

ANÁLISIS

Inversión en infraestructura del transporte: base para la implementación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

Investment in Transportation Infrastructure: Base of the Implementation of Belt and Road Initiative (BRI)

Gabriela Munguía Vázquez¹

Prosper M. Bernard²

Oswaldo U. Becerril-Torres³

DOI: 10.32870/mycp.v9i26.657

Resumen

El objetivo de este trabajo es analizar y dar a conocer el papel de la inversión en infraestructura del transporte como base de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, considerada como el plan general de apertura comercial y cooperación internacional de China con países extranjeros, anunciada oficialmente en 2013. Se ha recurrido al análisis estadístico, para visualizar el claro desarrollo de la infraestructura como prioridad de la política económica de los países de Asia-Pacífico, al servir de interconexión con los países de la región. Con ello se corroboró el franco interés de los inversores en la instrumentación, la ampliación y la concesión, tanto de puertos como de vías férreas, lo que generó un avance en el desarrollo económico de la región, así como el incremento de la competitividad y la presencia de sus productos en los mercados mundiales.

Palabras clave: China, infraestructura, transporte, la Franja y la Ruta, inversión.

Abstract

This work aims to analyze and make known the role of investment in transportation infrastructure: base of the implementation of Belt and Road Initiative (BRI), which is considered as China's general plan of trade openness and international cooperation with foreign countries, officially announced in 2013. Statistical analysis has been used, through which clear infrastructure development was seen as a priority of the economic policy of the countries of Asia Pacific (PA), serving as interconnection with the countries of the region. This confirmed the pure interest of investors in the implementation, extension, and concession of ports and railways, thus generating a breakthrough for the economic development of the region, as well as increasing the competitiveness and presence of their products in the world market.

Key Words: China, infrastructure, transport, BRI, investment.

Artículo recibido el 15 de mayo de 2019 y dictaminado el 09 de septiembre de 2019.

1. Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Economía. Cerro de Coatepec s/n, Ciudad Universitaria, Toluca, Estado de México, México. C.P. 50120. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3753-8141> Correo electrónico: gmunguia2000@hotmail.com
2. Universidad de Québec en Montreal. 315, rue Sainte-Catherine Est, Montreal, Québec, Canadá. H2X 3X2. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3803-9432> Correo electrónico: prosper@universityconsortium.com
3. Universidad Autónoma del Estado de México. Facultad de Economía, Cerro de Coatepec s/n, Ciudad Universitaria, Toluca, Estado de México, México. C.P. 50120. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5685-5636> Correo electrónico: obecerrilt@uaemex.mx

Introducción

El desarrollo económico en los países involucrados en el comercio internacional muestra que mejorar la infraestructura aumenta la eficiencia de la producción, fomenta la inversión privada y promueve el crecimiento económico en términos generales. En contrapunto, la escasez de infraestructura plantea una gran amenaza para la competitividad internacional de las empresas, de hecho, la falta de ésta restringe el desarrollo económico y conlleva menor productividad y reducción de la participación en el comercio mundial. Situación que afecta el bienestar público (Li & Zhou, 2018, p. 88).

La estrategia de la Franja y la Ruta de la Seda⁴ es considerada como el plan general de apertura comercial y cooperación internacional de China con países extranjeros; por ese motivo, también indica el camino que hay que seguir para que se dé la cooperación entre China y el resto de Asia. A pesar de que la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés), en esencia está enfocada a lograr un acercamiento más político y económico, los inversores privados se verán altamente beneficiados por los resultados que puedan surgir (Ping, 2018, p. 107).

La ruta marítima de la seda, no sólo ha generado movimientos de mercancías y de personas, sino que es y será un gran transmisor de tecnología, idiomas e intercambios culturales; se debe recordar que, a lo largo de la historia, China ha mantenido contacto cercano con muchos países de Asia Central, del sudeste de Asia, Asia Occidental, África y Europa. Aunque muchos investigadores occidentales han mencionado el concepto Ruta de la Seda, de forma constante en sus estudios para referirse a la ruta que partía de China, cruzaba Asia y luego se unía con África y Europa (Naqvi, 2015), en realidad, la Ruta de la Seda se divide, en términos generales, en dos tipos: la terrestre y la marítima (Zottele & Quian, 2016-2017).

Se ha observado que el transporte marítimo es de vital importancia cuando se habla del envío de mercancía, ya que representa 90 por ciento del comercio mundial y, enseguida, porque en los últimos años, los costos de transportación han disminuido debido a la creciente tecnología implicada, la velocidad de los barcos y la capacidad de carga (León-Manríquez, 2018).

4. La Franja Económica de Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, conecta estratégicamente los tres continentes de Europa, Asia y África desde el mar y forma un circuito cerrado de mar y tierra con la Franja Económica de la Ruta de la Seda (Fusheng, 2018).

Ahora bien, se debe mencionar también la importancia de vías ferroviarias al momento de conformar terminales de interconexión, que generen una infraestructura más sólida que se una también al proyecto de la “Franja-Ruta”.

Presentación de la Franja y la Ruta

En septiembre de 2013, el presidente de China –Xi Jinping– pronunció un discurso en la Universidad de Nazarbayev, Kazajstán, en que propuso construir “la Franja Económica de la Ruta de la Seda” en sinergia con Asia Central. En octubre de ese mismo año, durante la Reunión Informal de Líderes del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC, por sus siglas en inglés), Jinping planteó construir la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI, con los países de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN, por sus siglas en inglés) (Zou, 2015).

