
China
BRI: o el nuevo camino
de la seda

China: BRI o el nuevo camino de la seda

Arturo Oropeza García
Coordinador



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS



DR. PEDRO SALAZAR UGARTE
Director

DRA. ISSA LUNA PLA
Secretaria Académica

LIC. RÁUL MÁRQUEZ ROMERO
Secretario Técnico

China: BRI o el nuevo camino de la seda

Arturo Oropeza García, Coordinador

Primera edición: 2018

© 2018, Instituto para el Desarrollo Industrial y el Crecimiento Económico , A.C.

© 2018, Universidad Nacional Autónoma de México /
Instituto de Investigaciones Jurídicas

Circuito Maestro Mario de la Cueva s/n,
Ciudad Universitaria, México, D.F.
Delegación Coyoacán, C.P. 04510

ISBN: 978-607-97629-3-3

Las opiniones expresadas en este libro son responsabilidad exclusiva de los autores y no reflejan necesariamente la posición de las instituciones a las que pertenecen.

Queda rigurosamente prohibida, sin autorización escrita del titular del derecho, la reproducción o distribución total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, bajo las sanciones establecidas por la ley.

Impreso y hecho en México / *Printed and made in Mexico*

INSTITUTO PARA EL DESARROLLO INDUSTRIAL
Y EL CRECIMIENTO ECONOMICO



Ing. RAÚL GUTIÉRREZ MUGUERZA
Presidente

Dr. ARTURO OROPEZA GARCÍA
Vicepresidente

Lic. JUAN ANTONIO REBOULEN
Secretario Tesorero

Dr. JOSÉ LUIS DE LA CRUZ GALLEGOS
Director General

Lic. JESÚS ALBERTO CANO VÉLEZ
Vocal

Mtro. MAURICIO DE MARÍA Y CAMPOS
Vocal

Ing. MIGUEL LEÓN GARZA
Vocal

Ing. MAURICIO MILLÁN
Vocal

Dra. ALICIA PUYANA
Vocal

Dr. JOSÉ ANTONIO ROMERO
Vocal

Mtro. FRANCISCO SUÁREZ DÁVILA
Vocal

Dr. RENÉ VILLAREAL
Vocal

Índice

- 17 **Introducción**
ARTURO OROPEZA GARCÍA
Investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM
- I. Una visión desde China**
- 23 **Practical measure to push forward China-SPC BRI Cooperation**
CHEN XIAOCHEN
Director of International Studies Department of Chongyang Institute for Financial Studies at Renmin University of China (RDCY). (China)
- CHANG YUDI
Intern reseach fellow, Chongyang Institute for Financial Studies, Renmin University of China
- WANG LIANGYING
Student at School of International Studies, Renmin University of China
- 41 **Las iniciativas chinas de Una Franja y Una Ruta y El Foro de Cooperación Internacional de la Franja y la Ruta**
XU SHICHENG
Miembro honorario de la Academia China de Ciencias Sociales (CASS), e investigador y profesor titular del Instituto de Estudios Latinoamericanos, CASS. (China)
- 57 **The One Belt and One Road Initiative: beyond the world trading system**
LI XIXIA
Associate Professor in International Law, Institute of International Law, Chinese Academy of Social Sciences (CASS). (China)

83 **The importance of the One Belt One Road chinese initiative and its features**
SUN JIE
Institute of World Economics and Politics, Chinese Academy of Social Sciences (CASS). (China)

97 **Is China reshaping its neighboring environment through the Belt and Road Initiative?**
LIN MINWANG
Deputy Director of the Center for South Asia Studies, Fudan University. (China)

II. Una visión desde América

121 **OBOR o el nuevo Camino de la Seda. Consideraciones generales desde la Segunda Reforma y Apertura China**
ARTURO OROPEZA GARCÍA
Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM . (México)

169 **2025-30. Historia de dos mundos: América Latina ante “La Franja y la Ruta”**
CARLOS JUAN MONETA
Universidad Nacional de Tres de Febrero (UNTREF). (Argentina)

197 **Legal risks in financing “One Belt and One Road”: China’s dilemma**
DONGSHENG ZANG
Associate Professor of Law, Director of Asian Law Center, University of Washington School of Law .(Estados Unidos)

219 **La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina**
SEBASTIÁN HERREROS
Oficial de Asuntos Económicos, División de Comercio Internacional e Integración, Comisión para América Latina y El Caribe (CEPAL). (Chile)

III. Una visión desde México

- 245 **OBOR-NRGS, el Proyecto chino para el siglo XXI: alcance global**
JUAN GONZÁLEZ GARCÍA
Coordinador del Claustro Económico de la Universidad de Colima. (México)
- 271 **El lanzamiento de la iniciativa OBOR y su posible impacto en el orden global**
ANA TERESA GUTIÉRREZ DEL CID
Área de Política internacional, Departamento de Política y Cultura. Universidad Autónoma Metropolitana. (México)
- 299 **Una Franja, una Ruta: avances y principales características en Asia Central**
EDUARDO TZILI-APANGO
Profesor-investigador de tiempo completo en el Departamento de Política y Cultura de la Universidad Autónoma Metropolitana. (México)
- 315 **La Inminencia del *Belt and Road Initiative* en América Latina: perspectiva desde Brasil, Chile y México**
ARTURO OROPEZA CASAS
Maestro en Derecho Económico por la Universidad de Stanford y Asociado Foráneo en King & Spalding. (México)

CATARINA DACOSTA FREITAS
Maestra en Derecho Económico por la Universidad de Stanford y Asociada Foránea en Jones Day. (Brasil)

DIEGO RAMOS BASCUNAN
Maestro en Derecho Económico por la Universidad de Stanford y Asociado en Pellegrini y Cía. (Chile)

IV. Una visión desde Asia

- 333 **China's Belt and Road Initiative (BRI): an Indonesian perspective**
EMI FITRIANI
Head, Miriam Budiardjo Resource Center (MBRC) Senior Lecturer, International Relations Department Faculty of Social and Political Sciences (FISIP), Universitas Indonesia. (Indonesia)

- 349 **Belt and Road Initiative and its impact on central Asia**
KEMEL TOKTOMUSHEV
Research Fellow, Institute of Public Policy and Administration, University of Central Asia, Kyrgyz Republic .(Kyrgyzstan)
- 357 **China's 'One Belt, One Road' in South Asia: economic considerations from India and Pakistan**
JABIN T. JACOB
Fellow, Institute of Chinese Studies and Associate Editor, China Report. Delhi (India)
- 373 **China's Belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka**
JANAKA WIJAYASIRI
Research Fellow and Head of International Economic Policy Research at Institute of Policy Studies. (Sri Lanka)

NUWANTHI SENARATNE
Institute of Policy Studies of Sri Lanka
- 403 **OBOR project: the case of Russia**
SVETLANA P. GLINKINA
Professor, Head of the Academic Department of International Economic and Political Studies, Institute of Economics, Russian Academy of Sciences.(Russia)

ARTEM YAKOVLEV
Junior researcher, Institute of Economics, Russian Academy of Sciences, Assistant of General Economic Theory chair
- 421 **The OBOR initiative within the framework of the Russia-China relationship**
NIKOLAY SHKOLYAR
Economic adviser Embassy of Russia in Mexico, professor and PhD in International Economics. (Russia)

IRINA SHKOLYAR
Head of International Department, Russian Academy of Foreign Trade

- 435 | **One Belt One Road: an asian perspective**
BADAR ALAM IQBAL
*Professor School of economics and Finance Monarch University
(Zug) Switzerland. (India)*
- ARTI YADAV
*Professor, Department of Commerce, Daulat Ram College
University of Delhi, India*
- 449 | **The OBOR Project. Economic Initiatives around Afghanistan.
Cooperation or competitions between stakeholders**
SAYED MAHDI MUNADI
*Former Researcher at Center for Strategic Studies, MFA,
Afghanistan; currently Patron of "Center for Afghanistan
and Asia Studies"(CAAS) Kabul. (Afghanistan)*
- 473 | **One Belt One Road: the India perspective**
PULIN B. NAYAK
*Centre for Development Economics, Delhi School
of Economics. (India)*

“Hace más de 2.000 años, nuestros ancestros impulsados por un deseo de amistad, abrieron las Rutas de la Seda terrestres y marítimas, con lo que comenzó una gran era de intercambios entre civilizaciones. Hoy, nos reunimos aquí para renovar el espíritu de la Ruta de la Seda y para discutir el desarrollo de la Franja y la Ruta para la cooperación internacional. Esto constituye tanto una continuación de nuestro legado compartido como una decisión correcta para el futuro. La Iniciativa de la Franja y la Ruta materializa la aspiración de intercambio entre civilizaciones, el anhelo de la paz y de la estabilidad, la búsqueda del desarrollo común y el sueño compartido de una vida mejor. Nos encontramos en un punto de inicio nuevo, listos para emprender un nuevo viaje juntos. ”

XI JINPING, mayo de 2017

Introducción

La primera apertura y reforma china en 1978 se produce como un acto obligado, como una alternativa exógena que ayudara a paliar los graves rezagos sociales de comida, vestido y techo que padecía la población china como consecuencia de la insuficiencia económica de su periodo post revolucionario.

En su milenaria trayectoria, como la sociedad viva más antigua de la tierra, China nunca lo había hecho y su salida, todo un acontecimiento, generó innumerables inquietudes tanto en su vida interna, como para una sociedad global que ya se había olvidado de su importancia y de su éxito histórico.

La primera reforma y apertura china, orientada hacia su fortaleza estratégica del Pacífico, se manejó a manera de experimento en una órbita económica que no conocía. A pesar de ello, China manejó su apertura con gran talento, a pesar de su debilidad estructural y financiera y de su falta de experiencia de habitar el mundo capitalista del desarrollo y del mercado.

Después de 40 años los éxitos económicos, sociales y políticos de su decisión de abrirse al mundo global de su época están fuera de duda y son del todo conocidos.

De la China de Deng Xiaoping de 1978, que lanza un proyecto de reforma global en el marco de su debilidad económica y grandes necesidades sociales, en 2012 pasamos a una China de Xi Jinping, la cual en la línea de su impactante éxito económico y geopolítico, nos avisa informalmente de una segunda etapa de reformas y apertura, ahora hacia el Oeste, a través del lanzamiento del proyecto OBOR (One Belt One Road).¹

El OBOR desde su inicio se presenta como un proyecto de grandes dimensiones que involucra a cerca de 70 países de Asia, de Europa del Este y de África; a

¹ Reconocido como BRI (Belt and Road Initiative) desde 2015.

70% aproximadamente de la población mundial, a 55% del PIB económico del mundo y a 75% de las reservas de gas y petróleo del planeta.

De la China aprendiz del fenómeno global, pasamos ahora a una China que toma la bandera del desarrollo económico del siglo XXI, e invita a través del OBOR a la mayoría de la población mundial, a la integración de una nueva estrategia del desarrollo más *justa y razonable*.

La sociedad global que contempló la apertura China en los setenta con sorpresa y descuido, ante la fortaleza de la ahora segunda economía del mundo, se pregunta sobre los términos de la estrategia y dimensiones del OBOR, y junto con ello, de los objetivos económicos y políticos que China busca con ello.

El OBOR se anuncia por el presidente Xi Jinping en Kazajistán en 2013 y lo ratifica en su parte marítima en Indonesia en el mismo año. Sin embargo, la estructura y contenido del OBOR todavía se encuentra en su etapa formativa, quedando en expectativa una buena parte de sus aspectos centrales. No obstante, el enunciado de sus objetivos, antecedentes y proyectos generales se emite en 2015 por la Comisión Nacional para la Reforma y el Desarrollo (NDRC), en coordinación con los ministerios de Comercio y Relaciones Exteriores, a través del acuerdo titulado 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 Marítima de la Seda del siglo XXI. Este Programa contiene a la fecha los elementos generales de la propuesta, entre cuyos objetivos resalta que se trata de una iniciativa de cooperación internacional para una gobernanza global más razonable y más justa. Una propuesta para la facilitación y apertura de mercados para el aumento del comercio e inversiones, favoreciendo una regulación más racional del comercio internacional. Como una herramienta de estímulo a la cooperación regional, la cual propone un nuevo pensamiento y un nuevo proyecto para perfeccionar la gobernanza global (Shicheng, 2018).

A pesar de su corta vigencia institucional, el OBOR está actualmente respaldado por cerca de 100 países y organizaciones internacionales, con 40 de los cuales China ya ha firmado Convenios de Cooperación y ha invertido cerca de 50 mil millones de dólares. Asimismo, a través del esquema OBOR se han instalado seis Corredores Económicos Internacionales de Cooperación y 56 zonas de cooperación económica con más de 20 países, a través de las cuales han creado 180 mil nuevos puestos de trabajo en los países OBOR. Junto con ello, se han operado múltiples becas gubernamentales, programas sociales de apoyo y bienestar, programas de ayuda Sur-Sur y paquetes de mejora sanitaria y pobreza, etcétera.

La fortaleza financiera del OBOR se apoya en su propio Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB, 2015), así como en el Fondo de la Ruta de la Seda (FRS, 2015) y el Nuevo Banco de Desarrollo (NDB, 2015), así como en toda la banca paraestatal china y órganos financieros internacionales.

A pesar de lo limitado de su vigencia, la iniciativa OBOR ya se presenta como el proyecto geopolítico y geoeconómico más importante del siglo, con características y definiciones que en muchos casos rompen con los paradigmas de comercio que dominaron el siglo XX.

Por ello, en este despegue del OBOR a través de múltiples iniciativas, créditos, acciones, planes, regiones etc. De diferentes velocidades y profundidades en seis corredores económicos y cerca de 70 países, el conocer el nivel y alcance de la propuesta OBOR se vuelve un imperativo para la academia, el sector privado y el sector público en general, con la idea de establecer las líneas de benchmarking y de oportunidad que procedan, así como para esclarecer sus repercusiones o posibles consecuencias en la vida interna de los otros países y regiones del mundo.

Bajo esta preocupación, el Instituto de Investigaciones Jurídicas (IIJ), de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), en coordinación con el Instituto para el Desarrollo Industrial y el Crecimiento Económico (IDIC) y la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN), establecieron la necesidad de llevar a cabo una investigación integral del OBOR, a través de la cual pudieran conocerse tanto los elementos geoestratégicos que le dan origen, como los primeros resultados de su contacto con las diversas regiones y naciones del sistema OBOR, en la idea de que la sociedad global se encuentra hoy en una etapa de profunda transformación, de reacomodo de actores y bloques geoeconómicos y geopolíticos, que deben ser conocidos de manera puntual.

Para el efecto se programó la participación de más de 20 especialistas de Asia, Estados Unidos y América Latina, bajo un índice interdisciplinario que contribuyera a la mejor comprensión del fenómeno global del OBOR.

A todos los participantes de cada uno de los países invitados, agradecemos profundamente su generosa participación para la culminación de este libro, entendiendo que su contenido es tan solo un punto de partida de una tarea que reclamará en las próximas décadas del mayor estudio y rigor para interpretar una estrategia multifactorial que en cualquiera de sus escenarios está cambiando ya los paradigmas del siglo XXI.

Arturo Oropeza García
Octubre de 2018

I. UNA VISIÓN DESDE CHINA

Practical measure to push forward China-SPC BRI Cooperation

Chen Xiaochen^{*}
Chang Yudi^{**}
Wang Liangying^{***}

SUMMARY

- I. Abstract
- II. Introduction
- III. Basic China-SPC BRI Cooperation
- IV. What is Special: Advanced China-SPC BRI Cooperation
- V. Approaches for Implementation
- VI. Conclusion

I. ABSTRACT

Amongst all directions of the Belt and Road initiative, the South Pacific direction of the 21st Maritime Silk Road attracts relatively less attention but occupies a particular position. However, our knowledge about the South Pacific countries remains insufficient. As a result of this, we propose a policy study on the practical policy measures for China to push forward China - South Pacific Countries (SPC) Belt and Road Initiative (BRI) cooperation. In this article, we put forward two interconnected sets of policy measures: "*basic*" and "*advanced*", the former refers to the basic measures that lay the foundation for the BRI cooperation while the latter utilizes the specialties of South Pacific region. Then we drafted the implementation strategy for these policy measures that include enhancing policy coordinations through the multilateral institutions and inspiring the local initiatives.

Keywords: The Belt and Road Initiative, South Pacific, Connectivity

II. INTRODUCTION

The "Belt and Road" initiative marked a new chapter of China's opening-up processes. Since 2013, the Belt and Road initiative has been gradually gaining mo-

* Director of International Studies, Chongyang Institute for Financial Studies, Renmin University of China.

** Intern research fellow, Chongyang Institute for Financial Studies, Renmin University of China.

*** Student at School of International Studies, Renmin University of China.

mentum around the globe. Considerable achievements have been made over the past years. Many joint projects have covered extensive areas, and cooperation has expanded into various fields.

However, the development of the belt and road cooperation is not balanced from the perspective of geographic directions. The South Pacific Maritime Silk Road has attracted less attention if compared with other directions of the Belt and Road. In fact, the South Pacific region has a high potentiality for a deepening BRI cooperation in the future. In this article, we analyzed the current political-economic situation of South Pacific countries and then suggested practical measures to promote China-SPC BRI cooperation. The main idea of the practical measures to push forward the cooperations in a specific region is like gymnastics, which have two different sets of routines: "basic" and "advanced" sets. The "basic" sets provide the foundation for "advanced" measures while both are to be implemented practically.

III. BASIC CHINA-SPC BRI COOPERATION

To establish effective BRI cooperation with South Pacific countries, some basic requirements should be fulfilled, and practical measures must be taken to ensure that joint projects can cover a wider range of sectors and reach a certain depth in the major sectors. In our view, the fundamental requirements for BRI cooperation in this specific region at least include four among the "Five Priorities" of the "Belt and Road" initiative: Facilities Connectivity, Unimpeded Trade, Integration and People-to-People Bond, and Policy Cooperation is always the key throughout the process. Laying basic foundations for further BRI cooperation, these priorities are like the core sets in gymnastics, which will lead to various future performances.

FACILITIES CONNECTIVITY

As one priority of the "Belt and Road" initiative, "Facilities Connectivity" underlines the significance of the infrastructural development in the BRI cooperation. With the rich endowment of marine resources, the South Pacific countries reserve a considerable potentiality for future economic development. However, this region has been facing a bottleneck of infrastructural development for a long time that the development level remains stagnant. This bottleneck is the result of at least two main factors: geographical conditions and a lack of capacity and resources to launch large construction projects. Thus, overcoming the bottleneck should be the stake in future joint ventures.

The first and foremost, the cooperation over civil aviation and infrastructure should rank high on the agenda. In addition to Australia and New Zealand, the

South Pacific region consists of a vast number of small islands and islets. The only way to reach these remote Pacific Isles in a relatively short time from China is to take flights. However, there is still no direct flight operated between mainland China and South Pacific isles by so far. We suggest conducting further researches on the feasibility of building the new direct route to South Pacific region via institutional cooperation with local partners. According to the research and analysis, domestic airline companies may pick certain coastal airports in Eastern China to serve as the hubs of direct routes from inland China to South Pacific. Also, the South Pacific region can also be the potential pivot of air routes from China directly to Latin America. Especially Auckland, a city in New Zealand, bears this potential. To support these new air routes, that region also shows needs to strengthen the infrastructure of local airports and update the local airlines, which are excellent opportunities for domestic companies to grow the business and form new partnerships with local partners.

Secondly, the combination of Maritime Silk Road and the maritime economy will lead to a stronger economic growth. Although the South Pacific region covers a large scale of the ocean, the local marine transportation network remains underdeveloped due to a lack of financial and institutional capacity. To facilitate local maritime transportation and strengthen economic ties between Southeast China and South Pacific, institutional cooperation between China and local partners is needed so that joint efforts can be taken to deploy more financial, human and intellectual resources to expand and update local port facilities of several hub ports like Suva of Fiji. On the other hand, these port facilities set the building blocks of maritime economic cooperation. In our opinion, both marine tourism and fishery are promising sectors that future cooperations should cover.

Thirdly, ICT (Information Communications Technology) facilities and basic civil infrastructure play important roles in BRI cooperation. ICT facilities, especially communications infrastructure will reduce the isolation of South Pacific islands from the outside world. Civil infrastructure can help local communities to address the environmental and climate challenges ahead. Throughout the whole process of developing joint infrastructure projects, we should keep the idea of green, low-carbon and environmental-friendly projects in mind and meet the local economic, social and environmental needs. We suggest that Chinese enterprises make further investment in the development of new energy industry in South Pacific. To address the natural disasters brought by climate change, intergovernmental cooperation can focus on the construction of an early alarming system of typhoon and tsunami, maritime environment monitoring system and climatological observation facility. By carrying out these plans and actions together with South Pacific partners, China will take an active part in global governance.

UNIMPEDED TRADE

As a WTO member and major trading nation, China emphasizes the importance of trade in BRI cooperation by listing “Unimpeded trade” into the “Five Priorities.” The South Pacific region, with its diverse resources and products, is an indispensable part of the Asia-Pacific regional trade arrangements. However, the fragmented regional trade institutions lead to a certain degree of “Spaghetti bowl phenomenon,” which affects the further regional economic integration and economic cooperation with foreign partners. China should play an active role in regional trade institution-building through both bilateral and multilateral trade cooperation with South Pacific countries to meet the BRI vision of “Unimpeded Trade.”

Free trade agreements (FTA) between China and South Pacific trade partners will facilitate trade flows and increase the welfare of both sides. Exporting high-quality mineral and agricultural products to China, Australia and New Zealand are China’s main trade partners in this region. Meanwhile, they lead the trade cooperation in South Pacific. Therefore, we can give priorities to the updates of FTA between China and New Zealand. Since New Zealand is a developed industrial country, it will be a good chance for China to learn about the institution design of the “Next Generation” of FTA with developed countries. Besides, we should form broader and deeper trade relations with Australia and other South Pacific countries to prepare for the future South Pacific FTA network. Gradually, we can integrate the network of bilateral FTAs into the multilateral institution structure of Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP), thus to some degree overcoming the fragmented “spaghetti bowl phenomenon” of the regional trade institutions that hamper further cooperation.

Policymakers in China should create a supportive policy environment to help Chinese enterprises gain competitiveness overseas without violating WTO trade regulation. Due to the different factor endowments of both sides, China imports a huge number of resource products from South Pacific trade partners while the South Pacific countries import a moderate number of Chinese manufactured goods. To some extent, result in a structural trade imbalance between both sides. Apart from that, Chinese manufacturers still have relatively low bargaining power over the trading of resource products. Their manufactured goods also confronted non-tariff trade barriers and competition in South Pacific markets. To improve the situation, on the one hand, Chinese government agencies should adopt policy levers to encourage domestic enterprises to enhance their competitiveness. These policy levers may at least include facilitation of merger and acquisition (M&A) to optimize the allocation of productive resources, integration of domestic and international inspection and quarantine regulation, the creation of strategic rooms for Chinese enterprises over sensitive trade issues in trade negotiations. On the other

hand, domestic firms need to learn more about new international trade rules and make full use of preferential terms in FTAs to enter the markets with fewer barriers and risks. Also, we should encourage the development of modern high-end business service sectors so that Chinese manufacture industries can enjoy better and cheaper business services when going global.

Confronted with increasing numbers of anti-dumping investigations and trade disputes, it is the right time for China to cooperate with South Pacific trade partners to establish dispute settlement mechanism and improve the negotiating skills of domestic enterprises. Macroscopically, since China is already a major player in global trade, its voice should be carefully treated when the international community sets trade and investment rules. We suggest that Chinese scholars and think tanks do more research on international trade standards and regulations and strive for more significant influence on international policy. From the medium view, to address immediate trade disputes, we attach more importance to the research of domestic regulation and protection policies of South Pacific trade partners done by scholars, think tanks, and then they can provide more practical advice to Chinese enterprises and government agencies when dealing with disputes. Microscopically, Chinese companies should work together to meet the challenges when going abroad. They should establish cooperation platforms to facilitate information sharing and anti-risk capacity building.

FINANCIAL INTEGRATION

With the development of domestic financial sectors, China is gradually gaining ground in international monetary and financial system. As one priority of BRI cooperation, "Financial Integration" combines the strategy of RMB internationalization with the actual demand for investment and financing services of joint projects in BRI cooperation. In South Pacific region, there exists a relatively large funding shortfall in infrastructural investment and project financing, thus limiting the full exploitation of resources. This calls for closer monetary and financial cooperation between China and South Pacific countries.

Development financing is the key tool to boost infrastructural investment in South Pacific region. China has rich domestic experiences in the application of development financing in impoverished regions to build essential public health, education and agricultural infrastructures. These infrastructures, in turn, improve the local investment environment and attract private investment. The idea of development financing spreads widely both in China and other emerging economies, giving birth to the newly-founded Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB) and New Development Bank (NDB). Among the two banks, AIIB mainly covers Asia-Pacific region. Fiji, a main South Pacific island country, has just become a

member of AIIB in 2017, showing that the AIIB has already started its business in South Pacific region. If the financing gap is filled by development loans allowed by AIIB and other development financial institutions, we can confidently expect that the infrastructure in South Pacific region will experience better development. Besides, since civil and transportation infrastructure is of vital significance for small island countries, the increase of Chinese infrastructural financing will help gain more support in local communities.

Third, the “Go Global” strategy encourages Chinese financial institutions to expand their business overseas. Since the 2000s, Chinese state-owned commercial banks have experienced dramatic growth and expansion. However, these financial giants are now facing more fierce competition and are slowing down at home. Policy studies show that a greater degree of two-way opening up of financial sector does improve the efficiency of state-owned banks. Then BRI cooperation, in fact, becomes an opportunity for Chinese financial sector to achieve further development overseas. In South Pacific region, China has already formulated official monetary and financial cooperation with Australia and New Zealand. Both two countries have relative complete financial infrastructures and systems, which provides a supportive environment for Chinese financial institutions to test the waters in the regional markets. So we suggest that Chinese commercial banks and development bank enter the South Pacific region and expand their business to provide financial service to trade and investment between China and South Pacific.

PEOPLE-TO-PEOPLE BOND

Evidently, the mutual understanding between China and South Pacific countries is still quite limited, which calls for a multidimensional “People-to-people Bond.” In history, the South Pacific region has been under the influence of western countries for such a long period that western cultural context mostly constructs their basic impression of China and its people. This impression is somehow biased by western media and may lead to various misunderstanding. Therefore, future China-SPC BRI cooperation must take public diplomacy into account and promotes people-to-people exchange to form firm human bonding with the people in South Pacific region.

There are various ways to facilitate people-to-people exchange in BRI cooperation in the South Pacific region. Cooperation over tourism is a commercial way to increase civil exchange. With its large population, China is the potential market for South Pacific marine tourism. China welcomes South Pacific countries especially island countries such as Fiji, Palau and Vanuatu to promote their tourist spots to attract more Chinese tourists. In turn, the Chinese government and tour operators also need to promote tourist attractions in China to attract more tourists from the

South Pacific region. Since China is becoming a new market for the cruise industry, we suggest touring operator and cruise companies to do more research on opening up cruise lines from China to South Pacific region so that cruise ships can directly bring tourist to South Pacific tourist spots. The development of tourism makes it possible for more people from both China and South Pacific region to see the reality and know more about each other. In the meantime, it brings real commercial profits for local communities, thus stimulating the local economy of the South Pacific region. Cooperation over public affairs creates more public goods that serve the local community's immediate need, thus building a closer relationship between China and local grassroots community in South Pacific countries. For instance, the public health system in South Pacific island countries remains underdeveloped. Confronted with a critical shortage of public sanitary facilities, techniques and medical personnel, the people in South Pacific region suffer a lot from various diseases such as diabetes, hypertension and dengue fever. These diseases affect the quality of local labor, impeding development and economic growth for long. Previously, China has only provided temporary medical service through the visit of naval hospital ship Peace Ark to Tonga, Fiji, Vanuatu and Papua New Guinea in 2014, which is far from enough. Recently, China has been committed to fulfilling its international obligations to pursue the Sustainable Development Goals (SDGs) put forward by U.N. in 2015. Therefore, it is necessary for China to work together and cooperate further with South Pacific countries to cope with the public health challenges. On the one hand, we can help building local hospitals and clinics to overcome the infrastructural bottleneck. By infrastructures, more armamentarium and medicines should be provided accordingly to ensure the accessibility of medical service. On the other hand, we should provide training programs for local medical personnel, only by training the local people can we improve the situation in the long run.

Public diplomacy and education cooperation will directly help to improve the image of China in South Pacific region. To promote understanding of humanity and culture traditions alongside with political-economic condition about the other side, universities and think tanks from both sides ought to launch more dialogues and provide joint training programs. Therefore, having a better knowledge of the cooperation partner, officials, businessmen and young volunteers from both sides can be exposed to the real local social environment and get their work done more smoothly when working together. Chinese television, social media, and Internet companies are now gaining greater and greater impact overseas. Their presence in the South Pacific region offers us flexible and diverse forms of publicity to shape an advanced image of a modern contemporary China. Although the joint programs have just started and the real effect is yet to come, our view remains positive.

IV. WHAT IS SPECIAL: ADVANCED CHINA-SPC BRI COOPERATION

Under the guidance of the basic cooperation, China can focus on more detailed and specific fields to deepen the cooperation with South Pacific countries. Those countries, headed by Australia and New Zealand, most of which are separate island countries, are rich in energy resources and other kinds of maritime resources. Also, they have unique geographical features. Consequently, China can make the best of the advantages and make up the disadvantages in South Pacific countries through formulating cognitive development and cooperation plans according to the real regional conditions, which are like the “advanced” exercises in gymnastics.

“ENERGY SILK ROAD”: NATURAL GAS BOOSTS COOPERATION

Energy is a fundamental sector in China-SPC BRI Cooperation, and natural gas is an excellent sally port for China and South Pacific Countries to build an “Energy Silk Road jointly.” On the one hand, with domestic economic structural adjustment, China’s demand for overseas energy import has been increasing, and the energy trade, as well as investments abroad, have been extending. On the other hand, the energy strategies of South Pacific countries have been adjusted, in which they are intended to export more of their energy rich in the amount and varieties to China via ASEAN. In consideration of these two sides, there is no denying that China and South Pacific countries have potential in furthering their existing energy cooperation since their interest demands correspond to each other. Thus, centering on natural gas, China can build energy channels via the coastal area, the South China Sea, Indonesia to Oceania, which will play a major role in diversifying the energy source strategies in China.

The construction of the infrastructure networks is one of the priorities to deepen the energy cooperation with South Pacific countries, which can promote the connection and integration of resources in the whole region, accelerate regional economic development and boost the international cooperation in production capacity. Among the diverse energy resources in South Pacific region, China should emphasize the exploitation and trade of natural gas and liquefied natural gas, and focus on the construction of channels and pivots of gas in short-range design. By making the use of the channels, China could rebalance the domestic structure of energy supply, and to a certain degree address environmental problems, especially atmospheric pollution. Australia plays a prominent role in the exploitation and export of natural gas, with which China can increase the collaboration space to constitute the foundation of the whole China-SPC energy channels in a short-and-mid-term.

To connect the “supply” side with the “demand” side of the China-SPC energy channels, the first approach is to construct natural gas pipelines. The pipelines might start in the natural gas fields in Australia’s Northwest Shelf, go through Indonesia, South China Sea and finally, reach China. Since there exist many risks in the pipeline construction, China can divide this blueprint into different projects, respective but aligned with the whole structure, such as Brunei-China coastal gas pipelines, Cross-ASEAN natural gas pipelines, Australia-Gulf of Carpentaria pipelines, etc. China should pay more attention to are feasibility, political and diplomatic risks. Besides, the exploitation and infrastructure construction upstream and downstream of the channel need to be discussed and researched further, including gas field exploration, the building of refineries and trade pivots. Once the related investment occurs, we can expect that the construction of the transportation network of highways, railways and ports will be largely expanded.

The second approach is to gain the initiative of the trade of liquefied natural gas (LNG). Currently, Singapore, one of the countries along the route, is planning to build a pivot of natural gas trade. Under particular circumstances, China needs to seek other complementary partners to create energy pivots together in order to implement the energy strategies. As for LNG, China’s top priority is to transfer the pricing power over LNG from predominant Western international oil companies to Asian consumers.

On the premise of the gradual improvement of infrastructure, China should help to integrate the energy industry in South Pacific region by expanding investment, constructing cross-border electricity grid and information platforms. With the decline of oil price, China has more advantages in the acquisitions of energy assets in South Pacific region, and it is a chance to promote the development of energy-related industries. On the basis of the existing qualifications in South Pacific region, China should deepen the cooperation of connectivity of cross-border power grids with South Pacific countries while emphasizing exporting expertise, undertaking projects and management of power grids. There’re several major projects in the whole plan, such as Papua New Guinea-Queensland high-voltage power lines, Indonesia undersea cable, etc. In the long run, China should pay attention to the standardization of data and information on energy production and trade, since the connectivity of energy will raise demand for the establishment of a specialized energy database. To achieve this long-term goal, China needs to strengthen the communication, jointly form agreements and ensure the sharing of energy information with South Pacific countries.

From the perspective of global governance, since investment and trade happen much more frequently, it is inevitable that more trade disputes and cross-border transportation problems will occur. Confronted with this reality, China should put it on the agenda to deepen the regional energy governance and strengthen

the protection of overseas energy investment as soon as possible. To be specific, China needs to consider setting up institutions of energy cooperation focusing on China-SPC energy channels and conducted by China, through which China is capable of promoting energy trade with partners, investment and facilities connectivity. To accomplish the goal, China could hold forums on the theme of China-SPC energy channels by referring to the governance pattern of International Energy Charter and make full use of the existing achievements of global governance. Through the regular forums, China can gather experience of how to operate international organizations and reserve talent to make great preparation for adjusting the energy market structure in South Pacific region and enhancing the regional energy governance.

“GREEN SILK ROAD”: ADDRESS CLIMATE CHANGE TOGETHER

In the world today, the environmental issues are brought to the forefront of international community's attention to a larger degree. For South Pacific countries, especially island countries, climate change is such a vital issue as can threaten their existence and survival because of their common geographic features. In the process of pushing forward China-SPC BRI cooperation, how to address climate change together and build a “Green Silk Road” can't be ignored since it plays such a special role among all the fields.

Alliance of Small Island States (AOSIS) is a radical group of nations that represent the interests of developing island countries and appeals to the reducing of emissions of carbon dioxide. Their voice gains the moral high ground and always has a significant effect on the process of international negotiation and conferences on the theme of global climate. On that account, with China's emissions of carbon dioxide having ranked first, the pressure on China exerted by those island countries has been increased extremely. Donald Trump, the newly elected president of USA under whose leadership USA has presented the documents to the UN that mean their formal withdrawal from The Paris Agreement, seems to evade the responsibility for the global environmental governance. Under this background, China needs to get involved in the global climate governance with a more positive attitude and fit it into the blueprint of the 21st-Century Maritime Silk Road.

To help South Pacific countries address climate change and realize sustainable development, China should integrate all kinds of resources and stick to the measures as follows.

First and foremost, China could set up a specialized fund to support the South Pacific region to address climate change under the bailout fund framework of South-South cooperation. Especially, Fiji is going to take over the presidency of

the 22nd United Nations Climate Change Conference and can set the agenda. As a result, China should attach as much importance to China-Fiji bilateral climate partnership as to multilateral climate negotiations.

Instead of emphasizing and repeating the macroscopic slogans, China should focus on those small-scale but practical projects of benefit to local people and draw some valuable experience from Japan's foreign aid models, which can not only foster the infrastructure connectivity but also promote the people-to-people bond. In coming years, China should accelerate the construction of related infrastructures, such as bulwarks, new measures and structures of erosion resistant, shelters against hurricane and so on, in which we suggest that Chinese-English marks of "China's Aid" be highlighted. Also, China should strengthen the trilateral cooperation, for instance, constructing the drinking water projects together with New Zealand in the Cook Islands.

China should consider the adverse effects of climate change and put forward effective solutions. Among those countries in need, China should be more concerned for small island countries and improve the aid in the fields of agriculture and medical treatment. To be specific, China may send agricultural specialists to do research into the region's condition and enhance those countries' ability to resist climate change. Moreover, it's necessary to upgrade the level of aid in medical treatment and public hygiene because the possibility of the outbreak of dangerous diseases related to climate change, such as malaria and cataract. The guarantee of health and safety of Chinese medical workers staying in those island countries must be attached equal importance too.

It is a wise choice to increase the investment in clean energy and low-carbon infrastructure, using which China could incorporate the Green Finance into the whole plan in South Pacific region. Not only will it improve China's national image in that area, but also expand the overseas market for solar and wind power industry and power grid technology. Given the excess capacity in a new energy field, China can even present South Pacific countries with free equipment and provide installation, debugging and training, which can further promote people-to-people bond.

Increasing education input is a far-reaching approach in which China could offer courses about China's energy technology, climate change policy, agricultural technology, medical treatment, new energy, etc. Under the bailout fund framework of South-South cooperation, China could provide scholarships to encourage more youth talent to study and attend training courses about addressing climate change.

Never can the climate issues be solved drastically if South Pacific countries have not broken away from their inherent tendency to depend on other nations, which is typical in South Pacific region. During the process of aiding South Pacific

island countries, China should combine international capacity cooperation with aids to island countries organically and help them take the path of self-reliance by making use of their advantages, which is expected to lead to a win-win situation. For instance, starting with the tourism cooperation, we can get down to developing more industrial chains, such as mineral water, organic food, ecological recuperate, etc.

“BLUE SILK ROAD”: A NEW WAVE OF MARITIME ECONOMIC COOPERATION

In the South Pacific region, Australia is one of the countries that have the longest coastline. Also, although having small national territory, most of the South Pacific countries have a long coastline as well as relatively large territorial waters, contiguous zone and exclusive economic zone. Because of the unique geographical features, the economic structure of South Pacific countries has a particularly close connection with the ocean. To push forward China-SPC BRI cooperation, it is one of the top priorities to boost maritime economic cooperation.

The South Pacific region has a long history of ocean exploitation, especially the exploitation of the marine resources. As the only two developed countries in the Southern Hemisphere, Australia and New Zealand own advanced technology in the fields of protection of maritime environment and development of the maritime economy. They have surveyed and conducted reconnaissance in South Pacific for a long time and possess a significant amount of information about the hydrological and environmental conditions as well as the resource reservation in that area. The exclusive economic zone that belongs to the Pacific island countries accounts for 10% of the world's ocean area, which is conducive to develop the fishery and tourist economy. To sum up, with South Pacific countries' high potential of maritime resources and lack of capacity to exploit, China has the opportunity to push forward the maritime economic cooperation with South Pacific countries from different aspects to promote economic growth and improve the economic structure of those countries.

On the essence, China needs to construct an innovative framework for action of China-SPC BRI maritime economic cooperation. Under that framework, the negotiation between government agencies and discussion between enterprises and other non-governmental organizations can work efficiently and effectively. Furthermore, China should give priorities to key areas by investing human resources and techniques into them, through which new economic growth will be generated. In cooperation, there are four general objectives that should be always kept in mind—economic development, scientific and technological innovation, structural adjustment and environmental protection.

It is worth mentioning and emphasizing that maritime economic cooperation is not equal to merely exploiting marine resources and we can never ignore the assessment of comprehensive benefits of social development and environment. To maintain sustainable development, China should design a development pattern considering both maritime economic development and maritime environmental protection on the premise that the government, enterprises and research institutions are familiar with the local geographical condition, ecological environment and humanistic society. To be precise, China can establish regulations to limit the negative effects on marine biodiversity and encourage the implementation of projects of renewable clean energy. It is also helpful to establish an environmental compensation mechanism in which a part of the income of maritime economic cooperation will be invested in the projects of environmental protection. All the policies and measurements above can not only produce excellent social culture effect but also improve China's national image.

“FUTURE SILK ROAD”: NEW FRONTIER, NEW COOPERATION

Apart from cooperation in traditional sectors, China should combine financial and technological advantages with the local geographical advantages and rich energy resources to explore new frontiers, including ocean floor, polar region, spaceflight and space. It is a great opportunity for innovative development and jointly building a “Future Silk Road” with South Pacific countries.

In the long term, cooperating with South Pacific countries to exploit the mineral resources in the ocean floor will be a major role in the maritime economic cooperation. It has been found out that there exists a variety of mineral resources on the ocean floor of the South Pacific, such as marine polymetallic nodules and hydrothermal sulfide, which is quite advantageous to facilitate the development of future science and technology. However, limited by technological and capital conditions, those countries are not capable of exploiting the enormous number of resources in seafloors. On the contrary, with the development of more than 20 years, China's capability of investigation and exploitation of marine resources as well as other technological strength take the international forefront. In a word, China will be an appropriate partner for South Pacific countries to enhance bilateral and multilateral cooperation of maritime resources. As China conducts the exploration and exploitation of marine resources, the hydrology, geographical and ecological state of South Pacific will be further studied, which also shows significant value in China's strategic disposition of future national defense and scientific research.

South Pacific region is the transfer station to the South Pole. To research into polar resources, China needs to strengthen the cooperation with countries with

good scientific capability in that region, like Australia, New Zealand and Chile. Christchurch, a city in New Zealand, is both an important transfer station to the South Pole and one of the headquarters for scientific research of the South Pole, where the academic level of polar region ranks the first in the world. In order to improve China's capacity of scientific research of the South Pole, we should strengthen the cooperation with New Zealand in the field of technological innovation under the guidance of China-New Zealand comprehensive strategic partnership. Furthermore, by sending students and young scientists to participate in the academic exchange and training activities in New Zealand and keeping close touch with the local scientific research institutions, such as the University of Canterbury, China can acquire talents for polar science research.

Since it is an important goal to develop the space industry and transform China into a space power, we should carry out the cooperation of aerospace observation and control with related countries in South Pacific region which have unique advantages in this field for their zero-latitude, zero-pollution and zero-altitude. In 1996, China built the Tarawa Space Measurement and Control Station in Kiribati, which was forced to withdraw from there in 2003 because of the so-called establishment of diplomatic relations between Taiwan and Kiribati. In such situations, China should re-establish the diplomatic ties with Kiribati and try to establish diplomatic relations with those Pacific island countries out of our diplomatic system by all means, which can eliminate much of the hardship China would face and receive supports for the construction of overland space measurement and control stations from those countries.

V. APPROACHES FOR IMPLEMENTATION

To push forward China-SPC BRI cooperation politically, economically and culturally, China should attach enough importance to the existing framework of multilateral institutions, which represents the consensus that has been reached by the South Pacific countries. Moreover, it is not a one-person show of China's government, so the local initiative in China needs to be inspired to guarantee the smooth implementation of cooperation.

ENHANCE POLICY COORDINATION THROUGH MULTILATERAL INSTITUTIONS

Making full use of multilateral institutions is an important way for China to enhance the policy coordination and gain the trust of South Pacific countries during the process of pushing forward China-SPC BRI cooperation.

Nowadays, there still lacks trusts and exists misunderstandings about joint-construction of the “Belt and Road” initiative with China among South Pacific countries, which results in the weak supports in certain countries. On that account, in order to extend the influence of cooperation and draw the understanding and support of those stakeholders, it is essential for China to make the coordination process more transparent through the traditional global and regional multilateral institutions.

Since BRI started in 2013, South Pacific region has been attached more importance to in China’s diplomatic strategies and played a much closer role with China in the multilateral field. Several significant cases are presented as follows.

Firstly, in multilateral institutions on a global level, including the UN, the World Bank, International Monetary Fund (IMF) and World Trade Organization (WTO), China has taken efforts to coordinate its strategies with South Pacific countries in fields, such as the implementation of 2030 Agenda for Sustainable Development, international development aids, financial regulation and crisis prevention and early harvest of the Doha Round negotiations, etc.

Secondly, in regional multilateral cooperation including Asian Development Bank (ADB), Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), Pacific Islands Forum (PIF), China has forged a new partnership with South Pacific countries and deepened the cooperation over the topics of Asia-pacific economic integration and other social issues. In November 2014, President Xi’s visit to South Pacific upgraded the China-Australia and China-New Zealand relations to the level of comprehensive strategic partnership, which could lay a sound basis for the multilateral diplomacy in the region. Especially, by communicating with Pacific island countries in China-PIF Dialogue, China has played an important role in perspectives such as helping them addressing climate change and keeping sustainable development, as well as carrying forward Pacific-Regionalism.

Finally, under the newly-developing multilateral institutions such as Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), the cooperation among China and South Pacific countries has faded into the next new chapter in the fields of developmental finance and infrastructure construction. On November 28, 2014, New Zealand submitted its formal application to become one of the members of the AIIB, also the first western member state, which came true on January 4 the next year. Hereafter, Australia, the largest economies in South Pacific region, also announced its membership as one of the AIIB founding members.

Under the pre-existing background, although the current predicament can be hardly ignored, the prospects are still bright for China to get out of the woods. Three precise measures are proposed here for China to enhance policy coordination through multilateral institutions.

Advance the functional cooperation through the multilateral institutions. Most importantly, China should give priorities to the economic field to strengthen the strategic alignment between the multilateral agencies and BRI initiative. Besides that, pragmatic cooperation should be carried out gradually in infrastructure construction, trade, energy, agriculture, direct investment, monetary finance, development aids and public health, etc.

Create and improve the multilateral institutions of China-SPC BRI cooperation in 3 to 5 years. On the one hand, more member states should participate the China-Pacific Island Countries Economic Development and Cooperation Forum. Since its potential influence on the cooperation and communication, the forum needs to be institutionalized to a higher degree to become more influential and efficient. To become the dominant coordination institution in China-SPC BRI cooperation, the constitution of the forum should be established as soon as possible. On the other hand, to avoid the conflict between those existing institutions including China-Australia Strategic Economy Dialogue, China-New Zealand Partnership Forum, China-Pacific Island Countries Economic Development and Cooperation Forum and so on, it is necessary to integrate them into a unitary one, 21st Century BRI South Pacific Forum.

INSPIRE THE LOCAL INITIATIVE

In the practice of international cooperation, it is the local governments, enterprises, and organizations that undertake the responsibility of specific projects. So not only should the central government endeavor to push forward China-SPC BRI Cooperation, but also all the provinces and cities in China should get engaged actively to make a difference.

Several vital coastal provinces including Shandong, Fujian, Hainan and Guangdong that have invaluable geographical resources together with Shenzhen should take the lead to forge a joint platform to push forward China-SPC BRI cooperation. As a developed commercial city, Shenzhen has its advantages in innovation, fund and talents, which make it one of the leading cities in respect of trade and investment with South Pacific countries. Further inspired and promoted, Shenzhen would play a more important role in the cooperation with South Pacific countries through combining its own advantages with the requirements of those countries.

Apart from those coastal provinces, the inland provinces and cities are the same crucial in China-SPC BRI cooperation. Different from being able to connect with those South Pacific countries easily, the inland provinces are distinguished for their depth in geography and industrial sectors. First, the coordinated development in Beijing-Tianjin-Hebei Region and Bohai Bay Rim area should be boosted

sparing no efforts. Moreover, the cooperation with Australia as well as Southeast Asia in those regions needs to be valued as much as possible. Also, the development in Yangtze River Delta needs to be attached enough importance to. To be precise, a host of pragmatic projects should be pushed forward and linked to South Pacific Region, such as China (Shanghai) Free Trade Experimental Area, Zhejiang Development of Marine Economy Demonstration Zone, Zhoushan Island New Area, Ningpo-Zhoushan Port Integration and so on.

Southwards, the coordinated development in Coastal Area of Pearl River Estuary and the regional cooperation in Pan-Pearl-River Delta Region(PPRD) should be enhanced. Specifically, the effects of the open cooperation zone including Nansha of Guangzhou, Hengqin of Zhuhai, Pingtan of Fujian and so on need improvement. Also, China should pay more attention to the construction of Guangdong(Shilong) Railway International Logistics Center, Fujian Straits Blue Economy Experiment Area and so on, which would have a significant influence on the cooperation with South Pacific Region. Moreover, having carried out specific policies favorable to trade and investment with South Pacific countries if utilized properly, Hainan Province should be further inspired, and several projects could be promoted to boost the international cooperation, for instance, the construction of Haikou Service Outsourcing Demonstration City, Yangpu International Energy Exchange Center, etc.

To sum up, a broader range of sub-national actors all over China should be inspired to fully exploit their respective advantages and get engaged in the BRI cooperation in South Pacific region. Besides, there are many other measures China can adopt to deepen the cooperation, like accelerating the development of cross-border e-commerce platform and perfecting the procedure of customs clearance in inland cities and provinces.

VI. CONCLUSION

According to the Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative issued by the National Development and Reform Commission (NDRC) and the State Oceanic Administration (SOA), in the near future, China aims to synchronize development plans and promote joint actions amongst countries along the Maritime Silk Road, set up the all-dimensional, multi-tiered and broad-scoped Blue Partnership and protect and sustainably utilize marine resources to achieve harmony between humankind and the ocean for common development and enhancement of marine welfare. Thus, there will be increasing need for China to communicate and cooperate with countries alongside the Maritime Silk Road. Also, the Belt and Road cooperation practices will call for more forward-looking

policy studies conducted by Chinese research institutions and think tanks, which poses new challenges to think tank researchers. At this moment, we provide our own research findings and we hold that in cooperation between China and South Pacific countries, both “basic” and “advanced” policy measures should be implemented pragmatically so that the China-SPC community of common destiny can come true in the future.

Las iniciativas chinas de Una Franja y Una Ruta y el Foro de Cooperación Internacional de la Franja y la Ruta

*Xu Shicheng**

SUMARIO

- I. ¿Qué es Una Franja y Una Ruta?
- II. Prioridad para la cooperación
- III. Una Franja y Una Ruta no es un Plan Marshall de edición china
- IV. Exploración activa de un nuevo modelo para la gobernanza global
- V. Cinco puntos para el desarrollo de La Franja y La Ruta
- VI. Ruta Marítima de Seda entre China y ALC
- VII. Conclusión

I. ¿QUÉ ES UNA FRANJA Y UNA RUTA?

Son las importantes iniciativas formuladas por el Presidente Xi Jinping durante su visita a países de Asia Central y Asia Suroriental en septiembre y octubre de 2013 para la construcción en conjunto de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de Seda Marítima del Siglo XXI.

Su objetivo es fortalecer los vínculos económicos entre China, el resto de Asia, Oriente Medio, África, Europa y otras regiones del mundo,¹ mediante el desarrollo de varios corredores económicos, tanto terrestres como marítimos, así como promover el desarrollo económico en los distintos países y regiones participantes.

En el caso de la Franja Económica de la Ruta de la Seda se espera que promueva el desarrollo de las regiones interiores de China, así como de los países de Asia Central, al mejorar su conectividad con los mercados de Asia-Pacífico y de Europa. La ejecución de esta iniciativa demanda una fuerte inversión en infraestructura, incluyendo carreteras, ferrocarriles, puertos y otras obras, a ser

* Miembro honorario de la Academia China de Ciencias Sociales (CASS), e investigador y profesor titular del Instituto de Estudios Latinoamericanos, CASS.

¹ Antes del Foro de Cooperación Internacional de la Franja y la Ruta celebrado en mayo de 2017, en los documentos oficiales del gobierno chino concernientes, las iniciativas de Una Franja y una Ruta no incluían las Américas. Pero después, tanto en el Foro como en sus conversaciones con el presidente argentino Mauricio Macri y con la presidenta chilena Michel Bachelet, el presidente chino Xi Jinping subrayó que las iniciativas de Una Franja y una Ruta abarcan y extienden también a América Latina y el Caribe.

ejecutadas entre China y los demás países interesados. Los distintos proyectos contemplados en el marco de esta iniciativa tendrán un impacto sobre una población de 4.400 millones de personas que habitan en 65 países.

Por otra parte, la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI incluye la construcción de un conjunto de puertos y otras obras costeras en Asia Oriental y Meridional, África Oriental y el Mediterráneo. Es una estrategia de apertura exterior integral.

En marzo de 2015, el gobierno chino publicó el documento oficial titulado *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*² que señala las orientaciones y lineamientos para poner en práctica las iniciativas de Una Franja y Una Ruta.

ES PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL

Hace más de dos mil años, los laboriosos y valientes pueblos del continente euroasiático exploraron exitosamente múltiples rutas de comercio e intercambio cultural que enlazaban las grandes civilizaciones asiáticas, europeas y africanas. Posteriormente se les denominaría Ruta de la Seda. Durante milenios, el espíritu de la Ruta de la Seda consistente en “la paz y cooperación, la apertura inclusiva, el aprendizaje y toma de referencia y beneficios mutuos” se transmitió constantemente, impulsando el progreso de la civilización humana, constituyendo un importante lazo para fomentar la prosperidad y el desarrollo de los diversos países a lo largo de las rutas, siendo el símbolo del intercambio y la cooperación entre el Oriente y el Occidente y el patrimonio histórico-cultural que comparten todos los países del mundo.

ES PRIORIDAD DE LA POLÍTICA EXTERIOR CHINA

El 8 de marzo de 2015, el canciller Wang Yi, en una conferencia de prensa ofrecida durante las sesiones de la Asamblea Nacional, resaltó que las claves de la política exterior de China son: una prioridad y dos líneas. La prioridad es la promoción integral de las iniciativas de Una Franja y Una Ruta, que impulsará la resurrección de Eurasia. Y las dos líneas son la Paz y el Desarrollo.³

² http://www.guancha.cn/strategy/2015_03_28_314019.shtml

³ <http://world.huanqiu.com/hot/2015-03/5853538.html>

OBEDECE AL CONTEXTO HISTÓRICO

El mundo de hoy está experimentando cambios complicados y profundos, la influencia de la crisis financiera internacional sigue destacándose, se incuban reajustes penetrantes en la configuración de la inversión y del comercio internacional y en las reglas de inversión y comercio multilaterales, y el problema de desarrollo al cual se enfrentan los diversos países sigue siendo riguroso. La construcción conjunta de “Una Franja y Una Ruta” se adapta a la corriente de la multipolarización del mundo, la globalización económica, la diversificación cultural y la informatización social, y acatando el espíritu de cooperación regional abierto, dedica fuerzas a salvaguardar el sistema de libre comercio global y la economía mundial de tipo abierto.

PRINCIPIOS DE LA CONSTRUCCIÓN CONJUNTA

Observar escrupulosamente el objetivo y principios de la Carta de las Naciones Unidas. Persistir en la apertura y la cooperación. Perseverar en la armonía y a la inclusividad. Persistir en las operaciones del mercado. Adherirse al beneficio mutuo y ganar-ganar.

REGIONES QUE ABARCA

“Una Franja y Una Ruta” atraviesan los continentes asiático, europeo y africano. En un extremo se encuentra el Área Económica del Asia Oriental, activa, en el otro, el Área Económica Europea, desarrollada y entre ambas se extienden vastos territorios interiores con un enorme potencial de desarrollo económico. La Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda tiene como prioridad hacer fluida la conexión entre China y Europa (mar Báltico) vía Asia Central y Rusia; entre China y el golfo Pérsico y el mar Mediterráneo, vía Asia Central y Asia Occidental; entre China y Asia Suroriental, Asia Meridional y el océano Índico. El rumbo prioritario de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI radica en partir de los puertos del litoral chino y llegar al océano Índico pasando por el Mar del Sur de China, extendiéndose hasta Europa; de los puertos del litoral chino pasando por el Mar del Sur de China para llegar hasta el Pacífico Sur. Y en el Foro de Cooperación Internacional de la Franja y la Ruta, el Presidente chino Xi Jinping expresó que “Una Franja y Una Ruta” también abarca a las Américas y otras regiones del mundo.

II. PRIORIDAD PARA LA COOPERACIÓN

Los países a lo largo de las rutas son diferentes en cuanto a los recursos que poseen, fuertes en complementación económica, enormes en potencial y espacio de cooperación. Reforzarán la cooperación prioritariamente en los siguientes aspectos:

Comunicación en políticas. El fortalecimiento de la comunicación en políticas constituye una importante garantía para impulsar la construcción de “Una Franja y Una Ruta”.

Interconexión de instalaciones. La interconexión e intercomunicación en infraestructuras constituyen esferas prioritarias. Materializar la facilitación del transporte internacional. Fortalecer la cooperación en interconexión e intercomunicación referente a las infraestructuras de energías. Elevar el nivel de interconexión e intercomunicación de la telecomunicación internacional y crear una Ruta de la Seda de la Información.

Fluidez comercial. Reforzar la cooperación aduanera en el cambio mutuo de informaciones, en el reconocimiento mutuo de supervisión y control y en la ayuda mutua en la aplicación de leyes, así como la cooperación bilateral y multilateral en aspectos de control y cuarentena, confirmación de certificación, medición de estándares, informaciones estadísticas, etc., impulsen la entrada en vigor y la ejecución del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la OMC; Ampliar las esferas de comercio, ensanchar las esferas de inversión mutua, impulsar la cooperación en nuevos campos industriales emergentes como tecnologías de la información de nueva generación, biología, nuevas energías, nuevos materiales, etc. Optimizar la división de trabajo y distribución de cadenas industriales. China acoge inversiones de las empresas extranjeras en China, anima a sus empresas para que hagan inversiones y emprendimiento en países a lo largo de las rutas. Circulación de fondos. Intensificar la cooperación en la supervisión y el control financieros.

Enlazamiento de la voluntad popular. Ampliar la escala de intercambio de estudiantes, desplegar la administración de centros docentes en cooperación. China proporciona cada año diez mil becas a países a lo largo de las rutas. Intensificar la cooperación en turismo, en aspectos de comunicación de informaciones, intercambios técnicos de prevención y tratamiento, formación de personal especializado, etc. en enfermedades contagiosas, elevar la capacidad del tratamiento cooperador de incidentes de sanidad pública repentinos. Reforzar la cooperación en ciencias y tecnologías. Integrar los recursos existentes, desbrozar e impulsar activamente la cooperación pragmática con los países a lo largo de las rutas en la capacitación de jóvenes para empleo y emprendimiento, en la explotación de habilidades profesionales, en el servicio de administración de la seguridad social,

en la administración pública, y otras áreas de atención mancomunada. Poner en pleno juego el papel de puente de los intercambios entre los partidos políticos y parlamentos, intensificar las relaciones de amistad entre los países a lo largo de las rutas. Intensificar intercambios y cooperación entre las organizaciones populares de los países a lo largo de las rutas, dando prioridad a las masas populares de base.

