

Belt and Road Initiative (BRI): la iniciativa estratégica de Xi Jinping

Virginia Soledad Busilli*

Resumen

Desde su llegada, a fines de 2012, Xi Jinping imprimió una faceta global a la política exterior china. La *Belt and Road Initiative* (BRI) (Iniciativa de la Franja y de la Ruta en castellano), se ha convertido en la iniciativa estratégica más importante de la política exterior de Xi Jinping. Por sus características y alcance, uno de los principales debates académicos que ha generado, es establecer si se trata de una iniciativa o una estrategia china. La Iniciativa es una propuesta de cooperación económica internacional para ejecutar proyectos relacionados al comercio e infraestructura a lo largo de sus corredores económicos y rutas marítimas, con el foco en mejorar la conectividad entre Europa y Asia, y abierta a todos aquellos países del globo que deseen integrarla. Nuestro trabajo intenta comprender en qué consiste la Iniciativa, cuáles son los intereses estratégicos que persigue Beijing y cómo se articula la BRI con el “sueño chino”. Para ello, estudiaremos los factores que dieron origen a la Iniciativa, qué lugar ocupa en la política exterior de Xi Jinping, así como su diseño, alcance geográfico, implementación de los principales proyectos y sus mecanismos de financiación. Partiremos de la premisa que China, a través de la Iniciativa de la Franja y de la Ruta, utiliza la diplomacia económica para perseguir sus intereses estratégicos, incrementando el comercio, las inversiones y las finanzas a lo largo de los corredores económicos que la componen.

Palabras clave: China - *Belt and Road Initiative* - iniciativa estratégica -, diplomacia económica - corredores económicos

The Belt and Road Initiative (BRI): Xi Jinping's strategic initiative

Abstract

Since his arrival in late 2012, Xi Jinping released a global facet in Chinese foreign policy. The Belt and Road Initiative (BRI) has become the most important strategic initiative in Xi Jinping's foreign policy. Due to its characteristics and scope, one of the main academic debates it has generated is to establish whether it is a Chinese initiative or strategy. The initiative is a proposal for international economic cooperation to execute projects related to trade and infrastructure along its economic corridors and maritime routes. With the focus on improving connectivity between Europe and Asia, it is open to all those countries on the globe that wish to integrate it, expanding the cooperation platform and consolidating the image of China as a global power. Our work tries to understand what the initiative consists of, what are the strategic interests pursued by Beijing and how the BRI is articulated with the “Chinese dream”. To do this, we will study the factors that gave rise to the initiative, its place in Xi Jinping's foreign policy, as well as its design, geographic scope, the implementation of the main projects and the financing mechanisms. We will start from the premise that China, through the Belt and Road Initiative, uses economic diplomacy to pursue its strategic interests, increasing trade, investment and finance along the economic corridors that comprise it.

Key words: China - Belt and Road Initiative - economic diplomacy - economic corridors

TRABAJO RECIBIDO: 23/03/2020 TRABAJO ACEPTADO: 19/05/2020

* Magister en Economía, Cultura y Sociedad china, Universidad Alcalá de Henares (Madrid, España). Licenciada en Relaciones Internacionales, por la Universidad Empresarial Siglo 21 (Córdoba, Argentina). Becaria doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET, Argentina); Centro de Investigaciones y Estudios sobre Cultura y Sociedad (CIECS)/CONICET-UCC. Profesora adjunta en Universidad Católica de Córdoba (UCC, Argentina). Correo electrónico: vickybusilli@hotmail.com

Introducción

Desde comienzos del siglo XXI, y fruto de su progresiva consolidación como gran potencia en el sistema internacional, China se erige como la más clara candidata a disputar el poderío norteamericano, siendo el “ascenso chino” y “la amenaza china” dos de los grandes temas de estudio sobre la política exterior china contemporánea (Shih & Yin, 2013).

En los últimos años el debate académico entre el *mainstream* sobre el ascenso chino no ha hecho más que encenderse. Por un lado, los realistas ofensivos sostienen que la potencia en ascenso (China) está estructuralmente determinada a cambiar el orden internacional liderado por Estados Unidos, y los internacionalistas liberales, quienes argumentan que el sistema capitalista internacional se fortalecerá en la transición de poder (Callahan, 2016; Ikenberry, 2012; Mearsheimer, 2014). El constructivismo, por su parte, concentra su análisis en la relación entre ideas, instituciones y valores, considerando a China como un poder normativo, cuyos valores influirán en la gobernanza global, resumidos en la “Comunidad de Destino Humano” (Callahan, 2016).

Lo cierto es que la llegada de Xi Jinping al poder, a fines de 2012, produjo un giro en la política exterior de la República Popular China, volviéndola más asertiva (Li & Taube, 2019; Greitens, 2013; Delage, 2015), sin alterar los objetivos diplomáticos de largo plazo: soberanía e integridad territorial, desarrollo económico y respeto y estatus internacional (Medeiros, 2009). En sintonía con estos objetivos, la política exterior de Xi Jinping desarrolló la doctrina del “sueño chino”, que se articula con la Franja y la Ruta, lanzada en 2013. Denominada “*Yidai, Yilu*”, su traducción al inglés adoptó el nombre de *One Belt, One Road* (OBOR), y actualmente se la conoce como *Belt and Road Initiative* (BRI), transformándose en el barco insignia de Xi Jinping y la iniciativa más ambiciosa a nivel global sobre comercio e infraestructura.

Uno de los principales interrogantes que la BRI ha suscitado es saber si verdaderamente estamos frente a una iniciativa o si se trata de una estrategia. La diferencia radica en que la primera es una acción unilateral que requiere la cooperación voluntaria de otros actores que compartan sus intereses. En este caso la asociación es voluntaria y flexible y las partes interesadas pueden unirse o renunciar en cualquier momento (Xie, 2015). Los autores que defienden esta categorización entienden la BRI como una iniciativa económica que complementa las instituciones multilaterales ya existentes para integrar a más países y mejorar su bienestar socioeconómico (Deloitte, 2018; Das Kundu, 2016; Wang, 2015).

Una estrategia, en cambio, es un plan de acción deliberado, orientado a alcanzar objetivos específicos exclusivos (como seguridad y comercio) frente a los bienes públicos, que son inclusivos (Xie, 2015). Para estos autores, la dimensión económica de la BRI puede generar repercusiones en la constelación geoestratégica (Li & Taube, 2019), una especie de Plan Marshall chino e incluso una herramienta neocolonialista (Hurley, Morris & Portelance, 2018), a la vez que refleja el deseo de jugar un rol de liderazgo en la escena global (Esteban & Li, 2017), destacando que forma parte de su *grand strategy* (Bhattacharya, 2016; Li, 2017).

Coincidimos con aquellos autores que sostienen que la BRI es simultáneamente una iniciativa y una estrategia, es decir, una iniciativa estratégica (Oviedo, 2019; Xie, 2015). Por un lado, la iniciativa es abierta e inclusiva y da la bienvenida a los diversos países del mundo y organizaciones internacionales y regionales que deseen participar activamente en ella (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, 2015). Por otro, es posible afirmar que las interdependencias económicas le permitirán a China proteger sus intereses, y en caso de una implementación exitosa de la BRI, el resultado será un incremento significativo del peso de China en la región, así como en el sistema global (Li & Taube, 2019). Como afirma Yuan Li (2017, p. 13), “...las autoridades chinas tienden a llamarlo estrategia en casa, e iniciativa en el exterior”.

De este modo, surge una serie de interrogantes ¿Cuáles son esos intereses estratégicos? ¿Cómo se vincula el “sueño chino” impulsado por Xi Jinping con la BRI? ¿Qué factores

externos llevaron a Beijing a recordar la antigua Ruta de la Seda? ¿Cómo se compone la BRI? ¿Cuáles son sus principales proyectos y fuentes de financiación? ¿Quiénes participan de esta propuesta china?

Partiendo de una perspectiva racionalista/materialista de las relaciones internacionales, el presente trabajo sostiene que la BRI responde a los objetivos estratégicos de política exterior de Xi Jinping. De este modo, a través de la utilización de la diplomacia económica, Beijing busca alcanzar sus objetivos estratégicos de mediano y largo plazo, consolidando su estatus de potencia global.

Respondiendo a nuestro objeto de investigación dividiremos el trabajo en dos partes. La primera, dedicada a analizar cuáles son los intereses estratégicos chinos y cuáles fueron los factores externos que pusieron a la periferia china y a Europa en el foco de la política exterior de Beijing a comienzos del siglo XXI. En la segunda parte, y directamente relacionado con la anterior, estudiaremos el diseño e implementación del proyecto: cómo se articulan las diferentes regiones chinas con la BRI, cuáles son los corredores económicos y los principales proyectos en marcha, quiénes son los socios y, por último, cuáles son las fuentes de financiación que China utiliza para llevar adelante su propuesta más ambiciosa.

