

Corredor Econômico China-Paquistão: implicações na economia do Paquistão e preocupações de segurança

China Pakistan Economic Corridor: implications on pakistan's economy and security concerns

Resumo: O CPEC (China-Pakistan Economic Corridor em inglês) tem uma importância única nas futuras atividades econômicas do Paquistão. O objetivo é atualizar a infraestrutura necessária do Paquistão e fortalecer sua economia pela construção de modernas redes de transporte, vários projetos de energia e zonas econômicas especiais. No geral, é um grande projeto de conectividade regional. O projeto é a base do futuro progresso econômico do Paquistão, que certamente trará muitas mudanças positivas no desenvolvimento do país. Sob os auspícios do CPEC, uma série de estradas, energia, zonas econômicas especiais e novos trilhos ferroviários serão construídos junto com o desenvolvimento do porto marítimo de Gawadar, que tem uma importância vital e estratégica para o Paquistão e a China. No entanto, dado o fato de que os EUA têm se oposto abertamente ao CPEC sob sua política de conter a China, vários atores regionais, especialmente a Índia, visaram desde o início interromper o projeto. Existem algumas preocupações de segurança no projeto, algumas das quais são nativas e a maioria é patrocinada externamente.

Palavras-chave: Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC). Zonas Econômicas Especiais. Desenvolvimento do Porto de Gwadar.

Abstract: CPEC (China Pakistan Economic Corridor) holds a unique importance in Pakistan's economic future pursuits. It aims at upgrading Pakistan's required infrastructure and strengthen its economy by the construction of modern transportation networks, various energy projects, and special economic zones. Overall, it's a huge project of regional connectivity. The project is the bedrock of Pakistan's future economic progress which is sure to bring lot of positive changes in the country's development. Under the auspices of CPEC, a number of roads, energy, special economic zones and new railway tracks will be constructed along with development of Gawadar seaport which holds a vital and strategic importance for both Pakistan and China. However, given the fact that USA has been openly opposing the CPEC under it's contain China policy, a number of regional players specially India has aimed from the beginning to disrupt the project. There are some security concerns to the project some of which are indigenous and most are externally sponsored.

Keywords: China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). Special Economic Zones. Development of Gwadar Port.

Ammar Karim 

Pakistan Army.

Punjab, Pakistan.

ammarkarimgilgiti@gmail.com

Recebido: 09 abr. 2021

Aprovado: 28 out. 2021

COLEÇÃO MEIRA MATTOS

ISSN on-line 2316-4891 / ISSN print 2316-4833

<http://ebrevistas.eb.mil.br/index.php/RMM/index>



1 Introdução

a. O Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC) está sendo considerado como o divisor de águas não apenas no Paquistão, mas entre a maioria dos países da região. Dada a situação, o CPEC é considerado um golpe de perfeição (GUL; ISHAQUE; ASGHAR, 2021) em grandes projetos exigidos pelo Paquistão e devidamente abraçados pela China. O corredor gira em torno de uma interface rodoviária e ferroviária de 2.000 quilômetros entre o oeste da China e o Paquistão. Associa Kashgar ao porto de Gwadar, no mar da Arábia. O CPEC está sob o guarda-chuva de um esforço maior do OBOR (One Belt, One Road em inglês) chinês “Um Cinturão, Uma Rota” que incorpora uma população de vários bilhões e um rendimento monetário de US\$ 21 trilhões (KHALID; JALAL; ULLAH, 2019) na Eurásia. Evidentemente, a relação Sino-Paquistão se desenvolverá essencialmente com o CPEC (de acordo com uma perspectiva de segurança financeira) e poderá modificar as questões geoeconômicas, geopolíticas e legislativas do Sul da Ásia.

b. Previsto em meados de 2013 e iniciado em abril de 2015, o Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC), denota outro período de vínculos financeiros em relação mútua que geralmente se caracteriza pela participação securitária. A economia do Paquistão precisa claramente de uma mudança e várias autoridades dizem que o CPEC ajudará dessa maneira.

c. O CPEC, que envolve créditos, especulações e prêmios que podem chegar a cerca de US\$ 60 bilhões, percorre um percurso de 2.700 km. Começa no porto do mar da Arábia do Paquistão de Gwadar, na área do Baluchistão, move-se ao longo da rodovia Karakoram através da passagem Khunjerab em Gilgit-Baltistan, antes da interseção com o Kashgar no distrito de Xinjiang da China. Dentro do domínio do Paquistão, os projetos monetários e de melhoria se concentram na fundação de transporte, na virada moderna de eventos, energia e no porto de Gwadar, no Baluchistão. O CPEC foi inicialmente avaliado em 50 bilhões de dólares, que foi expandido adicionalmente para 62 bilhões de dólares (HUSSAIN, 2021) e avaliado para ultrapassar 100 bilhões de dólares até 2030. Nesta circunstância específica, o OBOR é a impressão de incorporação política provincial, refinamento financeiro de eventos, permuta, aumento do grau de aplicação de recursos nas áreas de transporte e energia. Ao associar a China à Ásia, Europa, África e Oriente Médio, o OBOR planeja reformular o comércio. O CPEC provavelmente abre caminhos para o comércio e a atualização econômica para o Paquistão e a China, bem como para o Irã, o Afeganistão e as repúblicas da Ásia Central.