III. UNA FRANJA Y UNA RUTA NO ES UN PLAN MARSHALL DE EDICIÓN CHINA

Entre ellos hay una diferencia esencial. El Plan Marshall aplicado por la Administración de EE.UU. tenía como propósito fundamentar su influencia en Europa para contrarrestar el campo socialista encabezado por la URSS. Su esencia es servir a la Estrategia de Contención aplicada por Harry S.Truman. Mientras la iniciativa china de Una Franja y Una Ruta no contrarresta ninguna tercera parte sino llama a los países a subir al Tren Económico Exprés para compartir los beneficios de la cooperación. Es más antigua y más joven que el Plan Marshall.⁴

IV. EXPLORACIÓN ACTIVA DE UN NUEVO MODELO PARA LA GOBERNANZA GLOBAL

Una Franja y Una Ruta facilita la apertura del mercado y el aumento de comercio e inversiones, favorece la estipulación de la regulación más racional del comercio internacional, es una importante creación de la teoría y práctica de la cooperación económica regional y plantea un nuevo pensamiento y un nuevo proyecto para perfeccionar la gobernanza global. El gobierno chino ha ofrecido 40 mil millones de dólares para un Fondo de Una Franja y Una Ruta con el objeto de prestar el apoyo financiero para la construcción de la infraestructura, la explotación de recursos naturales y la cooperación productiva y financiera.

EL FORO DE ALTO NIVEL DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL DE LA FRANJA Y LA RUTA

En su discurso pronunciado en la Ceremonia de Apertura de la Conferencia Anual de 2017 del Foro Económico Global el 17 de enero de 2017, Davos, Suiza, el Presidente Xi Jinping anunció que, en mayo de este año, China va a organizar

⁴ <http://www.fmprc.gov.cn/ce/cebe/chn/zgggfh/ydyl/t1243930.htm>.

en Beijing el Foro de Cooperación Internacional de la Franja y la Ruta” con el fin de discutir planes de cooperación a gran escala, construir plataformas de cooperación y compartir los resultados de las mismas. Un total de 29 jefes de Estado y Gobierno extranjeros y más de 1500 invitados de alto rango provenientes de más de 130 países del mundo y de más de 70 organizaciones internacionales asistieron al foro que duró dos días del 14 al 15 de mayo de 2017 en Beijing.

“El desarrollo de la Franja y la Ruta ni ha dejado fuera ni está dirigido contra nadie”, destacó Xi en la cumbre. La Iniciativa de la Franja y la Ruta, propuesta por China en 2013, es un gran plan para construir una red comercial y de infraestructuras que enlace Asia con Europa y África a lo largo, y más allá, de las antiguas rutas comerciales.

LOS DESAFÍOS QUE AFRONTA EL MUNDO

En la cumbre Xi habló de los miles de desafíos: la debilidad del comercio y la inversión, la titubeante globalización económica, el creciente desequilibrio del desarrollo, el impacto del desplazamiento a gran escala de los refugiados e inmigrantes, así como guerras, conflictos y terrorismo. Los países están explorando su propio camino para resolver estos desafíos y han puesto en marcha muchas estrategias e iniciativas buenas de desarrollo, pero es difícil depender de un país singular para manejar o resolver los problemas globales, señaló Xi mencionando la interdependencia entre las naciones. Sólo a través de la coordinación de sus políticas e integración de sus factores económicos y recursos a escala global, los países pueden crear las sinergias necesarias para promover la paz, la estabilidad y el desarrollo compartido en el mundo, añadió. Bajo estas circunstancias, el mundo podría extraer sabiduría y fuerza de la antigua Ruta de la Seda, que se caracteriza por un espíritu de paz y cooperación, apertura e inclusión, aprendizaje y beneficios mutuos.

LA FRANJA Y LA RUTA COMO UNA “MARCA DE DESARROLLO” QUE ES ABIERTA E INCLUSIVA

Xi describió el desarrollo de la Franja y la Ruta como una “marca de desarrollo” que es abierta e inclusiva, y es un bien público global proporcionado conjuntamente por todas las partes. Bajo el marco de la Franja y la Ruta, el mandatario chino explicó que todas las partes pueden esforzarse conjuntamente para afrontar los desafíos globales siguiendo el principio de la consulta extensiva, la contribución conjunta y los beneficios compartidos.

RESPUESTAS POSITIVAS

Xi manifestó su alegría al ver las respuestas positivas y el extenso apoyo a la iniciativa por parte de la comunidad internacional, ya que han participado más de 100 países y organizaciones internacionales.

RESISTIR AL PROTECCIONISMO COMERCIAL

Xi dijo que los países deben resistirse al proteccionismo para buscar resultados de beneficio mutuo en cooperación y mejorar diálogo para resolver las disputas y solucionar las diferencias para mantener la estabilidad regional. El presidente chino apostó también por que los países alineen las estrategias de desarrollo. Afirmó que oponerse a la mentalidad de empobrecer al vecino es una lección que el mundo aprendió de la crisis financiera global. Indicó que los países deben integrar sus estrategias de desarrollo para formar un plan de acción común que sea beneficioso para todos. Los países deben alinear la cooperación bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas (ONU) para el Desarrollo Sostenible y los seguimientos de la Cumbre del G20 de Hangzhou, así como los planes de desarrollo de los bloques regionales como la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN, en sus siglas en inglés), la Unión Africana, la Unión Europea y la Cooperación Económica Asia-Pacífico.

CONVERTIR PROYECTO ORIGINAL EN REALIDAD

Es necesaria una acción real para convertir el proyecto original en realidad, dijo el presidente chino, que pidió esfuerzos para acelerar la construcción de ferrocarriles, autopistas, puertos, oleoductos y gasoductos, así como las redes de comunicación y electricidad para mejorar la conectividad. También solicitó más esfuerzos para construir corredores económicos y parques de cooperación industrial para crear empleos y estimular la innovación. Las zonas de libre comercio deben extenderse con reglas y estándares para que sean más compatibles unas con otras. Los países deben mejorar su entorno de negocios y las protecciones políticas para liberar el poder positivo de una mejor conectividad, afirmó.

V. CINCO PUNTOS PARA EL DESARROLLO DE LA FRANJA Y LA RUTA

Durante su discurso pronunciado en el Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, el presidente de China, Xi Jinping, propuso cinco puntos en cuanto al impulso de la construcción de La Franja y La Ruta.⁵

⁵ Renminribao (Diario del Pueblo), 15 de mayo, 2017.

1. CONSTRUIREMOS LA FRANJA Y LA RUTA COMO UN CAMINO PARA LA PAZ

Construiremos un nuevo tipo de relaciones internacionales basado en la cooperación y el beneficio mutuo, respetaremos mutuamente los intereses fundamentales y las principales preocupaciones, estableceremos un concepto en materia de seguridad común, completa, cooperativa y sostenible, y crearemos juntos y compartiremos un patrón de seguridad.

2. CONSTRUIREMOS LA FRANJA Y LA RUTA COMO UN CAMINO PARA LA PROSPERIDAD

Lograremos una integración económica y un desarrollo interconectado que aporten beneficios para todos. Profundizaremos la cooperación industrial. Estableceremos un sistema de ganancia financiera estable y sostenible que controle todos los riesgos. Promoveremos la conectividad terrestre, marítima, aérea y digital. Construiremos una red energética global para conseguir un desarrollo ecológico y de bajo consumo de carbono, y perfeccionaremos la construcción de una red logística transregional.

3. CONSTRUIREMOS LA FRANJA Y LA RUTA COMO UN CAMINO PARA LA APERTURA

Crearemos una plataforma abierta para la cooperación, promoveremos la construcción de un sistema justo, razonable y transparente de reglas de inversión y comercio internacional. Promoveremos el flujo ordenado de los factores de producción, la asignación eficiente de los recursos y la integración profunda del mercado. Salvaguardaremos el sistema multilateral de comercio, promoveremos la construcción de zonas de libre comercio, así como la libertad y facilidad del comercio y de la inversión.

4. CONSTRUIREMOS LA FRANJA Y LA RUTA COMO UN CAMINO PARA LA INNOVACIÓN

Fortaleceremos la cooperación en los campos de vanguardia, como la economía digital, la inteligencia artificial, la nanotecnología, la computación cuántica, entre otros. Impulsaremos el desarrollo de datos masivos, de computación en la nube y de ciudades inteligentes para que se conecten en una "Ruta Digital de la Seda

del Siglo XXI". Promoveremos la integración profunda entre la ciencia y tecnología con las industrias y finanzas. Crearemos espacios y fábricas de emprendimiento para los jóvenes de todo el mundo y realizaremos los sueños de las generaciones futuras.

5. CONSTRUIREMOS LA FRANJA Y LA RUTA COMO UN CAMINO DE CIVILIZACIÓN

Promoveremos la cooperación educativa y desplegaremos las funciones de los think tanks para innovar modelos de cooperación en cultura, deporte y salud. Crearemos conjuntamente productos turísticos y protegeremos el patrimonio con características propias de la Ruta de la Seda. Fortaleceremos el intercambio entre parlamentos, partidos políticos y organizaciones civiles de todo el mundo, y estrecharemos el intercambio entre mujeres, jóvenes y personas discapacitadas para promover un desarrollo inclusivo.

FRUTOS COSECHADOS EN ESTOS 4 AÑOS⁶

En cuatro años transcurridos desde el otoño de 2013, cuando el presidente chino, Xi Jinping, planteó en Kazajistán e Indonesia la construcción conjunta de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI (La Franja y la Ruta), la iniciativa ha pasado de ser una ideología a convertirse en una acción y ha pasado de ser un deseo a convertirse en una realidad, dando múltiples frutos.

- Más de 100 países y organizaciones internacionales respaldan y participan en la construcción de la Franja y la Ruta.
- China ha firmado convenios de cooperación con más de 40 países y organizaciones internacionales.
- Gracias al impulso de la facilitación del comercio y la inversión, el tiempo que los productos agrícolas de países de Asia Central como Kazajistán pasan por la aduana china se ha reducido en un 90 %.
- 3 billones de dólares: Es el volumen global del comercio de China con los países ubicados a lo largo de la Franja y la Ruta.
- 50.000 millones de dólares: Es la suma de la inversión china en los países ubicados a lo largo de la Franja y la Ruta.
- Las empresas chinas han establecido 56 zonas de cooperación económica y comercial en más de 20 países.

⁶ http://www.sohu.com/a/140457723_123753.

- Las empresas chinas han generado unos 1100 millones de dólares de ingresos tributarios en los países participantes. 180.000: Las empresas chinas han creado 180.000 puestos de trabajo en los países participantes.
- 1700 millones de dólares: Es el préstamo que ha otorgado el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura a nueve proyectos en los países participantes. 4000 millones de dólares: Es la suma de inversión del Fondo de la Ruta de la Seda.

El Gobierno chino ofrece cada año 10.000 becas gubernamentales a los países participantes. China aportará \$100.000 millones de yuanes adicionales al Fondo de la Ruta de la Seda. China incentiva a instituciones financieras a realizar operaciones de fondos en el exterior por \$300.000 millones de yuanes. El Banco de Desarrollo de China y el Banco de Importación y Exportación de China han ofrecido préstamos específicos por \$250.000 millones de yuanes y \$130.000 millones de yuanes, respectivamente, para la cooperación en la construcción de infraestructura, capacidad productiva y finanzas. Se brindarán 60.000 millones de yuanes (8700 millones de dólares) en los próximos tres años a los países en vías de desarrollo y organizaciones internacionales que participan en la iniciativa de la Franja y la Ruta para mejorar el bienestar del pueblo.

Se ofrecerá una ayuda alimentaria de emergencia valorizada en \$2000 millones de yuanes a los países en vías de desarrollo que participan en la iniciativa de la Franja y la Ruta. \$1000 millones de dólares: Se brindará una contribución adicional de \$1000 millones de dólares al 9 Fondo de Ayuda para la Cooperación Sur-Sur. Se entregará una contribución de 1000 millones de dólares a las organizaciones internacionales competentes para implementar proyectos de cooperación que beneficien a los países de la iniciativa. Tres "100 proyectos": China pondrá en marcha 100 proyectos de "hogares felices", 100 de alivio de la pobreza y otros 100 de atención sanitaria y rehabilitación en países ubicados a lo largo de la Franja y la Ruta.

FRAGMENTO DEL DISCURSO DE XI EN EL BANQUETE

Hace más de 2.000 años, nuestros ancestros impulsados por un deseo de amistad, abrieron las Rutas de la Seda terrestres y marítimas, con lo que comenzó una gran era de intercambios entre civilizaciones. Hoy, nos reunimos aquí para renovar el espíritu de la Ruta de la Seda y para discutir el desarrollo de la Franja y la Ruta para la cooperación internacional. Esto constituye tanto una continuación de nuestro legado compartido como una decisión correcta para el futuro. La Iniciativa de la Franja y la Ruta materializa la aspiración de intercambios entre civilizaciones, el anhelo de la paz y de la estabilidad, la búsqueda del desarrollo común y el

sueño compartido de una vida mejor. Nos encontramos en un punto de inicio nuevo, listos para emprender un nuevo viaje juntos.⁷

LISTA DE FRUTOS DEL FORO

Los frutos del Foro abarcan cinco categorías, 76 grandes proyectos, 270 resultados concretos. El gobierno chino firmó memorándum de cooperación con 11 gobiernos y documentos de cooperación con nueve organismos internacionales. El gobierno chino firmó acuerdos de cooperación económico y comercial con 30 países, y el ministerio de comercio de China firmó con las instituciones de más de 60 países iniciativas de cooperación para facilitar el comercio bilateral en el marco de Una Franja y Una Ruta.⁸

VI. RUTA MARÍTIMA DE SEDA ENTRE CHINA Y ALC

Los vínculos históricos entre China y América Latina y Caribe registrados en los archivos datan de las postrimerías del siglo XVI y comienzos del siglo XVII, o sea entre las dinastías Ming y Qing. En aquel entonces, algunos comerciantes, artesanos, marineros, criados chinos navegaban en los Galeones de Manila por la ruta marítima de seda y arribaban a Acapulco, México y luego a Perú y otros países para los negocios y trabajos.

SE INTENSIFICA LAS RELACIONES SINO-LATINOAMERICANAS EN EL SIGLO XXI

Al entrar en el siglo XXI, la cooperación entre China y ALC se hace más integral y omnidireccional. En 2008, el gobierno chino publicó el primer documento sobre la Política de China hacia América Latina y el Caribe (el libro blanco), que señala con claridad: "Enfocando las relaciones con América Latina y el Caribe desde una altura estratégica, el Gobierno chino se esforzará por establecer y desarrollar con los países latinoamericanos y caribeños la asociación de cooperación integral caracterizada por la igualdad, el beneficio recíproco y el desarrollo compartido."

A partir del 2013, los dirigentes chinos han planteado una serie de iniciativas y medidas de importancia con miras a robustecer las relaciones y la cooperación en diversas áreas entre China y América Latina y el Caribe (ALC), asignando nuevos

⁷ http://news.xinhuanet.com/world/2017-05/14/c_1120970718.htm.

⁸ <http://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t1461873.shtml>.

objetivos y nueva fuerza propulsora a los vínculos sino-latinoamericanos y caribeños. En 2014, los dignatarios de China y de ALC sostuvieron un encuentro en Brasilia, en el que definieron juntos el posicionamiento de las relaciones China-ALC, de manera que éstas han entrado así en una nueva fase de cooperación integral. Se han registrado frecuentes intercambios y nutrido diálogo político de alto nivel, un rápido avance de la cooperación integral en el comercio, las inversiones y finanzas, etc., intercambios culturales cada día más estrechos, así como el respaldo mutuo y estrecha colaboración en los temas internacionales. El establecimiento del Foro entre China y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (Foro China-CELAC) ha brindado una nueva plataforma para la cooperación China-ALC, presentando una nueva situación en que la cooperación en conjunto y la cooperación bilateral marchan paralelamente y se coadyuvan entre sí.

Se realizó con éxito la Primera Reunión Ministerial del Foro de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) y China, en Beijing los días 8 y 9 de enero de 2015. En la reunión se aprobó la Declaración de Beijing, y el Plan de Cooperación CELAC -China 2015 - 2019, y las Reglas Institucionales del Foro CELAC-China. El Foro proporciona una plataforma importante para que los países tengan una amplia cooperación.

En su discurso en el I Foro Ministerial China-CELAC, el 8 de Enero del 2015 el Presidente Xi Jinping propuso establecer un marco nuevo de cooperación llamado 1+3+6. El 1 se refiere al Plan de cooperación entre China y ALC 2015-2019. 3 son los tres motores: el comercio, la inversión y la cooperación financiera, y los 6 terrenos : recursos energéticos, infraestructura, agricultura, manufactura, innovación tecnológica y tecnología informática.

El Presidente Xi Jinping anunció también en el Foro que China pondrá en marcha préstamos especiales de 10.000 millones de dólares para la infraestructura chino-latinoamericana y sobre esta base, incrementará la línea de créditos hasta los 20.000 millones de dólares. La parte china también proporcionará un crédito de carácter preferencial de 10.000 millones de dólares para los países de ALC, comenzando de manera completa el fondo de cooperación bilateral con un compromiso de financiar 5.000 millones de dólares. China ofrecerá 6 000 becas.

El Presidente Xi dijo que China va a trabajar juntos con ALC por realizar la meta de que en los próximos 10 años el intercambio comercial entre China y la Región Latinoamericana y Caribeña llegue a los 500.000 millones de dólares, y el stock de la Inversión Directa de China en la Región, a los 250.000 millones de dólares.

En su discurso en sede de la CEPAL en Chile el 25 de mayo de 2015 el premier chino Li Keqian planteó la tarea para forjar los cuatro pilares de la Asociación de Cooperación Integral China-ALCaribe: 1. Consolidar la amistad tradicional y la confianza mutua política; 2. Promover la elevación de la calidad y la actualización de la cooperación económico-comercial; 3. Tomar múltiples medidas para impulsar

el intercambio cultural;4.Perfeccionar e innovar el mecanismo de la cooperación en conjunto con el propósito de apisonar juntos bien fuerte los cimientos de la comunidad de destino entre China y ALC.

El 19 de mayo, el Primer Ministro Li Keqiang planteó por primera vez en la clausura de la Cumbre Empresarial China-Brasil la importante iniciativa del nuevo modelo "3x3" de la cooperación sino- latinoamericana y caribeña en la capacidad productiva.El primer 3 se refiere a la construcción cooperativa en América Latina y el Caribe en tres grandes vías, la logística, la electricidad y la informática. El segundo 3 se refiere a la interacción virtuosa entre las empresas, la sociedad y el Gobierno. El tercer 3 se refiere a la ampliación de los tres canales de financiamiento que son los fondos, los créditos y los seguros. China prometió crear un fondo de 30.000 millones de dólares para cooperación en capacidad productiva con América Latina.

Y el 24 de noviembre de 2016, el gobierno chino hizo público el segundo Documento sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe que tiene como propósito hacer un balance de las experiencias mirando al futuro y exponer en forma general el nuevo concepto, nuevos planteamientos y nuevas medidas de la política de China hacia ALC en los nuevos tiempos, a fin de promover un mayor desenvolvimiento de la cooperación China-ALC.⁹

Cada vez más China considera ALC como sus seguros socios estratégicos globales en lo político, económico, comercial, social y diplomático. Se ha forjado juntos China y ALC la Nueva Estructura de las Relaciones entre ambas partes : el quinteto de la Sinceridad y Confianza Mutua en lo Político, la Cooperación y Ganancia Compartida en lo Económico y Comercial; el Aprendizaje recíproco en lo Cultural, la estrecha coordinación en el Plano Internacional, y el Fomento Mutuo entre la Cooperación Conjunta, y las Relaciones Bilaterales, promoviendo entre todos la Cooperación mutuamente beneficiosa en las diversas áreas, hacia una mayor profundidad de esfuerzos que han redundado en una nueva fisonomía de constante avance de las relaciones bilaterales.

El comercio entre China y ALC Entre 2000 y 2013, el valor del comercio entre China y ALC se multiplicó por 22, creciendo a una tasa media anual del 27%. Sin embargo, en los últimos tres años, el valor del comercio de bienes entre China y ALC se redujo , en 2014, se redujo en un 2% con respecto a 2013, según datos de CEPAL, registrando su primera caída desde 2009. Pero según estadísticas oficiales de China, el valor del comercio bilateral creció en 2014 en 0,791%, alcanzando 263,64 millones de dólares en 2013 (261,600 millones de dólares),

⁹ http://news.xinhuanet.com/world/2016-11/24/c_1119980472.htm.

mientras en 2015 se redujo a 236,545 millones de dólares, y en 2016, se redujo a 216,600 millones de dólares.

China ya es el segundo principal origen de las importaciones de la región, y el tercer principal destino de sus exportaciones.

La inversión extranjera directa (IED) procedente de China en ALC fue muy limitada hasta 2010; desde entonces, ha aumentado notablemente. La CEPAL estima que en las dos décadas previas a 2010 llegaron a la región alrededor de 7.000 millones de dólares de IED desde China. El año 2010 marcó un punto de inflexión, con un flujo estimado de IED china que se acercó a los 14.000 millones, equivalentes a un 11% de la IED total recibida por la región. En los años posteriores, la IED china ha seguido llegando a la región, a un nivel estimado en torno a los 9.000 a 10.000 millones de dólares anuales. La inversión de China en ALC creció de manera significativa en 2016 con 29.800 millones de dólares con un aumento del 39% en comparación con el año anterior.

En las relaciones políticas bilaterales, en los últimos años, ha habido un frecuente intercambio de visitas mutuas de los dirigentes de ambas partes. El presidente chino Xi Jinping realizó ya tres visitas oficiales en 2013, 2014 y 2016. El primer ministro Li Keqian visitó 4 países de América del Sur en 2015, visitó Cuba en 2016. Y desde 2015, visitaron a China los presidentes de Costa Rica, Ecuador, México, Venezuela, Argentina, Brasil, Chile, Uruguay, Perú, Panamá. Y hasta fines de 2016, China ha establecido relaciones de asociación estratégica o relaciones de asociación estratégica integral con Brasil, Argentina, Venezuela, México, Chile, Costa Rica, Ecuador, Perú y Uruguay.

LAS INICIATIVAS DE UNA FRANJA Y UNA RUTA FOMULADAS POR XI JINPING HAN SIDO OBJETO DE POSITIVA RESONANCIA DE LOS PAÍSES DE ALC

A invitación del gobierno chino, el presidente Mauricio Macri y la presidenta Michelle Bachelet y más de 20 ministros de los países de ALC asistieron al Foro de Cooperación Internacional de la Franja y la Ruta en mayo de 2017. La presencia de los presidentes de Argentina y Chile en el Foro ha avivado la discusión sobre la conveniencia de que América Latina y Caribe forme parte de la construcción de las iniciativas de Una Franja y Una Ruta.

El 17 de mayo de 2017, en sus conversaciones con el presidente argentino Macri, Xi Jinping expresó que América Latina es la extensión natural de la iniciativa de Una Ruta Marítima del Siglo XXI.

EL PRESIDENTE MACRI HABLA SOBRE LA INICIATIVA CHINA FRANJA Y RUTA

El presidente argentino, Mauricio Macri, enfatizó que la Iniciativa de la Franja y la Ruta es un proyecto que apunta a promover la comunicación e interconexión entre los países. En una entrevista con Xinhua el jefe de Estado subrayó: "Esperamos que esta vocación de China de ayudarnos a invertir en infraestructuras que nos conecten se aplique en América Latina, como se está aplicando". La iniciativa habla de comunicar en el hemisferio sur", consignó Macri, quien recordó que China está construyendo en Argentina "un ferrocarril muy importante", el Belgrano Cargas, del norte del país, clave para el sector agroindustrial. Entre los proyectos prioritarios hay puentes, puertos, o sea, hay una enorme vocación de las empresas chinas que nos han visitado por participar activamente en el programa de construcción de infraestructuras en Argentina", añadió.¹⁰

BACHELET ELOGIA LA INICIATIVA CHINA DE "LA FRANJA Y LA RUTA"

"Consideramos que la Franja y la Ruta son un camino para acercar la distancia, lo cual allanará el camino hacia una sociedad más igualitaria, próspera, justa e inclusiva con el desarrollo para todos. Creemos que este es el momento adecuado para buscar nuevos horizontes", así manifestó la presidenta de Chile, Michelle Bachelet, en su discurso en la reunión plenaria de alto nivel del Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, que se está realizando en Beijing.¹¹

La presidenta chilena dijo que su país ya está en condiciones de ser una nación "puente" entre Asia y Latinoamérica. Consideró que el proyecto "La Franja y la Ruta" es el camino para acortar distancias y construir una conectividad moderna, además de contribuir "a los procesos productivos, al crecimiento nacional, a la apertura de nuevos mercados y a fomentar la inversión". Añadió que "la era digital ha acortado las distancias. Chile espera ser protagonista de un nuevo camino a través del océano Pacífico que irá más allá de las tradicionales rutas terrestres, marítimas y aéreas". Bachelet calificó como "clave" la iniciativa china porque "promueve acuerdos comerciales regionales y mejora la conectividad en los países asiáticos y en Europa, pero también en AL".

¹⁰ http://www.chinacelacforum.org/esp/zgtlmjlbjgx_2/t1460201.htm.

¹¹ <http://espanol.cri.cn/2786/2017/05/14/296s410099.htm>.

PANAMÁ PARTICIPARÁ EN LA CONSTRUCCIÓN CONJUNTA DE LAS INICIATIVAS DE UNA FRANJA Y UNA RUTA

En las conversaciones con el presidente panameño Juan Varela durante su visita a China el 17 de noviembre de 2017, el presidente chino Xi Jinping expresó que, China considera a AL como importante participante indispensable en la construcción de Una Franja y Una Ruta, y Panamá podrá ser un importante lugar receptor de la extensión natural a AL de la Ruta Marítima de Seda del Siglo XXI. Y en la Declaración Conjunta publicada el mismo día se señala que la parte panameña desea participar en la construcción de las iniciativas de Una Franja y Una Ruta, y en presencia de los dos mandatarios, ambas partes firmaron documentos para la construcción conjunta de las iniciativas de Una Franja y Una Ruta y más de diez convenios de cooperación en diversas áreas.

VII. CONCLUSIÓN

El presidente chino, Xi Jinping, anunció el 15 de mayo que China organizará el segundo Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional en 2019. Presidente chino expresa confianza en perspectiva de Iniciativa de la Franja y la Ruta al concluir el primer Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional en Beijing. “Una Franja y Una Ruta” son caminos de respeto mutuo y confianza recíproca, caminos de cooperación y ganar-ganar y caminos de toma de referencia mutua entre las civilizaciones. Si los países a lo largo de las rutas actúan al unísono y colaboran en perfecto acorde y marchan por un mismo rumbo, con toda seguridad podrán escribir nuevos capítulos en la construcción de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI, posibilitando a los pueblos de los diversos países a lo largo de las rutas disfrutar en conjunto de los frutos de la construcción mancomunada de “Una Franja y Una Ruta” (2017.11.18. Beijing).

The One Belt and One Road Initiative: beyond the world trading system

*Li Xixia**

SUMMARY

- I. Abstract
- II. Introduction
- III. The OBOR implementation objectives
- IV. The OBOR implementation mechanisms
- V. The OBOR implementation principles
- VI. Concluding remarks
- VII. References

I. ABSTRACT

Under the context of the profound changes in the international relations and global economy, China proposes the One Belt and One Road Initiative from a perspective of building a new pattern of opening up in an all-round way to the outside world. Looking from its implementation objectives, the first and foremost is to promote world economy development and prosperity; meanwhile they involve promotion for a more fair and reasonable global governance system and building a community of shared future for mankind. Its implementation mechanisms include both international rule of law and use of soft law rules. For its implementation principles, they not only uphold the purposes and principles of the Charter of the United Nations as the core of the international order and system, but also highlight the principles of "openness and inclusiveness " and of "consultation, co-construction and sharing". Compared with the world trading system, the One Belt and One Road Initiative surpasses it in terms of implementation objectives, implementation mechanisms and implementation principles.

Keywords: the One Belt and One Road Initiative, Implementation Objectives Implementation Mechanisms, Implementation Principles, Global Governance System, A Community of Shared Future for Mankind.

* Deputy Director of the Editorial Board of Chinese Review on International Law, Institute of International Law Chinese Academy of Social Sciences

II. INTRODUCTION

In September 2013, the One Belt and One Road Initiative (OBOR) was firstly announced by Chinese President Xi Jinping. Since then, it has been further articulated in the official document "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road" (hereinafter referred to as the "Vision and Actions") issued on 28 March 2015 (NDRC, 2015) and in a series of speeches delivered by Chinese Governmental leaders on international occasions. Through these, the Chinese Government systematically elaborated the OBOR to the international community and its relationship with the world development, which showed China's new concept for participating in the global governance and China's efforts to promote for a more fair and reasonable global governance system (Chen, 2016; He, 2016, p.49). Up to the present day, the OBOR has received warm response in the international community and has obtained some construction achievements. However, due to the complicated international political, economic and social reasons, and due to the OBOR not being as an international agreement or an international organization, there have appeared different understandings or interpretations of even doubts about the OBOR, such as whether it challenges the current international rules, and what geopolitical influence it may have, and so on (Lin, 2015; Liu and Ma, 2017; Liu, 2017). For this, close attention should be attached to and explanations and clarifications should be made through international exchanges and cooperation. To this end, this paper explores the relationship between the OBOR and the world trading system in that the former surpasses the world trading system in three aspects. In making my argument based on the current literature, I especially take references from policy documents connected to the OBOR and the latest construction progress for analyzing the OBOR. This paper unfolds as follows: the first part gives a brief introduction; in the next three parts, it analyzes the OBOR by separately focusing on its implementation objectives, implementation mechanisms and implementation principles. Finally, this paper concludes with tentative thoughts on the relationship between the OBOR and the world trading system, suggesting that the OBOR goes beyond of the world trading system in terms of implementation objectives, implementation mechanisms and implementation principles, it is an active exploration of new model for international cooperation and global governance.

Before the discussion, it is necessary to define scope of countries along the OBOR. Some Chinese scholars make their studies on different topics related to the OBOR based on 65 countries along the OBOR identified by academics (People, 2016; Cui, 2017). However, according to the official document the "Vision and Actions" of 2015, the OBOR is open to all countries. For this reason, this

study is based on the official identification of the OBOR scope, including but not limited to the 65 countries.

III. THE OBOR IMPLEMENTATION OBJECTIVES

Based on current literature especially policy documents and the latest construction progress of the OBOR, the OBOR objectives not only aim to promote the development and prosperity of the world economy, but also involve promoting for a more fair and reasonable global governance system and building a community of shared future for mankind, these objectives clearly go beyond the economic objective of the world trading system.

THE FIRST AND FOREMOST OBJECTIVE IS TO PROMOTE THE DEVELOPMENT AND PROSPERITY OF THE WORLD ECONOMY

The OBOR, proposed from a perspective of building a new pattern of opening up in an all-round way to the outside world, sets the promotion of the development and prosperity of the world economy as its first and foremost objective. The “Vision and Actions” of 2015 clearly states that the OBOR “aims to promote orderly and free flow of economic factors, highly efficient allocation of resources, and deep integration of markets; to encourage the countries along the Belt and Road to achieve economic policy coordination and to develop broader and more in-depth regional cooperation of higher standards; to jointly create an open, inclusive, balanced regional economic cooperation architecture that benefits all” (NDRC, 2015). This objective was set against the profound changes in international and domestic economic situations. On the one hand, after heavy blows of the Asian financial crisis in 1998 and of the subprime mortgage financial crisis in 2008, the global economic recovery continues to be weak with rising anti-globalization and as a result the development of the global economy faces many uncertain factors. Under this international background, China, by giving a full play to the advantages of the socialist system, has created a miracle in the history of world economic development. In 2010, China has developed into as the second largest economy in the world; in 2016, China’s contribution to the world economic growth reached 33.2% (Guo, 2017). The world expects China to play a greater role on the world stage and to take more responsibility (Sun, 2016a). On the other hand, China’s economy has entered into a “new normal” phase. The economy is moving from the previous high-speed to medium-to-high speed growth; the economic structure is constantly improved and upgraded; and the economy is shifting from an investment-driven to an innovation driven approach (Xi, 2014). The “new normal” of China’s economy requires full use of international markets and resources in

order to create conditions for its domestic economy restructuring and upgrading (Li and Li, 2015, p. 48). Thus, the implementation of the “Going Out Strategy” and the OBOR will help China better satisfy the new situations and requirements for being integrated into economic globalization or regionalization, to upgrade the level of openness of the inland economy, and to promote the building a new pattern of opening up in an all-round way to the outside world. Up to date, the OBOR construction has obtained some achievements. In specific, from 2014 to 2016, the volume of trade between China and the countries along the OBOR reached more than USD 3 trillion; China’s investment into the countries along the OBOR totaled more than USD 50 billion; Chinese enterprises established 56 economic and trade cooperation zones in over 20 countries, creating tax revenue nearly USD 1.1 billion and 180 thousand jobs (Xi, 2017a). These implementation achievements indicate that the OBOR gives great impetus to the development of the world economy.

THE LONG-TERM OBJECTIVE IS TO PROMOTE FOR A MORE FAIR AND REASONABLE GLOBAL GOVERNANCE SYSTEM

In the contemporary world, the global governance system mainly includes the international political and economic system with the United Nations (UN) and the world trading system with the World Trade Organization (WTO), which has played a huge role in world peace and development after the World War II. However, the international community generally believes that the global governance system is at a historical turning point for a reform (Xi, 2015a). Firstly, the emerging market countries and a large number of developing countries as a whole have been growing rapidly and their international influence has been on the rise, which imply that international forces have experienced profound changes (Xi, 2015a). In such case, their representativeness in the global governance should be respected and reflected accordingly. For example, the International Monetary Fund was recommended to be more representative in terms of voting rights, membership qualifications and staff positions (Qin, 2010, p. 14; Wang, 2017).¹ Secondly, against the backdrop of increasing global challenges, it is a general trend to strengthen the global governance and to further promotes the global governance reform

¹ Furthermore, although the International Monetary Fund announced the IMF 2010 share and governance reform came into force on 27 January 2016, the share formula does not reflect the growth of the economic strength of the emerging countries and developing countries; instead it overvalues the relative economic status of the developed countries and as a result has aroused a lot of discontent and criticism from its member states.

(Xi, 2015a). For instance, facing global security threats and transnational issues newly added to the global agenda such as terrorism, climate change, and major infectious diseases, the current international governance system is inadequate in addressing these global challenges and security issues. These have aroused reflection on the international order and international system under the framework of the UN Charter (Huang, 2017, p. 15). To address these issues, the OBOR proposes to explore a new model of international cooperation and global governance (NDRC, 2015), involving the global governance system reform. In this sense, to promote for a more fair and reasonable global governance system is also one of important objectives the OBOR is designed to achieve (Wang, 2016, p. 40; He, 2016, p. 50).

For promoting for a more fair and reasonable global governance system, first of all, China proposes to develop a new type of international relations of win-win cooperation (Wang, 2015a). This is embodied in the OBOR, which advocates for developing a new concept of international relations oriented to harmony and win-win cooperation and for rejecting zero-sum game thinking in international economic relations dominated by great powers (He, 2017a, and p. 8). The OBOR is a way for win-win cooperation that promotes common development and prosperity (NDRC, 2015). Secondly, the OBOR emphasizes interests of developing countries and considers it an important part of the global governance, this is a conceptual contribution that helps to better achieve the win-win cooperation. Thirdly, the international cooperation under the OBOR does not require any additional conditions, showing full respect for each other's sovereignty and internal affairs. Under the current international cooperation mechanisms, the establishment and operation of some of them are still premised upon additional conditions, such as commitment to human rights, the rule of law, and democracy required by some international organizations; specific additional conditions required for recipient countries under some international assistance programs, etc. However, the OBOR does not require any additional conditions in international cooperation. This indicates that it adheres to the principles of respect for sovereignty and of non-interference in internal affairs in international law; meanwhile it is conducive to the effective implementation of international cooperation and independent development of the countries concerned (He, 2016, p. 52). Although the above OBOR related proposals for reforming the global governance system respond to calls from the international society, but they cannot be achieved in a short time; instead they can only be achieved by the gradual implementation over a long period of time.

3.3 THE SUPREME OBJECTIVE IS TO BUILD A COMMUNITY OF SHARED FUTURE FOR MANKIND

In today's world, the movement toward a multi-polar world and the rise of emerging markets and developing countries as a whole has become an irresistible historical trend. The world is going through a historical process of accelerated evolution (Xi, 2015b). At the same time, the tendency of globalization is intensifying; transnational and non-traditional challenges and threats are increasing, with their nature being changed into as common threats faced by all countries from threats faced by individual countries. As a result, either in theory or in practice, the current international governance systems designed for regulating relations between sovereign states become inadequate in addressing global and transnational challenges and security issues newly added to the global agenda, such as terrorism, climate change and major infectious diseases (Qin, 2010, pp. 13-15). In order to deal with these urgent problems faced by the global society, China advocates for building a community of shared future for mankind so as to promote world peace and development. It can be said that it is China's proposition for improving the global governance.

In November 2012, the 18th National Congress of the Communist Party of China (CPC) in its report advocates the idea of building a community of shared future for mankind, what provides important guiding ideology for China's diplomatic relations with other countries. Thereafter, the Chinese President Xi Jinping has actively advocated for building a community of shared future for mankind on various occasions such as important international organizations and multilateral summits, and constantly developed and enriched the concept of a community of shared future for mankind. In September 2015 at the UN General Assembly (Xi, 2015b) and in January 2017 at the United Nations Office at Geneva (Xi, 2017b), Chinese President Xi Jinping systematically elaborated the concept of a community of shared future for mankind and proposed the roadmap thereof, calling for the international community to make unremitting efforts for building a community of shared future for mankind. To achieve this goal, efforts needed should include but not limited to the following main aspects. First of all, we should adhere to the principles of sovereign equality enshrined in the UN Charter. This principle of sovereignty is not just limited to that the national sovereignty and territorial integrity of all countries is inviolable and that their internal affairs should not be intervened, but also means that all countries have a right to make their own choice of social systems and development paths, that this right should be upheld, and that all countries' endeavors to promote economic and social development and to improve people's lives should be respected. Secondly, we should be committed to multilateralism and reject unilateralism; we should adopt a new vision of seeking positive

outcomes for all, and reject the outdated mindset that one side's gain means the other side's loss, or that the winner takes all. Thirdly, we should create a security environment featuring fairness, justice, and joint participation and shared benefits. These main efforts toward the direction of building a community of shared future for mankind contain a new concept of the international order, which transcends the international order either established on the balance of power theory or the hegemony theory (Xu and Li, 2016, p. 112).²

The OBOR incorporates the concept of building a community of shared future for mankind. The "Vision and Actions" of 2015 proposed to build a community of shared interests, destiny and responsibility featuring mutual political trust, economic integration and cultural inclusiveness. In 2017, Chinese President Xi Jinping pointed out that, "China will enhance friendship and cooperation with all countries involved in the OBOR on the basis of the Five Principles of Peaceful Coexistence. We are ready to share practices of development with other countries, but we have no intention to interfere in other countries' internal affairs, export our own social system and development mode, or impose our own will on others. In pursuing the OBOR, we will not resort to outdated geopolitical maneuvering. What we hope to achieve is a new model of win-win cooperation. We have no intention to form a small group detrimental to stability, what we hope to create is a big family of harmonious coexistence" (Xi, 2017c). The OBOR construction aims to build a community of shared future for mankind (Zhao, 2016). To date, although the concept of building a community of shared future for mankind is in its early stage of construction, it has been gradually recognized and accepted by the international community. At the international level, on 10 February 2017, the Chinese concept of building a community of shared future for mankind was incorporated into a United Nations resolution for the first time (Xinhua, 2017a); on 17th March 2017, the concept was incorporated into a UN Security Council resolution for the first time (Xinhua, 2017b); on 23rd March 2017, the concept was incorporated into a resolution of the Human Rights Council (Xinhua, 2017c). At national level, the report of the 19th NPC National Congress in October 2017 put forward to promote the construction of new international relations and to build a community of shared future for mankind. Put it in other words, as China's proposition for the

² This research argues that in contemporary international relations there have appeared two kinds of international order, "the balance of power" or "the hegemony". Specifically, from the "Westphalia order" (system of "balance of power" among European countries) of 1648 and the "Vienna system" at the beginning of the nineteenth Century (new system of the "balance of power" among European countries), to "Yalta System" (pattern of hegemony) after the Second World War and the "dominant pole pattern" of the world (the United States intended to dominate the world) after the end of the cold war.

future of global governance, the concept of building a community of shared future for mankind has been gradually gaining a wide recognition both at international and domestic levels.

Through the above analysis, we can see that the OBOR contains three main objectives, they not only aim to promote international cooperation in economic field, but also involve promoting for a more fair and reasonable global governance system and building a community of shared future for mankind. To achieve these three objectives, the OBOR implementation mechanisms are very important, which will be discussed in the next part.

IV. THE OBOR IMPLEMENTATION MECHANISMS

As regards the OBOR implementation mechanisms, there have been many arguments and discussions on this issue by Chinese academics. Some scholars hold that the OBOR should be implemented through the international hard law (Bao, 2015; Liu, 2015; Peng and Mao, 2015; Li, 2017), while others believe that international soft law may also be adopted (Han, 2016; He, 2017b). This paper considers that China's foreign policy that "China will firmly uphold the international system with the UN as its core, and the basic norms governing international relations embodied in the purposes and principles of the UN Charter" (Xi, 2017b) should be certainly put into practices related to the OBOR construction. The existing bilateral, multilateral, regional and sub-regional cooperation mechanisms suggested by the "Vision and Actions" (NDRC, 2015) should be understood as including both binding international laws (such as WTO rules) and the international soft law without binding force (such as the "16+1 cooperation" platform between the 16 Central and Eastern European countries and China). This shares similar ideas with some scholars who insist that the OBOR implementation mechanisms inevitably include both hard law and soft law mechanisms given that the OBOR is open, pluralistic and inclusive (Han, 2016; He, 2017b). However, there should be a comprehensive and dialectical understanding of the hard law and soft law mechanisms. On the one hand, in the perspective of global governance, the rule of law is the fundamental way (Zhao, 2014, p. 79). Thus in advancing the OBOR construction, China respects and observes international law, which mainly embodies the following three aspects. For the first, in the contemporary international community there has established a relatively stable international order (including international law system), to which China is a firm defender. For the second, the OBOR is designed to maintain a global free trade regime and an open world economy (NDRC, 2015), indicating that China as a WTO member complies with the WTO rules. This is also reflected in one of China's official documents (i.e., "Opinion on Several Issues concerning Accelerating the Implementation of the Free

Trade Areas Strategy" issued on 17 December 2015) thereafter which requires to actively accelerate the construction of free trade areas along the OBOR (Xinhua, 2015a), again revealing China's compliance with the WTO rules. For the third, there still exist problems and challenges in the current international systems which need further reform, for this China joins with the international community for further reform and calls for more fair and reasonable international rules. On the other hand, due to the rising trend of anti-globalization and protectionism as well as the OBOR's openness and inclusiveness, China is fully aware of boundary and limitation of international law as a rule, which makes it possible and necessary for implementing the OBOR through soft law rules (Han, 2016; He, 2017b). In view of this, China advocates and encourages the use of soft law rules in the OBOR construction. These show that the OBOR implementation mechanisms surpass the rule-of-law based world trading system.

4.1 BY INTERNATIONAL RULE OF LAW

As mentioned above, the rule of law is the fundamental way for the global governance (Zhao, 2014, p. 79). China respects and observes international law in the process of advancing the OBOR construction, which specifically embodies the following three aspects.

4.1.1 There has established a relatively stable international order in the contemporary international community, to which the OBOR construction should be subject

In the contemporary international community there has established a relatively stable international order, which mainly includes the international political and economic system with the United Nations and the world trading system with the World Trade Organization. For the former, the main organs of the United Nations such as the General Assembly, the Security Council, the Economic and Social Council and the specialized agencies of the United Nations such as the International Labour Organization, the International Monetary Fund, the World Health Organization have competence to take decisions or make conventions for certain substantive issues. For the latter, the World Trade Organization, as an international trade organization being independent of the United Nations, has competence to develop international trade rules and to manage global trade. These international political and economic systems and the world trading system have been built into a complex network of regulation. As of 2015, China was a party to almost all inter-governmental organizations and had acceded to over 400 international multilateral treaties. A growing number of Chinese nationals were working on

important posts in international agencies. China has become a major player and supporter of the current international order and system (Wang, 2015b; Gu, 2015, p. 155). This is the current international order and the international regulation environment, to which the OBOR construction is subject. It requires the OBOR being implemented by international rule of law. In other words, the OBOR construction aims to promote economic and political exchanges within the established international order instead of challenge free, open, stable and democratic world order (Li and Li, 2015, p.54). Of course, with China's rapid development, in the process of the OBOR construction, China would definitely encounter different obstructions from those who had a vested interest in this international order. However, it is believed that the continuous growth of China's international influence and improvement of its international status can be realized by observing and making full use of the existing principles in the current international order. China has no intention of challenging the current international order. China is a firm defender of the existing international order (Xi, 2016). China respects the purposes and principles of the UN Charter and international law (Fmprc, 2017).

4.1.2 The OBOR is designed to maintain a global free trade regime, showing China's compliance with the WTO law

The OBOR is designed to maintain a global free trade regime, showing China's compliance with the WTO law. As an important part of international law, the WTO law includes trade policy review mechanism and dispute settlement mechanism. It deals with the rules of trade between nations and covers international trade in goods and in services, trade-related aspects of intellectual property, and etc. As of 29 July 2016, there were 164 countries that were WTO members (WTO, 2018), all of which should abide by the WTO rules. As a WTO member, China carries out international cooperation with other WTO members along the OBOR in accordance with the WTO rules shows that China observes the WTO law. For the issue in question, the OBOR free trade agreements are of a particular concern.

First of all, under the WTO law, the free trade agreement (FTA) is regarded as a permitted exception to the "Most Favored Nation" (MFN) rule (Zhao, 2000, pp. 84-88),³ it allows China and other WTO members involved in the OBOR to sign free trade agreements for different degrees of economic integration and for providing more favorable treatments by revoking the MFN standard. Its legal basis

³ According to the relevant provisions of the World Trade Organization, regional trade agreements include customs union, free trade agreement, and "interim agreement".

includes: Article XXIV of the General Agreement on Tariffs and Trade, and Understanding on the Interpretation of Article XXIV of the General Agreement on Tariffs and Trade 1994; Article V of the General Agreement on Trade in Services (GATS); the 1979 Decision on Differential and More Favorable Treatment, Reciprocity and Fuller Participation of Developing Countries (Zeng, 2004). In nature, free trade agreement that has entered into force is legally binding international agreement between the WTO members, its fundamental role is to fix preferential trade arrangements between specific WTO members through trade rules, and to establish dispute settlement mechanisms to resolve trade and investment disputes that are likely to occur.

Secondly, China and other WTO members involved the OBOR should apply the MFN rule. On this basis, "to promote orderly and free flow of economic factors, highly efficient allocation of resources, and deep integration of markets" and "to maintain a global free trade regime " such as proposed by the OBOR (NDRC, 2015) objectively require China and these WTO members to improve market access and to increase the level of trade liberalization. To achieve this, free trade agreement mechanism is an effective way under the framework of current international law. In 2015, China proposed in its policy document (Xinhua, 2015a) to actively accelerate the construction of free trade areas along the OBOR and up to now has obtained positive achievements: 15 FTAs signed and implemented and 1 FTA signed but not yet entered into force (i.e., FTA with Maldives signed on 7 December 2017), these involving 24 countries and regions in Asia, Latin America, Oceania, and Europe; 11 FTAs under negotiation; 11 FTAs under consideration (MOFCOM, 2017). These FTAs, either signed and implemented or under negotiation or consideration, show that China has made efforts or is making efforts to abide by the WTO rules, and to promote the OBOR international cooperation by using legally binding international agreements.

4.1.3 To Create new International Trade Rules under the OBOR

China upholds the purposes and principles of the UN Charter as the core of the international order and system, puts them into practices related to its foreign policy and international relations, and promotes the OBOR construction according to the international rule of law. However, this does not mean that China does not attach importance to the existing shortcomings and problems in the current international order and system. On the contrary, China joins in the argument in the international community for making relevant reform on the current international order and system, proposes the OBOR with an aim to promote for a more fair and reasonable global governance system, and provides a platform for creating new international economic and trade rules. As regards creating new international

trade rules under the OBOR, the establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) has a symbolic significance, while the FTA mechanism also deserves special attention.

4.1.3.1 Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank

An institutional arrangement established in the process of the OBOR construction up to now is the establishment of the AIIB.⁴ It is an international organization established by the AIIB Articles of Agreement, the Parties to which comprise the Membership of the Bank. Accordingly, the AIIB is both constituted, and governed, by public international law (AIIB, 2015). It includes new economic systems designed to promote the OBOR construction, and has inclusiveness and legitimacy, which gives more say to developing countries (Wang, 2015d, p. 86). For China, AIIB has the symbolic significance. It not only shows that China is willing to assume more international responsibility, but also indicates that China started to play a role of international rule-making (such as governance innovation, developing new financing mode, and providing a new way forward for internationalization of the Renminbi) instead of only participating international rule-making (Chen, 2015, p. 23). However, because the United States has always dominated the provision of international public goods in the field of global economy and finance governance, the establishment and operation of the World Bank, the International Monetary Fund, the Asian Development Bank and the World Trade Organization all embody the dominant idea of the United States. For the establishment and operation of the AIIB launched by China, the United States perceived differently and expressed concern, holding that the AIIB will have an impact on the US led international financial system (Huanqiu, 2015). As regards this, the then-Chinese Finance Minister Lou Jiwei in March 2015 pointed out that the AIIB and the existing multilateral development banks are different in their positioning and business focus. The relationship between them is complementary rather than competitive: the AIIB focuses on infrastructure construction; the multilateral development banks such as the World Bank, the Asian Development Bank consider poverty reduction as their main purpose (GOV, 2015). Jin Liqun, the President of the AIIB also clearly explained that the AIIB is a supplement to rather than a replacement of the World Bank and the Asian Development Bank, it is for improving and promoting the existing international financial order, rather than for subverting it (Jin, 2015).

⁴ On 29 June 2015, fifty Prospective Founding Members signed the Asian Infrastructure Investment Bank Articles of Agreement; on 25 December 2015, the Articles of Agreement entered into force and the Asian Infrastructure Investment Bank was formally established.

As a study shows that due to the rise of emerging markets, changes in the international pattern, the impact of 2008 global financial crisis, and the inadequate supply of international finance public goods, the growing contradictions between increasing demands for the finance public goods by the whole world especially by developing countries and the inadequate supply have become increasingly prominent. To address this issue, China launched the establishment of the AIIB to provide financing support for infrastructure. This is a beneficial supplement to the current international finance public goods as well as a strong support for the OBOR construction, which is the reality that China actively assumes its international responsibility (Ma, 2015, pp. 117-118). In this sense, the AIIB is a beneficial complement to the existing international economic system (Chen, 2015, p. 17; Gabusi, 2017, pp. 23-45).

4.1.3.2 To create new international trade rules through FTAs

As far as the making of international trade rules is concerned, the FTA has a practical significance. Under the global governance demanding for multiple and good governance, the FTA as a legal exception mechanism of the WTO law is both an important tool and an important place where to build a discourse system and to participate in international rule-making in international economic life. Many new international rules have been created through FTAs, such as the Maastricht Treaty and the North American Free Trade Agreement (Liu, 2004, pp. 5-7). Other examples include the Trans-Pacific Partnership Agreement (TPP) and the Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP), which to certain extent represent rewriting international economic and trade rules for the next generation and which imply that they take into account for consolidating or redistributing international political relations and international discourse. This is of great practical significance in making international trade rules in the process of the FTA construction along the OBOR. For instance, China's legal practices in the fields of electronic commerce and Internet finance may provide references for the legal development of other countries (Lu, 2017, pp.23, 36), which can be included into future FTAs after careful consideration. Thus, in international fields where rules need to be developed or in some emerging fields, WTO members involved in the OBOR in their process of international cooperation should make full use of the FTA mechanism in rewriting international trade rules so as to promote for a more fair and reasonable global governance system.

To sum up, either the establishment of the AIIB or the implementation of the FTAs under the OBOR framework includes the reasonable international systems (Wang, 2015d), which offers explanations and clarifications from an empirical perspective regarding the arguments or concerns by some foreign scholars

(Kennedy and Parker, 2015).⁵ In the process of the OBOR construction, China observes the current international rules and makes efforts for promoting for a more fair and reasonable global governance system. "China has a sense of belonging to the current international order, because China is not only one of its founders, but also a beneficiary and contributor, as well as a participant in reform" (Fu, 2016). However, it must be emphasized that new measures such as the establishment of AIIB are not trying to overturn the existing international economic mechanisms, instead they are new mechanisms that pay more attention to demands of developing countries and infrastructure and that are more in line with the principle of multilateralism, where the current international economic mechanisms fail to operate or where have been neglected for a long time. Compared with the existing mechanisms, this type of new mechanism is also rule-based, open and multilateral mechanism, but pays more attention to the fields where have been neglected for a long time or where the current international economic mechanisms fail to operate; it tries to pursue the common interests through mutual beneficial cooperation rather than to divide the interests. It is in this sense that instead of challenging or even threatening the existing mechanisms, they fill in the gap not covered by the existing global economic governance mechanisms or not be intended to cover (Sun, 2016b, pp. 16-17).

4.2 BY SOFT LAW RULES

In global governance, soft law is defined relative to international hard law and it has no binding force. Any written document that does not belong to the category of convention, treaty or protocol that has entered into force should be regarded as soft law, including but not limited to resolutions, practice guidelines, joint statements and declarations of the General Assembly of the United Nations (Armstrong et al., 2012, p. 27). Although soft law has no binding force and does not constitute a component of the current international law, it is an important means for exerting influence over state's behavior and for global governance, and it is crucial to the changing shape of the international order (Hillgenberg, 1999, pp. 499-515). The inner reason of soft law meets the needs of actors of the global society demanding for stable social order, normal transnational communication, transaction security, and behavior conforming to the public ethics, meanwhile

⁵ For example, Scott Kennedy and David A. Parker at the Center for Strategic International Studies consider that the OBOR does not relate to free trade area nor binding agreement among countries, and that China tries to avoid formal treaty by improving flexibility through deducing formal arrangements; at the same time, the OBOR does not involve establishment of international institutions.

it offers “best practice” model (Goldmann, 2012, 373) for them. These make international organizations, countries, and even multinational corporations willing to abide by these soft law rules that are regarded as the basis for justifying their behavior. Especially, the international soft law in the domain of economy not only tries to establish basic principles for states’ behavior, but also strives to set up concrete behavior patterns and guidelines (Klabbers, 2013, p. 280). Under soft law rules, cost of transfer of sovereignty is low, sensitive political risk among countries is small, cooperation mechanism usually starts from function integration of industries or of enterprises, all these make it more easier to push forward international cooperation (Liu, 2017, p. 103). Considering these factors, as well as the OBOR’s openness and inclusiveness and limitations of international law, it is possible and necessary to carry out the OBOR international cooperation through soft law rules, such as the “16+1 cooperation” platform between China and the Central and Eastern European countries (CEE).⁶

In April 2012, Chinese leader met for the first time with his 16 counterparts from the CEE countries in Warsaw and formally launched the “16+1 cooperation” platform, which has played an important role in promoting relations between China and the CEE countries. First of all, China and the CEE countries jointly launched the “16+1 cooperation” platform. Under this platform, the cooperation projects follow internationally accepted rules, which help all parties to reap win-win outcomes (GOV, 2017). The platform is different from previous projects launched by external entities in the area (such as the enlargement of the European Union or the North Atlantic Treaty Organization) in that it is not based on the principles of political and economic reform based on Western norms and principles. Instead the “16 + 1 cooperation” platform is based on the concept of policy coordination and provides a basis for new ideas to promote cooperation and development (Vangeli, 2017, p. 110). As of 2017, the following institutions have been established between China and the 16 CEE countries (see Table 1). Secondly, the “16+1 cooperation” platform belongs to the category of soft law rules. Meanwhile, China and the 16 CEE countries in light of their respective laws and regulations and those CEE countries as the EU member states in light of EU laws may carry out specific cooperation. That is to say, China has already built two levels connectivity with the CEE countries (Zhang and Chen, 2015), which reflects a combination of soft law rules and international law under the “16+1 cooperation” platform. Thirdly, it should be especially noted that although these revelations concerning

⁶ The 16 CEE countries include Poland, Czech, Slovakia, Hungary, Slovenia, Croatia, Bosnia and Herzegovina, Serbia, Montenegro, Romania, Bulgaria, Albania, Macedonia, Estonia, Lithuania and Latvia.

the “16+1 cooperation” platform is based on China and the CEE countries, it is an exploration of regional cooperation and can be referential to regional cooperation between China and other countries involved in the OBOR.

Table 1
Institutions under the “16+1 Cooperation” Platform as of early 2017
(Vangeli, 2017, p. 110)

<i>Name of institutions</i>	<i>Headquarters/management</i>	<i>Status</i>
16+1 Agency for Tourism Promotion	Hungary	Active
16+1 Union of Colleges and Universities	Managed jointly	Active
16+1 Contact Mechanism for Investment Promotion	Poland	Active
16+1 Commercial Union	Poland and China	Active
16+1 Mayors Association	Czech Republic	Active
16+1 Association for the Promotion of Agriculture	Bulgaria	Active
16+1 Technology Transfer Center	Slovakia	Active
16+1 Think Tanks Network	Chinese Academy of Social Sciences	Active
16+1 Logistics Cooperation Union	Latvia	Active

In summary, in the process of the OBOR construction, international law and soft law rules can be applied differently with different OBOR countries, targeting different cooperation issues, as well as in different stages; they respectively play their own functions and jointly push forward the realization of the objectives of the OBOR construction. However, either by international rule of law or soft law rules, the OBOR will be built with no intention of replacing existing mechanisms or initiatives for regional cooperation, instead it is on current basis to help promote connectivity of the development strategies of the countries involved in the OBOR by leveraging their comparative strengths (Xinhua, 2015b).

V. THE OBOR IMPLEMENTATION PRINCIPLES

Either by way of international law or by soft law rules, the OBOR implementation follows three main principles. In this regard, it should be noted that the principles of “openness and inclusiveness” and of “consultation, co-construction and sharing” are beyond the implementation principle of the world trading system.

5.1 TO UPHOLD THE PURPOSES AND PRINCIPLES OF THE CHARTER OF THE UNITED NATIONS AS THE CORE OF THE INTERNATIONAL ORDER AND SYSTEM

As a founding member of the United Nations, China consistently has adhered to and upheld the purposes and principles of the Charter of the United Nations and put them into China's foreign policy and international relations. The OBOR as an international cooperation initiative, either through international rule of law or by soft law rules, its implementation should be subject to these purposes and principles. Of course, the operation of the United Nations on the basis of the UN Charter often shows lack of capability and lack of power. For example, the cold war and confrontation between the two camps of the United States and the Soviet Union after the Second World War, the international financial crisis in 2008 and the intensifying trade protectionism thereafter, the United States withdrawal from the Paris Climate Agreement, all these have gained worldwide attention and raised questions regarding the role of the United Nations. In addition, the growing roles of emerging markets and changes in the world pattern have also aroused reflection on the international order and system under the framework of the UN Charter (Huang, 2017, p.15). In this respect, Chinese President Xi Jinping pointed out that a variety of confrontations and injustice in today's world are not because that the purposes and principles of the UN Charter is out of date, instead it is precisely because that these purposes and principles have not been effectively carried out, as a result, the purposes and principles of the UN Charter as the core of the international order and system should be upheld (Xi, 2015a).

