

O dragão nos portos: A dinâmica do investimento estrangeiro no setor portuário nacional/brasileiro

Alexis Toríbio Dantas

Doutor em Economia

Instituição: Instituto de Economia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (IE-UFRJ)

E-mail: alexis.dantas@gmail.com

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-4742-7197>

Lattes: <https://lattes.cnpq.br/1882323601913801>

Lívia Adriana Costa Estevam da Silva

Formanda em Economia

Instituição: Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (FCE-UERJ)

E-mail: liviaaces0@gmail.com

Orcid: <https://orcid.org/0009-0008-9949-6240>

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6214295593712338>

RESUMO

O artigo se insere no contexto da intensificação das relações econômicas entre Brasil e China no século XXI. O estudo enfatiza um dos principais gargalos para o desenvolvimento brasileiro — a infraestrutura logística — e analisa como o capital chinês tem atuado de forma estratégica no setor portuário, que é vital para o escoamento de commodities e para o comércio exterior do país. O presente artigo tem como ponto central avaliar a dinâmica do investimento chinês na infraestrutura portuária brasileira e levantar os efeitos dos IEDs (Investimento Estrangeiro Direto) chineses na modernização da infraestrutura e na eficiência operacional dos portos brasileiros. A metodologia consiste em uma análise qualitativa, fundamentada em uma revisão bibliográfica de estudos sobre as relações sino-brasileiras e o setor de infraestrutura portuária. O estudo é complementado pela análise de dados secundários, extraídos, principalmente, pelo CEBC, UNCTA e ANTAQ. O estudo conclui que a relação sino-brasileira no setor portuário representa o encontro da necessidade estrutural do Brasil com a oportunidade estratégica da China. Os resultados encontrados indicam que para essa interação possa ampliar os benefícios e mitigar os riscos de dependência, é crucial que o Brasil adote políticas assertivas e uma visão de longo prazo mais amplo de desenvolvimento logístico nacional.

Palavras-chave: Relações Brasil-China. Setor Portuário. Investimento Estrangeiro Direto.

1 INTRODUÇÃO

No panorama atual, os fluxos comerciais entre Brasil e China de IDE (Investimento Direto Estrangeiro) reproduzem as distinções nas economias e nas táticas corporativas de ambos. A inserção dos investidores brasileiros na China é baixa e limitada a poucas empresas industriais com ênfase em exportação. Todavia, no Brasil, os investimentos chineses foram ampliados significativamente, sobretudo nos setores primários e de serviços, que proporcionam os recursos básicos e bens intermediários (HIRATUKA & SARTI, 2016).

No início do século XXI, a ascensão chinesa criou inúmeras oportunidades para países similares ao

Brasil (BAUINAIN & JUNIOR, 2011). Isso porque entre 1980 e 1990 o desenvolvimento da China acelerou fortemente, com avanço nas relações econômicas e políticas com o Brasil, principalmente a partir do governo de Deng Xiaoping (1978 – 1990). O fortalecimento das cooperações tecnológicas e o aumento do consumo de produtos do Brasil pela indústria chinesa reformularam as relações bilaterais entre os países. A nova república brasileira (1985) e os governos petistas (Lula e Dilma) estimularam mais essas relações, obtendo um salto histórico no volume de negócios (BUENO, 2019). Ademais, a cooperação estratégica sino-brasileira da política externa do Brasil, destaca as relações bilaterais e os novos parâmetros mundiais pós-Guerra Fria (CABRAL, 2000).

Acrescente-se ainda que a Iniciativa Cinturão e Rota (BRI – sigla em Inglês), também conhecida como *Nova Rota da Seda*, é um ambicioso projeto geopolítico liderado pela China, anunciado, pela primeira vez, em 2013. Essa iniciativa visa ampliar a interconexão global por meio de investimentos, financiamentos e contratos de construção em setores como infraestrutura, logística e comunicações, com a expectativa de fortalecer a posição da China no mundo (DE CONTI & MOZIAS, 2020; CARIELLO, 2021). Inspirado na histórica *Rota da Seda*, o projeto é estruturado em dois eixos principais: 1. via terrestre (cinturão) e; 2. um corredor marítimo (rota), que juntos atravessariam cerca de setenta países na Ásia, África e Europa (ABDENUR & MUGGAH, 2017). Os objetivos da BRI incluem o aumento da diversificação das rotas comerciais, a redução do tempo de transporte de mercadorias, a promoção da interligação de mercados e, principalmente, o fortalecimento de laços políticos, econômicos e culturais entre os países envolvidos (SPELLMANN & LEITE, 2018).

