

Universidade Federal de Pernambuco  
Departamento de Ciência Política  
Programa de Pós-Graduação em Ciência Política

Poder estrutural chinês no setor de transportes: o caso do Vietnã

Autora: Gabriela Araújo Tabosa de Vasconcelos

Recife, 2024

Autora: Gabriela Araújo Tabosa de Vasconcelos

Poder estrutural chinês no setor de transportes: o caso do Vietnã

Data de depósito: 05/11/2024

Universidade Federal de Pernambuco  
Departamento de Ciência Política  
Programa de Pós-Graduação em Ciência Política

Poder estrutural chinês no setor de transportes: o caso do Vietnã

Autora: Gabriela Araújo Tabosa de Vasconcelos

Dissertação apresentada ao  
Programa de Pós-Graduação em Ciência  
Política da Universidade Federal de  
Pernambuco, sob orientação do Prof. Dr.  
Rafael Mesquita de Souza Lima, como  
requisito parcial para a obtenção do título de  
Mestre em Ciência Política.

Data de aprovação: 16/08/2024

-----  
Joyce Helena Ferreira da Silva - membro externo

-----  
Miguel Mikelli Lucas Alves Ribeiro - membro interno

-----  
Rafael Mesquita de Souza Lima - orientador

.Catalogação de Publicação na Fonte. UFPE - Biblioteca Central

Vasconcelos, Gabriela Araújo Tabosa de.

Poder estrutural chinês no setor de transportes: o caso do Vietnã / Gabriela Araújo Tabosa de Vasconcelos. - Recife, 2024. 70f.: il.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Ciência Política.

Orientação: Rafael Mesquita de Souza Lima.

Inclui referências.

1. China; 2. Vietnã; 3. Economia Política Internacional; 4. Poder Estrutural; 5. Transportes. I. Lima, Rafael Mesquita de Souza. II. Título.

UFPE-Biblioteca Central

## **Dedicatória**

Aos meus pais

## **Agradecimentos**

Gostaria de agradecer a todos que contribuíram para a realização deste trabalho. Primeiramente a Deus, pela iluminação. A CAPES, ao meu orientador Professor Rafael Mesquita de Souza Lima, aos meus pais, amigos e a Victor.

## **Epígrafe**

"Creio que ideias como certeza absoluta, precisão absoluta, verdade suprema, etc. são produtos da imaginação que não deveriam ser admissíveis em nenhum campo da ciência. Por outro lado, qualquer afirmação de probabilidade é correta ou incorreta do ponto de vista da teoria na qual se baseia. Porque a crença de que existe apenas uma verdade, e de que você próprio está em posse dela, é a raiz de todos os males do mundo."

Max Born

## Resumo

Diante do avanço da economia chinesa e a sua crescente influência, esta tem despertado interesse quanto aos investimentos feitos por suas empresas em outros países, sobretudo dentro da Economia Política Internacional. Isso se dá especialmente no tocante ao setor de infraestrutura de transportes, uma vez que os meios de locomoção de pessoas e bens são determinantes para o desenvolvimento econômico de um país. Para melhor analisar a questão, fez-se uso, dentro do arcabouço da Economia Política Internacional, da Teoria do Poder Estrutural de Susan Strange para, através de seus quatro pilares (segurança, sistema de produção, estrutura financeira e de créditos e informação e conhecimento), buscar compreender se a China exerceria tal forma de poder sobre o Vietnã, seu vizinho. A pesquisa se deu por meio de um estudo de caso focado no Vietnã, que possui uma rica história com a China e é hoje seu maior parceiro comercial no Sudeste Asiático. Mobilizou-se uma extensa literatura secundária, bem como coleta e análise de dados. Isso para verificar em quais vertentes a China exerce poder estrutural no setor de transportes no Vietnã. Verificou-se que a China apenas exerce poder estrutural, em relação ao Vietnã, no que diz respeito a cadeias globais de valor, a finanças e a conhecimento sobre tecnologias ferroviárias. Conclui-se, portanto, que a China, não se encaixa perfeitamente na teoria defendida por Strange, principalmente no tocante ao Vietnã.

Palavras-chave: China, Vietnã, Economia Política Internacional, Poder Estrutural, Transportes.

## **Abstract**

Given the advancement of the Chinese economy and its growing influence, it has aroused interest in the investments made by its companies in other countries, mainly within the International Political Economy. Especially with regard to the transport infrastructure sector, since the means of moving people and goods are crucial to the economic development of a country. To better analyze the issue, within the framework of International Political Economy, Susan Strange's Theory of Structural Power was used to, through its four pillars (Security, production system, financial and credit structure and information and knowledge), understand whether China exercises the forementioned form of power over its neighbor, Vietnam. The research was carried out through a case study focused on Vietnam, which has a rich history with China and is today its largest trading partner in Southeast Asia. An extensive secondary literature was mobilized, as well as data collection and analysis. This, in order to verify in which aspects China exercises structural power in the transport sector in Vietnam. It was found that China only exercises structural power, in relation to Vietnam, with regard to global value chains, finance and knowledge about railway technologies. It is concluded, therefore, that China does not fit perfectly into the theory defended by Strange, especially with regard to Vietnam.

Keywords: China, Vietnam, International Political Economy, Structural Power, Transport.

## Sumário

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>PODER ESTRUTURAL E A ASCENSÃO CHINESA</b> .....	<b>13</b>
2.1	CONTROLE SOBRE A SEGURANÇA.....	16
2.2	CONTROLE SOBRE O SISTEMA DE PRODUÇÃO .....	16
2.3	CONTROLE SOBRE A ESTRUTURA FINANCEIRA E DE CRÉDITOS .....	20
2.4	INFLUÊNCIA SOBRE INFORMAÇÃO E CONHECIMENTO.....	25
2.5	A IMPORTÂNCIA DA INFRAESTRUTURA DOS TRANSPORTES NA ECONOMIA POLÍTICA INTERNACIONAL .....	29
<b>3</b>	<b>ESTUDO DE CASO – VIETNÃ</b> .....	<b>36</b>
3.1	CONTEXTO HISTÓRICO .....	39
3.2	PODER ESTRUTURAL .....	41
3.2.1	<i>Influência sobre informação e conhecimento</i> .....	42
3.2.2	<i>Controle sobre o sistema de produção de bens e serviços</i> .....	45
3.2.3	<i>Controle sobre a segurança</i> .....	49
3.2.4	<i>Estrutura de finanças e créditos</i> .....	55
3.3	CONCLUSÃO DO ESTUDO DE CASO .....	58
<b>4</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>61</b>
<b>5</b>	<b>REFERÊNCIAS:</b> .....	<b>63</b>

## Índice de ilustrações

Figura 1: Mapa de áreas disputadas.....	50
---	----

## Índice de tabelas e quadros

Tabela 1: Dados de investimentos de empresas chinesas do setor de transportes no Vietnã.....	46
Quadro 1: Quadro sintético de resultados.....	60

## 1 INTRODUÇÃO

O recente avanço econômico da China e as formas como ela tem buscado exercer influência em outros países tem se tornado cada vez mais um tema relevante na atualidade. Isso se deve às grandes somas monetárias empregadas a fim de maximizar sua capacidade de exercer poder sobre outros países.

A ascensão chinesa modificou sua atuação no cenário internacional, por isso compreender o fenômeno se mostra importante para melhor analisar o andamento das suas políticas internacionais. Uma das teorias populares para caracterizar a influência política e econômica das potências é a do poder estrutural de Susan Strange. Ela já tem sido aplicada pela literatura para entender o caso da China em geral, como Dian (2016) e Liu e Tsai (2020). E, também para apontar que há espaço para estudos mais focados em aspectos particulares, como é a presente obra que é centrada especificamente no Vietnã e em transportes.

Mais além, essa pesquisa buscou analisar como a Teoria do Poder Estrutural de Strange (1987) se inseria nas relações entre a China e o Vietnã no ramo dos transportes. Este último não é um tema muito debatido nos departamentos de Política Internacional mas se faz indispensável por se tratar da infraestrutura básica para alavancar o desenvolvimento econômico em qualquer país.

Assim, espera-se contribuir para a literatura da Ciência Política e despertar maior interesse para o ramo dos transportes assim como pelo Sudeste Asiático, em geral, e o Vietnã, em especial. O presente trabalho objetiva explicar dedutivamente, a partir da Teoria de Poder Estrutural de Strange (1987), como se dá a relação da China com o Vietnã no tocante ao setor de transportes.

Para isso, metodologicamente, fez uso de um estudo de caso descritivo, que expõe como se dá a relação da China com o Vietnã em diferentes dimensões. Ademais, testa se a relação entre os referidos países se aproxima do quadro desenhado por Strange (1987) quanto aos pilares de poder estrutural.

O primeiro capítulo do trabalho se dedica a explicar o que é a Teoria do Poder Estrutural de Strange (1987) e a mostrar como a China poderia se encaixar em cada um dos pilares expostos. Este capítulo também expõe como o papel desempenhado pela infraestrutura de transportes é de extrema importância para a economia política internacional. O capítulo seguinte, que contém o estudo de caso, mostra as formas como a referida infraestrutura, em uma perspectiva de poder estrutural, está presente ou não nas relações entre a China e o Vietnã. Por fim, temos as conclusões obtidas com o estudo e recomendações para pesquisas futuras.

## 2 PODER ESTRUTURAL E A ASCENSÃO CHINESA

No âmbito da Economia Política Internacional, é salutar para este trabalho mencionar a contribuição de Susan Strange. Em um artigo seu publicado em 1987, há uma discussão acerca da sociologia internacional do termo hegemonia, além de conceituar o termo poder estrutural e como este é mais significante que o poder relacional.

A literatura fala de muitas coisas nesse sentido, mas, neste trabalho, vamos nos ater ao poder estrutural. Este seria o poder de escolher e moldar as estruturas da política econômica global dentro das quais os outros estados têm que seguir, através de suas economias, empresas, instituições políticas e seus profissionais. Ou seja, o detentor de poder estrutural pode determinar a agenda de discussão ou desenhar regimes internacionais de regras e costumes.

Susan Strange afirma que a doutrina liberal estadunidense segue um escopo de uso e difusão baseado na conveniência para o interesse nacional corrente, pois caso não fosse útil, seria esquecida. Assim, espelhando isso para o caso chinês atual, este vem incentivando um aumento de trocas comerciais e investimentos consigo, uma vez que o cenário em que a China se encontra, advindo de sua ascensão após a crise econômica de 2008, é mais favorável para práticas liberais em questões comerciais e financeiras.

Na verdade, segundo Dreher *et al* (2022), a ascensão econômica da China após o referido ano foi tão grande que o país passou a investir os dólares e euros que possuía em excesso em outros países, a fim de não gerar inflação em sua economia doméstica. E, para manter altos níveis de crescimento econômico doméstico, também seria necessário buscar mundo afora os recursos naturais que não possuía, em quantidade satisfatória<sup>1</sup>, internamente.

Tal cenário se daria, segundo Strange (1987), devido à competição das grandes potências por fatias do mercado global, de modo a garantir riqueza e daí, maior

---

<sup>1</sup> Este seria o caso da borracha que será mais detalhado no capítulo do estudo de caso na seção de sistema de produção.

segurança econômica. Desse modo, os países industrializados mais bem-sucedidos são aqueles que puderam ganhar e manter uma maior fatia do mercado global para bens e serviços. Isso vem sendo observado no caso da China, que tem cada vez mais se tornado o maior parceiro comercial de vários países, ao passo que os Estados Unidos vêm perdendo espaço nessa mesma empreitada<sup>2</sup>.

Essa perda é muito visível na atuação estadunidense, posto que este tem buscado definir e estabelecer formas de organização estatal e regimes internacionais desde o final da Segunda Guerra Mundial. No entanto, atualmente, a China vem lançando, difundindo e tentando expandir sua influência, principalmente em sua região, com destaque para o Sudeste Asiático e o Vietnã em especial, foco deste trabalho.

Corroborando a linha de raciocínio de Strange (1987), temos a obra de Dian (2016). O autor acredita que haja uma simplificação do conceito de poder se este se basear apenas na ideia de recursos materiais. Com isso, destaca como o conceito de poder estrutural ajuda a teorizar sobre as consequências da ascensão de Beijing para a Ásia e o mundo.

Segundo Dian (2016), a ideia de poder estrutural é um instrumento válido para compreender as consequências da ascensão chinesa na ordem internacional contemporânea. A noção de poder estrutural provê, desse modo, uma análise com embasamento teórico que foge de explicações como a armadilha do poder como recursos ou uma análise *ad hoc* construída em cima de um excepcionalismo chinês.

Na definição original de Strange (1987), o poder estrutural não se encontra apenas em uma estrutura, mas sim em quatro, comuns desde pequenos grupos humanos até as relações entre países. São elas:

- 1) A capacidade de uma pessoa ou um grupo exercer controle sobre a segurança de outras pessoas, no sentido de ameaçar ou defender;
- 2) O controle sobre o sistema de produção de bens e serviços;

---

<sup>2</sup> Ressaltando que em 2018, 70% dos países membros da Organização Mundial do Comércio comercializavam mais com a China do que com os EUA (RAJAH; LENG, 2019).

- 3) A habilidade de determinar a estrutura de finanças e créditos através da qual seja possível exercer poder de compra sem a necessidade de trabalho ou troca comercial e
- 4) Ter a maior influência sobre informação e conhecimento, seja técnica, religiosa ou de liderança em ideias e que controle ou influencie na aquisição, comunicação e armazenamentos destes.

Strange diz que na esfera da economia política internacional, todas as quatro estruturas são importantes e o país que dominar mais aspectos de tal poder estrutural, será o mais poderoso. Ao aplicar tais critérios ao caso da China, é importante ressaltar as devidas diferenças culturais e suas consequências para a política externa. Mesmo assim, os preceitos gerais explanados pela autora ainda são passíveis de utilização no caso chinês, como veremos adiante.

Desse modo, tendo em mente a teoria de poder estrutural de Strange (1987), temos os 4 pilares que a sustentam. Questões de segurança, de produção de bens e serviços (*supply chain*), finanças e informações são fundamentais para que um país assuma uma posição de liderança.

No caso da China, após a crise econômica de 2008, houve um grande avanço e uma maior projeção internacional em questões maiores do que simplesmente a “grande fábrica do mundo”. Essa é, portanto, a delimitação temporal deste trabalho. Busca-se aplicar a referida teoria de Susan Strange ao caso chinês.

Ademais, tem-se como foco o impacto causado pela ascensão econômica chinesa no Sudeste Asiático e mais especificamente na infraestrutura de transportes do Vietnã. Levando em conta que este último é um dos maiores parceiros da China na região e que o setor de transportes é fundamental para o desenvolvimento econômico de qualquer nação, teremos uma seção do trabalho dedicada à geografia dos transportes a fim melhor explicar sobre essa questão.

O modelo de atuação da China, ainda que ligeiramente diferente do ocidental, faz uso, mesmo que não *ipsis litteris*, dos preceitos do poder estrutural defendido por Susan Strange. Desse modo, a seguir serão detalhados os quatro pilares conforme a

apresentação de Strange (1987) e, acrescidos de uma literatura mais recente a fim de ilustrar a aplicação ao caso chinês.

## 2.1 CONTROLE SOBRE A SEGURANÇA

Acerca do controle sobre a segurança, a autora fala que desde que exista a possibilidade de que um conflito violento ameace a segurança, o estado, que oferece proteção contra tal ameaça, exerce poder. E o faz ainda que a mesma força de defesa que oferece proteção seja em si uma ameaça à segurança.

Strange (1987), ao falar dos Estados Unidos, diz que seus aliados da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) são menos fortes militarmente e, portanto, dependem dos Estados Unidos para proteção. Essa dependência aumentou com as suas inferioridades em relação à União Soviética e os membros do Pacto de Varsóvia. O Japão, por exemplo, não possui muita expressão no quesito armamentos, inferior até mesmo à Coreia do Sul.

Em termos de segurança, a China conta com um significativo desenvolvimento militar para tornar a questão da soberania de Taiwan uma questão incerta até a atualidade, por exemplo. Existem também questões militares envolvendo o Sudeste Asiático. É o caso da disputa do Mar do Sul da China por China e Vietnã, Malásia, Brunei, Filipinas e Taiwan. Todos visam proteger seus interesses energéticos e comerciais, visto que é uma das grandes rotas do comércio exterior (KURZ, 2021).