1. Consideraciones teóricas

1.1. La *Belt and Road Initiative* y los objetivos estratégicos chinos

Desde una perspectiva teórica, nuestro trabajo se inscribe en el análisis de la diplomacia económica. Definirla, se ha convertido en una tarea de creciente complejidad, fruto de la multiplicidad de actores, niveles, procesos, instrumentos y resultados que forman parte de su creación y entramado. El debate en torno a los objetivos que se persiguen a través de la diplomacia económica y la eficacia de los instrumentos tienen un amplio recorrido.

Desde la economía política internacional, los objetivos y los instrumentos (económicos y políticos), adquieren una importancia equivalente como elementos de la diplomacia económica. Este criterio se acerca a la visión realista de las relaciones internacionales, en las que autores como Robert Gilpin (1990) definen poder económico como la base del poder político. En esta línea, entenderemos la diplomacia económica, como la utilización del comercio, la inversión y las finanzas para apoyar intereses estratégicos (Medeiros, 2009).

Consideramos que, través de la BRI, China utiliza sus activos económicos para perseguir los siguientes intereses: a) desarrollar las regiones del oeste de China, que han quedado marginadas del proceso de apertura y modernización iniciado en los setenta; b) atraer a los países vecinos hacia una red económica, política, cultural y de seguridad con preeminencia china; c) solucionar el problema de sobrecapacidad de las empresas chinas (de cemento y acero especialmente) e internacionalizar las oportunidades de inversión; d) expandir la moneda local; e) diversificar las rutas de abastecimiento de materias primas y recursos energéticos; f) mejorar las rutas comerciales para ingresar a los mercados europeos en menor tiempo y con menores costos y así mantener el modelo económico exportador; g) reforzar su seguridad marítima (Ferdinand, 2016; Parra Pérez, 2017; Fu Mengzi, 2020; Medeiros, 2009; Callahan, 2016). De este modo, la Franja y la Ruta se convierte en una herramienta para consolidar su estatus de potencia global y reducir la brecha con Estados Unidos en la competencia por la hegemonía (Li & Taube, 2019).

Lo cierto es que la República Popular China comenzó el siglo XXI, con importantes activos económicos y políticos: luego de décadas de crecimiento económico a tasas de dos dígitos, ingresó a la Organización Mundial de Comercio (OMC), en diciembre de 2001, marcando un hito en la integración de China al orden económico global.

Poco después, en 2007, se convirtió en el mayor exportador mundial y en el segundo importador y se consagró como segunda economía global (Li, 2017). En 2008, la crisis financiera internacional se tradujo a un repliegue de las grandes potencias occidentales a la vez que contribuyó a fortalecer la imagen de China como potencia global. Mientras el mundo experimentaba caídas en el producto de un 0,8% y un 3,2%, respectivamente, China logró crecer a un 8,7%. Esto fue posible gracias a un gigantesco paquete de estímulo económico, acompañado de una formidable expansión crediticia (CEPAL, 2010). De este modo, China adquirió un notable peso en la economía mundial y sus políticas comerciales y financieras actualmente impactan en el resto del mundo, convirtiéndola en una especie de “vecino” para todos los países del globo (Li, 2017, p. 19).

Este crecimiento no ha pasado desapercibido para Estados Unidos, que desde fines de la Guerra Fría y la implosión de la Unión Soviética vio en la República Popular China a su próximo competidor estratégico. Sin embargo, los atentados a las Torres Gemelas en 2001 dieron un giro en la política exterior norteamericana, que a partir de entonces se concentró en la lucha contra el terrorismo, y distendió relativamente las relaciones bilaterales. Ahora bien, si rastreamos los factores externos que impulsaron el nacimiento de la BRI, uno de los más importantes fue la creación del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP, por sus siglas en inglés). Se trata de un tratado de libre comercio que crea una alianza comercial dirigida a equilibrar el pujante y constante avance económico de China, liderada por Estados Unidos. Este acuerdo comenzó a negociarse en 2002, pero no fue hasta 2016 (con Barack Obama como presidente norteamericano) que 12 países firmaron el acuerdo¹ (Oviedo, 2019). Sin embargo, un año después, el nuevo mandatario Donald Trump, retiró a Estados Unidos del tratado.

Puede observarse que, bajo la presidencia de Barack Obama (2009-2017), China recuperó su importancia estratégica en la política exterior norteamericana, hecho que se evidenció en el denominado “*pivot to Asia*” que el gobierno anunció en noviembre de 2011. En el viejo continente, este giro hacia Asia, fue interpretado por Bruselas como un pivot fuera de Europa (Fallon, 2014).

Con la llegada de Xi Jinping a la presidencia, China respondió a la estrategia norteamericana enfocando su atención hacia el oeste: Asia Central con destino Europa, de donde Estados Unidos se estaba alejando (Yun, 2013). En paralelo, el nuevo mandatario otorgó un papel prioritario a la política exterior china en su periferia, conocida como “diplomacia de la periferia”. De este modo, la BRI le permite a Xi Jinping articular sus intereses en las diferentes regiones que considera estratégicas y que conforman los principales corredores económicos de la Franja y de la Ruta.

El viejo continente resulta estratégico para Beijing en tres áreas principales: 1) como mercado para la producción china, a fin de incentivar la demanda mundial para mantener el modelo productivo-exportador de su economía; 2) fuente de provisión de tecnología de avanzada, principalmente aquella relacionada a la seguridad, que no puede obtener de Estados Unidos (la cooperación y la transferencia tecnológica son áreas prioritarias para China); 3) Seguridad alimentaria² (Fallon, 2014). Este último es un punto a destacar, dado que Europa le permite a Beijing diversificar sus fuentes de provisión de alimentos y reducir su dependencia de las importaciones provenientes de Estados Unidos.

Por su parte, Asia Central es rica en recursos naturales que contribuyen a fortalecer la seguridad energética de China y a diversificar el suministro. Estos países demandan mejoras en infraestructuras y han perdido protagonismo en la agenda norteamericana en los últimos años,

¹Australia, Brunei, Canadá, Chile, Estados Unidos, Japón, Malasia, Nueva Zelandia, México, Perú, Singapur, Vietnam.

² Donde se destacan los Países Bajos, Alemania y Francia, como principales socios comerciales.

dejando un vacío que China intenta aprovechar, procurando no confrontar con Rusia y buscar en ella un socio estratégico, dado que es su zona natural de influencia.

Por último, su periferia. La importancia de esta región ha permanecido como una constante, aunque con diferentes matices, desde la creación de la República Popular. No obstante, desde la llegada de Xi Jinping, su relevancia como objetivo de política exterior se ha renovado (Bhattacharya, 2016). Coincidimos con autores como Delage (2015) y Callahan (2016), en que la consolidación de la influencia china en Asia es fundamental para su ascenso en el sistema internacional. De este modo, el sudeste de Asia se convierte en un actor clave dentro de esta redefinida estrategia china, tanto por su ubicación geoestratégica, como por la interdependencia económica que los vincula. China precisa un ambiente regional y global pacífico para completar sus objetivos de desarrollo económico, y despejar las dudas y recelos de los países aledaños se vuelve una tarea impostergable. Sin embargo, el gigante asiático debe afrontar cierta desconfianza de parte de la ASEAN, que ha mostrado sus reservas acerca de los proyectos de inversión chinos. Desde su perspectiva, temen que los acuerdos “mutuamente beneficiosos” conlleven más ventajas para China que para su contraparte. En este sentido, destacan que la mano de obra utilizada es predominantemente china y que la estructura de comercio (donde Beijing importa *commodities* de países en desarrollo y exporta manufacturas) refleja patrones neocolonialistas (Johnson, 2016).

1.2. La *Belt and Road Initiative* y el “sueño chino”

Hemos destacado los intereses estratégicos de Beijing, y cómo responden a ellos las regiones prioritarias de la BRI. Ahora bien, ¿Cómo se articulan los intereses estratégicos que China persigue a través de la BRI, con el “sueño chino”?