It should be emphasized that although China upholds the purposes and principles of the UN Charter as the core of the international order and system, China joins in the argument in international community for making relevant reforms on the current international order and system, and is willing to promote for a more fair and reasonable global governance system (Wang, 2015b; Gu, 2015, p. 155). Both the OBOR implementation and the establishment of the AIIB are designed to improve the current international order rather to replace it.

5.2 TO ADHERE TO THE OPENNESS AND INCLUSIVENESS OF THE OBOR

An obvious distinction between the OBOR and the world trading system is its openness and inclusiveness, which mainly includes the following aspects. First of all, the OBOR is open and inclusive; it abandons the cold war mentality and welcomes all countries around the world regardless of their systems, religions and civilizations (Jia, 2015). The "Vision and Actions" of 2015 does not define its coverage scope (INDRC, 2015), clearly showing that the OBOR is open to all

countries, those countries and regions that are willing to participate in the OBOR can become participants, builders and beneficiaries. In May 2017, President Xi Jinping stressed again at the Belt and Road Forum for International Cooperation that “the OBOR is deeply rooted in the original Silk Road; it focuses on the Asian, European and African continents, but is also open to all other countries. All countries, either from Asia, Europe, Africa or the Americas, can be international cooperation partners of the OBOR” (Xi, 2017c). Secondly, the OBOR cooperation mechanisms are open. On the one hand, it refers to that the OBOR is open to existing bilateral and multilateral, regional and sub-regional cooperation mechanisms (NDRC, 2015), which implies that the OBOR will not set up institutional arrangement and mechanism that has exclusive feature. On the other hand, the OBOR implementation mechanisms include both international rule of law and soft law rules. Thirdly, the new mechanism established under the OBOR is open and inclusive; for example, the AIIB is open to all countries. As a result, this feature of openness and inclusiveness determines that the OBOR will not challenge the existing international order; rather it will take the initiative to build connectivity or integration with the existing international order (Cheng, 2015, p.9; Andornino, 2017, pp. 4-22). As shown in the process of “16+1 cooperation” platform, the OBOR has already built two levels connectivity with the EU countries under the legal framework that the EU formulates a common policy and its member states carry out country-specific policy (Zhang and Chen, 2015), which is a typical example. As Chinese Foreign Minister Wang Yi said, “the OBOR is a public good China has provided to the world, it welcomes all countries, international organizations, transnational corporations, financial institutions and non-governmental organizations to participate in the specific cooperation (Wang, 2015c).

5.3 TO ADHERE TO THE PRINCIPLE OF “CONSULTATION, CO-CONSTRUCTION AND SHARING”

The principle of “consultation, co-construction and sharing” is an important principle of the OBOR, it allows the cooperation parties to participate in the consultation, co-construction and sharing concerning the cooperation contents, implementation mechanisms, institutional arrangements (Cheng, 2015, p. 9). In other words, although the OBOR was proposed and actively promoted by China, it essentially is an initiative for all countries. Its implementation is based on the principle of “consultation, co-construction and sharing; it is not an aid program, nor as a so-called “China version of Marshall plan”. In March 2015, Chinese President Xi Jinping stressed at the Boao Forum for Asia Annual Conference that the OBOR will be carried out on a basis of “consultation, co-construction and sharing; it is not closed, but open and inclusive; it is not a only for China, but a chorus of

all countries along the routes" (Xinhua, 2015b). The "Action and Plans" of 2015 reaffirmed the principle of "consultation, co-construction and sharing" and actively promoted the connectivity of development strategies of counties along the routes. In May 2017, President Xi Jinping again restated at the Belt and Road Forum for International Cooperation that the OBOR is based on extensive consultation and we all will share its benefits (Xi, 2017c).

First of all, this principle of "consultation, co-construction and sharing" respects the sovereign equality. In the process of the OBOR implementation, China does not require additional conditions in international cooperation, which shows it not only adheres to the principles of respect for sovereignty and of non-interference in internal affairs in international law, but also is conducive to the effective implementation of international cooperation and independent development of the countries concerned. Secondly, at the early period of the founding of the People's Republic of China, China put forward the Five Principles of "mutual respect for sovereignty and territorial integrity, mutual non-aggression, non-interference in each other's internal affairs, equality and mutual benefit, and peaceful coexistence". For the OBOR, Chinese President Xi Jinping pointed out "China will enhance friendship and cooperation with all countries involved in the OBOR on the basis of the Five Principles of Peaceful Coexistence. We are ready to share practices of development with other countries, but we have no intention to interfere in other countries' internal affairs, nor to export our own social system and mode of development, or impose our own will on others. In pursuing the OBOR, we will not resort to outdated geopolitical maneuvering. What we hope to achieve is a new model of win-win cooperation. We have no intention to form a small group detrimental to stability, what we hope to create is a big family of harmonious co-existence (Xi, 2017c)". Thirdly, the OBOR advocates to develop a new concept of international relations oriented to harmony and win-win cooperation and to reject zero-sum game thinking in international economic relations dominated by great powers (He, 2017a). The OBOR emphasizes interests of developing countries and considers it an important part of the global governance, this is a conceptual contribution to achieving the win-win cooperation. Nowadays the win-win cooperation has become a generally accepted concept or principle in international community, which establishes its legitimacy. China adheres to the win-win cooperation principle in the process of the OBOR construction, wining for its own development opportunities as well as making reform to the existing international order.

VI. CONCLUDING REMARKS

In summary, the main argument offered in this essay is that the OBOR surpasses the world trading system in three aspects. The OBOR implementation objectives

not only aim to promote world economy development and prosperity, but also involve promotion for a more fair and reasonable global governance system and building a community of shared future for mankind. Its implementation mechanisms include both international rule of law and soft law rules. For its implementation principles, they not only uphold the purposes and principles of the UN Charter as the core of the international order and system, but also highlight the principles of "openness and inclusiveness" and of "consultation, co-construction and sharing". Put it differently, compared with the world trading system in terms of its economic objective, international rule of law based mechanism and zero-sum game thinking, the OBOR surpasses it and is China's proposition for the global governance.

VII. REFERENCES

- AiIB, 2015, [online; cited 26 February 2018]. Available from: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/role-of-law/index.html>.
- Andornino, G. B., 2017, "The Belt and Road Initiative in China's Emerging Grand Strategy of Connective Leadership," *China & World Economy*, Vol. 25, No. 5, pp. 4-22.
- Armstrong et al., 2012, *International Law and International Relations*, Cambridge: Cambridge University Press. CF: He, Z. P., 2017b, "International Soft Law in the Era of De-globalization," *WUHAN UNIVERSITY JOURNAL (Social Sciences)*, Vol. 4, pp. 54-66: 55.
- Bao, Y. C., 2015, "Legal Reflection on the 'One Belt and One Road' Construction," *Forward Position*, No. 1, pp. 65-69.
- Chen, F. Y., 2016, "To Promote for a More Fair and Reasonable Global Governance System based on China's Propositions" [online; cited 3 January 2017]. Available from: <http://theory.people.com.cn/n1/2016/0802/c49150-28603557.html>.
- Chen, S. F., 2015, "AIIB: A Watershed in Power Transition between U.S. and China?" *The CHINESE JOURNAL OF AMERICAN STUDIES*, No.3, 2015, pp. 14-33.
- Cheng, G. Q., 2015, "Jointly Build the Belt and Road: Connotation, Significance and Think Tanks' Mission," *China Development Observation*, Vol. 4, pp.8-11.
- Cui, X. J., 2017, "A Study of Preferential Arrangements of Tax Agreements between China and Countries along the 'Belt and Road' and Disputes Settlement", *China Legal Science*, Vol. 2, pp. 194-214.
- Fmprc, 2017, "Joint Communiqué of the Leaders Roundtable of the Belt and Road Forum for International Cooperation"[online; cited 21 December 2017]. Available from: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1462012.shtml.

- Fu, Y., 2016, "The International Order and China," *The People's Congress Journal*, Vol.4, pp. 20-21.
- Gabusi, G., 2017, "'Crossing the River by Feeling the Gold': The Asian Infrastructure Investment Bank and the Financial Support to the Belt and Road," *China & World Economy*, Vol. 25, No.5, pp. 23-45.
- Goldmann, M., 2012, "Soft Law and Other Forms of International Public Authority-The View from Discourse Theory: A Reply to Jaye Ellis," *Leiden Journal of International Law*, Vol. 25, No.2. CF: He, Z. P., 2017b, "International Soft Law in the Era of De-globalization," *WUHAN UNIVERSITY JOURNAL (Social Sciences)*, Vol.4, pp. 54-66: 60.
- GOV, 2015, "Active Participation in the AIIB Shows Broad Representativeness—Chinese Finance Minister Answers Seven Questions concerning the AIIB" [online; cited 27 November 2017]. Available from: http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/20/content_2836776.htm.
- GOV, 2017, "Address by Premier Li Keqiang at the 7th China-CEEC Business Forum" [online; cited 25 January 2018]. Available from: http://english.gov.cn/premier/speeches/2017/11/30/content_281475959878508.htm.
- Gu, Z. X., 2015, "International Law as the Law of Domestic Governance: China's Propositions and Institutional Practice," *Social Sciences in China*, Vol.10, 2015, pp. 147-158.
- Guo, T. X., 2017, "China's Contribution to World's Economic Growth Continues to Improve" [online; cited 9 February 2017]. Available from: <http://theory.people.com.cn/n1/2017/0113/c40531-29020324.html>.
- Han, Y. H., 2016, "On Soft Law Safeguarding Mechanism for the 'One Belt and One Road' International Cooperation," *Contemporary Law Review*, No. 4, pp. 151-160.
- He, Z. P., 2016, "'The Belt and Road Initiative' and China's Contribution to the International System," *Study & Exploration*, Vol. 9, pp. 49-56.
- He, Z. P., 2017a, "A Chinese Plan on International Rule of Law: A Perspective of Global Governance on One Belt One Road Initiative," *Pacific Journal*, Vol. 25, No. 5, pp. 1-12.
- He, Z. P., 2017b, "International Soft Law in the Era of De-globalization," *WUHAN UNIVERSITY JOURNAL (Social Science)*, No. 4, pp. 54-69.
- Hillgenberg, H., 1999, "A Fresh Look at Soft Law," *European Journal of International Law*, Vol. 10, No. 3. CF: He, Z. P., 2017b, International Soft Law in the Era of De-globalization, *WUHAN UNIVERSITY JOURNAL (Social Sciences)*, Vol. 4, pp. 54-69: 60.
- Huanqiu, 2015, "The U.S. and Japan are Resistant to the AIIB and They Concern it might Challenge the Current International Financial Order" [online;

- cited 22 January 2018]. Available from: <http://world.huanqiu.com/hot/2015-04/6071242.html>.
- Huang, J., 2017, "Research on Xi Jinping's Thought of Global Governance and International Rule of Law", *China Legal Science*, Vol. 5, pp. 5-22.
- Jia, X. D., 2015, "The Most Outstanding Feature of the 'One Belt and One Road Initiative' is Inclusive" [online; cited 15 November 2017]. Available from: <http://theory.people.com.cn/n/2015/0330/c40531-26769877.html>.
- Jin, L.Q., 2015, "AIIB is not born for Subversion" [online; cited 15 October 2017]. Available from: <http://www.ftchinese.com/story/001061171>.
- Kennedy, S. and Parker, D.A., 2015, "Questions and Answers to China's 'One Belt and One Road Initiative,'" *International Economic Review*, Vol. 3, pp. 147-149.
- Klabbers, J., 2013, *International Law*, Cambridge: Cambridge University Press. CF: He, Z. P., 2017b, "International Soft Law in the Era of De-globalization," *WUHAN UNIVERSITY JOURNAL (Social Sciences)*, Vol. 4, pp. 54-69: 60.
- Li, X. and Li, J. J., 2015, "'One Belt and One Road' and the Reshaping of China's Geopolitical and Geoeconomic Strategy", *World Economics and Politics*, No. 10, pp. 30-59.
- Li, X. P., 2017, "The 'One Belt and One Road' Cooperation Mechanism: Legal Defects, Complex Challenges and Countermeasures," *Theory Monthly*, No. 1, pp. 5-9.
- Lin, M. W., 2015, "Indian Perception of 'One Belt One Road' and China's Policy Choices", *World Economics and Politics*, No. 5, pp. 42-57;
- Liu, J. and Ma, Q., 2017, "An Analysis of American Think Tanks' Perception of the 'Belt and Road Initiative'—Based on Studies by Brookings Institution, Carnegie Endowment for International Peace and Center for American Progress," *Foreign Affairs Review*, Vol. 3, pp. 83-91.
- Liu, J. D., 2015, "The 'One Belt and One Road Initiative' should be Established on the Basis of the Rule of Law," *Economic Information Daily*, 28 April.
- Liu, Y. J., 2004, "Actively Participate in International Economic Exchanges," *Theoretical Exploration*, Vol. 5, pp. 5-7.
- Liu, Y. J., 2017, "The Sino-Russia Economic Cooperation under the 'Belt and Road Initiative': New Trends, Challenges and Countermeasures," *Social Sciences Abroad*, Vol. 3, pp. 102-112.
- Lu, N., 2017, "Legal Transplant under the 'One Belt and One Road Initiative'—Taking the Two 'Law and Development Movements' in the USA as References", *Tsinghua University Law Journal*, No. 1, pp. 22-40.
- Ma, J. Y., 2015, "The U.S. Perception of and Response to China's 'the Belt and Road' Initiative," *World Economics and Politics*, No. 10, pp. 104-132.

- MOFCOM, 2017, "China has signed 16 Free Trade Agreements, and may have a Good Harvest Next Year" [online; cited 27 December 2017]. Available from: http://fta.mofcom.gov.cn/article//fzdongtai/201712/36697_1.html.
- NDRC (National Development and Reform Commission of China), 2015, "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road" [online; cited 26 November 2017]. Available from: <http://zhhs.mofcom.gov.cn/article/xxfb/201503/20150300926644.shtml>.
- Peng, H. L. and Mao, Y., 2015, "The Construction of the International Rule of Law for the 'New Silk Road Economic Belt', " *Law Science Magazine*, No. 8, pp. 60-67.
- People, 2016, "The Blue Book on Industrialization in 2016—the Level of Industrialization of the 65 Countries along the 'Belt and Road' Varies Greatly"[online; cited 26 April 2017]. Available from: <http://world.people.com.cn/n1/2016/0121/c1002-28074140.html>.
- Qin, Y. Q., 2010, "World Pattern, International System and Global Order," *Contemporary International Relations*, Feature, pp. 10-17.
- Sun, H. C., 2016a, "The World Expects China to Play a Greater Role" [online; cited 23 January 2017]. Available from: http://theory.gmw.cn/2016-11/23/content_23070940.htm.
- Sun, Y. R., 2016b, "The Asian Infrastructure Investment Bank, 'the One Belt and One Road Initiative' and China's Propositions to International Order," *Foreign Affairs Review*, Vol. 1, pp. 1-30.
- Vangeli, A., 2017, "China's Engagement with the Sixteen Countries of Central, East and Southeast Europe under the Belt and Road Initiative," *China & World Economy*, Vol.25, No. 5, pp.1 01-124.
- Wang, J. M., 2017, "The IMF Reform Needs to be deepened" [online; cited 9 December 2017]. Available from: http://www.cssn.cn/hqxx/201705/t20170515_3518027.shtml.
- Wang, J. Y., 2016, "Geopolitics, International Discourse Power and International Rule-making," *China Law Review*, No. 2, pp. 39-45.
- Wang, Y., 2015a, "Toward a New Type of International Relations of Win-Win Cooperation"[online; cited 9 December 2017]. Available from: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/wjbz_663308/2461_663310/t1248487.shtml.
- Wang, Y., 2015b, "China is a Firm Defender of the Current International Order" [online; cited 16 November 2017]. Available from: <http://world.huanqiu.com/exclusive/2015-09/7503549.html>.
- Wang, Y., 2015c, "The Belt and Road Initiative is a Public Good China has provided to the World" [online; cited 27 January 2017]. Available from: «http://www.fmprc.gov.cn/web/wjbz_673089/xghd_673097/t1247712.shtml.

- Wang, M. G, 2015d, "The International Institution Foundation of the 'One Belt and One Road' Initiative," *Northeast Asia Forum*, No. 6, pp. 77-90.
- WTO, 2018, [online; cited 21 January 2018]. Available from: https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm#collapseS.
- Xi, J. P., 2014, "Seek Sustained Development and Fulfill the Asia-Pacific Dream—Address to the APEC CEO Summit" [online; cited 23 November 2017]. Available from: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/ytjhzzdrsrdldfzshy-jxghd/t1210456.shtml.
- Xi, J. P., 2015a, "To Promote the Global Governance System towards a More Fair and Reasonable Direction, to Create Favorable Conditions for China's Development and World Peace" [online; cited 6 December 2017]. Available from: http://www.xinhuanet.com/politics/2015-10/13/c_1116812159.htm.
- Xi, J. P., 2015b, "Working Together to Create a New Mutually Beneficial Partnership and a Community of Shared Future for Mankind—Speech at the General Debate of the 70th Session of the UN General Assembly", *People's Daily*, 29 September.
- Xi, J. P., 2016, "A Firm Defender of the International Order" [online; cited 16 February 2017]. Available from: http://news.ifeng.com/a/20161129/50330111_0.shtml.
- Xi, J. P., 2017a, "Jointly Promote the Construction of the 'One Belt and One Road Initiative'," *People's Daily*, 15 May.
- Xi, J. P., 2017b, "Work Together to Build a Community of Shared Future for Mankind—Speech at the United Nations Office at Geneva", *People's Daily*, 20 January.
- Xi, J. P., 2017c, "Work Together to Build the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road—Speech at the Opening Ceremony of the Belt and Road Forum of International Cooperation" [online; cited 29 December 2017]. Available from: <http://www.fmprc.gov.cn/ce/cena/eng/sxgw/t1461872.htm>.
- Xinhua, 2015a, "Opinion on Several Issues concerning Accelerating the Implementation of the Free Trade Areas Strategy" [online; cited 26 May 2017]. Available from: http://www.xinhuanet.com/politics/2015-12/17/c_1117491493.htm.
- Xinhua, 2015b, "President Xi Delivers Keynote Speech at BFA Annual Conference 2015" [online; cited 3 December 2017]. Available from: http://www.xinhuanet.com/english/china/2015-03/28/c_134104865.htm.
- Xinhua, 2017a, "Chinese Landmark Concept Put into UN Resolution for First Time" [online; cited 6 May 2017]. Available from: http://www.xinhuanet.com/english/2017-02/11/c_136049319.htm.

- Xinhua, 2017b, "Spotlight: Chinese Landmark Concept Put into UN Security Council Resolution for 1st Time" [online; cited 6 May 2017]. Available from: http://www.xinhuanet.com/english/2017-03/18/c_136139045.htm.
- Xinhua, 2017c, "Commentary: A Community of Shared Future for All Humankind-A Chinese Concept Winning U.N. Recognition" [online; cited 6 May 2017]. Available from: http://www.xinhuanet.com/english/2017-03/20/c_136142216.htm.
- Xu, Y. L. and Li, C., 2016, "The Three Dimensions of Implied Value of A Community of Shared Future for Mankind," *Scientific Socialism*, No. 3, pp. 108-113.
- Zeng, L. L., 2004, "The Latest Trends of Regional Trade Agreements and Their Negative Impacts on the Doha Development Agenda," *Chinese Journal of Law*, No. 5, pp. 117-128.
- Zhang, J. and Chen, Z. M., 2015, "China-EU Cooperation under the 'One Belt One Road' Initiative: From a Two Level EU Perspective," *World Economics and Politics*, No. 11, pp. 36-52.
- Zhao, J., 2014, "International and Domestic Rule of Law from the Perspective of Global Governance," *Social Sciences in China*, No. 10, pp. 79-99.
- Zhao, K. J., 2016, "The 'One Belt and One Road Initiative' towards A Community of Shared Future for Mankind," *The Contemporary World*, No. 6, pp. 9-13.
- Zhao, W. T., 2000, *Legal Systems of the WTO*, Jilin: Jilin People's Publishing House, pp. 84-88.

The importance of the One Belt One Road Chinese initiative and its features

*Sun Jie**

SUMMARY

- I. Abstract
- II. The background of the OBOR initiative against stagnation and de-globalization
- III. The rise and fall of the ancient silk road in comparing the OBOR
- IV. Scope of the OBOR
- V. The Extension of the OBOR and its implication for the world and China
- VI. Feasibility of the OBOR: based on gravity model
- VII. Main focus of OBOR
- VIII. Mechanism of OBOR
- IX. Principles of jointly building OBOR
- X. Six major achievements of the OBOR building
- XI. Progress of the OBOR
- XII. Potential challenges of the OBOR

I. ABSTRACT

According to the general view of point, the world economy could be divided into several zones, such as North American, Europe, Asia and Africa. According to the basic idea of economic theory, trade which promoted by labor division, will increase productivity, and give incentive to growth and development. The OBOR initiative intend to strengthening cooperation among relevant countries by policy coordination, facilities connection, trade promotion, financial integration and people-to-people bonds. The OBOR initiative conveys the ideals of open, harmony and inclusive by market – oriented actions, calls for the understandings and cooperation among relevant countries. More important is OBOR is an initiative to relevant countries and the building of the OBOR should be jointly.

Chinese President Xi Jinping raised the initiative of jointly building the Silk Road Economic Belt and the 21st-Century Maritime Silk Road, hereinafter referred to as one Belt and one Road, or OBOR, during the period when he visited Central Asia and Southeast Asia in 2013. Almost at the same time, Chinese Premier Li Keqiang emphasized the need to build the Maritime Silk Road oriented toward ASEAN at

* Institute of World Economics and Politics, Chinese Academy of Social Sciences (CASS).

the China-ASEAN Expo. The OBOR initiative soon have attracted close attention from all over the world, suggesting that accelerating the building of the OBOR may help economic prosperity of the countries along the Belt and Road, deepen regional economic cooperation, strengthen exchanges and mutual understanding among different civilizations, and promote world peace and development. Beyond doubt, it is a great undertaking that will benefit people around the world. As a result, more and more countries are interest in the initiative and want to join it.

II. THE BACKGROUND OF THE OBOR INITIATIVE AGAINST STAGNATION AND DE-GLOBALIZATION

According the general view of point, the world economy could be divided into several zones, such as North American, Europe, Asia and Africa. According to the basic idea of economic theory, trade which promoting labor division, productivity, growth and development.

People of Eurasia explored several inland and maritime routes for trade and cultural exchanges that linked the major civilizations of Asia, Europe and Africa more than two millennia ago, collectively called the Silk Road later. The key Spirit of Silk Road, peace and cooperation, openness and inclusiveness, mutual understanding and mutual benefit, has been passed generations and generations, promoted the progress of human civilization, and contributed the prosperity and development of the countries along the Silk Road. The Silk Road is symbolizing the communication and cooperation between the East and the West, and is a historic and cultural heritage shared by all countries around the world.

The theme of 21st century marked by peace and development, cooperation and mutual benefit, make the Silk Road Spirit more important for us, especially in facing of the weak recovery of the global economy, and complex international and regional situations.

The underlying impact of the international financial crisis in 2008 keeps emerging and profound changes are taking place in world economy like secular stagnation. Savings exceed investment and made the natural interest rate keep low to negative. To find investment opportunity is crucial and the jointly building of the OBOR might a solution. The world economy is recovering slowly, and global development is uneven after decade of globalization; international trade and investment is facing the challenge of protectionism, rules for multilateral trade and investment are undergoing major adjustments. The initiative to jointly build the OBOR will embrace the trend toward a multipolar world and global inclusive development.

Cultural diversity, national heterogeneity on endowment and ITC application, is designed to uphold the global free trade and investment, countries' opening

up as well as regional cooperation by trade and investment. International trade and investment aimed at promoting orderly and freely flows of economic factors, highly efficient allocating resources and deepening integration of markets; encouraging countries along the OBOR to achieve economic policy coordination, pushing a broader and more in-depth regional cooperation to a higher standard; and jointly creating an open, inclusive and balanced international setting for global economic cooperation framework and architecture that benefits every member.

In short, jointly building the OBOR, inclusively to world economy, is in the interests of the world community, reflecting the common ideals and pursuit of international societies. So, it is no wondering that the OBOR received widely response all over the world. It is a positive endeavor of establishing a new model of international cooperation and global governance, and will contribute world peace and development.

III. THE RISE AND FALL OF THE ANCIENT SILK ROAD IN COMPARING THE OBOR

The rise of the ancient Silk Road is promoted by the demand for silk and tea from the west, and hence is driven by the inter-industry trade. It is true that the geographic difficulties through the hot and dry inland desert made the trade only limited to some high value goods like silk and tea which are insensitive to high transportation cost, and only few people and goods could traveled. This is the limitation of the ancient Silk Road. Even though sea belt transportation was established later, the limitation is still there.

However, thanks to the technical progress, the road through the inland desert from Asia to Europe is no longer harsh for transportation neither for goods nor people, and the transportation cost is greatly decreased today. Not only the trade goods can be expended, but also the trade itself can also be shift from inter-industry trade to intra-industry trade against the background of the expansion of global value chains network around the world, especially between developed countries and developing countries.

The key reason of the fall of the ancient Silk Road is the industry revolution in Europe change the trade advantage among countries. The huge production capacity in Europe made the trade dominated by raw materials and final product between Europe and the rest of the world, saying inter-industry trade. The low cost of final products from Europe is competitive on world market and result in the imbalance of trade. However, thanks to the technical progress, the intra-industry trade in global value chains reshaped trade advantage among countries along the Silk Road and made it is possible of the re-flourishing of the ancient Silk Road.

The shift from inter-industry trade to intra-industry trade is an important feature of the OBOR and it can stabilize the trade relation in the long term. The ancient Silk Road was breakup several times in its history for the reason of war along the road, but now it is the time for peace and development, even though there may be some conflicts but will not lasted for long time.

It is more important and we has to mentioned here is the fact that the infrastructure for modern transportation along the Silk Road is less developed, so before the re-flourishing of trade, the first priority is the construction of infrastructures. It is for sure that the construction will benefit countries along the belt and road and lay foundation for further cooperation in the future.

IV. SCOPE OF THE OBOR

According to the Action plan on the China - proposed Belt and Road Initiative issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization on March, 2015, the Scope of the OBOR is described as followed:

The Belt and Road run through the continents of Asia, Europe and Africa, connecting the East Asia to the developed European economies, encompassing countries with huge potential of economic development. The Silk Road Economic Belt (Belt) focuses on bringing together China, Central Asia, Russia and Europe; linking with the Persian Gulf and the Mediterranean Sea through Central Asia and West Asia; connecting China with Southeast Asia, South Asia and the Indian Ocean. The 21st-Century Maritime Silk Road (Road) is designed to go from China's coast to Europe through the South China Sea and the Indian Ocean in one route, and from China's coast through the South China Sea to the South Pacific in the other.

On land, the Initiative will focus on jointly building a new Eurasian Land Bridge and developing China-Mongolia-Russia, China-Central Asia-West Asia and China - Indochina Peninsula economic corridors by international transport, relying on core cities along the Belt as cooperation platforms.

At sea, the Initiative will focus on jointly building smooth, secure and efficient transport connecting major sea ports along the Road. The China - Pakistan Economic Corridor and the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor are closely related to the OBOR Initiative, and therefore require closer cooperation and greater progress.

V. THE EXTENSION OF THE OBOR AND ITS IMPLICATION FOR THE WORLD AND CHINA

It is true that the original concept of the ancient silk road and even the OBOR is aiming at the connection of Europe and Asia, the two geographically connected main economic zone in the world, so called as Eurasia bridge, but against the background of the weak recovery of the world economy after the financial crisis in 2008, the concept of OBOR was gradually discussed worldwide.

For the reason of wide attentions by countries all over the world, different definitions, different understandings and different initiatives by different parties are emerging. I believe that the key idea of the OBOR should not be limited to the one belt and one road, and could be regarded as routs that linking countries all over the world for trade and investment. One interesting fact is, at the beginning stage of the belt and road initiative, even though Chinese government did not made clear of the number of countries along the belt and road, some edition emerged like 64 countries or 68 countries and so on so forth. The official term, at the beginning stage, countries along the belt and road, also gradually changed as countries in relation to the belt and road. Another interesting fact is representatives from more than 130 countries participated in the Belt and Road Forum for International Cooperation, apparently exceeded the number of most potential countries along the belt and road. It indicates that the belt and road initiative is no longer limited to countries along the belt and road and received a worldwide response.

The reason for the worldwide response for the belt and road initiative lays in the background of the weak recovery of the world economy after the financial crisis in 2008. The unconventional monetary policy featured by quantitative easing lasted for seven years and the interest rate increase also slow compare to the past practice in the United States, while Europe and Japan still in the process of quantitative easing. There are many theoretical assumptions or analysis frameworks addressing to the new phenomena like balance sheet crisis and secular stagnation. According to those frameworks, the weak and long recovery is a result of the need of pay back debt and the shrink of spending as balance sheet crisis hypothesis, or lack of investment as secular stagnation assumption. Either the decrease of spending or investment will result in economic stagnation. The building of infrastructure, as the first step of the OBOR scheme, will definitely promote investment and spending and stimulate growth, pulling the economy out of slow growth trap. This is the reason why OBOR received so many responses all over the world.

In fact, China will remain committed to open regionalism, and will refrain from closed blocs and arrangements targeted at the third party. We will seek to coope-

rate with other regional initiatives and mechanisms, and would welcome countries outside the region to actively participate in appropriate ways.

VI. FEASIBILITY OF THE OBOR: BASED ON GRAVITY MODEL

Intra-industry trade and building projects on infrastructure two basis of the OBOR initiative, however, possibility is one thing and feasibility is another thing. Here we need to analysis the potential of trade and investment, based on gravity model, at least among 60 countries along the belt and road.

Tinbergen (1962) set the initial gravity model, taking trade volume as Explained Variable, county’s GDP and the distance between trade partner countries as explanatory variable, and then set the model as:

$$T_{ij} = \frac{\alpha G_i^\beta G_j^\lambda}{D_{ij}^\theta}$$

Here, T_{ij} is the Trade volume between county i and country j , α is the constant item, G_i is the GDP volume of country i , G_j is the GDP volume of country j , D_{ij} is the distance between country i and country j .

According to a research made by Miu Qixuan (2017), a model for determinants of the trade volume between China and country on the belt and road line was set up as follow:

$$\ln T_{cj} = a + b \ln G_c G_j + \theta \ln D_{cj} + \delta FTA_s + m$$

Here, T_{cj} is the Trade volume between China and country j on the belt and road line, a is the constant item, G_c is the GDP volume of China, G_j is the GDP volume of country j , D_{cj} is the distance between China and country j . FTAs is a dummy variable, denote 1 if country j signed FTA with China and denote zero if not. It should be mentioned here that FTA could be regarded as a proxy variables of the cooperation within the belt and road initiative. Samples of countries on the belt and road line are 60, data of trade volume are collected from the database of UN comtrade, GDP data are collecting from the World Bank, distance data are collecting from the database of CEPII, FTA data are collected from China FTA Network.

The regression result is as follow:

Variable	Coefficient	Std. Error	T	P
C	-12.45263	6.48432	-2.14647	0.0212**
$\ln G_c G_j$	0.884622	0.06154	12.45589	0.0000***
$\ln D_{cj}$	-1.647961	0.54562	-3.19863	0.0031***

Continues...

<i>Variable</i>	<i>Coefficient</i>	<i>Std. Error</i>	<i>T</i>	<i>P</i>
FTA_s	0.893514	0.39164	2.31548	0.0427**
R-squared	0.782518	Mean dependent variable		23.69124
Adj. R-squared	0.752824	Hannan-Quinn criter.		2.944516
F	59.64319	Durbin-Watson stat		2.235738

Note: ** and *** represents significant level at 5% and 1%.

The result shows that the R^2 and adjusted R^2 are about 78% and 75% respectively, indicating an acceptable fitting effect, while GDP volume and FTAs are all positively correlated with trade, and distance is negatively correlated with trade.

Miu Qixuan (2017) further estimates the difference between potential trade and actual trade of China and countries along the belt and road. The paper found that there are 29 countries which actual trade volume with China are smaller than the potential trade volume with China, suggesting there existing room for expending cooperation. The average ratio of the actual trade volume to the potential trade volume is about 0.63. in the meantime, there are 29 countries which actual trade volume with China are smaller than the potential trade volume with China, the average ratio of the actual trade volume to the potential trade volume is as high as 2.23.

The asymmetry picture of trade relation means the foundation of the belt and road construction at one hand, and the need for the belt and road construction at the other hand. In fact, the Eurasia Bridge should be connected and the trade volume among countries along the belt and road should be reaching its potential.

VII. MAIN FOCUS OF OBOR

Countries along the Belt and Road have their own endowment advantages and economic complementarity. Therefore, there is a great potential and space for trade and investment cooperation. Strengthening cooperation among them calls for policy coordination, facilities connection, trade promotion, financial integration and people-to-people bonds as the five major goals and preconditions of OBOR.

Enhancing policy coordination is an important guarantee for implementing the Initiative jointly, especially for countries with different culture and social regime. Promoting intergovernmental cooperation on policy exchange and communication mechanism, expand shared interests, enhance mutual political trust, and reach a better environmental for investment is crucial for investment disputes negotiation and risks management, and jointly provide policy support for the implementation of practical cooperation and large-scale projects.

Facilities connection is a priority for implementing the Initiative because connection is the key function of the OBOR. On the basis of respecting each other's sovereignty and security concerns, countries along the Belt and Road should coordinate for their infrastructure construction plans and technical standards, jointly push forward the construction of the Belt and Road step by step, even it may takes time. The OBOR can be not build up overnight but China, jointly with other countries can do something on construction project with its comparative advantages.

Investment and trade promotion is the major task of the Belt and Road. Improving investment and trade facilitation, and removing investment and trade barriers for the creation of a preferable environment in all relevant countries might be a tough achievement. Countries along the Belt and Road may establish free trade zone and reach free trade agreement so as to unleash the potential for expanded cooperation.

Financial integration is an important fundamental for implementing the building of the Belt and Road Initiative because the construction can only be conducted by jointly efforts, and no country can fund the large scale project alone. The scope and scale of bilateral currency swap and settlement should be expanded, and financial market, especially the bond market in countries along the Belt and Road should be developed to support the financial need of the OBOR construction. Firstly, the establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank and BRICS New Development Bank, negotiation among relevant parties on establishing Shanghai Cooperation Organization (SCO) financing institution, and set up and put into operation the Silk Road Fund are results of practical jointly effort. Secondly, the China-ASEAN Interbank Association and SCO Interbank Association can facilitate multilateral financial cooperation in the form of syndicated loans and bank credit. Thirdly, credit-rating among relevant countries is also needed for the finance of OBOR projects.

People-to-people bond can guarantee the friendly cooperation of the OBOR by promoting extensive cultural and academic exchanges, personnel exchanges and tours, media cooperation, youth and women exchanges and volunteer services, so as to win public support for deepening bilateral and multilateral cooperation.

VIII. MECHANISM OF OBOR

China takes full advantage of the existing bilateral and multilateral cooperation mechanisms to push forward the building of the Belt and Road and to promote the development of regional cooperation, encourage the signing of cooperation MOUs or plans, and develop a number of bilateral cooperation projects, enhance the role of multilateral cooperation mechanisms, such as the Shanghai Coope-

ration Organization (SCO), ASEAN Plus China (10+1), Asia - Pacific Economic Cooperation (APEC), Asia - Europe Meeting (ASEM), Asia Cooperation Dialogue (ACD), Conference on Interaction and Confidence - Building Measures in Asia (CICA), China-Arab States Cooperation Forum (CASCF), China-Gulf Cooperation Council Strategic Dialogue, Greater Mekong Subregion (GMS) Economic Cooperation, and Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) to strengthen communication with relevant countries, and attract more countries and regions to participate in the Belt and Road Initiative.

It is hopefully that with the progress of building the OBOR, more mechanisms will be establish or involved. A working group on OBOR building in Chinese government established in February 2015, and an official website already online in early 2017

IX. PRINCIPLES OF JOINTLY BUILDING OBOR

The Belt and Road Initiative is a way for win-win and inclusive cooperation that promotes common development and prosperity and a road toward peace and friendship by enhancing mutual understanding and trust. The four ideals advocated by Chinese government are peace and cooperation, openness and inclusiveness, mutual learning and mutual benefit. More important is the principle suggested by Chinese government is market – oriented which means that enterprises are the main body of OBOR building. It works to build a community of shared interests, destiny and responsibility featuring mutual political trust, economic integration and cultural inclusiveness.

Within the framework of OBOR, countries are equal on plan discussion, project complementation and benefit sharing.

OBOR Initiative is an ambitious vision of opening - up of and cooperation among the countries along the Belt and Road. Countries are expected to work harmonized toward the objectives of mutual benefit and common security. To be specific, they need to improve the infrastructure within their territory, and make it secured and efficient on land and at sea, further enhance trade and investment facilitation, establish a network of free trade areas by high standards and deepen political trust; enhance cultural exchanges; encourage different civilizations to learn from each other and flourish together; and promote mutual understanding, peace and friendship among people of all countries.

The following points are keys in the building OBOR:

First, sticking to the principle of mutual respect and trust, and reinforce the foundation for win-win cooperation. Mutual respect is the basis of mutual understanding, and mutual understanding is the premise of mutual trust. The world is diverse with countries differing from one another in terms of size, strength and

development level. The rights of all countries to choose their own social systems and development paths should be fully respected. Cooperation for the building of OBOR should be set on a voluntary basis and on the principle of equality and mutual benefit.

Second, Openness and inclusiveness are the characteristics of the ancient Silk Road and the experiences of countries along the routes in pursuing development and prosperity, which is necessary to achieve greater success in the future. China's achievement is inseparable from the international community, and it's willing to make its contribution to global development. The construction of the Belt and Road will form wider, deeper and higher-level regional cooperation and forge a framework for open, inclusive and balanced cooperation benefiting all parties.

Third, the foundation of the Belt and Road construction lies in interconnectivity, and the driving force comes from down-to-earth work and innovation. Countries along the routes have different advantages in natural resources and human capital, providing huge potential for innovative and pragmatic cooperation.

Fourth, sticking to peace and development is the safeguard of the path toward win-win cooperation. The evolution of the ancient Silk Road proves that there's no development without peace and no prosperity without security. Solidarity and harmonious coexistence is the gene of the Chinese nation and is also the essence of the Eastern civilization. China persists in peaceful development.

X. SIX MAJOR ACHIEVEMENTS OF THE OBOR BUILDING

By mid of 2017, the initiative has won support from more than 100 countries and international organization. It is obviously and interesting to mention that supporters are not limited by countries and organizations along the Belt and Road; more than 50 countries have signed cooperation agreements with China; China has carried out international cooperation in production capacity with more than 20 countries; China has built 56 economies and trade cooperation zones in more than 20 OBOR countries; the initiative has been recognized by international organizations including the United Nations and the Asia – Pacific Economic cooperation that will give impetus to the OBOR building, and finally, financial cooperation, represented by the Silk Road Fund and the Asian Infrastructure Investment Bank, has been increasingly deepened.

XI. PROGRESS OF THE OBOR

Since the OBOR initiative was put forward, more than 100 countries and a lot of international organizations have supported and got involved in the process of jointly effort. Important resolutions passed by the UN General Assembly and

Security Council contain reference to the BRI. The ideas of the Belt and Road Initiative are becoming construction project and bring rich fruits.

In terms of policy coordination, China is coordinate the BRI and national development scheme of countries along the belt and road. Achievements included the Eurasian Economic Union of Russia, the Master Plan on ASEAN Connectivity; the Bright Road initiative of Kazakhstan; the Middle Corridor initiative of Turkey; the Development Road initiative of Mongolia; the Two Corridors, One Economic Circle initiative of Viet Nam; the Northern Powerhouse initiative of the UK and the Amber Road initiative of Poland. China is also promoting complementarity between China's development plan and those of Laos, Cambodia, Myanmar, Hungary and other countries. China has signed cooperation agreements with over 40 countries and international organizations and carried out framework cooperation on production capacity with more than 30 countries.

In terms of infrastructure connectivity, China has accelerated the building of Jakarta-Bandung high-speed railway, China-Laos railway, Addis Ababa-Djibouti railway and Hungary-Serbia railway, and upgraded Gwadar and Piraeus ports in cooperation with relevant countries. A large number of connectivity projects are also in the pipeline. A multi-dimensional infrastructure network is shaped and underpinned by economic corridors such as China-Pakistan Economic Corridor, China-Mongolia-Russia Economic Corridor and the New Eurasian Continental Bridge, featuring land-sea-air transportation routes and information expressway and supported by major railway, port and pipeline projects.

In terms of investment and trade promotion, China has worked with other countries involved in the Belt and Road Initiative to promote trade and investment facilitation and improve business environment. It is reported that for Kazakhstan and other Central Asian countries alone, customs clearance time for agricultural produce exporting to China is cut by 90%. Total trade between China and other Belt and Road countries in 2014-2016 has exceeded US\$3 trillion, and China's investment in these countries has surpassed US\$50 billion. Chinese companies have set up 56 economic cooperation zones in over 20 countries, generating some US\$1.1 billion of tax revenue and 180,000 jobs for them.

In terms of financial integration, China has engaged in multiple forms of financial cooperation with countries and organizations in ration to the Belt and Road construction. The Asian Infrastructure Investment Bank has provided US\$1.7 billion of loans for 9 projects in Belt and Road participating countries. The Silk Road Fund has made US\$4 billion of investment, and the financial holding company between China and Central and Eastern European countries (16+1) has been inaugurated. With distinctive focus, these new financial mechanisms and traditional multilateral financial institutions such as the World Bank complement each other.

A multi-tiered Belt and Road financial cooperation network has taken an initial shape.

In terms of People-to-people bond, Belt and Road Initiative participating countries have pulled their efforts to build the educational Silk Road and the health Silk Road, and carried out cooperation in science, education, culture, health and people-to-people exchange. Such cooperation has helped lay a solid popular and social foundation for pursuing the Belt and Road Initiative. The Chinese government provides 10,000 government scholarships to the relevant countries each year recently. China's local governments have also set up special Silk Road scholarships to encourage international cultural and educational exchanges. Projects of people-to-people cooperation such as Silk Road culture year, tourism year, art festival, film and TV project, seminar and think tank dialogue are flourishing. These interactions have brought our people increasingly closer.

Since the beginning of 2016, the cooperation under the framework of the Belt and Road Initiative (BRI) has been gradually deepened in the fields of policy coordination, facilities connectivity, unimpeded trade, financial integration and people-to-people bonds, and a number of landmark cooperation projects have been started and smoothly advanced, which injected new impetus into the BRI construction. In May 2017, the Belt and Road Forum for International Cooperation was held successfully and national governments, local authorities and enterprises reached a number of concrete and practical results before and during the Forum, which promoted the BRI into a new stage of comprehensive expansion and better quality and efficiency. In the coming year, the key areas of the BRI will have new opportunities for development and face many new risks and challenges in the political, economic and security fields.

In short, a growing number of countries and international organizations have participated in the building of the Belt and Road. China has signed cooperative agreements with more than 30 countries and launched manufacturing and production capacity cooperation with more than 20 countries along the routes. The financial cooperation represented by the Asian Infrastructure Investment Bank and the Silk Road Fund is making steady headway. A number of landmark projects are being implemented. People-to-people interactions in the fields of culture, education, science and technology, tourism and commerce are increasing. We should note that outcomes, in terms of speed and scale of the Belt and Road Initiative, have been better than expected. The Belt and Road has mostly completed the planning stage and is taking steps of concrete implementation and sustainable development. There is a wider consensus of the international community that the initiative answers the call of our times for peace and development and conforms to the aspiration of relevant countries to speed up development. It will help advance economic growth along the routes and boost global economic prosperity,

helping to maintain regional stability and world peace. This has become the impetus for all parties to join in.

XII. POTENTIAL CHALLENGES OF THE OBOR

We have talk more about the necessary and feasibility of the belt and road initiative, but can it be achieved smoothly? Many Chinese companies are seizing this opportunity, often underestimating the challenges and risks of venturing into the external markets. Outward investment crosses a set of countries that have a diverse range of cultures, economies, and legal, political and regulatory systems in various stages of development. Some of these regions lack political stability and effective governance. When Chinese enterprises expand into other countries, they need to actively research and forecast all types of cross-border operating risks and take steps to mitigate those risks.

In fact, OBOR construction might face highly complex and diverse risks including: major political/policy changes by the host nation; religious/nationalist wars and/or civil strife; government nationalization and expropriation; third-country intervention; government withdrawal of cooperative support; discrimination against market access, including trade barriers and invisible investment; breach of contract and/or delayed company payments; commercial trade fraud; and organized crime and terrorism-related risks to the safety of employees and facilities of Chinese companies.

It is thus an urgent priority for the Chinese government and companies to assess, forecast and control such potential risks. To some extent, controlling the risk depends directly on the implementation and survival of the Belt and Road initiative. The Chinese government has already realized its importance. The Ministry of Foreign Affairs has set up a global emergency call center for consular protection and services. The Ministry of Commerce has issued a series of normative documents including Overseas Risk Warning on Foreign Investment and Cooperation, An Early Warning and Information Release System and Guidelines for Safety Management of Overseas Chinese-funded Enterprises. Some policy-based institutions like the China Export & Credit Insurance Corporation enhanced their support for companies seeking to globalize. The China International Contractors Association has established an overseas security platform.

In short, the OBOR initiative conveys the ideals of open, harmony and inclusive by market – oriented actions, calls for the understandings and cooperation among relevant countries for growth and development. More important is that the OBOR is an initiative to relevant countries and the building of the OBOR should be jointly.

Is China reshaping its neighboring environment through the Belt and Road Initiative?

*Lin Minwang**

SUMMARY

- I. Introduction
- II. The Belt and Road Initiative: reshaping the geoeconomic environment surrounding China
- III. Belt and Road Initiative: effects on the geopolitical rivalry that surrounds China
- IV. Conclusions
- V. References

ABSTRACT

China's neighboring countries have actively responded to the Belt and Road Initiative since it was first unveiled by China in late 2013. On the one hand, the progresses achieved in the planning, implementation, and launching of various projects under the Belt and Road Initiative (BRI) have showcased China's capability to shape its neighboring environment. On the other hand, the proposal and development of the Belt and Road Initiative have intensified geopolitical rivalry among China's neighboring countries. Geopolitical and geoeconomic effects will gradually emerge with the further implementation of the Belt and Road Initiative. China will need to control adverse effects while actively contributing to the progress of the Belt and Road Initiative.

Keywords: Belt and Road Initiative; surrounding environment; geopolitics; geoeconomics.

I. INTRODUCTION

In 2013, President Xi Jinping first unveiled the Silk Road Economic Belt and the 21st century Maritime Silk Road, also referred to as the Belt and Road Initiative, in Kazakhstan and Indonesia. The Belt and Road Initiative has received active domestic and international response and has gradually developed into a natio-

* Deputy Director of the Center for South Asia Studies, Fudan University.

nal strategy for the comprehensive deployment of China's domestic and foreign affairs. Notably, the Communist Party of China (CPC) Central Committee has set up a special high profile for the Leading Group of the Belt and the Road Initiative.

We have made considerable progress in the implementation of the Belt and Road Initiative three years after its initial unveiling. In June 2016, President Xi Jinping delivered an important speech entitled "Jointly Build a New Great Silk Road" at the Legislative Chamber of the Uzbek Supreme Assembly. In this speech, President Jinping summarized the overall progress of the Belt and the Road Initiative and emphasized that the Belt and Road Initiative has preliminarily completed project planning and layout and is entering the stages of successful launching, meticulous implementation, and sustainable development (Xinhuanet, Dec 19, 2016).

The planning and layout of the Belt and Road Initiative have focused on the development of a basic framework characterized by six corridors and six road networks that connect multiple countries and ports. Specifically, the phrase "six corridors" refers to the opening up of six major international economic cooperation corridors, including the New Eurasian Continental Bridge, the China-Mongolia-Russia Economic Corridor, the China-Central Asia-West Asia Economic Corridor, the China-Indochina Peninsula Economic Corridor, the China-Pakistan Economic Corridor, and the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor. The phrase "six road networks" represents the connection of six major road networks to facilitate the interconnection of railways, highways, waterways, airlines, pipelines, and information highways. The phrase "multiple countries" refers to the nurturing of several pivotal countries in Central Asia, Southeast Asia, South Asia, West Asia, Europe, Africa, and other regions in the light of the need for pushing ahead with the building of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road and the enthusiasm of countries along the Belt and Road. The phrase "multiple ports" means the building of a number of crucial sea ports. By focusing on the building of the 21st Century Maritime Silk Road, we intend to accelerate the construction of a number of pivotal ports with distinct locational advantages and prominent supportive function through multiple channels (The Work Committee of the Central Government Departments under the CPC Central Committee, March, 2016).

In terms of international production capacity cooperation, by June 2016, China had entered into production capacity cooperation agreements with 20 countries and had worked with 17 countries along the Belt and Road to build 46 overseas economic and trade cooperation zones wherein Chinese enterprises had invested over 14 billion dollars and created 60,000 jobs for local people (Xinhuanet, Dec 19, 2016). China and Kazakhstan had jointly established a production capacity cooperation fund, and the Sino-Kazakhstan production capacity cooperation

model continues to lead the implementation of the Belt and Road Initiative. In terms of financial support, the Asian Infrastructure Investment Bank has been officially launched, with 57 countries actively participating in its operation; furthermore, the Silk Road Fund and the China-Eurasian Economic Cooperation Fund have been successfully established (Xinhuanet, Dec 19, 2016).

We have accomplished considerable achievements in connectivity projects under the Belt and Road Initiative. Currently, construction on the Jakarta-Bandung railway commences, construction on the Sino-Laos and Sino-Thailand railways is about to begin, and the Trans-Asian Railway Network has been placed on agenda. The winning bid of Chinese enterprises on the Kyaukpyu deep-water port and industrial park projects provides a necessary condition for planning the China-Myanmar Economic Corridor. The official operation of the Gwadar Port adds to the vitality of the China-Pakistan Economic Corridor. The resumption of construction on the Colombo Port City project marks the formation of another node of the Maritime Silk Road. The longest Angren-Pap Railway Tunnel in Central Asia has been completed and is now open to traffic, further contributing to the connection of the China-Central Asia-West Asia Economic Corridor. China's successful bidding on Greece's Piraeus Port Authority Project calls for the acceleration of the construction of the China-Europe land-sea express. The conclusion of the commercial agreement on the Serbia-Hungary high-speed highway demonstrates that the Sino-European regular train transportation mechanism formed. The Addis Ababa-Djibouti Railway, which was manufactured with Chinese equipment in compliance with Chinese standards, is now open to traffic and provides a successful example for China-Africa production capacity cooperation (The Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, December 3, 2016).

To summarize, in the past three years since the unveiling of the Belt and Road Initiative, we have achieved steady development and progressively expanded our influence. In this paper, we provide a comprehensive analysis of the development of the Belt and Road Initiative in the context of current trends. The geopolitical and geoeconomic effects of China's continuing reshaping of its surrounding environment under the Belt and Road Initiative have progressively emerged.

II. THE BELT AND ROAD INITIATIVE: RESHAPING THE GEOECONOMIC ENVIRONMENT SURROUNDING CHINA

The international community has attached great importance to the Belt and Road Initiative since it was first proposed by China. The Belt and Road Initiative has a broad official interpretation. However, to China's surrounding countries, this initiative mainly represents six major international economic cooperation corridors that are distributed in the east, west, south, and north of China. These corridors

include the New Eurasian Continental Bridge, the China-Mongolia-Russia Economic Corridor, the China-Central Asia-West Asia Economic Corridor, the China–Indochina Peninsula Economic Corridor, the China-Pakistan Economic Corridor, and the Bangladesh-China-India–Myanmar Economic Corridor. The progressive implementation of these projects will closely link the development of China with that of its surrounding countries. Given the differences in geographic locations, resource reserves, developmental stages, and geopolitical backgrounds of these six economic corridors, we are bound to place different development priorities on the agenda and encounter different difficulties and challenges in different projects.

CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR

The China-Pakistan Economic Corridor is positioned as the flagship program under the Belt and Road Initiative with the aim to foster China-Pakistan cooperation in transportation, energy, and marine affairs; to forge an economic link that stretches from Kashgar in the north to Gwadar Port, Pakistan in the south; and to jointly accelerate the construction of the four-in-one Kashgar-Gwadar Port Corridor that consists of roads, railways, oil and gas pipelines, and optical cable lines.¹ The Corridor is constructed to assist the efforts of Pakistan, China's comprehensive strategic partner, to achieve domestic stability through economic development and to ensure that Pakistan will continue to serve as a node for China's South Asia policies. Meanwhile, through collaboration with Pakistan, China is cracking down on the "three evil forces" in Xinjiang to promote regional stability and development. The long-term strategic influence of this program may lie in the following aspects: the progressive expansion of China's strategic influence on the Gulf Region and Arab States and the improvement of China's ability to secure energy corridors and the combating of nontraditional security threats.

Currently, the China-Pakistan Economic Corridor is entering the comprehensive implementation stage. Among the Corridor's three representative components, namely, the Initial Phase Area of the Gwadar Port Free Zone, the Karachi-Lahore Motorway (Sukkur–Multan Section), and Karakoram Highway Phase II concentratedly commenced, 17 out of the 30-odd signed-off projects are underway. We have created more than 10,000 jobs for the local people through the construction of

¹ The reports compiled by the media from China and Pakistan stress on the construction of the "four-in-one" China-Pakistan Economic Corridor of road, railway, oil and gas pipeline and optical cable yet many researchers question the possibility of "four-in-one", Mao Siwei: On three Misunderstandings of the China-Pakistan Economic Corridor, http://pit.ifeng.com/a/20161210/50395969_0.shtml, last visited on December 19, 2016. In China's official statements and reports, "connectivity" is generally stressed without explicitly mentioning the railway construction of the China-Pakistan Economic Corridor.

the China-Pakistan Economic Corridor (Embassy of the People's Republic of China in the Islamic Republic of Pakistan, December, 2016).

On November 13, 2016, the initial pilot transportation of the joint trade convoy for the China–Pakistan Economic Corridor was grandly launched at the Gwadar Port in the Balochistan, Pakistan and marked the shift of the China-Pakistan Economic Corridor from the conceptual to the tangible.

Nevertheless, internal and external controversies surround the China–Pakistan Corridor (Li Xiguang, Sun Lizhou, Decembre, 2016). At present, we face the major challenge from Pakistan, which has failed to reach consensus on the planned route of the China-Pakistan Economic Corridor and on the potential beneficiaries of the large-scale industries that are emerging from the construction of the China-Pakistan Economic Corridor. China expects that the China-Pakistan Economic Corridor, as an exemplary flagship program, would bolster confidence over the short run in the overall construction of the Belt and Road Initiative. Therefore, it may select the route of the China-Pakistan Economic Corridor and cross densely populated regions with developed industries within Pakistani territories to ensure basic traffic volume in the short run and to achieve the self-maintenance and development of the China-Pakistan Economic Corridor. A report from the Financial Times stated that Sun Weidong, the Chinese ambassador to Pakistan, has attempted to ease tensions over the China-Pakistan Economic Corridor among different Pakistani provinces, remarking that “all roads lead to development and prosperity” (Ahmed Rashid, October, 2016) Efforts to mitigate the internal friction in Pakistan are the key to ensuring the smooth progress of the China-Pakistan Economic Corridor.

BANGLADESH–CHINA–INDIA–MYANMAR ECONOMIC CORRIDOR

This economic corridor is situated at the junction of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road. It begins from Yunnan in Southwest China and extends via Northern Myanmar and Bangladesh to Kolkata, the capital of West Bengal, India. The Bangladesh-China-India–Myanmar Economic Corridor was initially proposed as Track Two Diplomacy at the Bangladesh-China-India-Myanmar Forum for Regional Cooperation and was officially adopted when Premier Li Keqiang visited India in May 2013. A joint statement between the People's Republic of China and the Republic of India stipulated that both parties will negotiate with other parties (e.g. Bangladesh and Myanmar) by setting up the Joint Working Group to research connectivity in this region, to promote economic and trade cooperation and cultural exchange, and to call for the construction of the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (Xinhuanet, Dec, 2016).

To date, the Joint Working Group has held two meetings. However, its activities have come to a halt in recent years. During December 18-19, 2013, representati-

ves from governmental authorities, research institutions, and enterprises attended the first meeting held by the Joint Working Group. During this meeting, the group reached a consensus on four major cooperation domains: spatial connectivity (tangible and intangible connectivity), trade in goods, environmental sustainability, and nongovernmental exchanges. During December 17-18, 2014, the second meeting of the Joint Working Group was held in Bangladesh. During this meeting, a consensus was reached that the Joint Working Group of the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor would prepare four national reports (Khin Maung Lynn, December, 2016). A third meeting was planned to be held in India in the second half of 2015 with the aim to pass the joint research report prepared by the four countries and to begin negotiations on the establishment of a four-party governmental cooperation mechanism. Nevertheless, the meeting has not been held yet so far. India's Modi Administration has suspended the construction of the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor in Northeast India for security reasons. Recently, in its reply to an inquiry into the current progress of the Corridor by the Parliament of India, the Ministry of External Affairs of the Government of India stated that the Indian Government would continue to monitor the course of the program and its impact on the security of India and would take all necessary defensive measures (The Ministry of External Affairs of India, December, 2016).

The Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor overlaps with the Sino-Myanmar oil and gas pipelines; connects Myanmar, India, and Bangladesh; strengthens China's influence on the Region of the Bay of Bengal; and promotes the global exposure and economic integration of Southwest China with its surrounding areas. Nevertheless, India's passive attitudes that have arisen from the issues of ethnic minorities and stability in Northwest India, as well as the highly complicated situation in Myanmar after its election, introduced difficulties in the future development of the Corridor. In October 2016, President Xi Jinping visited Bangladesh, and both parties undertook to continue their efforts to promote the construction of the Corridor. A joint statement between the People's Republic of China and the People's Republic of Bangladesh declared that both parties attach importance to the role of the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor in promoting pragmatic cooperation among the four countries and overall regional development. Moreover, both countries stated their willingness to strengthen communication and coordination in the promotion of the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor to facilitate consensus among all the parties over the four-country joint research report and to establish a four-country cooperative framework for the launching of the signed projects as soon as possible (Xinhuan: Joint Statement of the People's Republic of China and the People's Republic of Bangladesh, December, 2016).We need to show additional patience

in pushing forward the construction of the Corridor given that it is one of the earliest proposals under the Belt and Road Initiative.