A referida assimetria na estrutura de segurança é, muitas vezes, ignorada em discussões contemporâneas de questões econômicas internacionais. No entanto, sempre há, no plano de fundo, um contraste entre a segurança provida pelos Estados Unidos e a dependência dos seus parceiros sobre ela, na terra, no mar, no ar e no espaço. Inclusive com o desenvolvimento do *Global Positioning System* (GPS).

## 2.2 CONTROLE SOBRE O SISTEMA DE PRODUÇÃO

O domínio sobre o sistema de produção é, segundo Strange (1987), quase tão importante quanto o controle sobre a segurança e outras questões militares. Para ela, quem decide quem vai produzir o quê e com que recompensa sempre tem sido tão fundamental para a economia política quanto qual defesa será utilizada em ameaças de segurança.

Tendo como referência os Estados Unidos, a autora diz que não é a parcela de manufaturas industriais feitas no país, tampouco a fração de produtos manufaturados estadunidenses exportados para o mercado global que contam. O que realmente importa é a proporção do total da produção global de bens e serviços originários nos Estados Unidos e por empresas cujas sedes lá se encontram e por isso, são as responsáveis pelas operações aos olhos de Washington.

Nesse sentido, deve-se ter em conta quais corporações lideram ao invés da parcela de riquezas produzidas de um país para o mundo. É necessário, portanto, contar com um grande percentual nas listas de top 100, 500 ou 1000 corporações produzindo para o mercado global e assim ter expressividade no poder de *decision-making* das estruturas de produção do mundo.

Ainda citando o exemplo dos Estados Unidos, a autora alega que uma das razões de sua dominação sobre a produção é que o referido proveu o primeiro grande mercado em massa para produtos manufaturados. As leis e políticas públicas do país, portanto, ajudaram a moldar as corporações que primeiro exploraram tal mercado. Na sequência, descobriram as técnicas de controle de redes de subsidiárias internacionais. Desse modo, a fórmula operacional do sistema de negócios do mundo foi criada nos Estados Unidos e o desenvolvimento lá feito ainda o afeta mais do que a qualquer outro lugar no mundo.

Apenas no final do século passado, a China passou a investir massivamente em seu processo de industrialização. Ainda assim, recentemente, tem sido capaz de reproduzir o modelo estadunidense de negócios e institucionalizar a produção de bens e serviços de modo a ter capacidade de moldar o mercado global.

Há a noção da China como “a fábrica do mundo”. Essa ideia teve início durante o governo de Deng Xiaoping que utilizou os mercados internacionais como a chave

para a modernização da China. Ele libertou muitas empresas do controle e da supervisão do governo central e deu aos gerentes de fábrica a autoridade para determinar níveis de produção e manter os lucros para os donos das próprias empresas, e não para o governo central. Nos assuntos externos, Deng fortaleceu os laços comerciais e culturais da China com o Ocidente e começou a abrir as portas para o investimento externo. O grande volume de fábricas, multinacionais e investimentos que a China recebeu, como forma de alavancar o desenvolvimento econômico, tornou-a uma expressiva fabricante e fornecedora de bens para o mundo, ou seja, tem expressivo domínio sobre as cadeias de produção (GEROMEL, 2019).

Na contramão do que foi posto até agora, temos Liu e Tsai (2020), argumentando que apesar das aparências, existem limitações estruturais que impedem a China de desenvolver um novo ordenamento hegemônico. A análise do modelo de desenvolvimento chinês de uma perspectiva histórica comparativa revela que a economia de capital estatal, a abertura ao capital estrangeiro e o rápido crescimento geraram limitações estruturais à capacidade da China de desenvolver empresas transnacionais fortes.

O referido texto discute a concepção convencional de poder econômico nacional, que está associada a medidas como a produção industrial, o volume de comércio e o PIB, que são frequentemente associados ao surgimento da China como potência econômica. Argumenta-se que essas medidas evoluíram ao longo do tempo e que dois enfoques alternativos emergiram para examinar componentes mais afinados do poder econômico. O primeiro enfoque utiliza uma ampla gama de indicadores para avaliar o desempenho econômico, enquanto o segundo enfoque examina o poder econômico relativo da China através da lente do poder estrutural, que representa "o poder de escolher e moldar a estrutura da economia política global".

Assim, sugere que uma avaliação do poder econômico chinês deve incluir a sua capacidade de gerar consentimento coletivo e o poder estrutural sobre o qual o consentimento pode ser materialmente fundamentado. Também enfatiza que o enfoque no poder estrutural pode obscurecer os mecanismos causais domésticos que contribuem para os resultados do sistema global, uma vez que a economia política doméstica da China serve como base inicial para o potencial de liderança global.

Liu e Tsai (2020) discorrem sobre as relações entre Estado e capital privado nas economias em ascensão. Enquanto a aliança entre os dois foi fundamental para o mercantilismo e crescimento industrial do Ocidente, na China, o desenvolvimento econômico ocorreu com o partido comunista priorizando sua própria autoridade e poder sobre o capital privado, mesmo com a crescente participação deste último na economia. Além disso, diferentemente de outras economias em ascensão, a China se abriu desde o início para o capital estrangeiro, mas tem adotado políticas de protecionismo nos últimos anos. A relação do Estado com o capital privado é analisada de maneira comparativa entre os Estados Unidos e a China, evidenciando as diferenças em relação à presença do Estado na economia e na relação com o capital privado.

Os autores destacam, em seguida, a relação entre o setor privado e o setor estatal na China, argumentando que o interesse do Partido Comunista Chinês (PCC) em manter seu poder político e a grande base material do setor estatal limitaram o potencial de acumulação de lucro do setor privado. Embora a China tenha incentivado a industrialização através do investimento estatal, o setor estatal se mostra menos eficiente do que o setor privado, que tem sido restrito no acesso a fontes formais de crédito. Isso levou o setor privado a depender de finanças informais e práticas de bancos sombra<sup>3</sup>.

Embora a China tenha apoiado seu setor privado na busca de inovação e reequilíbrio econômico, a persistente preferência do Estado pelas SOEs (State-Owned Enterprises, empresas estatais) sugere que o país corre o risco de um "equilíbrio de reforma parcial", em que o Estado se torna uma barreira política para a acumulação de capital. Embora haja exemplos de empresas chinesas bem-sucedidas em cadeias de suprimentos globais, a maioria das empresas estatais e privadas chinesas enfrenta uma alta dívida corporativa e baixos níveis de produtividade, prejudicando seu

---

<sup>3</sup> Banco sombra: inclui instituições que não são bancos convencionais, mas que emprestam dinheiro de qualquer maneira. Na China, isso significa empresas de microfinanciamento, empresas de garantia de crédito e até casas de penhores. Os bancos chineses convencionais são propriedade do Estado e os empréstimos são fortemente regulamentados. Este sistema bancário paralelo proporciona um fluxo de crédito mais fácil para as pequenas e médias empresas (PME), que são os principais mutuários do setor. O papel do banco sombra disparou após a crise financeira de 2008, quando enormes pacotes de estímulo levaram a um crescimento significativo do crédito na China (PALMER, 2023).

potencial competitivo e poder estrutural na produção global. Futuramente, o governo chinês terá que repensar essa política de créditos e decidir se preferirá implementar políticas mais voltadas ao neoliberalismo ou se em um formato mais interventor do Estado.

Por fim, os autores completam afirmando que as medidas de dominação econômica mundial evoluíram ao longo do tempo e que a capacidade inovadora gera mais riqueza do que a produção nominal no sistema contemporâneo do capitalismo global. Sugerem que o atual modo de capitalismo estatal da China limita seu poder econômico estrutural e, por extensão, seu potencial hegemônico global. Também mostram a importância de considerar dinâmicas empíricas nos níveis sistêmico e doméstico da análise.

### 2.3 CONTROLE SOBRE A ESTRUTURA FINANCEIRA E DE CRÉDITOS

Segundo Strange (1987), a estrutura financeira é fundamental pois dá ao país credor, no caso citado pela autora são os Estados Unidos, a habilidade de controlar o estoque e disponibilidade de crédito, o dólar. Com esse cenário é possível exercer dominação sobre a criação de crédito. Comparativamente, não faz diferença a quantidade de ouro e câmbio que a Alemanha ou o Japão têm, uma vez que o governo dos Estados Unidos é o único capaz de criar ativos aceitos e comercializáveis mundo afora.

No mundo das finanças, a China também se encontra em ascensão. Em 2016, o *renminbi* se tornou a primeira moeda de um país emergente a ser incluída na cesta de moedas que determinam o valor dos Direitos Especiais de Saque (DES), a “moeda” do Fundo Monetário Internacional (FMI) (LIMA *et al.*, 2018).

Os DES foram criados pelo sistema de Bretton Woods mas ganharam maior notoriedade com a crise financeira de 2008. Por serem emitidos por uma instituição multilateral e afastada de interesses políticos-monetários nacionais, seu fortalecimento pode ser uma alternativa interessante à centralidade do dólar nas relações econômicas internacionais. Assim, o incentivo à internacionalização do

*renminbi*, há a diversificação da gama de moedas-reserva internacionais (LIMA *et al.*, 2018).

Mesmo que o *renminbi* ainda não possua a mesma conversibilidade do dólar, isto é, não é tão utilizado como meio de troca, unidade de conta ou reserva de valor nas transações internacionais; o país vem adotando ações no sentido de aumentar gradativamente o uso de sua moeda internacionalmente. As estratégias, nesse sentido, se direcionam de modo a abrir os mercados financeiros da China e aumentar o uso do *renminbi* no comércio internacional (LIMA *et al.*, 2018).

Isso acontece porque existem algumas vantagens em possuir uma moeda conversível. São elas:

- 1) Adquirir maior poder de influência nas relações monetárias internacionais;
- 2) Facilidade na emissão de títulos de dívida aceitos internacionalmente (que pode ser uma boa fonte internacional de recursos);
- 3) Redução da vulnerabilidade à variação nas taxas de câmbio;
- 4) Diminuir os custos de transação e de aquisição de capital.

Ainda nesse sentido, Cohen (2013) destaca a importância de uma moeda internacional em três áreas principais: nos mercados financeiros, no comércio internacional e nas reservas dos bancos centrais. Esses papéis contribuem para aumentar a autonomia monetária do Estado emissor, permitindo adiar ou evitar custos de ajuste. O referido autor ressalta ainda a relação entre influência e autonomia no poder monetário, destacando que a capacidade de moldar as ações dos outros surge da autonomia estabelecida e conscientemente aplicada.

Por fim, sugere que o papel mais significativo para aumentar o poder de uma moeda no cenário internacional é desempenhar funções de investimento e reserva, promovendo um amplo desenvolvimento nos mercados financeiros e uma maior adoção nas transações comerciais, o que pode resultar em um aumento substancial na influência econômica e política de um estado no cenário global. Ou ainda, como no

caso do presente trabalho, um aumento de influência chinês no Sudeste Asiático e no Vietnã em especial.

Temos, portanto, um processo já em andamento para a inserção da moeda chinesa no sistema monetário internacional de forma a ter o poder de determinar estruturas de finanças e créditos. Seu ingresso como moeda-reserva no FMI gera a possibilidade de estabelecer poder de compra sem a necessidade de trabalho ou trocas comerciais, uma vez que os demais países a terão como reserva de tesouro nacional e não como um investimento externo.

Nesse sentido, Cohen (2013) propõe uma abordagem que alberga dois pontos centrais. Primeiramente, temos a tentativa de internacionalizar a moeda chinesa, o *renminbi*, já em segundo lugar fica a tentativa de promover instituições internacionais construídas sob a égide da centralidade chinesa.

Dian (2016) dedica uma seção de sua obra ao que ele acredita ser o principal argumento para defender a teoria do poder estrutural, qual seja, o *renminbi*. O processo de internacionalização dessa moeda e a construção de várias instituições internacionais ancoradas à liderança chinesa, tal como o *Asia Infrastructure and Investment Bank* (AIIB) serviriam para corporificar a teoria.

O *renminbi* tem sido promovido pela China como uma alternativa de reserva cambial e como moeda para transações internacionais na região do Pacífico Asiático e, às vezes, até mesmo além. Isso seria considerado um fator central para determinar uma transição de poder. Além disso, ainda que perdure a primazia do dólar como moeda internacional, tal cenário não exclui a possibilidade de, no futuro, haver uma série de moedas internacionalizadas.

Dian (2016) ressalta que as dificuldades que o *renminbi* enfrenta hoje foram as mesmas que o dólar enfrentou um século atrás. No entanto, os benefícios, caso seja obtido o êxito, são enormes, especialmente no que tange estruturas comerciais, financeiras e ganhos políticos.

Com esse objetivo, Beijing tem seguido alguns exemplos dos Estados Unidos e viabilizado diversas reformas. Primeiro, tem incentivado o uso de sua moeda no

comércio internacional. Segundo, tem estimulado seu uso para transações financeiras privadas e terceiro, buscou criar encorajamentos para que bancos centrais e privados a mantivessem como reserva financeira, além de empregá-la em investimentos externos diretos. Isso é importante para a delimitação do presente trabalho, uma vez que este busca analisar apenas a escala do poder chinês perante o Sudeste Asiático, em geral, e o Vietnã, em especial. Não comportando, portanto, análises de competição global entre o *renminbi* e outras moedas de grande circulação internacional.

Países fronteiriços como Laos, Mongólia, Myanmar, Nepal, Coreia do Norte e Vietnã são autorizados a comercializar em *renminbi* e passaram a utilizá-la como a principal moeda para o comércio internacional. A expansão de acordos bilaterais de troca monetária regionais e globais também gerou um aumento de acordos de livre comércio. Isso leva a crer que a China está tentando criar uma rede de acordos comerciais centrada em si e respaldada em uma estratégia para tornar sua moeda viável para o público (DIAN, 2016).

Esse fenômeno tem se mostrado importante para o fortalecimento do regionalismo, uma vez que análises econômicas têm mostrado uma valorização das moedas asiáticas acompanhando a ascensão do *renminbi*. Politicamente, tal cenário gera reconhecimento e prestígio para a região e a utilização da moeda chinesa nas transações internacionais representa a centralidade do país na região, como também evidencia como tal escalada leva a uma parcial redefinição de poder tanto regional quanto global.

Em 2023, de acordo com Zhang, Zhou e Westbrook (2023), o *renminbi* se tornou a moeda mais utilizada em transações financeiras em áreas fronteiriças da China. Já Nassif e Nunes (2023), mostram que no mesmo ano, o Brasil passou a comercializar com a China sem o uso do dólar. Mais adiante, no estudo de caso, será mencionado como outras economias passaram a utilizar a moeda chinesa.

Em termos de instituições internacionais, segundo Dian (2016) a China tem tentado promover instituições na esfera da governança de economia internacional sob a sua liderança ou ao menos edificando instituições regionais que excluam a presença estadunidense. Recentemente, a diplomacia chinesa tem promovido iniciativas

multilaterais, como a *China-ASEAN Free Trade Agreement (FTA)* e a *Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP)*.

Este último favorece integrações econômicas mais profundas, uma vez que abarcam setores como investimentos e serviços, ao contrário dos FTAs que versavam meramente sobre trocas comerciais. Nesse sentido, junto com a promoção de tratados de comércio bi e multilaterais, a China tem incentivado um processo de regionalização econômica e firmando seu papel como líder regional.

Ao buscar se distanciar das instituições de Bretton Woods, a China tinha como objetivo promover liquidez e assistência financeira a países afetados pela insolvência e ataques especulativos. Como resultado temos, no ano 2000, a criação da iniciativa Chiang Mai (CMI). Esta se baseava em dois mecanismos: um sistema de vigilância econômica e um sistema bilateral de moedas, almejando prover liquidez em caso de crise.

Ainda de acordo com o autor, China e Japão contribuíram com 32%, cada um, das reservas da CMI, o que tem, desde 2008, representado uma importante mudança na governança financeira da Ásia-Pacífico. Acredita-se que a política da CMI pôs em evidência a dinâmica de mudança, resistência e contestação entre Japão, China e Estados Unidos, durante o amplo processo de renegociação da ordem regional. Assim, juntamente com a Coreia do Sul e a ASEAN, a cooperação entre os referidos países seria capaz de construir uma alternativa ao processo de governança financeira e, baseado em normas diversas daquelas estabelecidas por instituições lideradas pelos EUA (DIAN, 2016).

