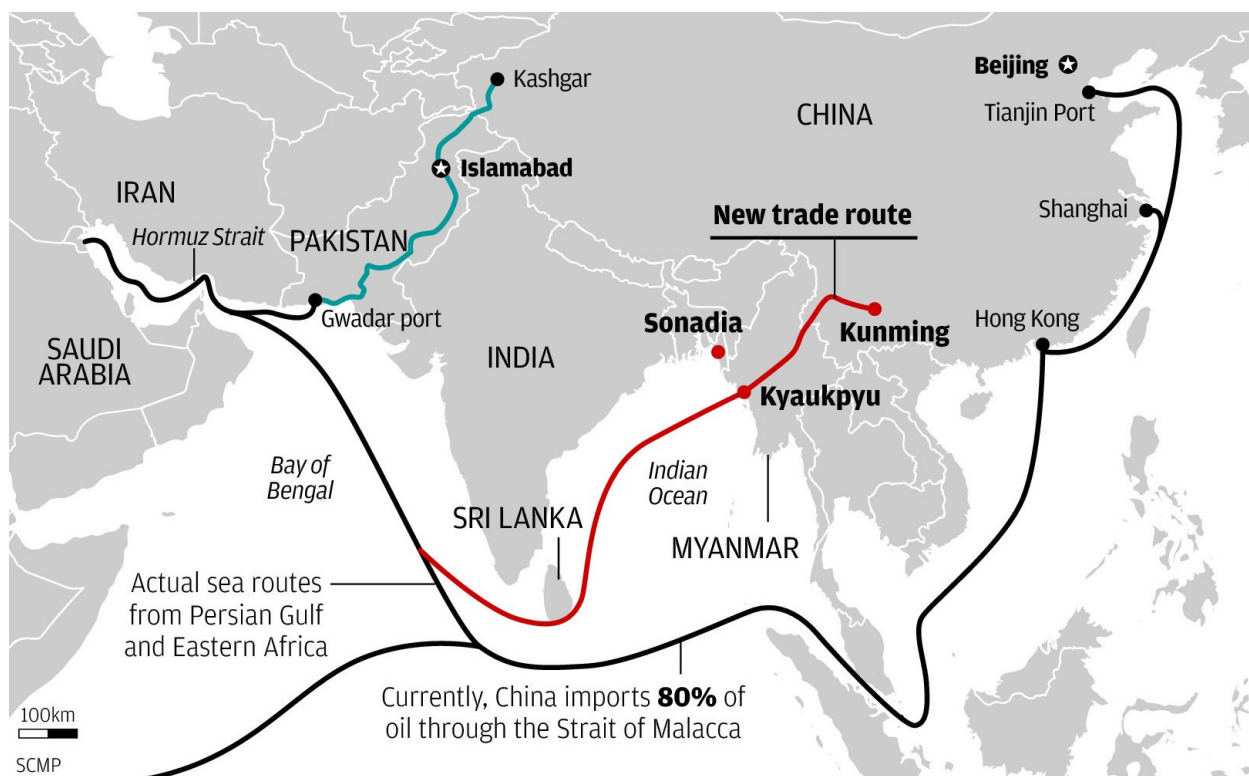
Entre esses corredores, o mais importante e considerado o “carro-chefe” é o CPEC anunciado também em 2013. O então Conselheiro de Estado e Ministro das Relações Exteriores da China, Wang Yi, declarou que “[s]e a BRI é como uma sinfonia que envolve e beneficia todos os países, a construção do CPEC é uma doce melodia do primeiro movimento da sinfonia” (Wang *apud* Noor 2019, tradução nossa).<sup>10</sup> A China reconhece a importância do CPEC não apenas pela

<sup>10</sup> No original: “If BRI is like a symphony involving and benefiting every country, the construction of CPEC is a sweet melody of the symphony’s first movement”.

sua posição geográfica estratégica, mas também pela proximidade histórica de ambos os Estados, servindo não apenas para ajudar um aliado, mas também possibilitando o seu uso para fins militares. O CPEC está ligado à porção marítima e terrestre da BRI, sendo então fundamental para o pleno funcionamento da iniciativa.

Alam, Li e Baig (2019) estimaram em seus estudos que o corredor diminuiria cerca de US\$ 1.450 por contêiner comercializado do Oriente Médio e em US\$ 1.350 da Europa para a China. O tempo de viagem seria reduzido em cerca de 21 dias para a Europa e em 22 dias para o Oriente Médio, diminuindo em aproximadamente 12.000 km a distância percorrida tradicionalmente por estas importações e exportações. A rota proposta pela iniciativa teria início no Porto de Gwadar e chegaria a Kashgar, na China (Figura 2 – linha azul).

**Figura 2. Rota Proposta do Corredor Econômico China-Paquistão vs Rota de Malaca**



Fonte: Sarker *et al* (2018)

O CPEC também passou a moldar as relações sino-paquistanesas, com um novo eixo estratégico de cooperação no modelo 1 + 4 proposto por Xi durante sua viagem de 2015. Esse modelo tem o CPEC como eixo central (1), com foco no desenvolvimento dos setores de energia, infraestrutura, Gwadar e cooperação industrial (4) para melhorar a vida das pessoas no entorno do corredor (MFARPC



2015). Tal estratégia também foi incorporada no plano de desenvolvimento do corredor (MoPDSI 2017). Portanto, o CPEC e seu desenvolvimento marcam um novo estágio na aliança histórica sino-paquistanesa, reforçando a importância de Islamabad para Pequim, especialmente em uma nova era do sistema internacional na qual a China deseja ter um papel mais ativo e central no seu entorno estratégico.

O planejamento do corredor foi concretizado em abril de 2015, quando o presidente chinês Xi Jinping anunciou US\$ 46 bilhões para a iniciativa, assinando 51 acordos com o Paquistão, dos quais 30 eram diretamente ligados ao CPEC. Esse valor superou o dobro de todos os investimentos que Islamabad havia recebido desde 2008 e era maior que toda a assistência econômica enviada pelos EUA ao Paquistão desde 2002 (Ali 2017). Em 2015, também foi concluído pelo Banco de Desenvolvimento da China, a pedido da NDRC, um roteiro detalhado para orientar o desenvolvimento do corredor (Hussain 2017).

Este plano não foi disponibilizado para o público, porém tornou-se a base do “*Long Term Plan for China-Pakistan Economic Corridor 2017-2030*” (LTP) lançado publicamente pelo MoPDSI, em parceria com a NDRC, em 2017 e disponibilizado no site oficial do corredor (MoPDSI 2017). O LTP apresenta uma estrutura abrangente que engloba conceitos fundamentais, motivações estratégicas, desafios de implementação e uma organização espacial baseada em “cidades-nó” (MoPDSI 2017). O documento estabelece três fases temporais distintas para o desenvolvimento do corredor: a primeira fase (até 2020) focou em abordar problemas econômicos e sociais básicos do Paquistão, impulsionando o crescimento bilateral; a segunda fase (até 2025) objetivou tornar o corredor plenamente funcional, com a conclusão de grande parte do sistema industrial e prometendo melhorias significativas na qualidade de vida das populações no entorno do CPEC; e a terceira fase (até 2030) visa consolidar o corredor como um mecanismo endógeno de crescimento sustentável, transformando o Sul da Ásia em uma região econômica com projeção internacional (MoPDSI 2017). Essa estruturação temporal reflete uma abordagem gradualista chinesa, combinando objetivos de desenvolvimento imediato com aspirações geoeconômicas de longo prazo.