Desde su asunción como Secretario General del Partido Comunista de China, el 15 de noviembre de 2012, Xi Jinping ha promovido la doctrina del “sueño chino”, entendido como el rejuvenecimiento de la nación china. El mismo día de su asunción, realizó una visita al Museo Nacional para presenciar una exhibición - denominada “El camino al rejuvenecimiento”- junto a los miembros del nuevo Comité Permanente del Politburó. Este evento no fue escogido al azar: presentaba una significativa cantidad de imágenes históricas, gráficos, productos materiales y videos en chino desde la Primera Guerra del Opio (1840-42). Allí Xi Jinping se comprometió a continuar en el camino “del rejuvenecimiento de la nación china” y destacó que el pueblo chino nunca se ha rendido, defendiendo el espíritu nacional con el patriotismo como núcleo³.

El “sueño chino” se presenta como la visión para el desarrollo de China en las próximas décadas y, como acabamos de mencionar, el concepto central es el “rejuvenecimiento nacional” (Sorensen, 2015; Wang, 2014). En rigor, este concepto no es nuevo, sino que recupera el legado del filósofo y estadista Sun Yat Sen (líder que dirigió la revolución que puso fin al régimen imperial), que fue el primero en lanzar la consigna “rejuvenecer” China.

El “sueño chino”, promovido por Xi Jinping, hace referencia a un país próspero y fuerte, donde los ciudadanos experimenten una mejora considerable en su calidad de vida (Xi, 2017b). Se vincula, a su vez con los objetivos de los dos centenarios: el primero, en 2021, con motivo del centenario de la fundación del Partido Comunista Chino y el segundo, en 2049, el centenario de la fundación de la República Popular China.

³ "Chinese dream" resonates online after Xi's Speech. *China Daily*, 2012-11-30. Recuperado de http://www.chinadaily.com.cn/china/2012-11/30/content_15976157.htm

En el reporte de Xi Jinping al XIX Congreso Nacional del Partido Comunista de China⁴ (18 de octubre de 2017), se hizo referencia a la concreción del “sueño chino” dividiendo el proceso en dos etapas. La primera, que comprende el período 2020-2035, tendrá como principal tarea la modernización socialista, incrementando su poderío económico, científico y tecnológico que ponga a China a la vanguardia de los países del mundo. Por otra parte, el gobierno se concentrará en las desigualdades socioeconómicas, tanto entre las zonas urbanas y rurales, como aquellas experimentadas entre las diferentes regiones del país. La segunda etapa, comprendida entre 2030 y 2049, tendrá como objetivo transformar a China en un poderoso país socialista moderno, próspero, democrático, civilizado, armonioso y hermoso. En palabras de Xi Jinping (2017b)

...para entonces China se habrá convertido en un país situado a la cabeza en fortaleza nacional integral e influencia internacional, la prosperidad de todo el pueblo será esencialmente una realidad y éste disfrutará de una vida más feliz y segura, y la nación china, con un porte que irradiará un espíritu todavía más elevado, se erguirá entre todas las naciones del mundo.

Como podemos observar en este pasaje, el mandatario prevé la consagración de China como una de las potencias globales más importantes. En este sentido y a diferencia del “sueño americano”, que ponía su foco en la concreción de los objetivos personas a través del propio esfuerzo, el “sueño chino” es un llamado colectivo al rejuvenecimiento de la nación, un objetivo que los convoca a todos y que tendrá como principal efecto la mejora del bienestar de las personas (Golden, 2015).

En el reporte, el líder chino afirmó que se han realizado esfuerzos por desarrollar una agenda diplomática integral, multinivel y multifacética con el objetivo de crear un entorno exterior favorable para el desarrollo de China, en la que se destaca el rol de la BRI. Xi Jinping remarcó el papel prioritario de la BRI, al impulsar por igual las estrategias del “*bringing in*” y “*going global*” (Xi, 2017b).⁵

Al analizar la relación entre la BRI y el “sueño chino”, así como el lugar que ocupa en la política exterior china, resulta importante destacar que ésta fue contemplada en la estrategia de desarrollo económico y social del país, enunciada en el XIII Plan Quinquenal (2016-2020)⁶ como uno de los ejes prioritarios de la política exterior china para la consecución del “sueño chino” (Parra Pérez, 2017). La inclusión de la BRI en uno de los planes quinquenales da cuenta de la relevancia que tiene este proyecto para los cálculos estratégicos de Beijing en el corto y mediano plazo. En este sentido, la BRI se articula con el “sueño chino” al buscar desarrollar las regiones que quedaron marginadas del proceso de modernización y apertura, mantener el modelo económico exportador a través de la apertura de nuevos mercados y solucionar el problema de la sobrecapacidad de las empresas chinas. Estas cuestiones de índole de desarrollo interno, contribuirán a reducir las desigualdades socioeconómicas existentes y permitirán la mejora en la calidad de vida de los ciudadanos.

Retomando el concepto de iniciativa estratégica, es posible observar la prioridad que Beijing otorga a la Iniciativa en sus planes de desarrollo interno y en la concreción de objetivos fundamentales para transformar a China en “un poderoso país socialista moderno”. En otras palabras, la BRI adquiere cada vez mayor relevancia en la tarea de completar el proceso de desarrollo a mediados de este siglo y consagrar a China como potencia regional y global (Johnson, 2016).

⁴ Documento completo disponible online: http://www.xinhuanet.com/english/special/2017-11/03/c_136725942.htm

⁵ Para profundizar sobre esta temática ver Hongying Wang (2016). *A deeper look at China's "going out" policy*. CIGI. Disponible online: <https://www.cigionline.org/publications/deeper-look-chinas-going-out-policy>

⁶ Documento completo disponible online: http://www.gov.cn/xinwen/201603/17/content_5054992.htm

A continuación, nos ocuparemos de analizar la estructura de la BRI: partiendo de China, abordaremos cómo se articulan con ella las diferentes regiones del país. Posteriormente describiremos sus corredores económicos y sus principales proyectos. En el siguiente apartado analizaremos cuáles son los socios de la Iniciativa y sus implicancias internacionales. Por último, los mecanismos de financiación más importantes.

2. Diseño e implementación de la *Belt and Road Initiative*

La Franja y la Ruta fue presentada por primera vez en septiembre y octubre de 2013 por el presidente chino, Xi Jinping, en ocasión de su visita oficial a Kazajistán e Indonesia, donde propuso la construcción conjunta de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI. Los documentos oficiales destacan que BRI descansa en el espíritu de la Ruta de la Seda, basado en la paz y la cooperación, la apertura y la inclusión, el aprendizaje recíproco y el beneficio mutuo. Asimismo, que se encuentra orientada prioritariamente a la coordinación de políticas, la conexión de infraestructuras, la facilitación del comercio, la integración financiera y la comprensión mutua entre los pueblos (Oficina del Grupo Dirigente, 2019).

Respecto al diseño de BRI, puede observarse que cuenta con dos rutas principales: una ruta terrestre, conocida como Cinturón Económico de la Ruta de la Seda (*Silk Road Economic Belt*) y una marítima, denominada Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI (*21 st-Century Maritime Silk Road*). Esta última no se limita sólo a los países contemplados en el proyecto, sino que abre sus puertas a todos los países del mundo que quieran cooperar.

El Cinturón Económico es una nueva zona de desarrollo económico formada bajo el concepto de la antigua Ruta de la Seda. Durante la dinastía Han, hace más de dos mil años, las misiones de Zhang Qian en las regiones más occidentales de China abrieron una serie de rutas terrestres que partían de la ciudad actualmente conocida como Xi'an (de la provincia de Shaanxi, en la China central), se extendían por la llanura de Guanzhong hasta el Corredor de Hexi y de allí se conectaba con Asia Central, Irán y los países mediterráneos (Xu & Wang, 2019). Esta arteria comercial, que fue la más grande de su tiempo, vuelve a activarse en el siglo XXI, en un contexto de globalización y de ascenso chino en el sistema internacional que destaca las potencialidades de las regiones involucradas.

Asimismo, la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI también tiene sus bases en la antigua Ruta de la Seda Marítima. Ésta, comenzaba en las costas del sudeste de China, recorría la Península Indo-China, se extendía hacia el Mar Rojo, el este de África y finalmente llegaba a Europa, convirtiéndose en una ruta estratégica que conectaba comercial y culturalmente a China con el resto del mundo. En octubre de 2013, el presidente Xi Jinping propuso el concepto de la "Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI" en su visita oficial a la ASEAN, que comprendería actividades de mayor cooperación, mayores lazos de comercio y proyectos de infraestructuras.

Desde entonces BRI se ha convertido en una iniciativa geoeconómica que abarca un gran abanico de proyectos diseñados para promover el flujo de bienes, inversiones y personas.