Em 2015, foi inaugurado o *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*, que representa outra fonte de poder estrutural para a China. Seu sucesso indica que o gigante asiático é capaz de promover formas de governança alternativas às instituições globais correntes, em termos de angariação de membros e de estabelecimento de regras. Além disso, o AIIB vai, provavelmente, contribuir para o processo de internacionalização do *renminbi*, no que Susan Strange chamaria de “confiança de crédito”.

Além disso, segundo Dreher *et al* (2022), a China empresta recursos para países e utiliza o endividamento destes para financiar boa parte de seus projetos no exterior. Ao contrário dos credores ocidentais da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) que realizam empréstimos de auxílio ao desenvolvimento.

Outra estratégia mencionada pelo autor seria a utilização de tais empréstimos para comprar a lealdade de elites políticas em governos corruptos e autoritários e poder obter vantagens comerciais injustas para firmas chinesas em mercados no exterior. Utilizando, portanto, instrumentos financeiros que são *fit-for-purpose*. No entanto, Dreher *et al* (2022) constatou que apesar da diferença de mecanismos financeiros (dívida ou auxílio), tanto a China quanto os membros da OCDE agem de modo a assegurar o pagamento do valor emprestado, seja na forma de vantagens políticas e econômicas ou como juros decorrentes de um empréstimo.

Com isso, observa-se que o futuro da ordem econômica, tanto regional quanto global, se caracterizarão por um crescente aumento de heterogeneidade normativa. Beijing tende a promover formas de cooperação que requerem um maior papel do Estado na economia, especialmente no tocante a bancos ou empresas pertencentes ao Estado. Vê-se também que o poder estrutural não é uma mera consequência do aumento das capacidades materiais da China, uma vez que esta tem que continuar a desenvolver seu papel como líder internacional de fóruns multilaterais, ao mesmo tempo em que acelera reformas domésticas.

## 2.4 INFLUÊNCIA SOBRE INFORMAÇÃO E CONHECIMENTO

Concordando com o ditado popular, Strange (1987) diz que “conhecimento é poder” e, com isso, quem for capaz de desenvolver ou adquirir um tipo de conhecimento buscado por outros e quem for capaz de controlar os canais pelos quais esse conhecimento é difundido, além de ter o acesso ao acervo desse conhecimento, é capaz de dominar.

Atualmente, o conhecimento mais procurado por quem busca poder, riqueza e liderança militar ou corporativa é a tecnologia. Esta pode estar em novos materiais, processos, produtos ou sistemas de coleta, armazenamento e sistemas de comunicação. A autora ressalta a liderança dos Estados Unidos em tal empreitada, bem como o fato de que o maior fluxo de dados ainda vai para bancos de dados lá localizados.

Na sequência, a obra menciona uma combinação de três fatores que deu aos Estados Unidos a liderança sobre o conhecimento. Primeiramente há o grande mercado interno gerido por leis e regulações com critérios de *performance*, o que favorece a especialização das empresas. Em segundo lugar vem com grandes investimentos financeiros oriundos de verba pública ou privada. Por fim, o terceiro fator diz respeito ao tamanho, riqueza e adaptabilidade das universidades estadunidenses, que sempre estiveram mais aliadas ao ambiente dos negócios.

Durante o governo de Deng Xiaoping, a China passou a investir em educação. Os frutos estão sendo colhidos na atualidade. Para Geromel (2019), a matéria-prima fundamental nessa nova economia digital em que vivemos são cérebros bem treinados. O autor afirma que hoje a China lidera o mercado de *edtechs* (*startups* focadas no mercado da educação) no mundo, com recordes de investimentos na área. Portanto, há um protagonismo chinês também no ramo dos serviços.

Há cerca de mil anos, a China já contava com grandes invenções como o papel, a bússola e a pólvora. Na atualidade, o país vem investindo massivamente em inteligência artificial (IA), que, segundo especialistas, será tão revolucionária quanto a eletricidade.

O governo chinês anunciou publicamente sua intenção de ser o principal centro de inovação em inteligência artificial do mundo até 2030. Além disso, lá, empresas de inteligência artificial receberam mais investimentos do que empresas de IA nos Estados Unidos e desenvolveram quatro vezes mais patentes relacionadas à área que os estadunidenses (GEROMEL, 2019).

Assim, na atual Era da Informação, quem domina a maior quantidade de dados sai na frente em questões de poder. Investir em IA significa aumentar a capacidade

de processamento de dados e com isso, eleva as possibilidades de prever ações, reações e consequências o que é fundamental para a liderança de ideias e o controle de seguidores.

Isso também se aplica ao Beidou (BDS). Um dos quatro principais sistemas globais de navegação por satélite em uso atualmente, desenvolvido pela China, ele possui mais satélites de navegação em órbita do que qualquer outro país operando com GPS, Galileo ou GLONASS. Além disso, o BDS tem uma precisão de posicionamento de menos de 10 cm na região da Ásia-Pacífico, e espera-se que seu uso supere o do GPS em 165 países.

A China está explorando mercados internacionais para o BDS e promovendo aplicativos relacionados a ele, como posicionamento, navegação, rastreamento, mapeamento e cronometragem. No entanto, existe uma grande preocupação sobre a segurança de dados, pois o BDS é um sistema de comunicação bidirecional que permite a identificação do local do receptor. Portanto, há o receio de que o governo chinês possa rastrear os usuários do sistema no futuro. Assim, para Aoyama (2022), tal empreitada como a China em uma posição privilegiada para exercer grande influência de coerção e coação sobre os países que utilizam seu sistema BDS, principalmente aqueles carentes de infraestrutura para buscar alternativas.

Segundo Malkin (2020), no que se refere ao pilar do poder estrutural relativo à produção de bens e serviços tem destaque o conflito comercial e tecnológico entre a China e os Estados Unidos e a busca da primeira por autonomia e influência na economia global. Ou seja, através de iniciativas como o *Made in China 2025* (MIC), o país se esforça para escapar da “armadilha de uma economia de renda média”.

Com isso em mente, a China investe em automação e um aprimoramento de *supply chain* o que caracteriza o atual conflito entre esta e os Estados Unidos pela liderança comercial e tecnológica. Ambos almejam o controle sobre a produção de bens e serviços na economia global e a consequente dominação sobre as cadeias globais de valor (CGV), cenário esse que é descrito por Strange (1987) como sendo poder produtivo.

Este, de acordo com Malkin (2020), pode ser subdividido em quatro categorias: poder de mercado, centralidade nas cadeias globais de valor, a propriedade de insumos e definição de padrões de tecnologia. Uma vez que a China desenvolva essas quatro habilidades, poderá competir com seus rivais estadunidenses em indústrias com relevância na segurança nacional, tais como os semicondutores e as telecomunicações.

Em uma observação mais ampla desta questão é possível relacionar a incrementação do poder produtivo com o poder de segurança militar, também descrito por Strange (1987). Posto que o avanço na produção tecnológica geraria a capacidade de exercer, conjunta ou conseqüentemente, pressões militares, bem como fornecer segurança a aliados.

Para Malkin (2020), no tocante à importância da economia dos bens intangíveis temos que os Estados Unidos exercem uma centralidade na governança da propriedade intelectual, respaldada pela sua capacidade de ditar os preceitos normativos que a regem. Sem contar a influência de suas grandes empresas nas estruturas institucionais e de mercado na governança global de propriedade intelectual. Há, nesse sentido, uma confluência de atuações de atores estatais e particulares para viabilizar essa dominância de patentes pelo mundo.

Para competir com o poderio estadunidense, a China tem procurado inovar nas políticas de comercialização de propriedade intelectual, na sua participação de lançamento de diretrizes globais e em instituições judiciais e reguladoras. Essas medidas, portanto, aumentariam sua autoridade sobre a comercialização, aquisição e influência no regime global de propriedade intelectual, na qual pode-se incluir as patentes.

O autor ainda mostra que o plano *Made in China 2025* procura unir diferentes iniciativas políticas, sejam do Ministério do Comércio, do Ministério da Indústria e da Tecnologia Informacional ou da Comissão de Pesquisa e Desenvolvimento Nacional. O objetivo, converge para aumentar a capacidade de manufatura da China em várias esferas industriais. A maior finalidade do plano, no entanto, é elevar a produção para fornecer componentes básicos essenciais de tecnologia de maneira autossuficiente.

No que concerne à propriedade intelectual, ela é a ênfase do MIC 2025. A criação de bens tecnológicos de valor, no sentido de economia intangível, é derivado de produtos que as empresas extraem da propriedade intelectual, assim como dados e padrões tecnológicos. Nesse sentido, uma economia baseada em bens intangíveis requer não só respaldo financeiro e um Estado bem-organizado, mas também iniciativas que gerem ideias e pesquisas que possam ser comercializadas em dados, segredos comerciais, patentes e marcas.

Vale mencionar que há uma busca chinesa por exportar especialização tecnológica em sua produção. Isso pode gerar uma aplicação de dois pilares de poder estrutural estabelecidos por Strange (1987). Um deles seria o poder comercial com o domínio de produção de determinado bem e o outro seria o poderio obtido através da difusão de ideias, sendo estas provenientes das propriedades intelectuais e das patentes.

Contudo, o papel do poder de mercado da China não está ancorado somente na quantidade de seus consumidores internos, também depende da sofisticação das manufaturas lá produzidas e a sua consequente centralidade nas cadeias globais de valor. Isso reflete tanto o seu sucesso global com empresas de manufaturas quanto a conectividade do mercado chinês com produtos de tecnologia avançada.

Ainda que a China tenha a maior economia do mundo em termos de volume de produção, ainda não está na vanguarda da criação de valor na economia capitalista global do século XXI. Com isso, concluem que a ordem mundial emergente apresenta sinais de multipolaridade, dados os déficits relativos da China em produção de valor agregado, finanças globais e apelo hegemônico.

## 2.5 A IMPORTÂNCIA DA INFRAESTRUTURA DOS TRANSPORTES NA ECONOMIA POLÍTICA INTERNACIONAL

A presente dissertação busca analisar o poder estrutural chinês, em especial no tocante ao campo dos transportes. Esta delimitação se mostra válida tendo em vista que o comércio, a troca de bens e de serviços por longas distâncias são

componentes essenciais da economia. Ao longo do tempo e do espaço, o comércio evoluiu, passando de baixo volume e extensão limitada, antes da Revolução Industrial, para os fluxos e transações extensivas que caracterizam a economia global contemporânea.

A locomoção de onde o bem é produzido até chegar ao destinatário tem que ser planejada, de modo a atrair consumidores. Desse modo, dentre tantos aspectos da economia política internacional, acredita-se que merece enfoque a infraestrutura para deslocamento geográfico. Ademais, a China como grande comerciante internacional, busca estreitar as tais relações com seus vizinhos, em especial com o Vietnã. O Novo Tigre Asiático também tem se esforçado para se tornar um *player* nesse cenário e recebe incentivos estrangeiros para tal. Com isso, busca-se saber a extensão de poder estrutural exercido pela China nessa questão.

Assim, primeiramente requer-se ganhar clareza sobre a importância do comércio e a sua viabilização através da compreensão da infraestrutura de transportes de um país. Isso será feito nessa seção do trabalho, que tem como principal referência, a obra *The Geography of Transport Systems* de Jean-Paul Rodrigue (2024). Posteriormente, a seção seguinte do trabalho analisará especificamente o poder estrutural exercido pela China no Vietnã.

Desse modo, destaca-se a importância da mobilidade como componente fundamental na vida econômica e social das sociedades. Após a Revolução Industrial, houve mecanização dos sistemas de transporte com o desenvolvimento da tecnologia a vapor e, posteriormente, com o transporte global por ar, contêineres e redes de telecomunicação no século XX (RODRIGUE, 2024).

O transporte supera barreiras espaciais, mas também enfrenta desafios como a "fricção do espaço" imposta por fatores como distância, tempo e topografia. Vê-se, portanto, como a geografia é crucial para entender os sistemas de transporte, em toda a sua multidimensionalidade, com destaque para sua importância histórica, social, política, econômica e ambiental (RODRIGUE, 2024).

A geografia comercial investiga as características espaciais do comércio e das transações em termos de sua natureza, causas e consequências. As condições

fundamentais para o comércio incluem a disponibilidade de commodities, a transferibilidade facilitada por infraestruturas de transporte e a capacidade legal de realizar transações.

O comércio tem uma lógica espacial, refletindo a estrutura econômica, social e industrial dos mercados envolvidos, juntamente com fatores como custos de transporte, distância, acordos comerciais, taxas de câmbio e vantagens econômicas recíprocas. A globalização tem impulsionado o crescimento do comércio transcontinental, embora o comércio regional continue significativo (RODRIGUE, 2024). Já no caso específico do das relações da China com o Vietnã, como veremos mais adiante, temos acordos comerciais de utilização do *renminbi* em localidades fronteiriças facilitam tais trocas comerciais, além das estradas e ferrovias existentes.

A competitividade regional é influenciada pela infraestrutura de transporte e a logística desempenha um papel crucial na eficiência e na redução de custos. Para isso, a tecnologia, incluindo a tecnologia da informação e a integração intermodal, tem contribuído para essas mudanças. O consumo global está concentrado em poucos países, com o crescimento na Ásia moldando a dinâmica comercial global. Daí, as redes de transporte resultarem de um equilíbrio entre conectar o máximo de locais possível e as restrições de custo e desenvolvimento de infraestrutura (RODRIGUE, 2024).

Em consequência, temos a estreita relação entre sistemas de transporte e mudanças socioeconômicas. Ressalta-se ainda que oportunidades econômicas tendem a surgir em locais onde infraestruturas de transporte garantem acesso a mercados e recursos (RODRIGUE, 2024).

Desde os anos 1960, esforços significativos foram feitos para integrar sistemas de transporte por meio do intermodalismo, visando melhorar a eficiência. Os terminais desempenham um papel crucial na consolidação e intercâmbio entre diferentes modos de transporte, sendo essenciais para a mobilidade. Eles variam em complexidade, com aeroportos sendo os mais complexos devido a questões de segurança e tempo de trânsito mais longo. Os custos dos terminais são significativos, cobrindo

infraestrutura, custos de transbordo e gestão, e a redução desses custos é crucial para melhorar a eficiência do transporte e do comércio internacional.

A necessidade de grandes investimentos em infraestrutura, faz com que os países em desenvolvimento tendam a depender amplamente de investimentos externos para este fim. No caso dos países do Sudeste Asiático e em especial, o Vietnã, no caso em análise, boa parte desses investimentos são oriundos da China. Esta através da sua *Belt and Road Initiative* (BRI) tem grande interesse em fazê-lo.

Sob uma perspectiva mais macro, temos o papel fundamental do transporte internacional no suporte à economia global, destacando o crescimento do comércio de mercadorias e o impacto do desenvolvimento econômico na Ásia Pacífico e, especialmente, na China. Isso porque o aumento das atividades industriais e de manufatura na China resultou em um aumento significativo na demanda por transporte marítimo e atividades portuárias.

O aspecto geopolítico do transporte internacional é visualizado com destaque sobre como o controle estratégico sobre rotas comerciais e infraestruturas de transporte pode influenciar o poder e as relações internacionais. Um exemplo histórico disso foi a construção do canal do Panamá que contou com grandes investimentos estadunidenses a fim de facilitar o traslado marítimo de suas costas leste e oeste (NAVARRO, 2015).

Já dentro da esfera de discussão deste trabalho, temos a disputa entre China e Vietnã pelo controle do Mar do Sul da China. Fato esse que dialoga com Rodrigue (2024) quando este menciona a importância das fronteiras e dos desafios associados ao transporte transfronteiriço, incluindo padrões técnicos variados, restrições de cabotagem e questões de segurança. O que, por sua vez, dialoga com Strange (1987) no tocante ao pilar sobre controle e segurança.

O texto de Rodrigue (2024) aborda a facilitação do comércio e como as práticas regulatórias podem ser aprimoradas para tornar as transações internacionais de mercadorias mais eficientes. Destaca a redução dos custos gerais do comércio, considerando custos de transação, tarifas, transporte e tempo, conhecidos como os

"Quatro Ts" no comércio internacional. Os fatores que influenciam os custos de comércio incluem a distância, custos de transporte, tempo de viagem, acordos econômicos (como zonas de livre comércio) e procedimentos alfandegários. Isso dialoga com o pilar de Strange (1987), ligado à economia. No tocante ao acordo entre China e Vietnã para permitir que o *renminbi* seja utilizado em cidades fronteiriças aos países facilitando assim, as trocas comerciais entre ambos.