Ao final de 2024, a segunda fase do CPEC havia alcançado sua meta principal de estabelecer a funcionalidade básica da infraestrutura do corredor, embora ainda apresentasse desafios significativos para se tornar eficiente do ponto de vista econômico. Os dados revelam uma implementação industrial incipiente, com menos de 7% das zonas econômicas especiais em operação (Espíndola





2025), e uma marcante subutilização do Porto de Gwadar, que recebeu apenas 17 navios em 2023 – cifra insignificante comparada aos 1.668 navios atendidos pelo Porto de Karachi no mesmo período (Schacht 2024).

Essa discrepância pode ser atribuída a três fatores inter-relacionados: a instabilidade crônica na província paquistanesa do Baluchistão, onde grupos separatistas têm como alvo preferencial trabalhadores e projetos chineses; a localização periférica de Gwadar em relação aos centros econômicos paquistaneses; e a insuficiência de serviços portuários complementares. Como medida corretiva, o primeiro-ministro paquistanês Shahbaz Sharif determinou que 50% da carga do setor público seja direcionada a Gwadar, estratégia que, em tese, deveria estimular o desenvolvimento do porto como hub regional, embora sua eficácia prática ainda dependa da superação dos obstáculos estruturais mencionados (Shabbir 2024).

Ademais, há uma clara desaceleração do desenvolvimento da iniciativa, com apenas 11 projetos em construção em 2025, todos iniciados antes de 2023. Desde a transição de governo de Imran Khan para Shahbaz Sharif, em abril de 2022, não houve nenhum novo projeto iniciado (MoPDSI 2024). Acredita-se que há duas razões interligadas principais para isso. Em primeiro lugar, o corredor está funcional porém subutilizado, fazendo com que Pequim esteja menos interessada em dar início a novos projetos que não sejam essenciais. A segunda é que a China tem mudado sua abordagem com a BRI, desacelerando a expansão da iniciativa e focando em sua consolidação através de cooperação de alta qualidade, buscando focar em projetos “pequenos e bonitos” (Chen *apud* Leahey, Kynge e Parkin 2023). Essa desaceleração tem sido explicada tanto em função dos desafios econômicos domésticos e das taxas mais baixas de crescimento (Xue 2023), quanto em virtude de desafios econômicos e políticos enfrentados em muitos projetos chineses no exterior.

### **3. Projetos concluídos do corredor econômico China-Paquistão**

Em 2025, o CPEC completou 10 anos desde seu lançamento. Em abril de 2015, o projeto tornou-se realidade com o anúncio de que US\$ 46 bilhões seriam investidos até 2030. Ao final da primeira década, foram investidos cerca de US\$ 25 bilhões, ou apenas 54% do total previsto e faltando apenas cinco anos para sua conclusão. Foram concluídos 32 projetos, sendo 15 em energia, 9 em





infraestrutura e 8 em Gwadar, com energia sendo responsável por quase 50% da quantidade dos projetos e quase 70% do valor investido, infraestrutura com 28% da quantidade e 27% do valor e Gwadar com 25% da quantidade e apenas 3% do valor (Tabela 1).

**Tabela 1. Quantidade, Valor e Porcentagem dos Projetos Concluídos por Setor**

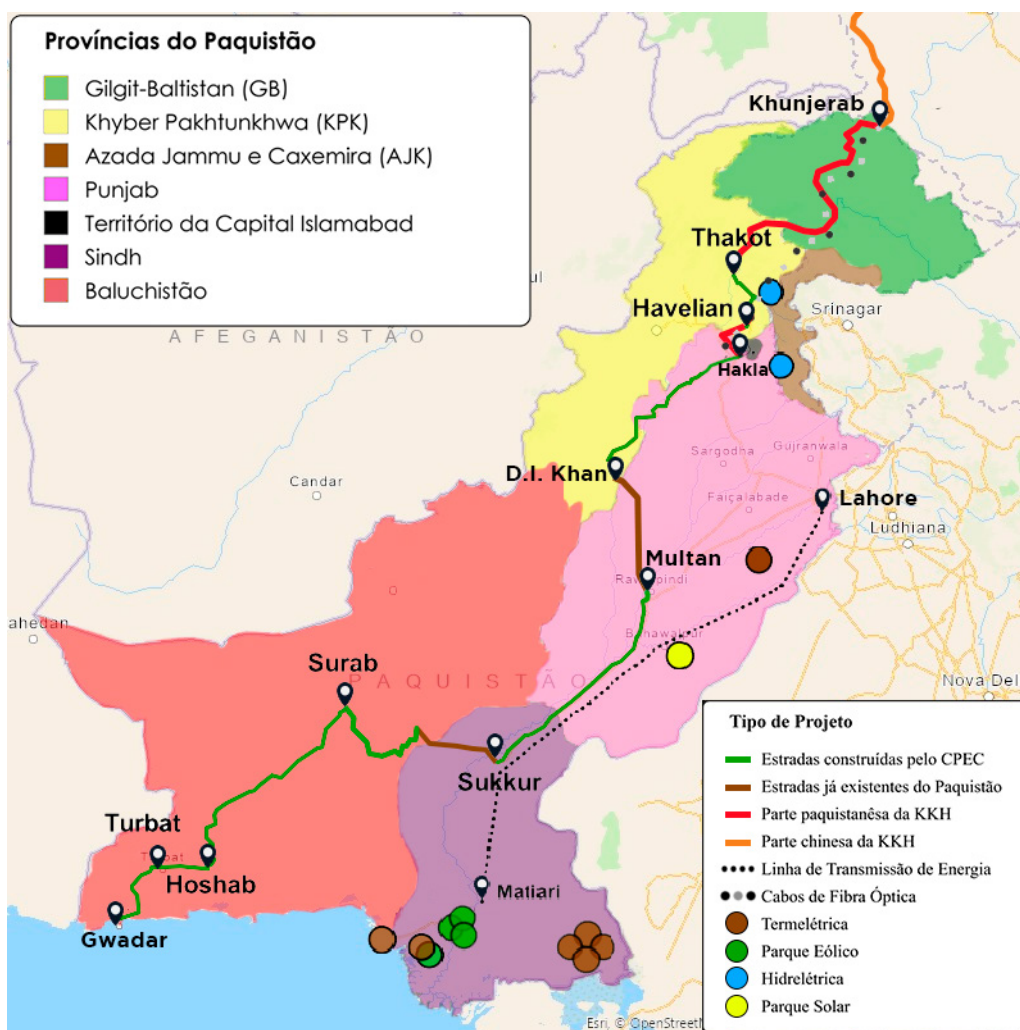
Setor dos Projetos	Quantidade	Porcentagem da Quantidade	Valor em Bilhões de Dólares	Porcentagem do Valor
Infraestrutura	9	28%	\$7,04	28%
Energia	15	47%	\$17,60	69%
Região de Gwadar	8	25%	\$0,84	3%
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>100%</b>	<b>\$25,48</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaboração própria a partir de dados de MoPDSI (2024).