2.1. Las provincias chinas y BRI

Para lograr los objetivos de los dos centenarios, el gobierno debe alcanzar niveles de desarrollo más altos para el país, superando las desigualdades socioeconómicas y mejorando la calidad de vida sus habitantes. Esto aplica tanto al interior de las provincias como entre provincias costeras y mediterráneas. Para ello, la BRI se vuelve un proyecto medular, siendo una de sus principales tareas integrar las regiones del oeste de China que quedaron al margen del exponencial crecimiento económico que Beijing ha experimentado durante las últimas décadas. A continuación, expondremos brevemente cómo se vincula cada región con la BRI.

Mapa 1. Provincias chinas



Fuente: Chin & He (2016)

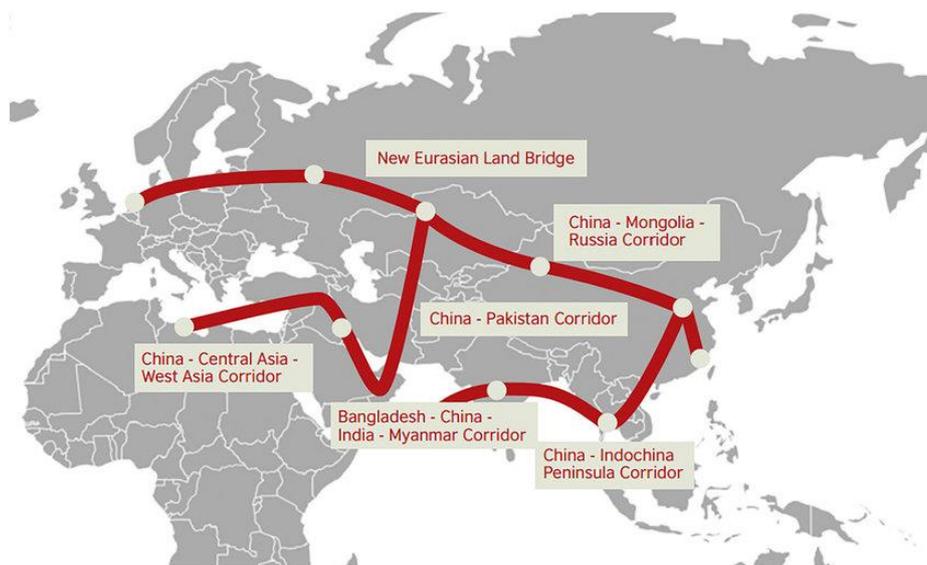
- **Regiones del Noroeste y del Noreste:** estas provincias se convierten en un canal principal para conectar China con los países de Asia Central, Asia Occidental y del Sur de Asia. De este modo, Beijing abre una ventana para conectar el norte con el resto del país. La Región Autónoma de la Nacionalidad Uigur de Xinjiang es considerada el área de enlace central de la BRI.
- **Región del Suroeste:** esta área se vuelve relevante como corredor internacional dado que conecta al país con la región de la ASEAN, un punto prioritario para los objetivos estratégicos de Beijing (diplomacia de la periferia). Asimismo, es el pivot de apertura china hacia el sur y el sudeste de Asia. Por último, es el punto neurálgico que comunica el Cinturón y la Ruta.
- **Regiones del interior:** estas provincias cuentan con vastos territorios, recursos humanos y con el fuerte desarrollo de *clusters* industriales. El área es relevante dado que se convierte en un corredor de transporte que conecta las regiones oriental, central y occidental.
- **Regiones costeras, Hong Kong, Macao:** unas de las características principales de esta zona es el alto nivel de apertura y la fortaleza de sus economías. Cuenta con grandes puertos y aeropuertos internacionales. Es el área estratégica en la construcción de la Ruta de la Seda Marítima (Chin & He, 2016).

Observamos, entonces, cómo el gobierno chino procura integrar todas las regiones del país en una estrategia de desarrollo económico integral, que tiene como una de sus bases la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

2.2. Los corredores económicos y sus avances

La Iniciativa cuenta con seis corredores principales que durante estos últimos años han mostrado diferentes grados de desarrollo: China-Pakistán; Nuevo Puente Terrestre Euroasiático; China-Asia Central-Asia Occidental; China-Mongolia-Rusia; China-Península de Indochina; Bangladesh-China-India-Myanmar. A continuación, expondremos brevemente cuáles son, así como sus avances principales.

Mapa 2. Corredores Económicos de BRI



Fuente: China-Britain Business Council

- **Corredor Económico China-Pakistán**

Este proyecto se convirtió en el buque insignia de BRI y tiene como objetivo principal conectar la ciudad de Kashgar, en Xinjiang, situada a unos 4.000 kilómetros de la costa, con el puerto de aguas profundas de Gwadar (Pakistán) que conecta la Ruta Marítima en el Mar de Arabia, reduciendo los costos de transporte significativamente (Parra Pérez, 2017). Para ello, se ha establecido el Comité de Cooperación Conjunta del Corredor Económico China-Pakistán, así como su mecanismo de encuentros regulares. En materia de logros y avances, un grupo de proyectos avanza con fluidez y se han puesto en marcha importantes obras de construcción como la carretera del puerto logístico de Gwadar, la autopista Peshawar-Karachi (tramo Sukkur-Multán), la segunda fase de la actualización y remodelación de la carretera de Karakórum (tramo Havelian-Thakot), la nueva línea naranja de la red de ferrocarril urbano de Lahore, así como la central eléctrica de 1.320 MW del puerto de Qasim, algunas de las cuales ya han empezado a generar beneficios. El Corredor Económico China-Pakistán ha abierto la cooperación a terceras partes, y en la actualidad se han unido nuevos países y otros han expresado su voluntad de hacerlo en el futuro (Wang, 2019). A nivel geoestratégico, este corredor responde a los objetivos chinos de apertura de mercados y de abastecimiento de recursos energéticos, dada su proximidad al Golfo Pérsico. Por otra parte, responde a su estrategia militar marítima, ampliando su presencia más allá de Asia Oriental y adquiriendo acceso a puertos de aguas profundas, como el de Gwadar, donde puede desplegar portaaviones y submarinos. En este sentido, la política exterior de Xi Jinping se muestra más asertiva que la de sus predecesores, llevando a cabo proyectos que desafíen la presencia militar norteamericana en la región. Así, China puede articular un proyecto de naturaleza económica y, al mismo tiempo, la Ruta de la Seda Marítima, resulta funcional para fortalecer su seguridad marítima.

- **Corredor Económico Nuevo Puente Terrestre Euroasiático**

Este corredor nace en la costa este de China y se extiende por el continente euroasiático, llegando a Europa Central y Oriental a través del noroeste de China, con una extensión de 10.000 kilómetros. Integra dos plataformas de cooperación ya existentes: la 16+1 (China y 16 países de Asia Central y Oriental) y la Organización de Cooperación de Shanghai. Basado en un sistema de logística internacional como el ferrocarril China-Europa, tiene como objetivo incrementar la cooperación en recursos energéticos, así como en la capacidad productiva y de comercio a fin de crear un mercado regional fuerte (Wang, 2019).

En cuanto prioridades, la infraestructura de conectividad es la principal. El objetivo es que este corredor se transforme en una red de infraestructura terrestre, marítima y aérea, que fortalezca la integración económica de Eurasia. De este modo se aceleraría la cooperación china con Europa, en complementación con el acuerdo. Respecto a la infraestructura de conectividad, los ferrocarriles China-Europa son los principales proyectos de BRI, dado que permitirían conectar las ciudades más occidentales de china con las ciudades *hub* de Europa. En 2016 se inauguró el primer gran proyecto ferroviario, un tren de carga que viaja desde Sichuan (China) hasta Polonia, pasando por Asia Central, Irán, Turquía, hasta llegar las ciudades alemanas de Duisburgo y Hamburgo, y las de Rotterdam y Ámsterdam en los Países Bajos (Parra Pérez, 2018). De acuerdo a fuentes oficiales, desde que el ferrocarril China-Europa unificó sus ramales el tiempo de transporte total se ha reducido de 20 días a 12-14 días, y los costos de transporte cayeron un 40% desde sus inicios (Wang, 2019).

- **Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental**

Este corredor se solapa en algunos tramos con el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático. Comenzando en Xinjiang, una de las ciudades regiones más importantes en la antigua Ruta de la Seda, el corredor atraviesa los cinco países de Asia Central y el Golfo Pérsico, pasando por Kazajstán, Uzbekistán, Irán, Irak y Turquía hasta llegar al Mediterráneo (Parra Pérez, 2017).