Ao aprofundar a análise sobre comércio internacional, examina-se a mudança na natureza do comércio internacional com a ascensão das cadeias globais de valor, o comércio de bens intermediários e a participação crescente de economias em desenvolvimento. Assim, a integração das cadeias de transporte nos sistemas de produção, destaca a importância do transporte em uma cadeia de abastecimento global. O transporte não deve mais ser considerado apenas um serviço separado, mas está integrado em toda a cadeia de suprimentos, desde a aquisição de múltiplas fontes até o processamento, montagem e distribuição final. Mais especificamente, a configuração das cadeias de valor globais varia de acordo com a complexidade do produto, desde a produção multidoméstica até a produção globalmente integrada (RODRIGUE, 2024).

Com isso, a logística busca maior eficiência na mobilidade de mercadorias, fazendo escolhas apropriadas de modos, terminais, rotas e agendamento. Destaca-se ainda a importância de centros de distribuição e armazéns na coordenação logística, bem como os custos totais logísticos, que incluem custos de transporte e inventário (RODRIGUE, 2024). Locais de armazenamento se mostram indispensáveis para a logística, daí a importância dos armazéns construídos com capital chinês em território vietnamita, fato que será mencionado mais adiante no presente trabalho.

Para tentar prever o cenário futuro do setor, discorre-se sobre a evolução e as perspectivas nos sistemas de transporte, destacando a atual dependência de carros e caminhões. Aponta para um possível paradigma de mudança com a automação completa ou parcial de veículos e terminais, impulsionada pelas tecnologias de informação e comunicação (TIC) (RODRIGUE, 2024).

Veículos autônomos representam uma evolução, especialmente em longas distâncias e ambientes controlados. A automação também se estende a aeronaves e navios, mas caminhões autônomos podem ter o maior impacto, potencialmente afetando significativamente o emprego de motoristas de caminhão. Isso, no caso chinês, caminha ao lado da evolução do BDS, seu sistema de localização por satélite e, como essa tecnologia pode ser decisiva para o futuro dos sistemas de transporte.

Como foi visto na discussão anterior sobre sistemas de posicionamento, Aoyama (2022) chama atenção que o Beidou é peça-chave do objetivo deste país em se tornar uma potência espacial, até 2030. Trata-se de uma tecnologia de uso duplo com aplicações militares e civis, e sua expansão pode aumentar a influência global da China. Assim, o BDS é de grande importância para o aprimoramento das tecnologias de transporte. Os veículos autônomos fazem uso de tecnologias de geolocalização para se locomoverem sozinhos. Ao garantir o uso de um sistema desta natureza, a China se lança efetivamente na corrida para o desenvolvimento de tecnologias de ponta para tais veículos e, se torna independente do sistema de localização estadunidense, o GPS.

Infraestrutura e desenvolvimento caminham lado a lado. E um bom sistema de transporte é essencial para a circulação de dinheiro e mercadorias, o que, conseqüentemente, gira a economia do local. O Vietnã necessita de investimentos em infraestrutura de transportes para alavancar a sua economia e a China tem se mostrado importante para este objetivo. A seguir, temos uma explanação inicial de Thai e Loi (2021) sobre o crescimento de projetos nesse sentido.

Thai e Loi (2021) discutem a infraestrutura de transporte, englobando as instalações fixas de água, ferrovias, estradas, terminais e portos, entre outros. É tida como essencial para o bom funcionamento do sistema de transporte e para garantir a mobilidade diária das pessoas, a produção e distribuição de bens e o crescimento econômico. Os autores analisam as práticas de parceria público-privada e seu impacto no desenvolvimento da infraestrutura de transporte no Vietnã. O crescimento econômico e populacional está sobrecarregando a infraestrutura existente do país. Em decorrência disso, o governo propôs renovar extensivamente a rede de estradas e aeroportos, bem como investimentos em infraestrutura de aviação. Assim, procurou-

se analisar a influência dessas práticas no transporte e no desenvolvimento econômico e sustentável.

O trabalho cita diversos estudos que analisam a relação entre investimento público e privado em transporte e o desenvolvimento de infraestrutura de transporte. Alguns analisam casos específicos, como os Estados Unidos e Brasil, enquanto outros analisam projetos de parcerias público-privadas (PPPs) em transporte na Tailândia. Em geral, os estudos que consideram tal modalidade de fomento é importante para o desenvolvimento da infraestrutura na referida área (THAI; LOI, 2021).

Observa-se que o investimento público e privado no setor de transporte está positivamente associado à infraestrutura. Dessa maneira, tem-se que o crescimento econômico, investimento estrangeiro e crescimento populacional também têm uma associação positiva com o desenvolvimento da infraestrutura de transporte. Além disso, conclui-se que países com rápido crescimento econômico podem investir na reforma das políticas de transporte para melhorar a infraestrutura, fazendo uso ou não de investimento estrangeiro direto.

Portanto, este trabalho busca investigar o poder estrutural chinês no contexto dos transportes, especialmente em relação ao comércio internacional e às relações com o Vietnã. Ao analisar a infraestrutura de transportes e a influência da China nesse aspecto, destaca-se a importância crucial dos sistemas de transporte na economia global e nas relações internacionais. Através da compreensão da evolução histórica e das perspectivas futuras dos sistemas de transporte, podemos vislumbrar como a China busca consolidar sua posição como uma potência global, tanto no campo econômico quanto tecnológico, aproveitando empreitadas como a *Belt and Road Initiative* e o desenvolvimento de tecnologias de ponta, como o Beidou. Assim, é fundamental compreender o papel desempenhado pelos transportes como esteio para impulsionar o comércio e o desenvolvimento socioeconômico.

### 3 ESTUDO DE CASO – VIETNÃ

Em termos metodológicos, o presente trabalho fez uso da modalidade de estudo de caso, que será doravante detalhada. Segundo Sátyro e D’Albuquerque (2020), o estudo de caso é uma estratégia de pesquisa amplamente reconhecida para compreender fenômenos sociais complexos. Ele oferece uma análise detalhada e abrangente, capaz até de gerar teorias, diferenciando-se de métodos comparativos e abordagens qualitativas ao ser tanto qualitativo quanto quantitativo.

A escolha dos casos e o viés de seleção são desafios metodológicos significativos, considerando a multicausalidade dos fenômenos sociais. É crucial selecionar casos que permitam análises profundas e significativas, garantindo a validade das inferências. Estudos de caso históricos, mesmo com um número limitado de casos, têm sido eficazes na oferta de explicações causais persuasivas.

Diversas estratégias de análise causal, como comparação, congruência e rastreamento, podem ser empregadas nos estudos de caso, contribuindo para generalizações teóricas. Na Ciência Política, os estudos de caso são valorizados pela sua capacidade de explorar aspectos pouco abordados pela teoria dominante, além de oferecer níveis mais altos de validade conceitual e identificação de novas variáveis e hipóteses explicativas.

Na área de Relações Internacionais e economia política internacional, os estudos de caso desempenham um papel fundamental na análise de variáveis estruturais e sistêmicas, assim como nas interações entre diferentes níveis e atores. Eles são essenciais para descrever, categorizar, gerar tipologias e hipóteses, bem como explicar fenômenos específicos, contribuindo para o desenvolvimento e avaliação de teorias (HENRIQUES; LEITE; JÚNIOR, 2015).

Assim, um estudo de caso busca extrair conhecimento generalizável relacionado a outros casos, sendo entendido como uma manifestação de uma classe de eventos maiores. O caso escolhido deve ser considerado como uma categoria teórica, não apenas uma unidade de análise, já que, de modo geral, a busca pela explicação de processos complexos tem levado à necessidade de uma análise mais abrangente. Ressaltando a força da qualidade descritiva (densidade), o grau de

imersão no objeto estudado possibilitando a observação de mecanismos causais com maior clareza.

O recorte temporal desta obra tem início após a crise econômica de 2008 e se encerra no primeiro semestre de 2024. Pois a partir daquele momento houve, na China, um grande avanço e uma maior projeção internacional em questões maiores do que simplesmente a “grande fábrica do mundo”. E o fim do corte temporal se deu até o momento de produção final deste trabalho, a fim de mostrar a maior quantidade de atualizações possível. O presente estudo de caso se encaixa na categoria descritiva, uma vez que expõe como se dá a relação da China com o Vietnã em diferentes dimensões. No entanto, algumas partes do trabalho também testam se a relação entre os referidos países se aproxima do quadro desenhado por Strange (1987) quanto aos pilares de poder estrutural.

Optou-se por realizar uma análise de congruência no presente trabalho. Segundo Blatter e Blume (2008, p. 317-318),

In order to enable an approach that focuses on inferring the relevance or relative strength of abstract theories to explain/understand the case under study based on the congruence or not of concrete observations with predictions listed in these theories. To be able to infer the relevance of theories, it is necessary for the researcher to reflect intensely on the relationship between abstract concepts and concrete observations. This can be done deductively or inductively; Generally, practical research includes both. Deductively, the researcher generates ex-ante predictions about which observations of the world will appear in accordance with these theories. Inductively, the researcher reflects on which theory makes the most sense for a specific observation.

Desse modo, o estudo de caso buscou detalhar a manifestação - ou a falta dela, da Teoria de Poder Estrutural de Strange (1987), na relação da China com o Vietnã. Especificamente, para avaliar a aplicabilidade de tal teoria, a pesquisa reflete sobre cada um dos quatro pilares teóricos conforme se manifesta no setor de transportes vietnamita.

A infraestrutura de transportes é essencial para formar a base de desenvolvimento social de qualquer país, sendo responsável pela movimentação de

peças e mercadorias. Desse modo, gera uma facilitação do comércio, do desenvolvimento regional, da segurança e eficiência, dentre outros.

Já o estudo do Vietnã se mostra pertinente por se tratar de uma economia emergente, sendo uma das que mais crescem no Sudeste Asiático. O Novo Tigre Asiático, localizado em uma região estratégica desempenha papéis importantes no comércio internacional e nas dinâmicas geopolíticas da Ásia, como suas relações com a China e com a ASEAN. Assim, uma análise sobre a infraestrutura de transportes do Vietnã se mostra importante dada a relevância estratégica, econômica e social do setor no desenvolvimento do país.

Contudo, antes de adentrar em uma análise científica, temos uma explanação geral sobre o país escolhido para o estudo de caso, de modo a localizar o leitor sobre suas principais características. A República Socialista do Vietnã, como é oficialmente chamada, está localizada no leste da Península Indochina no Sudeste Asiático. Situa-se na zona tropical com uma superfície total de 331.230 km<sup>2</sup>. O país em forma de S tem uma distância norte-sul de 1.650 quilômetros e tem cerca de 50 quilômetros de largura no ponto mais estreito. O Vietnã é limitado pela China ao norte, Laos e Camboja ao oeste, ao Mar Oriental e ao Oceano Pacífico a leste e sul. A fronteira oriental do Vietnã é constituída por mais de 3.444 km de costa, ideal para o desenvolvimento das indústrias marítimas, do comércio e do turismo (GUIA DE COMO EXPORTAR, 2021).

Com mais de 97.338.585 milhões de habitantes, segundo um censo de 2020, o país possui uma economia de mercado com diretrizes socialistas estabelecidas pelo governo, encontrando, portanto, na China, um grande parceiro comercial. Seu Produto Interno Bruto (PIB), é composto por 36,6% pela Indústria e 38,7% pelo setor de serviços e conta com uma mão de obra de 56,5 milhões de pessoas. Os principais produtos exportados são: eletrônicos de consumo, máquinas e aparelhos mecânicos, vestuário e calçados (GUIA DE COMO EXPORTAR, 2021).

Além disso, no setor de agricultura/commodities, o Vietnã tem grande destaque como o terceiro maior produtor de borracha do mundo. Tem a China como principal mercado consumidor para este produto, já que responde por mais da metade das exportações (WOOD, 2022).

No tocante a investimento externo direto (IED), o Vietnã responde a três necessidades fundamentais que cada empresa procura sempre quando investe num país: mão-de-obra, estabilidade sócio-política e sistema jurídico. Lim (2023) diz que a maior parte do IED chinês no Vietnã vai para as áreas de manufatura e processamento, especialmente em indústrias de trabalho intensivo. Outras áreas de investimento incluem a produção e distribuição de eletricidade, gás e água; ar condicionado e imóveis.

Acredita-se que a médio e longo prazo, o Vietnã continuará incentivando fluxos de IED para promover o desenvolvimento socioeconômico. Especialmente os IDEs de "alta qualidade", que utilizem recursos naturais de uma forma sustentável. Será também alvo de projetos com produtos competitivos que possam fazer parte da rede global de produção e da cadeia de valor (GUIA DE COMO EXPORTAR, 2021).

Em 2021, a economia do Vietnã teve seu crescimento impulsionado por um aumento nas exportações, especialmente para os EUA, que então representavam cerca de 29% das exportações totais do país. O PIB do primeiro trimestre subiu 4,5% em relação ao ano anterior, com as vendas externas aumentando quase 20% em março. A disputa comercial entre China e EUA beneficiou o Vietnã, que atraiu cadeias de suprimentos desviadas da China (BIRD, 2021).

Esse estudo de caso analisa, em grande parte, o setor de transportes no Vietnã sob a perspectiva da Teoria de Poder Estrutural de Strange (1987). Já tendo sido feita a análise sobre a importância da infraestrutura de transportes, a seguir é exposto brevemente um apanhado histórico das relações sino-vietnamitas, com foco na Teoria das Relações Assimétricas de Womack (2010). Já a última parte é dividida em quatro subseções. Cada uma referente a um pilar da Teoria do Poder Estrutural.

### 3.1 CONTEXTO HISTÓRICO

Tendo como foco de análise as relações sino-vietnamitas, é importante compreender como tiveram início. Assim, Womack (2010) aborda a relação da China com o Vietnã independente entre os anos de 968 e 1885. Alega que embora o Vietnã tenha sido a única província chinesa a alcançar e manter a independência, a relação

entre os dois países foi testada e transformada diversas vezes antes de alcançar a estabilidade relativa após a ocupação Ming em 1407-1427.

A história das relações da China com o Vietnã independente pode ser dividida em duas fases, tendo a ocupação Ming como divisor de águas. A primeira fase foi caracterizada por noções contraditórias de relacionamento e o poder militar determinou o resultado. Na segunda fase, a relação se tornou mais estável e benéfica para ambos os países, com a China reconhecendo a autonomia vietnamita.

O passado do Vietnã como parte da China criou uma entrada para a expansão territorial que foi complementada por explorações marítimas. Mas a derrota do Vietnã contra a reanexação chinesa mudou o curso da dinastia Ming de expansão para retração. Ao fazê-lo, definiu a fronteira da China no sul na Porta do Sul entre Lang Son do Vietnã e Pingxiang da China. Embora a China permanecesse suserana do Vietnã e ocasionalmente interferisse em sua política, ela não mais aspirava a seu território. No que diz respeito ao comércio marítimo e ao Sudeste Asiático, a grande mudança da China para dentro havia começado, e seria quebrada apenas por missões britânicas em 1840.

Já no século XX, as relações sino-vietnamitas têm oscilado entre cooperação e competição. Durante a Guerra do Vietnã, a China apoiou o Vietnã, mas as relações deterioraram-se na década de 1970 devido a eventos como a adesão do Vietnã ao Comecon e sua cooperação com a União Soviética. Isso levou a um conflito armado em 1979. Posteriormente, as reformas na China influenciaram as políticas de "Doi Moi" no Vietnã. Estas últimas dizem respeito a reformas econômicas com o objetivo de criar uma economia de mercado de orientação socialista (PAUTASSO; LEITE; DORIA, 2017).

Na perspectiva de Womack (2010) sobre relações assimétricas, a relação da China com o Vietnã independente é um processo de aprendizado para reconhecer e conviver com os limites do poder, mesmo que o seu poder não seja confrontado por uma ameaça igual ou maior. Houve semelhanças e diferenças com cada grande teoria ocidental. A China realista procurava manter a deferência dos países vizinhos em vez de dominá-los, porque a dominação era difícil de sustentar. O sistema tributário era uma matriz dos estados desiguais, personalizada pela interação formal de seus

governantes com o imperador, e baseado no status central da China. Havia poucas regras além dos rituais de sucessão e tributo, e as relações econômicas eram escassas.

