

## TRANSPORTE

## A revitalização da Rota da Seda do século XXI – One Belt One Road



**A Nova Rota da Seda está a ser recriada. Há empresas que já têm planos em curso para esta iniciativa, países que se estão a integrar e outros que se estão a retrair. Fica por saber se a intenção chinesa é meramente comercial, bem como a posição de Portugal perante o projecto, uma vez que tem o seu maior porto nacional em disputa entre a China e os EUA. É uma história que volta agora à tona, mas que está ainda incompleta.**

**S**abe de onde nasceu a rota da seda? Pode soar a mera curiosidade, mas hoje-em-dia está bem renascida e a ganhar grandes repercussões em todo o mundo. Mas já lá vamos.

Os chineses, há muitos anos, aprenderam a fabricar a seda a partir da fibra branca proveniente dos casulos dos bichos-da-seda. Acreditando ter feito uma grande descoberta, que mantiveram em segredo por algum tempo, estabeleceram contacto com as cidades do Ocidente onde encontraram pessoas dispostas a pagar um preço elevado pela seda. A partir deste momento o tecido passou a ser exportado

naquela que é chamada a Rota da Seda.

Consistia, então, num conjunto de trajectos interligados através do Sul da Ásia, que eram usados para o comércio da seda entre o Oriente e a Europa. Os carregamentos eram transportados por caravanas e embarcações que ligavam comercialmente os dois destinos.

Actualmente, a história repete-se. O governo chinês quer agora revitalizar a antiga rota, denominando-se a Rota da Seda do século XXI composta por uma 'faixa' (belt), que se refere às ligações terrestres entre a China e a Ásia Central, e uma 'estrada' (road), que representa



a rota marítima através da qual a China pretende reforçar a sua ligação ao Sudeste Asiático e liga-lo a África e Europa – 'one belt, one road'

**O governo chinês quer agora revitalizar a antiga rota, denominando-se a Rota da Seda do século XXI composta por uma 'faixa' (belt), que se refere às ligações terrestres entre a China e a Ásia Central, e uma 'estrada' (road), que representa a rota marítima através da qual a China pretende reforçar a sua ligação ao Sudeste Asiático e liga-lo a África e Europa – 'one belt, one road'**

## 'O PLANO MARSHALL CHINÊS'

No projecto estão integrados 71 países que representam metade da população mundial e um quarto do PIB global, quase todos subdesenvolvidos, e o Banco Asiático para o Desenvolvimento, estima que, para manter as economias a crescer, é necessário angariar mais de 26 mil milhões de dólares em investimentos até 2030.

Esta iniciativa tem sido até denominada de 'O Plano Marshall Chinês', a diferença é que em vez de ser um programa de empréstimos norte-americano para apoiar a reconstrução da Europa após a II Guerra Mundial, é Pequim que irá investir, totalizando um valor 10 vezes maior do que o primeiro plano. ➤



Embora existam diferentes estimativas em relação ao dinheiro que já foi gasto até ao momento, o projecto deverá custar mais de um bilião de dólares.

Vejamos: em 2014 foi criado o Fundo da Rota da Seda com um capital de 40 mil milhões de dólares canalizados exclusivamente para financiar o projecto nos países-alvo. O Banco Asiático de Investimento em Infraestruturas acrescentou mais 100 mil milhões de dólares. Existe ainda um financiamento directo de 110 mil milhões de dólares pelo Banco de Desenvolvimento da China, que é detido pelo Estado, segundo dados obtidos pelo Financial Times. Ao todo, o Crédit Suisse calcula que o valor investido se aproxime dos 502 mil milhões de dólares em 62 países, nos próximos anos.

Como se pode ver, para alcançar o seu objectivo, a China está disposta a gastar muito dinheiro, nomeadamente em construir auto-estradas, caminhos-de-ferro, portos, oleodutos e gasodutos, de acordo com o Jornal Público. As empresas chinesas já estão a realizar trabalhos de construção em todo o mundo a

uma escala inigualável.