É importante salientar que com o avanço da relação bilateral entre Brasil e China, o Estado brasileiro tem estimulada a promoção da multipolaridade no sistema mundial e, também, vem ampliando sistematicamente suas parcerias fora da esfera estadunidense e europeia. Ao mesmo tempo, o Brasil se tornou para a China uma alternativa estratégica para expandir seus mercados e adquirir recursos naturais e *commodities* (JUNIOR & RIBEIRO, 2013).

Nessa perspectiva, o setor da produção de energia, no âmbito da cooperação Brasil-China, é de suma importância para ambos os países. Destaca-se, nesse sentido, a construção das hidrelétricas Itaipu, no Brasil, e Três Gargantas, na China. Ambas se consolidam em marcos fundamentais para o desenvolvimento industrial e energético. O avanço chinês, desde a reforma de 1978, demandou a construção de barragens imensas, assim como no Brasil, que também integrou vastas regiões para o desenvolvimento nacional. Além disso, vale ressaltar que a cooperação bilateral no setor energético inclui a exploração de petróleo, gás natural e recursos nucleares. No entanto, ambos os países têm impasses para interiorizar o desenvolvimento em suas respectivas nações (CABRAL, 2000).

Na Tabela 1 são analisados os três principais setores alvos de IED da China de 2015 a 2023:

Tabela 1 – Evolução do Investimento Chinês no Brasil por Setor (2015-2023)

Ano	Setores de Destaque
2015	1. Energia 2. Automotivo 3. Aviação
2016	1. Energia 2. Mineração 3. Infraestrutura
2017	1. Geração/ Transmissão de Energia 2. Agricultura 3. Armazenamento/ Transporte
2018	1. Energia 2. Tecnologia da Informação 3. Infraestrutura
2019	1. Eletricidade 2. Petróleo e Gás 3. Obras de Infraestrutura
2020	1. Eletricidade 2. Serviços Financeiros
2021	1. Petróleo e Gás 2. Eletricidade 3. Tecnologia da Informação
2022	1. Eletricidade 2. Tecnologia da Informação 3. Automotivo
2023	1. Eletricidade 2. Automotivo

Fonte: Adaptado pelos próprios autores (2025), com base nos dados do CEBC.

A Tabela 1 descreve os principais setores alvos do IDE chinês no Brasil e revela nuances nas dinâmicas de investimento chinês. Os dados, compilados a partir de relatórios do Conselho Empresarial Brasil-China (CEBC), revelam uma clara evolução na estratégia de investimento chinesa no Brasil ao longo do período analisado.

Inicialmente, a tabela demonstra a predominância do setor de Energia como principal alvo do capital chinês. Nos anos de 2015 a 2018 (Energia e Geração/Transmissão de Energia), o setor aparece em primeiro lugar. A partir de 2019, o termo se especifica para Eletricidade, que lidera os investimentos em 2019, 2020, 2022 e 2023, e em segundo lugar no ano de 2021. Essa constância sublinha a importância estratégica do setor energético brasileiro para a China.

Além disso, os setores voltados às *commodities* e à infraestrutura, necessária para seu escoamento, também marcam presença constante. Isso é observado nos dados de Mineração (2016), Petróleo e Gás (2019, 2021) e Agricultura (2017), que são destaques. Entretanto, o campo da Infraestrutura (2016, 2018), Armazenamento/Transporte (2017) e Obras de Infraestrutura (2019) aparecem recorrentemente, indicando o interesse estratégico em viabilizar os investimentos nos setores primários, como o próprio artigo sugere.