A superioridade moral e civilizacional da China era baseada na presunção de uma centralidade inclusiva em uma ordem internacional. Nela, a força foi usada repetidamente, mas nenhum lado pôde reivindicar uma vitória nacional sobre o outro. A força militar significativa não foi a vitória, mas sim o impasse entre um poder mais forte com objetivos limitados e um poder mais fraco ameaçado de morte. O Vietnã apoiou a ordem internacional baseada em papéis, mesmo ocupando uma posição inferior. Com sua frente leste-asiática segura, buscou expansão para o sul, e não tentou organizar seus rivais do sul em uma aliança contra a China.

A utilidade da ordem para a China é menos óbvia. O Vietnã era ocasionalmente problemático na fronteira, mas nunca foi visto como uma ameaça. Um problema com o Vietnã comprometeria uma parte significativa dos recursos da China, limitando sua capacidade de implantar recursos de segurança em outros lugares. Conseqüentemente, a China se tornaria vulnerável a uma ameaça maior se a relação entre eles se deteriorasse (WOMACK, 2010).

Ainda no tocante às disputas sino-vietnamitas no Mar do Sul da China, Pautasso, Leite e Doria (2017) acreditam que as relações entre China e Vietnã envolvem dinâmicas convergentes e divergentes, pois ambos são governados por partidos comunistas que adotam modelos econômicos de mercado com nuances. Nesse sentido, Kerkvliet, Chan e Unger (1998) acreditam que comparações entre Vietnã e China podem mostrar semelhanças em suas histórias recentes e programas de reforma. Mas as diferenças também merecem destaque. Enquanto o regime comunista vietnamita foi menos ideologicamente radical e divisivo do que o chinês, proporcionando uma transição política mais suave para líderes reformistas, a China estava em melhor situação econômica no início do processo de reforma. E, semelhantemente, ambos os países adotaram reformas de mercado ao longo de várias décadas, mas com abordagens e ritmos distintos.

### 3.2 PODER ESTRUTURAL

### 3.2.1 Influência sobre informação e conhecimento

Um dos indicadores sugeridos por Strange (1987) para observar empiricamente a dimensão da influência sobre conhecimento do Poder Estrutural é o número de estudantes internacionais que buscam obter diplomas em instituições de nível superior no país que exerce poder estrutural sobre outros. No caso da China, dados do Ministério da Educação da China (2019) mostram que em 2018 o número total de estudantes internacionais de 196 países era de 492.185. A maior parte deles eram asiáticos, 295.043 ou 59,95% e, destes, 11.299 eram vietnamitas, sendo o 11º país que mais envia estudantes para a China.

No entanto, o país que mais recebe estudantes vietnamitas não é a China, e sim a Coreia do Sul. Dados de 2024 mostram que 73.000 estudantes vietnamitas estão matriculados em instituições sul-coreanas atualmente. A China ocupa apenas o quinto lugar no ranking de países que mais recebem estudantes vietnamitas, atrás da Coreia do Sul, do Japão, da Austrália e de Taiwan. Ressalte-se que não foi possível identificar quais cursos os estudantes vietnamitas estão matriculados, sejam intercâmbios linguísticos, graduações, pós-graduações, dentre outros (MARKET, 2024).

Por outro lado, patentes também são importantes indicadores de poder tecnológico e econômico. E, nesse aspecto, a China tem se destacado e chegou a superar os EUA em número de patentes internacionais pela primeira vez, em 2022. De acordo com Snyder (2024), foram 68.600 patentes da primeira contra 58.200 do segundo, em contraste com 2015 quando os EUA tinham o dobro de solicitações da China.

Embora muitas patentes não garantam sucesso comercial, o aumento da atividade de patentes e marcas registradas reflete um ambiente global mais competitivo para a inovação tecnológica. Nesse contexto, as patentes relacionadas à inteligência artificial cresceram significativamente na China, de 650 em 2012 para mais de 40.000 em 2022. Nos EUA, cresceram de 920 para 9.400 no mesmo período (SNYDER, 2024).

Vê-se que a China tem investido fortemente em inovação. Mas dado o foco deste trabalho no setor de transportes, tomamos nota também das inovações desenvolvidas pelo referido país para esse setor. Destaca-se ainda o marcante investimento em novas tecnologias de transporte como forma de estímulo econômico.

Em termos específicos do referido setor temos, entre 2002 e 2022, segundo a GlobalData (2022) a CRRC Group Co. (empresa ferroviária) , Ltd. foi a empresa com o maior número de patentes no setor de transporte, infraestrutura e logística na China, com 1.163 patentes publicadas, das quais 15,6% foram contribuições de sua subsidiária CRRC Qingdao Sifang Co., Ltd, fabricante chinesa de material rodante.

A segunda maior detentora de patentes foi a China State Shipbuilding Corp Ltd. (construção naval) com 483 patentes, das quais 24,4% foram contribuições de sua subsidiária CSSC Huangpu Wenchong Shipbuilding Co. Ltd. Em terceiro lugar, a China Railway Signal & Communication Corp Ltd. (fabrica sistemas de controle de trens) publicou 432 patentes, com 55,1% vindas de sua subsidiária CASCO SIGNAL Ltd. Juntas, segundo o mesmo relatório da GlobalData, as três principais detentoras de patentes - CRRC Group Co., Ltd., China State Shipbuilding Corp Ltd e China Railway Signal & Communication Corp Ltd - somaram 2.078 patentes no período mencionado.

Como já foi visto, os transportes correspondem ao hardware do desenvolvimento econômico (DREHER et al., 2022). Sendo, desse modo, imprescindível o investimento nesta área para o crescimento de um país. E, mais além, para a projeção internacional. O domínio da tecnologia de transportes é fundamental para o exercício do Poder Estrutural com a devida influência para torná-lo efetivo.

Ressalte-se também que o aumento de empresas chinesas na tecnologia de transporte com células de combustível, ou veículos movidos a hidrogênio, foi destacado em um relatório da Organização Mundial da Propriedade Intelectual (Wipo). O órgão informou que 69% das solicitações de patentes relacionadas à temática vieram da China em 2022, em contraste com 2014, quando a China era a quinta maior fonte de propostas inovadoras na área. O transporte rodoviário foi o mais contemplado, mas houve um aumento rápido em inovações para veículos

especializados, tais como veículos de construção, empilhadeiras e rebocadores de aeroporto (HALL, 2022).

Em termos de ferrovias, o gigante asiático fez progressos notáveis. Em julho de 2023, a CRRC lançou a CR450, uma nova geração de trens de alta velocidade capazes de velocidades superiores a 450 km/h. Outros esforços estão explorando trens maglev de ultra-alta velocidade (até 1000 km/h). O sistema ferroviário é que mais tem se desenvolvido na China. A Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC) colocou o C919 em serviço regular de passageiros em maio do referido ano, enquanto a China State Shipbuilding Corporation (CSSC) completou testes marítimos para o primeiro navio de cruzeiro construído internamente, o Adora Magic City, segundo Demarais (2024).

O mercado de tecnologias de navegação marítima autônoma está crescendo e já vale mais de US\$ 1 bilhão por ano. A China lidera em registros de patentes, com 96% do total mundial, graças a um intenso esforço de pesquisa e desenvolvimentos apoiado pelo governo e em parceria com algumas universidades e empresas. O desenvolvimento coincide com a transição da economia chinesa para a manufatura de alta tecnologia e software (CHUBB, 2020).

No setor da aviação comercial, a China depende fortemente da cooperação com empresas estrangeiras para facilitar a transferência de tecnologia. Atualmente, o C919 tem cerca de 60%, com componentes complexos e de alto valor agregado sendo fornecidos principalmente por *joint ventures* estrangeiras, europeias ou estadunidenses. O projeto da aeronave segue o modelo de colaboração em pesquisa, tendo a COMAC firmando acordos estratégicos com universidades chinesas para promover a inovação (ZENGLIN; SEBASTIAN, 2023).

No caso específico do Vietnã, este planeja iniciar a construção de duas linhas ferroviárias de alta velocidade ligando sua capital, Hanói, à China antes de 2030. A China é o maior parceiro comercial do Vietnã e uma fonte vital de importações para seu setor manufatureiro. Os dois países já são conectados por um sistema de rodovias e duas linhas ferroviárias antigas, que precisam ser atualizadas no lado vietnamita (REUTERS, 2024).

Uma das linhas de alta velocidade planejadas ligaria as cidades portuárias de Haiphong e Quang Ninh, passando por Hanói até a província de Lao Cai, que faz fronteira com a província de Yunnan na China. A outra linha iria de Hanói à província de Lang Son, que faz fronteira com a região chinesa de Guangxi, passando por uma área densamente povoada com instalações manufatureiras globais, incluindo algumas de investidores chineses.

O governo vietnamita alega que busca aprender com a China para desenvolver sua primeira rede ferroviária de alta velocidade especialmente no tocante à tecnologia, mobilização financeira e expertise de gestão. Para isso, enviou funcionários para trabalhar com empresas ferroviárias chinesas (REUTERS, 2024).

Conclui-se que apesar de não exercer, perante o Vietnã, Poder Estrutural nos termos de Strange (1987) no setor da educação, a China vem se destacando no que se refere a patentes. E, no caso de seu vizinho do Sudeste Asiático, isso se torna mais visível em relação às ferrovias e à tecnologia de automóveis que necessitam da borracha para seus pneus.

O domínio chinês da tecnologia de trens de alta velocidade possibilitou que o país firmasse o acordo de construção com o seu vizinho, o Vietnã. Este sofre sem a devida infraestrutura de transporte em seu território e vai passar a fazer uso de tecnologia chinesa para remediar isso. Portanto, resta claro o pilar do conhecimento e da informação nos termos da Teoria do Poder Estrutural de Strange (1987).

Com isso, a China ainda está caminhando para consolidar o seu Poder Estrutural no pilar de informação e conhecimento no setor de transportes. Nas esferas de veículos movidos a hidrogênio, navios e principalmente na ferroviária os avanços são bastante significativos, mas ainda está muito aquém dos concorrentes no setor aéreo. O que nos leva à próxima seção, onde será analisado como isso interfere nas cadeias globais de valor.

### **3.2.2 Controle sobre o sistema de produção de bens e serviços**

Considerando o estudo de Strange (1987), no que diz respeito ao controle do sistema de produção de bens e serviços, é possível analisar os dados presentes no *China Global Investment Tracker*. Na tabela 1, exposta abaixo, foram separados todos os investimentos de empresas privadas chinesas, feitas no Vietnã, no setor de transportes.

Tabela 1: Dados de investimentos de empresas chinesas do setor de transportes no Vietnã

<b>Ano</b>	<b>Mês</b>	<b>Investidor</b>	<b>Segmento</b>	<b>Valor em milhões</b>
2011	Setembro	Qingdao Tianzhong		\$ 100
2012	Outubro	Sailun Tire		\$100
2015	Dezembro	Sailun Tire		\$ 190
2017	Novembro	Guizhou Tyre		\$ 250
2018	Dezembro	Sailun Tire	Pneus e borrachas	\$ 180
2020	Outubro	Global Logistics Properties	Logística marítima	\$ 750
2021	Janeiro	Sailun Tire		\$ 430
2022	Novembro	Guoxuan	VinGroup	\$ 140

Fonte: China Global Investment Tracker (2023)

Ao buscar informações sobre tais empresas, inferiu-se, primeiramente, que a Guoxuan é uma companhia que trabalha com o desenvolvimento de tecnologias para baterias de lítio. Estas últimas são necessárias para a viabilização de veículos elétricos. Em seguida verifica-se que as baterias são utilizadas por uma empresa

vietnamita de veículos chamada VinFast que, por sua vez, possui permissão para o uso de tecnologias da alemã Volkswagen<sup>4</sup>.

Em seguida temos a Qingdao Tianzhong. Trata-se de uma fábrica de pneus. Nesse contexto, é importante destacar a enorme presença de seringueiras no Sudeste Asiático e que, mesmo após mais de um século, a borracha extraída dessa árvore ainda é matéria prima essencial para a produção de pneus. O Vietnã tem grande destaque nessa área e é o terceiro maior produtor mundial de borracha<sup>5</sup>. Com o mesmo objetivo, a Sailun Tire também se instalou no Vietnã.

Ademais, analistas preveem que as exportações de borracha terão uma tendência de alta entre 2022 e 2031, pois existem muitas oportunidades de investimento tanto no cultivo quanto no comércio desse bem. Tudo isso, é facilitado pelas condições naturais do país que favorece o desenvolvimento da seringueira. Ressalte-se ainda que as empresas vietnamitas de borracha não cultivam apenas em território nacional. Muitas plantam no Camboja e no Laos também, o que não entra no cálculo do PIB mas definitivamente, gera um aumento no número de exportações da *commodity* (WOOD, 2022).

A ambição da China de avançar nas cadeias de valor de equipamentos de transporte é viabilizada por políticas industriais abrangentes e medidas de apoio estratégico, especialmente com seus vizinhos. O setor automotivo está passando por mudanças significativas à medida que as empresas chinesas expandem sua posição no mercado. Elas já dominam as vendas domésticas de veículos elétricos e estão começando a entrar nos mercados globais. Para isso se torna imprescindível a importação de matéria prima, a borracha no caso, para dar o devido seguimento a estes objetivos (ZENGLIN; SEBASTIAN, 2023).

Por fim, a Global Logistics Properties com grandes investimentos em logística no Vietnã. A empresa foi comprada em 2017 por uma união entre o *Bank of China* e o *Life Insurance of China* e constrói armazéns em locais estratégicos a fim de favorecer a circulação de mercadorias.

---

<sup>4</sup> - Informação obtida através de publicação na revista Reuters

<sup>5</sup> - Informação obtida no Statista Research Department.

Ressalta-se a necessidade de melhoria da infraestrutura de transporte na região compreendida por Myanmar, Tailândia, Laos e Vietnã, com destaque para a demanda por reformas na rede rodoviária para permitir o pleno potencial da região como corredor econômico. São apontados problemas em pontos específicos, como a travessia do rio Mekong e a estrada nacional 9. Há projetos em andamento, como a construção da Segunda Ponte Internacional sobre o rio Mekong e a melhoria da estrada nacional 9, e Nemoto e Kaji (2005) abordam questões relativas à manutenção desses projetos e possíveis fontes de financiamento. Também é mencionado o aumento de acidentes de trânsito na região e a necessidade de estabelecer regulamentações e infraestrutura adequada para lidar com esse problema.

Ainda com relação ao desenvolvimento logístico no Vietnã, os estudos sobre esta área são diversos e envolvem muitos aspectos, como gestão de estoque, transporte, finanças e estratégias empresariais. As pesquisas podem ser realizadas a partir de uma perspectiva micro, que trata de questões relacionadas à logística das empresas, ou macro, que aborda projetos maiores, como a logística em nível global. Podem ainda sugerir que a logística é importante para aumentar a competitividade, adicionar valor à cadeia de suprimentos e reduzir custos.

Nguyen (2020) discute o desenvolvimento da logística no campo da economia e dos negócios, que passa por diferentes estágios, cada um com suas características internas e externas. De acordo com a Comissão Econômica e Social para a Ásia e o Pacífico (ESCAP), a logística evoluiu em três fases: distribuição física, sistemas logísticos e gestão logística. Além disso, o desenvolvimento da logística pode ser dividido em cinco estágios: logística no local de trabalho, logística corporativa, logística da cadeia de suprimentos e logística global. Também pode ser dividida em relação às revoluções industriais, sendo a 1.0 o período da mecanização do transporte, a 2.0 a era da eletricidade e produção em massa, a 3.0 o período de sistematização da gestão logística e a 4.0 a era da Internet das Coisas e do *Big Data*. Esta última tem como objetivo equilibrar a automação e a mecanização para aumentar a eficiência e reduzir a necessidade de mão de obra humana.

Assim, analisa-se a orientação de desenvolvimento logístico no Vietnã. Com a globalização, há uma demanda crescente por serviços de transporte, armazenagem e logística. Embora o Vietnã esteja gradualmente se integrando ao desenvolvimento

global de logística, ainda enfrenta dificuldades em várias áreas, incluindo no sistema portuário e na qualidade dos serviços de transporte marítimo. Para superar esses desafios, o país precisa investir em infraestrutura, modernizar seus portos, desenvolver serviços de logística de alta qualidade e expandir sua presença internacional. Além disso, é importante desenvolver recursos humanos especializados, estabelecer faculdades e programas de treinamento e colaborar com organizações internacionais para obter financiamento e apoio.