2 Contexto Histórico

a. O CPEC é um braço do esforço OBOR (Um Cinturão, Uma Rota) cujas raízes podem ser seguidas de volta à antiga rota da seda. A Rota da Seda, uma antiga via marítima, conectando a China ao Ocidente, que transportava mercadorias e pensamentos entre os dois

incríveis desenvolvimentos de Roma e da China. A China obteve o Cristianismo Nestoriano e o Budismo (da Índia) através da Rota da Seda.

b. Em 138 a.C. (HOPKIRK, 2001), um explorador audacioso, Chang Chien, foi enviado para o Ocidente pelo imperador Han Wu-Ti, que enfrentou a insistência colossal dos adversários convencionais da China (Hsing-Nu, hunos de origem turca) de 476-201 a.C. A extraordinária massa da China em 221 a.C. estava subjacente a um cenário semelhante. A motivação por trás do esforço foi procurar novos parceiros no Ocidente contra o poder Chinês. Uma soma de 100 pessoas foi enviada para o empreendimento através da paisagem seca / complicada do deserto de Taklamakan, no sudoeste da China. Apenas 2 x pessoas voltaram depois de 13 anos tendo efetivamente conectado com a Ásia que trouxe a Rota de Seda.

c. A Rota da Seda permaneceu em uso até 1453 d.C. (SILK..., 2021), quando o Império Otomano boicotou (HISTORY, 2017) todos os tipos de comércio com a China. Apesar de ser interrompida por um longo período de tempo, faz muito tempo desde que a Rota da Seda foi utilizada para o comércio global, os cursos não utilizados afetaram seriamente o comércio, a cultura e a história que reverberam até hoje.

Mapa 1 – Os principais caminhos da Rota da Seda



The Main Routes of the Old Silk Road

Fonte: Hopkirk (2001).

3 O CPEC e a Economia do Paquistão

Deve-se lembrar que a organização do CPEC segue quatro fases (HUSAIN, 2018) que são:

- a. Colheita Antecipada (2015-2019). A maioria dos empreendimentos é voltada para a energia e está quase finalizada adicionando cerca de 7.000 MW de potência ao setor público de energia, facilitando as deficiências energéticas e o corte de carga.
- b. Projetos de curto prazo (até 2022). Principalmente estradas, desenvolvimento da cidade de Gwadar, organização de Fibras Ópticas e os projetos de mineração de carvão Hydel+.
- c. Projetos de médio prazo (até 2025) incluem modernização ferroviária e zonas industriais.
- d. Projetos de longo prazo (até 2030) incluem a conclusão de Zonas Industriais, Agricultura, Turismo e assim por diante.

4 Setor de Energia

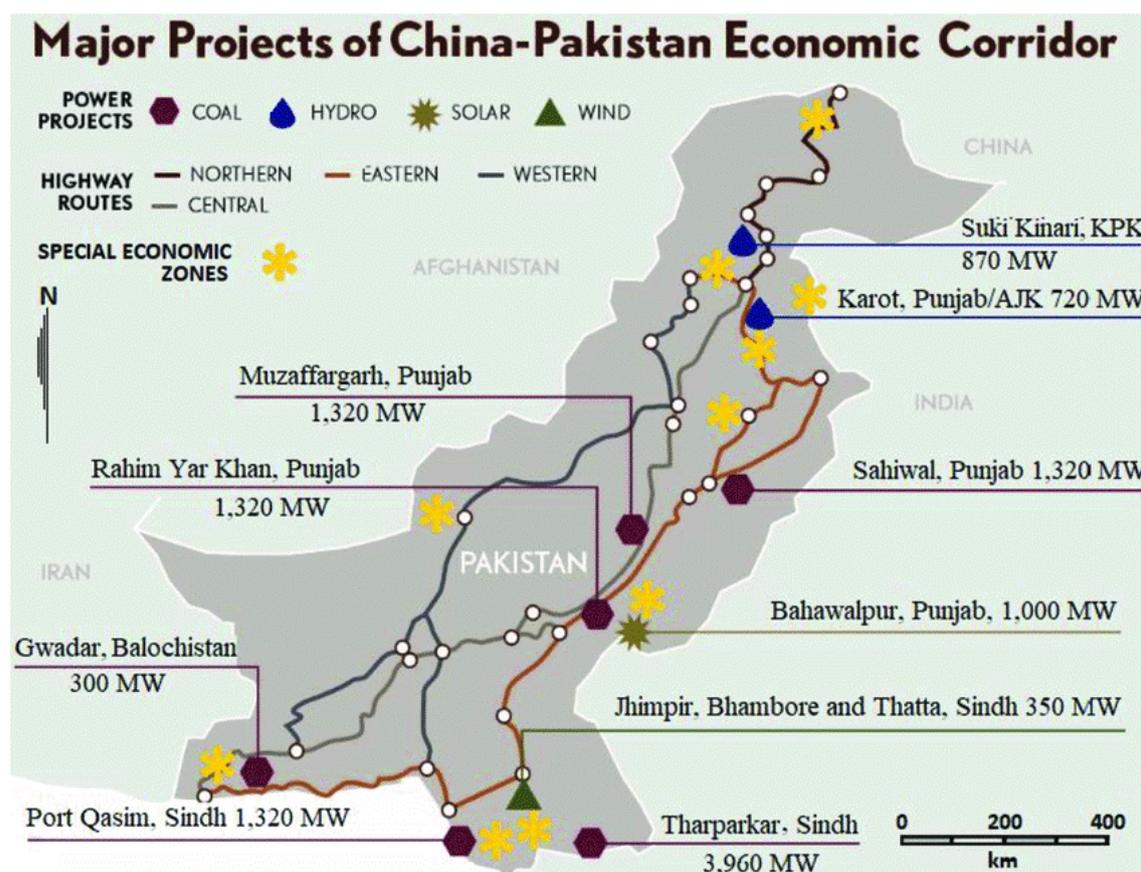
a. O Paquistão estava passando por escassez de energia em um passado recente. Mais de 140 milhões de paquistaneses foram expostos a queda de carga e escassez de energia passando por mais de 12 horas de queda de carga todos os dias. O déficit normal na área de energia era de cerca de 4.000 MWs. O déficit tinha potencial para subir para 7.000 MW ou 32% da rede elétrica completa (JAVID, 2018). A escassez de energia custou quase 14 bilhões de rúpias paquistanesas (7% do PIB) para o Paquistão no ano passado. Sob essas condições, a indústria do Paquistão encolheu seriamente. Os empreendimentos foram obrigados a utilizar geradores a diesel para atender às suas necessidades. Mais de 500.000 famílias foram afetadas pelo desemprego.