Uno de los aspectos prioritarios de este corredor es la infraestructura de conectividad. Esta área se vuelve relevante para China en lo que respecta a la apertura de nuevos mercados y la llegada de sus productos de forma más rápida a Europa, así como una importante fuente de abastecimiento de recursos energéticos, dado que los países del Asia Occidental y del Golfo se han convertido en los proveedores de gas y petróleo más importantes de Beijing, a la vez que China representa actualmente el mayor destino de exportación de los países de Medio Oriente y el Golfo. De este modo, mientras los países de la región pueden elevar sus niveles de desarrollo a través de la mejora en el déficit de infraestructuras, China busca lograr un enlace continuo en la cadena de suministros de recursos energéticos (Wang, 2019). Al respecto, podemos destacar que Medio Oriente había dejado de ser el principal proveedor de petróleo de Europa y Estados Unidos, fruto de una estrategia de diversificación de fuentes de provisión de estos países desarrollados. Beijing tiene el mismo objetivo, diversificar y estrechar lazos con estos países que, si bien muestran altos niveles de inestabilidad interna, son ricos en recursos que China necesita y que se encuentran de camino a Europa, su otro objetivo.

Los principales proyectos son el ferrocarril China-Kirguistán-Ucrania, el ferrocarril del alta velocidad este-oeste de Turquía, el muelle de descarga de Abu Dabi realizado por la empresa china COSCO. En materia de cooperación energética, se encuentra el proyecto de gasoducto del sur de Kazajstán, el de cooperación China-Turkmenistán en el gasoducto de Tajikistán, la reconstrucción de la central térmica de Kirguistán, y proyectos de cooperación petroquímica entre China y Arabia Saudí. Todos ellos, se encuentran activos (Oficina del Grupo Dirigente, 2019).

Este corredor tiene un importante valor en materia de seguridad energética para las autoridades chinas, dado que le permite diversificar sus fuentes de aprovisionamiento, reducir costos y tiempo de transporte.

- **Corredor Económico China-Mongolia-Rusia**

El 11 de septiembre de 2014 el presidente chino, Xi Jinping, propuso por primera vez que los tres vecinos cooperaran en el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda a través del ferrocarril trans-euroasiático y el Programa de Mongolia Ruta de la Pradera, para construir el Corredor Económico China-Mongolia-Rusia. Dos años más tarde, en junio de 2016, las partes suscribían el Plan para Establecer el Corredor Económico China-Mongolia-Rusia, concretando así el primer esquema de cooperación multilateral en el marco de BRI, que generaba una sinergia entre las estrategias de desarrollo de los países integrantes. A nivel geopolítico, se materializaba la adhesión de Rusia a la iniciativa china y las bases de una cooperación entre dos emergentes esenciales en los cálculos estratégicos de Washington.

El corredor económico se compone de un proyecto que involucra diferentes sectores, como infraestructura de comunicación, construcciones de puertos, inversión, comercio, protección ecológica, entre otros. En este sentido, la infraestructura se vuelve un sector prioritario no sólo porque facilita la integración económica, sino porque permite alcanzar un desarrollo económico de calidad y más equilibrado (Wang, 2019). No obstante, este corredor se vuelve estratégico para China dado que satisface sus objetivos de seguridad energética, conectando las regiones del noreste del país con ricas fuentes de recursos en Mongolia y Siberia (Parra Pérez, 2017).

Otro de los sectores de gran relevancia es el comercio. Una mayor expansión en la escala de comercio entre los socios en el campo de los recursos energéticos, de materiales de construcción, y alimentos agrícolas no sólo aprovecha la ventaja comparativa y complementaria de los tres signatarios, sino que también optimiza la estructura del comercio de bienes (Wang, 2019). Esto permite a China abrir nuevos mercados para sus productos y abastecerse de materias primas necesarias para mantener sus tasas de crecimiento económico. Los dos proyectos de infraestructura más importantes del corredor lo conforman el ferrocarril sino-ruso Tongjiang-Nizhneleninskoye y la construcción del puente sino-ruso Heihe-Blagoveshchensk. El ferrocarril, que comenzó en 2014 y culminó en 2018, es el primero que recorre las fronteras entre China y Rusia. Por otra parte, ha entrado en vigor el “Acuerdo intergubernamental sobre transporte internacional por carretera a lo largo de la red de carreteras de Asia”, firmado y ratificado por las tres naciones, y se ha completado la construcción del sistema de cable óptico terrestre transfronterizo entre China, Mongolia y Rusia (Elht). De este modo, el corredor también se vuelve relevante en la carrera tecnológica que China está llevando a cabo y en la que compete con Estados Unidos (Wang, 2019; Oficina del Grupo Dirigente, 2019).

- **Corredor Económico China-Península de Indochina**

Esta región presenta economías en expansión que cuentan con 600 millones de habitantes aproximadamente, donde China despliega grandes intereses estratégicos, tanto en lo que concierne a su abastecimiento como a su seguridad. El corredor cuenta con proyectos de construcción de puertos y trenes de alta velocidad, cuyo objetivo es unir la ciudad china de Kunming con Singapur. En este sentido, una progresiva integración económica con los países de ASEAN, contribuiría a afianzar una imagen positiva de Beijing entre los socios, y además consolidaría el liderazgo chino en la región (Callahan, 2016)

En los últimos cinco años, se han realizado positivos avances en aspectos como la interconexión de infraestructuras y la construcción de zonas de cooperación económica transfronteriza a lo largo de este corredor. Ha finalizado la construcción de la carretera Kunming-Bangkok, y las obras de construcción de las líneas ferroviarias China-Laos y China-Tailandia avanzan con paso seguro. Se ha iniciado la construcción conjunta del Corredor Económico China-Laos, se ha acelerado la conexión del Corredor Económico Oriental de Tailandia con la Iniciativa de la Franja y la Ruta, y la cooperación de China con Camboya, Laos, Myanmar, Vietnam y Tailandia ha sido fructífera. Asimismo, los mecanismos de cooperación China-Asean (10+1) y Lancang-Mekong, así como la cooperación económica de la

subregión del Gran Mekong desempeñan un papel cada vez más activo (Oficina del Grupo Dirigente, 2019).

- **Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar**

Este corredor es el único multimodal, contemplando tramos terrestres y marítimos. No obstante, cabe aclarar que, a pesar de existir un convenio entre India y Myanmar, no termina de estar operativo, siendo el oleoducto China-Myanmar el único tramo activo.

En los últimos cinco años, un grupo de trabajo integrado por los cuatro países ha impulsado la construcción de este corredor. Se han estudiado, diseñado y planificado una serie de proyectos prioritarios en aspectos como la construcción de mecanismos y sistemas, la interconexión de infraestructuras, la cooperación en comercio y parques industriales, la apertura y cooperación financiera internacional, el intercambio cultural y la colaboración en áreas relacionadas con la vida del pueblo. China y Myanmar han establecido el Comité Conjunto del Corredor Económico China-Myanmar y firmado un memorando de entendimiento para la construcción de dicho corredor, un documento de estudio sobre la viabilidad del proyecto del ferrocarril Muse-Mandalay, y el convenio marco para la construcción de un puerto de aguas profundas en la zona económica especial de Kyaukpyu (Chin & He, 2016).

2.3. Los socios

La BRI cuenta con una amplia red de socios y niveles de cooperación, que incluye a Estados soberanos, partidos políticos e incluso parlamentos. Asimismo, habilita la participación de organismos internacionales, organizaciones no gubernamentales, corporaciones multinacionales, grupos académicos, *think tanks*, incluyendo a Naciones Unidas, a la APEC, a la ASEAN, a la Unión Europea, a la Unión Africana, entre otras. Como resultado, la Iniciativa contempla la participación tanto del sector público como del privado, estimulando diferentes niveles de cooperación entre diferentes categorías de actores, cuyo objetivo es lograr una economía global inclusiva a través de la plataforma de cooperación de BRI (Xu & Wang, 2019).

En el Foro de Cooperación de la Franja y de la Ruta, llevado a cabo en Beijing, en mayo de 2017, los líderes asistentes emitieron un comunicado conjunto, en el que destacaron las dificultades que atraviesa la economía mundial y los problemas comunes que persisten en países en vías de desarrollo para erradicar la pobreza, promover un desarrollo inclusivo y fomentar un modelo de desarrollo sostenible. En este sentido, el papel de la BRI sería de gran valor para la promoción de la paz, la cooperación mutuamente beneficiosa y el cumplimiento de los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas y los principios básicos de la OMC para lograr un crecimiento y desarrollo inclusivo y sostenible, y mejorar la calidad de vida de las personas. Por otra parte, y en sintonía con la política exterior de Xi Jinping, destacaron la necesidad de crear una comunidad próspera y pacífica con un futuro compartido para la humanidad como aspiración común (Joint communique, 2017⁷).