Além disso, a tabela revela uma mudança estratégica e uma diversificação dos interesses chineses a partir de 2018. A entrada do setor de Tecnologia da Informação e sua manutenção em posições de destaque

em 2021 e 2022 sinaliza um movimento em direção a setores de maior valor agregado.

O setor Automotivo também demonstra uma ascensão notável. Ainda que tenha se destacado em 2015, ele ressurge em 2022 e 2023, ocupando a segunda posição neste último ano. Este movimento está alinhado com a nova fase de investimentos chineses no Brasil, especialmente no campo da eletrificação da frota de veículos.

Pontualmente, os demais setores como Aviação (2015) e Serviços Financeiros (2020) também estão entre os principais alvos de investimento, refletindo a amplitude do capital chinês.

Em suma, a tabela ilustra a trajetória do investimento chinês. Inicialmente, com o foco concentrado em garantir o acesso a recursos energéticos e commodities. Ao longo dos anos analisados, expandindo-se para setores de Infraestrutura Logística e, mais recentemente, para setores de alta Tecnologia e de bens de consumo com maior valor agregado, como o Automotivo, por exemplo. Essa evolução reflete uma mudança a estratégia chinesa, que varia de uma simples aquisição de matérias-primas até a participação mais ativa e complexa na economia brasileira, buscando, assim, não apenas os recursos, mas o controle de sua logística e a inserção em mercados mais sofisticados.

Este artigo objetiva analisar a evolução do IDE chinês nos setores de Infraestrutura Logística, especificamente nos alvos no setor portuário brasileiro, em particular decorrentes da abertura do setor ao capital estrangeiro. Desta forma, a próxima seção aborda a evolução do marco regulatório do setor no Brasil e, em seguida, na terceira seção trata de possíveis entres os remanescentes ao investimento estrangeiro. Finalmente, a quarta seção se ocupa de comentários finais e principais conclusões da análise efetuada.

2 MARCOS REGULATÓRIOS E A ABERTURA DO SETOR PORTUÁRIO AO CAPITAL ESTRANGEIRO

A evolução das relações bilaterais entre Brasil e China a partir do século XXI é uma consequência direta da reconfiguração do comércio e do investimento em escala global. A China, simultaneamente, estabeleceu-se como a maior exportadora do mundo desde 2009, sustentando um crescimento econômico acelerado decorrente da adoção de uma política estratégica e diversificada. O protagonismo chinês impactou profundamente a economia brasileira, que se beneficiou da crescente demanda por *commodities* primárias — como produtos agrícolas, minerais e combustíveis — e da consequente valorização de seus preços internacionais (HIRATUKA & SARTI, 2016).

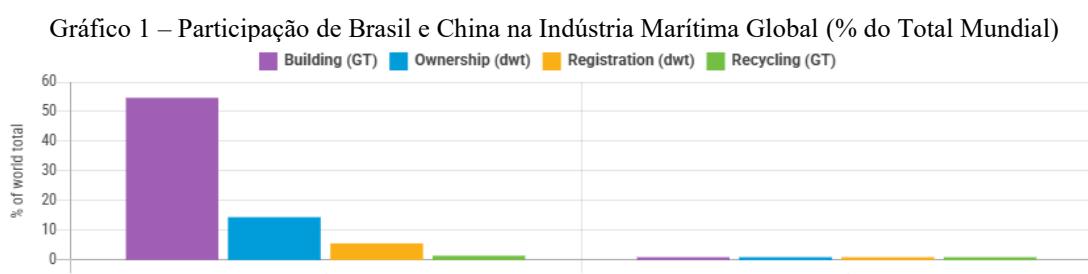
Apesar de ambos os países se destacarem no cenário internacional, suas estratégias de inserção são distintas. Enquanto o Brasil possui uma projeção de destaque na América do Sul, a China expressa uma rede de investimentos mais diversificada mundialmente (JÚNIOR & RIBEIRO, 2013). Nesse contexto, um dos setores mais críticos para a sustentação e expansão dessa promissora relação sino-brasileira é o de infraestrutura, especialmente a portuária, que historicamente apresenta entraves significativos ao

crescimento do país.