No entanto, a hegemonia chinesa no sector da construção deve-se aos contratos locais nos países parceiros. De acordo com o *The Guardian*, as vastas quantias arrecadadas pelas empresas chinesas estão em desacordo com a retórica oficial de que o 'one belt, one road' está receptivo à participação global e sugere que esta iniciativa poderá também ser impulsionada por outros factores que não o comércio.

À medida que a iniciativa avança, tem vindo a levantar questões sobre o imperialismo económico da China que terá muita influência sobre outros países, geralmente os que são menores e mais pobres. Paira alguma preocupação sobre a expansão da presença comercial chinesa que poderá corresponder também a presença militar.

Analistas dizem que quase todos os portos e outras infraestruturas de transporte que estão a ser construídos podem ter duplo uso, para fins comerciais e militares. "Se pode transporta mercadorias, pode transportar tropas", afirma Jonathan Hillman,



**EMBORA EXISTAM DIFERENTES ESTIMATIVAS EM RELAÇÃO AO DINHEIRO QUE JÁ FOI GASTO ATÉ AO MOMENTO, O PROJECTO DEVERÁ CUSTAR MAIS DE UM BILIÃO DE DÓLARES**

director do projecto Reconnecting Asia, no CSIS.

De acordo com uma notícia publicada pelo Diário de Notícias em Abril de 2018, o relatório da organização não-governamental C4ADS, sediada nos EUA, concluiu que o projecto em questão não visa beneficiar os países receptores, como anunciava a China, mas sim expandir a influência de Pequim. Por sua vez, o Ministério dos Negócios Estrangeiros chinês rejeitou as conclusões e reiterou que o projecto tem como objectivo “sobretudo a cooperação económica” e a promoção do desenvolvimento comum através das infraestruturas. “A China não está a jogar jogos de geopolítica”, sublinhou. O relatório sugere ainda que “os investimentos parecem gerar influência política, expandir dissimuladamente a presença militar da China e criar um ambiente estratégico vantajoso na região”.

## ROTA DA SEDA CONTA COM PORTUGAL

A nova Rota da Seda é um projecto a nível mundial, não deixando Portugal fora desta equação.

Em Dezembro de 2018, o Diário de Notícias referiu que Portugal assinou um acordo com a China, para a cooperação bilateral entre os dois países no âmbito da iniciativa da ‘one belt, one road’. O governo chinês demonstrou interesse em investir no porto de Sines, colocando-o na rota dos porta-contentores chegados do Canal do Panamá como ponto de transbordo de carga com destino à Ásia.

Contudo, este interesse no porto português despertou a atenção dos EUA que, como se sabe, está em guerra comercial com a China.

Desta forma, segundo o Expresso, o Terminal Vasco da Gama está no centro de mais uma disputa entre os dois governos, uma vez que a China já tinha manifestado interesse na concessão.

Na altura, em declarações ao jornal Público, a ex-ministra do mar, Ana Paula Vitorino, confirmou o interesse dos dois polos e referiu que “a proposta vencedora será aquela que melhores benefícios ofereça a Portugal, independentemente da origem do operador”.

No final de 2018, Washington endereçou um alerta ao nosso país, pedindo precaução, no que diz respeito à segurança nacional, relativamente a investimentos estrangeiros em áreas sensíveis. Roland Macellus, vice-secretário-adjunto do Departamento de Estado dos EUA para Finanças Internacionais e Desenvolvimento, recomendou “vigilância reforçada sempre que as empresas que adquirem sejam detidas ou controladas por um governo estrangeiro, ou afiliadas, principalmente quando os investidores estrangeiros beneficiam de acesso a subsídios estatais que lhe dão uma vantagem desleal face aos concorrentes comerciais, ou quando estão a agir com base em motivações estratégicas e não de natureza comercial”.

Claro que esta mensagem se destinava à China, país que tem investimentos na EDP e na REN, e demonstrou interesse público na nova concessão de Sines para integrar no seu plano da Rota da Seda do século XXI.

No entanto, Marcelo Rebelo de Sousa, presidente da república, na visita a Pequim em Abril de 2019, reiterou ao presidente da China que Portugal continua a encarar os investimentos aplicados “sem preconceito nenhum”, mesmo tratando-se de infraestruturas estratégicas como o Terminal Vasco da Gama, em Sines. ➤



## QUEM JÁ ADERIU?

A nova Rota da Seda já está a ganhar forma. Várias empresas já puseram em prática projectos para, de facto, 'não perderem o comboio'.