Ou seja, o Vietnã precisa desenvolver sua infraestrutura de logística para aproveitar seu potencial e se tornar uma economia mais forte e integrada globalmente. Com isso em vista, o governo do Vietnã vem trabalhando em políticas para desenvolver a indústria de transporte marítimo, com destaque para a construção e modernização de portos e canais de acesso, além do fortalecimento da indústria naval para a construção de embarcações modernas e para a manutenção de navios (NGUYEN, 2020).

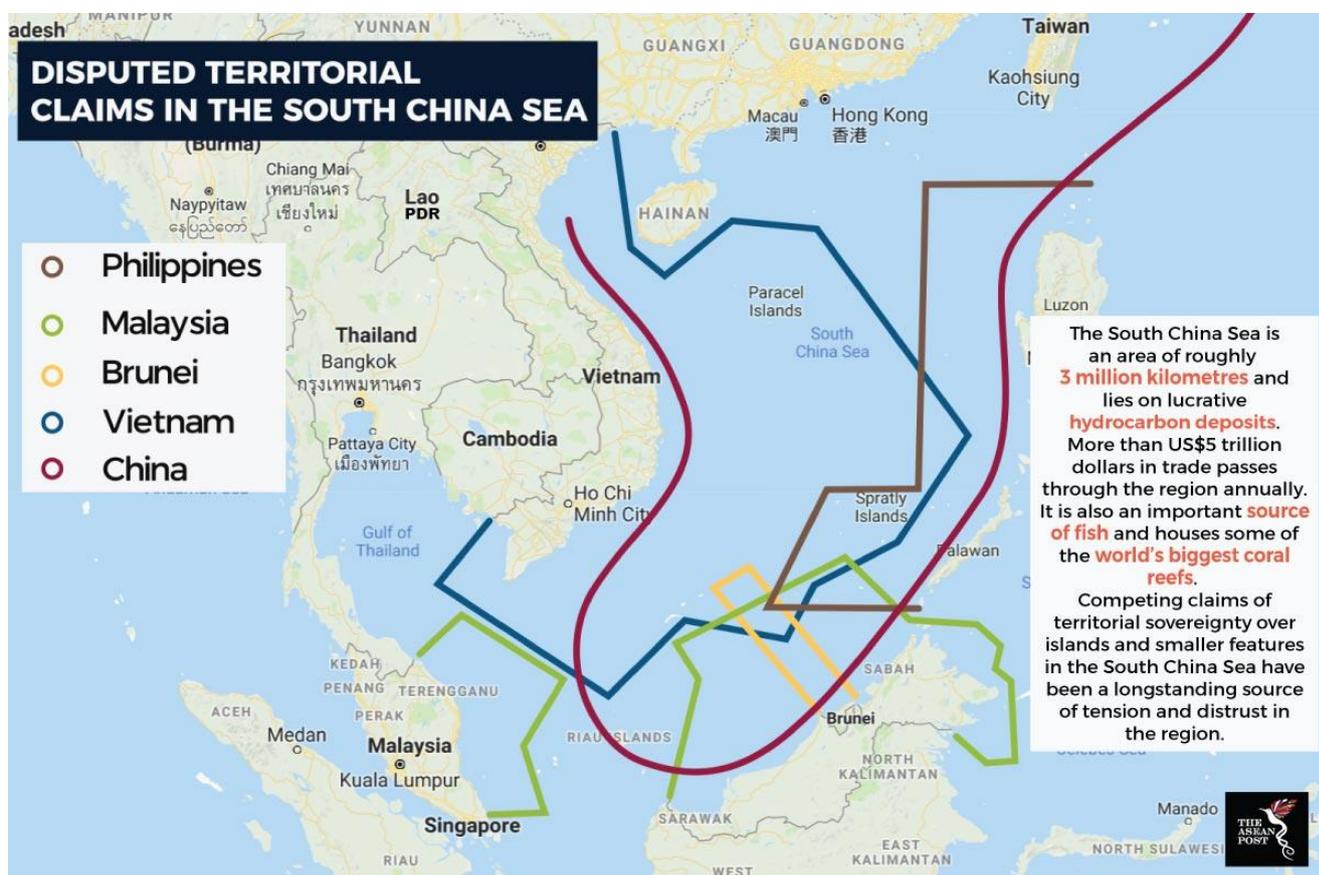
Desse modo, a análise do desenvolvimento logístico no Vietnã revela a crescente importância desse setor para a economia global, impulsionado pela demanda cada vez maior por serviços de transporte, armazenagem e logística. Contudo, o país ainda enfrenta desafios significativos, especialmente em áreas como infraestrutura portuária e qualidade dos serviços de transporte marítimo. Para superar esses obstáculos e aproveitar plenamente seu potencial econômico, o Vietnã precisa realizar investimentos substanciais em modernização e expansão de infraestrutura, bem como desenvolver recursos humanos especializados. As políticas governamentais voltadas para o desenvolvimento da indústria de transporte marítimo e a colaboração com organizações internacionais são cruciais para alcançar esse objetivo.

### **3.2.3 Controle sobre a segurança**

Em termos de segurança, o maior impasse que o Vietnã lida na atualidade é o Mar do Sul da China (MSC), também chamado de Mar da China Meridional. Trata-se

de uma vasta área marítima no Sudeste Asiático, abrangendo cerca de 3,5 milhões de km<sup>2</sup> com várias ilhas, recifes e corais. É delimitado por China, Taiwan, Filipinas, Vietnã, Brunei, Indonésia e Malásia. Estes, com exceção da Indonésia, disputam territórios no MSC, conforme mostra o mapa de áreas disputadas (Figura 1). O mar é rico em recursos naturais e é uma rota vital para o comércio global, com mais da metade da frota mercante mundial e grande parte do comércio de gás natural e petróleo passando por suas águas.

Figura 1: Mapa de áreas disputadas



Fonte: The Asean Post (2018)

As reivindicações de soberania são baseadas em argumentos históricos e legais, com a China sustentando seu direito por meio da "Linha de Nove Traços", que excede os limites da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS). Outros países, como Taiwan, Vietnã e Filipinas, também fazem

reivindicações históricas. As disputas têm o potencial de gerar conflitos futuros, apesar de não terem levado a conflitos militares até o momento (KURZ, 2021).

A China considera a soberania sobre o MSC vital para sua segurança econômica, energética e nacional. A militarização das Ilhas Paracel, Spratly e Scarborough no MSC permite controlar o tráfego marítimo e operar militarmente na área, garantindo comércio, segurança energética e patrulhas marítimas (KURZ, 2021).

Sob uma perspectiva vietnamita, desde 1991, as disputas no MSC entre Vietnã e China tiveram desenvolvimentos mistos. Apesar de um tratado de delimitação marítima assinado em 2000, as contendas persistem nas Ilhas Paracel e Spratly e nos limites marítimos. A modernização militar e a assertividade chinesa aumentaram as tensões recentemente, ameaçando o progresso em outras áreas de diálogo bilateral.

As disputas são motivadas por fatores geopolíticos e econômicos. Enquanto a China busca maximizar suas reivindicações, o Vietnã tenta proteger seus interesses econômicos na região. A falta de informações sobre os fatores econômicos do Vietnã dificulta a compreensão completa das disputas, influenciadas pelas reformas econômicas do país (HIEP, 2017).

As reivindicações históricas das ilhas tornam a resolução complexa. A China evita a arbitragem internacional, suscitando dúvidas sobre o embasamento desse mecanismo de resolução de conflito. A ambiguidade nas regras legais internacionais e nas características das ilhas complicam a situação. Temos ainda, as visões divergentes dos países sobre o tamanho das áreas disputadas e a linha de nove pontos chinesa. Apesar de acordos bilaterais em 1993 e 2011, os esforços de resolução têm progredido lentamente devido a diferenças de agenda e ocupações territoriais.

Os esforços multilaterais, como a Declaração ASEAN-China sobre a Conduta das Partes no Mar do Sul da China, falharam em reduzir a tensão. A proposta de um Código de Conduta das Partes não avançou significativamente devido à resistência da China. Ao longo dos anos, incidentes como cortes de cabos e perfurações de petróleo geraram tensões persistentes entre os países. As disputas permanecem um desafio constante nas relações bilaterais.

O Vietnã experimentou manifestações anti-China após o incidente de corte de cabos de pesquisa sísmica, com líderes vietnamitas condenando as ações agressivas da China. Esta já havia usado força para tomar as ilhas Paracel do Sul do Vietnã em 1974, gerando respostas hostis. E, após o episódio dos cabos, pressionou empresas de petróleo a abandonar projetos no Vietnã, o que, por sua vez, levou o Vietnã a fazer investimentos na modernização da Marinha e da Guarda Costeira.

A frequência de disputas no Mar da China Meridional moldou as relações, com a importância geoestratégica e econômica influenciando as políticas do Vietnã. A visão tradicional deste último sobre o mar é moldada por sua vulnerabilidade histórica a invasões marítimas e sua dependência das rotas comerciais marítimas (HIEP, 2017).

Após a reforma econômica na década de 1980, a ênfase no desenvolvimento aumentou, com o petróleo e gás desempenhando um papel crucial. A PetroVietnam explorou ativamente petróleo e gás, tornando-se uma fonte significativa de riqueza e crescimento econômico. A dependência crescente do Vietnã no MSC levou a uma preocupação com a segurança energética, acarretando investimentos no exterior e a intensificação das atividades de exploração na plataforma continental. O Vietnã está ativamente consolidando sua política marítima e arcabouço legal para proteger seus interesses econômicos na região.

A China expressa ressentimento pela exploração de hidrocarbonetos pelo Vietnã na referida região, visto que ela própria busca explorar tais recursos na região devido à crescente demanda energética de seu desenvolvimento econômico. Propostas chinesas de desenvolvimento conjunto são rejeitadas pelo Vietnã, que não considera suas Zonas Econômicas Exclusivas como áreas disputadas.

Há também a importância da área para a indústria pesqueira que desempenhou um papel crucial no desenvolvimento socioeconômico do Vietnã após a reforma econômica, contribuindo significativamente para o PIB, emprego e exportações. A produção de pesca vietnamita é composta tanto por pesca costeira quanto em alto mar, com esta última aumentando devido à exploração completa das zonas costeiras e ao padrão migratório dos estoques de peixes.

O Vietnã investiu na modernização de sua frota de pesca em alto mar para defender sua soberania e explorar recursos. Essa expansão da capacidade de pesca em alto mar traz implicações para as disputas com a China no Mar da China Meridional, incluindo competição por recursos, fortalecimento de posições e possíveis confrontos entre pescadores e agências de fiscalização. Incidentes entre pescadores vietnamitas e chineses já ocorreram, e o Vietnã tomou medidas, incluindo investimentos na Guarda Costeira e na repressão à pesca ilegal. Tensões sobre recursos vivos no local provavelmente aumentarão devido ao crescimento da capacidade de pesca em alto mar de ambos os lados (HIEP, 2017).

Para Pautasso, Leite e Doria (2017), a compreensão dessas relações é complexa, pois muitos estudos de segurança são influenciados por perspectivas anglocêntricas, e a cultura oriental também desempenha um papel importante. No sistema sinocêntrico asiático, a noção de soberania e igualdade jurídica entre as nações era ausente, e a China não buscava o tipo de excepcionalismo universalista ou ambições territoriais como os Estados Unidos.

Apesar da China buscar resolver essas disputas por meio de negociações bilaterais, a presença dos EUA na região aumenta a complexidade da questão, com países menores buscando alianças com este último para contrabalançar a ascensão chinesa. A China, por sua vez, procura evitar a internacionalização do conflito e manter o controle sobre a situação (PAUTASSO; LEITE; DORIA, 2017).

A ascensão da China como potência econômica gera contradições para o Vietnã, dadas as diferenças em capacidades tecnológicas e econômicas. A disputa no Mar do Sul da China assume importância estratégica, envolvendo questões de soberania e segurança, e o Vietnã busca equilibrar suas relações com os EUA e a China.

Em 2023 os EUA estabeleceram uma nova relação estratégica com o Vietnã, aproximando os dois antigos inimigos devido à preocupação comum com as ambições da China na região. No entanto, mesmo com essa nova aliança com os EUA, o Vietnã mantém fortes laços econômicos com a China e a Rússia. E, mesmo assim, o governo estadunidense busca oferecer alternativas ao Vietnã, incluindo possíveis vendas de aviões F-16 e baterias de radar militar (BAKER; ROGERS, 2023).

Já Cave (2023), afirma que o Vietnã, situado entre as rivalidades EUA-China, busca equilibrar relações para evitar problemas econômicos e manter sua autonomia. No sentido de descrever um exemplo de *hedging* ou tentativa de equilíbrio vietnamita entre a China e o Ocidente, Vu, Soong e Nguyen (2020) utilizam inicialmente a BRI. Nela, o Vietnã adota uma estratégia cautelosa, devido a preocupações sobre as intenções da China, tanto econômica quanto politicamente. O país busca equilibrar suas relações com o gigante asiático, fortalecendo sua capacidade militar e buscando relacionamentos mais profundos com outras potências globais, como os Estados Unidos e a União Europeia. Com isso, as percepções em relação à BRI variam no Vietnã, com líderes políticos tendo uma visão ambivalente, o povo vietnamita sendo hostil devido a questões históricas, e as empresas vietnamitas buscando equilibrar benefícios econômicos com preocupações sobre dependência da China.

Outro episódio que catalisou o processo de *hedging* ocorreu em maio de 2014. Uma crise emergiu entre a China e o Vietnã devido à instalação unilateral de uma plataforma de perfuração de petróleo chinesa em uma área disputada no MSC (nas Ilhas Paracels e nas Ilhas Spratly), levando a tensões, incidentes marítimos e protestos antichineses no Vietnã. Este último, historicamente influenciado pela China, adotou uma estratégia complexa de equilíbrio devido à ameaça de segurança e influência cultural chinesa (GÉDÉON, 2019).

O Vietnã concentrou-se em sua dinâmica geopolítica marítima, voltando-se para o Mar da China Meridional, enfrentando desafios devido ao poder desigual em relação à China. Esta estabeleceu reivindicações marítimas desde 1958, enquanto o Vietnã baseia suas reivindicações no direito internacional.

Desse modo, o Vietnã busca equilibrar suas relações com China e Estados Unidos, fortalecendo laços militares com os EUA e expandindo relações com outros países da região. No entanto, enfrenta o desafio de manter sua posição equidistante entre Pequim e Washington, o que pode afetar seus interesses territoriais dependendo das tensões globais e regionais em curso (GÉDÉON, 2019).

Desse modo, observa-se que o MSC permanece como uma área disputada e que, no tocante à relação entre a China e o Vietnã, o assunto ainda é objeto de muitas desavenças. Sob a lente do Poder Estrutural, a China não logra muito êxito ao tentar

controlar a segurança do Vietnã na área pleiteada, uma vez que cada uma possui forças policiais próprias na região. Ou seja, não consegue determinar unilateralmente a gestão de áreas que julga lhe pertencer. E assim, a China não se mostra determinante em questões de poder estrutural, uma vez que o Vietnã se volta para outros provedores para suas políticas de segurança.

### **3.2.4 Estrutura de finanças e créditos**

Nos últimos anos, a China tem incentivado ativamente o uso do renminbi, também conhecido como Yuan chinês (CNY), em transações internacionais. Isso inclui o uso do CNY como moeda de reserva, meio de troca e unidade de conta. Esse esforço tem sido bastante bem-sucedido, com o volume de Yuan chinês aumentando nas reservas nacionais e nas transações e acordos internacionais.

A guerra na Ucrânia também acelerou a internacionalização do CNY. Com potências ocidentais buscando excluir a Rússia do sistema de pagamentos SWIFT como parte de sanções amplas, a necessidade de uma alternativa ao dólar americano para a Rússia se tornou urgente. A China, como um dos maiores parceiros comerciais da Rússia, entrou para preencher esse vazio com o CNY (PHAM, 2023).