El II Foro de Cooperación de la Franja y de la Ruta, también celebrado en Beijing, se llevó a cabo entre el 25 y 27 de abril de 2019. En el Comunicado Conjunto de la Cumbre de Mesa Redonda sobre el II Foro de Cooperación Internacional de Franja y la Ruta⁸, los líderes presentes reafirmaron la voluntad de fortalecer el multilateralismo como herramienta para afrontar los desafíos mundiales. Asimismo, destacaron que la conectividad contribuye a impulsar el crecimiento, el desarrollo económico y social, el comercio de bienes y servicios, así como la inversión y la creación de oportunidades de empleo y una mejor comunicación e

⁷ Documento completo disponible online: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136286378.htm

⁸ Documento completo disponible online: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1658766.shtml

intercambio entre los pueblos. Para ello, la BRI promueve la cooperación internacional, a nivel subregional, regional y global, con el objetivo de un futuro compartido y una prosperidad común.

En ambos Foros se destaca que la BRI cumplirá con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas y el derecho internacional, que se guiará por la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible y que apostará por un sistema de comercio multilateral universal, basado en normas, abierto, transparente y no discriminatorio con la OMC en su núcleo. De este modo, el desarrollo de BRI se plantea en el marco del orden internacional liberal vigente.

Geográficamente, si bien se encuentra abierta a todos aquellos países que deseen participar (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, 2015), la Franja y la Ruta tiene su foco en las potencialidades de desarrollo que ofrece el continente euroasiático. En este contexto, África también se vuelve un socio estratégico, con quien China posee fuertes lazos comerciales y de inversión. Recientemente, América Latina fue considerada por el gobierno chino como la “extensión natural de la Franja y de la Ruta” en la Declaración Especial de Santiago de la II Reunión Ministerial del Foro CELAC-China sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta (2018) y ha sido llamada a participar en reiteradas ocasiones. Oceanía, por último, se encuentra contemplada en la parte sur de la Ruta de la Seda Marítima, aunque no forme parte oficialmente.

En sus inicios, la Iniciativa contó con 64 miembros, pero su número ha ascendido. Hacia fines de 2019, China llevaba firmados 198 documentos para implementar la Iniciativa con 167 países y organizaciones internacionales y el número va en aumento. A continuación, enumeraremos los países integrantes oficiales agrupándolos por región:

Tabla 1. Miembros oficiales de la Belt and Road Initiative

Región	País o Economía
Este de Asia	República Popular China, Mongolia
Sudeste de Asia	Brunei, Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia, Timor Oriental, Vietnam
Sur de Asia	Afganistán, Bangladesh, Bután, India, Maldivas, Nepal, Pakistán y Sri Lanka
Asia Central	Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán, Uzbequistán
Medio Oriente y Norte de África	Arabia Saudí, Autoridad Palestina, Bahrein, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Irán, Irak, Israel, Jordania, Kuwait, Líbano, Omán, Qatar, Siria, Yemen
Europa y Asia Central	Albania, Armenia, Azerbaiyán, Belarus, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Georgia, Hungría, Latvia, Lituania, Macedonia, Moldavia, Montenegro, Polonia, República Checa, Rumanía, Rusia, Serbia, Turquía, Ucrania
Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI	Bolivia, Chile, Corea del Sur, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Etiopía, Kenya, Marruecos, Nueva Zelanda, Panamá, Perú, Sudáfrica, Uruguay, Venezuela

Fuente: OCDE, 2018

Una de las grandes y anunciadas ausencias fue la de Estados Unidos. Si bien el proyecto es abierto, Washington se mostró crítico de la Iniciativa, dado que, por sus características, una exitosa implementación afectaría directamente su hegemonía global (Hillman, 2018). Simultáneamente, ha influido para que sus socios más importantes en la región no formen parte de ella.

En línea con lo anterior, Japón es uno de los grandes ausentes. Este hecho arroja indicios sobre las implicancias geopolíticas de la BRI. Tokio es una de las grandes potencias de Asia, aunque en las últimas décadas su relevancia económica haya disminuido. Por otra parte, es un aliado de larga data para Estados Unidos. En este sentido, la consolidación de la hegemonía de China en la región, a través de la BRI, socavaría aún más su posición. No obstante, se ha mostrado dubitativo entre sumarse o mantenerse al margen de la Iniciativa. Hasta el momento, ha primado la segunda posición. Aunque una exitosa implementación de la Franja y de la Ruta lo alejaría aún más de la región, la dependencia de seguridad respecto a Washington continúa inclinándose la balanza.

Uno de los socios más importantes es la Unión Europea, que ha recibido con beneplácito la iniciativa impulsada por Beijing, dada su pérdida de peso relativo a nivel internacional y de la prioridad en la agenda norteamericana. La Unión se mostró cooperativa, influyendo el hecho de ser uno de los principales destinatarios del trazado de los corredores. En la actualidad, 17 de sus miembros son socios del Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Alemania, Francia y el Reino Unido son tres de los cinco vicepresidentes de la entidad bancaria, hecho que se traduce en la participación europea en la toma de decisiones, así como en la ejecución de los proyectos (Li & Taube, 2019). La evolución de la relación hacia la cooperación en el marco de la BRI o la competencia por la influencia en Asia Central dependerá de la concreción de los intereses compartidos y del éxito en la implementación de los proyectos previstos.

La participación de Rusia es un hecho de relevancia para Beijing. Como país emergente, se convierte en un importante socio geoeconómico, con implicancias geopolíticas. La participación de Moscú en la propuesta china no sólo es un claro mensaje hacia Washington, sino que implica la defensa de sus propios intereses en Asia Central, que históricamente ha sido su zona influencia natural. De este modo, Rusia puede controlar la aprobación e implementación de proyectos en esta región sensible a sus intereses estratégicos (Li & Taube, 2019; Blank, 2017).

Otro de los grandes emergentes presentes en la Iniciativa es la India. El país vecino también compite con China en la región de Asia Central y el Sur de Asia. En efecto, el fortalecimiento de los vínculos de China con países vecinos como Pakistán y Sri-Lanka amenaza los intereses estratégicos indios. De allí que la participación india en la BRI también se deba al factor de control sobre la expansión de la influencia china y de los proyectos implementados en la región. Cabe recordar que del Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar, sólo se encuentra operativo el tramo China-Myanmar (Chellaney, 2017; Li & Taube, 2019).

2.4. Mecanismos de financiación

La financiación de la BRI es un capítulo importante en la concreción de los intereses estratégicos de Beijing. En este sentido, responde a la estrategia del “*going out*”, que incentiva a las empresas nacionales chinas a salir al exterior en busca de oportunidades de inversión (Wang, 2016).

Respecto a la ejecución de la Iniciativa, la BRI cuenta con un Memorandum de Entendimiento sobre Cooperación en Materia de Intereses Comunes en el marco de la Iniciativa

de la Franja y de la Ruta⁹, celebrado el 14 de mayo de 2017 que establece la colaboración de las siguientes entidades financieras: el Asian Development Bank (ADB), el Asian Infrastructure Investment Bank, el European Bank of Reconstruction and Development, el European Investment Bank, el New Development Bank y el World Group Bank.

Sin embargo, priman aquellos en los que China tiene un rol fundamental. El Fondo de la Ruta de la Seda, y dos instituciones financieras impulsadas por Beijing, el New Development Bank (NDB) y el Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), componen el núcleo fuerte de financiación. El Fondo de la Ruta de la Seda comenzó a funcionar en febrero de 2015. La institución se encuentra respaldada por la China Investment Corporation (CIC), el China Development Bank (CDB), el Export-Import Bank (Exim Bank) y la State Administration of Foreign Exchange, y en sus comienzos puso un fuerte impulso a los proyectos de infraestructura regionales, con especial énfasis en Asia Central y el Sudeste Asiático (Johnson, 2016). Como podemos observar, este fondo cuenta con la participación de las entidades financieras más importantes de China, hecho que demuestra la prioridad que posee la Iniciativa en la política exterior de Xi Jinping. Por otra parte, el destino de los proyectos denota el carácter estratégico de la periferia para Beijing.

La estructura del New Development Bank (NDB) y el Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) cuenta con un esquema de accionistas y votos donde los países emergentes poseen una participación mayor que la habitual (Slipak & Guiotto, 2019).