A análise dos dados da Tabela 1 revela a primazia do setor energético no CPEC, tanto em volume de investimentos quanto em número de projetos implementados. Essa predominância decorre de três fatores inter-relacionados: i) a crônica deficiência energética paquistanesa, que historicamente limitou seu desenvolvimento econômico; ii) a sobrecapacidade de empresas chinesas intensivas em capital e sua necessidade de escoar parte da sua capacidade ociosa; e iii) e o imperativo estratégico chinês de fortalecer a capacidade estatal paquistanesa como elemento central do segundo anel de segurança da China (apresentado na próxima seção). Esses projetos visam não apenas a integração física sino-paquistanesa, mas especialmente a conexão do Porto de Gwadar com os centros econômicos nacionais, superando o histórico de isolamento da região. Embora Gwadar represente apenas 3% do investimento total (aproximadamente US\$ 850 milhões), a magnitude desse montante torna-se significativa quando considerada a escala inicial da localidade – uma pequena cidade pesqueira com limitada infraestrutura básica em 2015.



FIGURA 3. Mapa dos Projetos Completos do CPEC



Fonte: elaboração própria.

Entre os projetos<sup>11</sup> apresentados na Figura 3, no setor energético houve a construção de 7 termelétricas, 4 parques eólicos, 2 hidrelétricas, 1 parque solar e 1 linha de transmissão, com 8.904 MW instalados e 4.000 MW de capacidade de transmissão. É evidente que há foco na construção de termelétricas no país pela elevada quantidade delas, mas o mesmo também é visível na quantidade de energia gerada: 6.660 MW são de termelétricas (74%), 1.604 MW são de hidrelétricas (18%), 400 MW do parque solar (4,5%) e 300 MW dos parques eólicos (3,5%) (Espíndola 2025). Apesar de ser uma energia poluente e cara – houve um aumento no preço unitário da energia gerada pelo Paquistão de PKR<sup>12</sup> 3 para PKR 285 entre 2016 e 2024, um aumento de 9.400% (Espíndola, 2025)

11 Para mais detalhes sobre cada projeto como valor, forma de financiamento, data de conclusão e companhia executora, ver: Espíndola (2025).

12 Rúpias Paquistanesas.



– essa adição de capacidade energética instalada representa mais de 20% de toda a capacidade energética instalada paquistanesa e mais de 45% de todas as novas instalações desde 2015 (Espíndola 2025). Logo, apesar de todos os seus problemas, essa geração de energia é essencial para o Paquistão, que não recebeu auxílio significativo de nenhum outro país para combater sua crise energética.

No setor de infraestrutura, foram construídas 6 estradas com total de 1.557 km, 1 linha de metrô de 27 km, 820 km de cabos de fibra óptica e houve a digitalização dos sistemas de televisão. O principal foco das estradas é integrar Gwadar e a província do Baluchistão – a província com menor desenvolvimento do país – com o restante do Paquistão e tornar a rota funcional ao integrá-la com a KKH, a estrada histórica que liga o território paquistanês com o chinês. Estas estradas representam 42% de todas as estradas previstas para serem realizadas no corredor e representam mais de 46% da distância terrestre entre Gwadar e Kashgar (cerca de 3.344 km ao utilizar a rota da Figura 3 que pode ser reduzida para até 2.933 km através de outros caminhos).<sup>13</sup>

Na região de Gwadar, foi concluído o Desenvolvimento do Porto e da sua Zona Franca de 60 acres (3% de toda a zona franca);<sup>14</sup> houve a finalização do plano diretor para a cidade que garante isenção de impostos até 2039; uma estrada de 19 km para ligar a cidade de Gwadar com as outras estradas do corredor; a construção de um centro vocacional que recebe 1.000 alunos por ano; um hospital com capacidade para 20.000 pacientes por mês; uma planta de dessalinização com capacidade de gerar 1,2 milhão de galões por dia de água potável; um aeroporto; e cooperação com a faculdade de Gwadar. Gwadar era uma pequena cidade pesqueira que passou a ser planejada para tornar-se o principal ponto do CPEC e um hub regional de comércio para o Sul da Ásia e Ásia Central. Portanto, é essencial o desenvolvimento de sua infraestrutura para abrigar novos residentes e indústrias que viriam a instalar-se devido à sua localização estratégica. No quadro 1 há um resumo de todos os projetos concluídos até 2024.

---

13 Devido à má qualidade e insegurança de algumas estradas, rotas mais longas em distância acabam tendo tempo reduzido de viagem e sendo opções mais seguras.

14 Há 46 empresas registradas para investir na zona franca, contudo apenas 3 empresas estão produzindo nela. A primeira remessa de importação e exportação saindo dessa zona ocorreu em 7 de abril de 2021 (MoPDSI 2024).



**QUADRO 1. Projetos Concluídos por Setor**

<b>Setor dos Projetos</b>	<b>Projetos Realizados</b>
Energia	8.904 MW (20% da capacidade energética paquistanesa) 7 termelétricas (US\$ 10.269 milhões) 2 hidrelétricas (US\$ 3.720 milhões) 1 linha de transmissão (4.000MW) (US\$ 1.658 milhões) 1 parque solar (US\$ 1.301 milhões) 4 parques eólicos (US\$ 647 milhões)
Infraestrutura	1.557 km de estradas (mais de 46% da distância até Kashgar) 6 estradas (US\$ 5.368 milhões) 27 km de linhas de metrô (US\$ 1.626 milhões) 820 km de cabos de fibras ópticas (US\$ 44 milhões) Digitalização dos sistemas de televisão (US\$ 4 milhões)
Região de Gwadar	Desenvolvimento do porto e sua zona franca (US\$ 300 milhões) Aeroporto (US\$ 230 milhões) 1 estrada (US\$ 179 milhões) Hospital (US\$ 100 milhões) Planta de dessalinização (US\$ 13 milhões) Centro vocacional (US\$ 10 milhões) Finalização do Plano Diretor (US\$ 4 milhões) Cooperação com a Faculdade (sem valor)

Fonte: elaboração própria a partir de dados de MoPDSI (2024).

Nosso levantamento torna evidente que houve uma priorização na produção de energia, na construção de estradas e na viabilização da cidade portuária de Gwadar para que ela venha a se tornar um hub regional por onde deverão passar as importações e exportações chinesas. Até aqui, entretanto, a construção do corredor não implicou em um significativo aumento do comércio bilateral China-Paquistão. Em 2013, o comércio sino-paquistanês era de menos de US\$ 12 bilhões, tendo passado para cerca de US\$ 18 bilhões em 2023 (OEC 2025). Trata-se de valores baixos levando-se em consideração a parceria entre os dois países vizinhos, especialmente em um período em que o comércio da China com o restante do mundo, sobretudo com países em desenvolvimento, cresceu rapidamente.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> O comércio da China com Bangladesh em 2023 foi de quase US\$ 24 bilhões, com Mianmar de quase US\$ 17 bilhões e com o Vietnã foi de quase US\$ 221 bilhões (OEC 2025).





Além disso, o CPEC continua subutilizado. Entre 2022-2023 o porto foi responsável por menos de 1% (0,68%) de todo o comércio marítimo paquistanês (0,562 milhões de toneladas das 82,913 milhões de toneladas totais) e recebeu apenas 21 navios, enquanto Karachi recebeu 4.621 navios no mesmo período (MoMA 2024, Schacht 2024). O Porto de Gwadar teria capacidade para até 137 mil TEUs,<sup>16</sup> porém apenas 0,4% está sendo utilizado (Schacht 2024). Ademais, a região de Xinjiang importou apenas US\$ 5 milhões do Paquistão através do corredor (GACC 2025). Há problemas de conectividade e logística em Gwadar, mas seu maior desafio são os ataques terroristas de grupos separatistas.<sup>17</sup> Entre 2018 e 2024, houve 12 ataques terroristas, causando 59 mortes, sendo 24 chineses entre as vítimas (Espíndola 2025; BBC 2019; Davis e Ng 2024). Como já mencionado, os ataques têm claramente um foco em projetos e em cidadãos chineses em virtude da sua visibilidade fora do Paquistão e do seu apelo para a relação bilateral.