b. Sob o CPEC, 13.000 Mega Watts de eletricidade gerada adicionalmente deveriam ser adicionados à rede elétrica, dos quais projetos no valor de 10.000 Mega Watts já estão concluídos (até 2018). É provável que os projetos restantes sejam concluídos até 2022. Os empreendimentos sob CPEC são fornecidos conforme Anexo A deste documento.

c. A energia é definida como a linha de vida da economia de qualquer país. É o instrumento mais dinâmico de avanço financeiro de um país. Por causa do aumento populacional e da expansão industrial, houve emergências energéticas extremas no Paquistão. A explicação significativa para a escassez de energia do Paquistão é a insegurança política e a dramática ausência de produtividade. Nenhuma resposta para o problema ainda foi encontrada e continua torturando os moradores. A escassez de energia e a queda de carga (quedas de energia intencionais) são normais em cada esfera no Paquistão, mas são particularmente significativas nas áreas urbanas.

d. O CPEC ajudará a libertar a nação das emergências energéticas. A acessibilidade energética restaurará os empreendimentos existentes e provavelmente adicionará 2% ao PIB do Paquistão. A China já está ampliando a grande colaboração monetária com o Paquistão e está realizando uma tentativa genuína de resolver a escassez de energia. A estrutura do CPEC cobrirá quatro regiões significativas e a energia é uma delas. Em energia, o projeto totalizando 10.400 megawatts já foi concluído (até 2018). As empresas chinesas criarão US \$35 a US \$ 37 bilhões no setor de IPP com a estratégia de acessar projetos de energia com financiadores. Esses projetos seriam baseados na idade eólica, solar, de carvão e hidrelétrica, com um resultado estimado de 16.400 MWs e estariam situados em todas as regiões, incluindo Azad Kashmir. A China estabeleceria 10 projetos de 6.600 MW (ABID; ASHFAQ, 2015) no deserto de Thar, que provavelmente transformariam esse distrito remoto na capital energética do Paquistão e abririam liberdade monetária para os habitantes.

Figura 1 – Os principais caminhos da Rota da Seda



5 Infraestrutura (ZIA; WAQAR, 2018)

(1) Estradas. Para o Paquistão, o Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC) é um modelo adequado que associa a China à Ásia Central, Ásia Ocidental e partes do Sul da Ásia. Os projetos de transporte estão previstos para viabilizar os projetos do CPEC por mais de US\$ 45 bilhões, dos quais 30% (US\$ 13,58 bilhões) são creditados para o desenvolvimento da fundação. Atualmente, 6 projetos de estrutura de estradas estão em desenvolvimento em várias áreas do Paquistão. Estes incorporam o KKH Phase II (Thakot-Havelian Section) situado em Gilgit Baltistan e KPK, Peshawar-Karachi Motorway, a área de Multan-Sukkur e Lahore-Multan, no Punjab e Sindh, atualização de D.I Khan (Yarik) – Zhob, N-50 Phase – I entre Peshawar e Baluchistão, E-35 Expressway e por último o M-4 entre Faisalabad e Multan em Punjab. A infraestrutura rodoviária que está sendo desenvolvida sob as rubricas do CPEC ajudará a transformar a economia do Paquistão, não apenas garantindo o transporte de mercadorias, mas também dando um grande impulso à indústria do Turismo do país, que tem um grande potencial. Projetos significativos de estrutura no âmbito do CPEC são especificados a seguir:

(a) KKH Phase II (Thakot -Havelian Section).

Cobrindo o comprimento de cerca de 440 km (despesas de US\$1.366 milhões), o KKH Phase II conecta os distritos de Gilgit Baltistan e KPK com a capital do Paquistão. Com a conclusão deste projeto, o comércio entre o Paquistão e a China ganharia novos patamares, já que a estrada atual de Gilgit para KPK está esgotada. Gilgit Baltistan estão no norte do Paquistão e abrigam algumas das montanhas mais altas do mundo. A área tem um enorme potencial turístico e o projeto pode ajudar a aumentar esse potencial.

(b) Peshawar-Karachi Motorway (Multan-Sukkur and Lahore-Multan Section).

Esta parte da rodovia conecta Punjab a Sindh cobrindo 392 km com um plano financeiro avaliado de US\$ 2.980 milhões. Concebe o desenvolvimento de uma rodovia de 6 pistas também para um comprimento de 1.100 km. Esta autoestrada começa a partir da autoestrada de Karachi através de M-9 até Hyderabad (136 km). De Hyderabad, esta rodovia se estende em direção a Sukkur, terminando o comprimento de 345 km.

(c) Atualização de D.I Khan (Yarik-Hakla), Phase I to V.

A atualização da autoestrada D.I Khan centra-se na parte ocidental do desenvolvimento de infraestruturas. Ele se concentra na construção de rodovia entre Peshawar e Baluchistan através de Hakla (perto de Fatah Jang). O custo avaliado para terminar este empreendimento é de cerca de US\$ 120 milhões, cobrindo um comprimento de 290 km.

(d) Faisalabad-Multan Motorway (M4), Package II e III.