Este nuevo proyecto serviría para promover una cooperación más amplia a lo largo de los países y regiones que fueran parte de la Iniciativa; de esta manera se incrementaría el potencial de sus reservas, se promovería un desarrollo económico y se aseguraría el estatus internacional de las áreas mencionadas (Naqvi, 2015).

La Franja y la Ruta incluye la construcción de una vía de transporte de carga interconectada, la facilitación en materia de aduanas, un transporte multimodal (que une todas las carreteras de la región), la mejora de la infraestructura portuaria y de las instalaciones de transporte aéreo civil, así como la conectividad de las redes energéticas transfronterizas y la densificación de redes de fibra óptica (Ríos, 2015).

Es necesario mencionar que este proyecto se ha ido gestando a lo largo del tiempo, ya que fue en 2014 cuando China estableció el Fondo de la Ruta de la Seda; para el año 2015, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Comercio y el Ministerio de Asuntos Exteriores emitieron conjuntamente el documento “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”; y en 2016, China fundó el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB, por sus siglas en inglés), organismo conformado actualmente por 57 países, incluidos Brasil, Bolivia, Chile, Perú y Venezuela, países latinoamericanos que formaban parte de este proyecto hasta mayo de 2017 y que dentro de sus funciones está financiar los megaproyectos de infraestructura en la Franja-Ruta de la Seda (Zottele &

Quian, 2016-2017). En la tabla 1 se muestra un resumen de las fechas y los hechos relevantes de esta conformación.

Tabla 1

Fechas y hechos relevantes en la conformación de la Franja-Ruta de la Seda

<i>Año</i>	<i>Hecho relevante</i>
2013	Se da a conocer la propuesta de construir la Franja Económica de la Ruta de la Seda
2014	Establecimiento del Fondo de la Ruta de la Seda, financiado por China
2015	Emisión del documento “Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica”
2016	Fundación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB, por sus siglas en inglés)
2017	Se celebra en Beijing el Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional

Fuente: elaboración propia con base en datos recabados de Van der Leer & Yau (2016).

El punto de partida de este proyecto es la construcción de una extensa y sólida red de infraestructura, conforme generosos esquemas de financiamiento chino. Como se señaló en el plan de acción de este proyecto, la intención final es conectar al vibrante círculo de economías de Asia Oriental con las economías desarrolladas de Europa y con un grupo de países de África y Asia central que cuentan con enorme potencial para su desarrollo económico (ChinaGoAbroad, 2015).

Los montos que prevé alcanzar en este proyecto, a corto y medio plazos se estiman en trillones de dólares, mientras que las posibles inversiones que se generen a largo plazo aún son difíciles de cuantificar. Las cifras más fiables sobre el financiamiento de esta Franja son las que anuncian los organismos, como el China Development Bank (creado en 2014) y el AIIB (que opera desde 2016), que tienen preparada una importante cantidad de dinero para res-paldar el proyecto. Otras entidades financieras tienen también considerado el apoyo para satisfacer los enormes requerimientos financieros, y el propio gobierno dotó al proyecto con un fondo de aproximadamente 40 billones de dólares, mediante el New Silk Road Fund (Lemus & Valderrey, 2017). En la figura 1 se mencionan algunos de los bancos que han financiado el proyecto de la Franja-Ruta de la Seda.

Figura 1

Bancos y fondos que financiaron en un inicio la Franja-Ruta de la Seda



Fuente: elaboración propia con base en datos de Belt and Road Portal (2019) y Lee (2016).

En el plan de la Franja-Ruta de la Seda, como lo ha advertido Lo (2015), pueden verse tres grandes objetivos de largo plazo:

- El desarrollo de infraestructura regional.
- La exportación de excedentes de producción.
- La mejora de China en sus relaciones comerciales internacionales.

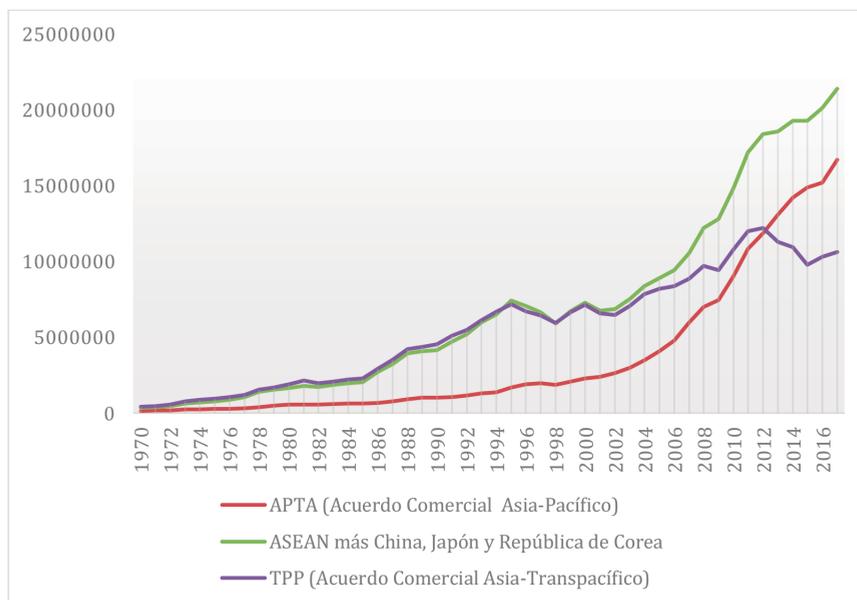
Hoy en día se puede observar que la ruta abarca más de sesenta países en una de las áreas del planeta con mayor auge económico, como demuestra el paulatino desplazamiento del centro de gravedad económico hacia el este (Olier, 2016), lo que también augura una creciente importancia geopolítica de esta zona y, en general, de la Cuenca del Pacífico. Su propósito va más allá de la construcción de redes físicas y vínculos materiales, expandiéndose a diferentes ámbitos y haciendo evidente la inclusión de propuestas multisectoriales.

El crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) de los principales acuerdos y tratados de libre comercio de Asia (que involucran a gran número de los más de 60 países, tales como: Japón, Corea del Sur, Australia o Nueva Zelanda) ha

sido un componente visible, que va más allá de la construcción de infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones. Es la inversión en nuevas zonas económicas especiales, denominadas zonas de libre comercio en China (principalmente en provincias del interior) y la suscripción de acuerdos con los demás países participantes para facilitar la circulación transfronteriza de bienes, personas e inversiones. En la figura 2 se puede observar el crecimiento de la ASEAN (en verde) que, conjuntamente con China, Japón y la República de Corea, lideran el crecimiento económico en la zona con cifras superiores a los 21,405,977 millones de dólares para 2016. A su vez, se observa que, desde la presentación de este proyecto, el PIB creció sustancialmente en el Acuerdo Comercial Asia-Pacífico (APTA, por sus siglas en inglés) y ASEAN; no así, para el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TTP, por sus siglas en inglés).

Figura 2

Producto Interno Bruto (PIB) de los principales acuerdos y tratados comerciales del continente asiático (miles de millones de dólares a precios corrientes), 1970-2016



Fuente: elaboración propia con base en datos de la United Nations Conference on Trade and Development (2019b).

Para proporcionar un financiamiento adicional, China ha puesto en marcha una serie de fondos especiales, como el Fondo de la Ruta de la Seda, que cuenta con una dotación inicial de 40,000 millones de dólares provenientes de las reservas del Banco Popular de China, la China Investment Corporation (fondo de riqueza soberana de Beijing), el Export-Import Bank de China y el Banco de Desarrollo de China. Otros prestatarios, tales como la Asian Infrastructure Investment Bank, el China-ASEAN Investment Cooperation Fund y el China-Eurasia Economic Cooperation Fund, entre China y Eurasia, pueden también financiar proyectos relacionados con la iniciativa en cuestión, aunque su alcance y su marco de referencia son más amplios. Independientemente de cuáles sean las cantidades finales de inversión, es evidente la derrama económica que se está generando para las empresas involucradas. En un inicio se pensó que las más beneficiadas serían las que proporcionan servicios relacionados con la construcción y el desarrollo de infraestructura, pero la bonanza ya está extendiéndose a múltiples sectores, como se puede ver en la tabla 2.

Tabla 2

Principales sectores beneficiados por la Iniciativa de la Franja y la Ruta

<i>Sector</i>	<i>Características</i>	<i>Ejemplo de Proyectos</i>	<i>Inversionistas</i>
Infraestructura	Construcción y desarrollo en puertos de Asia Central y del Este	Construcción de mega embarcaderos en el Puerto de Singapur	China Harbour Engineering Company (CHEC)
Transporte	Inversión en trenes de alta velocidad para el sureste asiático	Tren de alta velocidad Sino-Thai Railway para conectar Tailandia, China y Laos	China Railway Corporation
Energía	Construcción de nuevas plantas de generación de energía sostenible	Planta de energía solar más grande del mundo en Bahawalpur, Pakistán	Powerchina Resources Limited
Turismo	Inversión en promoción turística para sitios patrimonio de la humanidad	Desarrollo en China y sureste asiático con UNESCO	China Road and Bridge Corporation
Manufactura	Experiencia china en manufactura, trenes de alta velocidad, energía nuclear	Creación de corredor económico China-Pakistán	China State Construction Engineering Corporation

Sector	Características	Ejemplo de Proyectos	Inversionistas
Finanzas	Demanda de bonos, seguros, administración de cartera de activos	Creación de fondos de inversión para financiar proyectos	Infraestructure Financing Facilitation Office con HSBC, GE, KPMG, etcétera.

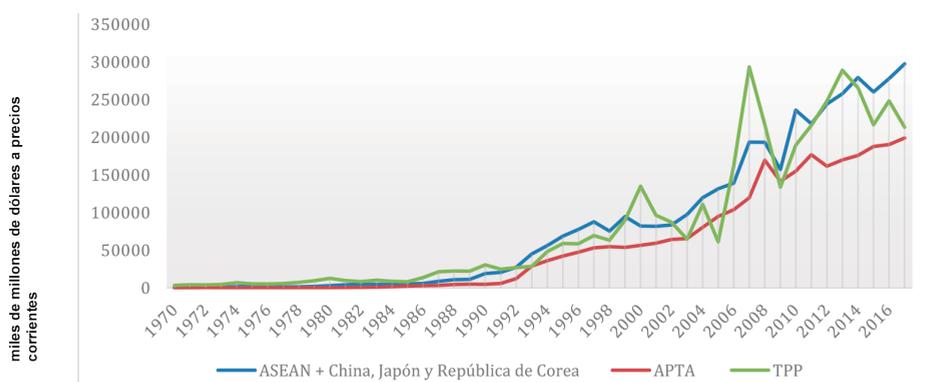
Fuente: elaboración propia, adaptado de EY, Navigating the Belt and Road (2015).