Assim, apesar de haver alguns projetos em construção e diversos em discussão,<sup>18</sup> pode-se observar uma desaceleração da iniciativa com apenas 2 projetos concluídos em 2024 (Gráfico 1). Ainda há ao menos cinco anos para a conclusão do que estava inicialmente previsto para o corredor, porém já há especulações de que sua conclusão poderia ser estendida até 2046 (Ghiasy e Zhou 2017 *apud* Wolf 2020). No gráfico 1 são apresentados os valores dos projetos completos por ano para melhor compreender o avanço da iniciativa até 2024.

---

16 Medida padrão utilizada para calcular o volume de um recipiente. Um TEU representa a capacidade de carga de um container marítimo normal, de 20 pés de comprimento, por 8 de largura e 8 de altura. Um navio de carga moderno como o Ever Ace pode transportar cerca de 24.000 TEUs.

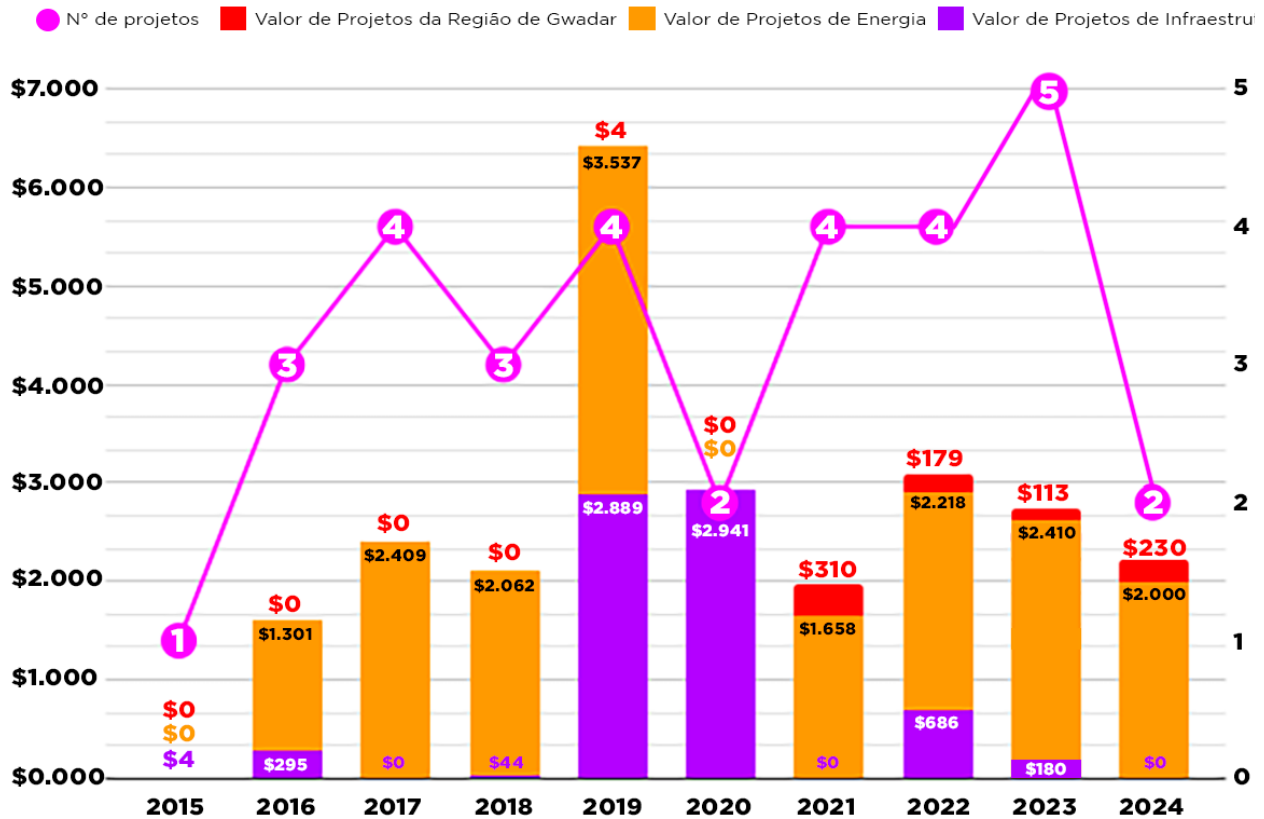
17 O principal grupo separatista é o Exército de Libertação do Baluchistão, que busca ganhar independência na região paquistanesa do Baluchistão. Eles atacam os projetos do CPEC tanto para gerar repercussão quanto para enfraquecer a posição do governo paquistanês na região.

18 Para mais informações sobre os projetos em construção e discussão ver: Espíndola (2025).





**Gráfico 1. Valor em Milhões de Dólares dos Projetos do CPEC por Setor (2015-2024)**



Fonte: elaboração própria com dados de MoPDSI (2024).

Pode-se ver, no Gráfico 1, que 2020 e 2024 são os dois anos com menor quantidade de projetos realizados desde 2015. O primeiro pode ser explicado devido à pandemia de COVID-19, enquanto o segundo deve ser entendido como uma desaceleração da iniciativa, resultante da mudança chinesa no perfil de seus investimentos externos.<sup>19</sup>

Ao olhar para os governos, os projetos realizados durante o governo Nawaz Sharif<sup>20</sup> foram em sua maioria voltados para energia (7) e infraestrutura (4), enquanto seu sucessor Khan<sup>21</sup> realizou mais projetos em Gwadar – 4 no total com

19 O perfil dos investimentos externos da China feitos pelo mundo todo tem sofrido mudanças. Em primeiro lugar, os volumes de investimentos chineses no exterior têm diminuído em relação ao pico atingido em meados da década passada, e evidenciado especial cautela em países de maior instabilidade econômica e maior insegurança geopolítica. Neste sentido, tem sido recorrente pelo mundo a redução nos volumes de investimentos em setores capital intensivos (como energia) e aumento dos investimentos em setores da indústria de transformação – estes últimos, muitas vezes, levados adiante por empresas chinesas privadas.

20 Nawaz Sharif sofreu um impeachment em 2017 devido ao seu envolvimento nos “Panamá Papers”, porém o sucessor do governo interino até as novas eleições foi um aliado político extremamente próximo. Logo, consideramos o período de 2013-2018 como governo Nawaz Sharif.

21 Khan foi impeachmado em abril de 2022, acusado de corrupção. Logo, consideramos o período de 2019-04/2022 como o governo Khan.





2 deles sendo projetos administrativos – e infraestrutura (4), com menos projetos de energia (3). Já o governo Shahbaz Sharif<sup>22</sup> completou mais projetos de energia (5) e de Gwadar (4), com 1 projeto de infraestrutura – com todos os projetos de Gwadar sendo ligados às necessidades de infraestrutura da cidade (Espíndola 2025).