A Rail Cargo Group juntou-se à TransContainer, assinando um memorando de entendimento, visando aumentar o tráfego de comboios na Rota da Seda. Os dois operadores, que já colaboravam num serviço com duas rotas semanais de ida e volta, definiram, até 2020, aumentar até uma frequência de dez serviços semanais.

Este acordo concede aos clientes de ambas as empresas, melhores tempos de trânsito e maior qualidade de serviço, sabendo que a oferta será mais competitiva para os clientes chineses.

Em Março de 2018 consagrou-se o primeiro serviço ferroviário directo à cidade chinesa de Yiwu, partindo do porto de Amesterdão. É o segundo serviço directo na Nova Rota da Seda a ligar um porto holandês, após um primeiro que liga o porto de Tilburg a Chengdu desde 2016.

Contudo, as ligações ferroviárias do porto de Roterdão até à China ainda não existem, pois, os desafios são muito diferentes, segundo Michel Lak, director geral da smartport, em parceria com a Port of Rotterdam Authority, a Deltalinqs, o Município de Roterdão, a Erasmus University Rotterdam e a Delft University of Technology.

A iniciativa apresenta-se como uma ameaça aos seus volumes de carga marítima e muda a sua posição no mercado, podendo passar de local de trânsito para um destino final. Refere que "mais do que entrar na Europa através do Porto de Roterdão depois de viajar por mar, os produtos fabricados na China são agora transportados através da Europa, onde Roterdão está habitualmente no fim da viagem. A Nova Rota da Seda vai aumentar a quota de carga movimentada pela ferrovia, modo mais rápido e mais confiável. Com os avanços da Nova Rota da Seda, a Europa é também abastecida pela República Checa, Polónia e Grécia; não apenas via Roterdão, Hamburgo e Antuérpia".



Além disso, acrescenta ainda que os países de trânsito terão a oportunidade de acrescentar valor ao longo da viagem, como por exemplo quando há transbordo da mercadoria para um comboio diferente “ao longo da viagem, todos têm a oportunidade de ganhar dinheiro. E nós esperamos para comprar os produtos acabados – isto é, pagar”.

A Dachser também já marcou a sua posição no projecto da revitalização da Rota da Seda. Lançou dois serviços ferroviários através da Dachser Rail Services, que ligam a Europa e a Ásia, percorrendo 11.000 km, com comboios a seguirem uma de duas rotas: o corredor sul, conhecido como a Nova Rota da Seda, atravessando a Bielorrússia, Rússia, Cazaquistão e chegando à China; ou a rota norte, a trans-siberiana, que atravessa a Bielorrússia,

Sibéria e segue para sul em direcção à China.

A Rota da Seda é um costume antigo que está a renascer e a ganhar forma em pleno século XXI. As vantagens e desvantagens ainda são incertas, mas é uma iniciativa que está a erguer-se perante o mundo, e com o mundo. Resta agora esperar pelos próximos episódios desta história que não está acabada, e muito menos esquecida. ●

**O GOVERNO CHINÊS DEMONSTROU INTERESSE EM INVESTIR NO PORTO DE SINES, COLOCANDO-O NA ROTA DOS PORTA-CONTENTORES CHEGADOS DO CANAL DO PANAMÁ COMO PONTO DE TRANSBORDO DE CARGA COM DESTINO À ÁSIA**

# SCMedia News

Dez' 2019

4,60€

Mensal

## 6

CTT  
AINDA HÁ ESPAÇO  
PARA CRESCER

O FUTURO  
DAS MEGA CIDADES

COMO EVITAR  
DANOS E PERDAS  
NA SUPPLY CHAIN

DESENVOLVIMENTO  
PESSOAL  
E PROFISSIONAL  
EM PROCUREMENT



**IDENT  
PRINT**

O SEU PARCEIRO  
TECNOLÓGICO DE LOGÍSTICA  
COMERCIAL@IDENTPRINT.COM  
WWW.IDENTPRINT.COM



"One belt, one road"

**A rota da seda do Séc. XXI**