Por lo que, al estudiar el perfil de las empresas chinas involucradas en esta Iniciativa, es necesario entender que la composición de la inversión de China en el extranjero está evolucionando con rapidez, con nuevos actores apareciendo en escena que reemplazan de forma paulatina a las empresas estatales o con fuerte dependencia del gobierno y subordinadas a intereses geoestratégicos (Valderrey & Montoya, 2016). Nuevas empresas están iniciando su proceso de internacionalización, alcanzando un porcentaje que se estima cercano a 25 por ciento de la inversión total no financiera, ofreciendo diversidad en su oferta y aportando nuevos desarrollos tecnológicos (Niu, 2015, p. 43).

Como se observa en la figura 3, ASEAN + China, Japón y la República de Corea son los mayores inversores con cerca de 300,000 miles de millones de dólares en 2016, quedando muy por debajo el APTA con 200,000 miles de millones de dólares y con un repunte de los países miembros del TPP en 2012.

Figura 3

Flujos de inversión extranjera directa (bloques seleccionados, miles de millones de dólares a precios corrientes) 1970-2016



Fuente: elaboración propia con base en datos obtenidos de United Nations Conference on Trade and Development (2019a).

Los entes considerados muy próximos al gobierno, o las instituciones para la promoción de las exportaciones –como el China Development Bank o el Export and Import Bank of China– están cobijando a nuevas empresas, que claramente gozan de apoyo financiero en condiciones muy superiores a las que se ofrecerían en el mercado. Además de las organizaciones citadas, merece especial consideración el caso del China Council for the Promotion of International Trade, puesto que interviene como agente intermediario entre el gobierno y las empresas a las que apoya (Dussel & Armony, 2015).

Ahora bien, el gobierno chino afirma que desde 2014, sus empresas han suscrito contratos relacionados con la Ruta por un valor de 305,000 millones de dólares. Pekín ha creado un fondo de 39,240 millones de dólares dedicado específicamente a sufragar proyectos, y buena parte de los 99,735 millones de dólares con que está dotado el AIIB también se invertirá en ellos. Según sus funcionarios, Pekín espera invertir hasta 732,000 millones de euros en los próximos cinco años (Lávut, 2018).

En suma, se trata de una Iniciativa que combina elementos de infraestructura “dura” (física) y “blanda” (arreglos institucionales) (Lávut, 2018), donde se estima que su instrumentación completa podría tomar entre 30 y 40 años, por lo que se debería de esperar un gran avance en el año 2049, al cumplirse el primer centenario de la República Popular de China (Herreros, 2018).

Con este plan, China aspira a desarrollar las provincias del sudoeste, más pobres que la costa, y a crear nuevos mercados en los países de Asia Central, tradicionalmente dominados por Rusia. Un ejemplo claro de ello son ciudades como Xi’an, que tienen previsto convertirse en un centro logístico de transporte en la nueva Ruta. En sus afueras se situará una zona –Xixi’an– de libre comercio y desarrollo tecnológico o, bien, puede aprovechar parte del exceso de capacidad que padece en sectores como el acero, y conseguir que sus empresas de infraestructura obtengan en el extranjero los contratos que ya no consiguen en el saturado mercado interno (Lávut, 2018).

Para China, la importancia del proyecto radica también en su interés geoestratégico. En esta Iniciativa subyace el deseo de abrirse una salida hacia África, Europa y Medio Oriente que no pase por el cuello de botella del estrecho de Malaca y un posible conflicto en el Mar del Sur de China (Vidal, 2017). Sus principales proveedores de servicios están en Asia y África (Lávut, 2018); China depende fuertemente de países como: Irán, Kuwait, Indonesia o Pakistán, con los cuales necesita tener contacto vía marítima (tabla 3).

Tabla 3

Proveedores relevantes de productos seleccionados desde países que contempla el diseño de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, 2016

<i>Producto</i>	<i>País proveedor</i>
Minerales de hierro y sus concentrados	Irán, Ucrania, India, Rusia
Petróleo	Rusia, Arabia Saudita, Omán, Irak, Irán, Kuwait, Emiratos Árabes Unidos
Minerales de cobre y sus concentrados	Mongolia, Indonesia, Irán, Laos, Kazajistán
Cobre refinado (cátodos de cobre)	Japón, Kazajistán, India
Pasta química, de madera distinta de las coníferas	Indonesia
Cobre sin refinar (ánodos de cobre para refinado electrolítico)	Zambia, Pakistán

Fuente: Herreros (2018), Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2019), UN Comtrade Database (2019), Lávut (2018).

La Nueva Ruta de la Seda, el gran plan estratégico de China

Invertir en infraestructura del transporte puede ser considerado un negocio rentable; sin embargo, depende de muchos factores, entre ellos, la estabilidad del país destino, o, incluso el grado de participación que se vaya a tener.