CHINA-MONGOLIA-RUSSIA ECONOMIC CORRIDOR

Russia and Mongolia have actively provided their support since China unveiled the Belt and Road Initiative. In September 2014, Russian and Mongolian leaders met for the first time, and the China, Mongolia, and Russia decided to construct the expected economic corridor. Specifically, they decided to combine the Silk Road Economic Belt program with the proposal for *Russia's Trans-Eurasian Railway* and the Mongolian Steppe Road to build the China-Mongolia-Russia Economic Corridor, to strengthen connectivity construction (e.g. railways and roads); to facilitate customs clearance and transportation; to promote transit transport cooperation; to investigate the construction of a tripartite cross border transmission network; and to cooperate in the issues of tourism, think tank, media, environmental protection and disaster relief in a pragmatic manner (The Ministry of Commerce of the People's Republic of China, December, 2016). Through highly coordinated strategies, Russia, Mongolia, and China have made great strides toward the building of the Corridor within two years. On July 9, 2015, they signed the Memorandum on the Outline of the Construction of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor in Ufa. On June 23, 2016, they signed the Outline of the Construction of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor in *Tashkent, the capital of Uzbekistan*. The signing of the Outline holds considerable importance because it marks the official implementation of the first multilateral economic corridor program under the Belt and Road Initiative. The Outline of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor provides concrete content for the construction of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor and fund sources and implementation mechanisms, as well as lists 32 key cooperative projects in the 10 key areas of infrastructure connectivity, industrial cooperation, port modernization, energy cooperation, customs and inspection and quarantine, eco-environmental protection, technology, science and education, cultural and educational exchanges, agricultural cooperation, and healthcare (The State Council Information Office of the People's Republic of China: The Overview of Building the China-Mongolia-Russia Economic Corridor (2016-09-14)).

The plan formulated by the National Development and Reform Commission states that the China-Mongolia-Russia Economic Corridor has two routes. The east route stretches from Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin, and Manchuria to Chita, Russia. The west route extends from the Beijing-Tianjin-Hebei Region to Huhehaote. This route connects the border cities Erenhot and Ulaanbaatar in Mongolia and finally joins the Russia Far East Railway Network. The east and

west routes share a common characteristic: They form a northern corridor that connects China's Bohai Economic Rim with the European Economic Area via the China-Mongolia-Russia Economic Corridor. In comparison with the Silk Road Economic Belt that begins in Northwest China and passes through the New Eurasian Continental Bridge, the China-Mongolia-Russia Economic Corridor connects three provinces in Northeast China, reaches the Vladivostok Estuary in the east, and joins the Eurasian Land Bridge at Chita in the west. As such, it has the advantages of low transport costs, short transport time, passage through few countries, and low customs clearance fees. Given these characteristics, it has considerable potential as an economic corridor. Through years of economic cooperation with the Northeast Asia Region, the east route has preliminarily taken shape, and the west route is currently under construction. In the future, these two corridor sections will form a new open and developed economic belt through their interaction and mutual complementation (Youth.cn: Chinese Premier Reaps Fruits on Revisiting Mongolia after Six Years and the Launching of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor Attracts Attention (2016-07-17)).

Despite the promising prospect of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor, its development is under several political constraints. First, Mongolia is way of China and Russia, the two global powers. Meanwhile, Russia is concerned that Mongolia favors China. Geopolitical factors exert pronounced effects on cooperation in some key fields and projects. Second, the policies formulated by Mongolia lack stability, and the Government of Mongolia frequently takes unexpected actions that retard the development of the Economic Corridor. For example, in November 2016, Mongolia allowed the Dalai Lama's visit despite China's repeated warnings and this action jeopardized China's core interests. After the incident, China imposed extra charges on export products (e.g. copper) from Mongolia, set restrictions on export ports, and paused governmental cooperative negotiation. The Mongolian foreign minister explicitly expressed his attitude toward the Dalai Lama's visit: "Mongolia resolutely supports the One China Policy, and will never invite Dalai Lama to visit Mongolia again. During the tenure of this government, Dalai Lama would never be allowed to visit Mongolia" (The Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, December 23, 2016).

NEW EURASIAN CONTINENTAL BRIDGE

The New Eurasian Continental Bridge originally referred to the railway transport system that connects the oceans at the two ends of the Eurasian continent for land-sea multimodal transport. To distinguish this Bridge from the Siberian Landbridge, we usually refer to the land-sea multimodal transport system that stretches from the Port of Lianyungang to the Port of Rotterdam, Netherlands as the

Second Eurasian Continental Bridge or as the New Eurasian Continental Bridge. The New Eurasian Continental Bridge has a total length of 10,900 kilometers. Its sphere of influence covers more than 30 countries, and it connects the Pacific Rim and the European Economic Area.

The New Eurasian Continental Bridge has been opened for the international container shipping business since the 1990s. Nevertheless, it has faced the issue of accessibility since it was first opened for traffic and has failed to serve as the expected logistics channel because of issues in national politics, trade regimes, transportation technologies, and geopolitics. With the maturation of China's high-speed railway technologies, the enhanced export competitiveness and the preliminary establishment of domestic crisscrossed high-speed railway networks, the New Eurasian Continental Bridge has been incorporated into the Belt and Road Initiative and its development potential has increased (People's Tribune, December, 2016). Under the direct drive of the Belt and Road Initiative, the China Railway Express to Europe, which begins from the Port Lianyungang of Jiangsu, was officially opened to traffic in 2015 and was joined by trunk railways, such as the Chongqing-Xinjiang-Europe, Chengdu-Xinjiang-Europe, and Yiwu-Xinjiang-Europe Railways, that have opened in quick succession. Consequently, the construction of the New Eurasian Continental Bridge has progressively shown new development potential.

To progressively develop compatible and standard transport rules and to facilitate international transport, the construction of the New Eurasian Continental Bridge should match infrastructure construction plans with standard technological systems; establish a unified coordination mechanism for the whole transportation course; and promote the organic integration of international customs clearance, reloading, and multimodal transportation. Meanwhile, infrastructure networks that connect sub-regions in Asia, Europe, and Africa and unobstructed multimodal water transportation channels could be established through cooperation with countries along the New Eurasian Continental Bridge to jointly promote the construction of international trunk channels. Currently, regular trains that are open for traffic remain limited by the high transportation costs incurred by the customs transfer and rail exchange charges associated with passage through multiple countries. Insufficient cargoes and high transport prices are major challenges because they decrease cost-effectiveness and pose difficulties in market-oriented operation in the short term, causing operations to rely on massive government subsidies. Therefore, the convenient and efficient construction of the New Eurasian Continental Bridge encounters the major issue of the use of convenient railway transit systems to facilitate customs clearance, trade, and investment in countries along the railway route. Currently, China, Russia, and other countries agree on the integration of the Silk Road Economic Belt and the Plan for the Development of

the Eurasian Economic Union. Such a move will dramatically promote the construction of the New Eurasian Continental Bridge.

CHINA-CENTRAL ASIA-WEST ASIA ECONOMIC CORRIDOR

The China-Central Asia-West Asia Economic Corridor forms a new economic corridor that extends from Kazakhstan to Uzbekistan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Iran, Iraq, and Turkey by partially overlapping with the New Eurasian Continental Bridge and departing from the New Eurasian Continental Bridge outside China's territory at Alatau Pass, Horgos. The Corridor traverses Europe, Asia, and Africa, with the Central Asia-China Gas Pipeline constituting its crucial segment. The ground-breaking ceremony of Line D of the Central Asia-China Gas Pipeline (the Tajikistan Section) was held at Dushanbe on September 13, 2014. Line D, another Central Asia natural gas transmission pipeline built after Lines A, B, and C of the Central Asia-China Gas Pipeline, has important economic significance for China and countries along the Corridor.

Meanwhile, China has successively entered into bilateral agreements with Kazakhstan, Kyrgyzstan, and Tajikistan on the joint construction of the Silk Road Economic Belt. The "Bright Road Initiative" unveiled by Kazakhstan, the three major national rejuvenation strategies "Energy, Transport, and Food" formulated by Tajikistan, and the "Heralding a Happy and Prosperous Era" strategy advocated by Turkmenistan all provide a foundation for China's cooperation with these countries. The cooperation between China and Kazakhstan on production capacity has set an example for production capacity under the Belt and Road Initiative. The competent authorities of China and Kazakhstan signed the Outline Agreement of the Government of the People's Republic of China and the Government of the Republic of Kazakhstan on Enhancing Production Capacity and Investment Cooperation on August 31, 2015 and had established a working regime by December 2015. Seven rounds of conversation have been carried out, with 52 projects signed at the initial stage. The contract price of those projects, which encompass the fields of metallurgy and minerals, energy, machinery manufacture, chemical and construction materials, infrastructure construction, transportation and logistics, medicine cooperation, industrial parks, and biotechnology, has reached 24.1 billion dollars (The Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, December, 2016). Cooperation between China and West Asian countries has considerably progressed.

Nevertheless, the construction of this Corridor has been threatened by serious ethnic and religious conflicts and rampant terrorist forces in a large number of participating countries. Meanwhile, the internal situation of Afghanistan remains unstable and further hinders the development of the Corridor.

CHINA-INDOCHINA PENINSULA ECONOMIC CORRIDOR

This corridor begins from Nanning in Guangxi and Kunming in Yunnan; extends through Vietnam, Laos, Cambodia, Thailand, Myanmar, and Malaysia; and ends in Singapore. It is a continental bridge that connects China and the Indochina Peninsula and is a transnational economic corridor that facilitates cooperation between China and ASEAN countries.

This economic corridor has a certain factual basis. In particular, the establishment of the China-ASEAN Free Trade Area in 2010 has enabled close economic linkage between China and the countries on the Indochina Peninsula, as well as the gradual formation of the economic corridor that links the Pearl River Delta Economic Zone and countries on the Indochina Peninsula. The governments of Guangxi and Yunnan have been actively promoting cooperation among major cities along the Corridor and fostering the formation of economic channels through the development of industrial parks and infrastructure connectivity. The construction of international transport channels along the Corridor has tightened the linkage between China and ASEAN.

We have accomplished prominent achievements in the construction of the China-Indochina Peninsula Economic Corridor over the past three years. By May 2016, 12 nodes of the international roads from Guangxi to the Indochina Peninsula and 11 passenger and freight transport routes had been opened for traffic. The container shipment route to Singapore, Thailand, Vietnam, and Myanmar had been opened to traffic, and the China-ASEAN Information Harbor had been set up in Nanning. Four outbound roads, one from Kunming in Yunnan to Bangkok via Moci, one from Kunming to Hanoi via Hekou, one from Kunming to Kyaukpyu via Ruili, and one from Kunming to Kyaukpyu via the Qingshui River, had been completed. Moreover, the China-Vietnam International Railway had been successfully initiated into the international multimodal transport container business. Construction on the domestic section (Yuxi-Mohan) and the overseas section (Boten-Vientiane) of the China-Laos International Railway had commenced. Over 88% of the designed work on the domestic section of the two-way China-Myanmar and China-Myanmar-India International Railway (Guangtong-Dali) had been completed. Construction on the whole railway control work of the domestic section of the China-Myanmar International Railway (Dali-Lincang and Dali-Ruili) had commenced. Additionally, the government of Chongqing Municipality had played an active role in the construction of the China-Indochina Peninsula Economic Corridor. In April 2016, the logistic channel of the Chongqing-ASEAN (Vietnam) International Railway was officially operated. Construction on the Tiegang Port of Chongqing-Guangxi Beibu Gulf Port of Singapore (Chongqing-Guangxi-Singapore) International Multimodal Transport Channel is also underway (The Construction Progress,

Key Tasks and Promotion Strategies of the China-Indochina Peninsula Economic Corridor (2016-12-12). Moreover, we had made progress in economic and trade cooperation and production capacity cooperation. A good number of Chinese enterprises had settled in the industrial parks in countries on the Indochina Peninsula. In terms of RMB internationalization, China had concluded bilateral currency swap agreements with Thailand, Malaysia, and Singapore, permitting the RMB's direct swap with MYR and VND. Furthermore, in November 2015, China worked with Mekong countries to jointly launch the Lancang Mekong Cooperation Mechanism, thereby providing a concrete institutional platform for the construction of the Corridor.

Nevertheless, the construction of the China-Indochina Peninsula Economic Corridor has been affected by the South China Sea issue and the policy of the balanced Asia Pacific formulated by the United States. In particular, the South China Sea issue has once seriously affected the relationship between China and Vietnam. This situation improved in 2016. At the 1st Plenary Session of the 12th Communist Party of Vietnam (CPV) held in January 2016, new leadership was elected. Nguyen Phu Trong was re-elected as the general secretary of the CPV, and former Prime Minister Nguyen Tan Dung was ousted from the CPV Central Committee and the Political Bureau. This change was reputed to be the victory secured by conservatives in Vietnamese political circles and facilitated the steady transition of the China-Vietnam relationship. During the Philippine election in late May, 2015, Duterte, who adopted an anti-American stance, was elected president. As a result, the diplomatic policies pursued by Benigno Aquino III have been abandoned. In October 2016, Duterte successfully visited China and promptly restored the China-Philippines relationships undermined by the South China Sea Arbitration. Following the election of Donald Trump, the future implementation of the Asia Pacific rebalancing strategy by the United States would directly affect not only the overall geopolitical environment in this region, but also the construction of the China-Indochina Peninsula Economic Corridor.

In summary, the development of the six economic corridors has achieved various degrees of progress, with the China-Pakistan and China-Mongolia-Russia Economic Corridors outperforming others. Nevertheless, some adverse effects have arisen during the development of the Corridors. The coordinated development of the six economic corridors has the practical effect of reshaping China's surrounding environment and integrates the development of East China, West China, South China, and North China with that of the countries along the six corridors. Over the long term, closer economic links may be forged among China and its surrounding countries through policy coordination, facility connectivity, unimpeded trade, financial integration, and civilian bonds.

III. BELT AND ROAD INITIATIVE: EFFECTS ON THE GEOPOLITICAL RIVALRY THAT SURROUNDS CHINA

Despite its focus on economic and trade cooperation, the Belt and Road Initiative is still viewed by China's surrounding countries as a plan to intensify geopolitical rivalry given its strategic position and progress.

HEIGHTENING CONCERNS OF SURROUNDING COUNTRIES OVER DIFFERENT CONNECTIVITY PROGRAMS

For China, the Belt and Road Initiative is a comprehensive, multidimensional, and multitiered development strategy for overall deployment that can be used to maximize initiatives and provide comparative advantages to different regions within its territory, implement proactive strategies for global exposure, and promote all-around improvements in its open economy. To that end, the Vision and Proposed Actions Outlined on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road have designated different provinces and industries for the implementation of the Belt and Road Initiative. For example, Northeast China is slated for the China-Mongolia-Russia Economic Corridor; Xinjiang and Tibet are slated for the China-Pakistan Economic Corridor; Yunnan is slated for the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor; and Guangxi and Yunnan are slated for the China-Indochina Peninsula Economic Corridor.

Meanwhile, we should strive for coordinated land-sea development. In the Vision and Proposed Actions Outlined in Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road, the pivotal routes of the 21st Century Maritime Silk Road are clearly defined to begin from China's coastal ports to the Indian Ocean, to traverse the South China Sea; and to reach Europe from China's coastal ports to the South Pacific via the South China Sea. The construction of the 21st Century Maritime Silk Road stresses the roles of key ports as nodes and the joint construction of smooth, safe, and efficient transport channels with the focus on 15 coastal ports, including Shanghai, Tianjin, Ningbo-Zhoushan, Guangzhou, Shenzhen, Zhanjiang, Shantou, Qingdao, Yantai, Dalian, Fuzhou, Xiamen, Quanzhou, Haikou, and Sanya. The development of the 21st Century Maritime Silk Road should be coordinated with that of the Silk Road Economic Belt to achieve balanced development. For example, the development of the Gwader Port should be coordinated with that of the China-Pakistan Economic Corridor; the development of ports in Myanmar and Bangladesh should be coordinated with that of the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor; the development of ports in Qinhuangdao, Tianjin, and Dalian should be coordinated with that of the China-Mongolia-Russia Econo-

mic Corridor; and the development of the Port of Lianyungang should be coordinated with that of the New Eurasian Continental Bridge.

As a grand blueprint, the Belt and Road Initiative will profoundly affect geopolitics in different regions. India has realized this situation. The eminent Indian strategist Raja Mohan believes that China's Belt and Road Initiative poses a dilemma for New Delhi. On the one hand, India needs to cooperate with China in maritime affairs. On the other hand, it needs to contain China's influence on the coastal waters of the Indian Ocean in the long run (C. Raja Mohan, 2015). Currently, Indian strategists have recognized that the 21st Century Maritime Silk Road may reinforce the strategy of the People's Liberation Army (PLA) Navy to enter and gain a foothold on the Indian Ocean in support of its future military operations. In essence, the 21st Century Maritime Silk Road is a cover for the "string of pearls" strategy with the aim of eliminating China's theoretical threat to the Indian Ocean and providing legitimate defense for China's participation in the construction of maritime infrastructure (Vijay Sakhujia, 2015). If uncontained, China's 21st Century Maritime Silk Road would form a regional framework characterized by hub and spokes in the Indian Ocean Region (Gurpreet S. Khurana, 2015), with China as the axis. India will be progressively marginalized in such a framework.

Indian authorities hold a similar point of view. In this regard, India's Foreign Secretary S. Jaish delivered a speech at the Raisina Dialogue in 2016. In this speech, he stated that India has realized that connectivity would play a vital role in shaping the future of Asian countries and Asian people in the next decade while impregnating current geopolitics. Diplomats currently tend to participate in heated discussions about the potential construction of roads, railways, oil pipelines, or maritime routes instead of national boundaries on the map. Efforts toward connectivity would change the prospect of connectivity in Asia. Therefore, India cannot disregard the act of other countries opting for connectivity as a means for affecting the future. Meanwhile, he seemed to be criticizing China on the grounds that China should negotiate with other Asian countries to establish connectivity, rather than making a unilateral decision that would result in unnecessary rivalry in the absence of a joint security framework in Asia. Generally speaking, connectivity should ease, not promote, rivalry among different countries (Speech by Foreign Secretary at Raisina Dialogue in New Delhi" (March 2, 2015). For Russia, the Belt and Road Initiative has no significance for geopolitics but strains geoeconomics. Russia has refused to accept the Belt and Road Initiative since it's unveiling given the concern that construction under the Belt and Road Initiative would jeopardize the transformation and upgrading of the Trans-Siberian Railway, thereby adversely affecting Russia's development of the Far East and Siberia. In July 2013, the Russian Government upgraded its local industrial infrastructure, promoted mineral resource exploitation, and consolidated the vital status of Russia's Trans-Eurasia

transportation system in an attempt to accommodate the economic development demand of Eastern Russia. In particular, it formulated a specialized modernization scheme for the Trans-Siberian Railway and the Baikal-Amur Main Line and planned to make massive investments into railway transformation. The Trans-Siberian Railway is the longest railway in the world and has a total length of 9,289 kilometers. It starts from Moscow, the capital of Russia, in the west and extends to Vladivostok in the east. The Baikal-Amur Main Line is a branch of the Trans-Siberian Railway and has the total length of 4,234 kilometers (Russia will Launch the Trans-Siberian Railway Transformation Project March 10, 2015).

The Russian government intends to increase transport capacity to develop the Fast East and Siberia through such a massive transformation project. Nevertheless, road infrastructure construction under the Belt and Road Initiative could curtail the cargo volume of the Trans-Siberian Railway. China may select a more rapid and convenient transit route that starts from Xinjiang to Europe via Kazakhstan. As such, the cargo volume of the Trans-Siberian Railway would drastically decrease. Should this happen the transformation program for the Trans-Siberian Railway would be profitless and may delay or inhibit the Russia's grand goal of developing the Fast East and Siberia.

INTENSIFYING COMPLICATED RELATIONSHIPS AMONG DIFFERENT COUNTRIES IN THE REGION

Given that China is the second-largest economy in the world, its economic cooperation proposal is bound to affect international relations among its surrounding countries. Surrounding powers are concerned that the programs under the Belt and Road Initiative may encroach on their jurisdiction. Russia is concerned that economic and trade cooperation between China and Asian countries under the Belt and Road Initiative would reduce reliance on Russia. China's provision of direct sea access to Kazakhstan and Mongolia has attracted attention from Russia. The Federation Council of Russia stated in a report that China's proactive activities have undermined Russia's influence on economic matters in Central Asia, making Russia lose its status as a major economic partner that is prioritized by Central Asian countries (Russian International Affairs Council, 2014). Russia has reason to fear that Central Asian countries may have the option of China's Belt and Road Initiative or the Eurasian Economic Union given that the former is an alternative to the latter. Nevertheless, Russia has chosen to actively participate in construction under the Belt and Road Initiative to guarantee its own strategic interest. Russia is working with China to jointly construct the China-Mongolia-Russia Economic Corridor and has also expressed willingness to participate in the China-Pakistan Economic Corridor.

By contrast, India has refused to participate in the Belt and Road Initiative and rejected offers to cooperate with China on projects in third countries. The Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor has been held hostage by India's indifferent attitude, and other cooperative proposals by China have also failed to gain response from India. In May 2015, during Prime Minister Modi's visit to China, President Jinping proposed that China and India might work together to aid post-disaster reconstruction in Nepal and discussed the possibility for constructing the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor. Modi provided a positive response and proposed setting up a joint research group for the program. In addition, the External Affairs Minister Sushma Swaraj also maintained that India held an active attitude toward the proposal for the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor and had agreed to discuss and push forward the process by setting up a joint working group (Wang Yi, 2016). Nevertheless, India changed its attitude and delayed coordination. During a meeting with Nepal's Prime Minister KP Sharma Oli on March 21, 2016, President Jinping remarked: "China expects Nepal to benefit from the development of China and India and that Nepal's stability and development are in the best interest of China and India. Nepal could serve as a bridge between China and India. Thus, we are willing to further discuss the tripartite cooperation among China, Nepal, and India." (Xi Jinping Meets Nepal's Prime Minister K P Sharma Oli, 2016). Similarly, China has expressed that India is welcome to participate in cooperative projects with Sri Lanka, only receiving the same response. India would still be highly alert to the implementation of China's Belt and Road Initiative in South Asia.

Meanwhile, given that surrounding powers have proposed different programs for regional economic cooperation, small countries have to sustain a subtle balance between different programs. Such a situation is particularly pronounced in Central Asia and South Asia. Countries in Central Asia defer to Russia and could by no means escape Russia's influence during their participation in the Belt and Road Initiative. For example, the construction of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway has undergone twists and turns, and small countries in South Asia have also shown a prudent attitude toward India's non-participation in the Belt and Road Initiative. The Foreign Minister of Bangladesh expressly stated that Bangladesh would submit the report on the China-Mongolia-Russia Economic Corridor under the condition that India submits the report. As a matter of fact, the construction of the China-Pakistan Economic Corridor has intensified the complicated relations among China, India, and Pakistan.

ENHANCING THE REVIVAL OF GEOPOLITICS AMONG POWERS

After the unveiling of the Belt and Road Initiative, global powers were first reserved in their reaction and then adopted different attitudes with the development of international situations and China's diplomatic efforts. Such a situation is consistent with the current developmental trends of relationships among nations. China's Belt and Road Initiative has begun to be accepted by Russia and Indonesia because of China's diplomatic efforts but is still rejected by other powers. In early 2014, China carried out talks with India on the Belt and Road Initiative at the 17th Meeting of Special Representatives on the Border Issue. Nevertheless, in May 2014, the new Modi Administration expressed reservations about the Belt and Road Initiative, proposed the similar Project Mausam, and remained highly alert to the Belt and Road Initiative. Japan took various anti-China measures and leveraged the Official Development Assistance program for political ends. In May 2015, the Japanese Prime Minister Shinzo Abe declared that Japan was to invest 110 billion dollars in the Asian Infrastructure Construction Program in the coming five years. This declaration manifested Japan's intention to boycott the Belt and Road Initiative. Japan has also posed substantive challenges to Chinese projects in the global high-speed railway and port construction. The United States, which is also skeptical of China's Belt and Road Initiative, has encouraged Japan and India to play a bigger role in the Indo-Pacific System. The European Union is experiencing hope mingled with fear. It has realized that the Belt and Road Initiative is the "new game" played by the world's second largest economy. Thus, the Belt and Road Initiative presents opportunities and challenges that require proper caution. The different attitudes toward the Belt and Road Initiative adopted by the world's great powers reflect the current close-knit but still distant political relationships among countries and illustrate the current relationship pattern among powers.

On the other hand, maritime competition among the great powers has intensified with China's plan to expand its maritime interests by building the 21st Century Maritime Silk Road and with the maritime power strategy proposed by the newly elected Chinese leadership. For a long period in the past, the PLA Navy merely had inshore defense capacity without the power to break through the first island chain. In recent years, the PLA Navy has dramatically increased its strength, making breaking through first island chain possible. Meanwhile, the increasingly frequent and normalized existence of the PLA Navy has placed countries in the Indian Ocean under strategic pressure, which accounted for the strategic coordination conducted by India and the United States in the Indo-Pacific Region. During Modi's visit to the United States, India and the United States promulgated a joint statement declaring that their leaders have noticed the Act East policy and

the strategy of rebalancing Asia Pacific and that they will work with Asian Pacific countries to enhance cooperation via dialogue, negotiations, and joint drill (Joint Statement during the visit of Prime Minister to USA, 2016). In January 2015, both countries issued the US and India Joint Strategic Vision for the Asia-Pacific Region and the Indian Ocean Region. This declaration indirectly suggests that India has accepted its role as the sole security provider in the Indo-Pacific Region defined by the United States under the strategy of rebalancing the Asia-Pacific Region. Meanwhile, India has strengthened its maritime security conversation with the United States, Japan, and other countries. On September 25, 2015, the US, Japan, and India held a trilateral ministerial dialogue for the first time. The first Japan–India–Australia Tripartite Leader Security Dialogue was held in June 2015. In 2015, Japan officially joined the US and India in their Yearly Malabar Naval Drill. In terms of security and defense policies, India and Japan also established a Ministerial Level Foreign Minister and Defense Minister 2+2 Dialogue Mechanism. The above developments are all indirectly associated with the implementation of the Belt and Road Initiative.

IV. CONCLUSIONS

We have accomplished great achievements since the Belt and Road Initiative was first unveiled more than three years ago. The six economic corridors have achieved various degrees of development despite different difficulties and obstacles. The Belt and Road Initiative has promoted the integration of China with its surrounding countries and while intensifying geopolitical rivalry, alerting surrounding powers to the political consequences of regional connectivity, and complicating internal regional relationships. We should pay close attention to the implementation of the Belt and Road initiative to prevent possible adverse effects. The future development of the Belt and Road Initiative will result in close economic relationships between China and its neighboring countries, increased mutual cooperation, friendly political relations, and tightened cultural bounds.

V. REFERENCES

- www.xinhuanet.com:Xi Jinping's Speech at the Legislative Chamber of the Uzbek Supreme Assembly (Full Text), http://news.xinhuanet.com/world/2016-06/23/c_1119094900.htm, last visited on December 19, 2016.
- The Work Committee of the Central Government Departments under the CPC Central Committee: 16 Key Terms for Understanding China's Economic and Social Development We Must Grasp, http://www.zgg.org.cn/zhtbd_5658/2016qglh/jmssw/201603/t20160307_569465.html, last visited on March 8, 2016.

www.xinhuanet.com:Xi Jinping's Speech at the Legislative Chamber of the Uzbek Supreme Assembly (Full Text), http://news.xinhuanet.com/world/2016-06/23/c_1119094900.htm, last visited on December 19, 2016.

www.xinhuanet.com:Xi Jinping's Speech at the Legislative Chamber of the Uzbek Supreme Assembly (Full Text), http://news.xinhuanet.com/world/2016-06/23/c_1119094900.htm, last visited on December 19, 2016.

The Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China: Speech by Foreign Minister Wang Yi at the Opening Ceremony of the Symposium on International Developments and China's Diplomacy in 2016 (December 3, 2016), <http://www.mfa.gov.cn/web/zyxw/11421108.shtml>, last visited on December 19, 2016.

Embassy of the People's Republic of China in the Islamic Republic of Pakistan: Ambassador Sun Weidong 's Speech at the Table Summit on the China-Pakistan Economic Corridor (2016/11/26), <http://pk.chineseembassy.org/chn/zbgx/11425642.htm>, last visited on December 20, 2016.

Li Xiguang, Sun Lizhou: The Strategic Value and Security Situation of the China-Pakistan Economic Corridor, *People's Tribune. Frontiers*, ISSN 12/2015, pp. 32-50, criticism please refer to Mao Siwei: On Importance of the China-Pakistan Economic Corridor-Challenges to the Strategic Value and Security Situation of the China-Pakistan Economic Corridor, http://www.guancha.cn/MaoSiWei/2015_07_24_328017.shtml, last visited on December 19, 2016.

Ahmed Rashid: China Rarely Making Intervention in the Domestic Politics of Pakistan, <http://www.ftchinese.com/story/001069939?page=1>, last visited on October 20, 2016.

www.xinhuanet.com:Joint Statement between the People's Republic of China and the Republic of India (May 20, 2013), http://news.xinhuanet.com/politics/2013-05/20/c_1115839518.htm, last visited on December 10, 2016.

china.com.cn/china.org.cn: Khin Maung Lynn: The Potential of the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor Is to Be Exploited, http://opinion.china.com.cn/opinion_63_143663.html, last visited on December 10, 2016.

The Ministry of External Affairs of India, "QUESTION NO.2966 BCIM ECONOMIC CORRIDOR", <http://www.mea.gov.in/lok-sabha.htm?dtl/26813/question+no+2966+bcim+economic+corridor>, last visited on December 10, 2016.

www.xinhuanet.com:Joint Statement of the People's Republic of China and the People's Republic of Bangladesh on Establishing Strategic Partnership (Full Text), http://news.xinhuanet.com/world/2016-10/15/c_1119721775.htm, last visited on December 10, 2016.

The Ministry of Commerce of the People's Republic of China: Jointly Build the China-Mongolia-Russia Economic Corridor (2014-09-12), <http://www.mo->

- fcom.gov.cn/article/i/jyj1/j/201409/20140900728588.shtml, last visited on December 10, 2016.
- The State Council Information Office of the People's Republic of China: The Overview of Building the China-Mongolia-Russia Economic Corridor (2016-09-14), <http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slxy/htws/Document/1491208/1491208.htm>, last visited on December 10, 2016.
- Youth.cn: Chinese Premier Reaps Fruits on Revisiting Mongolia after Six Years and the Launching of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor Attracts Attention(2016-07-17), http://news.youth.cn/wztt/201607/t20160717_8295454.htm, last visited on December 22, 2016.
- The Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China: Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying Presided over the Regular Press Conference on December 21, 2016, http://www.mfa.gov.cn/web/fyrbt_673021/tl425931.shtml, last visited on December 23, 2016.
- People's Tribune: The Belt and Road Initiative Activates the New Eurasian Continental Bridge (2015-02-11), <http://theory.rmlt.com.cn/2015/02/11/3725293.shtml>, last visited on December 23, 2016.
- The Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China: The Joint Communiqué of the Government of the People's Republic of China and the Government of the Republic of Kazakhstan (Full Text), http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676500/1207_676512/tl324209.shtml, last visited on December 23, 2016.
- The Construction Progress, Key Tasks and Promotion Strategies of the China-Indochina Peninsula Economic Corridor(2016-12-12), http://obor.sh-itc.net/article/zixunnew/zzdtnew/201612/1407521_.html, last visited on December 20, 2016.
- C. Raja Mohan, "Will India Join China's Maritime Silk Road?" <http://indianexpress.com/article/opinion/columns/will-india-join-chinas-maritime-silk-road/>, last visited on March 10, 2015.
- Vijay Sakhuja, "Xi Jinping and the Maritime Silk Road: The Indian Dilemma," <http://www.ipcs.org/article/china/xi-jin-ping-and-the-maritime-silk-road-the-indian-dilemma-4662.html>, last visited on March 10, 2015.
- Gurpreet S. Khurana, Maritime Silk Road: China's 'Master-Stroke' of Economic Diplomacy?" <http://www.maritimeindia.org/Archives/MAMTIME-SILKROAD.html>, last visited on March 10, 2015.
- "Speech by Foreign Secretary at Raisina Dialogue in New Delhi" (March 2, 2015), http://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/26433/Speech_by_Foreign_Secretary_at_Raisina_Dialogue_in_New_Delhi_March_2_2015, last visited on December 20, 2016.

china.com.cn/china.org.cn: Russia will Launch the Trans-Siberian Railway Transformation Project, <http://finance.china.com.cn/roll/20130807/1705117.shtml>, last visited on March 10, 2015.

Russian International Affairs Council , RIAC: Russia's Interests, Content, Prospect and Constraints in Central Asia, *Russian Studies*, ISSN 2/2014, p.156.

Wang Yi: China and India Research a Consensus on Jointly Participating in the Reconstruction of Nepal and Discussing the China-India-Nepal Economic Corridor, http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676812/xgxw_676818/tl276059.shtml, last visited on December 20, 2016.

Xi Jinping Meets Nepal's Prime Minister K P Sharma Oli, http://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676812/xgxw_676818/tl349371.shtml, last visited on December 20, 2016.

Joint Statement during the visit of Prime Minister to USA, [http://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm? dtl/24051/Joint+Statement+during+the+visit+of+Prime+Minister+to+USA](http://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/24051/Joint+Statement+during+the+visit+of+Prime+Minister+to+USA), last visited on February 1, 2016.

II. UNA VISIÓN DESDE AMÉRICA

OBOR o el nuevo camino de la seda. Consideraciones generales desde la Segunda Reforma y Apertura China

*Arturo Oropeza García**

SUMARIO	I. Introducción
	II. OBOR o una vuelta al origen
	III. OBOR, ¿choque de civilizaciones?
	IV. OBOR y la Segunda Reforma y Apertura China
	IV. A-La Reforma Geopolítica. OBOR o el nuevo camino de la seda
	IV. B-La Reforma Económica. Made in China 2025
IV. C-La Reforma del Poder. La Reforma Constitucional de 2018	
V. Consideraciones finales	
VI. Referencias Bibliográficas	

I. INTRODUCCIÓN

Desde que a principios de los ochenta, en el marco de su primera gran Reforma y Apertura hacia el exterior, Deng Xiaoping nos advirtiera que China seguiría como estrategia económica un *experimento* que no estaba en los libros, las voces occidentales que intentan una razonable interpretación del fenómeno asiático han vivido sin descanso, tratando de descifrar y llevar el paso de una China que desde hace cuatro décadas no conoce el reposo. Desde entonces, aprendiz del proceso global, y ahora convertida en líder de la globalización, impone su visión y su ritmo a un mundo occidental y periférico que no atina a descubrir lo que sigue.

La nueva iniciativa One Belt One Road (OBOR), (ó Belt and Road Initiative (BRI), (Una Integración, Un Camino en español) ;(El Nuevo Camino de la Seda, etc.),¹ constituye en los hechos la segunda gran apertura de China. Si en 1978 su salida

* Doctor en Derecho e Investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Vicepresidente del Instituto para el Desarrollo Industrial y el Crecimiento Económico (IDIC).

¹ El autor seguirá de manera preferente a lo largo de este ensayo la apelación OBOR, en el marco de una lluvia de expresiones sobre el tema.

fue al Pacífico, por ser un desdoblamiento natural hacia su fortaleza geográfica y del uso de la infraestructura que le había sobrevivido del colapso económico de su etapa comunista; el OBOR, o su apertura hacia su eje contrario, o sea, hacia Asia Central, Asia Menor, Norte de África y los países fronterizos occidentales (alrededor de 70 países) , representa una medida audaz de innumerables interpretaciones sobre la que Occidente no acaba de acusar recibo, de construir una interpretación suficiente, o peor aún, de intentar elaborar una respuesta del tamaño de OBOR.

¿El rescate de un proyecto milenario? ; ¿una novedosa alternativa de comercio continental?; ¿ nueva integración o asociación regional? ; ¿la construcción de un novedoso esquema geopolítico?; ¿un nuevo jugador del orden multilateral del comercio?; ¿una manera diferente de hacer comercio? ; ¿adherentes contemporáneos del orden global establecido?; ¿los primeros andamios de un nuevo orden global desde el continente asiático?; ¿capítulos inéditos del choque China-Estados Unidos? ; ¿un escalamiento más del choque de civilizaciones?; ¿emplazamiento chino hacia la confirmación de su liderazgo global hacia 2049? .

No es exagerado suponer que la nueva estrategia OBOR de China, apenas dibujada en el discurso que pronunciara Xi Jinping en el mes de septiembre de 2013 en Kazajistán, que luego la ratificara en Jakarta, Indonesia en el mes de octubre del mismo año, involucra de manera tácita o expresa las diferentes categorizaciones enunciadas en el párrafo anterior, las cuales intentan ser tan solo una pequeña muestra de lo que el mundo empieza a interpretar sobre el tema OBOR, el cual se descubre poco a poco como una bola de nieve que a su paso rompe esquemas, teorías y paradigmas que apenas en la primera década del siglo se tomaban como inmutables ; o peor aún, como es el caso de Asia Central, que de temas económicos antes intrascendentes , ocultos por la arena de los milenios, ahora a causa de China se asumen como estratégicos.

Con la propuesta OBOR o el nuevo camino de la seda, con su relanzamiento, China le comunica al mundo sin ambages su claro deseo de ser el líder global del siglo XXI en 2049, a los 100 años del triunfo de su revolución. Junto con ello, China hace pública su nueva estrategia para lograrlo, informando cada uno de los tres cambios estructurales implementados para el efecto, a partir del ascenso de Xi Jinping al poder en 2012.

La primera de ellas consiste en la Reforma de su poder político, la cual fue operada en marzo de 2018 ante la promulgación de su Quinta Reforma Constitucional (1987, 1993,1997, 2004 y 2018). La segunda, consiste en la Reforma de su Estrategia Económica, ante la puesta en marcha de su Plan Made in China 2025, 2035 y 2045. Y la tercera que se refiera a su Reforma Geopolítica, ante el anuncio en 2013 de la nueva ruta de la seda o la iniciativa global de asociación conocida como OBOR.

A la China de fines de la segunda década del siglo XXI no puede vérselo únicamente a la luz de uno de estos tres cambios estructurales, por importante que sea cada uno de ellos; como tampoco opera ya el análisis tradicional de su primera apertura económica y política. Resulta necesario intentar una reflexión integral que busque la construcción de una nueva relatoría que describa cada una de estas tres grandes acciones; de manera especial, de su vinculación y sinergia respecto al objetivo último buscado por China que es llegar a ocupar el liderazgo hegemónico del siglo XXI.

Desde luego, todo este nuevo proyecto no puede asilarse de su marco referencial. Primero, el que corresponde a la puesta en marcha de una idea milenaria que da cuerpo al OBOR, que se refiera a una figura emblemática y épica del pasado –que es la Ruta de la Seda-. Y segundo, junto con la remoción de estas dunas histórico comerciales que habían permanecido ocultas por siglos, tampoco puede evitarse, aunque sea de manera referencial, analizar al OBOR en medio del debate en ascenso entre un Oriente legendario y un Occidente declinante que desde el siglo pasado motivaron a Huntington a hablar de un choque de civilizaciones.

En la línea de estas preocupaciones, los apartados que siguen intentarán ser un primer acercamiento de la descripción y relevancia de lo que es el OBOR o el Nuevo Camino de la Seda, y lo que podría representar en esta primera mitad de siglo.

II. OBOR O UNA VUELTA AL ORIGEN

Para China, la civilización vigente más antigua del mundo, el OBOR o el Nuevo Camino de la Seda ha significado el relanzamiento de una estrategia geopolítica que inauguró desde el año 138 a. C, cuando en el marco de su segunda dinastía, la Han, el emperador Wu Di encargó al Embajador Zhang Qian que se internara en su periferia oriental en busca de información, expansión y comercio, lo cual dio origen a la milenaria caravana de la seda.

En ese momento China venía de presumir la fundación del primer Estado moderno, en 221 a. C., ante el sometimiento de los *siete estados en guerra* por parte del primer emperador Shi Huangdi; al mismo tiempo que inauguraba los primeros trabajos de la ahora muralla china, como defensa ante los *bárbaros* del norte.

Con el embajador Zhang, China intentó saber más sobre una región desconocida y complicada ubicada entre enormes montañas y desiertos. El primer antecedente del camino de la seda duró 13 años, lleno de incertidumbres, riesgos y peligros. No obstante, el embajador Zhang hizo un segundo viaje que marcó un antecedente de interés y posibilidad que se repetiría con diversa imaginación e interés por alrededor de dos milenios.

El camino de la seda, en su origen, es un primer encuentro entre Occidente y Oriente a través de las presunciones, las mercancías y las especias. En el inicio del camino la contraparte occidental del segundo imperio chino era el imperio romano, el cual sabía desde Alejandro el Magno, que llegó a las riberas del Indo, que más allá de Antioquía (Siria) y de Persia (Irán), existían grandes reinos que nunca quiso explorar por no exponer la estabilidad del imperio. China hizo lo propio, a pesar de haber lanzado y protegido una caravana de la seda que le abrió comercio con pueblos lejanos y desconocidos; y a pesar de que se afirma que desde Tiberio (370 d.C) se conocían los vestidos de seda y que China sabía de Roma (el legendario Dagin), lo cierto es que los antiguos imperios de Occidente y Oriente no se conocieron;² que los romanos creían que la seda crecía en los árboles y solo hasta 652 d. C, unos monjes nestorianos introdujeron a Europa capullos de gusano de seda escondidos en el interior de una caña de bambú (Polo Marco, 2014).

China se conformó con saber de Asia Central y Roma no quiso ver más allá de Antioquía, en un primer encuentro Oriente- Occidente donde se supo del otro pero no hubo una voluntad política de expansión. Dentro de estas intuiciones, la caravana de la seda funcionó como un testigo del otro evidenciado por sus mercancías, que en el caso de China eran encabezadas por la seda y se multiplicaban en porcelana, maderas preciosas, metales preciosos, gemas, especias, animales, etc.

Desde luego el Soft Power chino desde entonces se hizo presente, como un arma estratégica de hacer negocios:

“Las palabras de los chinos fueron desde siempre suaves, sus contenidos siempre débiles. Con sus palabras suaves y sus contenidos débiles, así se dice, los chinos atraen a los pueblos que viven lejos...”

(Inscripción en turco antiguo, Mongolia, Höllmann, 2015)

Pero también la ruta de la seda fue una arteria abierta entre las civilizaciones de Oriente y Occidente, a través de la cual transitaban las religiones, los movimientos insurgentes, las invasiones, los esclavos, el oro, la plata, la guerra, etc. De igual modo, se abrió una ruta civilizatoria donde se filtró la cultura del otro, la cual tuvo una intermitencia determinada por el ciclo geopolítico del momento, de gran florecimiento, por ejemplo, en la era Han, pero dominada por los Kushans en el

² Decía Séneca “Estos trajes de seda son adquiridos a un enorme precio a pueblos que no son conocidos por su comercio: solo para que nuestras mujeres dejen ver de ellas tanto en público como a los adúlteros en el dormitorio” (Höllmann, 2015).

siglo III d. C. Relanzada con la dinastía Tang (618-907 d.C) y defendida durante la Pax Mongólica (siglo XIV), colapsa junto con el imperio mongol. El surgimiento del imperio Otomano (1299-1922) vuelve a emplazar su operación y motiva la inauguración de una Ruta Marítima de la Seda que surge junto con la innovación de barcos e instrumentos chinos de los siglos XIV y XV, y que partía desde Nan King (China), pasaba por el suroeste de la India (Calcuta); y llegaba a Ormuz (mar de Arabia), y a Malindi, en la actual Kenia. Su expresión más audaz la tuvo en 1405 cuando se llegaron a fletar más de 300 barcos en los que se contaban 72 para el transporte de mercancías, sin embargo, por razones aún polémicas, los emperadores chinos Ming decidieron cancelar la ruta marítima, dejando solo tramos cortos, motivando el quiebre de su flota en un momento en que el mundo debatía su futuro geopolítico en los mares. En el siglo XIX la ruta de la seda (Asia Central) se vio definida por la influencia rusa. Y también en los siglos XIX y XX se da el declinamiento del imperio chino, que pierde capacidad de protección respecto a sus viajeros y comerciantes. El renacimiento occidental y el cansancio de China motivan el inicio del olvido de una figura milenaria que paradójicamente se le reconoce históricamente y se le bautiza como *La Ruta de la Seda* por el geógrafo Ferdinand Freiherr von Richthofen hasta 1877.

Es ahora, en pleno siglo XXI, que China decide al amparo de su propia resurrección hegemónica, echar mano nuevamente de una alternativa de origen milenario que le da historia, sentido y rumbo a sus nuevos objetivos comerciales y geopolíticos con cerca de 70 países (49 países de toda Asia) en razón de que en alguna medida, todos ellos comparten en el recuerdo una larga historia de pertenencia y de rumbo. China como Thomas Friedman, cree que la tierra es plana y se alía con países asiáticos que el mundo global no recordaba y los invita a un gran proyecto económico. A través del OBOR, China rescata a la zona del olvido y la pone de nueva cuenta en el mapa geopolítico como un hub estratégico de infraestructura, materias primas, gas y petróleo.

Sin embargo, la tarea no será fácil. Cuando Alejandro llegó al Punjab en India, sus ejércitos cansados lo obligaron a regresar a Occidente³. Ahora China, frente a la nueva complejidad de Asia, en su emplazamiento económico-político tendrá que lidiar con los problemas internos de Iraq, los movimientos revolucionarios de Kirguistán (2005-2010), los problemas civiles-religiosos de Pakistán y Afganistán, la guerra civil en Siria, la presencia de ISIS en gran parte de Asia, la violencia en Tajikistán, el conflicto Kurdo, serán tan solo algunos de los retos que como los

³ Sin llegar a Occidente, muere en el año de 323 a.C. en Babilonia.

generales de Alejandro, retaran a China para llevar a buen puerto la audaz iniciativa OBOR.

“El talento de seguir los pasos del pasado -declaró el Rey Wu-Ling en el 307 a.C- no garantiza mejorar el mundo de hoy” (Frankopan, 2015). La China milenaria del siglo XXI tendrá el reto, en este relanzamiento de la ruta de la seda, de tomar en cuenta estas palabras.

III. OBOR, ¿CHOQUE DE CIVILIZACIONES?

Conforme avanza la primera mitad del siglo, cada vez se hace más visible el imperativo huntingtoneano de un choque directo entre China y los Estados Unidos. La aceptación medida de los noventa e incluso la negación de esta hipótesis, poco a poco ha ido cediendo su espacio a los análisis que intentan opinar sobre este choque en términos más realistas. El debate ahora continua en cuanto al nivel y adjetivización del mismo. Si es tan solo un choque comercial o se trata de ventilar la hegemonía del siglo XXI. Si este se circunscribe a las dos naciones, o éste involucra a todo Occidente frente a Asia del Este. O como lo intenta ahora la configuración del OBOR, la de incluir a 49 naciones de toda Asia, agregando a Asia Central y Asia Menor

Más allá de las negaciones y la exigencia de absolutos que confunden al análisis, el OBOR nos remite de manera obligada a un principio de confrontación Oriente- Occidente, que además de las diferentes escuelas de pensamiento que lo trataron desde el siglo XVIII, se conecta hoy de manera directa con el discurso y la estrategia contemporánea de los diferentes actores políticos de ambas partes.

El debate entre Oriente y Occidente no es un tema nuevo. Pero el resurgimiento de China y de Asia del Este, junto a la conflictiva y el declinamiento occidental, lo vuelven a colocar en la agenda de una mesa global donde reaparecen las historias y los liderazgos. Occidente, ante su renacimiento e ilustración, se olvidó muy pronto de su pasado medieval y decretó que el mundo comenzaba y terminaba en Occidente a partir del siglo XVI y desde ese triunfalismo construyó una interpretación omnipresente y un destino manifiesto que en el siglo XX lo interpretó como un fin de la historia donde Occidente reinaría en el mundo para siempre. De la raíz judeo- greco -latina, el poder occidental dio un salto irresponsable de más de 10 siglos y se instaló como un comienzo de todo a mitad del segundo milenio, en el marco de una era preindustrial que lo dotó de los instrumentos necesarios para su avance militar geopolítico, teniendo como destino las ricas civilizaciones asiáticas.

En su prisa, Occidente olvidó que el 90% del tiempo moderno India y China encabezaron la riqueza económica del mundo en el marco de sus milenarias civilizaciones y vastas demografías.

El debate de la preeminencia Oriente- Occidente, que nace principalmente junto con sus encuentros marítimos en los siglos XV y XVI y el descubrimiento de China de parte de las agrupaciones religiosas que lo frecuentaron en los siglos XVII y XVIII, aparece con todo su peso histórico en corrientes de pensamiento que ahora rescatadas, empiezan a afilar argumentos en la recomposición de un debate dormido, no olvidado, de los simpatizantes de ambos lados. Los occidentales, enfundados en el discurso todavía supremacista del último cuarto de milenio, y los orientistas, rescatando del baúl de los recuerdos los viejos blasones y culturas vigentes que les significaron.

La vertiente occidental, donde ha prevalecido un desprecio de lo oriental, desde la academia todavía considera importante subrayar que Occidente ha sido la región más desarrollada del mundo durante catorce de los últimos quince milenios de la historia de la humanidad. Que Occidente ha sido el líder tecnológico del mundo desde hace un millón y medio de años. Que en plantas cultivadas, fortificaciones, protoescritura, pueblos grandes, domesticación de animales, agricultura completa, ciudades edificios grandes, cerámica elaborada, Occidente siempre estuvo por delante de Asia en una media de 1700 millones de años (Morris, 2014, p.p 45,46,71,168 y 169). Bajo esta idea, Jaspers afirma también que “El hecho de que solo la evolución europea haya conducido a la Edad Técnica –que ha dado a todo el planeta una fisonomía europea-, y de que la manera racional de pensar se haya extendido a todas partes, parece demostrar esta primacía”. En un dejo de justicia agrega “Cierto es que también los chinos y los indios –tanto como los europeos- se han sentido como los auténticos hombres y han afirmado su primacía como evidente. Pero no parece ser lo mismo que cuando todas las culturas se tienen por el centro del mundo, pues solo Europa parece haber conservado su preeminencia por virtud de sus realizaciones” (Jaspers, 2017, p. 106).

Reclamo de supremacías en medio del desconocimiento del otro. A pesar de ser ambas culturas milenarias, puede decirse en términos generales que hasta los encuentros marítimos a partir del siglo XV, Oriente y Occidente solo se conocían por intuiciones, por dichos, por algunas mercancías y escaso comercio. Que la distancia y la dificultad de su geografía las mantuvieron distantes. Ambas exitosas y muchas veces fracasadas en su ciclo histórico, los arribos de los navegantes portugueses a diferentes puntos de África a partir de 1430.⁴ La llegada de Colón a América (1492), la de Vasco da Gama a la India (1498), la de Giovanni Caboto a Terranova (1497), la del primo de Cristóbal Colón, Rafael Perestello a China, la de Magallanes a Asia Pacífico (1480), etc., constituyen en

⁴ Del que dice Morris que fue uno de los momentos decisivos de la historia del mundo, en el que el dominio de Occidente sobre Oriente se hizo posible (Morris, 2014, p.480). Para Crespo, este momento se refiere al descubrimiento de América (Crespo, 2012, p. 25).

su conjunto una invasión marítima militar que poco a poco fue dominando al continente asiático y en especial, a sus civilizaciones más exitosas.

Paradójicamente, el choque de la conquista también obligó a ambas latitudes a adentrarse en el conocimiento del otro. Occidente desde la soberbia del triunfo, y Oriente desde el rencor de la derrota. Por ello el entendimiento de uno respecto al otro sigue siendo un tema pendiente, del cual Oriente, desde el recurso de la reivindicación intenta generar una nueva plataforma de despegue.

La historia de Oriente, más allá de las fronteras europeas, la realizan en primer lugar los sacerdotes de la catequización como Juan de Plano Carpini (1245-1247) en la región de Karakórum, igual que Gillermo de Roubrouck (1253-1255), Juan de Montecorvino en Pekín (1271-1238); así como Odorico de Pordenone (1314-1330); o los jesuitas que llegaron a China desde 1582 y fueron la fuente de interpretación más cercana a la realidad de China, encabezados por Michele Ruggieri y Matteo Ricci, quien elaboró el primer proyecto de diccionario de traducción chino. Desde luego estuvieron los comerciantes como Marco Polo (1271-1295) y aventureros o investigadores que como Sven Hedin de Suecia (1895-1899); Aurel Stein de Gran Betraña (1900-1906-1913); Paul Pelliot de Francia (1906), entre otros. (Höllman, 2015).

Significados por el conocimiento tardío, la tendencia que define a la mayoría de las relatorías de las diversas culturas de Oriente es el análisis que se hace desde la superioridad occidental, donde Morris las clasifica a través de la "escuela del destino antiguo" (1750-1950) que explica la jetatura de Occidente como un proceso que se venía gestando desde tiempos inmemoriales (Marx, Landes, Diamond, etc.), y la *escuela del azar moderno*, a partir de 1800, que argumenta que esta superioridad es algo azaroso y fruto de la coyuntura moderna (Morris, pp. 21-37). Ambas escuelas con diferentes enfoques, pero con la misma matriz de justificación sobre las ventajas de la civilización occidental.

Por azares, determinismos, cuestiones ambientales, biológicas, climáticas, etc., Occidente nunca se detuvo para construir con mayor o menor pudor, una relatoría de lo oriental desde la lógica del hombre blanco, y la atalaya de la ilustración y la revolución industrial, las cuales le brindaron los insumos suficientes para minimizar al otro, y descalificarlo para competir en lo militar y lo tecnológico.

Es cierto que el tema de lo oriental en Europa también tuvo un amplio grupo de filias como Leibnitz, Voltaire, Jones, Said y muchos otros, pero en el primer cuarto del siglo XXI y ante el evidente ascenso de China, como opina Osterhammel, el mundo está regresando a los momentos del siglo XIX donde no tuvo recato alguno en publicitar su dominancia no solo sobre Oriente, sino respecto a los cuatro continentes, que la llevó a desplegar su actitud más arrogante y condescendiente respecto a las demás civilizaciones (Osterhammel, 2018, p. 3).

Por el lado occidental, dentro de esta corriente del discurso de la conquista que prevaleció respecto a Oriente en lo general, se da un punto de quiebre a partir de 1978 con la aparición del libro del autor palestino- americano Edward W. Said⁵, quién a través de su libro "Orientalismo" fundamentó una reivindicación científica de las naciones asiáticas, así como una denuncia al discurso autista e incapaz para dialogar con objetividad con esas culturas.

Said coloca a Oriente como una parte fundamental de Europa;⁶ destaca la vecindad de sus viejas colonias griegas, la riqueza de sus ideas; de su permanente contacto e intercambio con Occidente como parte integral de la civilización europea. Como un referente intelectual de su discurso y justificación de sus instituciones, de su vocabulario, de su doctrina, etc. Lo define también a través del desarrollo de las principales características que lo explican. De las ideas y de las instituciones académicas que hablan de lo oriental y lo tratan a través de sus principales doctrinas. En este grupo incluye libros, escritores, poetas, académicos que aceptan la idea de un Oriente- Occidente a través del estudio de sus diferencias ontológicas y epistemológicas. Lo soporta de igual modo a través de sus textos, bibliografía, historia; de su discusión, enseñanza, formas de poder; de su política, sociología, ideología, militarismo, despotismo, de un realismo intelectual sin prejuicios, etc. (Said, 2001).

El trabajo de Said, por la calidad de su contenido y trascendencia, ha sido punta de lanza de una amplia escuela de crítica y reflexión en la materia, la cual parte de la exigencia de reconocer la profundidad del tema sin los prejuicios de la conquista. De invitar a debates en el terreno académico o ideológico sobre el orientalismo y lo oriental; respecto a la procedencia y profundidad de cada una de las categorías; en el marco de una universalidad inagotable de las múltiples civilizaciones orientales (Hallaq, 2018).

El debate Oriente- Occidente, iniciado justo con la toma occidental de los principales estados asiáticos, atemperando por la sorpresa del siglo XVIII y radicalizado por el triunfalismo de los siglos XIX y XX, ante el nuevo encuentro China-

⁵ La obra de Said no ha estado exenta de un amplio debate y crítica, tanto de Oriente como de Occidente, entre otras: que adopta un determinismo Foucaultiano que limita la obra; que no le da crédito debido a sus predecesores como Anouar Abdel-Malek y Abdul Latif Tibawi, entre otros; que cae en las mismas falacias totalitarias que critica; que carece de un método historiográfico; que cae en contradicciones epistemológicas; que deja de tomar en cuenta importantes textos orientalistas; que su obra tiene rasgos antisemitas, etc. (Hallaq,2018,p.7). Temas relevantes que se antojan imprescindibles en el análisis de una producción cultural que abarca a las civilizaciones más vastas del mundo.

⁶ La idea de Asia como continente es apenas del siglo XX. Pero su nombre se adjudica a Herodoto, del nombre de una ninfa hija de Océano y Tetis, entre otras interpretaciones.

Estados Unidos en el siglo XXI, resurge con gran empuje por ambas partes, en una línea de resistencia a no perder lo ganado por Occidente y a recuperar lo que se estima que se perdió en estos 200 años por Oriente.

Las voces más radicales proceden de los países orientales en ascenso, quienes más allá de las mercancías, el comercio y los números económicos, construyen día a día un nuevo discurso del regreso, donde no solo aparece la búsqueda de la hegemonía económica como el caso de China, sino también el de una civilización desempolvada que reclama un lugar en la construcción de un nuevo orden global. De manera clara ya se anuncia que "El siglo XXI atestiguará el enfrentamiento entre el ímpetu del Atlántico y el ímpetu del Pacífico..." y "Que el siglo XXI se distinguirá por el hecho de que el Este de Asia se alzará como centro mundial del poder..." "Que sería riesgoso tanto para Europa como para la humanidad entera que los analistas fueran incapaces de liberarse de concepciones eurocéntricas del mundo -Que- al igual que las demás partes del orbe que gozaron de esplendor en otras épocas, Europa está exhausta"⁷ (Mahbubani, 2002). Huntington, por su parte opina: "La era que comenzó con las intrusiones occidentales en 1840 y 1850 está tocando a su fin, China está volviendo a asumir su lugar como potencia hegemónica regional y Oriente está tomando posición de lo suyo (Huntington, 2001).