A infraestrutura logística no Brasil é frequentemente sublinhada como um grande obstáculo ao desenvolvimento. Por isso, os problemas crônicos como falta de capacidade, manutenção inadequada de equipamentos, dragagem¹ insuficiente e baixa integração multimodal geram ineficiências que impedem a fluidez do setor, elevando os custos e limitando o volume das operações. O *boom* das *commodities* no início do século, paradoxalmente impulsionado pela própria demanda chinesa, apenas intensificou essa defasagem, alargando a lacuna entre a infraestrutura existente e as necessidades de exportação (ABDENUR, 2013).

A trajetória recente do setor portuário brasileiro é marcada por profundas transformações regulatórias. O grande marco foi a Lei nº 8.630/1993, a Lei de Modernização dos Portos, que introduziu o modelo *Landlord Port*², delegando a operação dos terminais à iniciativa privada, que abriu portas para a entrada de capital estrangeiro nesse setor. Essa reforma foi bem-sucedida em seu objetivo operacional: segundo dados da ANTAQ, o custo de movimentação de contêineres nos principais portos brasileiros sofreu uma redução real de 53% entre 1997 e 2003. Contudo, a lei falhou em atrair capital para a infraestrutura comum (acessos, dragagem). O principal obstáculo era uma indefinição jurídica que misturava as funções de administração do porto (comercial) com as de autoridade portuária, gerando insegurança para investidores de longo prazo. Vinte anos depois, a Lei nº 12.815/2013, o Novo Marco Legal dos Portos, buscou atacar justamente essa lacuna, flexibilizando regras para destravar novos investimentos. Foram esses marcos que criaram o ambiente legal e a premente necessidade de capital que tornaram o setor um destino atrativo para investidores estrangeiros, incluindo as relevantes corporações chinesas. Entretanto, se somam outros diversos entraves nesse setor que se estendem até os dias atuais.

No Gráfico 1 é apresentada a participação de Brasil e China na indústria marítima em 2025:



Fonte: Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (2025)

O Gráfico 1 apresenta uma análise comparativa da participação relativa da China e do Brasil em quatro atividades da indústria marítima global, quais sejam: Construção Naval (Building), Propriedade de

¹ A dragagem é o processo de escavação e remoção de sedimentos (areia, lama, rochas) do fundo de rios, lagos e canais de acesso a portos. É uma atividade de infraestrutura crucial para permitir que os portos recebam navios de maior porte e profundidade, como os modernos navios de contêineres e graneleiros, que são essenciais para a competitividade no comércio global.

² O modelo *Landlord Port*, adotado internacionalmente, visa focar os esforços do poder público na gestão da infraestrutura básica e na regulação, enquanto transfere para a iniciativa privada a responsabilidade pela operação e movimentação de cargas.

Frota (Ownership), Registro de Embarcações (Registration) e Reciclagem (Recycling). Os dados destacam uma assimetria entre as duas nações, ilustrando a liderança chinesa e a participação escassa do Brasil na cadeia de valor do transporte marítimo mundial.

A China se destaca dominando o setor de construção naval com aproximadamente 54% do total global em arqueação bruta (GT). Esse dado evidencia um controle estratégico sobre a oferta de novos navios que sustentam o comércio internacional. Adicionalmente, a China detém uma participação significativa na propriedade da frota mundial, com cerca de 14% da tonelagem de porte bruto (dwt), o que lhe confere influência direta sobre a disponibilidade e os custos do frete. As participações em registro (aproximadamente 5% dwt) e reciclagem (cerca de 1-2% GT) são menores, mas complementam sua posição robusta no setor.

Em contraste, a participação do Brasil é fraca em todas as quatro categorias analisadas. A representação do país na construção, propriedade, registro e reciclagem de navios em proporção global é próxima de zero, sendo pouco visível na escala do gráfico. Essa *performance* indica uma inserção incipiente na indústria naval global, o que é prejudicial para um país com a sua relevância nas exportações, especialmente de *commodities*.