Nesse contexto, à medida que o CNY ganha destaque, é importante analisar como isso pode afetar o Vietnã e qual papel ele pode desempenhar no comércio do Vietnã com o mundo e as cadeias de suprimentos. Nas últimas duas décadas, a China expandiu sua cooperação com seus vizinhos por meio de vários acordos, como o Acordo Abrangente de Parceria Econômica Regional (RCEP) e a Área de Livre Comércio ASEAN-China. Como resultado, vários países do RCEP e estados membros da ASEAN começaram a usar a moeda chinesa para liquidar importações e exportações (PHAM, 2023).

No início de 2019, a China inaugurou um centro de acesso financeiro e econômico em Guangxi, na fronteira com o Vietnã. O principal objetivo da iniciativa é aumentar e facilitar a liquidação de comércio transfronteiriço, transações de moeda, investimentos e finanças em CNY por toda a região do Sudeste Asiático.

O uso da referida moeda nas liquidações transfronteiriças em 2021 entre a China e os países da ASEAN atingiu 4,8 trilhões de CNY (US\$684,96 bilhões), um aumento de 16% em comparação com o ano anterior e quase 20 vezes ao longo da última década, de acordo com a mídia estatal *China Daily*. Isso foi facilitado por acordos bilaterais de liquidação de moeda com o Vietnã, Indonésia e Camboja, além de acordos de permuta de moeda no valor de mais de 800 bilhões de CNY (US\$113 milhões) com Indonésia, Malásia, Singapura e Tailândia (PHAM, 2023).

Em 2022, o comércio bilateral entre o Vietnã e a China atingiu US\$234,9 bilhões, tornando o Vietnã o principal parceiro econômico da China entre os 10 países do Sudeste Asiático (ASEAN) e seu sexto maior parceiro comercial no mundo. Assim, é quase inevitável que o Vietnã esteja entre as ações mais afetadas pela internacionalização do *renminbi*.

De acordo com uma circular, emitida em 2018 pelo governo vietnamita, há a permissão para pagamentos em Yuan chinês entre alguns locais fronteiriços entre os dois países, são eles: Dien Bien, Lai Chau, Lao Cai, Ha Giang, Cao Bang, Lang Son, and Quang Ninh. Tal documento dá permissão para que indivíduos e empresas realizem pagamentos tanto na referida moeda chinesa quanto no Dong vietnamita (PHAM, 2023).

O periódico Reuters (2019) confirma menções de que o governo chinês pretende tornar a região de Guangxi em um portão de entrada financeiro para a ASEAN; tendo o *People's Bank of China* (PBOC) encabeçando a empreitada. Afirma ainda que a China objetiva estimular o uso do yuan no comércio de commodities e apoiar projetos financiados pela moeda na referida região.

Tais objetivos monetários em regiões limítrofes evidenciam a importância da infraestrutura para tornar tal desejo viável. O comércio depende de vias de escoamento, isso justifica o interesse chinês em melhorar rotas de transporte no Vietnã, por exemplo.

Nguyen *et al.* (2022) reitera a importância da relação comercial entre China e Vietnã, destacando que este último se tornou o parceiro comercial mais importante da China no Sudeste Asiático, ultrapassando a Malásia. A importância da moeda chinesa também é enfatizada, com outras moedas sendo aceitas como forma de pagamento

nas áreas fronteiriças do Vietnã e China. Por fim, destaca as oportunidades e riscos que a participação do Vietnã na iniciativa *Belt and Road* pode trazer. Entre as oportunidades, estão o desenvolvimento econômico e a conectividade e integração, enquanto os riscos incluem riscos diplomáticos e políticos e riscos financeiros e fiscais.

No tocante à crédito, Kubny e Voss (2010) discutem o impacto dos investimentos diretos no exterior (IDEs) da China nos países do Sudeste Asiático, com foco no Camboja e Vietnã. O estudo utiliza dados primários para avaliar os efeitos diretos e indiretos dos investimentos chineses nesses países. A compreensão da natureza e distribuição desses investimentos é importante, pois influencia os efeitos potenciais nos países hospedeiros. No mais, observa-se um aumento dos esforços dos países da ASEAN para atrair investimentos chineses.

No que diz respeito aos países do Sudeste Asiático, a proporção de IDEs chineses em relação ao IDE total recebido é baixa. Todavia, ainda assim, é importante mencionar os possíveis efeitos resultantes das IDEs. Os efeitos diretos incluem a criação de empregos e a geração de renda para os funcionários das empresas estrangeiras.

Já os efeitos indiretos são conhecidos como efeitos de transbordamento e ocorrem quando o conhecimento e as habilidades das empresas estrangeiras são transmitidos para as empresas locais. Isso pode acontecer por meio de efeitos de demonstração, imitação, pressão competitiva e mobilidade de trabalhadores. Que é uma das coisas que o Vietnã busca alcançar com a construção das novas ferrovias anteriormente mencionadas. E, como terceiro efeito temos a existência de linkages, ou seja, trocas colaborativas formais e informais entre empresas estrangeiras e empresas locais, também é um fator importante para a geração de efeitos positivos.

Kubny e Voss (2010) apresentam suas descobertas sobre os efeitos diretos do investimento direto estrangeiro (IDE) chinês nos trabalhadores locais e os efeitos indiretos nas empresas locais nas indústrias de vestuário, automotiva e eletrônicos de consumo no Camboja e no Vietnã.

No Camboja, o IDE chinês é concentrado na indústria de vestuário e emprega um grande número de trabalhadores locais, com salários médios semelhantes aos de outras empresas estrangeiras. No entanto, os cargos de gerência mais altos são

ocupados principalmente por expatriados chineses. No Vietnã, o IDE chinês é direcionado principalmente para o mercado local, e as atividades de produção são mais capital intensivas. A proporção de funcionários locais em cargos de gerência é maior no Vietnã devido aos níveis de educação mais altos no país.

Assim, o IDE chinês tem efeitos diretos neutros a positivos no emprego e nos salários dos trabalhadores locais nos países estudados. No entanto, os efeitos indiretos, como o estabelecimento de linkages com empresas locais, são limitados devido a desafios como a falta de fornecedores locais qualificados. Esses resultados indicam a importância de melhorar o ambiente de negócios e fortalecer as capacidades locais para obter maiores benefícios do IDE chinês e de outros países.

Em conclusão, a ascensão do yuan chinês (CNY) como uma moeda de destaque nas transações internacionais, está reconfigurando o panorama econômico global. No Sudeste Asiático, em particular, o CNY está ganhando terreno, impulsionado por acordos bilaterais e iniciativas como a *Belt and Road*, que visam fortalecer os laços comerciais e de infraestrutura na região.

O Vietnã, como um parceiro comercial chave da China, está no centro dessa transformação, com o uso crescente do CNY em liquidações transfronteiriças e investimentos diretos chineses desempenhando um papel significativo em sua economia. E, embora os investimentos diretos chineses no Vietnã apresentem desafios, como a dependência de gerenciamento estrangeiro em alguns setores, há oportunidades para melhorar o ambiente de negócios e fortalecer as capacidades locais, o que poderia impulsionar ainda mais o crescimento econômico e a integração do Vietnã nas cadeias globais de valor.

### 3.3 CONCLUSÃO DO ESTUDO DE CASO

Após o entrelaçamento entre o arcabouço teórico baseado principalmente em Strange (1987) e o contexto atual presente nas relações entre China e Vietnã no

tocante à infraestrutura de transportes, em primeiro lugar observou-se que o pilar referente à conhecimento e informação. Nele a China vem desempenhando poder estrutural na construção de ferrovias expressas conectando os países e no desenvolvimento de veículos elétricos ou movidos a hidrogênio.

Já no segundo pilar, referente a sistemas de produção de bens e serviços, foram encontradas algumas empresas chinesas de produção de pneus e uma outra de armazenamento logístico para o transporte marítimo. O governo vietnamita tem buscado melhorar o seu sistema logístico e tem buscado investidores para fazê-lo. E, a China tem se mostrado interessada nessa empreitada a fim de melhorar o deslocamento de matéria prima para seu território.

O terceiro pilar versa sobre controle e segurança. Nele verifica-se que o Vietnã e a China não entram em acordo sobre o trecho, por eles disputado, do Mar do Sul da China. Na tentativa de contrabalancear a dominância da China sobre a área, o Vietnã se volta para outros atores internacionais em busca de respaldo bélico. Assim, o teste mostrou que a China não é um provedor determinante para a segurança do Vietnã.

Por fim, o quarto pilar expõe a questão de estruturas de finanças e créditos. A análise conclui que o Vietnã é o principal parceiro comercial da China no Sudeste Asiático e faz uso do *renminbi* como moeda corrente em áreas fronteiriças. Tal integração estimula empresas chinesas a se instalarem no Vietnã que, por sua vez, abraça essa medida como oportunidade de se integrar mais às cadeias globais de valor.

Temos, portanto, as principais formas com as quais a China exerce poder estrutural no Vietnã no setor de transportes. Ela o exerce, no pilar de conhecimento, sobre patentes ligadas à ferrovias e logística portuária, mas não sobre questões de educação. O exerce sobre o pilar de sistema de produção, especialmente no tocante à borracha e logística. Não o exerce sobre o pilar da segurança e o exerce sobre trocas comerciais fronteiriças e de IDEs, no pilar de finanças. Isso se mostra importante para melhor compreender tanto o *modus operandi* chinês quanto como o Vietnã tem buscado ingressar cada vez mais no mercado internacional e as formas que têm utilizado para melhorar a sua infraestrutura de transportes.

Quadro 1: Quadro sintético de resultados

<b>Pilar</b>	<b>Interações China-Vietnã</b>	<b>Exercício de Poder Estrutural Chinês</b>
<b>Conhecimento e Informação</b>	Construção de ferrovias expressas conectando os países; desenvolvimento de veículos elétricos e movidos a hidrogênio.	Sim. A China exerce poder estrutural sobre ferrovias e inovação tecnológica, mas não sobre educação.
<b>Sistema de Produção de Bens e Serviços</b>	Empresas chinesas atuam na produção de pneus e no armazenamento logístico para transporte marítimo; Vietnã busca investidores para melhorar sua logística.	Sim. A China exerce poder sobre o sistema de produção de borracha e logística.
<b>Controle e Segurança</b>	Conflito sobre o Mar do Sul da China; Vietnã busca apoio de outros atores internacionais para contrabalancear a dominância chinesa.	Não. A China não é um provedor determinante para a segurança do Vietnã.
<b>Finanças e Créditos</b>	Vietnã é o principal parceiro comercial da China no Sudeste Asiático; uso do renminbi em áreas fronteiriças; integração nas cadeias globais de valor.	Sim. A China exerce poder sobre trocas comerciais fronteiriças e investimentos diretos estrangeiros (IDEs).

## 4 CONCLUSÃO

O presente trabalho pretende expor o funcionamento da Teoria do Poder Estrutural de Strange (1987) e mostrar literatura recente que a utiliza para explicar a ascensão da China como grande *player* no cenário internacional e, mais especificamente, em relação ao seu vizinho, o Vietnã. Em seguida demonstrar a importância da infraestrutura de transportes para o desenvolvimento econômico de um país. E, por fim, expor como a confluência desses assuntos é visto na prática e no caso do Vietnã.

Para isso, fez-se uso de um estudo de caso focado no Vietnã, através de uma extensa literatura secundária, bem como coleta e análise de dados, com a finalidade de verificar em quais vertentes a China exerce poder estrutural no setor de transportes no Vietnã. A partir disso observou-se que a China apenas exerce poder estrutural, em relação ao Vietnã, no que diz respeito a cadeias globais de valor, a finanças e a conhecimento sobre tecnologias ferroviárias. Disso foi possível inferir, que a China, não se encaixa totalmente na teoria defendida por Strange, principalmente no tocante ao Vietnã.

Acerca das limitações do estudo, temos a falta de dados sobre os estudantes vietnamitas na China. Não foi possível saber quais as modalidades de estudo procuradas e tampouco as áreas temáticas, sejam engenharias, estudos sociais, dentre outros. Sem contar com a ausência de dados logísticos empresariais para melhor entender o escoamento de materiais do Vietnã para a China.

Tais dados poderiam ter contribuído para o estudo no sentido de saber se o Vietnã busca capacitar profissionalmente os seus nacionais na China, por considerar esta como referência em determinada área do conhecimento ou não. Também teriam sido úteis mais informações sobre a logística utilizada no Vietnã para melhor compreender quais áreas mereceriam mais investimentos.

Dessa forma, a China exerce algumas formas de poder estrutural sobre o Vietnã, principalmente em termos econômicos e financeiros. E o estudo deixa como

agenda de pesquisa, tal modelo de análise a ser aplicado nos demais países da *Belt and Road Initiative* e, com isso, melhor compreender as relações da China com os principais destinatários de seus investimentos em infraestrutura de transportes. Ou ainda comparações a serem feitas com outros países do Sudeste Asiático acerca da existência ou não de poder estrutural chinês no setor de transportes.

As implicações dos resultados encontrados neste trabalho podem ser amplas e multifacetadas, tanto para a dinâmica bilateral entre os dois países quanto para o cenário regional e internacional. Por exemplo, a forte presença da China nos pilares de conhecimento e produção, com foco nas construções ferroviárias e na produção de borracha, principalmente, pode indicar uma crescente dependência tecnológica e industrial do Vietnã em relação à China. Isso pode ampliar o controle da China sobre setores estratégicos da economia vietnamita, como o de transportes, ao monopolizar inovações tecnológicas e logística. Tal cenário comprometeria a capacidade do Vietnã de inovar e diversificar suas parcerias tecnológicas no longo prazo.

Já no âmbito regional, o domínio da China em áreas como infraestrutura de transportes pode influenciar a dinâmica de desenvolvimento regional no sudeste asiático. O controle de rotas comerciais e logísticas, por meio de investimentos em ferrovias e portos, pode permitir à China moldar fluxos comerciais em toda a região, fortalecendo sua posição de liderança econômica no sudeste asiático. Para o Vietnã, isso significa que ele pode se beneficiar de uma integração regional mais profunda.

Além disso, a presença chinesa nos setores de finanças e comércio fronteiriço pode restringir a autonomia política do Vietnã em relação a decisões econômicas e diplomáticas. Com a China consolidando seu papel como principal parceiro comercial e investidor, o Vietnã pode enfrentar limitações para adotar políticas independentes ou que contrariem interesses estratégicos chineses.

Desse modo, conclui-se que embora o Vietnã se beneficie economicamente da cooperação com a China, essa relação envolve uma crescente dependência em áreas críticas, o que pode comprometer sua autonomia no longo prazo. O desafio será equilibrar os ganhos econômicos com a necessidade de manter sua independência política e geopolítica.

## 5 REFERÊNCIAS:

AOYAMA, Rumi. **China's dichotomous BeiDou strategy:** led by the party for national deployment, driven by the market for global reach. *Journal Of Contemporary East Asia Studies*, [S.L.], v. 11, n. 2, p. 282-299, 3 jul. 2022. Informa UK Limited. <http://dx.doi.org/10.1080/24761028.2023.2178271>.

BAKER, Peter; ROGERS, Katie. Biden Forges Deeper Ties With Vietnam as China's Ambition Mounts. *The New York Times*. Nova York, p. 1-1. 10 set. 2023. Disponível em: [https://www.nytimes.com/2023/09/10/us/politics/biden-vietnam-hanoi.html?unlocked\\_article\\_code=1.5k0.bEB8.luCv5TeHFZGx&smid=url-share](https://www.nytimes.com/2023/09/10/us/politics/biden-vietnam-hanoi.html?unlocked_article_code=1.5k0.bEB8.luCv5TeHFZGx&smid=url-share). Acesso em: 12 jul. 2024.

BIRD, Mike. The Vietnamese Recovery Is Made in America. *The Wall Street Journal*. Nova York, p. 1-1. 30 mar. 2021. Disponível em: [https://www.wsj.com/articles/the-vietnamese-recovery-is-made-in-america-11617095869?st=xhof1429ndnyez8&reflink=desktopwebshare\\_permalink](https://www.wsj.com/articles/the-vietnamese-recovery-is-made-in-america-11617095869?st=xhof1429ndnyez8&reflink=desktopwebshare_permalink). Acesso em: 12 jul. 2024.

BLATTER, Joachim; BLUME, Till. **In Search of Co-variance, Causal Mechanisms or Congruence?** Towards a Plural Understanding of Case Studies. *Swiss Political Science Review*, [S.L.], v. 14, n. 2, p. 315-356, jun. 2008. Wiley. <http://dx.doi.org/10.1002/j.1662-6370.2008.tb00105.x>.