A rodovia desenvolvida sob este empreendimento é financiada pelo ADB Bank e é dividida em 2 áreas primárias de Gojra a Khanewal. O segmento principal cobre

uma distância de 61 km, enquanto o outro segmento cobre uma distância de 65 km. O projeto está em desenvolvimento e foi concluído até 2018.

(e) E-35 Expressway.

Este projeto é importante, pois começa em Burhan na M-1 (Rodovia Peshawar-Islamabad) e termina em Havlian. Esta rodovia de 59,1 km e 6 pistas será concluída em três etapas. A etapa principal começa de Burhan a Jhari Kas (20 km), a segunda etapa de Jhari Kas a Sarai Saleh (19 km) e a terceira etapa de Sarai Saleh a Havelian (18 km).

O esboço detalhado dos projetos de infraestrutura é fornecido de acordo com o Anexo B deste documento (CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR, c2020).

(2) Ferrovias (ML-1 PROJECT..., 2021)

(a) O governo chinês está contribuindo com US\$ 6,8 bilhões em tarefas ML-1, que incluem a gradação e a dualização da linha ferroviária. Esta linha de 1.872 quilômetros de Peshawar a Karachi está destinada a fazer 24.000 paradas e garantirá uma velocidade de trem de até 160 quilômetros por hora. A linha ferroviária seria atualizada de Karachi para Peshawar e de Taxila para Havelian. Este projeto "uber" é uma ilustração evidente da afinidade Paq-China.

(b) De acordo com dados oficiais, o limite da linha ferroviária também será expandido de 34 trens por dia para 170 trens por dia e a velocidade dos trens de carga será expandida até 120 km/h. A Pakistan Railways é uma instituição estatal, mas não tem sido um elemento gerador de benefícios. Vendo sua importância, a autoridade pública apoiou as tarefas por meio do Comitê Executivo do Conselho Econômico Nacional (ECNEC em inglês), que é avaliado em US \$ 6,8 bilhões. As tarefas iniciais envolvem o desenvolvimento de trilhos de 527 km de comprimento associando Peshawar, Rawalpindi e Lahore (a ser concluído até 2024), os segundo e o terceiro projetos geralmente visam reformar a linha ferroviária de 251 km entre Lahore e Hyderabad e a linha ferroviária de 740 km entre Rawalpindi-Peshawar e Hyderabad-Multan separadamente.

(c) O Paquistão ligará a China à Ásia Ocidental e à África por meio de seu porto de Gwadar. Todos os produtos entregues de e para a China serão enviados com a própria mercadoria do Paquistão. A consumação Ideal do ML-I é no melhor interesse financeiro do Paquistão, tanto quanto é para a China. É normal que a ferrovia dê ligação direta aos produtos chineses e do leste asiático aos portos marítimos paquistaneses em Karachi e Gwadar até 2030. Os detalhes são fornecidos de acordo com o Anexo B (CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR, c2020).

6 Zonas Econômicas Especiais

a. SEZs (Zonas Econômicas Especiais) propostas

(1) A China e o Paquistão marcaram o Memorando de Entendimentos (MoU - Memorandum of Understanding em inglês) em 2013, que serviu de base para o Corredor Econômico China-Paquistão. A visita ao Paquistão em 2015 do presidente chinês Xi Jinping formalizou o CPEC para a distribuição de 46 bilhões de dólares. Até o final de 2017, o agregado de créditos e especulações sob o CPEC já ultrapassava 60 bilhões de dólares. Ao todo, as atividades iniciais do CPEC foram efetivamente operacionalizadas e dezenas de projetos em portos, energia, ferrovias, ruas e assim por diante já estão em andamento.

(2) Para unir o CPEC e melhorar o comércio recíproco, os governos Chinês e Paquistanês terminaram, no 6th Joint Cooperation Committee (JCC), realizado em dezembro de 2016, a criação de Zonas Econômicas Especiais. O número de tais SEZs mudou de mais de cem para quarenta e seis. No entanto, o Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Reforma e o Conselho de Investimento (que trabalha sob o Secretariado do Primeiro-Ministro) propuseram o desenvolvimento de nove zonas modernas em vários setores do Paquistão. O seu enquadramento consta do Anexo C.

(3) As Zonas Econômicas Especiais são vistas como os pilares fundamentais do Corredor Econômico China–Paquistão. Para acelerar o desenvolvimento das SEZs propostas, quatro zonas sob o CPEC foram listadas: ICT Model Industrial Zone (Islamabad), Allama Iqbal Industrial City (Punjab), Rashakai Economic Zone (KP) e Dhabeji (Sindh). O primeiro-ministro do Paquistão, Imran Khan, consentiu em acordos diferentes com seus parceiros chineses. Criticamente, um dos arranjos foi identificado com o desenvolvimento da Zona Econômica de Rashakai como uma necessidade mais alta. O trabalho em SEZs adicionais também está em andamento de acordo com o segundo período de CPEC. As SEZs propostas oferecem várias liberdades ao governo chinês e paquistanês, empresas e indivíduos.

b. Oportunidades Oferecidas

(1) O Paquistão exige o estabelecimento de uma estrutura sólida para sua recuperação financeira e restabelecimento; as Zonas Econômicas Especiais dariam um amplo escopo de liberdade para apoiar a industrialização melhorada. O Paquistão provavelmente estará bem situado no mercado provincial e mundial por causa dessas zonas econômicas especiais. Embora se dependa do CPEC para atualizar várias partes no Paquistão e na parte ocidental da China, o desenvolvimento e a racionalização das SEZs propostas provavelmente ajudarão o desenvolvimento industrial no Paquistão e na China.