A análise dos dados, portanto, expõe uma dinâmica de dependência estrutural. Enquanto a China se consolida como uma potência que controla os meios de transporte marítimo, o Brasil, apesar de sua força como exportador, posiciona-se fundamentalmente como um mero usuário de serviços de frete internacional. Este cenário de vulnerabilidade logística do Brasil é fundamental para compreender a necessidade de direcionar os fluxos IEDs da China na infraestrutura portuária brasileira e fortalecer a relação sino-brasileira.

3 OS ENTRAVES AO INVESTIMENTO CHINÊS NO SETOR PORTUÁRIO

É no contexto de vácuo de investimento que o Investimento Estrangeiro Direto (IED) chinês emerge como um fator transformador. A decisão estratégica da China de reforçar seus investimentos na infraestrutura portuária e de transportes no Brasil é motivada por uma dupla necessidade: garantir o fluxo contínuo de matérias-primas para sua demanda interna e industrial e, ao mesmo tempo, dar vazão à sua política de internacionalização de empresas — a tática *Going Global*³ — e à necessidade de aplicar seu enorme acúmulo de reservas internacionais (HOLLAND & BARBI, 2010; BUAINAIN & JUNIOR, 2011).

Essa dinâmica, contudo, não pode ser compreendida apenas por uma lógica de mercado de curto prazo. Isso se deve porque os fluxos de IED chinês correspondem a uma lógica de Estado, um projeto de longo prazo que visa atender a objetivos estratégicos de desenvolvimento e segurança nacional. Nesta perspectiva, o investimento em setores como o portuário não busca apenas o lucro, mas garantir o acesso

³ A estratégia *Going Global*, foi formalmente anunciada pelo governo chinês no início dos anos 2000. Seu objetivo era incentivarativamente as empresas chinesas, especialmente as estatais, a investir no exterior para adquirir recursos naturais, tecnologia, marcas e acesso a novos mercados, transformando-as em competidoras globais.

privilegiado a recursos, assegurar o escoamento de *commodities* e, simultaneamente, amarrar as economias parceiras à sua própria dinâmica de crescimento (RODRIGUES & HENDLER, 2018). A atuação é dominada por grandes empresas estatais (*State-Owned Enterprises - SOEs*), que, apoiadas por bancos de fomento, compõem a vanguarda dessa política de expansão. Curiosamente, a postura da China como investidora global contrasta com a sua própria política de abertura no passado. Ao analisar o modelo chinês da época, observa-se que Pequim, ao abrir seus portos ao capital estrangeiro, adotou um modelo de controle estrito, permitindo a participação externa apenas por meio de *joint ventures* com empresas locais, nas quais o capital chinês deveria deter pelo menos 50% do projeto. Essa abordagem protecionista revela uma notável evolução estratégica, de nação receptora de IED sob rígidas condições para potência investidora de capital (LACERDA, 2005).

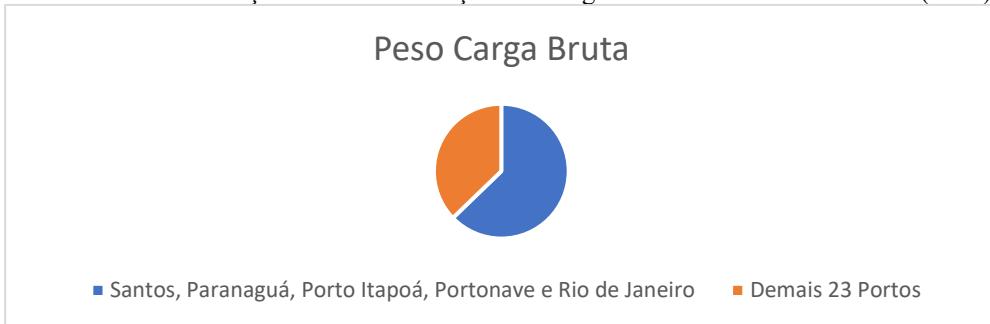
A evolução dos investimentos chineses no Brasil revela um claro amadurecimento dessa estratégia. O foco, que inicialmente se concentrava na aquisição de *commodities* (2007-2009), transitou para o setor industrial (pós-2010), depois para serviços (pós-2013) e, mais recentemente, consolidou-se na área de infraestrutura e energia elétrica (pós-2014). Essa trajetória demonstra que o investimento portuário é o ápice de um processo desenvolvimentista, visando controlar não apenas o recurso, mas a logística de seu transporte (MOROSINI & GABRIEL, 2022).