Algunos de los intelectuales asiáticos contemporáneos recomiendan como parte de la solución de la problemática Oriente- Occidente, dismantelar la arquitectura conceptual e intelectual de la historia ganadora occidental, la cual ha prevalecido peligrosamente en su historia y ha dado forma al pensamiento anglosajón (libros, reportes, periódicos, T.V, etc.). Junto con ello, proponen que Occidente retire como la religión del progreso universal al *Western Model* (democracia, capitalismo, libre mercado, etc.), así como a las recetas que imponen al mundo entero (Mishra, 2017, p.37). Osterhammel, desde la visión occidental también comenta que cuando se recuerda el equilibrio euroasiático del siglo XVIII,

⁷ Sobre el tema Mahbubani aporta recientemente la idea de "Una gran convergencia", a través de la cual explica el cambio masivo que se está experimentando globalmente. Que desde el inicio de la historia humana, el hombre ha vivido en diferentes comunidades y tribus y en diferentes culturas y civilizaciones. Ahora, las fuerzas motivadas por la globalización están creando una nueva civilización global. Que hasta hace poco, los temas Norte-Sur- Desarrollados-No desarrollados fueron los términos usados. Que ahora estos términos aparecen como irrelevantes. Que la convergencia del crecimiento de los ingresos debe ser la historia de nuestro tiempo. Que en los siglos XIX y XX la historia eran los ingresos divergentes. Que en esa época los ingresos de Occidente tuvieron una gran ventaja sobre el resto de la humanidad. Que ahora esto está cambiando rápidamente. Que esto es inevitable y deseable. Que Occidente no está perdiendo poder. Que solo lo está compartiendo (Mahbubani, 2013, p.p. 1-11).

no sorprende que China entienda su nuevo ascenso geopolítico como un regreso a la normalidad histórica y no como un milagro económico. Que reconocer a Asia como un socio en igualdad de circunstancias a Europa no debería causarle ningún problema, aunque una mayor dificultad a Estados Unidos. Que después de todo, Europa ya lo ha hecho antes (Osterhammel, 2018, p. 33).

El OBOR, dentro de este marco vigente de supremacías mal entendidas, no puede interpretarse como un esquema comercial de asociación más. Su composición, aún hoy informal, con la participación virtual de los 49 países que forman parte del continente más grande de la tierra, que ocupa el 30% de su superficie habitable y contiene al 60% de la población mundial en 45 millones de km², no se parece en nada a los acuerdos comerciales del siglo XX y sus objetivos van más allá de un simple intercambio de comercio.

El cambio de Era anunciado del Atlántico al Pacífico, junto con la inevitabilidad asiática (Oropeza, 2017), que ponían la litis global, primero, entre China y Estados Unidos, para escalar después a Occidente (la Unión Europea y USA) y Asia del Este (16 países); ante la audaz convocatoria de China a todos sus vecinos continentales a través de la milenaria figura del camino de la seda, obliga a los analistas occidentales a actualizar sus reflexiones desde el replanteamiento integral de la historia entre Oriente y Occidente, con base a un diferendo histórico aún no resuelto, que junto con las estrategias comerciales, económicas y políticas de ambas partes, estará jugando un papel preponderante en este encuentro, debate o choque de civilizaciones, donde los fantasmas de ayer resurgen exigiendo un nuevo orden de las cosas.

Es evidente que el discurso de Occidente sobre Oriente que parte de la arrogancia se ha agotado. Que Occidente no puede seguir ignorando la vigencia de culturas y civilizaciones ajenas que desde sus raíces están reconstruyendo la integración de su poder político y de sus nuevas estrategias económicas. Ante el peso de las cifras y los proyectos que ahora se anuncian como el OBOR, seguir ignorando sus etnicidades y naturalezas sería un gran error. De igual modo, frente a los grandes retos que vivirá la humanidad entera, incluso el de su sobrevivencia, también sería deseable que Oriente pasara del útil recurso del rencor, a la propuesta integral de un mundo multicultural.

Para los efectos de este ensayo, basta llamar la atención de que el tema OBOR, por su dimensión y número de países asiáticos convocados, forma parte ya de este debate de civilizaciones de la primera mitad del siglo XXI y que con ello, reconfigura la visión de una zona que todavía al día de hoy se le ve con ignorancia y recelo.

IV. OBOR Y LA SEGUNDA REFORMA Y APERTURA CHINA

A la primera reforma y apertura encabezada por Deng Xiaoping en 1978 la precedió el hambre, el miedo y el fracaso de un periodo maoísta que no logró dar solución a las grandes necesidades sociales del pueblo chino. En el marco de la muerte del presidente Mao en 1976, del segundo actor político en importancia en el mismo año, Zhou Enlai, el regreso de la figura de Deng Xiaoping bajo coyunturas políticas afortunadas, lo instaló al frente de un poder débil, con dudas, al cual le urgía para ratificarse dar respuestas concretas a una enorme población de más de 900 millones de personas que requerían de lo más necesario de su casa, de su vestido y de su sustento.

Si bien la decisión de la primera reforma y apertura del Estado chino fue ante todo un acto de valentía, después de dos milenios de amurallamiento, las opciones internas se habían agotado y una economía global en construcción se presentaba como una solución irrenunciable para una nación que en materia económica todavía no entraba al siglo XX. Los resultados de la decisión ya son historia y quedarán como un ejemplo de éxito económico en la historia de la humanidad: segunda nación por valor económico, primera en exportación, primera en manufactura, primera en contribución al crecimiento económico mundial, segunda nación en materia de importación, son algunos de los resultados económicos obtenidos en cuatro décadas que no han sido logrados antes por país alguno.

La llegada de Xi Jinping al poder en 2012, como el quinto relevo de una generación política que parte de 1949, ante el triunfo de la revolución china, se dio en un marco de circunstancias totalmente diferentes a la llegada de Deng, determinadas por el éxito económico, la estabilidad política y un importante ascenso social del pueblo chino.

Bajo estas condiciones parecería natural que el gobierno de Xi, al igual que los que le precedieron de Hu Jintao y Jiang Zemin, continuaran con la fórmula ganadora de apertura hacia el Pacífico en la línea de desdoblamiento de un modelo asiático de desarrollo con características chinas, para mantener el éxito de una estrategia económica ampliamente reconocida. Sin embargo, ante el asombro general, un presidente Xi, hijo de un héroe revolucionario (Xi Zhongxun), miembro de la elite política y declarado seguidor de la línea reformista de Deng, habiendo sido nombrado miembro del Comité Permanente del Buró Político del Partido (15-11-2012), en un discurso pronunciado en una inspección de trabajo en Guangdong (7-12-2012), adelantó que "... la guía del camarada Deng Xiaoping, fue sabia y correcta, y que es digno de ser considerado el diseñador general de la reforma y la apertura de China y el emperador del camino del socialismo con particularidades chinas" "En adelante, hemos de seguir este acertado camino, pues es la vía que fortalece el país y hace prosperar al pueblo—sin embargo

advertía—. Además de seguirlo inalterablemente, tenemos que adoptar nuevas necesidades y alcanzar un nuevo nivel” (Xi Jinping, 2014).

Días antes de esta declaración, el 29 de noviembre de 2012, poco después de la clausura del XVIII Congreso Nacional del Partido Comunista Chino (PCCh), el recién elegido Secretario General del Comité Central del Partido, fue al Museo Nacional a visitar la exposición “El camino de la Revitalización” y al terminar la visita incorporó por primera vez en la dogmática política china la idea de la construcción de un *Sueño Chino*, la cual ratificó en su discurso de toma de posesión como presidente del país al profundizar en la búsqueda de un sueño que lleve a la revitalización de la nación china: “ El sueño más grandioso abrigado por esta desde el inicio de los tiempos modernos” (Xi Jinping, El Sueño Chino, 2014).

Xi le rinde pleitesía y reconoce al líder de la primera apertura, Deng Xiaoping, pero a través de la propuesta política de la construcción de un sueño chino, deja en el ánimo del Partido Comunista Chino (PCCh), la Asamblea Popular Nacional (ANP), y a toda China, que la etapa 1978-2012 estaba agotada y requería de una *revitalización* para el cumplimiento de sus metas. “El mundo está cambiando - reconocía Xi- y China también. De ahí que el desarrollo del socialismo con peculiaridades chinas deba avanzar siguiendo los cambios de la situación y de las condiciones. Solo cuando China avance sin cesar con los tiempos estará llena de vigor. Estamos dispuestos a tomar como referencia todos los logros de la civilización humana, aunque aclaraba - pero no copiaremos la modalidad de desarrollo de ningún país - para sostener finalmente- La reforma de China supone el auto perfeccionamiento y el desarrollo del sistema del socialismo con particularidades chinas” (Xi Jinping, El Sueño Chino, 2014, p.36).

Como parte de esta inquietud desde que llega al poder en 2012-2013 y dentro de la formulación de una nueva estrategia y visión del desarrollo chino (Segunda Reforma y Apertura), a lo largo de 2013 el presidente Xi Jinping realiza visitas de Estado a las ciudades de Asjabad (Turkmenistán), Taskent (Uzbekistán), Dushambé (Tayikistán), Bishkek (Kirguistán) y Astaná en Kazajistán, donde desde la Universidad de Nazarbayev, el 7 de setiembre del mismo año, lanza en el centro de Asia la convocatoria para construir el nuevo esquema de Asociación OBOR/BRI o nueva ruta de la seda; propuesta que amplía en octubre de ese año, en el Parlamento de Indonesia, con la estrategia marítima del mismo proyecto.

El 8 de mayo de 2015, al lanzamiento del OBOR le siguió el programa económico denominado “Made in China 2025” , anunciado por el Consejo de Estado, como una herramienta para consolidar a China en el camino de la alta industrialización .Y en los meses de octubre de 2017 y marzo de 2018, se opera por el PCCh y la APN respectivamente, una profunda reforma de la organización del poder en China, a través de una reforma constitucional que consolida a Xi Jinping como el *Gran Emperador* chino por tiempo indefinido y sin limitación alguna.

La nueva China, la China de la tercera década del siglo XXI, como ya se opinó, no puede analizarse bajo los parámetros de la Primera Gran Reforma y Apertura de 1978 operada por Deng Xiaoping. Con todos los aciertos, pero también con todos los retos y riesgos de los grandes cambios operados por Xi Jinping desde 2013, la República Popular China nos obliga hoy a explorarla, para entender hacia donde se dirige a 2050, por lo menos a través de los tres nuevos cambios estructurales operados por Xi a partir de 2013, a saber: OBOR o la Reforma Geopolítica, Made in China o la Reforma Económica, y la Reforma del Poder o la Reforma Constitucional.

IV. A- LA REFORMA GEOPOLÍTICA. OBOR O EL NUEVO CAMINO DE LA SEDA

1. De la era Deng a la era Xi

Deng Xiaoping aconsejaba a su equipo en la década de los ochenta, ante la puesta en marcha de la apertura del Pacífico, que no alardearan de sus capacidades; que esperaran su tiempo y que nunca se mostraran como líderes ante la competencia mundial. Su dictum fue respetado y el relanzamiento y ascenso económico chino se hizo por casi cuatro décadas a través de una diplomacia de la discreción y una *aparente* adaptación a las instituciones y al orden global occidental establecido.⁸

Sin embargo, el milagro económico chino y la declinación geopolítica de Estados Unidos en lo particular y de Occidente en lo general, entre otras razones, incidieron en la imaginaria de China y de Xi para estimar que el tiempo del recato había terminado y que había llegado el momento de mostrar otra actitud y tomar la bandera del liderazgo del futuro y proponer al mundo la construcción de un sueño chino; de mostrar a un pueblo dotado de una creatividad excepcional, creador de la gran civilización china, con la capacidad de continuar expandiendo y fortaleciendo su camino de desarrollo, avanzando intrépidamente y sin titubeos (Xi Jinping, *El Sueño Chino*, 2014, p. 35). Dentro de esta nueva actitud de China frente al mundo, de consecuencias debatibles dentro y fuera del país asiático, es donde parte la primera consideración del OBOR, el cual se crea como una mega estrategia geopolítica de múltiples objetivos, los cuales en conjunto deberán abonar a la consolidación de China como el hegemón global del siglo XXI.

⁸ "Observar y analizar con calma, asegurar nuestra posición, hacer frente a los asuntos con tranquilidad, ocultar nuestras capacidades y esperar el momento oportuno, ser bueno en mantener un perfil bajo, nunca liderar la reivindicación, llevar a cabo operaciones de carácter modesto" La estrategia de los 28 caracteres, pronunciada por Deng Xiaoping a principios de 1990, poco después de la masacre Tiananmen, para hacer frente a los cambios. En Cardenal, Araújo, 2011.

El OBOR a la fecha es una infinita multiplicidad de temas, países, proyectos, inversiones, retos, oposiciones, culturas, regiones, civilizaciones, poderes regionales, comercio, infraestructura, energía, demografía, mercados y muchos temas más que en su etapa de gestación se presentan como un enorme reto a la interpretación racional de lo que es hoy y lo que pueda llegar a ser en las próximas tres o cuatro décadas en la que se estima concluir su instalación. No obstante, esta falta de claridad tanto de los creadores del OBOR como de los usuarios y espectadores interesados en el tema, no ha sido un obstáculo para que el mundo se muestre inquieto y asombrado en la incertidumbre de una mega tendencia que se debate entre la gran transformación del mundo global de hoy, o el fracaso de un grupo político que lanzó a China con gran audacia a la toma del liderazgo mundial a 2050.

Los números del OBOR son impactantes. En su inicio participan cerca de 70 países de Asia, Europa del Este y África que involucran al 70% de la población mundial, que integran también 55% del producto económico del mundo y de manera por demás relevante al 75 % de las reservas de hidrocarburos del planeta.

El OBOR en los tiempos de Xi, la Segunda Apertura hacia el Oeste, ya no se refiere a una apertura selectiva y tímida como la de 1978, en la que se privilegió la búsqueda de inversiones productivas a cambio de una mano de obra en extremo barata y abundante. Tampoco se refiere a ese proceso paulatino de asimilación a una institucionalización global en la que China a la fecha participa en cerca de 400 tratados internacionales. Ya no es tampoco la estrategia de un país que intenta aprender de los usos y costumbres del exterior para asimilarse con características propias. Atrás se quedó el aprendiz del orden global que hablaba con recelo desde su atraso. Ante su trascendencia económica mundial, donde China es el primero o segundo socio comercial de más de 120 países, o su contribución al crecimiento económico del mundo (32%), es superior a la suma de los países desarrollados (CEPAL, 2017), China, a través de OBOR y sus estrategias complementarias, dibuja en el tiempo a una hegemonía para mediados de siglo; al mismo tiempo que intenta ante el ocaso Brettoniano, reconstruir el orden global desde la plataforma del orientalismo chino.

En ese sentido el OBOR, a pesar de los discursos y las definiciones contradictorias, intenta ser la base de un tiempo nuevo inaugurado desde la visión del *otro*, de ese ser oriental que se quedó perdido ante el avasallamiento de la conquista occidental del siglo XVI hasta el siglo XX. Bajo este nuevo tiempo y visión de Xi, poco a poco emerge entre los discursos oficialistas la opinión de una nueva generación que ve a China ya no como el alumno aventajado de Occidente, sino como una potencia con una capacidad, fortalecida en los últimos 100 años, que le permiten ahora convertirse en un líder de la comunidad internacional destina-

do a promover el proceso de una globalización que construya un nuevo mundo más seguro y prospero. (Lei, Liqiang, 2017, p.19).

Algunos medios oficiales de comunicación en China se suman a esta interpretación, señalando que bajo la presidencia del presidente Xi Jinping, el país va hacia adelante. Que Xi es más ambicioso e innovador en política internacional que sus predecesores, y está convencido de que China debe desarrollar una política diplomática que le permita beneficiarse de su papel de gran potencia (People's Daily, 1 de octubre, 2014). Por su parte, algunos académicos también señalan que China está utilizando su ascendente influencia para rediseñar la gobernanza económica global (Lee Jong- Wha en Hong, p.15, 2016). David Arase sostiene que China está usando su gran poder en Asia para lanzar con el OBOR una agenda geoeconómica y geopolítica que genere una "comunidad con un destino común" "que mantenga una dependencia asimétrica con China". Para Yong Deng, "el nuevo camino de la seda claramente refleja la ambición de China de crear a través de un sino centrismo, un nuevo orden asiático" (David Arase y Yong Deng en Hong, 2016 p.16).

La propuesta de China, por su lado, se define como una *iniciativa* y no como una *estrategia*, con la idea de que esta pueda ser construida por todos sus adherentes. Como una iniciativa abierta e incluyente que contribuya al desarrollo económico de todos sus participantes. Una propuesta que señala Xi, no deja fuera a nadie, ni está contra nadie. Que se convierta en un camino para la paz, de prosperidad, para la innovación y avance de la civilización (Shicheng, 2018). Una propuesta que todavía a la fecha se presenta confusa y nebulosa en sus términos. Que a partir de su lanzamiento discursivo en Kazajistán, poco a poco ha ido tomando forma y estructura. Primero, a través de la formación de un equipo de trabajo y una página web en 2015, dos años después de su lanzamiento. En el mismo año, con la publicación de un documento central que se presenta como el referente obligado de explicación de lo que es el OBOR, titulado 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, el cual fue preparado por la Comisión Nacional de Reforma y Desarrollo (NDCR), en coordinación con los ministerios de Relaciones Exteriores y Comercio. También en 2015 se firmó por China en Kazajistán el primer Protocolo de Trabajo que se llamó Acuerdo de Producción e Inversión, el cual incluyó un número de 52 proyectos en diversas materias como minería, energía, manufactura, industria química, infraestructura, transporte, etc. Junto con los documentos anteriores, también aparece el Programa de Trabajo en Inversión firmado por China y Pakistán, al cual, por sus avances en diseño y operación se le considera como el programa bandera para orientar los trabajos y las negociaciones del resto de los países que están en negociación con el gobierno chino.

Un nuevo pensamiento para una nueva era, anunciaba ya desde 2012 Xi Jinping. A cinco años de distancia el lanzamiento de la mega estrategia OBOR y los avances alcanzados a la fecha, marcan ya un antes y un después en la estrategia china intentada desde 1949.

Fortalecido en el éxito económico de las últimas décadas, Xi rompe con la idea de una China prudente y pasa hacia un discurso inteligente de liderazgo global con el 70% de la población del mundo y la mitad del PIB económico global. Con esta posición, en el discurso rebasa a los Estados Unidos al ofrecer al mundo una nueva alternativa para el desarrollo económico, para lo cual ofrece inversión, créditos y tecnología, misma que no condiciona a cambio de reformas a los sistemas políticos o económicos de los países OBOR.

La nueva oferta de China desdobra los términos de la primera apertura hacia su lado oeste. Con ello, el OBOR bifurca el desarrollo de China hacia las problemáticas zonas autónomas del Tíbet, Xinjiang y Mongolia; dirigiendo el camino de la infraestructura a las difíciles zonas de montañas y desiertos de Asia Central (AC); a las regiones de las tres fuerzas o *demonios* del separatismo, terrorismo y el extremismo; a las largas distancias de una zona geográfica que antes del OBOR todavía parecían ocultas a los ojos del mundo.

Una iniciativa que por su atipicidad y audacia, a un lustro de su lanzamiento e implementación, aún carece de una respuesta geopolítica por parte de Estados Unidos y de los principales países occidentales como Alemania, Francia, Italia o Inglaterra, quienes ante lo intempestivo de la iniciativa, lo más que han hecho es adherirse como socios fundadores al esquema financiero del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura en 2014 y 2015 (AIIB por sus siglas en inglés).

En el impulso de un nuevo líder chino, que frente a su tiempo no le ha bastado la cómoda inercia del éxito, el OBOR encuentra su primera explicación. Un líder que arriesgando patrimonio y futuro político, invita al mundo en general a unirse a una gran convocatoria para el desarrollo y prosperidad de la economía mundial, para la construcción de un sistema de gobernanza global más justo y razonable, que ayude a edificar un futuro nuevo para la humanidad; objetivos que como bien apunta Li Xixia, van más allá de un nuevo sistema mundial de comercio y se instalan en una nueva propuesta de cooperación y orden global. (Li Xixia, 2018). Por ello, la esencia, la primera interpretación del OBOR es geopolítica, En ella se deben redoblar los primeros esfuerzos para definirlo y entenderlo.

2. EL OBOR Y SU CIRCUNSTANCIA GLOBAL

China, como señala George Soros, se ha convertido en la nación ganadora del proceso global, pero junto con ello, el país asiático también destaca por su capa-

cidad para intuir e incidir en la conformación de los nuevos procesos y sistemas globales.

En 1978, su intuición la lleva a instrumentar una apertura selectiva y gradual que la protegió de cualquier mecanismo de choque que se le intentó imponer desde Occidente; como en el caso de Rusia, que en su apertura de 1991, orquestada principalmente por especialistas estadounidenses (J. Sachs), los primeros años le generó un costo de 4.5 veces su PIB, una cantidad superior a lo que perdió en la segunda guerra mundial. A diferencia de los ochenta, la apertura que intenta China hoy hacia el oeste es una propuesta audaz en términos geopolíticos y geoeconómicos, poniendo en la mesa de todos los países asiáticos una infinita gama de opciones económicas difíciles de rechazar. En este sentido, China extiende sobre el continente asiático las alas de un nuevo liderazgo regional, continental y global, que intenta por un lado substituir la hegemonía que Estados Unidos ha ejercido en la zona desde fines de la segunda guerra mundial, al propio tiempo que coloca las primeras piedras de la restauración del Reino del Medio (Zhongguo), el milenarismo esquema sino céntrico que operó en Asia del Este hasta el siglo XIX.

• *Estados Unidos*

La complejidad de la propuesta OBOR en este sentido rompe los moldes regionales preexistentes, de igual modo que enfrenta con audacia la compleja geopolítica de una zona de raigambres ancestrales que hoy conviven en un tono beligerante. De manera especial, reta la presencia histórica de Estados Unidos en la región asiática.

La Pax americana que ha regido en Asia del Este de 1950 a la fecha se ha ido erosionando, entre otras razones, ante el aumento de la fortaleza económica de China, significada en el 10% de crecimiento económico anual promedio que registró en las últimas décadas. Junto con ello, los organismos multilaterales de control que diseñó Estados Unidos para la zona no han funcionado de acuerdo a los objetivos establecidos. Por ejemplo, el Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC) lanzando con Australia y Japón en 1989, se ha tornado burocrático y ahora es irrumpido por China. Por otro lado, el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP) que propuso a manera de Tratado de Libre Comercio a siete naciones asiáticas y que firmó en 2016, Trump lo canceló el primer día de su mandato en 2017.

De manera fundamental aparece también el hecho de la *complicidad comercial de Occidente* con China, así como la región de Asia del Este en su conjunto, a través de la cual desde la década de los setenta participan conjuntamente en

un modelo económico simulado, donde Occidente aporta financiamiento, tecnología y relocalización de procesos, a cambio de la precarización de la mano de obra barata asiática. A partir de la década de los setenta, esta confusión y compartimiento de intereses económicos ha llevado a una especie de estabilidad geoeconómica simulada, que ahora explota a la luz de sus contradicciones con la guerra comercial entre Estados Unidos y China. Más allá de lo que devenga de este diferendo, el resultado es que los Estados Unidos perdieron poder y control en Asia del Este, el cual fue tomado por China al convertirse en el modelo económico a seguir en la región y el socio comercial más importante de la mayoría de los países de la zona (40% promedio aproximadamente).

En Asia Central (AC), y Asia Menor (AM), por ejemplo, zona de influencia natural de Rusia, Estados Unidos ha incursionado con poca fortuna ante los descascos en Irak, Siria, Irán, Afganistán, etc. No obstante, consciente de su importancia estratégica, en 2011 a través de Hillary Clinton, desde Kabul lanzó la idea de un corredor económico hacia los principales países de AC, a lo cual se le llamó el Camino Americano de la Seda. No solo Estados Unidos, Occidente en general, durante los últimos dos siglos intentó no perder el control hegemónico de la región en razón de su relevancia estratégica. Estados Unidos, en lo particular, ha tratado de desarrollar este trabajo desde la segunda mitad del siglo XX (Frankopan, 2015). A pesar de ello, sus fracasos recientes en Asia Central y Asia Menor y el nuevo papel exitoso de China en la zona han ido erosionado el blindaje de una hegemonía americana de la que hoy hay muchas dudas, a pesar de que algunos especialistas como Zeping, afirman que "E.U usará su sistema hegemónico, establecido desde la Segunda Guerra Mundial en el comercio, las finanzas, la moneda y el ejército, para frenar el ascenso de China" (Bloomberg Businessweek, p.38, 23 de agosto de 2018).

• *Rusia*

No es exagerado señalar que junto al reto del OBOR de instalarse en Asia como un proyecto geopolítico estratégico de China y enfrentarse a la dominancia norteamericana, aparece a un nivel similar la figura de una Rusia con la que el país chino comparte 4250 Kms. de frontera, la cual desde el siglo XVII ha sido motivo de conflictos e invasiones entre ambas naciones, la última apenas en 1969.

A lo anterior hay que agregar que el núcleo del proyecto OBOR, como lo fue hace 2000 años para el viejo camino de la seda, está representado por cinco naciones de AC (Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán) que representan la pesada puerta a través de la cual tendrán que pasar todo tipo de relaciones y negocios entre Asia del Este (China) y Asia Menor y Europa.

Nunca ha sido fácil el tránsito en esta región de complicada geografía. Junto a su dificultad orográfica (Karakórum, Himalaya, etc.), se presenta desde siempre una inestabilidad política y social difícil de enfrentar. A lo anterior hay que agregar que a partir de 1922 la Ex Unión Soviética fue incorporando poco a poco a las cinco naciones asiáticas, a las cuales controló hasta 1991, fecha de su disolución. No obstante, Rusia sigue ejerciendo en la zona una dominación de hecho, con presencia militar, la cual programa ampliar y mantener hasta mitad de siglo, por lo que no le ha sido fácil aceptar la participación protagónica de China, incluso antes del lanzamiento OBOR de 2013.

El entendimiento geopolítico coyuntural Rusia- China es un tema de amplia reflexión que no puede darse ante los límites de este trabajo, pero gracias a este entendimiento, a la diplomacia China y al comportamiento pragmático ruso es que el OBOR, lejos de frenarse en los límites geopolíticos de Rusia, cruza de manera directa al país y a la zona a través de importantes inversiones chinas que en Rusia, por ejemplo, habla de 73 proyectos estratégicos a 2016 por un monto aproximado de 40 mil millones de dólares ; y en la región de Asia Central , donde aparece que de 2005 a 2017 la inversión extranjera China (IED) tocó los 920 mil millones de dólares, mientras que la participación rusa en la zona durante el periodo fue tan solo de 29 mil millones de dólares (Heritage Foundation, 2017).

La relación de Rusia con China nunca podrá ser normal y estable. Se debatirá cada día el orgullo dañado y el miedo de ceder espacio y control político a una China que se ha presentado a los cinco países de AC como su única oportunidad para el desarrollo. Su alianza al inicio de la tercera década del siglo, se verá fortalecida ante el reto conjunto de hacer frente a una hegemonía declinante que son los Estados Unidos. Rusia, en el marco de estos encuentros y desencuentros con China, apuesta a vender una imagen de poder compartido, a pesar de que la economía rusa es actualmente la décima parte de la China.

El pragmatismo ruso, que ha permitido el crecimiento OBOR por la puerta principal de Asia Central, se sustenta también en un discurso de dos salidas. La primera, la que señala que el OBOR es una estrategia conjunta Rusa- China donde los dos países "no son solo socios, sino que sus relaciones son la columna vertebral para construir un nuevo sistema económico y político global" (Mikhail Fradkov en Gutiérrez, 2018). Y la segunda, la que explica que con base a la plataforma de la Unión Económica Euroasiática (EAEU), convocada por Rusia en 2010 y ampliada en 2015, con la participación de Armenia, Bielorrusia, Kazajistán, Kirguistán y Rusia, es que el OBOR está generando las condiciones económicas de esta nueva integración. "Desde el punto de vista económico –señalan algunos analistas-no hay contradicción entre estos dos sistemas, por el contrario, los dos se complementan uno al otro." (Mahdi Munadi, 2018).

Al final en el aire flotan dos interpretaciones que a manera de síntesis prevalecen respecto a la idea rusa sobre el nuevo papel de China en A.C. El primero, que corresponde a sentimientos de alarma por la gran diferencia que se abre respecto al nuevo poder de China en la zona y el miedo de que este se siga ampliando en el futuro no solo con Asia Central sino en toda Asia .Y el segundo, el de creer y difundir que Rusia lleva el control militar del proyecto y que China va como colíder en un papel económico.

• *India*

La India es un caso contrario a la posición rusa sobre el tema OBOR. Alejándose del pragmatismo soviético y recreándose en el conflicto bélico que tuvo con China en 1962, el cual para India aún no ha quedado resuelto en cuanto a los límites fronterizos, no ha aceptado todavía su participación formal en el OBOR; declarándose desde 2014 por el presidente Modi su franca oposición al mismo. A lo anterior debe agregarse que desde 2015 la India se ha sumado a un equipo de dialogo integrado por USA, Japón, y Australia, a través del cual se intentan frenar algunas de las iniciativas chinas en la materia, e incluso lanzar otras propuestas en semejanza al camino de la seda como el que India ha propuesto desde el puerto de Chabahar, en la costa de Irán, el cual le daría acceso a Afganistán y a Asia Central.

Lo que para Rusia es Asia Central, para la India es la zona de Asia del Sur (AS) y el Océano Indico, que considera sus zonas naturales de influencia y donde ha construido lazos regionales de asociación a través de la Asociación de Cooperación Regional del Sur de Asia (SAARC). No obstante, donde aparece la mayor preocupación de India sobre el OBOR, es en la política china con Pakistán, en razón de las posiciones francamente encontradas que mantienen los dos países desde su independencia y separación en 1947. Otro tema álgido para la India es el OBOR marítimo, el cual lo estima como una amenaza para su zona histórica de influencia del océano indico, donde China está construyendo una plataforma marítima que se le conoce como el *collar de perlas*, a través de la cual está invirtiendo de manera estratégica en los puertos del Océano Índico.

China por su parte ha invitado a la India a participar en el corredor económico OBOR, China-Bangladesh –India –Myanmar, en el cual ésta aceptó en principio su inclusión, pero a partir de sus diferencias geopolíticas suspendió las pláticas en 2015 por razones de seguridad. De igual modo, India ha dejado claro su malestar por estimar que en el Corredor Económico Pakistán se le trató con poco respecto al delinear su construcción por zonas geográficas que aún estima en litigio desde 1962.

India no es parte de OBOR pero si es el segundo socio fundador del AIIB, de lo cual se desprende el intenso debate interno de una India que se resiste al crecimiento de la hegemonía china en la zona, auspiciada por Estados Unidos⁹ y otra corriente interna que le aconseja no quedar fuera del OBOR, ya que sería quedarse fuera del futuro de Asia. Al respecto concluye Deepak que “El OBOR pone a China en el centro de la geopolítica y la geoeconomía global, pero aún no está claro cual es el papel estratégico que le toca jugar a India” (Deepak, B.R en Hong, 2016).

• *Japón*

La oposición de Japón al OBOR resulta más evidente, dado el papel desempeñado por el país asiático en la región durante la segunda mitad del siglo XX; sobre todo en cuanto se refiere al periodo que abarca de las décadas de los sesenta a los noventa, donde Japón jugó un papel preponderante en la zona derivado de su éxito económico y asociación con Estados Unidos.

La rivalidad geopolítica entre Japón y China es milenaria y se tradujo durante muchos siglos en el papel tributario que tuvo el primero respecto a China, al igual que muchos otros países de Asia del Este. Esta relación tuvo su quiebre cuando en el siglo XIX, en el marco del avance occidental en la zona, China se ve enfrentada a un importante número de naciones occidentales durante el periodo de su imperialismo declinante, mientras que Japón se refugia en Occidente, *huye* hacia Occidente para transformar su economía y sus instituciones. Las decisiones tomadas por los dos imperios a fines del siglo XIX dan como resultado la primera invasión japonesa a China en 1894, donde la derrota y la desplaza del control de la región de Asia del Este; para luego en 1931 repetir la acción e invadir a China en el marco de la Segunda Guerra Mundial, con base al nuevo poderío militar y económico japonés. Al final Japón sale de China en 1945, pero las heridas de estos hechos no han podido cerrar para ambos bandos.

A la fecha Japón se resiste a reconocer el nuevo poder económico de China, aunque paradójicamente los dos países en materia de manufactura comparten el liderazgo de la fábrica del mundo que es Asia del Este, donde China aparece

⁹ En octubre de 2018 India firma un acuerdo de compra de armas (sistemas antiaéreos S-400) con Rusia por la cantidad de 5 mil millones de dólares, a pesar de la prohibición establecida por Estados Unidos, siguiendo los pasos que China había dado en el mismo sentido semanas antes, poniendo a prueba la tolerancia y su relación estratégica con USA

como su segundo socio en exportación con 120 mil millones de dólares, y este a su vez como el tercer cliente de China con 148 mil millones de dólares (OEC, 2016). Sin embargo Japón sigue privilegiando su relación estratégica con Estados Unidos, a pesar de que, como ya se indicó, el andamiaje multilateral que construyeron los dos países en Asia del Este, como la APEC, y el propio Banco Asiático de Desarrollo (ADB), que desde 1966 fue lanzado por Japón y Estados Unidos como un instrumento financiero de desarrollo asiático, hoy se muestra pálido frente a los actores e instituciones financieros con los que se acredita OBOR.

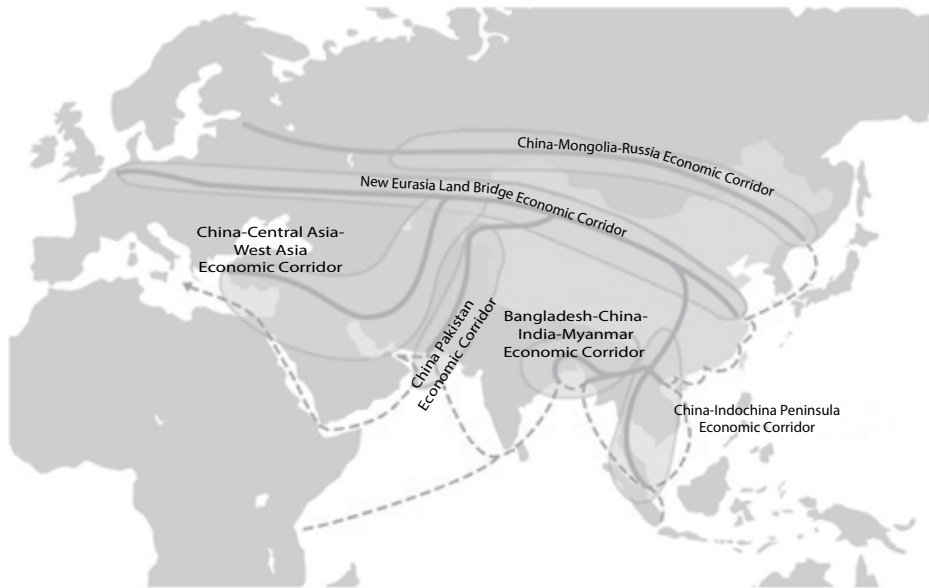
Japón también intenta su camino de la seda en Asia, como una forma de defender su papel en la zona y así promueve con 110 mil millones de dólares en 2015 el corredor Bangladesh- Bután, India –Nepal, en una línea similar a la propuesta OBOR en esos países.

• *Corredores Económicos Internacionales de Cooperación*

A partir de su alianza estratégica con Rusia, su invitación al OBOR y ofrecimiento de créditos a India y la distancia geopolítica con Japón, principales referentes geopolíticos en la zona, China construye la nueva arquitectura geopolítica y geoeconómica de todo un continente para la primera mitad del siglo XXI. Derivado de este andamiaje geopolítico que tendrá que seguir siendo observado de manera detallada, China tiende seis vectores estratégicos (Corredores Económicos Internacionales de Cooperación) que a la fecha forman la columna vertebral del proyecto OBOR:

De su alianza con Rusia emergen por lo menos tres de estos Corredores Económicos Internacionales de Cooperación. El primero, que se refiere a lo que China identifica como el Nuevo Puente Euroasiático, intenta conectar vía ferrocarril de alta velocidad al Este chino con el continente europeo vía Rotterdam, Holanda, atravesando 30 países con una distancia de casi 11, 000 kms. Este proyecto fue uno de los primeros retos del OBOR, ya que constituye una nueva alternativa que compite con el tren Transiberiano ruso, y desde luego fue motivo de grandes negociaciones donde para sumar a “Los dos caminos de la seda”, tanto el ruso como el chino, se llegó a comentar por Alexander Gabuev, académico del Centro Carnegie de Moscú, que “El acuerdo había sido resultado de dolorosas decisiones internas por el lado ruso” (Hong, 2016, p. 26).

Seis corredores económicos que abarcan Asia, Europa y África



Fuente: Hong Kong Trade Development Council, en Trends in Southeast Asia, ISEAS – Yusof Ishak Institute (formerly Institute of Southeast Asian Studies), 2016.

El Segundo corredor llamado China-Mongolia-Rusia también compromete de manera directa al eje China-Rusia, porque implica una intromisión china con un país como Mongolia, que en el tiempo ha funcionado como una frontera de amortiguación entre los dos países. Para China incluso su valor resulta más estratégico, al lindar su frontera con Mongolia con dos de sus dos regiones autónomas más sensibles que son la de Xinjiang y la Región Autónoma de Mongolia. En el marco de la instalación de este corredor en 2015 se firma un Memorándum de Entendimiento (Mou) y en 2016 el Protocolo Multilateral OBOR, donde los tres países se comprometieron con 32 proyectos en 10 áreas relevantes de la industria, cooperación energética, facilitación aduanal, protección ambiental, tecnología, ciencia, educación, entre otras; y de manera especial, con la nueva ruta del tren euroasiático en su tramo de Mongolia, cuyo diseño abaratará costos de transporte, días de entrega y reducción de trámites, como parte del proyecto del nuevo transporte regional.

En este corredor la suspicacia es de uno contra todos en el experimento de un multilateralismo desarrollado por China. Sin embargo, a pesar de iniciar el proyecto con gran dinamismo, los avances se vieron desacelerados a causa del eslabón más débil: Mongolia, quién ha utilizado medidas *prudenciales* y verdaderos actos

de enfrentamiento con China, como por ejemplo, invitar al Dalai Lama en 2016, a pesar de las advertencias respecto a lo mal visto de la visita, a lo que le siguió una fuerte represalia china traducido en el aumento de sus costos de exportación, a lo que el ministro exterior de Mongolia tuvo que disculparse públicamente con China y declarar que no invitarán al Dalai Lama *nunca más* (Minwang, 2018).

Si los dos corredores internacionales de cooperación de la relación estratégica China-Rusia antes señalados, no han sido fáciles, en el tercero de ellos, conocido como China- Asia Central- Asia Menor tampoco ha sido sencilla su implementación. Este corredor involucra a los cinco países de A.C más Irán, Irak y Turquía y en su Protocolo OBOR de Producción e Inversión, firmado en 2015, se incluyeron 52 proyectos en diversos temas como minería, energía manufactura, industria química, materiales, infraestructura, transporte, biotecnología, etcétera.

Además de la problemática geopolítica Rusa- China antes señalada, Asia Central, olvidada por siempre de la geografía global, presenta como región uno de los índices más altos de inseguridad, inestabilidad política, falta de Estado de Derecho, altos niveles de corrupción, bajo índice de desarrollo humano, etc., que se incrementan de manera proporcional de Kazajistán ,con el mejor índice de riesgo de la zona (21), al más alto que involucra a Tajikistan (66), lo cual lleva también a la región a presentar los más bajos niveles de confiabilidad financiera y de ahorro (Ghiasy Richard y Zhou Jiayi ,2017).

A pesar del temor al poder de China, los países de A.C ven su llegada a la región con optimismo y como una esperanza para salir del subdesarrollo. China a su vez aborda la zona, primero, como un paso inevitable hacia el resto de Asia en la idea de la reconstrucción de un nuevo camino de la seda. Y segundo, como una zona altamente estratégica para su alta demanda de gas y petróleo, como un complemento estratégico a los acuerdos que en el mismo sentido ha firmado con Rusia. En el caso de Kazajistán, por ejemplo, además de firmar contratos para la construcción de infraestructura por valor de 44 mil millones de dólares, la Corporación China de Petróleo (CNPC) controla el 25% de la producción de crudo del país y tiene programada una inversión de 477 millones de dólares para convertir Khorgos en una zona de libre comercio. Con Uzbekistán, en 2013 firmó acuerdos por 15,500 millones de dólares en los que se incluyó la construcción de un cuarto oleoducto y una línea férrea. Con Tayikistán, en 2014 se firmaron acuerdos por 6 mil millones de dólares para infraestructura y fundición de aluminio. Con Turkmenistán, que cubre la mitad de las importaciones chinas de gas, en 2013 se firmaron convenios por 7,600 millones de dólares, incluida la construcción de un gasoducto .En este país, la empresa china CNPC es la única que posee los derechos de explotación de los campos de gas de la zona de Bagty yarlyk y también participa con los desarrollos de Galkynysh, el segundo mayor campo de gas natural del mundo. Finalmente con Kirguistán, en 2013 se firmaron ocho

acuerdos por 5 mil millones de dólares, los cuales incluyen la construcción de un gasoducto hacia China (Vanguardia, Dossier, Num. 60, 2016).

El cuarto Corredor Económico Internacional es conocido como China-Península de Indochina y empieza en las provincias de Guangxy y Yunnan en China y se corre hacia Vietnam, Laos, Cambodia, Tailandia, Myanmar y Malasia, terminando en Singapur, y es la ruta que propiamente menos costo geopolítico ha tenido para China, dado que se desarrolla en la zona histórica de su tributación y ahora está organizada bajo la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), aunque en algunas de estas naciones nunca ha dejado de estar presente la civilización India, sobre todo en el sur.

Por razones geográficas e históricas, los países del Este que se comprenden en este corredor económico forman parte de la primera globalización de China, por lo tanto son con los que tiene un mayor trato económico e incluso un Tratado de Libre Comercio (TLC) firmado con ASEAN en 2010. Como ejemplo de lo anterior, el comercio intrarregional de los países de ASEAN se aproxima al 25%, pero si se le agrega a China, Japón y Corea del Sur, la integración se escala hasta un 50%, superando al resto de los esquemas de integración salvo la Unión Europea (65%), lo cual demuestra el alto grado de cohesión que tiene la zona en la producción de bienes manufacturados, en la que si bien China representa el 21% de las exportaciones intrarregionales, absorbe el 44% de las importaciones intrazona, lo que marca la cohesión e importancia de la región con China desde hace décadas (Oropeza, 2016, p.201). En consecuencia, en este corredor económico China ha puesto su mayor inversión desde antes del OBOR y ahora lo ha reforzado con 12 nuevas carreteras, 11 nuevas rutas de mercancías, nuevas líneas de tren China-Vietnam, China-Laos y un avance del 80% del ferrocarril China-Myanmar, etc. Sin embargo, a pesar de la gran importancia económica de China en la *Península de Indochina*, algunos de sus países miembros guardan aún no muy gratos recuerdos de su presencia beligerante, como Vietnam, que aún recuerda su guerra con China en 1979; y de manera reciente, no solo Vietnam, sino también Malasia, Indonesia y Filipinas, quienes ven con temor y suspicacia el doble papel de China de socio y nuevo hegemon regional, respeto a sus fronteras marítimas en el Mar del Sur de China.

El quinto Corredor Económico Internacional de Cooperación corresponde a China-Pakistán (CPEC), el cual es el único corredor que contempla la relación de un solo país OBOR con China. A primera vista resulta significativo que China haya optado por darle este papel relevante a Pakistán, así como el de que no haya incluido en él, de manera directa, a su vecino cercano, Afganistán. El CPEC, por la apuesta geopolítica y económica que hace China, constituye el corredor OBOR más importante a la fecha, a tal punto que se le estima como el

corredor bandera, el corredor modelo que puede orientar el trabajo de los otros corredores, al mismo tiempo que el avance exitoso o problemático de OBOR.

Respecto al CPEC es importante reiterar que su trazo se realiza ante la oposición y molestia de India, como hegemón regional, en virtud de que su trazo original atraviesa por territorios aún en debate con Pakistán y China (Gilgit-Baltistán), o únicamente con China (Cachemira), en un *descuido* que ha generado una indignada oposición India al OBOR. Asimismo, en el CPEC se omite la participación declarada de Afganistán, lo cual habla de que si bien China está tomando altos niveles de riesgo en sus estrategias de inversión, por lo cual ha sido criticado, en el caso de Afganistán, por su inestabilidad política, por su vocación pro-americana (American silk road), evitó nombrarlo en el CPEC. Lo anterior no quiere decir que Afganistán no haya sido invitado al OBOR y que no pueda participar en sus diferentes proyectos.

Pakistán se presenta ante China como un país de especial importancia por diversas razones. Una de ellas, porque su frontera es próxima a su región autónoma de Xinjiang, donde se avicina la mayor población musulmana de China, conocida como los Uigures (hui su), por lo que una buena relación con un país de 190 millones de musulmanes como lo es Pakistán, para China resulta de la mayor relevancia para evitar la contaminación con los grupos extremistas en la región como Al-Qaeda, los Talibanes, el Partido Islamista Turco, etc. con la zona Uigur. De igual modo, el crecimiento económico de China y su estabilidad política ha mantenido un riesgo constante al ser un gran importador de petróleo con casi 12 millones de barriles al día en 2017, el cual es suministrado en buena medida a través de la estratégica zona del océano Índico y sus múltiples estrechos, como el estrecho de Malakka, de Singapur, etc. En este sentido, la construcción de un puerto profundo en las costas de Pakistán en Gwadar, se presenta para China como una alternativa estratégica frente a USA e India, de igual modo que una salida al mar para su exportación del centro y del oeste Chino. A las inversiones chinas en el puerto de Gwadar se suman recursos para la integración de zonas económicas especiales, corredores industriales, un ferrocarril que conecta al puerto con toda China y Asia Central, 3000 Kms. de carreteras, líneas de electricidad, etc., reflejando una gran inversión y un trabajo muy importante para lograr un mejoría económica visible del país, la cual daría una mayor estabilidad para todos los propósitos tanto económicos como políticos. En este sentido, el CPEC se ha convertido en un ejemplo del apoyo geopolítico que China puede brindar a través del OBOR al resto de los países asociados. Por ello, como señalan Ghiasy y Zhou si CPEC se mantiene exitosamente sustentable, se convertirá en un claro mensaje para otros países con problemas de inversión y desarrollo, para que sean socios más cercanos a China. (Ghiasy, Zhou, 2017).

El sexto y último corredor se refiere a China- Bangladesh-India-Myanmar, que como ya se dijo, se encuentra obstaculizado principalmente por el alejamiento de la participación de India desde 2015, al igual que por inestabilidad política de Myanmar. Sin embargo, este corredor también es relevante porque en él se incluye el proyecto de La Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI, que empieza en el suroeste de China y se propone continuar por toda la ruta marítima hasta Europa.¹⁰

En el siglo XV, como se apuntó, durante la dinastía Ming, China decidió renunciar a la geopolítica por mar, a pesar de que en 1405 durante la dinastía del emperador Yongle, se integró una flota de 62 poderosos navíos bajo el mando de Zheng He, entre los que destacaban los cuatro barcos más grandes del mundo, de 120 metros de longitud y 50 de anchura. En el siglo XXI, en el marco del OBOR, China intenta relanzar una estrategia marítima de posicionamiento a lo largo del Océano Índico, estrategia que ha sido calificada por Estados Unidos en 2004, en estudios de Booz Allen Hamilton, y C.J. Pehrson como *Collar de Perlas*. En estos estudios se definen como el collar de perlas a las instalaciones marítimas, terrestres y áreas que China ha ido construyendo desde principios del siglo en aras de crear una estructura de poder geopolítico en el Mar del Sur de China y el Océano Índico, como punto de partida de una nueva fuerza marítima global que acompañe los intereses chinos en la zona frente a Estados Unidos y la India en una primera instancia. Como parte del collar de perlas se incluyen el puerto de Gwadar, en Pakistán; Chittagong en Bangladesh; Sittwe en Myanmar; Sihanoukville en Camboya; Merguy, Thilawa, Kyankysu, en Tailandia; a los que ahora se podrían agregar Hambantota y Colombo en Sri Lanka, Lanú en Kenia, Port Sudan en Sudán y el Pireo en Grecia, donde China detenta actualmente el 70% de la operación (Vanguardia, Dossier, Num. 60, 2016).

3. El OBOR y sus resultados

El OBOR es un movimiento telúrico geopolítico de grandes dimensiones que cualquiera que sea su resultado, cambiará los estándares concebidos, por lo menos en el continente asiático, a partir de su lanzamiento.

¹⁰ Al respecto comentaba Geoffrey Kemp en 2010 sobre la incertidumbre del papel de China en la importante región de Asia Central y Asia Menor, dada su gran riqueza de hidrocarburos, que su enorme distancia geográfica con la zona tenía que resolverla. Que si su vía marítima la expandía por el Océano Índico y hacia nuevas vías terrestres de comunicación que transitaran por A.C. y Pakistán, podría convertirse en un jugador estratégico de Asia Menor y el Golfo Pérsico (Kemp, 2010, p.p.1-6). Como se aprecia a través de la estrategia OBOR, parece que China ha seguido la recomendación.

Como todas las grandes transformaciones de China, el OBOR se presenta como una intuición global de gran aliento que se nutre de sus propios antecedentes para imaginarlo, primero, y luego sobre la marcha, ir armando su estructura bajo un pragmatismo con las tradicionales características chinas.

A la primera apertura china Deng la llamó *experimento*. A los BRICS los lanzaron oficialmente en 2009 después de ocho años de haber sido una idea exógena de Jim O'Neill. En el caso del Nuevo Camino de la Seda ocurre algo similar. De una idea milenaria que siempre estuvo ahí presente como parte de un archivo histórico, esta se reforzó con ideas paralelas que ya se ventilaban en la agenda geopolítica de Asia como la propuesta nipona en 2004 de la Diplomacia de la Ruta de la Seda, que ya comprendía a los cinco países de Asia Central; El Camino Turco de la Seda en 2008, que se une en 2016 con OBOR. Incluso un *Plan Marshall* Chino que en 2009 lanzó la Administración Estatal de Ingresos, el cual a partir de 2013 ha sido negado reiteradamente como parte de la filosofía del OBOR. El Camino Ruso de la Seda que ya se comentó y en 2011 el Camino Americano de la Seda que desde Afganistán propuso Estados Unidos.

En este sentido, el OBOR parte de estas influencias pero en su lanzamiento global nace de una intuición política a la llegada al poder de Xi Jinping, la cual día a día se ha ido construyendo hasta los avances que lleva a la fecha. Por ello, después de cinco años, las versiones, las explicaciones y las cifras del OBOR cambian y difieren respecto a cada una de las fuentes consultadas, aunque esto no ha sido obstáculo para que no pueda reconocerse la dimensión de su tamaño, la infinitud de sus objetivos y el enorme potencial de sus repercusiones geopolíticas y geoeconómicas sobre China, Asia y el mundo en general. Para China el OBOR aparece también como la posibilidad de reeditar, bajo condiciones del siglo XXI, un nuevo papel inspirando en el rol hegemónico que mantuvo bajo diferentes condiciones hasta 1838, cuando la llegada de las potencias marítimas occidentales, iniciada por la invasión de Gran Bretaña en la llamada Guerra del Opio, terminaron con su milenaria tributación regional y el papel central que tuvo en la zona.

Dada la multidiversidad de la propuesta OBOR, actualmente sus objetivos se multiplican y confunden respecto a la fuente de la cual se parta. Como se adelantó, China habla de una iniciativa más que de una estrategia, a fin de que *la construyamos juntos, la gocemos juntos y nos conozcamos juntos*, manejando una postura abierta que aleje la idea de una imposición. De igual modo, la propuesta se presenta como una cooperación internacional, como una gobernanza global más razonable y justa; como la construcción de una comunidad donde se comparta el futuro de la humanidad, lo cual es una abierta invitación hacia un nuevo orden geopolítico (Munadi, 2018). Al propio tiempo, el presidente Xi señala que el OBOR es una *marca de desarrollo* abierta e inclusiva, al igual que un bien público global propiciado por todas las partes. Durante su discurso en el Foro

OBOR en mayo de 2017, Xi explica al OBOR como un camino para la paz, para la prosperidad, como un camino para la apertura, para la innovación y la civilización. Xu Shicheng resume al OBOR como un facilitador para la apertura de mercados y el aumento del comercio y de las inversiones; como un “Nuevo pensamiento y un nuevo proyecto para perfeccionar la gobernanza global” (Shicheng, 2018).

El OBOR rompe con la caracterización de la integración regional del siglo XX y su consecuente fundamento del artículo 24 de la Organización Mundial del Comercio (OMC), invitando a la comunidad asiática, pero también al resto del mundo, a un nuevo esquema de asociación- pragmático, con características chinas, que rompa con las limitaciones del propio artículo 24 y despliegue sus alas en un vuelo incierto, pero sugerente, donde puedan sumarse los activos nacionales y regionales ya no solo a través del intercambio de bienes y servicios, sino también de todas las demás actividades económicas; imaginando nuevos escenarios y desarrollos posibles. Y está es, tal vez, la mayor aportación que OBOR hace a Occidente, más allá de los resultados que pueda lograr, al liberarlo de una camisa de fuerza, de un dogma neoliberal donde el crecimiento económico solo se imaginó a través de un comercio exterior fundamentado mayormente en tratados de libre comercio, con asimetrías y dominancias de origen, las cuales han limitado el desarrollo e intercambio de los países hacia nuevos y mejores escenarios, más acordes con un siglo XXI donde la visión del GATT de 1947 e incluso de la OMC de 1994 han quedado rebasadas.

La intuición china en este punto rompe el paradigma, aunque apenas dibuja a través de las principales líneas del OBOR, la nueva estructura que ofrece para sustituirla.

En principio declara sin ambages que “El OBOR va más allá del sistema mundial de comercio en la implementación de objetivos, de mecanismos y de principios, al propio tiempo que es una *exploración* de un nuevo modelo de cooperación y gobernanza global, que busca no solo del desarrollo y la prosperidad de la economía mundial, sino que también propone un más justo y razonable sistema de gobernanza global” (Xixia, 2018). Partiendo de esta aclaración, el OBOR entonces acepta en su operación una línea de Hard Law o Derecho Internacional vinculante, a la cual no renuncia en el marco de un pragmatismo incluyente; al mismo tiempo que abre la puerta a figuras comerciales de Soft Law, o sea no vinculante, como una herramienta posible en el nuevo sistema geopolítico OBOR.

Bajo este amplio marco formal de posibilidades aparecen desde Memoranda de entendimiento (Mou), Acuerdos de Producción e Inversión (Kazajistán, 2015), Acuerdos Multilaterales (China, Mongolia, Rusia, 2016), 50 Acuerdos de Cooperación, 56 Zonas o Corredores Económicos Especiales en más de 20 países, hasta la firma a 2017 de más de 15 tratados de libre comercio de China con cerca de 24 países; además de 11 TLCs en negociación y 11 más en inicio

de pláticas. Dentro de los Acuerdos de Soft Law, por su importancia, destaca el Acuerdo firmado por China con el grupo asiático europeo de los 16+1; así como también podrían incluirse a los propios BRICS, así como en menor rango pero ya operando, diferentes resoluciones, declaraciones, acuerdos etc. (Xixia, 2018).

Como puede apreciarse, China no renuncia al orden internacional de la OMC, pero tampoco acepta tender sus nuevas líneas globales de comercio y desarrollo exclusivamente bajo su marco conceptual, abriendo un debate sobre cuáles deben ser las regulaciones económicas para un nuevo mundo más demandante y complejo. Bajo estos nuevos paradigmas OBOR, la oferta occidental no aparece como una estrategia que vaya a poder competir en visión, alcance, financiamiento, formalidad, etc. con la oferta integral del nuevo camino de la seda, y la crítica jurídica dogmática no será suficiente para rescatar a los esquemas occidentales de comercio, que siguen manteniendo la misma visión y ambición de los países desarrollados del siglo anterior.

Desde luego la arquitectura lograda por la Unión Europea sigue siendo un referente occidental obligado por sus resultados y la consideración a sus asimetrías y apoyo de todos sus participantes, a pesar de su crisis actual abanderada por el fenómeno Brexit. Pero el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), ahora en su nueva versión denominada Acuerdo Estados Unidos- México- Canadá (AEUMC) o USMCA, por sus siglas en inglés, y el Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP), en su nueva versión conocida como El Acuerdo Amplio y Progresista de Asociación Transpacífico (CPTPP o TPP-11), entre otros, desde su desdibujada renegociación a partir de la llegada de Trump al poder, se alejan de estas nuevas iniciativas incluyentes de altos niveles de financiamiento, que de principio brindan un mayor margen de maniobra a la realidad económica de la mayoría de los países participantes.

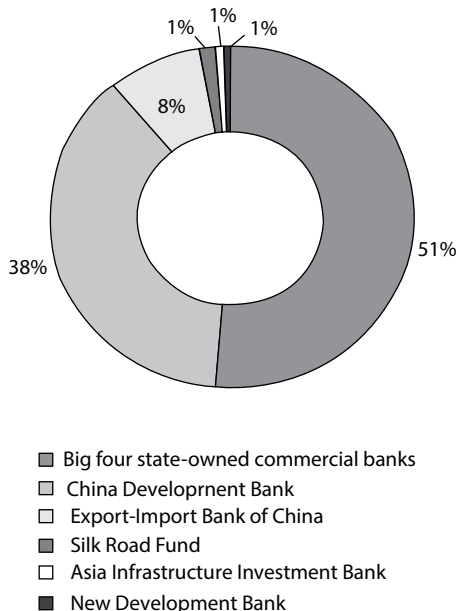
En materia financiera el proyecto OBOR también resulta una iniciativa anti paradigmática para el orden global, tanto por su dimensión como por la amplia oferta de proyectos e instituciones que comprende.

Si bien hoy el OBOR no integra un nuevo paradigma formal de asociación terminado, la inclusión de nuevos temas al comercio de bienes como la energía, la ciencia, la tecnología, la infraestructura; los amplios niveles de financiamiento y los temas culturales o sociales con los que se complementa, brindan una visión más amplia a los esfuerzos del desarrollo regional del siglo XXI.