Ademais, é importante ressaltar que, durante o governo de Nawaz Sharif, foram iniciados 23 projetos, enquanto no governo de Khan foram 20 e, no de Shahbaz Sharif, nenhum novo projeto foi iniciado. N. Sharif conseguiu concluir 11 projetos (48% de todos os projetos que iniciou), Khan concluiu 11 projetos, sendo 7 da gestão anterior (30% do total de projetos da gestão anterior) e 4 de sua própria gestão (22% de todos os projetos que iniciou). S. Sharif, apesar de não iniciar novos projetos, realizou 10, sendo 3 da gestão de N. Sharif (13% do total de projetos desta gestão) e 7 da gestão de Khan (30% do total de projetos desta gestão). Isso significa que, até 2019, todos os projetos que foram completados foram projetos da gestão N.Sharif – exceto o plano diretor de Gwadar –, logo metade dos projetos já finalizados foram completados nesse período e quase metade do valor também foi investido nesse período (US\$ 12,1 bilhões). O período de 2015-2019 foi o período de maior desenvolvimento do CPEC, enquanto o de 2020-2024 apresentou um declínio com uma desaceleração evidente da iniciativa.

Portanto, é perceptível que apesar de o corredor estar funcional ao haver importações chinesas chegando através de Gwadar, estas continuam sendo em pequenas quantidades, tendo a rota tradicional de Malaca ainda como principal via comercial para a China. O corredor também não está conseguindo cumprir com suas metas estabelecidas, ao não ter um único projeto de cooperação industrial pronto – menos de 7% das ZEEs foram desenvolvidas (Espíndola 2025). Ademais, a rota ainda não se consolidou como a principal via comercial da China, embora tenha potencial para reduzir significativamente o tempo de viagem e os custos. Seu baixo uso atual é explicado pelo cenário de insegurança no Paquistão, ainda assim, a rota permanece como uma alternativa estratégica viável, especialmente em caso de bloqueios navais em outras rotas chinesas, mantendo, portanto, grande relevância geopolítica.

Portanto, o corredor ainda requer maiores investimentos e soluções para as questões separatistas do Baluchistão, a fim de se tornar uma rota comercial de uso intenso por Pequim. Apesar dos desafios existentes, o CPEC permanece como uma ferramenta geoeconômica estratégica da China, abordando questões centrais

---

22 Shahbaz Sharif foi primeiro-ministro interinamente após a deposição de Khan e foi eleito na eleição seguinte. Logo, consideramos o período 05/2022-2025 como governo Shahbaz Sharif.





de sua política geopolítica. Assim, torna-se indispensável considerar tanto as necessidades estratégicas chinesas quanto às mudanças no cenário geopolítico regional e internacional para compreender o desenvolvimento presente e futuro desta iniciativa.

#### **4. Os anéis de segurança e a dimensão geoeconômica do CPEC**

Em um sistema internacional anárquico, no qual o poder determina as relações interestatais, a análise do CPEC exige compreender tanto os desafios geopolíticos chineses quanto suas escolhas estratégicas, que resultam em ações vinculadas à geoeconomia. No que tange os interesses centrais e geopolíticos, podemos retomar dois documentos oficiais, costumeiramente listados para reforçar tal elemento. O primeiro deles é o Livro Branco intitulado “*China’s Peaceful Development*”, de 2011, produzido pelo Conselho de Estado da China. Nesse livro, argumenta-se que a China é firme na defesa de seus interesses centrais, que incluem: “soberania estatal, segurança nacional, integridade territorial e reunificação nacional, o sistema político chinês estabelecido pela Constituição e a estabilidade social geral, bem como as salvaguardas básicas para garantir o desenvolvimento econômico e social sustentável” (State Council 2011, tradução nossa).<sup>23</sup>

O segundo documento, “*The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future*”, de 2023, também produzido pelo Conselho de Estado da China, define o discurso e prioridades chinesas para a implementação de seu ambicioso projeto. De acordo com este Livro Branco, a BRI é uma resposta para “uma situação global em mudança e as expectativas da comunidade internacional, com o futuro e os interesses gerais da humanidade em mente”. Na visão chinesa, a globalização econômica acelerada desde os anos 1990 foi dominada por poucos países e não contribuiu para o desenvolvimento de todos os Estados, trazendo poucos benefícios para a maioria dos países. O documento comenta que “[c]ertos países praticaram o unilateralismo, o protecionismo e o hegemomismo, dificultando a globalização econômica e ameaçando uma recessão econômica global.” Nos documentos oficiais, a BRI apresenta-se como buscando trazer desenvolvimento para todos os países envolvidos, não apenas a China, e como solução para o crescimento econômico lento, deficiências na

---

23 No original: “state sovereignty, national security, territorial integrity and national reunification, China’s political system established by the Constitution and overall social stability, and the basic safeguards for ensuring sustainable economic and social development.”





governança econômica e desenvolvimento econômico desequilibrado, visando uma globalização mais “aberta, inclusiva, equilibrada e benéfica para todos” (State Council 2023, traduções nossa s).<sup>24</sup>

Os interesses estratégicos chineses, embora abrangentes, podem ser analisados mediante os postulados teóricos dos anéis de segurança – ferramenta analítica que pode nos ajudar a demonstrar como a China hierarquiza sua política externa e de segurança em camadas concêntricas. Como analisado por Nathan e Scobell (2012), a tese central dos autores é que a política externa chinesa é movida não por um desejo de dominação global, mas por uma profunda percepção de vulnerabilidade. Essa abordagem hierárquica divide a atuação chinesa em quatro esferas de prioridade que abarcam desde questões de segurança doméstica até ambições globais (Figura 4).

**Figura 4. Mapa dos Anéis de Segurança Chinesa**



Legenda:

**Primeiro Anel:** Tibete, Hong Kong, Xinjiang, Taiwan, fronteira norte-coreana

**Segundo Anel:** Japão, Índia, Rússia, Vietnã, Coreia do Sul

**Terceiro Anel:** Sul, Sudeste, Nordeste e Centro Asiáticos, Oceania

**Quarto Anel:** África, Europa, Oriente Médio, Américas

Fonte: Oliveira e Fernandes (2022).

<sup>24</sup> No original, respectivamente: “In response to a changing global situation and the expectations of the international community, and with the future and overall interests of humanity in mind”; “Certain countries have practiced unilateralism, protectionism and hegemonism, hampering economic globalization and threatening a global economic recession”; “open, inclusive, balanced, and beneficial to all”.





O modelo dos anéis de segurança da China organiza-se em quatro esferas concêntricas de prioridades geopolíticas. O primeiro anel concentra-se na preservação da integridade territorial, abarcando tanto questões internas sensíveis (Xinjiang, Tibete, Hong Kong) quanto o *status* de Taiwan como preocupação central, além da fronteira com a Coreia do Norte como área de monitoramento estratégico. O segundo anel direciona-se à segurança das fronteiras com Estados com os quais a China possui histórico de conflitos armados, como Índia, Japão, Rússia, Coreia do Sul e Vietnã, refletindo uma postura defensiva frente às regiões ao redor das fronteiras da China, que são consideradas sua “periferia” ou entorno imediato. Já o terceiro anel engloba as regiões geoestratégicas do entorno imediato – Nordeste Asiático, Ásia Central, Sudeste Asiático, Sul da Ásia e Oceania – onde a China atua de forma mais assertiva para garantir seus interesses econômicos e de segurança. Por último, o quarto anel estende-se ao âmbito global, incluindo Oriente Médio, África, Europa e Américas, espaços nos quais a China mantém interesses vitais, mas adota abordagem mais cautelosa e incremental, priorizando instrumentos econômicos sobre confrontação direta (Nathan e Scobell 2012; Oliveira e Fernandes 2022).