Apesar da convergência de interesses, a concretização desses projetos é complexa. O fluxo de capital chinês, por exemplo, não é imune às condições da própria economia chinesa. Uma possível contenção deliberada de gastos públicos por parte de Pequim para salvaguardar a estabilidade de seu mercado financeiro pode levar à desaceleração de investimentos no exterior, mesmo em projetos estratégicos como os da Nova Rota da Seda (BRI). Isso revela que o ritmo dos aportes no Brasil também é vulnerável a decisões de política econômica interna da China, adicionando uma camada de incerteza para o país receptor (SPELLMANN & LEITE, 2018).

Para o Brasil, o desafio consiste em explorar o capital e a capacidade de execução chinesa de modo estratégico (BUAINAIN & JUNIOR, 2011). Isso implica negociar não apenas a modernização de equipamentos para reduzir custos logísticos, mas também reivindicar transferência de tecnologia, garantir padrões de transparência e, fundamentalmente, incorporar esses investimentos em um plano mais amplo de desenvolvimento e integração logística nacional. Iniciativas como a parceria no Superporto de Açu (RJ) exemplificam tanto o potencial quanto as dificuldades dessa relação, visando facilitar exportações, mas também enfrentando os desafios de execução e alinhamento estratégico (ABDENUR, 2013).

Ademais, a análise dos dados de Peso Carga Bruta por Instalação Portuária com auxiliam a mensuração de quanto o setor portuário apresenta de grau de concentração.

Gráfico 2 – Concentração das Movimentações de Carga Bruta nos Portos Brasileiros (2024)



Fonte: Adaptado pelo próprio autor (2025), com base nos dados da ANTAQ.

O Gráfico 2 apresenta de maneira contundente um dos principais problemas estruturais da logística nacional. Baseado em dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ): uma alta concentração da movimentação de cargas em um número restrito de complexos portuários.

O segmento azul representa a parcela movimentada por apenas cinco grandes complexos portuários, sendo eles: Santos, Paranaguá, Porto Itapoá, Portonave e Rio de Janeiro, que corresponde a quase dois terços do total (aproximadamente 63% da carga). Previamente, o segmento laranja corresponde à soma da movimentação dos demais 23 principais portos do país, que equivale a 37% da carga. Fica evidente, portanto, que a concentração em apenas cinco portos, localizados nas regiões Sul e Sudeste, sustenta a maior parte do comércio internacional brasileiro.

É importante destacar que a alta concentração portuária acarreta diversas consequências negativas e ressalta vulnerabilidades do país. Isso porque o escoamento da produção agrícola e industrial de regiões distantes, como o Centro-Oeste e o Norte, torna-se mais caro e ineficiente devido à necessidade de transporte terrestre por longas distâncias até esses complexos, que reduz a competitividade dos produtos brasileiros no mercado externo. Além disso, qualquer interrupção nas operações de um desses cinco portos tem o potencial de impactar drasticamente a economia nacional, afetando tanto as exportações quanto as importações de insumos essenciais. Por isso, a concentração de infraestrutura e investimentos nos portos do Sul e Sudeste persiste, e a desigualdade no desenvolvimento regional aumenta, dificultando, assim, a atração de novas indústrias e a criação de novas rotas comerciais em outras regiões do país.