El NDB también es conocido como el Banco de los BRICS. Durante la sexta Cumbre BRICS en Fortaleza (2014), los líderes de Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica firmaron el acuerdo que establece el NDB. Esta entidad está destinada a fortalecer la cooperación entre los BRICS y complementar los esfuerzos de las instituciones financieras multilaterales y regionales para el desarrollo global, contribuyendo así a los compromisos colectivos para lograr el objetivo de un crecimiento fuerte, sostenible y equilibrado. Sus objetivos armonizan con los de la BRI, a la vez que refuerza la cooperación de los emergentes en materia de desarrollo económico.

El AIIB, por su parte, se ha convertido en la entidad crediticia de referencia para la BRI, principalmente por la preeminencia china. Si bien en su lanzamiento, en octubre de 2014, 22 países firmaron el Memorandum de Entendimiento (MOU, por sus siglas en inglés), conforme a las cifras oficiales, actualmente el número de socios asciende a 80 y 24 países se encuentran aún en proceso de adhesión (AIIB).

Al observar los países miembros, y en línea con el apartado anterior, podemos notar importantes ausencias, como la de Estados Unidos, Japón y Taiwán. Estos últimos son aliados tradicionales de Washington en su estrategia de seguridad en Asia dirigida a contener a China, y se mantienen al margen de la entidad financiera con sello chino, que contribuye a fortalecer la imagen internacional de Beijing en materia crediticia. No obstante, si bien el AIIB es considerado como uno de los ejemplos de las intenciones chinas en forjar un orden internacional alternativo al de Occidente, coincidimos con Ariel Slipak y Luciana Guiotto (2019) cuando afirman que China se muestra interesada en consolidar y exponer su poder en el actual orden internacional, moldeándolo de acuerdo a sus necesidades e intereses de expansión tecnológica y abastecimiento de materias primas. En este sentido, muchos de los proyectos financiados cuentan con el apoyo de entidades crediticias como el Banco Mundial, el Asian Development Bank (AID) o el Banco Europeo para la Reconstrucción y Desarrollo (BERD).

El Banco posee una importante adhesión de los países de todas las regiones del globo. Los miembros regionales representan el 76,4% del monto total de la entidad (que asciende a 96.728,4 millones de dólares americanos) y cuenta con 73,5% de los votos. Por su parte, los socios extra regionales representan el 23,6% de los activos de la entidad crediticia y cuentan con

⁹ Consultar documento completo: <https://www.ndb.int/wp-content/uploads/2018/09/MOU-on-BRI-signed.pdf>

el 26,5% de los votos. China posee una notable preeminencia, dado que posee el 26,6% de los votos (siendo el 8% el máximo registrado para el resto de los miembros), a diferencia de otros “emergentes” como India (7,6%) o Rusia (6%) (AIIB). Como puede observarse, la asimetría en favor de China es notable, y a través de ella Beijing puede asegurarse que sus decisiones (y, en consecuencia, sus intereses estratégicos) se concreten.

Consideraciones finales

La BRI, es la iniciativa estratégica más importante de Xi Jinping. Iniciativa, porque es una propuesta abierta a todos los países que deseen participar. Estratégica, porque está orientada a la concreción de los intereses estratégicos de Beijing, a través del comercio, las inversiones y las finanzas en el marco de la BRI. A su vez, se conecta con la doctrina del “sueño chino”, al articular los ejes de la política exterior de Xi Jinping para lograr el rejuvenecimiento de la nación china.

Haciendo uso de la diplomacia económica como herramienta, el gobierno chino intenta aplicar una especie de programa integral de desarrollo. Así, regiones menos prósperas se incorporan a la estrategia china a través de diferentes corredores económicos, fortaleciendo su modelo productivo basado en las exportaciones. Éste es el caso de regiones del oeste de China, donde podemos destacar el Corredor Económico China-Pakistán, que conecta la región de Xinjiang con el puerto de aguas profundas de Gwadar.

Por otra parte, Beijing intenta atraer a los países vecinos haciendo uso de la diplomacia económica hacia una red económica que fortalezca las relaciones bilaterales y disipe las dudas sobre el carácter pacífico del ascenso chino. En este aspecto, cabe destacar la importancia que Xi Jinping otorgó a la diplomacia de la periferia desde el comienzo de su gestión y donde el Corredor Económico China-Península de Indochina cumple un rol fundamental.

El objetivo de solucionar el problema de sobrecapacidad de las empresas chinas, especialmente las del cemento y del carbón, es fundamental para mantener el ritmo de crecimiento económico y reorientar el modelo productivo nacional hacia el consumo. Todos los corredores económicos de la BRI resultan funcionales a este objetivo, al ser una iniciativa concentrada en grandes proyectos de infraestructura, en los que las empresas chinas tienen un rol fundamental. Por otra parte, se transforma en una de las principales críticas y reservas de los países que analizan incorporarse a la Iniciativa.

Respecto a la internacionalización de las oportunidades de inversión, podemos destacar que, a través de los corredores económicos y de la ruta marítima, China continúa con una versión renovada de *going out strategy*, que en sus comienzos se centró en la inversión de empresas chinas en recursos energéticos y materias primas para abastecer a un modelo económico industrial basado en la inversión y orientado a las exportaciones. Actualmente, la BRI ofrece la oportunidad de inversión en proyectos que le permitan ascender en las cadenas globales de valor (Johnson, 2016).

Posicionar su moneda local (*renminbi*) a nivel internacional, y especialmente en su región es uno de los objetivos que Beijing puede concretar a través de Iniciativa. En este sentido, su participación mayoritaria en AIIB, así como su participación en el NDB permitirá la utilización de su moneda a través de la financiación de los proyectos en el marco de la BRI. Asimismo, siendo el socio que más aporta a la BRI y el accionista mayoritario en el AIIB, cuenta con la potestad para decidir sobre el destino de las operaciones.

Diversificar las rutas de abastecimiento de materias primas y recursos energéticos ha sido uno de los objetivos estratégicos más importantes de BRI. Para tal propósito se destaca del Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental y el Corredor Económico China-Mongolia-Rusia, por sus implicancias en materia de seguridad energética.

A través del Corredor Económico Nuevo Puente Terrestre Euroasiático, China puede abastecerse de materias primas y alimentos provenientes de Europa, disminuyendo su dependencia de otros países, como Estados Unidos. Por otra parte, logra mejorar las rutas comerciales para ingresar a los mercados europeos en menor tiempo, y reduciendo los costos. El corredor podría extenderse al resto de los países de la Unión Europea, donde China podría aprovechar la buena conectividad existente y las ventajas del mercado común.

Por último, reforzar su seguridad marítima. Si bien la Iniciativa es, en rigor, económica, el trazado de los corredores también habilita a China a proteger sus intereses de seguridad. En este sentido, el Corredor Económico China-Pakistán, y la construcción del Puerto de Gwadar le permite a China acceso a un puerto de aguas profundas, donde sería posible, por ejemplo, el paso de portaaviones. Por otra parte, el Corredor Económico China-Península de Indochina contribuye a fortalecer los vínculos económicos con países con los que China posee controversias territoriales, como las disputas del Mar de China Meridional.

Bibliografía

- “Chinese dream” resonates online after Xi's Speech. *China Daily*, 2012-11-30. Recuperado de http://www.chinadaily.com.cn/china/2012-11/30/content_15976157.htm
- Arase, D. (2016). *Trends in Southeast Asia. The geopolitics of Xi Jinping's Chinese dream: problems and prospects*. ISEAS-Yusof Ishak Institute, Singapore, pp.1-30
- ASEAN-CHINA Expert Group on Economic Cooperation (2001). *Forging closer ASEAN-China economic relations in the twenty first century*
- Baviera, A. (2016). China's strategic foreign initiatives under Xi Jinping. *China Quarterly of International Strategic Studies*, vol. 2, N° 1, pp.57-79
- BBC Mundo (2019). Los países de América Latina que forman parte de la Nueva Ruta de la Seda de China. 26 de abril. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-48071584>
- Bhattacharya, A. (2016). Conceptualizing the Silk Road Initiative in China's Periphery Policy. *East Asia*, 33, pp. 309–328
- Blank, S. (2017). Russia's Reservations about China's Silk Road. *Eurasia Daily Monitor*, 14 (67). Recuperado de <https://jamestown.org/program/russias-reservations-chinas-silk-road/>
- Callahan, W. (2016). China's “Asia Dream”: The Belt Road Initiative and the new regional order. *Asian Journal of Comparative Politics*. Vol. 1(3), pp. 226–243
- CEPAL (2010). *La República Popular China y América Latina y el Caribe: hacia una relación estratégica*. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/2956/1/RP_China_America_Latina_Caribe.pdf
- Chellaney, B. (2017). Sri Lanka the Latest Victim of China's Debttrap Diplomacy. *Asia Times*, December 24. Recuperado de <https://asiatimes.com/2017/12/sri-lanka-latest-victim-chinas-debt-trap-diplomacy/>
- Chin, H. & He, W. (2016). *The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond*. Fung Business Intelligence Centre, 1-16.