A pesar de la diversidad de las fuentes, que brindan datos contrastantes, a la fecha el financiamiento OBOR se ha ofrecido en grandes cantidades respecto a los países con los que ha iniciado su operación, a través de una batería muy amplia de instituciones y entidades financieras donde ya se comentó, participan el AIIB, Silk Road Fund, El nuevo Banco Chino de Desarrollo, que se crearon ex profeso para el OBOR. Al mismo tiempo interviene el China-ASEAN Inter-Bank,

China Investment Corporation (CIC), el Banco de Desarrollo de la Organización de la Cooperación de Shanghai (SCO), así como toda la banca estatal china. A 2016, en materia financiera, los prestadores OBOR que más contribuyeron fueron los cuatro grandes Bancos Comerciales Estatales chinos (SOES) con el 51%. La segunda fuente de suministro comprendió al Banco Chino de Desarrollo con el 38% y con el 8% participó el Banco de Exportación e Importación. Dada su reciente aparición a partir de 2015, el Silk Road Fund y el AIIB registraron un 1% respectivamente (Deloitte, 2018).

Funding for BRI by source: Outstanding loans or equity investment at end 2016 (\$ billion)

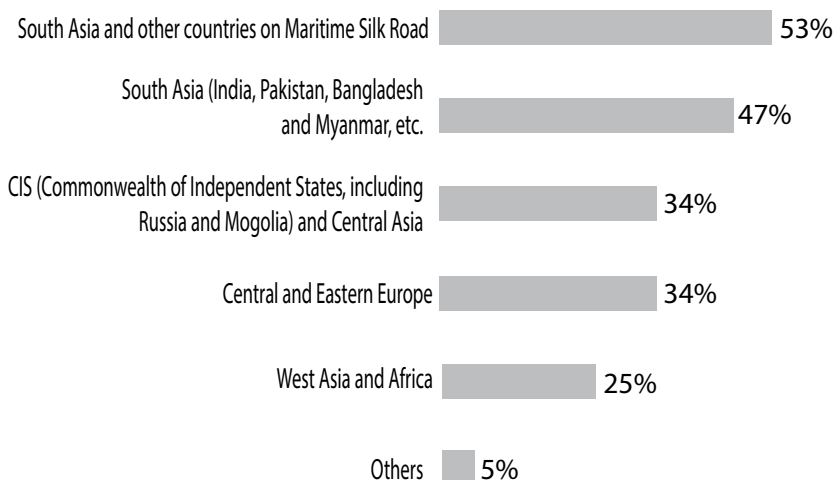


Source: Company statements; Oxford Economics; FT

Fuente: Deloitte, 2018

Asimismo, de acuerdo al Ministerio de Comercio, los flujos de IED al OBOR promediaron los 14 mil millones de dólares anuales durante 2015, 2016 y 2017, priorizando al corredor China- Península Indochina con 53% de lo invertido únicamente por las SOEs (2016); al corredor Bangladesh-China India-Myanmar con 47%; Central Asia, Rusia, Mongolia con 34%; y Europa del Este 34% y África y Asia del Este con 25%.

BRI investment destinations for SOEs



Fuente: Deloitte, 2018

En cuanto a los resultados del OBOR (2014-2017), de acuerdo al Profesor Shicheng, actualmente lo han firmado más de 100 países y organizaciones internacionales. Asimismo China ha firmado Convenios de Cooperación OBOR con más de 40 países y organizaciones internacionales. China ha elevado a 3 billones de dólares su comercio con OBOR y ha invertido cerca de 50 mil millones de dólares. Se han instalado 56 zonas de cooperación económica y comercial con más de 20 países. Las empresas chinas han tributado 1100 millones de dólares con países OBOR y se han creado 180 mil puestos de trabajo fuera de China. El AIIB entregó 1700 millones de dólares y el Fondo de la Ruta de la Seda 4 mil millones de dólares (Shicheng, 2018).

Además de lo anterior China ha otorgado 10 mil becas gubernamentales; y agregará 100 mil millones de yuanes al SRF e incentivará a las SOEs por 300 mil millones de yuanes de nuevo crédito. Al NDB se le dotará de 250 mil millones de yuanes y al Ex -Inc Bank de 130 mil millones de yuanes para proyectos de infraestructura, capacidad productiva y finanzas. En los próximos tres años, en síntesis, se aportará por China al OBOR cerca de 8700 millones de dólares. De manera especial, se ofrecerá una ayuda alimentaria de 2000 millones de yuanes a los países OBOR más necesitados; 1000 millones de dólares al Fondo de Ayuda Para la Cooperación Sur-Sur. 1000 millones de dólares para proyectos que beneficiarán a países OBOR y se pondrán en marcha 100 proyectos de *hogares felices*; 100 de alivio a la pobreza y otros 100 de atención sanitaria y rehabilitación (Shicheng, 2018).

El OBOR a 2018 se muestra inacabado, confuso, con luces y sombras.

A la mayoría de los socios participantes los invade la esperanza y el interés, al propio tiempo que la confusión, la sospecha, el miedo y la división interna.

Les preocupan sus abultadas deudas, la calidad de las inversiones, la fuerte corrupción con sus clases gobernantes, donde en algunos casos se estima que asciende del 10 al 30% de los créditos. Les preocupan también cuales pueden ser los objetivos últimos de China.

A pesar de lo anterior, la gran mayoría no quiere quedarse fuera de esta gran e imaginativa ola de un nuevo desarrollo continental que aparece en muchos de estos países como la única alternativa.

Para China, para Xi Jinping, el éxito del OBOR en los próximos años, junto con su reforma económica y jurídica, son la única garantía para que su permanencia en el poder se prolongue para la tercera y cuarta década del siglo, y así se cumpla el sueño chino de una China hegemónica en 2049, a los 100 años de la Revolución e instalación de la República Popular China.

IV. B. LA REFORMA ECONÓMICA. MADE IN CHINA 2025

A finales de las setenta China tenía todo por construir. Su crecimiento en relación con su PIB era errático con bruscas caídas e irregulares incrementos que en el periodo 1966-1976 la llevaron a registrar un 4% anual promedio. Hace 40 años no existían flujos de IED, los cuales empezaron a mostrarse de manera significativa a partir de 1985. Su comercio era tan débil que se ubicaba en la posición 34 del ranking mundial y sus exportaciones solo representaban 4% de su PIB. En síntesis, cuando se dio su primer proceso de reforma y apertura en 1978, ningún actor político o económico creyó que un país de 956 millones de personas con niveles superiores al 60% en pobreza extrema, fuera una amenaza. Nadie creyó que hubiera un milagro chino (Oropeza, 2006, p.274).

A lo largo de las cuatro décadas siguientes la comunidad económica global tampoco ha creído, cada incredulidad en su tiempo, que China pudiera fabricar motocicletas, vehículos, camiones, trenes de alta velocidad, aviones, portaaviones, satélites, etc., y ahora China es líder o fabricante destacado de cada uno de estos bienes o productos.

Frente a la tercera década del siglo XXI, la comunidad económica y política global, sobre todo Estados Unidos y Occidente, vuelven a hacerse la misma pregunta de si China podrá ascender al único liderazgo económico que le hace falta que se refiere a los servicios de la alta tecnología de la cuarta y quinta Revolución Industrial, a lo cual algunos pensadores clásicos como Montesquieu o Weber, etc., sostuvieron que la civilización china no era proclive a la ciencia, lo cual fue uno de los determinantes de su dominio occidental; ó de los criterios modernos de que

China no era capaz de superar su manufactura barata ; o los que ahora opinan que no podrá desplazar del liderazgo tecnológico a los Estados Unidos o los principales países europeos. Y la pregunta esencial respecto al tema vuelve a ser la misma que se hizo a partir de la primera década del éxito económico chino, ¿por qué no podría hacerlo, si las condiciones internas y externas para lograrlo siguen siendo básicamente las mismas?

China desde 1978 practica un modelo económico que crece y se actualiza , pero que en su estructura nuclear no cambia y se corresponde al de un poderoso Estado Desarrollador bautizado por China como Socialismo de Mercado, que Deng Xiaoping explicaría desde siempre como el experimento de combinar tanto capitalismo como socialismo sean necesarios para alcanzar sus objetivos, los cuales parecen ser hoy, el convertir a China en la nación hegemónica más desarrollada del siglo XXI, a partir de su liderazgo en la manufactura industrial y los servicios de la inteligencia.

China, en la segunda década del siglo vuelve *a intuir* y *a interpretar* los vientos globales, y entiende que el éxito económico de ayer no le garantiza el de hoy y que seguir con los instrumentos estratégicos de su primera apertura como su globalización selectiva y gradual, manejo nacionalista de la IED que llega al país, modernización de las zonas económicas especiales, una política industrial prioritaria, alineamiento de una Banca de Desarrollo amplia y poderosa al servicio del desarrollo industrial, incentivos fiscales y financieros, etc. que la llevaron a desplazar a Estados Unidos en el 2010 como el mayor país en producción de manufactura , no le serán suficientes para esta , su última batalla sectorial económica, ahora la más relevante a nivel global, que es alcanzar y superar el avance tecnológico de Estados Unidos.

Ante tales retos, China decide alejarse de la comodidad de sus importantes triunfos económicos y transita hacia una nueva estrategia que lanza en 2015 como Made in China 2025, (MCh 2025) por medio de la cual concentra la mayoría de las acciones que considera no solo le darán un nuevo impulso a su crecimiento, sino que en base a una visión y un sueño civilizatorio, estima la puedan ubicar como la nación líder del siglo.

El espíritu de la nueva estrategia se explica en primer lugar, dentro de la visión que Xi Jinping viene construyendo desde su llegada al poder, la cual se refleja en los discursos y documentos que viene publicando desde esa fecha. Por ejemplo, en su participación con motivo de la celebración del XIX Aniversario del Congreso Nacional del PCCh (octubre 2017), donde se compromete con el pueblo a proporcionarle una *mejor vida*, una vida feliz ; señalando que para ello China tiene que convertirse en un país de la innovación, reforzando su tarea en la investigación científica y tecnológica a fin de irrumpir en las nuevas tecnologías, donde china penetre con innovaciones tecnológicas que mejoren los niveles de vida del

pueblo chino. A lo anterior agrega que la innovación es la fuerza estratégica para impulsar el desarrollo, así como el apuntalamiento estratégico para construir una economía más moderna. De manera especial Xi Subraya que “Nosotros impulsaremos la investigación básica en ciencias aplicadas, para aumentar nuestros logros en proyectos de ciencia y tecnología, priorizando la innovación que genere tecnologías claves, que rompa fronteras tecnológicas y que modernice la ingeniería tecnológica; en síntesis, que rompa paradigmas tecnológicos” (China Daily, 20 octubre, 2017).

A manera de acompañamiento de esta visión, China lanza su 13° Plan Nacional de Cinco Años en Innovación Científica y Tecnológica (2016),¹¹ a través del cual acompaña 15 Programas Preferentes en Innovación Científica y Tecnológica. En el mismo año aparece el Plan de Implementación de Tres Años de Inteligencia Artificial (AI) e Internet Plus; aunque de manera significativa por su amplitud y nueva visión, en 2015 China lanza el Plan Made in China 2025, como el nuevo paradigma que desdobra y acompaña la estrategia de su Segunda Reforma y Apertura hacia el Oeste, que junto con su Reforma del Poder (Reforma Constitucional), como ya se indicó, forman el triángulo estratégico hacia su éxito y dominio geopolítico y geoeconómico a 2049.

El Made in China 2025 no es, desde luego, el primer programa científico y tecnológico. De hecho, desde la primera apertura de Deng Xiaoping coloca al tema como una de sus cuatro grandes prioridades. Sin embargo, la diferencia con este lanzamiento consiste en que se privilegian los servicios de la alta tecnología (industria 4.0), sin olvidar la industria tradicional, planteando los objetivos de tres escenarios en el tiempo en donde en 2025 buscará reducir las diferencias con otros países; en 2035 busca fortalecer y empoderar la posición, y para 2045 (2049), se plantea ser el líder mundial en la producción de bienes y servicios tecnológicos (Plan Made in China 2025; ICEX, 2016).

Como en programas anteriores, el Plan selecciona 10 sectores ganadores donde destacan equipo electrónico, maquinaria agrícola, nuevos materiales, ahorro energético, vehículos de nuevas energías, herramientas de control numérico, robótica, equipamiento médico, equipo marítimo de tecnología avanzada, equipamiento ferroviario, equipamiento aeroespacial y tecnologías de la información. Para reforzar este lanzamiento planea la construcción de 15 centros de innovación a nivel nacional a 2020 y 40 para 2025.

Sin embargo, donde el plan se aleja de ejercicios anteriores y es parte de la nueva política de Xi Jinping, es que en este proyecto la política *prudencial* de

¹¹ En 2005 aprueba el Programa Nacional para el Desarrollo Científico y Tecnológico de mediano y largo plazo (2006-2020).Y desde 1978, la ciencia y tecnología han sido una prioridad para China.

Deng desaparece y se exponen públicamente vectores de temas sensibles que antes eran sesgados o que se negaban. El primero, el reconocimiento de que el plan aspira a integrar un contenido nacional del 40% a 2020 y un 70 % a 2025, con todo lo que esto confronta a la narrativa OMC. Al mismo tiempo el plan propone que para esa fecha la Ciencia y la Tecnología contribuyan al crecimiento del PIB en 60% y la inversión del sector ascienda al 2.5% del PIB. Para lograr el contenido nacional, se reiteran las políticas de protección y subsidio que a su manera se inauguraron junto a la apertura china en 1978. De manera especial, aparecen las estrategias que directa e indirectamente también hacen ostensible el estatismo chino para la implementación y logros de los objetivos del Plan. Se habla de *presiones legales* a través de la importante Comisión Nacional para la Reforma y el Desarrollo Nacional respecto a actores globales en China, para favorecer la transferencia tecnológica. También se habla de presión para la firma de Joint Ventures en materia tecnológica. Exigencia y condicionamiento del mercado interno a cambio de tecnología. Presión para precios bajos en comercialización de tecnología, para facilitación de recursos humanos calificados, para la fabricación en China de tecnología, etc. En realidad, temas cuasi institucionales en el performance chino desde los ochenta, pero que siempre se negaron e incluso un sinnúmero de especialistas occidentales pasaron por alto en su análisis del milagro chino de desarrollo.

De acuerdo a un artículo de investigación del New York Times (How this U.S. Tech Giant is Backing China's Tech Ambitions, 2018) Estados Unidos evidencia la aplicación de estas políticas al señalarse que las empresas americanas "están siendo forzadas para transferir tecnología, firmar Joint Ventures, bajar precios y ayudar con sus especialistas" a las áreas chinas de inteligencia artificial y semiconductores. Que a Qualcomm, empresa líder en la construcción de chips de alta tecnología, a través de la NDRC se le impuso una multa de casi un Billón de dólares y se le condicionó su participación en el mercado chino a una baja de precios y un mayor traspaso de tecnología a socios chinos. Para ello, el gobierno chino le ofrece tierra y financiamiento para que se asocie con la empresa china Huaxintong, al igual que con la empresa Thundersoft (drones), con base en Beijing.

En otro artículo del New York Times (Busca China el control global en tecnología, Reforma, 2018) se reitera la política china de exigir asociaciones o traspaso de propiedad intelectual "como el precio de admisión a la segunda economía más grande del mundo". Incluso en contubernio con las empresas americanas (Advanced Micro Devices, licencia de microchips) se intentan eludir las nuevas restricciones del gobierno americano sobre la transferencia de tecnología. Que sistemas tecnológicos sensibles del gobierno chino como bancos y laboratorios, todavía utilizan chips de Intel y Qualcomm y software de Microsoft y Oracle, lo cual estiman como una debilidad de su seguridad nacional. Para resolverlo,

integra un fondo para la fabricación de semiconductores de más de 100 mil millones de dólares, 150 mil millones de dólares para inteligencia artificial y 3000 millones de dólares para fabricación avanzada.

A lo anterior habría que agregar que dentro de esta estrategia integral de posicionamiento tecnológico formal e informal, los estrategas chinos Qiao Liang y Wang Xiangsui desde 1999 hablan de una *Guerra sin Restricciones*, donde incluyen como parte de la posible toma de tecnología al uso de hackers financieros y tecnológicos a través de los navegadores de internet (Jalife-Rahme, Reforma, 2018).

Al Plan Made in China 2025, los fabricantes occidentales, como hace cuarenta años, lo miran con desconfianza por su abierta carga de voluntad estatal de llevarlo a cabo por medio de todos los canales formales e informales, con gran pragmatismo y enorme financiamiento público. Bradsher y Mozurmarch lo sintetizan como "El deseo de China de obtener el control de la mayoría de los segmentos rentables de la cadena global de producción" (2018). Y Lewis, Vicepresidente del Centro de Estudios Estratégicos e Internacionales (USA), a la participación informal de China la resume diciendo "Todos temen represalias. Nadie quiere perder el mercado de China" (The New York Times, Reforma, 2018).

La batalla por la supremacía digital, como le llama The Economist (marzo, 2018), o como podría escalarse: La batalla económica por la hegemonía global del siglo, es una parte central de la guerra comercial ya declarada a China por Estados Unidos a través del Memorándum Presidencial del 22 de marzo de 2018, con base en la sección 301 de la Ley de Comercio de 1974, el cual se deriva en lo general de la acumulación de inconsistencias comerciales entre los dos países desde la década de los noventa, donde inició el abultado déficit comercial de Estados Unidos con China; y en lo particular, se centra en la guerra tecnológica entre los dos países.

En el marco de esta guerra comercial, junto al Memorándum Presidencial, Estados Unidos está reforzando la vigilancia de la IED China hacia empresas norteamericanas a través de la Foreign Investment Risk Review Modernization Act (FIRRMA), donde incluye de manera especial los recursos otorgados a las start ups en áreas de seguridad nacional, vigilando especialmente a los nuevos Fondos de Riesgo en los que China ha centrado su triangulación financiera para invertir en desarrollo de tecnología industrial en América, los cuales se estima por el Departamento de Defensa (USA), han contribuido con el 13% del total de este tipo de inversión (The Economist, agosto, 2018). A lo anterior se agrega la ampliación de facultades al Comité de Inversiones Extranjeras (CFIUS), para bloquear operaciones de toma de control de una sociedad americana si representa un amenaza para la seguridad nacional, no solo en la industria de la defensa como operaba

anteriormente. A manera de ejemplo, en marzo de 2018 este Comité bloqueó la propuesta de compra hostil de Qualcomm. (Reforma, 8 de junio, 2018).

“Si se acepta como punto de partida que estamos en una gran lucha de poder con China y Rusia – comenta John Janser de la Universidad de la Defensa Nacional- entonces se debe pensar en garantizar la base innovadora, viabilizar la base industrial y llevarlo todo a escala.” (Financiero Times, julio, 2018).

En el marco de este histórico debate por la supremacía tecnológica- económica que sin duda definirá posiciones y fortalezas en las próximas décadas, como ya lo hace ahora, China ya coloca a 9 empresas en el Top Twenty de las líderes de internet, encabezadas por Alibaba (6) y Tencent (7), el resto son americanas. En materia de innovación (2018), China se coloca en el lugar 17 a nivel mundial y sube cinco lugares respecto al año anterior (lugar 22). Estados Unidos pierde dos lugares en el mismo periodo, pasando del lugar 2 al 4. A la fecha, China cuenta con 4.6 millones de graduados en ciencia y tecnología y Estados Unidos registra una octava parte. En 2016 China instaló una cifra récord de 87 mil robots, más que Estados Unidos y Alemania juntos. En 2017, China rebasará en inversión (43%) a USA (38%) en inteligencia artificial. De igual modo, China ya es el segundo generador de publicaciones científicas (293 mil publicaciones 2000-2015), después de Estados Unidos (354 mil publicaciones 2000-2015). Es líder en registro de patentes en aprendizaje profundo, inteligencia artificial, y segundo en aprendizaje automático, después de USA. Para 2025, China prevé generar tres cuartas partes de su propia demanda de robots industriales y más de un tercio de su demanda de chips para teléfonos inteligentes. En materia de comercio electrónico, Porter Erisman, asesor de Alibaba señala “si quieres entender la historia del comercio electrónico, estudia a Estados Unidos, pero si quieres entender el futuro del comercio electrónico estudia a China” (The Economist, marzo, 2018/ The New York Times, Reforma 2018, Vanguardia Dossier Num. 70, septiembre, 2018).

Desde luego que la Reforma Económica se liga con la Reforma Geopolítica china. Para el efecto existe, entre otras ligas, un Digital Silk Road a través del cual China intenta con cerca de 35 satélites, unir a una distancia de un metro o menos la geografía, las rutas y las georeferencias de 30 países OBOR que a la fecha han firmado con la empresa china Bei Dou (Big Dipper), la cual es la encargada de construir la ruta de comunicación digital para el 67% de una población asiática que carece de ella. Xi señaló respecto a esta ruta de la seda de la comunicación, de la nanotecnología, de la inteligencia artificial, la big data, etc., que ayudará a crear “una comunidad de destino compartido en el ciberespacio” (The Economist, junio, 2018). De igual modo a la capital milenaria del comercio de la seda, Xi’an, se le está impulsando como un *Silicon Valley del oeste chino*.

IV-C. LA REFORMA DEL PODER. REFORMA CONSTITUCIONAL DE 2018

En el mes de octubre de 2017, en el marco de la celebración del XIX Congreso del Partido Comunista Chino, la figura del presidente Xi Jinping fue elevada a los niveles más altos del poder chino de los tiempos modernos.

En un giro inesperado de acuerdo a la tendencia política progresista que había heredado Deng Xiaoping , de un principio de separación política entre el PCCh y el gobierno, hacia una mayor asimilación de un Estado de Derecho y orden democrático, al final del Congreso la figura del presidente Xi fue declarada como *Emperador en vida* y su pensamiento se elevó al nivel del presidente Mao Zedong y a la Teoría del presidente Deng Xiaoping, quienes se consideraron hasta entonces como los únicos guías políticos a partir de 1949.

Reforzando lo anterior, durante la celebración del congreso se decidió la reforma de la constitución del PCCh, lo cual ha sucedido en pocas oportunidades a partir de su aprobación en 1982, a fin de dejar plasmado dentro del mismo cuerpo legal "el pensamiento de Xi Jinping, de un socialismo con características chinas para una nueva era", lo cual quedó como la guía del partido y del Estado.

Ante el cambio histórico registrado en el partido, en marzo de 2018, durante la celebración del XIII Congreso de la Asamblea Nacional Popular, se operó la Quinta Reforma a la Constitución de la República Popular China. Dentro de los cambios operados, de manera relevante se elevó nuevamente al liderazgo del PCCh como fundamento central del poder político y a su secretario Xi, como núcleo de dicho centro, al modificar el artículo 1º de la Constitución para resaltar que "El sistema socialista es la base de la República Popular China, y el liderazgo del PCCh es la característica del socialismo con características chinas", principio que se encontraba en el preámbulo de la Constitución de 1982, en la idea de generar una jetatura del Estado de Derecho sobre el poder político y no al revés, como queda de manifiesto con el cambio. También de manera especial se crea el Comité Nacional de Supervisión, el cual abarcó buena parte de la reforma constitucional. Este poderoso Comité contra la corrupción, que a 2017 llevaba sancionadas a un millón y medio de personas, se constituyó en la idea confuciana del control moral del poder tanto del Partido como del gobierno, donde dicho Comité será supervisado por el Comité Permanente de la ANP, donde Xi es la figura suprema. Así mismo, se inhabilitó a la Suprema Corte Popular de China para la revisión judicial, trasladando sus atribuciones al Comité Permanente de la ANP y al PCCh, donde Xi es el secretario del Partido.

De manera por demás trascendente, se modifica el último párrafo del Artículo 79 constitucional, eliminando con ello el límite al mandato presidencial de cinco años con una sola reelección, dejando abierta la puerta a una estancia indefinida

del poder constitucional en una reforma política que tiende hacia la consolidación de una figura, Xi Jinping, y un grupo político, en el marco de la construcción del *sueño chino* y su objetivo del gran reposicionamiento de la nación china, a través del logro de un país rico y poderoso que concrete tanto la revitalización de la nación y la felicidad del pueblo como fin último (Vanguardia Dossier Num. 70, septiembre, 2018) .

El resultado de esta reforma, que se realiza desde la óptica de la reconstrucción del poder político, logra en los hechos la más alta concentración de poder en la figura del presidente Xi, quien a partir de marzo de 2018 quedó como el nuevo Emperador en Vida de China, al concentrar las siguientes atribuciones legales y simbólicas:

1. Secretario General del Partido Comunista Chino
2. Presidente de su Comisión Militar Central
3. Presidente del Gobierno chino
4. Núcleo del Partido
5. Ling Xin, líder máximo
6. Zuingao Tonge Huai, Comandante Supremo
7. Dang Zhong Yang, Centro del Partido

La Reforma jurídica de 2018, por la profundidad de sus cambios y el impacto de sus consecuencias en las formas de construcción del poder chino, es un tema que requiere de una mayor investigación. Dentro de China, la Reforma sigue siendo parte de una reflexión profunda que advierte del regreso de un poder que se inspira en el espejo milenarista de un neo confucianismo, que a pesar de sus detractores, sigue vigente en las formas de su política y en la cultura de un pueblo chino del siglo XXI, que busca su modernización con características propias. De un poder que en base a sus expresiones, sigue prefiriendo el orden a la libertad social, la ética y la moralidad sobre la ley y el totalitarismo político meritocrático (mandarinzgo confuciano) respecto a la democracia. Cambios que Occidente no logra traducirlos adecuadamente, a la luz de un pensamiento y una metodología únicas que desconocen o que niegan la presencia de *otras formas políticas* más allá de su propia verdad.

La reconstrucción del poder en China a través de su reforma constitucional de 2018 es un tema de la mayor profundidad que no admite opiniones fáciles ni la aplicación inmediata de absolutos en ningún sentido. Por ello la trascendencia de sus consecuencias dentro y fuera de China deberán observarse detenidamente, con el mayor cuidado, a lo largo de los próximos años.

Para los efectos de este estudio únicamente debe señalarse que la construcción de una figura presidencial poderosa, monolítica y central en la persona de Xi

Jinping, debe verse como una de las tres estrategias centrales que ha adoptado China en la búsqueda de sus objetivos de largo plazo, frente a una democracia occidental en crisis y falta de rumbo. En materia política, un poder central sin dudas, en remedo a una herencia totalitaria, con características asiáticas, a través del cual intenta tanto mostrar su supremacía ontológica como su eficacia económica, respecto a un institucionalismo económico occidental que sigue sin resolver su dicotomía Estado-Mercado.

Asimismo, como parte de esta visión estratégica integral de China, la concentración del poder político podría entenderse como un complemento indispensable que facilite tanto el posicionamiento de un OBOR planeado a 20 o 30 años y un Made in China con metas a 2025, 2035 y 2049, las cuales la visión china estima más fáciles de alcanzar, a través de un poder político sólido, estable y permanente, que acompañe y apoye las medidas a lo largo de la primera mitad de siglo.

La reforma jurídica del poder, como la estrategia OBOR y la reforma económica de la conversión de los servicios, tendrán que transitar, desde luego, por la prueba ineludible de sus resultados y su permanencia en el tiempo.

V. CONSIDERACIONES FINALES

La oferta china de asociación informal lanzada al mundo y de manera particular al continente asiático, bajo el acrónimo OBOR (One Belt One Road), rompe con los paradigmas regionales establecidos a partir de la posguerra, y por su dimensión y posibles implicaciones, plantea el punto de partida de un nuevo orden global económico y político de características asiáticas en lo general y chinas en lo particular.

Su instalación se explica en el fenómeno geopolítico evidenciado a principios de siglo, de una China y un Asia del Este en ascenso, y un declinamiento occidental mostrado por los principales países europeos y los Estados Unidos.

De igual modo, la oferta OBOR se enmarca en el relanzamiento del proyecto económico y político de China (Segunda Apertura y Reforma), que de una política mesurada y tolerante respecto a su papel en el orden global establecido por Occidente (política Deng), a través del OBOR pasa a encabezar un papel más activo, el cual intenta en su inauguración enarbolar nuevas banderas para una globalización con características chinas (política Xi). En ese sentido, "El OBOR va más allá del sistema mundial de comercio en la implementación de objetivos de mecanismos y de principios, al propio tiempo que es una exploración de un nuevo modelo de cooperación y gobernanza global, que busca no solo desarrollo y prosperidad de la economía mundial, sino que también propone un más *justo* y *razonable* sistema de gobernanza global" (Xixia, 2018).

Bajo esta perspectiva, las posibilidades del análisis de OBOR se expanden y se multiplican geométricamente, dificultando su explicación, la cual oscila desde una nueva propuesta de comercio regional, hasta la posibilidad de convertirse en una estrategia geopolítica y geoeconómica de dimensiones insospechadas, que podría tener como objetivo último el reposicionamiento de China como líder hegemónico a mitad de siglo. Asimismo, dentro de este último objetivo, podría incluirse la recuperación cultural y civilizatoria de un orientalismo siempre presente, que quedó relegado en los últimos dos siglos (pequeño paréntesis de Huntington) ante el avasallamiento occidental de las otras potencias asiáticas como China, India, Japón, etc.

A cinco años de su lanzamiento, el OBOR transita también entre una megatendencia geopolítica y un mecanismo amorfo en construcción, el cual no acaba de definirse en estructura, contenido y rumbo. De igual modo, sus relatorías actuales se dividen entre el festinamiento de un nuevo orden global económico y político, como de un esquema de inversión de alto riesgo, ubicado en un marco geopolítico asiático temeroso y retraído.

Las interpretaciones de OBOR tenderán a ser más objetivas en la medida que avance su conformación jurídica, económica y política, las cuales permitan establecer sus verdaderas fronteras y posibilidades.

No obstante, dado los números que involucra en términos de países (70), PIB mundial (52%), población mundial (70%), reservas de gas y petróleo globales (75%), etc. sus primeras explicaciones no admiten el reduccionismo. En ese sentido y más allá del grado de éxito de sus metas, el esquema OBOR tendría que situarse como la punta de lanza de una Segunda Reforma y Apertura china hacia el Oeste, como un movimiento estratégico de complementación respecto a su primera Reforma y Apertura hacia el Pacífico de 1978, la cual a la fecha se presenta agotada, no para sostener un desarrollo económico moderado de China, sino para darle ese impulso final a un proyecto asiático que a diferencia de los setenta, ahora busca el liderazgo de un nuevo orden global con características chinas.

En la lógica de este planteamiento, la Segunda Reforma no puede verse únicamente a través del OBOR, sino que por su importancia y valor estratégico, deben ser incluidas en este impulso tanto la Reforma Económica encabezada por el programa Made in China 2025, así como la Reforma de su Poder Político, operada en 2017/2018 por medio de su Reforma Jurídica Constitucional.

Estas tres reformas, cada una en el marco de su competencia, son ahora parte fundamental del nuevo proyecto chino del siglo XXI, con las cuales está apostando a su liderazgo hegemónico para mitad de siglo.

Dentro de un desorden global y un mundo en transformación, la propuesta China aparece como una opción articulada, en espera de una mejor respuesta e interpretación de la parte occidental y países periféricos.

IV. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Armstrong, Karen (2006). *La gran transformación. El mundo en la época de Buda, Sócrates, Confucio y Jeremías*. España: Paidós.
- Chang, Ha-Joon (2006). *The East Asian Development Experience: The Miracle, the Crisis and the Future*. Zed Books.
- Cardenal, Juan Pablo y Araújo Heriberto (2011). *La silenciosa conquista china. Una investigación por 25 países para descubrir cómo la potencia del siglo XXI está forjando su futura hegemonía*. Barcelona: Crítica.
- Crespo, MacLennan Julio (2012). *Imperios. Auge y declive de Europa en el mundo, 1492-2012*. Galaxia Gutenberg.
- Frankopan, Peter (2015). *The silk Roads. A new history of the world* Ed. Bloomsbury.
- French, Howard W. (2017). *Everything Under the Heavens: How the Past Helps Shape China's Push for Global Power*. Knopf Borzoi Books.
- Gutiérrez, del Cid (2018). Vislumbres de siglo y el nuevo orden global: implicaciones para México. En Oropeza García Arturo (Coord), *México 2018. La Responsabilidad del Porvenir*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Instituto para el Desarrollo Industrial y el Crecimiento Económico (IDIC), El Colegio de México (COLMEX).
- Hallaq, Wael B. (2018). *Restating Orientalism. A critique of modern knowledge*. Columbia University Press.
- Höllmann, Thomas O. (2015). *La ruta de la seda*. Ed. Alianza Editorial.
- Hoffman, Philip T. (2016). *¿Por qué Europa conquistó el mundo?* Ed. Crítica.
- Holcombe, Charles (2016). *Una historia de Asia oriental. De los orígenes de la civilización al siglo XXI*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Huaguang, Huang y Jianzhang Luan (2013). *El XVIII Congreso Nacional Del PCCh. El Sueño chino y el mundo Beijing: Ediciones en lenguas extranjeras*.
- Huntington, P. Samuel (2001). *El choque de civilizaciones*. Paidós.
- Insight Guides (2018). *The Silk Road*. Apa publications.
- Jaspers, Karl (2017). *Origen y meta de la historia*. Barcelona: Acantilado.
- Jinping, Xi (2017). *Por el logro del triunfo definitivo en la culminación de la construcción integral de una sociedad modestamente acomodada y por la conquista de la gran victoria del socialismo con peculiaridades chinas de la nueva era*. Informe presentado ante el XIX Congreso Nacional Partido Comunista de China, 18 de octubre de 2017. Beijing: Ediciones en lenguas extranjeras.
- Jinping, Xi (2014). *La profundización integral de la reforma*. Beijing: Ediciones en lenguas extranjeras.
- Jinping, Xi (2014). *El sueño chino de la gran revitalización de la nación china*. Beijing: Ediciones en lenguas extranjeras.
- Junru, Li (2015). *¿Qué es el sueño chino?* Beijing: Ediciones en lenguas extranjeras.

- Kemp, Geoffrey (2010). *The East Moves West. India, China and Asia's Growing Presence in the Middle East*. Washington: Brookings Institution Press.
- Lei, Wang y Liqiang Wang (Editors) (2017). *The Belt and Road towards Win-Win Cooperation*, Supported by the China Association for the Promotion of Development Financing (CAPDF), Social Sciences Academic Press, China.
- Linggui, Wang y Jianglin Zhao (2017). *The Belt and Road Initiative in the Global Context-International Joint Study Report (No.1-*. Social Sciences Academic Press.
- Mahbubani, Kishore (2002). *Pueden pensar los asiáticos?* México: Siglo XXI.
- Mahbubani, Kishore y Sng, Jeffery (2017). *The ASEAN miracle. A catalyst for peace*. National University of Singapore.
- Mahbubani, Kishore (2013). *The Great Convergence: Asia, the West, and the Logic of One World*. Public Affairs.
- Miller, Tom (2017). *China's Asian Dream: Empire Building Along the New Silk Road*. London: Zed Books.
- Mishra, Pankaj (2012). *From the Ruins of Empire. The intellectuals who Remade Asia*. Nueva York: Farrar, Straus, & Giroux.
- Mishra, Pankaj (2017). *Age of anger. A history of the present*. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Morris, Ian. (2014). *Por qué manda Occidente... por ahora?* España: Ático de los libros.
- Navarrete, Jorge Eduardo (2013). *China: el quinto relevo. Derroteros para el decenio 2013-2022*. México: Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, CEIICH-UNAM.
- Navejas, Haro Francisco Javier y Román Zavala Alfredo (2012). *Diez naciones en busca de liderazgo*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Osterhammel, Jürgen (2018). *Unfabling. The east. The enlightenment's encounter with Asia*. Princeton University Press.
- Oropeza, García Arturo (2006). *China: Entre el Reto y la Oportunidad*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM y Centro Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI).
- Oropeza, García Arturo, (Coord) (2016, segunda edición). *México-China: culturas y sistemas jurídicos comparados*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Cámara de Diputados.
- Oropeza García, Arturo (2017). *Del Atlántico al Pacífico. Hacia un nuevo orden global*. México: Seminario Universitario de Estudios Asiáticos, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM.
- Ping, Huang y Zuokui Lui (2016). *China- CEEC Cooperation and the "Belt and Road Initiative"* China Social Sciences Press and Research Fund on China-Central and Europe Relation.

- Polo, Marco (2014). *Los viajes de Marco Polo. Relatados por el mismo*. Traducción de Eros Nicola. Argentina: Ed. Claridad.
- Raymond, Gregory A. y Kegley Jr. Charles (2008). *El desafío multipolar. La Política de las Grandes Potencias en el Siglo XXI*. Ed. Almuzara.
- Renmin University of China, Chongyang Financial Research Institute (2016). *Pivot Cities on the Belt and Road*.
- Roett, Riordan y Paz Guadalupe (Eds.) (2016). *Latin America and the Asian giants. Envolving Ties with China and India*. Washington: The Brookings Institution.
- Said, Edward W. (2001). *Orientalism. Western conceptions of the Orient*. Ed. Penguin Books.
- Snyder, Timothy (2018). *The Road to Unfreedom: Russia, Europe, America*. Tim Duggan Books.
- Yiwei, Wang (2016). *The belt and road initiative what will china offer the world in its rise*. Ed. New World Press.

REVISTAS Y NOTAS PERIODÍSTICAS

- Delloitte Insights (2018) *Embracing the BRI ecosystem in 2018*. Navigating pitfalls and seizing opportunities.
- Ghiassy Richard y Zhou Jiayi (2017). *The Silk Road Economic Belt. Considering security implications and EU-China cooperation prospects*. Friedrich-Ebert-Stiftung y Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI).
- Hong, Zhao (2016). *China's One Belt One Road: An Overview of the Debate*. Trends in Southeast Asia, No.6, ISEAS – Yusof Ishak Institute.
- Baker McKenzie (2017). *Belt & Road: Opportunity & Risk. The prospects and perils of building China's New Silk Road*. Silk Road Associates.
- Rocha, Pino Manuel (2016). El cinturón Económico de la Ruta de la Seda: implicaciones para Asia Central, *Revista de Relaciones Internacionales UNAM*, No.126, pp. 97-127.
- Feng, Ashley & Saha Sagatom. (25 de Julio de 2018). Beijing Bids to Extend its Global Clean Energy Lead. *China Brief*. Volume: 18, Issue: 13
- Bloomberg Businessweek (23 de agosto, 2018). *La Guerra comercial le sale cara a Xi*. No. 28 p. 38.
- Wood, Peter. (10 de noviembre de 2017). CCP Revises Constitution For a "New Era". *China Brief*. Volume: 17, Issue: 14.
- Willy Wo-Lap Lam. (10 de noviembre de 2017). Has Xi Jinping Become "Emperor for Life"? *China Brief*. Volume: 17, Issue: 14.
- Kania, Elsa. (22 de diciembre de 2017). Technological Entanglement?-Artificial Intelligence in the U.S-China Relationship. *China Brief*. Volume: 17, Issue: 17
- China. La nueva ruta de la seda (Num.60, abril-junio, 2016). *Vanguardia, Dossier*.

- E.E.U.U y China. Dos potencias en pugna (Num. 70, septiembre-diciembre, 2018). *Vanguardia, Dossier*.
- Smith, Colby. (5 de enero de 2018). A digital Silk Road.BeiDou, China's rival to GPS, goes global. *The Economist*. Recuperado de: <http://www.theworldin.com/article/14433/edition2018digital-silk-road>
- Dejan de usar efectivo... en China. (8 de enero de 2018). *Reforma*.
- Mishra, Pankaj (7, febrero, 2018). The rise of China and the fall of the "free trade" myth. *The New York Times*. Recuperado de: <https://www.nytimes.com/2018/02/07/magazine/the-rise-of-china-and-the-fall-of-the-free-trade-myth.html>
- America v China. The battle for digital supremacy. America's technological hegemony is under threat from China. (15 de marzo de 2018). *The Economist*. Recuperado de: <https://www.economist.com/leaders/2018/03/15/the-battle-for-digital-supremacy?frsc=dg%7Ce>
- The battle for digital supremacy (marzo, 2018). *The Economist*. Pag.11
- The Surveillance state. Perfected in China, a threat in Weast (junio, 2018).*Reforma/ The Economist*. Pag.11
- Pozzi, Sandro. (27 de junio de 2018). EE UU refuerza los poderes para examinar las inversiones extranjeras. *El País*. Recuperado de: https://elpais.com/internacional/2018/06/27/actualidad/1530095638_014199.html
- Foroohar, Rana. (17 de julio de 2018). ¿Por qué la guerra comercial es un problema de seguridad de EU? *Financial Times*.
- Silicon Valley gets queasy about Chinese Money (agosto, 2018) *The Economist*
- Al interior de la fábrica del futuro de China. (28 de agosto de 2018). Al interior de la fábrica del futuro de China. *Reforma / The Wall Street Journal*.
- Jalife-Rahme Alfredo (2018) Ciberguerra: el orden digital global de EU/Rusia/ China. *Reforma*.
- Bradsher, Keith y Paul Mozur. (7 de marzo de 2017). China's Plan to Build Its Own High-Tech Industries Worries Western Businesses. *The New York Times*.
- Barboza, David. (4 de agosto de 2018). How This U.S. Tech Giant Is Backing China's Tech Ambitions. *The New York Times*. Recuperado de: <https://www.nytimes.com/2017/08/04/technology/qualcomm-china-trump-tech-trade.html?hp&action=click&pgtype=Homepage&clickSource=story-heading&module=second-column-region®ion=top-news&WT.nav=top-news>
- Buscan alemanes defenderse ante hackers chinos (26 de septiembre de 2017). *Reforma*.
- Busca China ganarle a EU la batalla de la medicina genómica personalizada (21 de septiembre de 2017). *Reforma/ The Wall Street Journal*.
- Busca Beijing controlar firmas chinas de tecnología. (13 de octubre de 2017). *Reforma / The Wall Street Journal*.

- Hang, Zhouxiang (20 de octubre de 2017). High-tech leap to better serve the people. *China Daily*. Recuperado de: <http://i.chinadaily.com.cn/newsdata/news/201710/20/474150/article.html>
- Ma Si, Ouyang Shijia and He Wei. (20 de octubre de 2017). Breakthroughs confirm China's rise as a global high-tech player. *China Daily*. Recuperado de: <http://i.chinadaily.com.cn/newsdata/news/201710/20/474028/article.html>
- Jane Perlez, Paul Mozur y Jonathan Ansfield. (18 de noviembre de 2017). Busca China control global en tecnología. *Reforma*. Impulsa fusiones y adquisiciones amenaza de gigantes tecnológicos. (22 de noviembre de 2017) *Reforma/ The Wall Street Journal*.
- Pese a subsidios, autos eléctricos batallan en China (21 de noviembre de 2017). *Reforma*.
- Índice Mundial de Innovación 2018: China se coloca entre los 20 países principales; Suiza, los Países Bajos, Suecia, el Reino Unido, Singapur y los Estados Unidos de América encabezan la clasificación anual. (10 de julio de 2018) *Organización Mundial de la Propiedad Intelectual, Universidad Cornell*. Recuperado de: http://www.wipo.int/pressroom/es/articles/2018/article_0005.html
- Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum "Work Together to Build the Silk Road Economic Belt and The 21st Century Maritime Silk Road". (14 de mayo de 2017). *Xinhua*. Recuperado de: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm
- Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. (3 de marzo de 2015). *National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China*. Recuperado de: http://en.ndrc.gov.cn/news-release/201503/t20150330_669367.html
- Plan Made in China 2025, ICEX, sólo disponible en idioma chino: Made in China 2025: <https://wenku.baidu.com/view/5a9dc25384254b35effd3410.html>.
- Presidential Memorandum on the Actions by the United States Related to the Section 301 Investigation. (22 de marzo de 2018). *The White House*. Recuperado de: <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/presidential-memorandum-actions-united-states-related-section-301-investigation/>

2025-30. Historia de dos mundos: América Latina ante “La Franja y la Ruta”

*Carlos Juan Moneta**

SUMARIO

- I. A modo de introducción: el creciente papel de los Corredores Económicos en la nueva geoeconomía mundial
- II. La formulación de “La Franja y la Ruta” en el marco de la política exterior China
- III. “La Franja y la Ruta”: un modelo de construcción multidimensional
- IV. ¿Qué configuración geográfica y económica podría asumir OBOR en el 2025-30?
- V. OBOR y América Latina. Procesos y vínculos conceptuales
- VI. Corolario
- VII. Referencias

I. A MODO DE INTRODUCCIÓN: EL CRECIENTE PAPEL DE LOS CORREDORES ECONÓMICOS EN LA NUEVA GEOECONOMÍA MUNDIAL

En su proceso de cambio y transformación la economía global se caracteriza por el surgimiento de corredores marítimos y terrestres de transporte que se vinculan mediante espacios de conjunción (hubs). Las condiciones de accesibilidad que ellos pueden proveer inciden con gran peso en las posibilidades y estrategias de inserción económica a los mercados.

Seis Corredores Económicos: China-Mongolia- Rusia; China-Asia Central-Asia del Oeste; China-Pakistán; Bangladesh-China-India-Myanmar; China-Sudeste Asiático y el “Nuevo Puente Euroasiático” vertebran el más importante proyecto mundial contemporáneo de infraestructura: el “Cinturón y la Ruta de la Seda” (OBOR, en su sigla en inglés). Por su parte, la dimensión marítima de OBOR alcanza a Europa y África mediterránea por vía del Mar del Sur de China, el Océano Índico y el Mar Rojo. En la dirección opuesta, conecta el Mar del Sur de China con el Pacífico Sur.

* Universidad Nacional de Tres de Febrero (UNTREF), Argentina.

En suma, estos corredores terrestres y marítimos vincularán el hinterland chino de menor desarrollo con Asia Central, India, el Sudeste Asiático, Rusia y Europa Central, del Báltico y Atlántica.

Mediante este proyecto la RP China procura avanzar en la configuración de un espacio económico- comercial euroasiático que comprende también parte de África y los Países Árabes del Golfo Pérsico.

“La Franja y la Ruta”.¹ Se inscribe en una concepción moderna de la geoconomía. Por tal puede entenderse el análisis de las políticas nacionales vinculadas a la influencia de factores. Su expresión operativa se basa en la infraestructura y la conectividad, así como en los intereses económicos, demográficos y ecológicos en la configuración del orden mundial, así como las actividades relativas al espacio, los recursos naturales y el clima.

Su expresión operativa se basa en la infraestructura y la conectividad, así como en el interés económico de los inversores y de los consumidores. Se orienta a la construcción de redes globales a partir de nuevas tendencias de interdependencia, cooperación y competición entre múltiples socios.

La conectividad –en todas sus dimensiones– adquiere actualmente cada vez mayor importancia. Se le reconoce actualmente como un factor clave para impulsar el crecimiento de las actividades económicas y comerciales de países y regiones, tanto en su nivel interno como en su dimensión internacional.

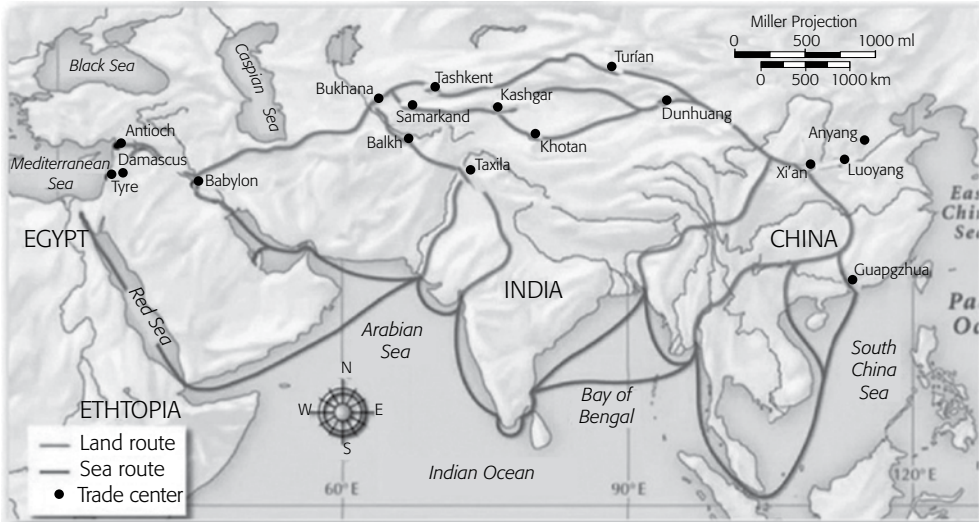
Es en este contexto que el Presidente Xi Jinping presenta un gigantesco proyecto de conectividad intercontinental entre Asia, Europa y parte de África y Medio Oriente –el “Cinturón Económico y la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI” (en inglés, One Belt, One Road OBOR) en Indonesia y Kazakhsan en septiembre-octubre del 2013.

Es en este espacio donde se localizan aproximadamente 4500 millones de habitantes; se dispone de abundantes alimentos, recursos naturales, energéticos y mineros y se llevan a cabo operaciones relativas a más de la mitad del comercio y las finanzas mundiales, donde OBOR encuentra su ámbito de materialización

Lanzado oficialmente en la reunión del “Foro de Cooperación Económica de los Países de Asia Pacífico” (APEC, en su sigla en inglés) realizada en Beijing a fines del año siguiente, cuenta ya con puertos; plataformas logísticas; caminos, ferrocarriles y obras hidráulicas ya en construcción a lo largo y lo ancho de OBOR. Con el sostén de una gigantesca campaña de difusión impulsada por el gobierno chino –el 14/05/17 Xi Jinping organizó un “Foro de la Ruta de la Seda” relativa a OBOR en la cual participaron 29 jefes de gobierno y representantes de casi

¹ En los textos en chino mandarín y también en otros idiomas OBOR es comúnmente referido como “La Franja y la Ruta de la Seda”.

un centenar de países– en breve plazo obtiene amplia difusión internacional, generando numerosos debates relativos a sus posibilidades de materialización y potenciales impactos en la geoeconomía y la geopolítica mundial. (Moneta, 2016 a). El mapa adjunto permite identificar la orientación y el trazado central de las rutas terrestres y marítimas incluidas en OBOR.



Fuente: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/> (s.f.).

Se trata, en síntesis, de un proyecto tricontinental cuya materialización requerirá varias décadas, que representa un nuevo modelo de desarrollo. A partir de la construcción de infraestructura física y digital incorpora múltiples dimensiones del quehacer y diferentes concepciones políticas y económicas. Si bien otorga relieve al papel de los mercados aplicando pautas de la economía neoliberal, procura simultáneamente establecer nuevas reglas de juego “con características chinas” en las dimensiones público-privada y estatal- transnacional que tienen como epicentro el desarrollo y la cooperación en las relaciones internacionales.

Su concreción representaría el equivalente a un profundo desplazamiento de las placas tectónicas de la política y la economía mundial. En particular, el avance hacia una dimensión de integración de Asia y Europa que hoy apenas puede entorsearse, asumirá una particular incidencia sobre la evolución de las relaciones económicas y comerciales de América Latina con ambos continentes (Moneta, 2016b).

Los procesos de OBOR contribuirán sustantivamente a modificar las situaciones relativas de distintos países y regiones en sus interacciones económicas con

el resto del mundo. En este marco, cabe destacar que los países América Latina no han podido aún poner en marcha en sus vinculaciones con Asia Pacífico e India –excepto en un número pequeño de casos– estrategias concertadas que tengan debidamente en cuenta los profundos cambios que presenta el sistema económico internacional-trasnacional, pese a los esfuerzos que se están llevando a cabo para corregir esa situación.

Se observa, entre otros elementos, un cuadro de “espacios vacíos” en el conocimiento de procesos en Asia que requieren la aplicación de enfoques comprensivos y multidimensionales. De igual manera, se destacan insuficiencias en los sistemas, instalaciones y medios de transporte de LATAM y persisten una modalidad de comercio interindustrial que no favorece a nuestra región; baja competitividad; insuficiente desarrollo de las empresas trasnacionales latinoamericanas y una asimétrica evolución científico-tecnológica. Todos estos factores afectan seriamente nuestra capacidad y rango de vinculación externa.

En este contexto, el propósito de esta presentación es contribuir a la exploración de las posibilidades que ofrece OBOR para América Latina de ampliar, reorientar y modificar en profundidad el actual espectro de interacciones económico- comerciales; científico- tecnológicas; políticas y de conectividad que vincula a nuestra región con los principales actores públicos y privados incluidos en ese proyecto.

Se destaca la necesidad de avanzar en la solución de los déficits de conectividad e infraestructura de nuestra región y en su financiamiento externo; favorecer la transformación productiva de América Latina y poner en práctica nuevas formas de inserción en la dimensión económica- comercial capaces de aprovechar constructivamente las transformaciones que se presentan en el ámbito de “La Franja y La Ruta”.

El énfasis estará puesto en la identificación de las promisorias oportunidades de construcción de relaciones económicas y cooperación que el proyecto presenta, sin descartar obstáculos y desafíos a enfrentar.

En la primera sección se identificarán aquellos ejes y conceptos– guía de la política exterior de la RP China que encuentran aplicación concreta en la materialización del proyecto. En la segunda, se analizará el modelo de construcción que representa OBOR.

La tercera sección examinará la configuración geográfica y económica de “La Franja y la Ruta” para determinar distintas áreas y vías de inserción. Por último, la cuarta sección examinará desde el punto de vista latinoamericano, las posibilidades de inserción y vinculación cooperativa que presenta OBOR, considerándolas como espacios potenciales para la acción pública y privada latinoamericana.

II. LA FORMULACIÓN DE “LA FRANJA Y LA RUTA” EN EL MARCO DE LA POLÍTICA EXTERIOR CHINA²

OBOR se encuentra comprendido en el primer rango de las prioridades políticas y económicas establecidas por el liderazgo chino. Teniendo en cuenta las necesidades que surgen de la evolución del contexto económico interno (“la Nueva Normalidad”) y distintas situaciones que se presentan en el marco internacional, puede considerarse que desde los inicios de la preparación de OBOR (2012-2013) se introduce un profundo cambio en la concepción y praxis de la política exterior china.

Una anterior fase de apertura e inserción internacional fueron las grandes empresas estatales chinas (SOE en su sigla en inglés) a fines de los años noventa, las encargadas de establecer vínculos económicos concretos con el resto del mundo: la “go out policy” (Moneta y Cesarin, 2012).

Poco más de una década más tarde su función primaria es reemplazada por la infraestructura, en su papel de instrumento que posibilita la conexión de las regiones de menor desarrollo de China con los países vecinos y luego, con Europa.

Entre los elementos de la “visión” y los objetivos que los dirigentes chinos imprimen a OBOR, cabe citar los siguientes (NDRC, 2015 y Wang Yiwei, 2016):

Visión:

- Énfasis en la cooperación, apertura e inclusión, mutuos beneficios y aprendizaje.
- Ampliar y mejorar la comunicación y cooperación entre el Este y el Oeste.
- OBOR como iniciativa abierta a todos los países y no limitada por la geografía.

Objetivos:³

- Avanzar en la conectividad de Asia, Europa, África y sus mares adyacentes mediante la creación de redes en todas las dimensiones y en múltiples niveles.

² El contenido de esta subsección está basado en el documento: National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the People’s Republic of China, 2015, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road”, (pp. 3-5). Beijing, RP China.

³ No se hará referencia en este trabajo a los objetivos de carácter estratégico y de seguridad vinculados a las interacciones de tensión y competencia entre EEUU y China en Asia (ej. el “pivote” estadounidense y el “rebalance” chino y aquellos referidos a diferendos de carácter territorial y estratégico con Japón, India y Sudeste Asiático; la protección de las líneas marítimas y la creación de

En resumen, el “Camino de la Seda” tiene por propósito vincular estrechamente el espacio económico de Asia Pacífico en el este con el espacio económico europeo en el oeste.

Por su parte, “La Ruta Marítima de la Seda” debe generar un espacio económico de cooperación estratégica orientado al Mar Meridional de China, el Océano Pacífico y el Índico

- Coordinar las estrategias de desarrollo y la utilización de los mercados de los países participantes, con un flujo libre y ordenado de los factores económicos.
- Alcanzar una profunda integración de los mercados y establecer una red de Áreas de Libre Comercio de altos estándares.

Entre las orientaciones y guía para el fortalecimiento de la apertura de la economía mundial –un nuevo rol que asume Xi Jinping ante la deserción de Trump en ese papel– se determina la necesidad de impulsar la globalización económica hacia situaciones de equilibrio, mediante un beneficio y ganancia general y compartida; buscar formas adecuadas de orientación del capital a opciones racionales y concertadas; generar nuevas instituciones y ampliar la utilización de las ya existentes.⁴ para la construcción de sistemas bilaterales, regionales y multilaterales de relaciones económicas y comerciales que contribuyan a la gobernabilidad mundial.

La hoja de ruta requiere la identificación y ampliación de nuevos espacios y fuerzas motoras para el crecimiento. En ese contexto, tras el reconocimiento simbólico de China como potencia a nivel mundial (“un país grande y fuerte”), se desea fortalecer su liderazgo mediante el desarrollo de un activo multilateralismo, orientado a la creación de un ambiente favorable para la realización del “sueño chino”.⁵

Por otra parte, la activa y amplia adhesión al libre comercio y la construcción de una “comunidad de destino” entre China y sus vecinos se podría alcanzar mediante un nuevo tipo de relaciones internacionales, que tengan como centro

nuevas vías terrestres para los flujos de comercio y energía que también han sido muy tenidos en cuenta en la formulación y puesta en marcha de “la Franja y la Ruta”.

⁴ Ej.: Organización de Cooperación de Shanghái; APEC; Reunión Asia- Europa (ASEM); Diálogo Estratégico del Consejo de Cooperación del Golfo; Sistema Regional de Cooperación Económica de Asia Central (CAREC).

⁵ En apretada síntesis, el “sueño chino” es la denominación que sintetiza el proyecto promovido por Xi Jinping de convertir a China en un país desarrollado, grande y fuerte y una sociedad satisfecha, armónica y feliz, y que ese propósito beneficie al mundo, generando un contexto de paz, desarrollo y cooperación internacional.

obtener mutuos beneficios y enfoques equilibrados con respecto a los principios e intereses de las partes. Se amplía el círculo de amistades, pero se evitan las alianzas, en búsqueda de la construcción de una red global de asociaciones que abarque al mayor número posible de países.

Se requiere obtener la diversificación del comercio externo y las estructuras de sus mercados, focalizadas en los países del desarrollo y apoyadas en el intercambio con los países vecinos. No obstante, se necesita ser flexible. Para alcanzar su propósito de convertirse en una potencia comercial dominante (Moneta, 2016c), el país deberá gradualmente ajustarse tanto a los cambios de la estructura económica como a los de la política global. Asimismo, se necesita que China participe activamente en la construcción de sistemas bilaterales, regionales y multilaterales de relaciones económicas y comerciales.