(2) As Zonas Econômicas Especiais propostas devem funcionar como um impulso financeiro sólido para os especialistas paquistaneses conhecerem as mudanças e melhorar o clima de negócios doméstico, administrar o comportamento, o limite útil, enviar a base e melhorar o apelo comercial para outras especulações desconhecidas. Além disso, a industrialização com outro aspecto provavelmente gerará ocupações para a enorme população subempregada do país. O movimento moderno planejado sob as SEZs em geral e o CPEC especificamente criaria trabalho para a força de trabalho em desenvolvimento.

(3) Em segundo lugar, as SEZs oferecem a chance de atrair a diáspora Paquistanesa com suas habilidades e informações ao lado de sua capital reunida para possibilidades mais benéficas no país. As SEZs podem capacitar as empresas a se aglomerarem e obterem vantagens das economias externas e, dessa forma, darão liberdade para colocar as empresas locais em um caminho mais alto da expectativa de absorver informações.

(4) Em terceiro lugar, as aberturas comerciais provavelmente forçarão ambos os estados a melhorar e reforçar o sistema comercial recíproco. Além disso, dentro da SEZs, as organizações paquistanesas que disputam ou complementam as organizações chinesas aprenderiam métodos de negócios e comércio. Da mesma forma, as empresas internacionais que estão predominantemente definindo sua criação e troca progressivamente em busca das áreas menos exorbitantes – Zonas Econômicas Especiais podem dar um palco para receber as recompensas de tais liberdades que são, em um sentido real, desconsideradas pelos especialistas paquistaneses.

(5) Em quarto lugar, as SEZs oferecem a chance de reforçar a inovação e a colaboração entre organizações chinesas e paquistanesas.

(6) Além disso, as SEZs dão liberdade para supervisionar o agrupamento de trabalho, reduzindo assim as despesas de pesquisa e diminuindo o desemprego de trabalhadores talentosos. Além disso, ao trabalhar dentro de uma SEZ, pode haver uma chance sólida de sustentar pensamentos criativos que podem ser dispersos por organizações e empresas.

(7) Em conclusão, as SEZs propostas, que seriam operacionalizadas no segundo período do corredor econômico China–Paquistão (2020-2025), transmitem a possibilidade de estabelecer ligações com o gigantesco mercado chinês; e as SEZs Chinesas.

7 Desenvolvimento do porto de Gwadar (NAZ; ALI, 2018)

O porto de Gwadar foi chamado de "Cidade de Entrada" para o CPEC e como "porta para a Ásia." O porto de Gwadar está situado nas proximidades do Estreito de Ormuz (20% do suprimento mundial de petróleo). Seu desenvolvimento foi concluído em 2016 e, a partir de outubro de 2016, os fretes de câmbio de Kashgar começaram a entrar no Paquistão, chegando com segurança ao porto de Gwadar. Com relação a OBOR, Gwadar assumirá uma importância maior na melhoria dos países da Ásia Central sem litoral. É pesquisado que, após a conclusão do porto de Gwadar, o Paquistão será o eixo central de toda a região. Trinta organizações efetivamente colocaram recursos em zona de livre comércio com uma estimativa de 474 milhões de dólares. Um fundo total de 792,62 milhões de dólares foi atribuído ao avanço de Gwadar com os seguintes compromissos:

- a. Desenvolvimento da Universidade de Gwadar.
- b. Quarenta organizações diferentes estariam na Zona Franca de Comércio de Gwadar focando principalmente em negócios de aço inoxidável e petroquímicos.
- c. Empreendimentos especiais serão iniciados para o avanço da pesca e da fundação da indústria de fabricação de barcos.
- d. Para a melhoria da formação, das capacidades e melhoria do bem-estar, serão criadas organizações profissionais e especializadas, clínicas, o abastecimento primário e novo de água e a sua divulgação.
- e. A construção de terminais adicionais, a autoestrada East-Bay (para fazer a interface de Gwadar com a estrada à beira-mar de Makran) e o Aeroporto Internacional de Gwadar são os projetos significativos.

8 Oportunidades de Emprego

O CPEC dará o impulso necessário à economia do Paquistão. De acordo com os relatórios, um incremento gradual de 3,6 unidades na especulação estimula o desenvolvimento do PIB em uma unidade. O CPEC solicitará uma expansão na taxa de desenvolvimento do PIB em 1,5%.

9 Ameaças Regionais de Segurança ao Paquistão

a. O CPEC é um empreendimento multibilionário focado na rede de infraestrutura, desenvolvendo ainda mais a economia do Paquistão e transformando Gwadar em um centro econômico regional. Diferentes nações demonstraram interesse em receber suas recompensas.

Mas, o projeto enfrenta desafios de segurança gigantescos. O ambiente em mudança do Sul da Ásia é especialmente perturbador para a segurança do CPEC. A região está vendo o alvorecer do Estado Islâmico no Afeganistão, a Revolta de Baloch e a agressão da Índia ao Paquistão em geral e ao CPEC em particular.

b. É importante compreender que a situação de estabilidade do Afeganistão teria um impacto excessivo no Paquistão. O Baluchistão é uma parte crucial do CPEC e também tem sua fronteira com o Afeganistão. Doravante, qualquer insurreição no Afeganistão pode (sem muito esforço) esmagar o Baluchistão e colocar todo o projeto em risco. Permita-nos olhar para as circunstâncias básicas de segurança do Sul da Ásia e seus efeitos prováveis sobre o corredor econômico China Paquistão.

c. Dada a sua guerra comercial com a China, os EUA mostraram sua desaprovação ao CPEC desde o seu início. Os EUA têm sido muito francos em suas críticas ao megaprojeto e estão pressionando diplomaticamente o Paquistão para que o abandone. O Paquistão, no entanto, sustentou que não recuaria do projeto devido aos seus enormes benefícios para a economia do país. No passado recente, a relação entre os dois países não foi ideal devido ao mesmo motivo.