Este modelo de análise pode nos auxiliar a compreender a estratégia chinesa no século XXI, que pode ser vista como inicialmente pautada em consolidar a segurança em sua periferia como pré-requisito para expandir seus interesses econômicos em esferas mais distantes, como tem se desenvolvido em tempos recentes. O conceito de “anéis de segurança”, portanto, é utilizado neste trabalho como uma lente analítica, pois embora não seja um enquadramento oficial do governo chinês, tem se alinhado com a lógica pragmática da atuação de Pequim e com os próprios interesses vitais do país. Exemplos desses avanços graduais podem ser observados tanto nos interesses do país em áreas próximas, como o próprio investimento do Paquistão, ou até mesmo na área militar, com a modernização da marinha chinesa na busca pela consolidação de uma “verdadeira” marinha de águas azuis até 2050.<sup>25</sup>

Essa abordagem revela o pragmatismo da China onde a segurança da sua periferia é o alicerce para a sua projeção de poder via geoeconomia. Neste contexto, a China utiliza seu crescente poderio econômico como a principal ferramenta para moldar o cenário regional e internacional. É precisamente essa correlação entre segurança e economia que nos permite analisar como o CPEC

---

25 Marinha com capacidade plena de agir em oceanos abertos em qualquer região do globo.





se torna um exemplo central da estratégia chinesa de projeção de poder. Afinal, o projeto está baseado em uma dinâmica alicerçada nas vulnerabilidades do país e na própria segurança energética chinesa.

A geoeconomia, enraizada na geopolítica clássica, desloca o foco do poder militar para o poder econômico nas relações internacionais, na medida em que enfatiza o uso estratégico de ferramentas econômicas – como, por exemplo, investimentos, ajuda externa, sanções e cooperação econômica – para alcançar objetivos geopolíticos. Edward Luttwak (1990) introduziu este conceito, afirmando que a competição econômica suplantou a rivalidade militar como a dinâmica central da política global pós-Guerra Fria. Atualmente, as grandes potências dependem cada vez mais de estratégias geoeconômicas, em vez de força militar, para moldar as relações internacionais.

Blackwill e Harris (2016) argumentam que há três fatores principais para o ressurgimento da geoeconomia, sendo eles: (i) as potências utilizam seus instrumentos econômicos para projetar influência e alcançar objetivos geopolíticos, (ii) os Estados têm cada vez mais recursos econômicos à sua disposição e (iii) os mercados globais se tornaram mais relevantes no cálculo estratégico dos países. Essa abordagem integra a própria lógica da geopolítica com o “*economic statecraft*”, inserindo as ações econômicas em estruturas de poder mais amplas (Blackwill e Harris 2016). Dessa maneira, como os Estados variam tanto em suas capacidades geopolíticas, como na sua capacidade na implementação de ferramentas geoeconômicas depende de seus recursos estruturais e de suas forças econômicas. Algumas ferramentas, como as sanções, baseiam-se na coerção para pressionar ou punir Estados que violam normas internacionais ou ameaçam interesses nacionais (Drezner 1999). Outras, como a cooperação econômica, investimentos e ajuda externa, visam fomentar laços mais estreitos e com o intuito de atrair países e auxiliá-los na consecução de objetivos geopolíticos próprios (Trinidad 2019). Essas dinâmicas são particularmente relevantes para compreendermos o corredor e como a China atua em relação a países e regiões específicas.

Nesse cenário, é possível compreender até mesmo como o Estado consegue articular ações de empresas como parte de sua estratégia e dos seus interesses nacionais. As empresas estatais são uma das principais ferramentas que “economias de Estado” usam para alcançar seus objetivos geopolíticos e pode-se ver a utilização deste mecanismo no caso do CPEC. A predominância de empresas





estatais chinesas na execução dos projetos do CPEC<sup>26</sup> – particularmente no setor energético, no qual todos os empreendimentos seguem o modelo de Produtores de Energia Independentes (IPPs),<sup>27</sup> foram realizados e são operados por empresas chinesas – faz com que os objetivos estratégicos do Estado chinês sejam mais facilmente alcançados por meio de obras de infraestrutura de uso, inicialmente, civil. Essa configuração evidencia a natureza estratégica dos investimentos, que transcendem meros cálculos econômicos imediatos e podem servir também aos interesses geopolíticos de longo prazo do país.

Observa-se, portanto, que dentre as várias iniciativas chinesas no âmbito da BRI, o CPEC destaca-se por sua capacidade singular de articular simultaneamente os quatro anéis de segurança da China. Essa amplitude explica a disposição de Pequim em realizar significativos investimentos no Paquistão. No geral, o CPEC opera em cada nível concêntrico: consolidando fronteiras; contrabalançando a influência indiana; integrando o Sudeste e Sul Asiáticos em redes econômicas centradas na China; e projetando os interesses da China para o Oriente Médio e África via Gwadar.

No primeiro anel, o corredor objetiva promover o desenvolvimento da região de Xinjiang na China por meio do aumento do comércio entre a região e o Paquistão. Na visão de Pequim, a integração deve potencialmente diminuir possíveis movimentos separatistas, além de ajudar na gestão do território e lidar com questões de direitos humanos.<sup>28</sup> Isto está ligado ao interesse nacional chinês no desenvolvimento e crescimento econômico, entendido como parte de sua segurança nacional<sup>29</sup> (NDRC 2022a) e fortalecerá o desenvolvimento de rotas estratégicas essenciais de Xinjiang para o Tibete ao longo dos rios e fronteiras (NDRC 2022b).

---

26 Entre as principais empresas estatais chinesas que participaram do CPEC temos: CCCC, CMEC, CNOOC, CNPC, CRCC, CSCE, CTG. Para mais detalhes sobre quais empresas participaram de quais projetos do CPEC ver: Espíndola (2025).

27 Produtores de Energia Independentes são agentes que produzem energia elétrica e tem autorização para comercializar a energia por conta própria.

28 Na visão do Partido Comunista Chinês, o direito à subsistência e ao desenvolvimento são os direitos humanos primários. No caso da governança da província de Xinjiang, acredita-se que promover a prosperidade entre a população local e desenvolver Xinjiang numa perspectiva de longo prazo é fundamental para a garantia de seus direitos humanos (State Council 2021).

29 Em um documento oficial, a China declarou-se “empenhada em construir um exército forte com características chinesas e uma defesa nacional sólida e forças armadas que sejam proporcionais ao estatuto internacional da China e em conformidade com a segurança nacional e os interesses de desenvolvimento.” (State Council 2019a, tradução nossa). No original: “committed to building a strong military with Chinese features, and solid national defense and armed forces that are commensurate with China’s international status and in compliance with national security and development interests.”





A região do Tibete é o principal ponto de preocupação para o segundo anel, inclusive por conta dos episódios recentes de escaramuças fronteiriças com a Índia entre 2020 e 2022 (Chagas 2020; Péchy 2022). Dessa forma, a estratégia chinesa no âmbito do CPEC opera em dupla dimensão: além de promover o desenvolvimento socioeconômico interno da região, atua como instrumento para neutralizar iniciativas indianas. Essa dinâmica se materializa através do fortalecimento do Paquistão como ator regional. O corredor, ao ampliar a conexão dos territórios, recalibra o equilíbrio de poder regional, permitindo à China exercer pressão indireta sobre Nova Delhi sem confronto direto, numa potencial aplicação do princípio de “conter a Índia por meio do Paquistão”.