Es precisamente esta nueva concepción del desarrollo, que se concibe compartido y que privilegia la innovación, apertura, coordinación y ecología, la que se asume en esta etapa de pasaje de una sociedad "moderadamente acomodada" que propuso Deng Xiaoping en 1978, a la transformación de China en un país "socialista moderno, próspero, poderoso, democrático, civilizado y armonioso" que adopta Xi Jinping y la dirección del PCC⁶ a alcanzar en el 2049, centenario de la fundación de la RPC.

Entre sus metas se encuentra la eliminación de las asimetrías existentes en los niveles de crecimiento de las distintas regiones chinas, y el aumento de la apertura económica al exterior, fortaleciendo la competitividad del país en el plano internacional; la estructura dual urbano- rural predominante; avanzar en un nuevo modelo de producción y dar solución a los problemas planteados por una sobrecapacidad industrial no utilizada (ej., acero). De igual manera, contribuye a asegurar la prohibición de energía y de recursos naturales necesarios para su crecimiento.

También se procura ofrecer nuevos y más amplios horizontes geográficos para la acción de las grandes empresas estatales (SOE, en su sigla en inglés); ubicar inteligentemente su capacidad de financiamiento de proyectos y adquisiciones en el exterior; insertarse plenamente en los mercados de OBOR y establecer una vasta y efectiva red de vínculos políticos y económicos con los países que participen en el proyecto.

En síntesis, la búsqueda de un co-protagonismo concertado y equilibrado entre la dimensión interna del desarrollo y las acciones que se lleven a cabo en el exterior para alcanzar los objetivos establecidos. Un eficaz y gigantesco diseño de

⁶ Se propuso en el Informe del Partido en su XVIII Congreso (noviembre 2013).

cómo, según la visión china, pueden satisfacerse sus necesidades de desarrollo; asumir activamente sus responsabilidades y obligaciones internacionales y contribuir a la gobernabilidad de la economía mundial.

III. “LA FRANJA Y LA RUTA”: UN MODELO DE CONSTRUCCIÓN MULTIDIMENSIONAL (MONETA, 2016D)

Arquímedes señalaba que, si se contaba con un punto de apoyo, se podría mover al mundo. OBOR, partiendo de la infraestructura y conectividad construye un proyecto multidimensional orientado a avanzar en esa dirección.

Así, a modo de ejemplo, se prevé generar “Rutas de la Seda” informáticas y financieras; avanzar gradualmente hacia el establecimiento de acuerdos comerciales y de inversión que permitan la participación de Fondos Soberanos y la eliminación de barreras a la inversión extranjera directa (IED). También se contempla la emisión de bonos en renminbis, la regulación del sector financiero y el establecimiento de mecanismos de riesgo anticíclicos.

La gestión del proyecto incluye un “desarrollo verde”; cooperación aduanera; avances en regulación transfronteriza; certificación de estándares e información estadística. Privilegia el e-commerce y nuevos modelos de comercio y servicios de apoyo.

En el ámbito de la producción pone énfasis en la cooperación a llevar a cabo en el sector agrícola, de alimentos y manufacturas; así como la creación concertada de laboratorios y centros de investigación en CyT.

En otro rango, se asigna particular importancia a la gobernabilidad de OBOR, la construcción de mecanismos intergubernamentales del más alto nivel para el establecimiento de objetivos y políticas macroeconómicas concertadas. La adopción de decisiones políticas y económicas necesarias para una adecuada conducción constituyen un aspecto clave del proyecto.

Por último, cabe una reflexión central. Lo aquí señalado corresponde a objetivos y a medios, pero quizás no se ha puesto el énfasis necesario en la dimensión más profunda del proyecto. “La Ruta y la Franja” constituyen un complejo y sofisticado mecanismo que de tener éxito, permitirá con el paso del tiempo alcanzar un avance transformador en la dimensión, profundidad y orientación de las relaciones y vínculos establecidos entre las personas y sociedades de los países miembros, al procurar instaurar crecimiento económico como variable y desarrollo como valor predominante.

DESAFÍOS QUE ENFRENTA OBOR Y CONDICIONES DE VIABILIDAD

Existe un intenso debate tanto en el marco interno chino⁷ como en el plano internacional sobre los riesgos que podría encontrar OBOR para su materialización. Entre ellos cabe citar: i) tensiones con países que se sienten amenazados por los avances de China (ej., Japón; India; EEUU; algunos países del Sudeste Asiático y Asia Central y en el futuro, posiblemente Rusia); ii) insuficiencias en términos de disponibilidad financiera y su distribución en los proyectos (inequidad en los beneficios) ; iii) tensiones con etnias en la provincia de Xinjiang; iv) problemas relativos a las diferencias existentes en los sistemas legales y culturas de negocios; v) condiciones de competitividad entre las SOEs y empresas extranjeras.

No obstante, los grandes éxitos que representan los logros sociales, económicos, comerciales, financieros, tecnológicos y de política exterior obtenidos por China desde la puesta en marcha de la apertura económica establecida por Deng Xiao Ping, superando enormes obstáculos en el plano externo (ej., la crisis financiera internacional del 2008) e interno, ofrecen, en el entender del autor de este trabajo, una base auspiciosa para este nuevo desafío.

LA VIABILIDAD FINANCIERA DE OBOR Y LOS BANCOS CHINOS: ¿UNA OPORTUNIDAD PARA AMÉRICA LATINA?

Para el financiamiento del Proyecto OBOR se creó el "Banco Asiático de Inversión en Infraestructura" (AIIB en su sigla en inglés), abierto a la participación internacional, con un capital autorizado de US\$100 billones, al cual la RP China aportó inicialmente US\$50 billones. El Banco cuenta ya con 43 países inscriptos como miembros y un número equivalente que está realizando gestiones para su incorporación y/o considerando seriamente esa posibilidad. Entre ellos, con distinto grado de compromiso y posibilidades de concretar su ingreso, se encuentran Brasil, Argentina, Chile y Perú; Ecuador, Bolivia y Venezuela.

La creación del AIIB fue acompañada por otro organismo: el Fondo del "Cinturón Económico", con un capital de US\$40 billones, también suministrado por China. Se cuenta además con otras importantes fuentes de financiamiento de carácter nacional (diversos bancos chinos), regional (ej Banco Asiático de Desarrollo), e internacional (ej Nuevo Banco de Desarrollo, BRICS).

⁷ Entre los numerosos ejemplos que pueden darse al respecto, ver Antoine Bondaz, 2015, "Rebalancing China's geopolitics", en European Council on Foreign Relations "One Belt, One Road: China's Great Leap Outward" China Analysis (pp. 6-8), que presenta la posición de distintos académicos y funcionarios chinos sobre el tema.

El Banco Asiático de Infraestructura ocupa un lugar predominante en la estructura de redes financieras que progresivamente se van generando para cubrir los gastos de OBOR, en el marco de necesidades de financiamiento de infraestructuras en Asia del orden de los 750.000 millones de dólares. (ADB, 2009).

El capital de 100 billones de USD del AIIB está dividido en un 20% en acciones embolsadas y en un 20% en acciones exigibles no desembolsadas. El capital suscrito por los países de Asia y Oceanía no puede resultar inferior al 75% del capital total. En consecuencia, el 75% del total del capital autorizado se distribuye entre los países de la región, reservándose un 25% para miembros no regionales.

En términos de votos, a la RP China le correspondían 29,780.4 en el año 2015, situación que lo convierte en el país con la mayor capacidad relativa de decisión (posibilidades de ejercer veto) en las resoluciones del Banco. No obstante, el ingreso de nuevos miembros irá paulatinamente modificando ese porcentaje.

Cabe también señalar que China jugó un papel relevante en la creación del "Nuevo Banco de Desarrollo" (anteriormente conocido como Banco de Desarrollo de los BRICS) en Fortaleza, Brasil, a mediados del 2014. Son miembros: China, Brasil, India, Rusia y la República Sudafricana, estará localizado en Shanghai y contará con un capital inicial de 100.000 millones de dólares y un Fondo de Común de Reservas por idéntico valor. (NDB, 2014). El Banco proveerá financiamiento en infraestructura y distintos proyectos de construcción para los estados miembros, economías emergentes y otros países en desarrollo. Se espera que podrá aportar de 5 a 7 billones de dólares en el año 2020 para operaciones de financiamiento.

Afortunadamente, la oferta de fondos no se limita a estos actores; es mucho más amplia. En cuanto corresponde a "La Franja y la Ruta", ya el Banco Chino de Desarrollo (CDB, en su sigla en inglés) anunció su deseo de invertir unos 890 billones de dólares en más de 900 proyectos a desarrollar en 60 países (China Daily a., 2015). El CDB lanzó un plan de cooperación en etapas que ubica en la primera fase los países del Sudeste Asiático y Asia Central; en la segunda, las naciones de Europa Central y del Este; en la tercera, los correspondientes a Asia del Oeste y por último, la cuarta etapa, incorpora a "otros países" (UIBE, 2017).

En el plano regional, cabe citar la Organización de Cooperación de Shanghai (SCO, en su sigla en inglés),⁸ su nuevo Banco de Desarrollo y el Consorcio Interbancario que los integra junto a distintos bancos de los restantes países miembros. Por su parte, el Banco de China; el Banco de Exportación e Importación y el Banco Industrial y Comercial de este país han anunciado su disposición a incor-

⁸ La SCO está compuesta por RP. China, la Federación Rusa y los países de Kazajistán; Kirgizstan; Tadjikistan y Uzbekistan.

porar alrededor de 140 billones de dólares para operaciones relativas a “La Franja y la Ruta” (UE-China, 2017). También es dable esperar inversiones significativas por parte de países de la Unión Europea.

Si bien las corrientes de inversión mutua con China presentan montos relativamente reducidos si se los compara con los del intercambio comercial⁹ los bancos de la UE poseen una importante experiencia en Asia, constituyendo prestamistas transfronterizos destacados de más de 60 de los miembros de OBOR. Un ejemplo reciente corresponde al Deutsche Bank de Alemania, que informó sobre una inversión de 2,7 millones de renmimbi en “La Franja y la Ruta”. EU-China 2025 (como se citó en García Herrero, 2017).

El BAII cubrirá un amplio espectro de modalidades de financiamiento. Comprende tanto préstamos como participación en el capital de instituciones y empresas; garantías; asistencia técnica y toda otra medida que estime conveniente la Junta de Gobernadores.

En su política de atracción para incorporar nuevos miembros al Banco, China ha tenido particularmente en cuenta la necesidad de poder presentarlo como un ente dotado de estándares adecuados de protección social y medioambiental que adoptó las mejores prácticas internacionales y es transparente desde el punto de vista de la gestión de los fondos.

De igual manera, se puso buen cuidado en establecer vínculos positivos con otros bancos multilaterales. Por ejemplo, el AIIB estableció un acuerdo con el Banco Europeo de Inversiones (BEI, en su sigla en inglés) y con el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD, en su sigla en inglés) para financiar conjuntamente proyectos estratégicamente importantes, ampliando su cooperación en todos aquellos países en que ambas instituciones están actuando. (AIIB, 2016) y ha establecido operaciones conjuntas con varias de esas instituciones (ej., ADB; Banco Mundial).

Uno de los primeros proyectos con el BEI y el BERD corresponde a la realización de mejoras de conectividad y movilidad en Tajikistan, en la ruta que conecta “Dushanbe con Uzbekistán del Corredor Regional de Cooperación Económica de Asia Central (AIIB, 2016).

De esa manera se abre un amplio espacio de cooperación financiera para la realización de OBOR que incorpora, entre otros, tanto el espacio asiático como el europeo.

⁹ 515 billones de euros de intercambio de bienes UE- 28- China en el 2016 frente a stocks de IED de 168 billones de euros (288 billones si se incluye Hong Kong) y un stock de inversiones de la RP China en la Unión Europea de 35 billones de euros (115 billones de euros si se incluye Hong Kong (UE, 2017 “EU-China Economic Relations to 2025 Building a Common Future” pp. 8 y 16).

Por último, si bien en las primeras fases de las operaciones se otorgará prioridad a proyectos relativos a transporte, energía, desarrollo rural y urbano y logística (China Dailyb, 2016), de acuerdo a lo señalado por el Vice Premier Zahng Gaoli, el concepto de “conectividad” abarca no sólo a la infraestructura física, sino también las interacciones entre distintos pueblos, la coordinación de políticas y los flujos de capital y comercio (China Daily c, 2015). Posteriormente se incorporarán TICS; protección al medio ambiente; desarrollo agrícola y recursos hídricos.

Lo aquí señalado muestra el amplio horizonte de proyectos de cooperación que pueden ser financiados por el AIIB y otros bancos chinos y multilaterales asociados. Esta diversidad debe ser particularmente tenida en cuenta por los países latinoamericanos que se están incorporando al Banco, al igual que por el resto de la región.

Resulta muy importante destacar, a los fines de posibles operaciones con América Latina, que el financiamiento de infraestructura por parte del BAII no se halla limitado al Asia.

Además de sus miembros, en un ámbito de cooperación puede extender sus operaciones a otras organizaciones financieras e internacionales vinculadas al desarrollo económico de Asia o de las áreas de operaciones cubiertas por el Banco, siempre que sea de utilidad en el cumplimiento de sus objetivos (AIIB, 2015). Tal podría ser el caso de inversiones del AIIB en TICs, infraestructura, energía y producción industrial en América Latina si se negocian adecuadamente en el marco del AIIB su extensión a nuestra región.

INFRAESTRUCTURA/CONECTIVIDAD: UN CAMINO AHORA PRIVILEGIADO PARA EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO ECONÓMICO¹⁰

De acuerdo con las estimaciones del Mckinsey Global Institute, actualmente se invierten en el mundo 2,5 billones de USD por año en equipamiento y obras de transporte, energía hidráulica y telecomunicaciones. No obstante, si no se consigue elevar las inversiones actuales a un promedio del orden de 3,3 billones USD anuales, se presentaría una brecha del orden del 11% en el financiamiento (unos 350 mil millones USD anuales) a finales del período 2016-2030 (Mckinsey, 2016a).

Estos déficits de inversiones en infraestructura se presentan tanto en los países desarrollados como en los emergentes, siendo estos últimos los que concen-

¹⁰ El contenido de esta subsección está basado en el documento: McKinsey Global Institute, june 2016, “Bridging Global Infrastructure Gaps”, pp. 1-8. Disponible en: <https://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/bridging-global-infrastructure-gaps>.

trarán, en el período que media hasta el 2030, la mayor cantidad de inversiones (60%).

Si bien Europa Occidental y EEUU y Canadá tendrán respectivamente requerimientos de infraestructura del orden del 12% y 22% en el período previamente señalado, para China este será de un 29%; en India, el 6% junto, a otros países emergentes de Asia que tendrán el mismo porcentaje y a América Latina le correspondería un 7% del total (Mckinsey, 2016b: 6).

Desde principios de la década del 90 China se ha destacado a nivel mundial por sus gastos en infraestructura, entendiendo como tal en este caso las inversiones en aeropuertos, FFCC, puertos, rutas, energía, recursos hídricos y telecomunicaciones. En el período 1992-2013, le correspondió el 8,6 % de la inversión total global, superando, entre otros países y regiones, las de India (4,9%); Europa Occidental y EEUU/ Canadá (2,5% cada uno) y África (3,1%). A Latinoamérica ocupó el último lugar, con 2,4% del total mundial: (Mckinsey, 2016c: 4).

En este contexto, a la finanza corporativa le corresponde alrededor de tres cuartas partes del financiamiento privado, mientras la asociación pública-privada asume cada vez mayor relieve en el financiamiento de infraestructuras. No obstante, si bien se estima que constituirá una fuente de recursos más importante en el futuro, su participación actual cubre entre el 5% y el 10% de las inversiones totales en este sector. Por lo expuesto, como se señaló en la sección precedente, continúan siendo los inversores institucionales y los bancos los que se encuentran en mejores condiciones de cubrir la mayor parte de las necesidades globales. (Mckinsey, 2016d, in Brief).

Con respecto al Asia, estudios del Banco Asiático de Desarrollo (ADB en su sigla en inglés) sobre las necesidades futuras de inversiones en infraestructura –Inderst, 2016 (refiriéndose a un trabajo de Bhattacharyay, 2012)– señala que las economías en desarrollo de 32 países de la región necesitarían una inversión en infraestructura de 8,2 trillones de dólares para el período 2011-2020, de los cuales 2,7 trillones USD corresponderían al transporte, correspondiéndole a China e India la mayor parte de los fondos.

Otro documento del Banco (ADB 2017) calcula una inversión anual de 1,7 trillones USD para el período 2016-2030. En este contexto, el AIIB llevó a cabo operaciones de financiamiento por 1,7 billones de dólares en el 2016, estimando que podrían incrementarse a 10-14 billones USD en el 2020 (EU-China 2025, 2017).

En este marco, con un comercio de casi 1 trillón de dólares en el 2016, las inversiones en infraestructura esperables para la ejecución total de OBOR se estiman, en un período aún no definido de tiempo, entre 4 a 8 trillones USD. Con

referencia al presente, las inversiones en el 2017 han sido de 3 a 5 billones de USD, esperando que asciendan a 10 billones de USD en el 2018 (Heiduk, 2017).

EL PAPEL DE LAS CIUDADES EN LA CONCEPCIÓN DE OBOR: ACTORES RELEVANTES. UNA MIRADA DISTINTA: EL SISTEMA MUNDIAL DE CIUDADES

Concebir y operar en OBOR a partir de sus ciudades constituye una forma diferente de percibir a quienes ya son actores muy destacados en los mercados mundiales e incrementarán en alto grado su incidencia futura.

En América Latina convendría incorporar una visión distinta de la tradicional sobre el sistema económico internacional, a partir de la configuración de un sistema mundial de ciudades.

McKinsey (McKinsey e, 2011) organizó un estudio que incluía para el 2025 el análisis de la contribución al crecimiento global de seiscientas ciudades de dimensión mega e intermedia. Cuatrocientos siete de ellas estarán ubicadas en países emergentes y contribuirán con el 40% del crecimiento mundial.

En este marco, 310 millones más de personas en edad activa (representan un 35% de la expansión mundial de la Población Económica Activa, PEA) se incorporarán en el 2025. Dos tercios estarán ubicados en ciudades chinas y del sur de Asia.

Cabe señalar a los efectos de identificar sectores específicos del mercado, que las 216 ciudades más importantes de la RP China van a contar entre sus ciudadanos con 80 millones de ancianos. Asimismo, de los 13 millones de nuevos niños comprendidos en el ámbito de las 600 ciudades citadas, 7 millones corresponderán a ciudades chinas.

En ese contexto, parece necesario en nuestra región incorporar nuevos enfoques e instrumentos en la elaboración de inteligencia estratégica de carácter económico-comercial.

A modo de ejemplo, Japón cuenta ya desde varios años atrás con estudios integrales y de alta sofisticación sobre cuáles serán las características de los mercados de la clase media en Asia en el período 2025-2030. También llevan a cabo ese tipo de investigaciones Australia, Singapur, Nueva Zelanda, India y otros países, al igual que centros de investigación e instituciones regionales (ej., la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, ESCAP¹¹).

¹¹ Ver, por ejemplo, ESCAP, "The state of Asian and Pacific Cities, 2015".

LAS CIUDADES Y LA MULTIPLICACIÓN DE ACTORES RELEVANTES EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE “LA FRANJA Y LA RUTA”

El éxito de OBOR depende fundamentalmente de los flujos de comercio e intercambios que se generen y desarrollen a lo largo de los corredores entre “ciudades pivote”, ciudades pequeñas e intermedias y sus respectivos espacios de influencia.

Las “Ciudades pivote” están ubicadas geográficamente a lo largo del “La Franja y la Ruta”. Generalmente, cada “ciudad pivote” está vinculada a numerosas rutas y líneas de tránsito. Conectan hubs de comercio internacional con ciudades medianas y más pequeñas contribuyendo al crecimiento y vinculación externa de éstas últimas y de sus hinterlands. Como en la vinculación de las venas principales con arterias menores, se generan subredes interactivas.

Por lo tanto, más de un OBOR será generado en el marco de este proyecto. Es dable esperar que de “un OBOR” se pase a “muchos OBOR” (Moneta, 2017e). En efecto, en primer término, surgen aquellos OBOR de carácter interno y transfronterizo comprendidos en los límites geográficos del proyecto, en la medida en que las nuevas obras que se concretan representan la posibilidad de generar desarrollos económicos posteriores (subredes de vinculación económico-comercial).

Pero el fenómeno de OBOR, dada su dimensión e incidencia, ha reavivado el interés en poner en marcha –sin evaluar aquí si sus motivaciones se basaban en razones de competencia estratégica o cooperación- un importante grupo de proyectos en Asia/Europa de carácter relativamente equivalente, aunque más limitados en sus instrumentos y objetivos (ej., transporte, energía).

Entre ellos cabe citar: a) “El corredor de Crecimiento Asia- África” acordado entre los Primeros Ministros Abe (Japón) y Modi (India) en el 2017. Procura ampliar y fortalecer el crecimiento y la conectividad entre Asia y África, mediante un corredor que cubriría África, India, Sur de Asia, Asia del Este y Sudeste y Oceanía; b) En el 2011, “La Nueva Ruta de la Seda” de EEUU, con centro en Afganistán, vinculando Asia Central con Asia del Sur; c) “La nueva Ruta de la Seda Rusa” (corresponde al “Nuevo Puente Euroasiático” chino) y d) en el 2004, la “Diplomacia de la Ruta de la Seda Nipona”. Incluye 5 países de Asia Central y 3 países de las áreas circundantes, teniendo como foco la energía (Wang Yiwei, 2016 y Moneta 2017f).

A MODO DE PRIMERAS CONCLUSIONES

Para América Latina resulta de gran importancia el seguimiento continuo y detallado de estos desarrollos. Están abriendo un enorme portal a nuestro conocimiento

de procesos intra-asiáticos que resulta imprescindible explorar si se desea verdaderamente contar con políticas y estrategias de inserción económico-comercial adecuadas a los procesos de transformación en marcha.

En este marco, se debe tener en cuenta que aún en un escenario, donde la RP China no pudiera alcanzar a completar parte de sus objetivos, la dimensión de OBOR augura que todo contribuirá a que se concreten cambios trascendentales tanto en la configuración económica y política euroasiática como en la orientación y composición de los flujos de comercio futuros en el plano regional y global.

En cuanto a los proyectos que procurarán competir con OBOR –más allá de que muchos de ellos no lleguen, por distintas circunstancias, a materializarse– se confirman la vigencia y continuidad de un proceso que adquiere con el paso del tiempo, mayores proporciones: el crecimiento por múltiples vías de la conectividad e integración entre los continentes asiático y europeo, con importante incidencia en otras áreas en desarrollo (ej., Asia del Sur y África).

Ellos ofrecen nuevas, más amplias y diversas oportunidades de inserción en dimensiones que incluyen, pero superan al comercio. Desde un punto de vista latinoamericano, estas cambiantes configuraciones geoeconómicas están asociadas a escenarios de mayor complejidad para un abordaje comercial. Esto no necesariamente deben limitarse a “OBOR”, sino que puede extenderse a “varios OBOR”, en particular a los “mini OBOR”.

Nos estamos refiriendo a la manera en que, seleccionando a aquellos de dimensión y características asequibles, pueden explorarse nuevos mercados que en muchos casos nos son desconocidos. Se trata de utilizar la forma más adecuada de acceder a ellos de manera innovadora, a partir de nuestras limitadas capacidades.

Identificar potenciales socios y clientes entre centros de investigación, empresas, organizaciones regionales y Bancos; descubrir que es posible acceder a tecnologías y formas de producción distintas y más competitivas si se elaboran con inteligencia el contenido y forma de las asociaciones con estas contrapartes y se establecen las vías políticas y económicas público-privadas necesarias para alcanzarlas.

Para ello se requiere contar con una amplia utilización de inteligencia estratégica y planificación de mediano y largo plazo que abarque un espectro de variables importantes, como las que presenta el desafío de OBOR.

En este sentido, las siguientes secciones constituyen un intento de presentar los grandes rasgos de un escenario tentativo de “La Franja y la Ruta” en el 2025/30 y de distintas posibilidades que podrían explorarse para futuras inserciones latinoamericanas. Un espacio-tiempo que parece muy lejano en las visiones de corto plazo que usualmente priman en nuestra región, pero que sólo representan casi un instante en la mirada de largo plazo asiática.

IV. ¿QUÉ CONFIGURACIÓN GEOGRÁFICA Y ECONÓMICA PODRÍA ASUMIR OBOR EN EL 2025-30?

ASIA-EUROPA: ¿HACIA UN NUEVO MEGA CONTINENTE?

“La Franja y la Ruta” permitirán incrementar los vínculos económicos y políticos entre Europa y Asia en múltiples dimensiones.

Se observará un gran crecimiento del comercio y la presencia y participación de empresas europeas en territorio asiático y las de Beijing y otros países de la región en Europa. Se hallará facilitada por la materialización de al menos una parte sustantiva del gigantesco plan de obras viales, ferroviarias y marítimas contempladas en el proyecto, que también contarán desde ahora con la participación del “Fondo Europeo de Inversiones Estratégicas”. Se reducirá así el tiempo —y consecuentemente, los costos del transporte de carga— facilitando un mayor comercio.

A modo de ejemplo, durante los tres últimos años han circulado aproximadamente 2500 trenes de carga entre China y 12 destinos europeos, pese a que aún se presentan grandes dificultades de carácter técnico, logístico y administrativo (ej., trochas, sistemas y normas distintas).

Asimismo, se fortalecerán los vínculos financieros y las operaciones de inversión conjuntas. Tal es el caso del “Plan Juncker” (European Commission, 2017) de inversiones lanzado por la Comisión Europea en el 2014, que ha atraído importantes fondos chinos; el lanzamiento de la “Plataforma de Conectividad EU-China” destinada a proveer oportunidades de inversión y facilitar los flujos de comercio, inversiones y contacto entre las distintas sociedades; la aceptación de que ese país sea miembro del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y el compromiso europeo de aumentar sus inversiones en OBOR. Se está así fortaleciendo la ya muy importante alianza estratégica sino-alemana en el campo financiero, comercial y tecnológico.

De igual manera, la sofisticada acción diplomática china, apoyada en grandes inversiones y acuerdos de cooperación ha fortalecido y ampliado su presencia en toda Europa. Un importante ejemplo, en carácter de instrumento para la promoción del comercio y las inversiones entre Europa Central y Oriental (CEEC, en su sigla en inglés) y China, lo constituye el “Acuerdo de Cooperación 16+1”.¹² Este Acuerdo, focalizado en la promoción del comercio y las inversiones, también

¹² “El Acuerdo de Cooperación 16+1” (China-CEEC) incluye por la parte europea a los siguientes países: Galvania, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia; República Checa, Estonia; Hungría, Latvia; Lituania; Macedonia; Montenegro; Polonia; Rumania; Serbia; Eslovaquia y Eslovenia.

incluye la cooperación en ciencia, tecnología, agricultura y bosques, temas culturales e intercambios entre las sociedades.

Estos avances en la integración euroasiática generarán un amplio espectro de impactos en las relaciones entre América Latina y la UE. Entre ellos, cabe destacar su esperable incidencia en la orientación y magnitud de los flujos de comercio e inversiones con la Unión Europea, que pueden presentar sustantivas divergencias en favor de actores asiáticos. En este marco, parece conveniente plantear la necesidad para nuestra región de elaborar escenarios y llevar a cabo estudios económico-comerciales sobre futuros posibles.

EL SUDESTE ASIÁTICO: ¿UNA NUEVA COMPETENCIA PARA AMÉRICA LATINA EN LOS MERCADOS EUROPEOS?

En el contexto asiático, la Asociación de Países del Sudeste Asiático (ASEAN, en su sigla en inglés), también ha lanzado su “Plan Maestro de Conectividad 2025” (The ASEAN Secretariat, 2016), que debe coordinarse con OBOR.

ASEAN necesita aproximadamente 1 trillón USD para el desarrollo de su infraestructura entre el 2014 y el 2020. Por esta razón, los fondos provenientes de OBOR y los del competidor de China, Japón, serán bienvenidos, a pesar de tensiones que existen con ambos países. Tokio ha creado, en el marco de sus programas de cooperación con ASEAN un Fondo para el desarrollo de su infraestructura “de alta calidad”, de 110 billones USD (Reuters, 2015).

ASEAN, en el marco de su programación para alcanzar una “Comunidad Económica ASEAN” (AEC, en su sigla en inglés), ha logrado reducir tarifas en su comercio interno y eliminar obstáculos a la IED, en sus avances hacia la obtención de una “Plataforma Común de Inversiones” (Moneta, 2014g).

En esa situación, la reducción de los costos de transporte adquiere mayor importancia para facilitar el comercio. Acuerdos con compañías chinas para la construcción de líneas férreas y la provisión de equipamiento ya están en operaciones, por ejemplo, en Tailandia y Laos.

Dada su privilegiada localización estratégica y su importancia para China como mercado, ubicación en las cadenas de valor y proveedora de recursos naturales, los países de ASEAN podrían optimizar la obtención de fondos vía OBOR. En suma, estos desarrollos le permitirán a ASEAN alcanzar un objetivo largamente perseguido: poder reducir sustantivamente sus costos de transporte, accediendo en mejores condiciones a los mercados de la Unión Europea. Se estima que la reducción de costos por OBOR podría incrementar el comercio externo de los países ASEAN entre 2% y 6%. América Latina se hallará ante una nueva competencia comercial en la Unión Europea.

ASIA CENTRAL: TERRITORIOS IGNOTOS ¿PERO EXPLORABLES? PARA NUESTRA REGIÓN...

En las últimas décadas Asia Central se ha transformado de un territorio poco desarrollado y conocido, muy aislado de las corrientes de comercio e inversiones internacionales, en el “centro” de Eurasia, en un “puente” entre Asia, Europa y el Pacífico. Emerge como un mercado en rápido desarrollo y creciente inserción internacional, que atrae enormes inversiones en virtud de sus riquezas mineral y energética. Empresas de Rusia, India, la RP China, países europeos y de un reducido número de latinoamericanos compiten por la explotación de sus recursos.

La intensidad y magnitud de los negocios que está adquiriendo esa región –tan lejana del conocimiento y la presencia latinoamericana– depende en gran medida, de obtener importantes reducciones en los costos de transporte. “La Franja y la Ruta de la Seda” ha comenzado ya a imprimir un alto ritmo de construcción de caminos, ferrocarriles, plataformas logísticas, oleoductos y gasoductos para conectar al Asia Central con sus vecinos. Junto a medidas de facilitación de comercio que también se están introduciendo gradualmente, es espera superar la barrera de “mercados desconectados” y de “falta de conocimiento de los mercados” que identifican muchas compañías como obstáculos relevantes para su desarrollo (ABDI, 2014).

Hasta el presente los flujos más importantes de comercio e inversiones internacionales presentan un alto grado de concentración geográfica. China, la Unión Europea y la Federación Rusa constituyen los mayores destinos y fuentes de comercio e inversiones. Sin embargo, otros países asiáticos –tal el caso de Corea del Sur, ASEAN y los países del Golfo Pérsico– comienzan a ocupar algunos espacios, aun relativamente menores.

OBOR va a incrementar y acelerar estos procesos. Surgirán nuevas necesidades en términos de alimentación y servicios en las sociedades de Asia Central, en la medida que vayan incrementando sus ingresos. Sería en principio factible que algunos países de nuestra región, trabajando de manera concertada, pudieran comenzar a forjar una presencia latinoamericana en este “ingreso al mundo” de Asia Central.

INDIA Y ASIA DEL SUR: OTRO “SUR” QUE NOS ESPERA

Con distinto ritmo y mucho mayores dificultades que sus vecinos de Asia Pacífico, India y el sur de Asia también ha emprendido el camino del crecimiento. Se hallan decididos a modificar pautas anteriores y emprender nuevas vías y procesos para su desarrollo. Por distintas razones económicas (diferentes niveles de desarrollo), políticas (en particular, una India reluctante a incorporarse en OBOR) y

de la existencia de grandes “espacios vacíos”, en términos de ausencia o grandes insuficiencias en infraestructura, esta región encuentra serias dificultades para vincularse con los procesos en marcha en Asia Pacífico.

No obstante, avanzar en la integración del comercio y los flujos de inversiones entre ambas regiones forma parte de los objetivos de los gobiernos y empresas de ambas partes. Todos desean y en particular, China, India y el Sudeste Asiático, superar las barreras que presenta la ausencia de infraestructuras adecuadas.

Es en ese contexto donde debe ubicarse OBOR. Las reformas económicas y políticas que se están adoptando en Myanmar –espacio clave, en su carácter de puente terrestre entre ambas regiones– facilitará el establecimiento de vínculos económicos y de conectividad. China promueve su visión de un continente unido de un extremo al otro por rutas y corredores económicos, mientras la India continúa con el gobierno del Premier Modi en la profundización de su “Looking East Policy” destinada profundizar sus vínculos con ASEAN. Establece, además, corredores industriales entre Delhi-Mumbai; Mumbai-Bangalore; Chennai-Bangalore; Vizag-Chennai y Amritsar-Delhi-Kolkata.

En este contexto, tanto el Banco Asiático de Desarrollo como el AIB, se proponen mejorar las condiciones de conectividad física y de infraestructura necesarias para establecer adecuados vínculos entre Asia del Sur y el Sudeste Asiático. (ADBI, 2015).

Como en los casos anteriores, gracias a estos emprendimientos, nuestra región podrá contar con nuevas posibilidades de acceso y oportunidades de comercio y cooperación a mercados de gran volumen, que se hallan en distintos estadios de desarrollo y requerimientos de bienes y servicios.

Tanto el acceso como la inserción en el “Asia euroasiática” presenta vías muy limitadas en los enfoques unilaterales. Se necesita sumar fuerzas en América Latina, trabajando de manera concertada, tanto en el nivel bilateral como el subregional y regional.

Existen además otras vías, las provistas por asociaciones con países, empresas y entes de otras regiones que ya cuentan -por ser miembros o haber trabajado en estos mercados desde largo tiempo atrás- con el conocimiento, la presencia y los vínculos con actores locales necesarios para un exitoso abordaje de Asia-Europa.

V. OBOR Y AMÉRICA LATINA. PROCESOS Y VÍNCULOS CONCEPTUALES

A los efectos de este trabajo, los vínculos LATAM-OBOR podrían ser ubicados en tres dimensiones, que interactúan entre sí. Las próximas secciones presentarán algunos ejemplos vinculados a estas dimensiones:

1. *Económico-comercial, industrial y científico tecnológica*: espacios para la participación de América Latina en la construcción de “La Franja y la Ruta”.
2. *Geopolítica y geoeconómica*: el surgimiento de una Eurasia altamente integrada en el horizonte mundial del 2025-30.
3. *Infraestructura y conectividad en LATAM*: la infraestructura, seleccionada en este caso como un sector clave para nuestro desarrollo, donde puede localizarse la cooperación financiera y asistencia técnica a partir de OBOR, incorporando nuevas posibilidades de financiamiento chino y de otros países para los proyectos que se desean concretar en nuestra región.

UN ENFOQUE GENERAL: OPORTUNIDADES DE COMERCIO Y NEGOCIOS EN “LA FRANJA Y LA RUTA”

En los próximos años OBOR adquirirá creciente incidencia sobre la configuración y el contenido de los ejes de vinculación económico- comercial de América Latina con los países que integran OBOR.

En ese marco, como se mencionara previamente, el ingreso de varios países de nuestra región al AIIB –una de las fuentes fundamentales de financiación del proyecto– adquiere particular relieve. Permitirá a nuestras empresas, bancos, centros de pensamiento e instituciones públicas y privadas, adquirir un conocimiento directo de procesos de gestión en múltiples áreas de gran magnitud y complejidad, entre las cuales se destacan la financiera, productiva y comercial, facilitando en el futuro sus operaciones en esos ámbitos.

En términos generales, “El Cinturón y la Ruta de la Seda” ofrece múltiples oportunidades de inserción económica, ya sea por vía de las exportaciones de equipamiento, servicios, el financiamiento, la construcción, el transporte y logística y los alimentos, bienes y servicios de apoyo.

En ese marco, desde el punto de vista de las características de los países participantes en OBOR se hallan mercados de importación y exportación importantes por su dimensión y la alta participación de tecnología en los bienes y servicios; tal es el caso por ejemplo de Alemania, Japón, Corea del Sur y los países de Europa Atlántica.

No encontrándose en esos sectores los principales productos de exportación latinoamericanos, cabe identificar aquellos países que son proveedores de recursos naturales, alimentos y energía. Entre ellos puede citarse a Australia, Nueva Zelanda, países de Asia Central, algunos de ASEAN e Irán, Angola y Nigeria. Es en este espacio donde Brasil, Argentina, Chile y Perú y posiblemente Ecuador, Bolivia y Venezuela deberán posicionarse. En las secciones siguientes se presentarán algunas ideas que se desea puedan resultar útiles a esos efectos.

BASES DE LA CONCEPCIÓN ESTRATÉGICA CHINA DE OBOR

Al inicio de este trabajo, señalamos que “La Franja y la Ruta” se inscribe en una concepción moderna de la geoeconomía, presentando una definición de este concepto.

Si es posible aplicar una metáfora, los planificadores chinos han concebido a OBOR como un gigantesco, dinámico e interactivo mecano para armar. Las piezas centrales de ese mecano es el concepto “Ciudades Pivote”.

El éxito de OBOR depende fundamentalmente de los flujos de comercio e intercambios que se generen y desarrollen a lo largo de los corredores entre “ciudades pivote”, ciudades pequeñas e intermedias y sus respectivos espacios de influencia.

Estas ciudades abarcan un espectro que comprende: a) ciudades que constituyen hubs de comercio internacional; b) otras que si bien desempeñan un papel en el comercio externo no alcanzan la importancia de las primeras y c) ciudades medianas y más pequeñas conectadas- o por vincular con las anteriores, que se considera que tienen posibilidades de crecimiento y podrían desempeñar una función activa y propulsora del comercio en el futuro.

Están ubicadas geográficamente a lo largo de “La Franja y la Ruta”. Generalmente, cada “ciudad pivote” está vinculada a numerosas rutas y líneas de tránsito. En ese contexto conectan hubs de comercio internacional y ciudades pequeñas y medianas, contribuyendo al crecimiento y vinculación externa de éstas últimas y de sus hinterlands, creando una red de dimensión integral.

Por lo tanto, como fuera señalado precedentemente, más de un “OBOR” serán generadas en el marco de este proyecto.

Ejemplos de hubs internacionales son: Shanghai, Beijing y Shenzhen, mientras ciudades que se perciben como promisorias en carácter de pivote para el comercio internacional son, entre muchas otras, Chengdu, capital de la provincia de Sichuan, ubicada en “La Franja y Ruta” del Río Yangtze; Xí’an, capital de la provincia de Shaanxi, que ocupa un lugar clave en el denominado “Puente Euroasiático” y Harbin, capital de la provincia de Heilongjiang, centro del norte de la parte noroeste de China.

En la dimensión marítima china las “Ciudades Pivote” corresponden a aquellas que poseen puertos adecuados y conectan al comercio interno con el internacional. Entre las principales se ubican Xiamen, de la provincia de Fujian, localizada sobre la costa sudeste de China, frente a Taiwán; Qingdao, ubicada en la costa este de China, en la conjunción de Eurasia y el Pacífico, que puede dirigir tráfico tanto al delta del Río Yangtze como a Amsterdam (Moneta, 2017h).

Este desmenuzamiento de entes constitutivos de OBOR responde a una visión estratégica presentada en la sección II de este papel, que cambia el foco de

las concepciones del sistema internacional basado en la interacción de estados-naciones, a la de un “Sistema Internacional de Ciudades” que comprende todo tipo y rango de vinculación entre ellas.

Si en esta dimensión se analiza su crecimiento y perfil demográfico, estructura de mercado, flujos de comercio e inversiones; capacidad competitiva y situación geográfica, entre otros elementos, se pueden identificar aquellas que podrían constituir mercados y/o bases de apoyo logístico, financiero, institucional o político para explorar nuevos mercados. OBOR presenta un gigantesco, muy rico y variado universo de posibilidades en este sentido.

Por ejemplo existen estudios de ciudades para el Sudeste Asiático –los realizados por ESCAP (2011) y otras instituciones– donde inclusive pueden ser identificados los productos de canasta familiar y sus costos en distintas ciudades.

INFRAESTRUCTURAS EN OBOR Y AMÉRICA LATINA

La participación en las exportaciones mundiales de América Latina creció del 4% al 6% en la última década del siglo pasado, pero desde entonces permaneció prácticamente inalterable. Uno de los factores centrales de esta situación sobre el cual coinciden los expertos es la ausencia de una infraestructura de transporte de alta calidad, tanto en el plano nacional como en el regional. Las inversiones en el sector han ido descendiendo progresivamente desde la década del ochenta hasta el presente. Así era en promedio, de un 4% del PIB, a principios de los ochenta se redujo a 1,5% a mediados de la década pasada y actualmente es del orden de 2,5-3% (BID, 2016).

Lamentablemente, la región presenta un preocupante atraso relativo en materia de infraestructura de transporte y provisión de servicios logísticos. La situación difiere según los países, pero todos comparten un nivel que los separa del grado de desarrollo alcanzado en este sector en Asia Pacífico.

El diagnóstico señala que las insuficiencias se distribuyen en distintos componentes del sistema: i) elevados costos de transporte interno, por carencia de infraestructura y servicios asociados; ii) lentos procesos en la facilitación aduanera y comercial; iii) dificultades para dar cuenta de las exigencias de los trámites oficiales relacionados con el comercio exterior (SELA, 2014)

En este contexto, Latinoamérica requiere adoptar decisiones con respecto al papel que le asigna al transporte y la logística en su modelo de inserción global.

Teniendo en cuenta el surgimiento de OBOR, se presenta, en principio, la posibilidad de desarrollar negociaciones que permitan utilizar fondos del BAII y de otras instituciones bancarias en el marco de OBOR, para el financiamiento de los programas de la “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana” (IIRSA) y el desarrollo integral del sector.

A esos efectos, resultaría prioritario que la región pudiera elaborar y acordar, de manera efectiva, un “Plan Estratégico de Vinculación y Conectividad Intra-regional y de Inserción Externa”. Este plan podría constituir la base sobre la cual negociar la participación de China y los restantes países de OBOR que desearan hacerlo. Una acción concertada en este terreno permitiría conjugar los intereses nacionales y regionales, facilitando enormemente las tareas de vinculación financiera y operativa externa.

VI. COROLARIO

América Latina del siglo XXI se halla frente a profundas transformaciones en el sistema internacional- transnacional. La tarea de comprender e incorporar esos cambios resulta condición necesaria e ineludible para poder adecuarnos a las nuevas exigencias y oportunidades que se presentan.

Surge entonces la necesidad de adoptar posiciones ante procesos como el que constituye OBOR, que define nuevas estructuras económicas mundiales y procesos de poder. Los criterios, categorías y formas de actuar han cambiado y la dinámica competitiva global es mucho más compleja que en el pasado.

Este trabajo ha intentado aprehender la secuencia evolutiva de OBOR, identificar sus fuerzas impulsoras y sus interacciones, para descubrir hechos portadores de futuro en el campo de las relaciones económicas internacionales. No se trata de una tarea sencilla, sin embargo, es fundamental para definir vectores, tendencias y proyecciones que América Latina necesita incorporar como insumos para la adopción de decisiones público-privadas.

En este marco, la coordinación de acciones entre los gobiernos latinoamericanos, sectores empresariales, sindicales y actores económicos y del conocimiento es imprescindible. Se deben alentar coaliciones de intereses públicos-privados y coordinar acciones de negociación.

En particular, la RP China ha demostrado su capacidad en operaciones transnacionales de establecer puntos fuertes para su comercio; bases de producción y una acción externa coordinada de sus empresas. Es este un criterio que merece una reflexión espejo para configurar la futura política económica externa de nuestra región.

En último término, la simiente de líneas de acción adecuadas parte de una raíz: el conocimiento y la reflexión. Como señala un viejo proverbio chino:

“El que estudia y no reflexiona, se hunde en la confusión,
el que reflexiona y no estudia, no puede superar la complejidad”

VII. REFERENCIAS

- ADB, (2014), "Connecting Central Asia with Economic Centers" (pp.78), Tokio, Japón
- ADB, (2015), "Connecting Asia and Southeast Asia" (pp. xvii), Tokio, Japón
- ADB, (2017), "Meeting Asia's Infrastructure Needs : Asian Development Bank. Disponible en: <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs>
- ADB- ADBI, (2009), "Infrastructures from a seamless Asia", Ch. I, Tokyo, Japón
- AiIB, (2015), "Articles of Agreement"
- AiIB, (2016), "Tajikistán: Dushanbe- Uzbekistan Border Road Improvement Project". Disponible en: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/tajikistan-border-road.html>
- AiIB, (2016), "Asian Infrastructure Investment Bank and European Investment Bank agree to strengthen cooperation. Disponible en: http://euweb.aiib.org/html/2016/NEWS_0530/113.html
- AiIB Asian Infrastructure Investment Bank; Members and Prospective Members of the Bank, disponible en: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> . (acceso: 23/12/17).
- Bhattacharyay, B. N. (2012). Estimating Demand for Infrastructure 2010-2020. In Infrastructure for Asian Connectivity, edited by B. N. Bhattacharyay, M. Kawai, and R. Nag. ADBI/ADB and Edward Elgar, 19–79
- BID, (2016), "Cerrar la brecha de infraestructura: ¿Puede el desarrollo de la infraestructura potenciar la competitividad comercial?, Blog BID Integración y Comercio, (PP.1) 13/04/16 Washington DC, EEUU.
- China Daily, (2015), "China to invest \$900b in Belt and Road initiative". Disponible en: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2015-05/28/content_20845687.htm
- China Daily c, 2015, "China to invest \$900b in Belt and Road initiative". Disponible en: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2015-05/28/content_20845687.htm
- China Daily b, (2016), "AIIB's top team ready, mulls investment strategies". Disponible en: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2016-05/30/content_25532379.htm
- ESCAP, (2011), "Cities of Opportunity. Partnerships for an Inclusive and Sustainable Future", June 2011, Bangkok, Tailandia.
- European Commission, (2017), "Investment Plan for Europe: evaluation give evidence to support its reinforcement". Disponible en: https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/20161129-efsi-communication_en.pdf
- García Herrero, (2017) "Other than climate change, can anything else unite Europe and China against Trump?". Disponible en: <http://bruegel.org/2017/06/>

- other-than-climate-change-can-anything-else-unit-europe-and-china-against-trump/
- Georg Inderst, (2016), ADBI, Working Papers Series No. 555, "Infrastructure Investment, Private Finance, and Institutional Investors: Asia from a Global Perspective" Tokio, Japón
- Heiduck, (2017) "Does the OBOR Initiative Need a Political Economy Foundation", Conferencia dictada en las Sesiones Internacionales de Verano de la UIBE, 4 de julio 2017, Beijing, RP China.
- McKinsey E., (2011), "Urban World: Mapping the economic power of the Cities", (pp. 1, 5-6). Disponible en: <https://www.mckinsey.com/global-themes/urbanization/urban-world-mapping-the-economic-power-of-cities>.
- McKinsey (2016 a), "Bridging Global Infrastructure Gaps", pp. 1. Disponible en: [file:///C:/Users/Carlos/Downloads/Bridging-Global-Infrastructure-Gaps-Full-report-June-2016%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Carlos/Downloads/Bridging-Global-Infrastructure-Gaps-Full-report-June-2016%20(1).pdf)
- McKinsey (2016b), "Bridging Global Infrastructure Gaps", pp. 6, Exhibit 4. Disponible en link: *ibid*
- McKinsey (2016c), "Bridging Global Infrastructure Gaps", pp. 4, Exhibit 2. Disponible en link: *ibid*
- McKinsey (2016d), "Bridging Global Infrastructure Gaps", In Brief. Disponible en link: *ibid*
- Moneta, (2014g), "ASEAN en el proceso de transformación económica de Asia Pacífico e India ¿Hacia una posible vinculación intraindustrial con América Latina?" en Carlos Moneta/ Sergio Cesarin (Editores) Escenarios de Integración Sudeste Asiático – América del Sur. Hacia la construcción de vínculos estratégicos. (pp. 103-108). Buenos Aires, Argentina, EDUNTREF.
- Moneta, (2016 a). "Lectura para latinoamericanos. El desarrollo e inserción geoeconómica china, 2010- 2030/2040", en Carlos Moneta/ Sergio Cesarin (Editores) La tentación pragmática. China/Argentina/América Latina: lo actual, lo próximo y lo distante. (pp. 162-163). Buenos Aires, Argentina, EDUNTREF.
- Moneta, (2016 b). "Lectura para latinoamericanos. El desarrollo e inserción geoeconómica china, 2010- 2030/2040", en Carlos Moneta/ Sergio Cesarin (Editores) La tentación pragmática. China/Argentina/América Latina: lo actual, lo próximo y lo distante. (pp. 166-169). Buenos Aires, Argentina, EDUNTREF.
- Moneta, (2016 c.) "Lectura para latinoamericanos. El desarrollo e inserción geoeconómica china, 2010- 2030/2040", en Carlos Moneta/ Sergio Cesarin (Editores) La tentación pragmática. China/Argentina/América Latina: lo actual, lo próximo y lo distante. Sección: "Características y tendencias esperables para la participación china en el comercio mundial (2010-2030/40) (pp. 123-126). Buenos Aires, Argentina, EDUNTREF.

- Moneta, (2016 d.) "Lectura para latinoamericanos. El desarrollo e inserción geoeconómica china, 2010- 2030/2040", en Carlos Moneta/ Sergio Cesarin (Editores) La tentación pragmática. China/Argentina/América Latina: lo actual, lo próximo y lo distante. Sección: "Características y tendencias esperables para la participación china en el comercio mundial (2010-2030/40) (pp. 123-126). Buenos Aires, Argentina, EDUNTREF.
- Moneta, (2017e) "Un OBOR, muchos OBOR: ¿Hacia una nueva generación de proyectos de conectividad Asia- Europa- África?", Seminario: "Estrategias de Relacionamiento con China VI", Consejo Argentino de Relaciones Internacionales (CARI), 4/12, Buenos Aires, Argentina.
- Moneta, (2017 4)"Un OBOR, muchos OBOR: ¿Hacia una nueva generación de proyectos de conectividad Asia- Europa- África?", Seminario: "Estrategias de Relacionamiento con China VI", Consejo Argentino de Relaciones Internacionales (CARI), 4/12, Buenos Aires, Argentina
- Moneta, (2017 h) "Oportunidades en Asia: OBOR y Sudeste Asiático", Seminario de Comercio Internacional, Ministerio de Agroindustria Argentina, 27 de octubre de 2017, Buenos Aires, Argentina.
- Moneta y Cesarin (2012), "Reformas económicas, política industrial y empresas transnacionales chinas. Impactos en América Latina y el Caribe" en Carlos Moneta/ Sergio Cesarin (Editores) Tejiendo redes. Estrategias de las empresas transnacionales asiáticas en América Latina. (pp. 66-88) Buenos Aires, Argentina, EDUNTREF
- NDB, (2014). Disponible en <https://www.ndb.int/>
- NDRC National Development and Reform Commission, (2015), "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road", (pp. 2-7), Beijing, RP China y Wang Yiwei, 2016, "The Belt and Road Initiative. What Will China Offer the World in its Rise", (pp. 22-28), Beijing, RP China, New World Press
- Reuters, (2015), "Japan unveils \$110 billion plan to fund Asia infrastructure, eye on AIIB". Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-japan-asia-investment/japan-unveils-110-billion-plan-to-fund-asia-infrastructure-eye-on-aiib-idUSKBN00617G20150521>
- SELA, (2014), "El rol de China como motor del crecimiento mundial: repensando la Agenda del desarrollo de América del Sur" en Ramiro Albrieu, Guillermo Rozenwurcel y Ricardo Carciofi, Caracas, Venezuela.
- The ASEAN Secretariat, 2016, "Master Plan on ASEAN Conectivity (2025)", Jakarta, Indonesia. Disponible en: <http://asean.org/storage/2016/09/Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity-20251.pdf>
- UE-China, (2017), "EU- China Economic Relations to 2025 Building a Common Future", (pp. 27) London, England, Royal Institute of International Affairs

UIBE, (2017) University of International Business and Economics, Summer International Sessions, OBOR's part of the Course dictated by Professor C. Moneta, Beijing, RP China

Wang Yiwei, (2016), "The Belt and Road Initiative. What Will China Offer the World in its Rise", (pp. 45-48), Beijing, RP China, New World Press.

Legal risks in financing “One Belt and One Road”: China’s dilemma

*Dongsheng Zang**

SUMMARY	I. Introduction
	II. How to finance OBOR: Changing patterns
	III. Legal risks in capital markets
	IV. Conclusion: China’s dilemma
	V. References

I. INTRODUCTION

In May 2017, the “One Belt One Road” (“OBOR”) international summit in Beijing drew leaders from more than 30 countries, the United Nations, the World Bank, and the International Monetary Fund (Rmrb, 2017a). The *New York Times* editorial in May 2017 commented: “While Mr. Trump pushes an America First agenda of isolationism and protectionism and embroils himself in controversies that raise doubts about his competence, President Xi Jinping of China exudes purpose and confidence as he tries to remake the global economic and political order and lure nations into Beijing’s orbit” (NYT, 2017a).

While its concerns of President Trump’s policy are well justified, the *New York Times* nevertheless expresses a perspective in the United States that is closer to that of an empire looking at its emerging rival with fear and envy, but little sense of history. If OBOR is China’s strategy to build an empire with itself at the center on the one hand, and Eurasia, Africa, Latin America, and Southeast Asia on the other, as the periphery (Tom Miller, 2017), China will face the same problems that past empires had faced. However powerful and ambitious they may be, empires ultimately have to face the constraint of resources they could allocate (Paul

* Associate Professor of Law, University of Washington School of Law, Seattle, Washington, U.S.A. The author wishes to thank Dr. Arturo Oropeza Garcia for his invitation to the book project and editorial guidance. Special thanks to Mr. Cesar Jose Hernandez Bonezzi, a J.D. candidate at UW School of Law, for his research assistance.

Kennedy, 1988). In other words, empires are inescapably caught in the dilemma where they have to choose between discipline and ambition.

This chapter aims to examine such a dilemma that China is currently locked in, as a consequence of the tension between its global ambition and the financial constraints imposed by market forces. The starting question raised here is a practical one: how does China finance the enormous OBOR projects that will cost trillions of dollars? To answer this question, the chapter first examines changing patterns of financing in OBOR's recent history in Section II. Here I argue that China's policymakers are trying to shift the financing via banks (indirect financing), to financing via capital market (direct financing). This is necessary because Chinese investors in OBOR projects need to (a) control their exposure to financial risks from overdependence on commercial banks, and (b) access to more capital in order to meet their insatiable demand. Legally, this is a significant change because the latter requires China to step out of its comfort zone and increasingly out of its border. If China decides to raise funding for its OBOR projects through capital markets, because it will face different regulatory frameworks that can be translated into legal risks. Such legal risks are the focus of Section III. Here the question becomes: what happens if China uses sovereign wealth funds (SWFs) as the vehicle to raise money in capital markets in world's major financial centers such as Hong Kong, London, New York. For this purpose, this Section will look into the sovereign immunity laws in China, Hong Kong, United Kingdom and the United States, in order to explain their differences and as a consequence, the legal risks for China's SWFs. Section IV summarizes the findings and concludes with a general statement of China's dilemma.

II. HOW TO FINANCE OBOR: CHANGING PATTERNS

The official narrative of OBOR in China is that it all started with President Xi Jinping's speeches in 2013. The first speech was in September 7, 2013, in Astana, Kazakhstan, when President Xi spoke at Nazarbayev University. It was here that President Xi referred to the ancient "silk road" and talked about the "silk-road economic belt" for the new era. The second speech was in Jakarta, Indonesia, on October 3, 2013, when President Xi spoke at the Indonesian Parliament, proposing "the Twentieth-first-Century Maritime Silk Road." In less than two years, in March 2015, the ideas of reviving the "silk road" became a national strategy when the National Development and Reform Commission (NDRC), Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce jointly issued a joint statement titled "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road" (NDRC, 2015).

The official narrative, which gives exclusive credit to President Xi Jinping for OBOR, clearly suggests that President Xi himself has invested “great personal capital” in OBOR, as Nadège Rolland has noted (Rolland, 2017: 43). The narrative, however, obscures the policy continuity with his predecessors (Rolland, 2017: Chapter 2). More importantly, the official narrative also obscures a significant change that President Xi brought to OBOR between 2013 and 2015, and the more consequential changes afterwards. One such change is in financing patterns of OBOR projects. As will be shown, many of the projects in OBOR have been started before Xi’s OBOR announcement, but they were financed by Chinese investors and Chinese state-owned banks, which was characterized as “indirect financing” by Chinese policymakers. Between 2013 and 2015, Xi made the first change to this financing pattern by setting up development banks in China and in the international arena. Between 2015 and 2017, there was a clear move by Chinese policymakers that China needed to go further in the direction of direct financing, i.e., financing of OBOR projects via capital market.

A. INDIRECT FINANCING VIA BANKS

It is interesting to note that on the same day he gave the speech in Astana, September 7, 2013, President Xi and Kazakhstan President Nazarbayev attended a ceremony marking the official completion of a natural gas pipeline connecting Kazakhstan and China, known as the South line. This was part of a much bigger Central Asia-China Gas Pipeline that aimed to bring Turkmenistan natural gas to China via Uzbekistan and Kazakhstan. The Pipeline consists of parallel lines. The ceremony that President Xi attended was for line C, the construction of which has been started in September 2012. Lines A and B, each measuring 1,833 km in length, had been completed in December 2009 and October 2010, respectively. A fourth line, Line D, was announced in March 2014, but was cancelled in March 2017. Another project, the Kazakhstan–China Oil Pipeline aimed at bringing crude oil from Kazakhstan’s Atyrau on the Caspian Sea to China. In November 2005, the 962-km Atasu-Alashankou section was completed. Thus, by the time President Xi Jinping delivered the OBOR speech at Nazarbayev University, China’s ambitious plans and strategies to secure energy supply from Kazakhstan as well as the Central Asian area have been laid out and many parts had been completed.