Hasta el momento, China asegura haber desembolsado 57,770 millones de dólares; el Instituto Mercator de Estudios sobre China (MERICS, por sus siglas en inglés) calcula esa cifra en 22,000 millones de dólares en su base de datos sobre la Iniciativa (UN Comtrade, 2019). Esos montos seguirán aumentando. El número de proyectos supera con holgura el millar y, aunque Pekín ha restringido el flujo de capitales al exterior ante su lento desarrollo económico, las propuestas con la etiqueta BRI (por sus siglas en inglés, Belt and Road Initiative) siguen encontrando un financiamiento generoso. Y algunos países, en especial aquellos que encuentran más difícil el acceso a los mercados internacionales, han aceptado con entusiasmo la chequera china (Vidal, 2018).

Una deuda que puede utilizarse para evitar críticas sobre los derechos humanos en China o para conseguir decisiones favorables, por ejemplo, en torno a nombramientos en puestos internacionales o sobre disputas territoriales, como la que mantiene en el Mar del Sur de China. Pekín es el acreedor de más de 50 por ciento de la deuda de ocho países incluidos en la China's

Belt and Road Initiative: Kirguistán, Laos, Maldivas, Mongolia, Montenegro, Pakistán, Tayikistán y Yibuti (Esteban & Otero-Iglesias, 2015).

Un ejemplo claro del posicionamiento reservado de varios países a invertir con China es el de algunos países de Europa Occidental, como Reino Unido, Alemania, Francia e, incluso, Japón, que mantienen también sus reservas acerca de la BRI, aunque se muestran dispuestos a colaborar en proyectos puntuales, como lo han sido el puerto de Sines en Portugal, una ruta de tren a Madrid, un gasoducto en Kazajistán y una urbanización en Malasia, proyectos integrados en la Nueva Ruta de la Seda, la ambiciosa red china de infraestructuras repartida por los cinco continentes, que puede costar hasta un billón de dólares. Es un plan estratégico de ramificaciones geopolíticas y económicas, criticado por algunos como un instrumento para dominar el mundo, y alabado por otros como un plan Marshall del siglo XXI que ayudará a desarrollar regiones olvidadas. Y al que China asigna importancia vital; tanta, que desde el año 2017 la ha incluido en la Constitución del Partido Comunista (Vidal, 2018). En sus comienzos, cuando el presidente chino Xi Jinping presentó la idea en sendas cumbres en Astaná (Kazajistán) y Yakarta (Indonesia) en 2013, la propuesta se ceñía a los países vecinos, y su propósito era principalmente la construcción de infraestructura. Pero ha ido expandiéndose geográfica y sectorialmente a medida que ha ido creciendo la asertividad de China en el exterior. Actualmente, según Pekín, están adheridos más de cien países en todo el mundo. Y abarca casi cualquier área: tiene componentes comerciales, financieros, de seguridad y culturales (Gachúz, 2019).

El interés geográfico principal sigue siendo Asia; sin embargo, “de acuerdo con las comunicaciones oficiales chinas, todos los países y continentes pueden incluirse, desde el Ártico hasta América Latina”, y “ya no sólo incluye carreteras, rutas ferroviarias, puertos, aeropuertos e infraestructuras de transporte. También incluye normas y estándares, aduanas, tribunales, comercio electrónico. Básicamente, es una etiqueta que se puede pegar en todo un abanico de proyectos” (Vidal, 2018).

Los proyectos enumerados en la tabla 4 forman parte de la base para el desarrollo de otras actividades económicas, generan movimientos de personas, bienes, capital y energía, además de estímulos adicionales a inversiones de empresas chinas, en cuanto se instalen en los territorios de nueva conexión. Asimismo, en la figura 4 se muestra claramente en un mapa la conformación que la Franja-Ruta tendrá.