Do ponto de vista geoestratégico, o CPEC oferece à China acesso direto ao Oceano Índico através do Porto de Gwadar, cujo potencial dual (civil-militar) deve ser analisado à luz da parceria estratégica sino-paquistanesa. Esta capacidade opera em três níveis complementares no terceiro anel de segurança: a) projeção de influência regional através da presença marítima; b) mitigação da vulnerabilidade estratégica conhecida como “dilema de Malaca”;<sup>30</sup> e c) modernização das capacidades de projeção de poder, que enfatiza a necessidade de reduzir a lacuna entre as forças armadas chinesas e as das principais potências mundiais, aprimorando capacidades para guerras modernas (State Council 2019b).

É importante ressaltar que 80% das importações energéticas chinesas e 2/3 de seu comércio marítimo passam pela região do Oceano Índico e seguem a rota de Malaca, logo a rota pelo CPEC também tem implicações para a segurança energética chinesa (Espíndola 2025). A transformação de Gwadar em hub logístico permite à China contornar possíveis estrangulamentos marítimos e estabelecer pontos de apoio na região do Indo-Pacífico. O próprio 14º Plano Quinquenal destaca a necessidade chinesa de manter a segurança dos corredores estratégicos e dos principais cruzamentos para importações de petróleo e gás (NDRC 2022c). Dessa maneira, o CPEC facilita o alcance da China ao seu quarto anel, na medida em que abre espaços para o alcance da China pela via terrestre e marítima.

---

30 Preocupação chinesa sobre bloqueios navais no Estreito de Malaca. Ele é uma passagem essencial para o comércio chinês e para suas importações energéticas.





## Considerações finais

Após dez anos de investimentos chineses no corredor, com a construção de uma infraestrutura energética, portuária e de estradas que, em tese, permitiria o comércio de bens estratégicos para a China, esta via segue com um grau de utilização praticamente irrelevante. Entre 2022-2023, o Porto de Gwadar, que seria a porta de entrada do corredor, foi responsável por menos de 1% de todo o comércio marítimo paquistanês e recebeu apenas 21 navios. Ainda, há problemas de conectividade e de logística em Gwadar, mas seu maior desafio são os ataques terroristas de grupos separatistas.

Segundo levantamento feito neste artigo, em dez anos (2015-2024) foram investidos cerca de US\$ 25 bilhões no CPEC, ou 54% do valor total que estava previsto para ser investido até 2030. Isso significa que dificilmente a meta original de investir US\$ 46 bilhões até 2030 será atingida. Do total investido nos primeiros dez anos, 69% do valor (US\$ 17 bilhões) foi para o setor de energia, 28% em infraestrutura (US\$ 7 bilhões) e 3% foram investidos na cidade portuária de Gwadar (US\$ 850 milhões). Portanto, é evidente o foco em grandes projetos de energia, seja por uma pressão das estatais chinesas que convivem com sobrecapacidade ou por conta da necessidade de se minimizar a escassez energética paquistanesa – tanto para fortalecer o Paquistão quanto para permitir que o CPEC possa ser utilizado. Apesar de Gwadar ter recebido proporcionalmente menos investimentos, o desenvolvimento da cidade portuária é essencial por ser o eixo de entrada e saída do comércio chinês, tendo recebido importantes melhorias de infraestrutura e conseguido conectar, mesmo que de forma superficial, a cidade com o restante do país.

Ainda assim, o grande valor estratégico consegue compensar sua pouca utilidade comercial até agora. Deve-se entender o corredor como um instrumento geoeconômico de Pequim que aborda os quatro anéis de segurança da China. Ele promove o desenvolvimento de Xinjiang (1° anel); fortalece o Paquistão que consequentemente piora a posição indiana na fronteira do Tibete (2° anel); permite o acesso direto da China ao Oceano Índico através de Gwadar com possibilidade de uso para fins militares devido à proximidade histórica sino-paquistanesa (3° anel); e cria uma nova rota comercial potencialmente mais rápida que evitaria o Estreito de Malaca e que impactaria diretamente na segurança energética chinesa (4° anel).





Contudo, apesar de funcional, o corredor está sendo subutilizado tanto por sofrer de problemas logísticos e infraestruturais quanto, principalmente, de segurança. A questão separatista do Baluchistão dificulta o desenvolvimento de novos projetos e desestimula o uso de Gwadar devido aos ataques terroristas frequentes. Apesar de haver iniciativas paquistanesas para incentivar o uso do porto, dificilmente elas funcionarão sem grandes mudanças no cenário de segurança. Ademais, a mudança da posição chinesa em relação aos seus projetos da BRI, passando a ser mais cautelosos e focados em consolidar o que já existe, desacelera o ritmo de desenvolvimento do CPEC.

O CPEC, ao operar nos quatro anéis de segurança da China, se reafirma como uma iniciativa de elevado valor estratégico. De modo geral, a iniciativa tem apresentado uma desaceleração no ritmo dos investimentos. Esse cenário, no entanto, pode se alterar em caso de recrudescimento das tensões geopolíticas regionais ou globais, especialmente diante de percepções crescentes de incerteza quanto à livre navegação no Estreito de Malaca.

## Referências

- Alam, Khalid M.; Li, Xuemei; Baig, Saranjam. 2019. Impact of Transport Cost and Travel Time on Trade under China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). *Journal of Advanced Transportation* 2019 (1): 1-16. <https://doi.org/10.1155/2019/7178507>.
- Ali, Ghulam. 2017. *China Pakistan Relations: a historical analysis*. Oxford: Oxford University Press, Pakistan.
- BBC. 2019. *Pakistan attack: Gunmen killed five in Balochistan hotel*. 12 de maio. <https://www.bbc.com/news/world-asia-48245353>.
- Blackwill, Robert D.; Harris, Jennifer M. 2016. *Wary by Other Means: geoeconomics and statecraft*. Cambridge, Massachusetts: The Belknap Press of Harvard University Press.
- Bureau of Political-Military Affairs. 2025. *U.S. Security Cooperation With India*. <https://www.state.gov/u-s-security-cooperation-with-india>.
- Chagas, Gabriela. 2020. As tensões entre China e Índia: disputas territoriais e rivalidade histórica. *NEBRICS*, 06 de agosto. <https://www.ufrgs.br/nebrics/as-tensoes-entre-china-e-india-disputas-territoriais-e-rivalidade-historica/>.
- Chaudhuri, Kalyan. 1972. *Genocide in Bangladesh*. Mumbai: Orient Longman.
- Davis, Caroline; Ng, Kelly. 2024. Blast kills two Chinese near Pakistan's Karachi airport. *BBC*, 7 de outubro. <https://www.bbc.com/news/articles/c0r84p0dp1jo>.