d. Situação de segurança no Afeganistão (antes da recente tomada do Talibã)

(1) O clima de segurança do Afeganistão é um dos perigos significativos para o CPEC por causa da proximidade e suscetibilidade do Paquistão a ele. O terrível teste ao CPEC é a precariedade no Afeganistão¹⁸. A conquista do CPEC e do OBOR depende extraordinariamente da harmonia no Paquistão, Afeganistão e China Ocidental. Islamabad e Pequim têm trabalhado com esforços para levar o Talibã à mesa de organização, mantendo conversações entre o Talibã e os EUA para parar o conflito afegão. A situação de segurança no Afeganistão está se tornando cada vez mais lamentável, já que as tropas dos EUA provavelmente se retirarão. Os talibãs afegãos saíram de sua hibernação e atualmente administram o país devastado pela guerra. Além disso, o possível fluxo de refugiados afegãos tem a possibilidade de comprometer o Corredor Econômico China-Paquistão (CPEC). Desde a declaração da CPEC em 2015, Pequim espera estender o CPEC às nações adjacentes do Paquistão, incluindo o Afeganistão. Para se preparar para isso, Pequim tem pressionado o Paquistão a abrir suas fronteiras e aumentar as relações bilaterais com o Afeganistão para expandir o CPEC. ***Por causa dos esforços chineses e paquistaneses, o Paquistão declarou planos para construir mercados de 12 linhas com o Afeganistão, contra apenas mercados de 6 linhas com o Irã.

(2) Outra ameaça ao CPEC surgiu com os separatistas de Baloch tentando desestabilizar a situação de segurança dentro do Paquistão. Eles já realizaram ataques no Baluchistão contra os projetos do CPEC e a força de trabalho chinesa no local. O número crescente de militantes do TTP no Afeganistão com sua relação subjacente com os separatistas de Baloch é diretamente proporcional ao aumento da presença indiana no Afeganistão. A partir de 2013, o líder terrorista descrito pelos EUA, Latif Mahsud (comandante do Talibã do Paquistão) foi apreendido no leste do Afeganistão (PAKISTAN..., 2013). De acordo com a investigação das tropas dos EUA, Latif Mehsud estava retornando de uma reunião com oficiais de inteligência Afegãos para discutir a possibilidade de atacar vários segmentos no Paquistão de acordo com os requisitos da NDS (Agência de segurança do Afeganistão). Latif Mahsud era um confidente próximo do líder do Talibã paquistanês, Hakimullah Mehsud, cujo grupo foi morto aos milhares em seu conflito com o governo paquistanês. Semelhante relação obscura entre o NDS afegão e o TTP foi encontrada durante o ataque terrorista realizado na APS Peshawar, que resultou no shahadat de centenas de crianças.

(3) A conquista do CPEC, e da mesma forma, todo o BRI, atualmente depende de um Afeganistão estável.

e. Ascensão do ISIS

(1) No meio das negociações de paz, mais um grupo ascendeu no Afeganistão, a Província de Khorasan do Estado Islâmico (ISKP). Sua presença não é apenas um perigo para os talibãs e as potências unidas, mas também representa uma ameaça para todos os vizinhos. Paquistão e China saudaram a adesão do Afeganistão ao CPEC, uma vez que sua consideração seria útil não apenas para toda a região, mas particularmente para o Afeganistão. Não obstante, a situação de segurança demolida no Afeganistão é um obstáculo significativo no caminho da adição do Afeganistão ao CPEC. O Paquistão tem sérias preocupações com a conexão entre o ISKP e o Talibã paquistanês.

(2) Em 2015, o representante do ISIS declarou oficialmente o esforço do grupo para usar o Afeganistão como um importante marco do território Islâmico Khorasan que também se funde com o Paquistão e a Ásia Central. Os talibãs correram para denunciar o grupo e conflitos brutais entre os dois têm sido incessantes. Vários combatentes talibãs (ULLAH; AHMAD; KHAN, 2020) e oficiais fugiram para o ISKP por causa das divisões internas (KHAN, 2019). Ambos os rivais lutaram entre si em Kunar, Farah, Nangarhar, Helmand e Kunduz de 2014 até a primavera de 2015 e os dois lados sofreram perdas substanciais. Essas ocorrências tornam evidente que o ISKP é atualmente outra potência no conflito afegão.

f. Projeto Hegemônico da Índia contra o CPEC

(1) Desde o início do CPEC, os indianos permaneceram hostis ao pensamento e lutaram com base no curso do CPEC passando por Gilgit-Baltistan. Kashmir é uma região ocupada pelos índios e uma das partes de Kashmir é Gilgit Baltistan. A Índia o reivindica como seu, que foi ocupado pelo Paquistão. A verdadeira posição da Índia gira em torno da declaração de que o CPEC é uma violação de sua respeitabilidade regional. A Índia está tomando todas as ações habituais e não convencionais para atrapalhar o projeto.

(2) A captura do agente secreto indiano Kulbhushan Yadhav (oficial da Marinha indiana) na província paquistanesa do Baluchistão sob a acusação de terrorismo e espionagem para a agência de inteligência Indiana, RAW. O oficial da marinha indiana admitiu seu envolvimento em atividades subversivas no Paquistão. O agente testemunhou por trabalhar em estreita colaboração para o RAW e seu contato com separatistas e militantes de Baloch para combater a violência sectária na província e no país. Sua admissão de canalizar apoio financeiro a militantes no Baluchistão e Karachi indica os nefastos projetos indianos de desestabilizar o Paquistão a qualquer custo. O suposto terrorista indiano estava viajando com um nome falso de “Mubarak Hussain Patel” com um passaporte oficial indiano devidamente examinado pelas autoridades indianas interessadas. A Índia admite que Kulbushan era um cidadão indiano, no entanto, nega o fato de que ele estava envolvido em quaisquer atividades terroristas e afirma que viajou para o Irã de onde desapareceu. A alegação indiana não tem fundamento, dado o fato de que ele possuía um documento indiano válido com um nome falso.