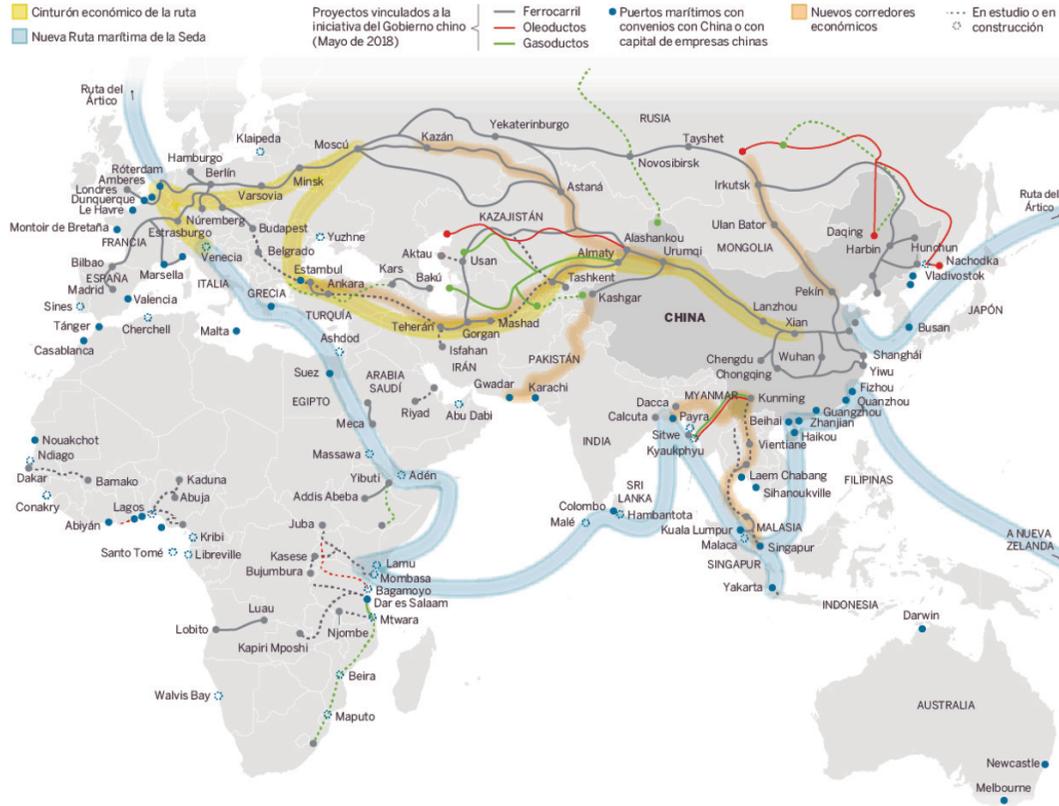
Tabla 4

Corredores terrestres y marítimo: parte de la Franja-Ruta de la Seda

<i>Vía terrestre</i>	Nuevo puente de tierra de Eurasia, que va desde el oeste de China a Rusia occidental
	Corredor Mongolia-China-Rusia, que va desde el norte de China al este de Rusia
	Corredor China-Asia Central-Asia Occidental, que va desde el oeste de China hasta Turquía
	Corredor China-Península de Indochina, que va desde el sur de China hasta Singapur
	Corredor Bangladesh-China-India-Myanmar, que va desde el sur de China a la India
	Corredor China-Pakistán, que va desde el sudoeste de China hasta Pakistán
<i>Vía Marítima</i>	Una Ruta de la Seda Marítima, que va desde la costa china y a través de Singapur pasa al Mediterráneo

Fuente: elaboración propia con base en Hurley, 2018.

Figura 4
Mapa de la Nueva Ruta de la Seda



Tomado de MERICS (Citado en Vidal, 2018).

Se puede observar cómo las empresas chinas están construyendo una conexión fluida y eficiente entre Lianyungang (ciudad prefectura en la provincia nororiental china de Jiangsu) y Estambul. Son necesarios alrededor de 14 días para atravesar Asia central, por el corredor Lianyungang utilizando algunas de las instalaciones de la Ruta Internacional del Transporte Trans-Caspio, pero con la opción de transporte de carga inmediata en camión a cualquier ciudad turca. Se espera que el corredor ferroviario genere un comercio anual por valor de 2.5 billones de dólares en los próximos diez años, y se ha ampliado recientemente para conectar Taiwán con Europa a través de China, vinculando así el océano Pacífico con el Atlántico por el continente euroasiático (Casarini, 2016, p. 12).

En diciembre de 2014 llegaba a Madrid (después de tres semanas) un tren cargado con 82 contenedores con un peso total de mil toneladas proveniente de Yiwu, en la provincia costera de Zhejiang. Esta ruta Yiwu-Madrid es, por más de un concepto, el símbolo de un gran cambio geopolítico y cultural que prefigura la integración de las regiones más periféricas de Eurasia entre sí (Lávut, 2018).

Para China, los beneficios del plan son claros: ampliar vías hacia el oeste le permite desarrollar sus regiones occidentales, más empobrecidas; estimula sus sectores industriales en momentos en los que su economía entra en una etapa de menor crecimiento; abre mercados para sus productos; facilita que otros países adopten sus estándares tecnológicos, por ejemplo, en telefonía 5G; y, en general, expande su presencia y su influencia internacionales (Zottele & Quian, 2016-2017).

Para los países beneficiarios, las ventajas son también obvias. Asia necesitará cerca de 1.7 billones de dólares en inversiones en infraestructura hasta el año 2030 para mantener su crecimiento, según el Banco Asiático de Desarrollo. Y las inversiones de China llegan sin preguntas sobre derechos humanos o la naturaleza del gobierno en el poder (Vidal, 2018).

El propio Xi Jinping, en una serie de actos para conmemorar el quinto aniversario de la Iniciativa, ha instado a cambiar de marcha y no tanto firmar proyectos por firmar, sino “priorizar las necesidades de los otros socios y poner en marcha proyectos que beneficien a los residentes locales” (León-Manríquez, 2018).

Incluso en los casos en los que los gobiernos receptores, como España, han protestado (Mahatir llegó a hablar de “nuevo colonialismo”), más que una cancelación absoluta de los proyectos polémicos, se ha buscado una renego-

ciación. En el caso de Malasia, la línea de tren a la que se ha puesto en pausa interesa a los dos países; los oleoductos, al parecer, sólo están suspendidos mientras Kuala Lumpur resuelve sus “problemas fiscales internos”. El primer ministro ha insistido en la importancia de la inversión china para su país (Herreros, 2018). En el caso de Pakistán, que trata de renegociar su deuda, el primer ministro Khan acordó, en una visita a Pekín, la creación de un grupo de trabajo sobre “desarrollo socioeconómico”. También suscribió un comunicado conjunto en el que los gobiernos “rechazan la creciente propaganda negativa” contra el Corredor (Fok, 2016).