- Drezner, Daniel W. 1999. *The sanctions paradox: economic statecraft and international relations*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Espíndola, Sophia K. 2025. *Corredor Econômico China-Paquistão (2013-2024): as disputas de poder na Região do Oceano Índico e Sul da Ásia*. Dissertação (Mestrado em Economia Política Internacional) – Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. <https://www.ie.ufrj.br/images/IE/PEPI/2025/DissertaFinal.pdf>.
- Espíndola, Sophia K.; Oliveira, Alana C. G. de. 2023. As Lógicas de Expansão Chinesa para a África: uma análise da presença chinesa em Angola, Djibouti e Quênia. *OIKOS* 22 (3): 69–85. <https://revistas.ufrj.br/index.php/oikos/article/view/59644>.
- Gao, Bai; Zhen, Zhihong. 2023. *The Political Economy of the China-Pakistan Economic Corridor*. Singapore: Palgrave Macmillan.
- Garver, John W. 2002. The Security Dilemma in Sino-Indian Relations. *India Review* 1 (4): 1-38. <https://doi.org/10.1080/14736480208404640>.
- Grassi, Sergio. 2020. The Belt and Road Initiative in Malaysia. *Friedrich Ebert Stiftung*. <https://library.fes.de/pdf-files/iez/16766.pdf>.
- GACC. 2025. *Customs statistics*. <http://stats.customs.gov.cn/indexEn>.
- Hussain, Khurram. 2017. Exclusive: CPEC master plan revealed. *Dawn*, 14 de maio. <https://www.dawn.com/news/1333101>.
- Leahy, Joe; Kynge, James; Parkin, Benjamin. 2023. Ten years of China's Belt and Road: what has \$1tn achieved? *Financial Times*. 22 de outubro. <https://www.ft.com/content/83501dd5-fe6d-4169-9d83-28a8cf46e681>.
- Luttwak, Edward. 1990. From Geopolitics to Geo-Economics. *The National Interest*. (20): 17-23. <https://www.jstor.org/stable/42894676>.
- MFAPRC. 2015. *President Xi Jinping Delivers Important Speech at Pakistan's Parliament Entitled "Building a China-Pakistan Community of Shared Destiny to Pursue Closer Win-Win Cooperation"*. 21 de abril. [https://www.mfa.gov.cn/eng/t20240606\\_11381322.html](https://www.mfa.gov.cn/eng/t20240606_11381322.html).
- MoMA. 2024. *Year Book 2022-23*. <https://moma.gov.pk/SiteImage/Misc/files/YEAR%20BOOK%202022-2023>.
- MoPDSI. 2017. *Long Term Plan for China-Pakistan Economic Corridor (2017-2030)*. <https://www.cpec.gov.pk/long-term-plan-cpec>.
- MoPDSI. 2024. *CPEC Secretariat*. <https://www.cpec.gov.pk/>.
- Nathan, Andrew J.; Scobell, Andrew. 2012. *China's Search for Security*. New York: Columbia University Press.
- NDRC. 2022a. *Major Objectives*. <https://en.ndrc.gov.cn/policies/202203/P020220315511411039433.pdf>.





- NDRC. 2022b. *Building a Modern Infrastructure System*. <https://en.ndrc.gov.cn/policies/202207/P020220706584719425648.pdf>.
- NDRC. 2022c. *Strengthening Safeguards for Our Nation's Economic Security*. <https://en.ndrc.gov.cn/policies/202303/P020240307594916415618.pdf>.
- Nedopil, Christoph. 2025. *Countries of the Belt and Road Initiative*. <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>.
- Noor, Muhammad A. 2019. CPEC changing Pakistan's industrial landscape. *China Daily*. 18 de novembro. <https://www.chinadaily.com.cn/global/2019-11/18>.
- OECD. 2025. *The Trade Data You Need, When You Need It*. <https://oec.world/en>.
- Oliveira, Alana C. G. de; Fernandes, Felipe. G. C. 2022. O Dragão Ruma para o Sul: geopolítica e geoestratégia chinesa no mar do Sul da China. *Revista Brasileira de Estudos de Defesa* 9 (2): 135-165. <https://doi.org/10.26792/rbed.v9n2.2022.75193>.
- Pautasso, Diego; Nogara, Tiago S.; Ribeiro, Erik H. 2020. A Nova Rota da Seda e as Relações Sino-Indianas: o desafio do "colar de pérolas". *Mural Internacional* 11: 2-16. <https://doi.org/10.12957/rmi.2020.50594>.
- Pautasso, Diego; Ungaretti, Carlos Renato. 2017. A Nova Rota da Seda e a Recriação do Sistema Sinocêntrico. *Estudos Internacionais* 4 (3): 25-44. DOI:10.5752/P.2317-773X.2016v4.n3.p25.
- Péchy, Amanda. 2022. Após Calmaria, Fronteira entre China e Índia Volta a ser Campo de Batalha. *Veja*, 13 de dezembro. <https://veja.abril.com.br/mundo/apos-calmaria-fronteira-entre-china-e-india-volta-a-ser-campo-de-batalha>.
- PTI. 2018. China Moots India-Nepal-China Economic Corridor Through Himalayas. *Times of India*, 18 de abril. <https://timesofindia.indiatimes.com/articleshow/63815372.cms>.
- Rashid, Azra. 2019. *Gender, Nationalism, and Genocide in Bangladesh*. New York: Routledge.
- Sarkar, Mrittika G. 2020. China and QUAD 2.0: between response and regional construct. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India* 16 (1): 110-130. <https://doi.org/10.1080/09733159.2020.1794526>.
- Sarker, M.; Hossain, M.; Hua, Y.; Sarkar, M e Kumar, N. 2018. Oil, Gas and Energy Business under One Belt One Road Strategic Context. *Open Journal of Social Sciences*, 6 (4): 119-134. <https://doi.org/10.4236/jss.2018.64011>.
- Schacht, Kira. 2024. *China's global port network*. <https://github.com/dw-data/china-ports>.
- Shabbir, Saima. 2024. Pakistan PM orders routing 50 percent public cargo through Gwadar port. *Arab News*. 20 de agosto. <https://arab.news/8p2s6>.
- Small, Andrew. 2015. *The China-Pakistan Axis: Asia's new geopolitics*. New York: Oxford University Press.





- Smith, Sheila A. 2021. The Quad in the Indo-Pacific: What to Know. *Council on Foreign Relations*. 27 de maio. <https://www.cfr.org/in-brief/quad-indo-pacific-what-know>.
- State Council of China. 2011. *China's Peaceful Development*. [https://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2014/09/09/](https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2014/09/09/).
- State Council of China. 2019a. *China and the World in the New Era*. <https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201909/27/>.
- State Council of China. 2019b. *China's National Defense in the New Era*. <https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/201907/24/>.
- State Council of China. 2021. *Respecting and Protecting the Rights of All Ethnic Groups in Xinjiang*. <https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202107/14/>.
- State Council of China. 2023. *The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future*. <https://english.www.gov.cn/archive/whitepaper/202310/10/>.
- Trinidad, Dennis. 2019. Strategic Foreign Aid Competition: Japanese and Chinese Assistance in the Philippine Infrastructure Sector, *Asian Affairs: An American Review* 46 (4): 89-122. <https://doi.org/10.1080/00927678.2020.1723295>.
- Wolf, Sigmund. 2020. *The China-Pakistan Economic Corridor of the Belt and Road Initiative: concept, context and assessment*. Switzerland: Springer.
- Xue, Gong. 2023. The Belt and Road Initiative Is Still China's "Gala" but Without as Much Luster. *CEIP*, 3 de março. <https://carnegieendowment.org/posts/2023/03/the-belt-and-road-initiative-is-still-chinas-gala-but-without-as-much-luster?lang=en>.
- Yan, Xuetong. 2014. From Keeping a Low Profile to Striving for Achievement. *The Chinese Journal of International Politics* 7 (2): 153-184. <https://doi.org/10.1093/cjip/pou027>.