- Das Kundu, N. (2016). One Belt, One Road, Unfolding Challenges and Opportunities for India-China Cooperation. En Bal Kishan Sharma y Nivedita Das Kundu (editores). *China's One Belt One Road: Initiative, Challenges and Prospects*. India: Vij Books
- Delage, F. (2015). La estrategia asiática de Xi Jinping. *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, vol. 5, pp. 1-36. Recuperado de <http://revista.ieee.es/index.php/ieee>
- Deloitte (2018). *Embracing the BRI Ecosystem in 2018. Navigating the Pitfalls and Seizing Opportunities*. November 11. Recuperado de https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406_Belt-and-road-initiative/4406_Embracing-the-BRI-ecosystem.pdf
- Dong, X. (2019). Historic inheritance. En Fang, C. & Nolan, P. (ed.). *Routledge Handbook of the Belt and Road*. pp. 51-80. Routledge International Handbooks
- Fallon, T. (2014). China's Pivot to Europe. *American Foreign Policy Interests*, vol. 36, pp. 175-182
- Fallon, T. (2015). The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia. *American Foreign Policy Interests*, 37, pp. 140-147
- Feng, H., & He, K. (2016). How Chinese scholars think about Chinese foreign policy. *Australian Journal of Political Science*, vol. 51, 4, pp. 694-710
- Ferdinand, P. (2016). Westward ho—the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 92 (4), pp. 941-957
- Gilpin, R. (1990). *La economía política de las relaciones internacionales*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano
- Golden, S. (2015). El sueño chino de Xi Jinping. *Anuario Internacional de CIDOB*, 168
- Greitens, S. (2013). US-China relations and America's alliances in Asia. *Brooking Opinion*, June 11. Recuperado de: <https://www.brookings.edu/opinions/u-s-china-relations-and-americas-alliances-in-asia/>
- Hillman, J. E. (2018). *China's Belt and Road Initiative: Five Years Later*. Center for Strategic and International Studies. Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>
- Hurley, J., Morris, S., & Portelance, G. (2018). Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective. *CGD Policy Paper*, 12
- Johnson, C. (2016). *President Xi Jinping's "Belt and Road" Initiative*. Center for Strategic and International Studies. Recuperado de https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fspublic/publication/160328_Johnson_PresidentXiJinping_Web.pdf
- Leifer, M. (1995). *Dictionary of the modern politics of South-east Asia*. London: Routledge
- Li, Mingjiang (2009). Cooperation for Competition: China's Approach to Regional Security in East Asia. *Panorama* (Konrad Adenauer Stiftung), vol. 2, pp. 121-134
- Li, Y. & Taube, M. (2019). *How China's Silk Road Initiative Is Changing the Global Economic Landscape*. Routledge Studies in the Growth Economies of Asia, N°142. New York: Routledge
- Li, Y. (2017). Belt and Road: A Logic Behind the Myth. En Amighini, A. (Ed.). *China's Belt and Road: a Game Changer?*, pp. 13-34. Milano, Italia: Edizioni Epoké
- Medeiros, E. (2009). China's Expanding Diplomatic Toolkit. China's International Behavior. Activism, Opportunism, and Diversification. *RAND Corporation*, pp. 61-92

- OCDE (2018). China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape. *Business and Finance Outlook*, pp. 1-46.
- Oviedo, E. (2019). *Oportunidades, desafíos e intereses de Argentina en OBOR*. Observatorio de la Política China, 22 de enero. Recuperado de <https://politica-china.org/areas/politica-exterior/oportunidades-desafios-e-intereses-de-argentina-en-obor>
- Parra Pérez, A. (2017). OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. *Documento de opinión*, 113. Instituto Español de Estudios Estratégicos. pp. 1-19
- Parra Pérez, A. (2018). El juego geopolítico de la nueva Ruta de la Seda en Asia. *Documento de opinión*, 126. Instituto Español de Estudios Estratégicos. pp. 1-19
- Rodríguez, M. E. (2016). La evolución de la política exterior china. *Araucaria*, vol. 18, N° 35, pp. 301-318
- Shih, C. & Yin, J. (2013). Between Core National Interest and a Harmonious World: Reconciling Self-role Conceptions in Chinese Foreign Policy. *The Chinese Journal of International Politics*, vol. 6, pp. 59–84
- Sorensen, C. (2015). The Significance of Xi Jinping's "Chinese Dream" for Chinese Foreign Policy: From "Tao Guang Yang Hui" to "Fen Fa You Wei". *JCIR*, 3 (1), pp. 53-73
- Wang, J. (2019). *The six economic corridors*. En Fang, C. & Nolan, P. (ed.). *Routledge Handbook of the Belt and Road*. pp. 195-223. Routledge International Handbooks
- Wang, Y. (2015). China's "New Silk Road": A Case Study in EU-China Relations. En Amighini, A. & Berkofsky, A. (Eds.). *Xi's Policy Gambles: The Bumpy Road Ahead*, pp. 92-109. ISPI Report
- Xi Jinping: Pursuing a dream for 1.3b Chinese. *China daily*. March 17, 2013. Recuperado de https://www.chinadaily.com.cn/china/2013npc/2013-03/17/content_16313950.htm
- Xi, J. (2015). *Working Together to Forge a New Partnership of Win-win Cooperation and Create a Community of Shared Future for Mankind*. Discurso presentado ante la 70° sesión de la Asamblea General de Naciones Unidas, 28 de septiembre. Nueva York, Estados Unidos
- Xi, J. (2017a). *Trabajar juntos para promover la construcción del "Cinturón y la carretera"*. Discurso en la ceremonia de apertura del Foro de la Cumbre de Cooperación Internacional "Belt and Road". Beijing, 14 de mayo de 2017. Recuperado de: http://www.xinhuanet.com/2017-05/14/c_1120969677.htm
- Xi, J. (2017b). *Secure a Decisive Victory in Building a Moderately Prosperous Society in All Respects and Strive for the Great Success of Socialism with Chinese Characteristics for a New Era*. XIX National Congress of the Communist Party of China (CPC). Beijing, 18 de octubre. Recuperado de http://www.xinhuanet.com/english/special/2017-11/03/c_136725942.htm
- Xie, T. (2015). Is China's 'Belt and Road' a Strategy? *The Diplomat*, 16 de diciembre. Recuperado de: <https://thediplomat.com/2015/12/is-chinas-belt-and-road-a-strategy/>
- Yang, M. (2016). Understanding the One Belt One Road Initiative: China's Perspective. En Bal Kishan Sharma y Nivedita Das Kundu (editores). *China's One Belt One Road: Initiative, Challenges and Prospects*. India: Vij Books
- Yun, S. (2013). *March West: China's Response to the U.S. Rebalancing*. Brookings, jueves 31 de enero. Recuperado de <https://www.brookings.edu/blog/up-front/2013/01/31/march-west-chinas-response-to-the-u-s-rebalancing/>

Documentos

Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (2015). *Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*. Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio de Comercio, Beijing, 28 de marzo. Recuperado de <https://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1252441.shtml>

Declaración Especial de Santiago de la II Reunión Ministerial del Foro CELAC-China sobre la iniciativa de la Franja y la Ruta (2018). Santiago, 22 de enero

Hu Jintao's Report at 18th Party Congress, November 8, 2012. News.xinhuanet.com http://news.xinhuanet.com/english/special/18cpcnc/2012-11/17/c_131981259.htm

Joint communique of leaders roundtable of Belt and Road forum. Beijing, 15 de mayo de 2017. Recuperado de: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/15/c_136286378.htm

Memorandum of Understanding on Collaborations on Matters of Common Interest under the Belt and Road Initiative. Beijing, 14 de mayo de 2017. Recuperado de <https://www.ndb.int/wp-content/uploads/2018/09/MOU-on-BRI-signed.pdf>

Oficina del Grupo Dirigente para el Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta (2019). *Iniciativa de construcción conjunta de la Franja y la Ruta. Avances, contribuciones y perspectivas*. Beijing. Recuperado de: <http://uy.china-embassy.org/esp/xwdts/t1675198.htm>

Páginas web

Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). Sitio web: <https://www.aiib.org/en/index.html>

Portal de la Ruta y de la Seda. Sitio web: www.yidaiyilu.gov.cn