CAVE, Damien. Three Months After Biden, It's Xi's Turn to Court Vietnam. *The New York Times*. Nova York, p. 1-1. 12 dez. 2023. Disponível em: [https://www.nytimes.com/2023/12/12/world/asia/china-vietnam-xi-jinping.html?unlocked\\_article\\_code=1.5k0.BrJN.xaoDBM4v7hfw&smid=url-share](https://www.nytimes.com/2023/12/12/world/asia/china-vietnam-xi-jinping.html?unlocked_article_code=1.5k0.BrJN.xaoDBM4v7hfw&smid=url-share). Acesso em: 12 jul. 2024.

CHINA. MINISTRY OF EDUCATION - PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. . **Statistical report on international students in China for 2018**. 2019. Disponível

em: [http://en.moe.gov.cn/documents/reports/201904/t20190418\\_378692.html](http://en.moe.gov.cn/documents/reports/201904/t20190418_378692.html).

Acesso em: 07 jun. 2024.

CHUBB, Nick. **China will be a leader in autonomous shipping by 2025**. 2020.

Thetius. Disponível em: <https://thetius.com/china-will-be-a-leader-in-autonomous-shipping-by-2025/>. Acesso em: 21 jun. 2024.

COHEN, Benjamin J.. **Currency and State Power**. In: FINNEMORE, Martha; GOLDSTEIN, Judith (ed.). *Back to Basics: state power in a contemporary world*. New York: Oxford University Press, 2013. p. 159-176.

DEMARAIS, Agathe. **Forget About Chips—China Is Coming for Ships**: beijing's

grab for hegemony in a critical sector follows a familiar playbook.. *Foreign Policy*, Washington DC, Eua, v. 1, n. 1, p. 1-1, 19 abr. 2024. Disponível em:

[https://foreignpolicy.com/2024/04/19/china-ships-shipbuilding-shipping-shipyards-unfair-](https://foreignpolicy.com/2024/04/19/china-ships-shipbuilding-shipping-shipyards-unfair-competition/#:~:text=This%20sky%2Dhigh%20growth%20looks,buid%20Western%2Dproof%20supply%20chains..)

[competition/#:~:text=This%20sky%2Dhigh%20growth%20looks,buid%20Western%2Dproof%20supply%20chains..](https://foreignpolicy.com/2024/04/19/china-ships-shipbuilding-shipping-shipyards-unfair-competition/#:~:text=This%20sky%2Dhigh%20growth%20looks,buid%20Western%2Dproof%20supply%20chains..) Acesso em: 2 maio 2024.

DEPARTMENT, Statista Research. **Natural rubber production in Vietnam 1961-**

**2021**. 2023. Disponível em: [https://www.statista.com/statistics/1283440/total-vietnam-natural-rubber-](https://www.statista.com/statistics/1283440/total-vietnam-natural-rubber-production/#:~:text=Natural%20rubber%20production%20in%20Vietnam%201961%2D2021&text=Vietnam%20produced%201.3%20million%20metric,78%2C100%20metric%20tons%20were%20produced..)

[production/#:~:text=Natural%20rubber%20production%20in%20Vietnam%201961%2D2021&text=Vietnam%20produced%201.3%20million%20metric,78%2C100%20metric%20tons%20were%20produced..](https://www.statista.com/statistics/1283440/total-vietnam-natural-rubber-production/#:~:text=Natural%20rubber%20production%20in%20Vietnam%201961%2D2021&text=Vietnam%20produced%201.3%20million%20metric,78%2C100%20metric%20tons%20were%20produced..) Acesso em: 17 out. 2023.

DIAN, Matteo. **Does China have Structural Power?** Rethinking chinese power and its consequences for the international order. *The Journal Of Northeast Asian History*, Bologna, v. 13, n. 2, p. 121-157, nov. 2016.

DREHER, Axel; FUCHS, Andreas; PARKS, Bradley; STRANGE, Austin; TIERNEY, Michael J.. **Banking on Beijing**: the aims and impacts of china's overseas development program. Cambridge, Uk: Cambridge University Press, 2022.

GÉDÉON, Laurent. **Vietnam**: une géopolitique en mutation au risque d'un dilemme stratégique ?. *Moussons*, Marseille, v. 1, n. 33, p. 143-173, jan. 2019. Semestral.

Disponível em: <https://journals.openedition.org/moussons/5052>. Acesso em: 10 set. 2023.

GEROMEL, Ricardo. **O Poder da China**: o que você deve saber sobre o país que mais cresce em bilionários e unicórnios. 2. ed. São Paulo: Gente, 2019.

GLOBALDATA. **China**: top patents holders in the transportation, infrastructure and logistics sector (2002 - 2022). Top Patents Holders in the Transportation, Infrastructure and Logistics Sector (2002 - 2022). 2022. Disponível em: <https://www.globaldata.com/data-insights/transportation-infrastructure-and-logistics/china-top--patents-holders-in-the-transportation--infrastructure-and-logistics-sector-2128933/>. Acesso em: 05 jun. 2024.

**GUIA DE COMO EXPORTAR**. Brasília: Itamaraty, nov. 2021. Disponível em: [https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/invest-export-brasil/exportar/conheca-os-mercados/como\\_exportar\\_privado/como-exportar.pdf/vietnaportugues.pdf](https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/invest-export-brasil/exportar/conheca-os-mercados/como_exportar_privado/como-exportar.pdf/vietnaportugues.pdf). Acesso em: 29 jun. 2023.

HALL, Max. China dominates transport fuel-cell patents. 2022. PV-Magazine. Disponível em: <https://www.pv-magazine.com/2022/05/24/china-dominates-transport-fuel-cell-patents/>. Acesso em: 19 maio 2024.

HENRIQUES, Anna Beatriz Leite; LEITE, Alexandre Cesar Cunha; TEIXEIRA JÚNIOR, Augusto Wagner Menezes. **Reavivando o método qualitativo**: as contribuições do estudo de caso e do process tracing para o estudo das relações internacionais. Revista Debates, Porto Alegre, v. 9, n. 1, p. 09-23, abr. 2015.

HIEP, Le Hong. **Living Next to the Giant**: the political economy of vietnam's relations with china under doi moi. Singapore: Iseas-Yusof Ishak Institute, 2017.

KERKVLIT, Ben; CHAN, Anita; UNGER, Jonathan. **Comparing the Chinese and Vietnamese Reforms**:: an introduction. The University Of Chicago Press Journals, Australia, v. 40, n. 1, p. 1-7, jul. 1998.

KUBNY, Julia; VOSS, Hinrich. **The impact of Chinese outward investment**: evidence from cambodia and vietnam. Deutsches Institut Für Entwicklungspolitik, Bonn, v. 1, n. 16, p. 1-38, jan. 2010. Disponível em:

[https://edoc.vifapol.de/opus/volltexte/2011/3332/pdf/DP\\_16.2010.pdf](https://edoc.vifapol.de/opus/volltexte/2011/3332/pdf/DP_16.2010.pdf). Acesso em: 09 jul. 2023.

KURZ, Ester G.. **O Mar do Sul da China:** reivindicações de soberania e o interesse chinês. Reivindicações de soberania e o interesse chinês. 2021. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/pelotasmun/2021/09/04/o-mar-do-sul-da-china-reinvidicacoes-de-soberania-e-o-interesse-chines/>. Acesso em: 28 ago. 2023.

LIM, Guanie. **Chinese investment and diversion of investment from China:** opportunities abound for vietnam. Opportunities abound for Vietnam. 2023. Elaborado por Think China. Disponível em: <https://www.thinkchina.sg/chinese-investment-and-diversion-investment-china-opportunities-abound-vietnam#:~:text=The%20majority%20of%20Chinese%20FDI,air%20conditioning%3B%20and%20real%20estate..> Acesso em: 29 jun. 2023.

LIMA, Marcos Costa *et al* (org.). **Sobre a China**. Recife: Ufpe, 2018.

LIU, Mingtang; TSAI, Kellee S. **Structural Power, Hegemony, and State Capitalism:** limits to china's global economic power. *Politics & Society*, [S.L.], v. 49, n. 2, p. 235-267, 17 ago. 2020. SAGE Publications. <http://dx.doi.org/10.1177/0032329220950234>.

MALKIN, Anton. **The made in China challenge to US structural power:** industrial policy, intellectual property and multinational corporations. *Review Of International Political Economy*, United Kingdom, v. 29, n. 2, p. 538-570, 01 out. 2020.

**MARKET snapshot:** A guide to international student recruitment in Vietnam. 2024. **ICEF Monitor**. Disponível em: <https://monitor.icef.com/2024/03/market-snapshot-a-guide-to-international-student-recruitment-in-vietnam/#:~:text=Hung%20Ba%2C%20Chinese%20Ambassador%20to,number%2C%201%2C700%20were%20on%20scholarships..> Acesso em: 17 jun. 2024.

NASSIF, Tamara; NUNES, Ana Carolina. Operações comerciais entre Brasil e China sem uso de dólar devem ter início em julho. *Cnn Brasil*. São Paulo, p. 1-1. 02 abr. 2023. Disponível em:

<https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macroeconomia/operacoes-comerciais-entre-brasil-e-china-sem-uso-de-dolar-devem-ter-inicio-em-julho/>. Acesso em: 12 jul. 2024.

NAVARRO, Deus. **O Canal do Panamá: política e estratégia** 10.5102/uri.v13i2.3554. Universitas: Relações Internacionais, Brasília, v. 13, n. 2, p. 99-106, 17 dez. 2015. Centro de Ensino Unificado de Brasília.

<http://dx.doi.org/10.5102/uri.v13i2.3554>.

NEMOTO, Toshinori; KAJI, Taro. **Constructing International Logistics System in the Greater Mekong Sub-region**. Hermes-Ir, Tokyo, v. 1, n. 1, p. 1-16, jun. 2005. Semestral. Disponível em: [https://hermes-ir.lib-hit-u.ac.jp/hermes/ir/re/16056/070cmWP\\_74.pdf](https://hermes-ir.lib.hit-u.ac.jp/hermes/ir/re/16056/070cmWP_74.pdf). Acesso em: 14 ago. 2023.

NGUYEN, Hoang Phuong. **Sustainable Development of Logistics in Vietnam in the Period 2020–2025**. International Journal of Innovation, Creativity And Change, Austrália, v. 11, n. 3, p. 665-682, jun. 2020. Disponível em: [https://www.ijicc.net/images/vol11iss3/11344\\_Nguyen\\_2020\\_E\\_R.pdf](https://www.ijicc.net/images/vol11iss3/11344_Nguyen_2020_E_R.pdf). Acesso em: 14 ago. 2023.

NGUYEN, Long Duc Bao *et al.* **The Belt and Road Initiative (BRI): opportunities and risks from vietnamese perspective**. Journal Of Asian Finance, Economics And Business, Bengbu City, Anhui Province, China, v. 9, n. 4, p. 229-238, 17 mar. 2022. Mensal.

OLIVEIRA, Maria Marly de. **Como Fazer: projetos, relatórios, monografias, dissertações e teses**. 3. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

PALMER, James. **Chinese Shadow Bank Can't Pay Up: a wealth management firm's insolvency raises questions about unconventional lending institutions.: a \$3 trillion industry in china.** Foreign Policy Magazine, Washington, Dc, v. 1, n. 1, p. 1-1, 05 dez. 2023. Disponível em: <https://foreignpolicy.com/2023/12/05/china-shadow-banking-zhongzhi-insolvent-economy/>. Acesso em: 07 dez. 2023.

PAUTASSO, Diego; LEITE, Alexandre Cesar Cunha; DORIA, Gaio. **As disputas sino-vietnamitas no Mar do Sul: desafios para além da questão regional**. Carta Internacional, [S.L.], v. 12, n. 3, p. 54, 30 dez. 2017. Associação Brasileira de Relações Internacionais - ABRI. <http://dx.doi.org/10.21530/ci.v12n3.2017.679>.

PHAM, Minh. **Renminbi Rising:: what foreign firms in vietnam should know**. Vietnam Briefing, Ho Chi Minh City, v. 1, n. 1, p. 1-5, 31 abr. 2023. Semanal. Disponível em:

<https://www.vietnam-briefing.com/news/chinese-yuan-in-cross-border-trade-vietnam.html/>. Acesso em: 08 ago. 2023.

RAJAH, Roland; LENG, Alissa. Chart of the week: global trade through a us-china lens. Global trade through a US-China lens. 2019. The Interpreter. Disponível em: <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/chart-week-global-trade-through-us-china-lens>. Acesso em: 10 jul. 2024.

REUTERS. Londres, 11 jan. 2019. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-china-yuan-asean-idUSKCN1P51EV>. Acesso em: 13 ago. 2023.

REUTERS. Vietnam seeking to learn from China with high-speed rail plan. Reuters: Asia Pacific. Londres, p. 1-1. abr. 2024. Disponível em: <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/vietnam-wants-learn-china-develop-high-speed-railway-system-says-government-2024-04-01/>. Acesso em: 06 jun. 2024.

Reuters. Volkswagen becomes biggest shareholder of China's EV battery maker Guoxuan. 2020. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-guoxuan-volkswagen-m-a-electric-idUSKBN2342S7>. Acesso em: 17 out. 2023.

RODRIGUE, Jean-Paul. **The Geography of Transport Systems**. 6. ed. New York: Routledge, 2024. 402 p. Disponível em: <https://transportgeography.org/>. Acesso em: 14 jul. 2024.

SÁTYRO, Natália Guimarães Duarte; D'ALBUQUERQUE, Raquel Wanderley. **O que é um Estudo de Caso e quais as suas potencialidades**. Revista Sociedade e Cultura, Goiás, v. 23, n. 1, p. 1-33, dez. 2020.

SNYDER, Alison. **Patent applications from Chinese inventors pass U.S. for first time**. 2024. Axios Science. Disponível em: <https://www.axios.com/2024/03/01/china-us-patents-science-tech>. Acesso em: 04 jun. 2024.

STRANGE, Susan. **The Persistent Myth of Lost Hegemony**. International Organization: The MIT press, Cambridge, Massachusetts, v. 41, n. 4, p. 551-574, out. 1987.

THAI, Nguyen Hong; LOI, Mai Le. **THE ROLE OF PUBLIC/PRIVATE PARTNERSHIP IN DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE:**

evidence from vietnam. *International Journal Of Economics And Finance Studies*, Turkey, v. 13, n. 1, p. 340-358, 05 jun. 2021.

THE ASEAN POST. Malásia, 25 mar. 2018. Disponível em: <https://theaseanpost.com/article/joint-exploration-answer-south-china-sea-dispute>. Acesso em: 19 set. 2023.

VU, Van-Hoa; SOONG, Jenn-Jaw; NGUYEN, Khac-Nghia. **Vietnam's Perceptions and Strategies toward China's Belt and Road Initiative Expansion**: hedging with resisting. *The Chinese Economy*, [S.L.], v. 54, n. 1, p. 56-68, 26 ago. 2020. Informa UK Limited. <http://dx.doi.org/10.1080/10971475.2020.1809818>.

WOMACK, Brantly. **China Among Unequals: asymmetric foreign relationships in asia**. Singapore: World Scientific Publishing, 2010.

WOOD, Laura. Vietnam Natural Rubber Markets Analysis &Forecasts, 2016-2021 & 2022-2031. 2022. Disponível em: <https://www.globenewswire.com/en/news-release/2022/08/18/2500597/28124/en/Vietnam-Natural-Rubber-Markets-Analysis-Forecasts-2016-2021-2022-2031.html>. Acesso em: 29 jun. 2023.

ZENGLEIN, Max J.; SEBASTIAN, Gregor. **The sky is the limit**: china's rise as a transportation superpower challenges the eu. *Merics: Mercator Institute for China Studies*, Alemanha, v. 1, n. 1, p. 1-1, 26 out. 2023. Disponível em: <https://merics.org/en/report/sky-limit-chinas-rise-transportation-superpower-challenges-eu>. Acesso em: 24 maio 2024.

ZHANG, Jindong; ZHOU, Winni; WESTBROOK, Tom. Yuan overtakes dollar to become most-used currency in China's cross-border transactions. *Reuters*. Londres, p. 1-1. 26 abr. 2023. Disponível em: <https://www.reuters.com/markets/currencies/yuan-overtakes-dollar-become-most-used-currency-chinas-cross-border-transactions-2023-04-26/>. Acesso em: 12 jul. 2024.