(3) Além disso, a Índia também está preocupada com a admissão marítima da China no Oceano Índico. Esta carga de realidades demonstra que a Índia está desenvolvendo ódio pelo CPEC. Mesmo depois de tais esforços, várias nações comunicaram seu desejo de se juntar ao empreendimento, incluindo Irã, Arábia Saudita e Repúblicas da Ásia Central. Isso limitou a Índia a utilizar a revolta de Baloch como seu intermediário para enfraquecer a região e, eventualmente, danificar o CPEC.

(4) Nas últimas tentativas indianas de lançar obstáculos, nove cidadãos chineses foram mortos em uma explosão de transporte de van na área de Khyber Pakhtunkhwa, no Paquistão, em 14 de julho, enquanto se dirigiam ao projeto hidrelétrico Dasu, contribuído pela China. De acordo com a investigação do Paquistão, as conexões entre os terroristas e a Research and Analysis Wing (RAW) da Índia e a National Directorate of Security (NDS) do Afeganistão foram estabelecidas no ataque terrorista (TRUTH..., 2021)21.

(5) Em dezembro de 2019, uma agência de investigação de renome, European Union Disinformation Lab, interrompeu uma operação indiana bem organizada, “Indian chronicles”, destinada a atacar o Paquistão com notícias falsas com o objetivo de influenciar as instituições internacionais. A rede estava ativa em Bruxelas e Genebra produzindo conteúdo para minar os interesses do Paquistão.

g. Terrorismo e Extremismo Religioso. A guerra psicológica, a hostilidade e o extremismo também representam dificuldades genuínas para o CPEC. Mais de 63.000 forças de segurança e pessoas comuns foram mortas no Paquistão desde o ataque de 11 de setembro. No momento em que o extremismo religioso estava em pleno andamento, a China ofereceu um pacote ao CPEC de US \$ 46 bilhões, que melhorou extraordinariamente o ambiente no Paquistão. Considerando tudo, a rivalidade indiana sempre existente em relação ao desenvolvimento do Paquistão garantiu a continuidade do extremismo religioso e do terrorismo religioso em alguns distritos do norte, apresentando perigos duradouros para o CPEC.

10 Conclusão

a. A execução / conclusão de projetos do CPEC no período de tempo estipulado depende da mitigação oportuna de perigos complexos de natureza interna e externa. Tanto o Paquistão quanto a China devem oferecer aos jogadores regionais e internacionais que se juntem ao megaprojeto em vez de se oporem a ele. Na frente de segurança, apesar das afirmações do governo e dos militares paquistaneses, há muitas dificuldades pela frente. Dada a vastidão do projeto e as relações dolorosas de Islamabad com a Índia, a fragilidade no Afeganistão e o tenso Irã - a velocidade do projeto pode se deteriorar, dada a série de preocupações de segurança habituais e não convencionais. À medida que o projeto avança, vizinhos desejosos e obstruções externas provavelmente aumentarão - dessa forma, intensificando agregadamente a medição de segurança. Doravante, se medidas multifacetadas não forem executadas rigidamente, os desafios apresentados pelo radicalismo e pela opressão psicológica no Paquistão não poderão ser eliminados. O CPEC é visto como um veículo para incentivar a virada financeira dos eventos. Em poucas palavras, os desafios políticos, sociais e de segurança que enfrentam o CPEC e sua execução não podem ser deixados sem solução:

(1) Os principais perigos são a opressão psicológica, que há muito sabota a segurança e a confiabilidade do Paquistão.

(2) Em segundo lugar, um quadro político estável é importante para a realização do CPEC. O Paquistão sempre lutou pela solidez política. Doravante, o Paquistão precisa garantir a estabilidade em sua frente nacional.

(3) Em terceiro lugar, diferentes práticas sociais podem provocar erros, e isso pode sabotar a execução de projetos do CPEC. Para que as organizações chinesas sejam frutíferas no Paquistão, elas devem compreender a cultura e os padrões paquistaneses.

b. Afastar o CPEC do sectarismo e do extremismo é o teste mais difícil, ainda mais acentuado pela participação China-Paquistão no contexto de crescentes tensões entre Paquistão e Índia. No entanto, o Paquistão permanece inflexível e em qualquer ponto preparado em sua determinação de lutar contra todos os tipos de perigos sectários e extremistas. O Paquistão percebe adequadamente o significado de suas relações com a China e o CPEC é um esforço que vale a pena no que diz respeito às melhorias financeiras.

c. Assim, cooperando mutuamente, as duas nações podem superar esses empecilhos, desde que se dê o devido cuidado e consideração como se espera delas. Ao continuar a colocar em prática sua visão comum de harmonia e sucesso territorial, uma reação calorosa aos atuais desafios de segurança do CPEC pode diminuir extraordinariamente os potenciais perigos de segurança com o passar do tempo. Isso seria uma prova imediata de como a luta contra os perigos mais incomuns à segurança territorial pode alcançar uma mudança específica dentro da estrutura de segurança global.

d. Em conjunto, o desenvolvimento do "Corredor Econômico China-Paquistão" é uma peça imperativa da visão "Um Cinturão, Uma Rota" da China. É de incrível importância para a compreensão do esquema comercial da China, protegendo a segurança financeira pública, avançando na rápida melhoria da China Ocidental, mantendo a confiabilidade de todas as regiões / vizinhos e estabelecendo um canal seguro baseado em terra. O Paquistão confia que o CPEC trará qualidade econômica, melhoria de infraestrutura, abertura de trabalho, acabando com a subestimação da disponibilidade distante e mais territorial, pública e subpública. Ou seja, o CPEC é uma aposta não isenta de desafios!