Em suma, a relação sino-brasileira no setor portuário é o encontro de uma necessidade estrutural brasileira com uma oportunidade estratégica chinesa. Para que essa interação maximize os benefícios e mitigue os riscos associados, políticas assertivas e uma visão de longo prazo por parte do Brasil serão cruciais.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É evidente que a dinâmica do investimento estrangeiro chinês na infraestrutura portuária brasileira revela uma convergência entre a necessidade estrutural do Brasil por modernização – que representa as

carências históricas que limitam o potencial econômico do país – e a estratégia de longo prazo da China para garantir seu fluxo de *commodities* e expandir sua influência global. Os gargalos da produção, especialmente do agronegócio e da mineração, geram custos elevados, reduzem a competitividade no mercado global e criam vulnerabilidades em toda a cadeia de suprimentos. E, por isso, ainda que apresente uma capacidade produtiva robusta, é constantemente freada por uma infraestrutura logística deficiente. Conforme demonstrado nesse estudo, a trajetória do capital chinês no país se modificou ao longo dos anos com um foco inicial em *commodities* para um engajamento estratégico em setores de maior valor agregado, como tecnologia e infraestrutura logística, sendo os portos um componente essencial para viabilizar e controlar toda a cadeia de valor.

Nesse contexto, os entraves do setor portuário brasileiro, marcados pela alta concentração de cargas nos portos do Sul e Sudeste e pela infraestrutura incapaz de atender à crescente demanda do comércio exterior, criaram o vácuo de investimento que o capital chinês, impulsionado pela política de *Going Global*, conseguiu estrategicamente preencher, o que os investimentos público e privado nacional não conseguiram suprir ao longo de décadas. A atuação de suas empresas estatais (*State-Owned Enterprises*) não apenas injetou recursos, mas também implementou uma lógica de Estado, visando assegurar o acesso a recursos e agregar a economia brasileira à sua própria dinâmica de crescimento. Logo, a modernização de terminais, os projetos de dragagem para receber navios de maior porte e a melhoria dos acessos terrestres são respostas diretas a essa necessidade estrutural e, portanto, é fundamental para superar problemas históricos e destravar o potencial exportador do país.

Neste contexto, o relançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC) pelo governo atual (no retorno do Presidente Lula em 2023) representa uma variável fundamental. Com investimentos previstos de mais de \$50 bilhões de reais no setor portuário, o programa visa romper os entraves discutidos, com projetos de dragagem, construção de novos terminais, melhoria dos acessos terrestres e modernização da gestão. As obras representativas como o túnel Santos-Guarujá e a expansão de terminais como o Tecon Santos 10 são exemplos de iniciativas que buscam ampliar a capacidade e a eficiência dos complexos portuários nacionais. Desta forma, embora o ponto central desse estudo recaia sobre a infraestrutura portuária, é crucial apontar para o comércio exterior, pois esse obstáculo se estende a outros setores vitais. A infraestrutura de mobilidade urbana, por exemplo, representa um desafio que precisa ser atacado para garantir o desenvolvimento das cidades brasileiras e, por isso, a experiência e o capital chinês podem ser um caminho alternativo para o Brasil.

Ao lado da movimentação do Novo PAC⁴, percebe-se uma redefinição do papel do investimento

⁴ De acordo com a Casa Civil do Executivo brasileiro, “o Novo PAC Seleções chega a sua segunda edição com o objetivo de realizar obras e empreendimentos para a população brasileira em áreas essenciais à saúde, educação, infraestrutura urbana, qualidade de vida e lazer com participação direta de municípios e estados nos investimentos no Novo PAC”. In <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/novopac/selecoes2025>.

estrangeiro, inclusive o chinês. O governo brasileiro tem sinalizado o estímulo à formação de consórcios entre empresas nacionais e internacionais para participar dos leilões e projetos. Essa abordagem cria uma oportunidade para que o capital chinês se alinhe às prioridades nacionais de desenvolvimento, indo além da simples aquisição de ativos. Para o Brasil, é um desafio alinhar esse interesse para projetos que promovam a redução da concentração logística, a transferência de tecnologia e a integração regional, mitigando os riscos de uma dependência excessiva. Visto isso, o Novo PAC aparece, portanto, como um plano que dependerá da capacidade do Brasil de canalizar não apenas o investimento chinês, mas todo o capital estrangeiro, para um projeto de desenvolvimento nacional coeso, que alinhe os interesses de parceiros internacionais às prioridades estratégicas brasileiras.