En otros países, el futuro de la Ruta está aún sujeto a incertidumbres. Tailandia e Indonesia tienen previstas elecciones que pueden alterar la actitud de sus respectivos gobiernos. En Filipinas pende una interrogante sobre la salud de Duterte (Correa, 2019).

Aunque sobre la mesa no hay grandes alternativas para satisfacer las necesidades asiáticas de infraestructura. El Banco Asiático de Desarrollo no puede competir contra las arcas chinas. El plan japonés de ayuda a las infraestructuras, lanzado en 2015 y dotado con casi 113,000 millones de dólares para cinco años, es mucho más modesto, en alcance geográfico y en fondos, que el chino. Europa sólo ha propuesto su propio programa muy recientemente, y para empezar en 2021. Estados Unidos, también, ha anunciado que este año invertirá unos 113 millones de dólares en la región Indo-Pacífico (Lemus & Valderrey, 2017).

En abril de 2019 se celebró la segunda Cumbre de la Ruta de la Seda; si en la primera, en 2017, acudieron delegaciones de 110 países y 29 jefes de Estado o de Gobierno, Pekín no se conformó con menos. Fue una cita clave para determinar la evolución de este proyecto, donde se comprometieron a que sea una Ruta-Franja sustentable, que comenzó como una mera propuesta de infraestructuras y ha evolucionado a un gigantesco plan estratégico.

Conclusiones

Como si no hubieran pasado más de mil años, los entonces mercaderes anunciaban a viva voz especias, seda, caballos alazanes dignos de un emperador. Hoy, los gritos de los comerciantes proponen fideos, pinchos de cordero, enormes panes redondos, frutos secos, sedas y baratijas. En las callejuelas del barrio musulmán en el centro de Xi’an, el bullicio hoy día es similar al que debía escucharse en sus mercados en el siglo IX, cuando esa ciudad, entonces

capital china, era uno de los extremos de la Ruta de la Seda que comunicaba Oriente y Occidente (Vidal, 2017).

En esencia, el proyecto la Franja y la Ruta es una iniciativa de cooperación internacional, que ha quedado abierta a todos los países y regiones que lo requieran. Hoy se cuenta con 68 países que reportan en conjunto 4,400 millones de personas y 40 por ciento del PIB mundial. Incluye proyectos tan diversos como el tren Madrid-Yiwu, el corredor China-Pakistán y un oleoducto que conectará el sur de China con Birmania y la bahía de Bengala.

El gobierno chino ha afirmado que desde 2014, sus empresas han suscrito contratos relacionados con la Ruta por valor de 305,000 millones de dólares (279,000 millones de euros). Pekín ha creado un fondo de 3,390 millones de dólares dedicado específicamente para sufragar proyectos, y buena parte de los 103,395 millones de dólares con que está dotado el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras también se invertirán en ellos.

Según sus funcionarios, Pekín espera invertir hasta 827,160 millones de dólares en los próximos cinco años. Lo que demuestra abiertamente el interés y la importancia de invertir en infraestructura en transporte puntal que genere crecimiento y desarrollo sostenibles para los países involucrados, de tal forma que se logre mayor permanencia en los mercados internacionales.

Finamente, se puede apreciar que la inversión en infraestructura y la dominación de áreas estratégicas, llámense puertos o corredores, son esenciales para la distribución de productos alrededor del mundo.

Referencias

- Belt and Road Portal. (2019). *Profiles*. Recuperado de <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/>
- Casarini, N. (abril-junio 2016). Todos los caminos llevan a Beijing. *Vanguardia / Dossier*, (60), 7-15.
- ChinaGoAbroad. (2015). *Action plan on the China-proposed Belt and Road Initiative*. Recuperado de: <http://www.chinagoabroad.com/zh/article/action-plan-on-the-china-proposed-belt-and-road-initiative>
- Correa, G. (2019). Inversión extranjera directa y la iniciativa china de La Franja y la Ruta. *México y la Cuenca del Pacífico*, 8(22), 69-87. doi: <http://dx.doi.org/10.32870/mycp.v8i22.563>
- Dussel, E., & Armony, A. (Coords.). (2015). *Beyond Raw Materials. Who are the Actors in the Latin America and Caribbean-China Relationship?* Buenos Aires:

- Friedrich-Ebert-Stiftung / Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China / Pittsburgh University / Fundación Foro Nueva Sociedad
- Esteban, M., & Otero-Iglesias, M. (2015). *¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?* Recuperado del sitio del Real Instituto Elcano: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asia-pacifico/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china
- EY. (2015). *Navigating the Belt and Road*. Recuperado de <https://www.ey.com/cn/en/services/specialty-services/china-overseas-investment-network/ey-navigating-the-belt-and-road>
- Fok, A. (15 de junio de 2016). One Belt, Many Companies: The great bandwagoning. *Harbour Times*. Recuperado de <http://harbourtimes.com/2016/06/15/one-belt-many-companies-the-great-bandwagoning/>
- Fusheng, L. (2018). Reflexiones sobre la circulación de fondos sino-latinoamericana. En J. Shixue & F. Mallamaci (Comps.), *La Franja y la Ruta. Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe* (pp. 215-221). Buenos Aires: Ediciones UNTDF.
- Gachúz, J. C. M. (2019). El conflicto en Xianjiang (2013-2018): Iniciativa 'Franja y Ruta' y crisis de derechos humanos. *México y la Cuenca del Pacífico*, 8(23), 67-91. doi: <http://dx.doi.org/10.32870/mycp.v8i23.602>
- Herreros, S. (2018). La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina. En A. Oropeza (Coord.), *China: BRI o el nuevo camino de la seda* (pp. 219-241). Ciudad de México, México: Instituto para el Desarrollo Industrial y el Crecimiento Económico, A.C. / UNAM.
- Hurley, J., Morris, S., & Portelance, G. (March 2018), *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective* (CGD Policy Paper 121). Recuperado del sitio de Internet Center for Global Development: <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>
- Lávut, A. A. (2018). La iniciativa China "La Franja y la Ruta" y los países de América Latina y el Caribe. *Iberoamérica*, 2, 42-67.
- Lee, M. (18 de agosto de 2016). One Belt, One Road not 'by China, for China'. *The Business Times*: Recuperado de <https://www.businesstimes.com.sg/real-estate/one-belt-one-road-not-by-china-for-china>

- Lemus, D. D., & Valderrey, F. (2017). La Nueva Ruta de la Seda y la Diplomacia Internacional de Negocios. *Comillas Journal of International Relations*, 10, 1-18. doi: <http://dx.doi.org/10.14422/cir.i10.y2017.004>
- León-Manríquez, J. L. (2018). Opciones estratégicas para la Franja y la Ruta y conectividad marítima entre China y América Latina y el Caribe. En J. Shixue & F. Mallamaci (comps.), *La Franja y la Ruta. Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe* (pp. 113-119). Buenos Aires: Ediciones UNTDF.
- Li, R., & Zhou, G. (2018). Cooperación China-América Latina en infraestructura: coordinación estratégica y sinergia industrial. En J. Shixue & F. Mallamaci (comps.), *La Franja y la Ruta. Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe* (pp. 87-96). Buenos Aires: Ediciones UNTDF.
- Lo, C. (Fall 2015). China's Silk Road Strategy: the opportunities and pitfalls of 'killing three birds with one stone'. *The International Economy*, 54-71. Recuperado de http://www.international-economy.com/TIE_F15_Lo.pdf
- Naqvi, M. (26 de noviembre de 2015). What exactly is 'one belt, one road'? *The Financial Daily; Karachi*.
- Niu, H. (2015). A New Era of China-Latin America Relations. En A. Sebin, L. Martínez & H. Ramanzini (coords.), *América Latina y el Caribe y el nuevo sistema internacional: Miradas desde el Sur: Anuario de la Integración regional de América Latina y el Gran Caribe* (Núm. 11). (pp. 39-51). Buenos Aires: Coordinadora Regional de Investigaciones Económicas y Sociales. Recuperado de <http://www.cries.org/wp-content/uploads/2016/02/anuario-2015-web.pdf>
- Olier, E. (2016). *Los ejes del poder económico*. Madrid: Pearson.
- Ping, W. (2018). Situación de la infraestructura en América Latina: oportunidades y retos de la cooperación sino-latinoamericana. En J. Shixue & F. Mallamaci (comps.), *La Franja y la Ruta. Iniciativa china de cooperación con América Latina y Caribe* (pp. 97-111). Buenos Aires: Ediciones UNTDF.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). (2019). *Informe Anual 2018*. Recuperado de <https://www.undp.org/content/undp/es/home/librarypage/corporate/annual-report-2018.html>
- Ríos, X. (noviembre, 2015). El XIII Plan: antecedentes, contexto, contenidos y expectativas. *Primer Seminario Web Internacional "Enfoque en el XIII Plan Quinquenal de China: Nueva normalidad, Nueva planificación"*. Recuperado de http://sp.theorychina.org/webinar/wfzx/wfart/201511/t20151120_331531.shtml

- UN Comtrade. (2019). *Database*. Recuperado de <https://comtrade.un.org>
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2019a). *Base de datos de Inversión Extranjera Directa*. Recuperado de <https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2019b). *Base de datos de Producto Interno Bruto*. Recuperado de <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=96>
- Valderrey, F., & Montoya, M. A. (2016). China to Finance Infrastructure in Latin America. *Network Industries Quarterly*, 18(2), 6-9.
- Van der Leer, Y., & Yau, J. (2016). *China's new silk route: The long and winding road*. Recuperado del sitio de Internet PriceWaterhouse Coopers (PwC) <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf>
- Vidal, M. (14 de mayo de 2017). China presenta en sociedad su nueva y millonaria Ruta de la Seda. *EL PAÍS*. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2017/05/13/actualidad/1494692129_532492.html
- Vidal, M. (3 de diciembre de 2018). La Nueva Ruta de la Seda, el gran plan estratégico de China. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537_893651.html
- Zou, L. (2015). *Political Economy of China's One Belt One Road Strategy*. Shanghai: Shanghai People's Press.
- Zottele, E., & Quian, W. (octubre 2016-marzo 2017). La Franja y la Ruta: Oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible. *Orientando Temas de Asia Oriental, Sociedad, Cultura y Economía*. 7(13), 36-69. Recuperado de <http://orientando.uv.mx/index.php/orientando/article/view/2527>