Referências

ABID, M.; ASHFAQ, A. CPEC: challenges and opportunities for Pakistan. **Pakistan Vision**, Lahore, v. 16, n. 2, p. 143-169, 2015. Disponível em: [http://www.documents.pk/file/Punjab%20University%20\(PU\)%20-%20CPEC-%20Challenges%20and%20Opportunities%20for%20Pakistan.pdf](http://www.documents.pk/file/Punjab%20University%20(PU)%20-%20CPEC-%20Challenges%20and%20Opportunities%20for%20Pakistan.pdf). Acessado em: Nov 27, 2021.

CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR. CPEC Authority. Ministry of Planning, Development and Special Initiatives. CPEC projects. **Trasnport infrastructure projects under CPEC**. Islamabad: CPEC, c2020. Disponível em: <http://cpec.gov.pk/infrastructure>. Acessado em: Nov 27, 2021.

GUL, S.; ISHAQUE, W.; ASGHAR, M. F. Impact of China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) on national development and integration in Pakistan. **Global Political Review**, Cambridge, v. 6, n. 1, p. 50-65, 2021. Disponível em: <https://www.gprjournal.com/jadmin/Auther/31rvIolA2LALJouq9hkR/CXy4xbBZ2e.pdf>. Acessado em: Nov 27, 2021.

HISTORY. Topics. Ancient Middle East. **Silk road**. New York: A&E television Networks, Nov 3, 2017. Disponível em: <https://www.history.com/topics/ancient-middle-east/silk-road>. Acessado em: Nov 27, 2021.

HOPKIRK, P. **Foreign devils on the Silk Road**: the search for the lost cities and treasures of Chinese Central Asia. Oxford: Oxford University Press, 2001.

HUSAIN, I. **CPEC & Pakistan's economy**: a way forward. Islamabad: Centre of Excellence for China-Pakistan Economic Corridor, 2018. (Working paper, 20). Disponível em: https://cpec-centre.pk/wp-content/uploads/2018/05/CPEC-Pakistans-economy-a-way-forward_Website.pdf. Acessado em: Nov 27, 2021.

HUSSAIN, M. CPEC and geo-security behind geo-economics: China's master stroke to counter terrorism and energy security dilemma. **East Asia**, Piscataway, HJ, v. 38, 11, 1-20, Dec 2021.

JAVID, Z. How CPEC can help Pakistan's chronic power shortage. **China Daily**, Beijing, Aug 31, 2018. Disponível em: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201808/31/WS5b88e0d5a310add14f388e63.html>. Acessado em: Nov 27, 2021.

KHALID, I.; JALAL, S. U.; ULLAH, M. U. Beijing Interests in CPEC. **Global Strategic and Security Studies Review**, Islamabad, v. 4, n. 1, p. 11-21, 2019. Disponível em: <https://gssrjournal.com/papers/f3FDIUIK1c.pdf>. Acessado em: Nov 27, 2021.

KHAN, H. U. Regional security threats to CPEC: a strategic overview. **Journal of the Research Society of Pakistan**, Lahore, v. 56, n. 1, p. 181-189, Jan/June 2019. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Hafeez-Khan/publication/335095537_Regional_Security_Threats_to_CPEC_A_Strategic_Overview/links/5d4e3b68a6fdcc370a89d856/Regional-Security-Threats-to-CPEC-A-Strategic-Overview.pdf. Acessado em: Nov 27, 2021.

ML-1 PROJECT a glaring example of Pak-China cooperation under CPEC. **Daily Times**, Lahore, May 20, 2021. Disponível em: <https://dailytimes.com.pk/758409/ml-1-project-a-glaring-example-of-pak-china-cooperation-under-cpec/>. Acessado em: Nov 27, 2021.

NAZ, A.; ALI, F. Gwadar port: as an economic hub for Maritime trade in the world corridor (CPEC). **Journal of Business and Social Review in Emerging Economies**, [Örebro, Sweden], v. 4, n. 1, p. 7-16.x, 2018.

PAKISTAN Taliban commander 'seized in US operation'. **BBC News**, [London], Oct 12, 2013. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-asia-24500286>. Acessado em: Nov 26, 2021.

SILK road. *In*: ENCYCLOPAEDIA Britannica. [Chicago]: Encyclopedia Britannica Inc, 2021. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route>. Acessado em: Nov 27, 2021.

TRUTH on Dasu terror attack surfaces amid unanswered questions, as China and Pakistan step up security for Chinese. **Global Times**, Beijing, Aug 14, 2021. Disponível em: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1231423.shtml>. Acessado em: Nov 26, 2021.

ULLAH, H.; AHMAD, R.; KHAN, M. M. Afghanistan: US-Taliban peace talks: CPEC perspective. **Conflict Studies Quarterly**, Cluj-Napoca, Romania, n. 32, p. 53-73, July 2020. Disponível em: <http://www.csq.ro/wp-content/uploads/Hafeez-ULLAH-et-all.pdf>. Acessado em: Nov 26, 2021.

ZIA, M. M.; WAQAR, S. **Employment generation and labour composition in CPEC and related road infrastructure projects**. Islamabad: Centre of Excellence for China-Pakistan Economic Corridor, 2018. (Working paper, 11). Disponível em: <https://cpec-centre.pk/wp-content/uploads/2018/06/WP11-Employment-Generation-and-Labour-Composition-in-CPEC-and-Related-Road-Infrastructure-Projects.pdf>. Acessado em: Nov 27, 2021.