Portanto, a relação sino-brasileira no setor portuário entra em uma nova fase. Isso porque o investimento chinês era a principal resposta aos gargalos e, atualmente, se insere em um plano de desenvolvimento mais amplo e estruturado pelo governo brasileiro. Em suma, o sucesso dessa interação dependerá da capacidade do Brasil de executar as propostas do Novo PAC com eficiência, permitindo que a China atue como um parceiro estratégico para o desenvolvimento do país.

REFERÊNCIAS

- ABDENUR, A. E. A China na América Latina: investimento em infraestrutura portuária. *PONTES*, v. 9, n. 2, mar. 2013.
- ABDENUR, A. E., & MUGGAH, R. A nova rota da seda e o Brasil. *Le Monde Diplomatique*, 12, 2017.
- BRASIL. Casa Civil da Presidência da República. Portos. In: Novo PAC: Transporte Eficiente e Sustentável. Brasília, DF: Casa Civil, abr. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/novopac/transporte-eficiente-e-sustentavel/portos>. Acesso em: 19 ago. 2025.
- BRASIL. Ministério de Portos e Aeroportos. Com investimento recorde, infraestrutura brasileira evolui em dois anos e garante benefícios à população, afirma Silvio Costa Filho. Brasília, DF: Ministério de Portos e Aeroportos, abr. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/noticias/2025/04/Com-investimento-recorde-infraestrutura-brasileira-evolui-em-dois-anos-e-garante-beneficios-a-populacao-afirma-Silvio-Costa-Filho>. Acesso em: 19 ago. 2025.
- BUAINAIN, A. M., & JUNIOR, P. A. V. Brasil-China: um negócio da China ou para a China? *Desenvolvimento em Debate*, 2(2), 9-37, 2011.
- BUENO, A., & CURRICULAR, B. R. Relações Brasil-China: Novas Perspectivas. *Anais X Simpósio Electrônico Internacional Sobre Política China*, 2019.
- CABRAL, S. Encontro entre Brasil e China: cooperação para o século XXI. *Revista Brasileira de Política Internacional*, 43, 24-42, 2000.
- De CONTI, B. M., & MOZIAS, P. (2020). A “Iniciativa do Cinturão e Rota”: Desafios e Oportunidades para a China e para o mundo. *Revista Brasileira de Estratégia e Relações Interacionais Brazilian Journal of Strategy & International Relations*, 212.
- HIRATUKA, C., & SARTI, F. Relações econômicas entre Brasil e China: análise dos fluxos de comércio e investimento direto estrangeiro. *Revista Tempo do Mundo*, 2(1), 83-98, 2016.
- HOLLAND, M.; BARBI, F. China na América Latina: uma análise da perspectiva dos investimentos diretos estrangeiros. *Textos para Discussão EESP*, n. 247, mar. 2010.
- JÚNIOR, H. R., & RIBEIRO, P. F. As relações bilaterais Brasil-China: uma relação em processo de afirmação. *Carta Internacional*, 8(1), 165-187, 2013.
- LACERDA, S. M. Investimentos nos portos brasileiros: oportunidade da concessão da infra-estrutura portuária. *Biblioteca Digital BNDES*, 2005.
- MOROSINI, F. C.; GABRIEL, V. D. R. Investimentos chineses no Brasil: breves caracterizações panorâmicas. In: MOROSINI, F. C.; BADIN, M. R. S. (Orgs.). *Direito das Relações Econômicas Brasil-China: Evidências Empíricas*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2022.
- RODRIGUES, B. S.; HENDLER, B. Investimento externo chinês na América Latina e no Sudeste Asiático: uma análise de escopo, valores e setores-alvo. *Estudos Internacionais*, v. 6, n. 3, 2018.
- SPELLMANN, S.; LEITE, A. C. C. Tendências de investimento externo direto chinês na Nova Rota da Seda: antecipações à instabilidade do mercado financeiro? In: *III Congresso Brasileiro de Geografia*

Política, Geopolítica e Gestão Do Território, 2018, Niterói. Anais... Niterói: UFF, 2018.

SITES

<https://www.gov.br/casacivil/pt-br/novopac/selecoes2025>. Acessado em 23-10-2025.