In fact, China turned its attention to Central Asia shortly after the collapse of the Soviet Union in 1991 (Sheives, 2006). Kazakhstan became independent in December 1991, and shortly after, in January 1992, China and Kazakhstan established diplomatic relations. In August 1992, the two countries entered into a bilateral agreement on investment protection. By early 2000s, China also has started construction of a railway line connecting Kashgar with Kyrgyzstan, Uzbekistan, a

highway line connecting Kashgar with Bishkek, Kyrgyzstan, and Almaty, Kazakhstan (Garver, 2006: 3-5). Construction of the Karakorum Highway, the highway line connecting China and Pakistan was resumed in 2001 (Garver, 2006: 7). A deep-water port at Gwadar, Pakistan, was announced during Premier Zhu Rongji's visit to Pakistan in May 2001 (Garver, 2006: 7-8). John W. Garver, an American specialist who followed China's policy in the Eurasia region made the observation in 2006 that "[w]e are witnessing a quantum leap in China's western oriented transportation infrastructure." (Garver, 2006: 18)

Prior to 2015, financing of the OBOR projects was largely bilateral. Though the Asian Development Bank (ADB), for example, provided funding for some of the highway, railway projects in Kyrgyzstan and Kazakhstan; the World Bank and European Bank for Reconstruction and Development were involved in funding some parts of the ports, railway and roads related to the European Union's Transport Corridor Europe Caucasus Asia projects (Garver, 2006), their role was more exceptional. In most cases China had to come up with funding for the massive projects. Who were the Chinese investors? The State-owned Asset Supervision and Administration Commission ("SASAC")—a government agency acting on behalf of public assets—reported that state-owned enterprises under the central government ("CSOEs") are the major driving force in OBOR projects (Rmrb 2017a). Xiao Yaqing, Commissioner of SASAC, disclosed in May 2017 that since OBOR became official in 2015, 47 CSOEs were involved in 1,676 projects in OBOR countries. In Kazakhstan, for example, it was CSOEs like China National Petroleum Corporation ("CNPC"), CITIC group and China Guangdong Nuclear Power Co. as the main players on the ground (O'Neill, 2014). The *People's Daily* reported in 2017 that in the past twenty years, CNPC has invested US\$42 billion in Kazakhstan (Rmrb 2017c). These CSOEs worked with policy banks such as Export-Import Bank of China (EXIM Bank China), China Development Bank (CDB), as well as sovereign wealth fund such as China Investment Corporation (CIC) (O'Neill, 2014).

B. DEVELOPMENT BANKS & SOVEREIGN FUNDS

In the official narrative, it was during President Xi Jinping's visit to Indonesia in October 2013 when China first proposed the idea that eventually led to the establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB). One month later, in November 2013, the first consultation conference was held, with China's promise of holding up the principle of "open and inclusive." About one year later, on October 24, 2014, a memorandum was signed in Beijing by twenty-one Asian countries deciding to set up the AIIB. On December 25, 2015, AIIB was officially established. The BRICS bank, the New Development Bank (NDB), was established in July 2015. However, the official narrative does not tell that the notion of de-

velopment bank was an important innovation. Shortly before the OBOR policy, China was undergoing “Going West” (*xibu da kaifa*) campaigns between 2000 and 2012, when Chinese government invested heavily in inner-land and Western underdeveloped areas. The State Council found it desirable to have a “long-term, stable and dedicated financing channel” to support the inner-land areas, like European Union’s Cohesion Fund (State Council, 2013). The notion that China needs to set up “development banks” became clearer in October 2015 at the Party’s Fifth Plenum of the 18th National Congress, when the Party prescribed direction for financial reform as to “improve the division of labor between commercial banks, development banks, and policy banks.” (Party, 2015) Between 2013 and 2015, as the country declared its ambitious OBOR strategy, “development bank” was the underlying theme in reforming China’s financial mechanism for the megaprojects—and AIIB and NDB were only a domestic extension of the underlying theme.

As noted earlier, China has been working with development banks Asian Development Bank (ADB) and the World Bank since its 1978 reform and has developed a strong and successful relationship with them. In 2012, ADB noted that China was its second largest sovereign borrower (ADB, 2012); and China continued that position in 2015 (ADB, 2016: 4). From 1986 to the end of 2015, ADB has provided public sector loans to China totaling US\$31.08 billion, and US\$5.68 billion for non-sovereign projects, and US\$460.0 million in grants for technical assistance projects (ADB, 2016: 3). But ADB clearly could not keep the pace of China’s rapidly increased financing needs. As noted earlier, in the last twenty years, CNPC alone has invested US\$42 billion in Kazakhstan (Rmrb, 2017c). In the year 2017 alone, China new investment in 59 OBOR countries US\$14.36 billion (Rmrb 2018). ADB as a general development bank covers a wide range of areas, and infrastructure is only one of them; not to mention that for ADB, infrastructure is broader than transport and pipelines, “social infrastructure,” for example, means schools and health care, etc. Nor did ADB’s essential task fit China’s needs—ADB looks for “transformative and demonstration projects” and serves as a “catalyst” for bringing other funding sources together, not a substitute as a source of substantive funding. AIIB, with an initial capital contribution of US\$100 billion from 57 members (by the end of 2017, 84 members), two-third the size of ADB and half of the World Bank, but it specializes in infrastructure. Financially, it provides an additional source of funding; politically, it is an alternative international financial institution led by China, so it serves China’s political ambitions well (Wang, 2016). It also gives some leverage to China in the Southeast Asian markets in competition with Japan, who leads the ADB.

The notion of development bank is also the underlying theme in domestic reform between 2013 and 2015. China Development Bank (CDB) was first es-

established in 1994, but its role as a development bank was not clear. In 2007, for example, CDB was instructed to lend on commercial terms, like other commercial banks (Provaggi, 2013). After the 2008 financial crises, it became more necessary for CDB to undertake the role of a development bank. On March 20, 2015, the State Council officially designated the status (State Council, 2015). As part of the change, CDB received capital injection of US\$38 billion from the Chinese Parasol Tree Investment Platform Co., an investment vehicle of Chinese foreign reserve under the State Administration of Foreign Exchange (SAFE)—China's government agency in charge of foreign reserves (Wang, 2016). On the same day, the State Council also approved the general reform of the Export-Import Bank of China (EXIM Bank China) towards a policy bank (State Council, 2015); and in December 2014, the State Council just designated the Agricultural Development Bank of China (State Council, 2014).

In the mid of redefining the tasks of the three major development banks, new sovereign wealth funds (SWFs) were set up to support OBOR projects. The most prominent among them is perhaps the Silk Road Fund (*silu jijin*),¹ established in December 29, 2014, with US\$40 billion, with investments from the SAFE (65%), China Investment Corporation (15%), CDB (5%), and EXIM Bank China (15%). At its initial stage, the Silk Road Fund was managed by China's central bank—People's Bank of China (PBOC); once it becomes fully operational, it will be independent, according to PBOC Governor Zhou Xiaochun (Zhou 2015a). Another powerful SWF was CIC Capital, established in January 2015, which received US\$100 billion capital infusion from China's Ministry of Finance through a bond issue (China Daily, 2015). CIC is China Investment Corporation, a sovereign wealth fund company set up on September 29, 2007, with the task to control and manage China's megabanks such as the Industrial and Commercial Bank of China, the Bank of China, and China Construction Bank (Guo, 2010).

Thus, between 2013 and 2015, China has sought to establish multiple sources of financing for its OBOR projects, and this multiple-source strategy is centered on the notion of development bank, both inside China and outside. While NDB and AIIB both serve China's political ambitions well (Wang, 2016); they may be a welcome addition to financing need, but clearly neither NDB nor AIIB has enough capital to serve as a substitute for financing by commercial means (D. Dollar, 2015). 2015 saw a significant rise of SWFs as a funding source for the OBOR projects. This not only opens more channels for financing, but also signals a gradual shift to the capital markets.

¹ During an interview on February 16, 2015, Zhou Xiaochuan, Governor of People's Bank of China, denied that Silk Road Fund was a sovereign wealth fund (Zhou 2015a).

C. DIRECT FINANCING VIA CAPITAL MARKETS

In November 2015, one month after the Party’s Fifth Plenum of the 18th National Congress, PBOC Governor Zhou Xiaochuan published an article on the *People’s Daily* (Zhou, 2015). Zhou highlighted the Party’s policy on division of labor between commercial and development banks. He emphasized the need to further reform policy banks, so that they facilitate growth (Zhou, 2015). So far, he was merely repeating what the Party has decided. But as the key official in charge of China’s financial system, he clearly had concerns and worries about financing OBOR projects and the enormous pressure and risks associated with it.

Part of the pressure came from the state-owned commercial banks. In March 2015, OECD (Organization of Economic Cooperation and Development) has warned that Chinese banks’ “rapid credit growth has raised financial stability concerns.” (OECD 2015: 19) IMF (International Monetary Fund) gave a similar warning one year earlier (IMF, 2014). Credit growth was the result of a stimulus policy in response to the global financial crisis, which is translated to increase lending to SOEs and local governments. Thus, as the top regulator of the Chinese financial market, Governor Zhou was caught in between two competing demands: the insatiable appetite for more financing and the increasing vulnerability of the banks. In his article, Governor Zhou made several suggestions: one specific measure was to open financial service market to private firms; the other specific measure was to allow online financial services. However, his more fundamental policy suggestion was to stress the general direction of financial reform—that is to increase use of capital market as the channel to raise capital—what he called direct financing (Zhou, 2015). He argued that a well-developed financial market is based on both direct financing via the capital market and indirect financing via banks (Zhou, 2015).

Governor Zhou again made a similar suggestion at a high-level conference in March 2016 (Zhou, 2016). The idea gradually gained more support. In September 2017, Fan Gang, Peking University professor, and member of the Currency Policy Committee under the PBOC, expressed concerns of OBOR financing needs: infrastructure are long-term projects, they cannot rely on bank loans, but rather on financing through the capital market, which means bonds (Fan, 2017). On October 26, 2017, China’s Ministry of Finance issued sovereign debt bonds worth of US\$2 billion in Hong Kong; and two months later, on December 20, CDB, China’s policy bank, raised US\$350 million for private equity in a five-year fixed-term OBOR fund (Xinhua, 2017).

III. LEGAL RISKS IN CAPITAL MARKETS

The rise of sovereign wealth funds (SWFs) became a global phenomenon in the last decade, when countries put their cash earned from once-booming commodity prices and trade surplus together and use the SWFs as a vehicle to invest in financial institutions such as Citigroup, UBS and Morgan Stanley (Gordon & Niles, 2012). China became part of this new phenomenon thanks to its sizable foreign exchange reserves as a consequence of the large amount of foreign investment and trade surplus. However, for its OBOR projects, China also needs its SWFs to raise funds in capital markets. If this is the case, what would be legal risks for China's SWFs?

For legal analysis purposes, we will use a hypothetical case and then analyze the laws in mainland China, Hong Kong Special Administrative Region, United Kingdom, and the United States, the laws that govern the financial centers in Hong Kong, London and New York. The following facts of the hypothetical case are derived from a 2016 decision by the United States Court of Appeals for the Second Circuit:²

Defendant is a sovereign wealth fund (the "SWF"), majority shareholder of a bank incorporated under Kazakhstan law ("Kazakh Bank"). In 2010, Kazakh Bank issued debt securities on the Kazakh and Luxembourg Stock Exchanges in connection with restructuring of Kazakh Bank's debt. Plaintiffs include domestic ("Forum Country") investors as well as institutional investors registered in foreign country (Panama). They brought action in domestic court, seeking to hold Defendant liable for alleged misrepresentations under domestic securities law. Though the securities in question were only listed on foreign (Kazakh and Luxembourg) stock exchanges, Plaintiffs alleged that the Defendant marketed the securities extensively in Forum Country. In particular, Plaintiffs alleged and Defendant did not dispute that the Defendant sent representatives to the Forum Country to meet with investors and assured them of the health of the Kazakh Bank's balance sheet in the wake of the 2010 debt restructuring. Defendant argues in court that the court has no subject-matter jurisdiction because as a sovereign wealth fund wholly owned by Kazakh government, it is entitled to sovereign immunity under the Forum Country's Foreign Sovereign Immunity Act. The key question for the court to decide: is Defendant entitled to such immunity?

² *Atlantica Holdings v. Sovereign Wealth Fund*, 813 F.3d 98 (2d Cir. 2016).

Around the world, it is recognized that foreign sovereign state is immune from the jurisdiction of domestic courts. In England, since *Blad v. Bamfield* (1674),³ and in the United States, since *Schooner Exchange* (1812),⁴ sovereign immunity has been considered absolute or complete, i.e., no exception was recognized. Gradually, a distinction between *acta jure imperii* (public act), and *acta jure gestionis* (commercial act) was made and different treatment was urged.⁵ Since the 1970s, statutes in the Commonwealth Countries and the United States started to recognize the distinction by adopting a more limited sovereign immunity doctrine known as the “restrictive theory.” The restrictive theory treats a sovereign state just as a private entity when the latter is engaged in commercial transactions. Thus, Kazakh SWF’s exposure to legal risk depends on forum country’s choice absolute or restrictive theory of immunity.

A. CHINA

Since this chapter’s main interest is to explore to legal risks for Chinese SWFs when they try to raise funds in international capital markets, the purpose of the following discussion is to provide some foundation for comparison. An additional reason is that China’s position on foreign sovereign immunity may be a good indicator of its position on sovereign immunity in domestic context, which may be of direct interests for investors inside China.

With some ambiguities to be explained below, it is most likely that the SWF (if it is a foreign SWF) enjoys sovereign immunity in Chinese court because China—the Forum Country—adopts absolute theory of sovereign immunity. That means the SWF faces little exposure to the legal risks, while Chinese investors may have to deal with the legal risks. However, in a competitive capital market, investors have their choice of tools. They may either choose not to buy securities from the SWF, which undermines the SWF’s ability to raise funds; or, they may have enough bargaining power to request a waiver of sovereign immunity by contract—which neutralizes the protection from absolute sovereign immunity.

There is no general statute on sovereign immunity in China as of today. China does have a specific statute, passed on October 25, 2005, “Law on Judicial Immunity from Compulsory Measures Concerning the Property of Foreign Central Banks.” China’s Ministry of Foreign Affairs considers the statute as “China’s first statute on immunity of state assets.” (MFA, 2006) The statute provides absolute immunity to the property of a sovereign nation’s central bank, though central banks

³ *Blad v. Bamfield*, 3 Swans. 604, 36 Eng. Rep. 992 (1674).

⁴ *The Schooner Exchange v. McFaddon*, 7 Cranch 116 (1812).

⁵ *The Charkieh*, [L.R.] 4 A. & E. 59 (1873) (High Court of Admiralty).

only enjoy restrictive sovereign immunity in Europe and the United States (Zhu, 2007).⁶ On September 14, 2005, about two weeks before the above statute was passed, China signed an international treaty entitled the “United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property” (U.N., 2004)⁷ The U.N. Convention is commonly understood as an international treaty that adopts “restrictive theory” of immunity (e.g., Qi, 2008). David P. Stewart of the United States Department of State who participated the negotiations, made the observation that the U.N. Convention shows that restrictive theory “has gained worldwide acceptance.” (Stewart, 2005) Shortly after signing of the UN Convention, the *Legal Daily*, a newspaper owned by the Communist Party’s Central Committee on Law and Political Affairs, published an article praising the UN Convention as a “milestone” and regarded it as an international law in which China has material interests (Fazhi Ribao, 2005). After explaining that the Convention was based on sovereign equality, it reported that the Convention also contained certain restrictions of immunity. As if to comfort its readers, it quickly added that “those restrictions also set limits on continued expansion of restrictions.” For example, the article reasoned, the Convention would recognize and protect a state’s sovereign immunity even if state-owned enterprises of that state are involved in civil suits. The article also explained that signing the Convention was only a “preliminary consent” given by a country; still, ratification would be required for it to take effect. It suggested that “before the Convention is ratified, we need further reviews, so as to make the final decision whether to accept it as binding on us.” The article concluded by a forward-looking statement that signing of the Convention meant that China had had a much “clear” position on the issue now, thus it urged domestic legislation be followed as a priority.

If the *Legal Daily* newspaper article explains China’s concerns of the UN Convention, it nevertheless reflects the general direction at the time. However, more than ten years after the signing of UN Convention, no ratification has happened; nor any legislation on state immunity has been made. The China Society of Private International Law (CSPIL), an association of China’s scholars, judges and practitioners, had suggested state immunity legislation in 2002 at its annual meeting (Liu, 2003). Despite the fact that some of its academic members were in favor of

⁶ *AIG Capital v. Kazakhstan*, [2005] EWHC 2239 (Comm) (High Court, Queen’s Bench); *Trendtex Trading Corporation v. Central Bank of Nigeria*, [1977] 1 QB 529, [1976] 3 All ER 437, [1976] 1 W.L.R. 868 (). In the United States, *Verlinden B.V. v. Central Bank of Nigeria*, 461 U.S. 480 (1983); *Republic of Argentina v. Weltover, Inc.*, 504 U.S. 607 (1992).

⁷ As of January 31, 2018, there are 35 states that have signed the Convention, 21 of them have ratified it, https://treaties.un.org/Pages/ShowMTDSGDetails.aspx?src=UNTSOnline&tabid=2&mtdsg_no=III-13&chapter=3&lang=en (last retrieved on January 31, 2018).

a gradual transition to restrictive theory of immunity and continued writing about the issue, the topic has disappeared from CSPIL’s agenda in its annual meetings from 2006. In fact China is stepping back from its position of 2005 and returning to its absolute theory of immunity. An unofficial hint of this position lies in a draft document titled “Principles of Foreign-related Civil Procedure” proposed by CSPIL in 2015 (He, 2016). The first principle on its list is “sovereignty principle,” which requires that plaintiffs obtain consent in a civil suit against a foreign state, unless statutes or international treaties or conventions that China has entered into provide otherwise. The authors of the proposal explained that they have “taken into consideration of the absolute immunity position adopted by the foreign affairs authorities and the judiciary.”

B. HONG KONG

In the hypothetical case, if the Forum Country is Hong Kong, it is most likely that the SWF enjoys sovereign immunity in court because Hong Kong recently adopted absolute theory of sovereign immunity. The current law of Hong Kong on sovereign immunity is reflected in a decision by the Hong Kong Court of Final Appeal (CFA) in *Congo v. FG Hemisphere* (2011).⁸ By a majority of 3:2, the Court ruled that absolute sovereign immunity applies in Hong Kong, with no exception for commercial transactions. Hong Kong has no general statute on sovereign immunity; the only statute on sovereign immunity is “Law on Judicial Immunity from Compulsory Measures Concerning the Property of Foreign Central Banks,” the Chinese statute passed on October 25, 2005. The NPC Standing Committee, the Chinese lawmaker, has decided to add this statute in Annex III under the Basic Law of the Hong Kong Special Administrative Region.

The CFA majority opinion in *Congo v. FG Hemisphere* (2011) represents a radical departure from the Hong Kong law prior to the 1997 handover from the Great Britain. When Hong Kong was under British rule, there were a body of case law as well as the State Immunity Act of 1978 (“SIA”),⁹ that provided Hong Kong courts clear and solid foundation to adopt a restrictive theory of sovereign immunity. SIA represents a movement towards restrictive theory along with the United States, Australia, the United States (Delaume, 1979). Hong Kong was part of that

⁸ *Democratic Republic of the Congo v. FG Hemisphere*, [2011] 4 HKC 151 (Court of Final Appeal, CFA) (June 8, 2011).

⁹ The State Immunity Act of 1978 (1978 c. 33).

movement. In 1975, the Privy Council's decision in *Philippine Admiral v. Wallem Shipping (Hong Kong) Ltd.* (1975),¹⁰ was appealed from Hong Kong. In that case, the vessel Philippine Admiral, operated by a private company, was ordered to be sold in order to pay damages to contractors, even though it was later found that the vessel was owned by the government of the Republic of Philippines. The Privy Council held that sovereign immunity cannot be claimed when the vessel was engaged in ordinary commercial transactions. This was followed by the Court of Appeal's decision in *Trendtex* (1976),¹¹ and the House of Lords' decision in *Playa Larga* (1981).¹²

While the CFA majority may agree with the minority view on the history of Hong Kong law,¹³ they were more caught by the question of consistency with China's views.¹⁴ During the adjudication process, the Office of the Commissioner of the Ministry of Foreign Affairs of China sent three letters to the government of Hong Kong: the first letter, dated November 20, 2008, stated as follows:

The consistent and principled position of China is that a state and its property shall, in foreign courts, enjoy absolute immunity, including absolute immunity from jurisdiction and from execution, and has never applied the so-called principle or theory of "restrictive immunity."

The second letter, dated May 21, 2009, stated as follows:

China signed the Convention on 14 September 2005, to express China's support of the above coordination efforts made by the international community. However, until now China has not yet ratified the Convention, and the Convention itself has not yet entered into force. Therefore, the Convention has no binding force on China, and moreover it cannot be the basis of assessing China's principled position on relevant issues.

¹⁰ *Philippine Admiral v. Wallem Shipping (Hong Kong) Ltd.*, [1977] A.C. 3873 (Privy Council, PC), [1976] 1 All E.R. 78; [1976] HKLR 512 (November 1975).

¹¹ *Trendtex Trading Corporation v. Central Bank of Nigeria*, [1977] 1 QB 529, [1976] 3 All ER 437, [1976] 1 W.L.R. 868.

¹² *Playa Larga v. I Congreso del Partido*, [1983] 1 A.C. 244 (House of Lords).

¹³ *Congo v. FG Hemisphere* (2011), *supra* note 8, paras.217-22.

¹⁴ According to the majority, "The fundamental question which falls to be determined in the present appeal is whether, after China's resumption of the exercise of sovereignty on 1st July 1997, it is open to the courts of the HKSAR to adopt a legal doctrine of state immunity which recognizes a commercial exception to absolute immunity and therefore a doctrine on state immunity which is different from the principled policy practiced by the PRC." *Congo v. FG Hemisphere* (2011), *supra* note 8, para. 225.

The CFA majority decided to adopt the “one voice principle,”¹⁵ and decided to refer the question to China’s National People’s Congress (NPC) Standing Committee.¹⁶ On August 26, 2011, China’s NPC Standing Committee issued its interpretation.

At the time, the decision was questioned in the mid of concerns of Hong Kong’s autonomy, particularly its judicial independence being encroached (Chan, 2012). After the “One Belt One Road” policy declared in 2013, the Hong Kong Bar Association started portraying itself as an ideal partner in China’s ambitious plans. Hong Kong’s common law tradition makes it an ideal choice of site for international commercial disputes; second, Hong Kong as an international financial center. However, *Congo v. FG Hemisphere* (2011) deprives investors of their civil remedy in court.

C. LONDON

In the hypothetical case, if the Forum Country is United Kingdom, it is most likely that the SWF is not entitled to sovereign immunity in court because UK embraces restrictive theory of sovereign immunity. The State Immunity Act of 1978 (“SIA”) codified the legal doctrines established by cases such as *Philippine Admiral* (1975), along with the European Convention on State Immunity (1972), the United States (1976), Singapore (1979), Canada (1982), Australia (1985), South Africa (1981), and Pakistan (1981).¹⁷ Writing in 1989, Georges R. Delaume noted that these countries include those in which most transnational loans are made and are to be repaid, the developments “appear encouraging” to international lenders (Delaume, 1989).

In the early history of English doctrine of restrictive sovereign immunity, London as the world’s financial center in its background. In *Gladstone v. Musurus Bey* (1862) and *Gladstone v. Ottoman Bank* (1863) by the Court of Chancery.¹⁸ In 1858, plaintiffs submitted proposals to the Turkish Government to form a business to be called Bank of Turkey, which would be granted the exclusive privilege of issuing bank notes to be a legal tender at Constantinople. The Sultan gave his assent, a firman (royal mandate in the Ottoman Empire) was delivered, granting Plaintiffs the privilege of forming the bank. The firman also stipulated that

¹⁵ *Congo v. FG Hemisphere* (2011), *supra* note 8, para. 269.

¹⁶ *Congo v. FG Hemisphere* (2011), *supra* note 8, para. 407.

¹⁷ Pakistan Supreme Court decision in *Qureshi v. Union of Soviet Socialist Republics* (July 8, 1981), reproduced in 20 *International Legal Materials* 1060 (Sep. 1981, No.5).

¹⁸ *Gladstone v. Musurus Bey*, 1 H. & M. 495, 71 Eng. Rep. 216 (1862); *Gladstone v. Ottoman Bank*, 1 H. & M. 505, 71 Eng. Rep. 221 (1863).

Plaintiffs pay as security for performance of the contract £20,000 to the Turkish Ambassador in London to be deposited in Bank of England. Plaintiffs deposited £20,000 in Ottoman bonds in Bank of England, and proceeded to form the bank. However, the contract was halted when the Sultan refused to withdraw the existing paper money, Plaintiffs declined to commence banking business. They filed two lawsuits. The first was filed against the Turkish Ambassador in London when he threatened to withdraw the deposited bonds on the ground of breach of contract. The Court of Chancery recognized the general principle of sovereign immunity: "If the bonds were the absolute unqualified property of the Sultan—that is to say, of the Turkish Government—there might be some difficulty in attempting to enforce any claim against the Sultan by attaching this fund".¹⁹ The Court, however, found the condition is not met because "this property in the eye of the Court is not the property of the Sultan, that it is a fund *in medio*, which is in one contingent event to become the Sultan's property, and in another contingency to become the Plaintiffs'..."²⁰ For this reason, the Court issued an interim injunction to the third party—the Bank of England—to restrain it from delivering the bonds to any person pending further hearings of the case.

Gladstone's second suit was against the Turkish Government and another bank, the Ottoman Bank, when Plaintiffs learned that the latter concerted a scheme for replacing the Bank of Turkey. The Court of Chancery dismissed the suit: "The right of ascertaining what shall be the current coin of the kingdom is vested in the sovereign of the country, but that right, like every other right which he holds *qua* sovereign, is presumed to be exercised for the benefit of the community upon public grounds. This is nota contract for the private benefit of the sovereign, of which this Court might take cognizance, but simply a grant of the sole right of issuing notes as part of the current coin of his realm, made by the Sultan in his public capacity as the sovereign of the country".²¹

The *Gladstone* cases demonstrate that Victorian English courts tried to balance its competing interests as a financial center of the world. Based in part on the *Gladstone* cases, in 1871, Sir Robert Phillimore summarized the jurisprudence of sovereign immunity of the time this way: "[w]hen the ambassador becomes a trader or a merchant in the country to which he is sent, the property embarked by him, or accruing to him, in this capacity, is liable to seizure and condemnation, at the instance of creditors, in the same manner as the property of any other trader or merchant" (Phillimore, 1871: §181). Ten years after the *Gladstone* cases, Sir

¹⁹ *Gladstone v. Musurus Bey*, 1 H. & M. 495, 500; 71 Eng. Rep. 216, 219 (1862).

²⁰ *Gladstone v. Musurus Bey*, 1 H. & M. 495, 500; 71 Eng. Rep. 216, 219 (1862).

²¹ *Gladstone v. Ottoman Bank*, 1 H. & M. 505, 511; 71 Eng. Rep. 221, 223-24 (1863).

Robert Phillimore was the judge in *The Charkieh* (1873) case,²² which was an even clearer and bolder statement of the restrictive theory. Soon the English courts reversed the direction, in *The Parlement Belge* (1880),²³ *The Porto Alexandre* (1919),²⁴ and *The Cristina* (1938),²⁵ where an absolute theory of immunity was adopted. English courts had to wait for the Privy Council’s decision in *Philippine Admiral* (1975), discussed earlier, to re-introduce restrictive doctrine of sovereign immunity to UK. Today there is not ambiguity that the United Kingdom adopts restrictive theory.

The question that the Hong Kong CFA struggled with in *Congo v. FG Hemisphere* (2011) would be answered differently in Great Britain. The case by the U.K. Court of Appeal in *Svenska v. Lithuania* (2006).²⁶ Lithuania government entered into an agreement with Svenska Petroleum Exploration AB, a Swedish company in the business of oil exploration and extraction, where Lithuania explicitly waived its sovereign immunity. When a dispute arose, Svenska obtained an arbitral award in Denmark and then sought enforcement of the arbitral award in Great Britain. The Court of Appeal, referring to SIA Article 9(1),²⁷ affirmed the lower court’s decision that Lithuania cannot claim immunity.²⁸ Similarly, in *NML Capital v. Argentina* (2011),²⁹ the Supreme Court ruled in favor of enforcing a summary judgement from a federal court in the United States, regarding Argentina. Lord, “Whether a state is immune from such a claim should, under the restrictive doctrine of state immunity, depend upon the nature of the underlying transaction that has given rise to the claim, not upon the nature of the process by which the claimant is seeking to enforce the claim”.³⁰

The fact pattern in *NML Capital v. Argentina* (2011) contains some similar elements in the hypothetical case stated earlier.³¹ Argentina as a sovereign state

²² *The Charkieh*, L.R. 4 Admiralty and Ecclesiastical Courts 59 (1873).

²³ *The Parlement Belge*, L.R. 5 Probate Division 197 (1880).

²⁴ *The Porto Alexandre*, [1920] P. 30; 14 Am. J. Int’l L. 273 (1920) (Court of Appeal).

²⁵ *The Cristina*, [1938] AC 485; 32 Am. J. Int’l L. 824 (1938) (House of Lords).

²⁶ *Svenska Petroleum Exploration AB v. Lithuania*, [2006] EWCA Civ 1529; [2007] Q.B. 886; [2007] 1 All ER (Comm) 909; [2007] 2 W.L.R. 876 (November 13, 2006).

²⁷ Section 9(1) of the State Immunity Act 1978 provides as follows:

“Where a State has agreed in writing to submit a dispute which has arisen, or may arise, to arbitration, the State is not immune as respects proceedings in the courts of the United Kingdom which relate to the arbitration.”

²⁸ *Svenska v. Lithuania* (2006), *supra* note 26, para.123.

²⁹ *NML Capital Ltd. v. Argentina*, [2011] UKSC 31 (July 6, 2011).

³⁰ *NML Capital Ltd. v. Argentina* (2011), *id.*, para.26.

³¹ *NML Capital Ltd. v. Argentina* (2011), *id.*; more facts are stated by the Court of Appeal in *Republic of Argentina v. NML Capital Ltd.*, [2010] EWCA Civ 41, [2010] 3 WLR 874, [2010] 2 All ER (Comm) 1206, [2011] Q.B. 8 (February 4, 2010).

issued bonds to raise money to finance government expenditure. Its agreement with Bankers Trust Co. contained an immunity waiver clause, and its choice of law was New York law. When Argentina defaulted in 2003, it was found liable for damages by the federal court in New York.

D. NEW YORK

In the hypothetical case, if the Forum Country is the United States, it is most likely that the SWF is not entitled to sovereign immunity in court because America embraces restrictive theory of sovereign immunity, through the Foreign Sovereign Immunity Act.³² In U.S. law, the issue in *NML Capital v. Argentina* (2011) is not new. In *Argentina v. Weltover* (1992),³³ the United States Supreme Court ruled in a similar case that arose from Argentina's default in 1986 on its obligations under bonds known as "Bonods," when Argentina's central bank unilaterally extended the time for payment bondholders.

The question for the Court was whether Argentina's default as part of the plan to stabilize its currency was an act taken "in connection with a commercial activity" that had a "direct effect in the United States" under Section 1605(a)(2) of the Foreign Sovereign Immunity Act (FSIA) of 1976.³⁴ The Court translated the "direct-effect clause" in Section 1605(a)(2) into three elements:³⁵ (1) "based upon an act outside the territory of the United States;" (2) that was taken "in connection with a commercial activity" of [the foreign state] outside this country; and (3) that "cause[d] a direct effect in the United States." Since there was no dispute that the default occurred outside the United States, the second element became the key: how to distinguish a state exercising its sovereign power or acting as a private party in commercial transaction. The Court concluded, "... when a foreign government acts, not as regulator of a market, but in the manner of a private player within it, the

³² The making of FSIA is thoroughly discussed in *Verlinden B.V. v. Central Bank of Nigeria*, 461 U.S. 480 (1983).

³³ *Republic of Argentina v. Weltover, Inc.*, 504 U.S. 607 (1992).

³⁴ 28 U.S.C. 1605(a) provides:

- (a) A foreign state shall not be immune from the jurisdiction of courts of the United States or of the States in any case--
- (2) in which the action is based upon a commercial activity carried on in the United States by the foreign state; or upon an act performed in the United States in connection with a commercial activity of the foreign state elsewhere; or upon an act outside the territory of the United States in connection with a commercial activity of the foreign state elsewhere and that act causes a direct effect in the United States . . .

³⁵ *Argentina v. Weltover*, 504 U.S. 607, 611.

foreign sovereign’s actions are ‘commercial’ within the meaning of the FSIA³⁶ The Court highlighted that Section 1603(d) provides that the commercial character of an act is to be determined by its “nature” rather than its “purpose”,³⁷ thus, the Court stated, “. . . the question is not whether the foreign government is acting with a profit motive or instead with the aim of fulfilling uniquely sovereign objectives”.³⁸ Again, “. . . it is irrelevant *why* Argentina participated in the bond market in the manner of a private actor; it matters only that it did so”.³⁹

The three prongs in *Weltover* provide the framework for the Second Circuit’s decision in *Atlantica v. Sovereign Wealth Fund* (2016).⁴⁰ The SWF in the case, Sovereign Wealth Fund Samruk–Kazyna JSC (“SK Fund”), was wholly owned by the government of the Republic of Kazakhstan. SK Fund issued bonds on the stock exchanges in both Kazakhstan and Luxembourg, not on any stock exchange in the United States. Some of the Plaintiffs are U.S. citizens who purchased the bonds on the secondary markets, basing their claims on the Securities Exchange Act of 1934.⁴¹ The key part of *Atlantica* is the third prong, i.e., “direct effect” in the United States. Applying *Weltover*, “we have no difficulty concluding that Plaintiffs’ loss ‘follow[ed] as an immediate consequence’ of SK Fund’s alleged misrepresentations concerning securities that were marketed in the United States and directed toward United States persons”.⁴² Therefore, the Second Circuit came to the conclusion that the sovereign wealth fund cannot claim immunity in the U.S. federal court.

³⁶ *Argentina v. Weltover*, 504 U.S. 607, 614.

³⁷ 28 U.S.C. 1603(d) provides:

(d) A “commercial activity” means either a regular course of commercial conduct or a particular commercial transaction or act. The commercial character of an activity shall be determined by reference to the nature of the course of conduct or particular transaction or act, rather than by reference to its purpose.

³⁸ *Argentina v. Weltover*, 504 U.S. 607, 614.

³⁹ *Argentina v. Weltover*, 504 U.S. 607, 617 (emphasis original).

⁴⁰ *Atlantica Holdings v. Sovereign Wealth Fund*, 813 F.3d 98 (2d Cir. 2016).

⁴¹ Securities Exchange Act of 1934, 15 U.S.C. §§ 78j, 78u. The Supreme Court has ruled in *Morrison v. National Australian Bank Ltd.* (2010) that “. . . in our view only transactions in securities listed on domestic exchanges, and domestic transactions in other securities, to which § 10(b) [of the Exchange Act] applies.” *Morrison v. National Australian Bank Ltd.*, 561 U.S. 247, 130 S.Ct. 2869, 2884, 177 L.E.2d 535 (2010). For application and interpretation of the *Morrison* doctrine in the Second Circuit, see, *Absolute Activist Value Master Fund Ltd. v. Ficeto*, 677 F.3d 60 (2nd Cir. 2012); *In re Petrobras Securities*, 862 F.3d 250 (2nd Cir. 2017). The trial court in *Atlantica* ruled that *Morrison* doctrine does not bar the claims, *Atlantica Holdings v. Sovereign Wealth Fund*, 2 F.Supp.3d 550, 559-61 (S.D.N.Y. 2014). The Second Circuit denied leave to appeal the *Morrison* issue, 813 F.3d 98, 106 (2d Cir. 2016).

⁴² 813 F.3d 98, 110-11.

The *Alantica* decision sends a strong signal that even if bonds are not issued on U.S. stock exchange directly, the SWF would still not be able to claim immunity in U.S. courts if “direct effect” test is satisfied. One can imagine this could easily be applied in a scenario that resemble the *Alantica* factual pattern: a Chinese SWF issues bonds on the Hong Kong Stock Exchange, for OBOR projects in Kazakhstan, targeting primarily Hong Kong investors. If the court finds “direct effect,” the Chinese SWF cannot claim immunity in the U.S. court. One additional point in *Alantica* decision is that two of the key plaintiffs, Alantica and Baltica, are foreign (Panamanian) investment funds. The Second Court: “the FSIA requires only that SK Fund’s alleged misrepresentations had a direct effect *in* the United States. In other words, had all of the Plaintiffs been foreigners, they could have successfully premised FSIA jurisdiction on the effect that SK Fund’s alleged misrepresentations had on non-party United States investors, provided that Plaintiffs could adequately establish the existence of United States investors so affected”.⁴³

IV. CONCLUSION: CHINA’S DILEMMA

From the analysis, it is clear that if the SWF is a Chinese entity, it enjoys sovereign immunity in Hong Kong, but not in London or New York. Continental European financial centers such as Zurich or Frankfurt are governed by laws similar to that in UK and the United States. In 2015, even the Russian Federation adopted restrictive theory of sovereign immunity in its new law, “Law on the Jurisdictional Immunity of Foreign States and the Property of Foreign States” (November 3, 2015, No.297-FZ).

If the analysis in this essay is correct, China faces an inescapable dilemma in its OBOR strategy. Such dilemma can be understood from different dimensions. The first dimension is the dilemma in the financial markets. Even if it has enough of its own capital for the OBOR investments, China cannot afford to do it alone because it would be exposed to all the risks that may undermine its own financial stability and liquidity. If China does not have enough of its own capital, thus it has to raise funds in financial centers outside China (and Hong Kong), they will have to face the sovereign immunity laws in all other major financial centers in the United States and Continental Europe that are based on restrictive theory. China has to choose either to stay within its own border, thus to give up financial resources outside, or to choose to accept the disciplines of the financial markets in Europe and America. It is a very difficult choice. Second, related to the constraints in the financial markets, China also has to face the tension between its financial interests and its

⁴³ 813 F.3d 98, 111 (emphasis original).

political interests—in particular, its own political commitment to OBOR countries. Not only that OBOR strategy is based on the choice of higher risk countries, but also on the promise that China does not seek to interfere with domestic affairs in hosting countries, that China’s investment has no strings attached. However, if China does not bring more institutional change inside its own market as well as those of OBOR countries, it has no other choice but to live with the legal and financial risks associated with that commitment.

V. REFERENCES

- ADB (2012). *Country Partnership Strategy: People’s Republic of China 2011-2015*, Manila: Asian Development Bank.
- ADB (2016). *Transforming Partnership: People’s Republic of China and Asian Development Bank, 2016-2020*, Manila: Asian Development Bank.
- Callaghan M. & Hubbard, P., “The Asian Infrastructure Investment Bank: Multilateralism on the Silk Road,” *China economic journal*, 2016, Vol. 9 (No. 2), p.116-39;
- Chan C. (2012). “State Immunity: Reassessing the Boundaries of Judicial Autonomy in Hong Kong” (December 1, 2011), [2012] Public Law 601; University of Hong Kong Faculty of Law Research Paper No. 2012/27.
- China Daily (2015). “China’s sovereign wealth fund banks on Belt and Road,” *China Daily*, July 30, 2015, website: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-07/30/content_21446985.htm (last retrieved on February 10, 2018).
- Clarke, D. & Lu, F. (2018). “The law of China’s local government debt: local government financing vehicles and their bonds,” *American Journal of Comparative Law*, Vol.65, No.4, pp. 751-98.
- Delaume, G. R. (1979). “The State Immunity Act of the United Kingdom,” 73 *American Journal of International Law* 185 (Apr. 1979, No. 2), pp. 185-99.
- Delaume, G. R. (1989). “Sovereign Immunity and Public Debt,” 23 *International Lawyer* (Winter 1989, No.4), pp. 811-26.
- Dollar, D., “The AIIB and the ‘One Belt, One Road’”, Summer 2015, at Brookings website: <https://www.brookings.edu/opinions/the-aiib-and-the-one-belt-one-road/> [retrieved on January 31, 2018].
- Fan (2017). “Fan Gang: yidai yilu rongzi keyi kaolü changqi gongzhai” (Fan Gang: Long-term Bonds Best Way to Finance OBOR Projects), talk given on September 15, 2017, Beijing “Finance Street Forum,” website: http://www.phbs.pku.edu.cn/2017/viewpoint_0921/4495.html (last retrieved on February 10, 2018).
- Fazhi Ribao* [Legal Daily], (2005). September 29, 2005, at 8.

- Garver, J. W. (2006). "Development of China's overland transportation links with central, south-west and south Asia," *The China Quarterly*, No.185 (Mar. 2006), pp. 1-22;
- Gordon, M. & Niles, S. V. (2012). "Sovereign wealth funds: an overview," in *Sovereign Investment: Concerns and Policy Reactions* (Karl P. Sauvant, Lisa E. Sachs; Wouter P. F. Schmit Jongbloed eds.), Oxford University Press, pp.24-56.
- He (2016). He Qisheng et al., "Zhongguo Guoji Minshi Susong Yuanze" (Principles and Norms of China's Foreign-related Civil Procedure), *Wuda Guojifa Pinglun (Wuhan University International Law Review)* (2016, No. 2).
- Kazakhstan Government, 2017. Minister of Foreign Affairs outlines priorities with regards to the Asian region, December 25, 2017. Retrieved from <http://www.government.kz/en/novosti/1012894-minister-of-foreign-affairs-outlines-priorities-with-regards-to-the-asian-region.html>
- Kennedy, P. (1988). *The rise and fall of the great powers: economic change and military conflict from 1500 to 2000*. New York, NY: Random House.
- Liu (2003). Liu Xiaohong & Li Xiaoling, "zhongguo guoji sifa xuehui 2002 nian nianhui zongshu" (Summary of the 2002 China Society of Private International Law Annual Meeting), *Huadong Zhengfa Xueyuan Xuebao (Journal of Eastern China University of Political Science and Law)*, 2003, No. 3, pp. 109-12.
- MFA (2006). "Wo guo diyibu guojia huomian fa gongbu shishi" (China's First Statute on the Immunity of State Assets Promulgated), March 2, 2006, on the website of China's Ministry of Foreign Affairs, http://www.mfa.gov.cn/mfa_chn/wjbxw_602253/t238011.shtml (last retrieved January 26, 2018).
- Miller, T. (2017). *China's Asian dream: Empire building along the new silk road*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- NDRC (2015). English translation is available at China Daily website at: http://language.chinadaily.com.cn/2015-03/30/content_19950951.htm (retrieved January 1, 2018).
- OECD, (2015). OECD Economic Surveys: China (March 2015).
- O'Neill, D. C. (2014). "Risky business: the political economy of Chinese investment in Kazakhstan," 5 *Journal of Eurasian Studies* 145.
- Garcia, A. O. (2014). "The role of China and the BRICS project," 7 *Mexican Law Review* (N.S.) (July 2014, No.1), pp.109-36.
- NYT 2017. Editorial, "China's Trillion-Dollar Foreign Policy," *New York Times*, May 18, 2017, A26.
- Phillimore, R. (1871). *Commentaries upon International Law* (Second Edition), London: Butterworths, vol. II.
- Provaggi, A. (2013). "China Development Bank's financing mechanisms: focus on foreign investments," Stanford Global Project Center.

- Qi, D. (2008). "State Immunity, China and Its Shifting Position," *Chinese Journal of International Law*, Vol. 7, No.2 (July 2008), pp.307-338.
- Rmrb (2017a). *Renmin Ribao*, May 9, 2017, at 1.
- Rmrb (2017b). *Renmin Ribao*, May 16, 2017, reporting the summit of in Beijing on China's One Belt One Road initiative.
- Rmrb (2017c). *Renmin Riabo*, September 18, 2017, reporting China and Kazakhstan cooperation in energy sector.
- Rmrb (2018). *Renmin Ribao*, January 17, 2018, at 2.
- Rolland, N. (2017). *China's Eurasian century? political and strategic implications of the belt and road initiative*. Seattle, WA: National Bureau of Asian Research.
- Sheives, K. (2006). "China turns West: Beijing's contemporary strategy towards Central Asia," 79 *Pacific Affairs* (Summer, No.2), pp. 205-224.
- Stewart, D. (2005). "The UN Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property," *The American Journal of International Law*, Vol. 99, No. 1 (Jan. 2005), pp. 194-211.
- Swaine, M. D. (2015). Chinese Views and Commentary on the One Belt, One Road Initiative, *China Leadership Monitor*, No. 47.
- U.N., (2004). United Nations Convention on Jurisdictional Immunities of States and Their Property (Doc. A/59/508), adopted during the 65th plenary meeting of the UN General Assembly by resolution A/59/38 of December 2, 2004.
- Wang, Hongying. (2016). "New Multilateral Development Banks: Opportunities and Challenges for Global Governance," Council on Foreign Relations (September 2016)
- Wang, Y. Z. (2016). "The Sustainable Infrastructure Finance of China Development Bank: Composition, Experience and Policy Implications," Boston University Global Economic Governance Initiative Working Paper 05.
- Xinhua (2017). "2017 nian xianggang yidaiyilu duoyuanhua rongzi maichu xin bufa" (New Steps in 2017 in OBOR multiple-source fundraising in Hong Kong), December 26, 2017, website: http://www.xinhuanet.com/gangao/2017-12/26/c_1122170474.htm (last retrieved on February 10, 2018).
- Zhou, X. C. (2015a). "The Silk Road Fund Begins Operations: An interview with Zhou Xiaochuan," February 16, 2015, at Silk Road Fund's website at <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23809/23812/26884/index.html> (last retrieved on February 10, 2018).
- Zhou, X. C. (2015b). Shenhua jinrong tizhi gaige [Deepening reform in the financial system], *Renmin Ribao [People's Daily]*, November 25, 2015, at 6.
- Zhou, X. C. (2016). "Zhongguo renmin yinhang hangzhang zhou xiaochuan zai 2016 zhongguo fazhan gaoceng luntan shang de jianghua ji wenda (Speech by People's Bank of China Governor Zhou Xiaochuan at the China Development Forum and Q&A)", website: <http://www.pbc.gov.cn/hangling->

dao/128697/128719/128766/3035010/index.html (last retrieved on February 10, 2018).

Zhu, L. J. (2007). "State Immunity from Measures of Constraints for the Property of Foreign Central Banks: The Chinese Perspective," *Chinese Journal of International Law*, Volume 6, No. 1, 1 January 2007, pp. 67–81, <https://doi.org/10.1093/chinesejil/jml053>.

La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde América Latina

*Sebastián Herreros**

SUMARIO

- I. Introducción
- II. La Franja y la Ruta: antecedentes, motivaciones y desafíos
- III. Las relaciones comerciales, financieras y de inversión entre América Latina y China
- IV. Probables impactos de La Franja y la Ruta sobre las relaciones económicas entre América Latina y China
- V. Conclusiones
- VI. Referencias

I. INTRODUCCIÓN

La iniciativa conocida como “La Franja y la Ruta” (en inglés *“Belt and Road”*) fue anunciada por el Presidente de China, Xi Jinping, durante sus visitas a Kazakstán e Indonesia en septiembre y octubre de 2013, respectivamente. La misma se inspira en la Ruta de la Seda, que durante siglos comunicó a China con Europa a través de Asia Central y el Oriente Medio. La Franja y la Ruta busca “revivir” la antigua Ruta de la Seda, principalmente mediante un vasto plan de inversiones en infraestructura. Con ello se busca fortalecer los vínculos económicos y de conectividad entre China y las regiones que –en un sentido amplio– conforman su entorno geográfico: Asia sudoriental, central y meridional, el Oriente Medio y Europa.

La Franja y la Ruta es un proyecto de una ambición raras veces vista en la historia moderna (se lo ha comparado con el Plan Marshall, que permitiera la reconstrucción de Europa occidental tras la Segunda Guerra Mundial) y en el cual confluyen variadas motivaciones geopolíticas y económicas. Por lo mismo, su desarrollo es seguido con gran interés en América Latina,¹ especialmente dada la

* Oficial de Asuntos Económicos de la División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Las opiniones expresadas aquí son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la CEPAL.

¹ A menos que se indique lo contrario, la denominación “América Latina” incluye también a los países del Caribe.

centralidad que ha adquirido China en la economía mundial y su creciente peso como socio comercial, inversionista y fuente de financiamiento para la región. En este contexto, en los gobiernos y en la academia se ha abierto un debate sobre las implicancias de La Franja y la Ruta para la región (incluidos los riesgos de quedar al margen de dicha iniciativa) y sobre cómo América Latina podría vincularse con ella.

El presente capítulo tiene por objeto evaluar prospectivamente las principales implicancias de La Franja y la Ruta para América Latina, a la luz de los objetivos perseguidos por China con dicha iniciativa y de las características de la relación económica entre ese país y la región. Este análisis tiene necesariamente un componente especulativo, pues —a cuatro años de su lanzamiento— subsisten numerosas interrogantes sobre el alcance que tendrá La Franja y la Ruta en la práctica, y por ende también sobre sus efectos.

El resto de este capítulo se estructura de la siguiente forma. En la segunda sección se entrega una breve descripción de La Franja y la Ruta y se discuten los principales objetivos perseguidos por China con esta iniciativa. En la tercera sección se caracterizan los principales rasgos de las relaciones comerciales, financieras y de inversión entre América Latina y China. En la cuarta sección se aborda la pregunta central de cómo puede impactar La Franja y la Ruta sobre dichas relaciones. Por último, en la quinta sección se ofrecen algunas conclusiones.

II. LA FRANJA Y LA RUTA: ANTECEDENTES, MOTIVACIONES Y DESAFÍOS

Tal como ha sido concebida por las autoridades chinas, La Franja y la Ruta se estructura en torno a dos grandes ejes: la Franja Económica de la Ruta de la Seda (en inglés, *Silk Road Economic Belt*) y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo 21 (en inglés, *21st Century Maritime Silk Road*). Ambos unirían a China con Europa, el primero por vía terrestre a través de Asia Central y el Oriente Medio, y el segundo por vía marítima a través de Asia sudoriental y meridional y la costa oriental de África, desembocando en el Mar Mediterráneo. Si bien hasta ahora el trazado de los dos ejes se conoce sólo de forma referencial, se estima que éstos podrían vincular a alrededor de 65 países, con una población combinada de 4.400 millones de habitantes (el 58% de la población mundial) y cuyo producto combinado alcanzaría los 21 billones de dólares, algo menos del 30% del PIB mundial (Tian, 2016; Pricewaterhouse Coopers, 2016, Cai, 2017).

El componente más visible de La Franja y la Ruta es la construcción de una vasta red de infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones que vincularía a China con los demás países participantes. Asimismo, se contempla la creación de 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 suma, se trata de una iniciativa que combina elementos de infraestructura “dura” (física) y “blanda” (arreglos institucionales). Se estima que su implementación completa podría tomar entre 30 y 40 años, con lo que debería estar muy avanzada en 2049, cuando se cumpla el primer centenario de la República Popular China (Pricewaterhouse Coopers, 2016). Cabe notar, en todo caso, que La Franja y la Ruta constituye —en parte— un “paraguas institucional” que busca unificar y dar coherencia a una gran variedad de proyectos, algunos de los cuales ya estaban en curso o al menos habían sido proyectados previo a su lanzamiento.

Las necesidades de financiamiento que plantea La Franja y la Ruta son enormes. Se calcula que el conjunto de los proyectos ya ejecutados, recientemente iniciados o comprometidos en el marco de esta iniciativa a comienzos de 2016 ya implicaba una inversión cercana a los 250.000 millones de dólares. Asimismo, se estima que La Franja y la Ruta implicaría un aporte de financiamiento estatal chino al exterior de alrededor de 1 billón de dólares entre 2016 y 2025, principalmente en forma de créditos (Pricewaterhouse Coopers, 2016). Éstos se canalizarían a través de la banca estatal china y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII), institución multilateral creada en 2015 a iniciativa de China y en la que ésta es el accionista mayoritario.² El financiamiento vía créditos se complementarían con las inversiones efectuadas en proyectos específicos por el Fondo de la Ruta de la Seda, establecido por el gobierno chino en diciembre de 2014 y que cuenta con un capital total de 40.000 millones de dólares (Cai, 2017).

La Franja y la Ruta no es una iniciativa que haya surgido de una deliberación colectiva entre las decenas de países potencialmente involucrados. Se trata de un proyecto fraguado en China y que ésta “ha salido a vender” al resto del mundo, primero mediante los discursos del Presidente Xi Jinping en Kazakstán e Indonesia en 2013 y más recientemente durante el “Foro de La Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional”, celebrado en mayo de 2017 en Beijing. El éxito de China en captar la atención del mundo quedó en evidencia con la asistencia a dicha reunión de los Jefes de Estado o de Gobierno de 30 países de África, América Latina (los Presidentes Macri de Argentina y Bachelet de Chile), Asia, Europa

² El BAII cuenta con un capital de 100.000 millones de dólares. Al 19 de diciembre de 2017, tenía 40 miembros asiáticos y 21 no regionales (21 europeos y 2 africanos). Todos ellos han comprometido recursos para constituir el capital del banco. Siete países latinoamericanos, todos sudamericanos (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela) figuran en la categoría de “miembros prospectivos”. Véase <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>.

y Oceanía y de representantes de más de 100 otros países. Asistieron asimismo el Secretario General de las Naciones Unidas, el Presidente del Banco Mundial y la Directora Ejecutiva del Fondo Monetario Internacional, así como autoridades de numerosas otras instituciones multilaterales.

Con La Franja y la Ruta, China persigue múltiples fines tanto de política exterior como de política interna, los que a su vez están estrechamente interrelacionados. Entre los primeros, probablemente los dos más relevantes son mantener la estabilidad en las regiones que constituyen su “periferia”³ y aumentar la influencia china en la economía y la geopolítica mundiales. Entre los segundos, el objetivo más frecuentemente mencionado es promover el desarrollo de las provincias y regiones autónomas del interior del país, las que se han quedado rezagadas respecto de las provincias costeras. Asimismo, y de modo más general, China espera utilizar La Franja y la Ruta como una herramienta para apoyar la reestructuración de su economía hacia sectores intensivos en conocimiento e innovación.

En el plano externo, La Franja y la Ruta es indisociable de los esfuerzos que China viene desarrollando por asumir un mayor liderazgo en el orden económico mundial. Ya en 2010, este país se convirtió en el principal exportador mundial de bienes y segundo principal importador, tras los Estados Unidos. El año 2016 marcó un nuevo hito: China se ubicó como el segundo principal inversionista extranjero mundial (tras los Estados Unidos), y por primera vez invirtió en el exterior un monto mayor que el que recibió desde el resto del mundo (UNCTAD, 2017). China también ha avanzado gradualmente hacia la plena convertibilidad de su moneda, el renminbi, con el objeto de que ésta adquiera un mayor peso en los mercados internacionales de capitales. En este contexto, y especialmente durante 2017, China ha buscado posicionarse como el principal defensor mundial de la globalización económica y del libre comercio, en contraste con el marcado giro hacia posiciones proteccionistas que han tomado los Estados Unidos bajo la actual administración.⁴ En este contexto, La Franja y la Ruta es la iniciativa más emblemática de la estrategia *Going Global 2.0*, impulsada por el Presidente Xi Jinping (China Policy, 2017).

³ *“Maintaining stability in China’s neighbourhood is the key objective of peripheral diplomacy. We must encourage and participate in the process of regional economic integration, speed up the process of building up infrastructure and connectivity. We must build the Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road, creating a new regional economic order.”* (Discurso del Presidente Xi Jinping en la Conferencia de Trabajo sobre Diplomacia Periférica, Beijing, 24 de octubre de 2013).

⁴ Un hito político clave en este esfuerzo fue el discurso pronunciado por el Presidente Xi Jinping en la reunión anual del Foro Económico Mundial, celebrada en Davos (Suiza) el 17 de enero de 2017.

En el plano interno, se espera que La Franja y la Ruta dinamice las economías de las provincias y regiones autónomas de China central y occidental, al fortalecer su integración con Asia Central y Meridional, y a través de éstas con mercados más distantes como Europa y el Oriente Medio. Es decir, las autoridades chinas buscan de cierto modo replicar en la zona occidental del país la exitosa experiencia de las provincias costeras del este, que han sido las principales beneficiarias del proceso de apertura y de la irrupción de China en la economía mundial.

Por otra parte, China espera trasladar gradualmente a otros países participantes en La Franja y la Ruta una serie de industrias maduras en las que el país presenta exceso de capacidad (por ejemplo, acero o cemento), que presentan importantes externalidades ambientales negativas, o en las cuales se ha ido erosionando su ventaja comparativa inicial, basada en los bajos costos laborales (Cai, 2017; China Policy 2017). Con ello se liberarían recursos en China que le permitirían acelerar su reconversión hacia nuevos sectores intensivos en alta tecnología e innovación, visión contenida en su estrategia *Made in China 2025*.

En la medida en que la participación en La Franja y la Ruta eleve el crecimiento económico potencial de los países situados en el entorno de China, éstos (en su gran mayoría países en desarrollo) se volverían mercados privilegiados para las exportaciones chinas de alta tecnología. Es decir, mediante La Franja y la Ruta China está invirtiendo en generar una mayor demanda futura para sus exportaciones, fuera de los países industrializados de la OCDE. Por otra parte, se espera que empresas chinas desarrollen gran parte de los proyectos de infraestructura asociados a dicha iniciativa. Ello permitiría a China "exportar" a otros países sus estándares en áreas como los ferrocarriles de alta velocidad y las redes de telefonía móvil de última generación (5G), dificultando el ingreso de competidores de Estados Unidos, Japón o países europeos (Cai, 2017).

De los objetivos ya expuestos se desprende que existen claras sinergias entre La Franja y la Ruta y el proyecto conocido como la Asociación Económica Integral Regional (en inglés, *Regional Comprehensive Economic Partnership*, RCEP). Esta negociación, iniciada en 2012 y aún en curso, busca constituir la mayor área de libre comercio del mundo, con la participación de China, la India, Japón, la República de Corea, Australia, Nueva Zelanda y los 10 países miembros de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN). Se trata de un proyecto orientado a profundizar la integración entre las economías que conforman el entramado de redes productivas conocido como la "Fábrica Asia", en cuyo centro se sitúa China.

Una iniciativa tan ambiciosa como La Franja y la Ruta enfrenta enormes obstáculos. El primero es el financiamiento: pese a los ingentes recursos que China ha movilizado, existe consenso en que será necesario recurrir a otras fuentes, como los gobiernos de los otros países participantes, la banca china no estatal, la banca multilateral y regional de desarrollo, e incluso el propio sector privado, me-

dianje alianzas público-privadas. Sin embargo, existen dudas sobre la real disponibilidad de la banca china a financiar proyectos de un elevado costo, alto riesgo político y retorno económico incierto (Cai, 2017).⁵ En segundo lugar, han surgido dudas sobre la capacidad de China de gestionar la enorme cartera de proyectos asociada a La Franja y la Ruta, especialmente más allá de sus fronteras. En tercer lugar, cabe esperar que los intereses económicos de China frecuentemente no coincidan con los de los demás países participantes. Este sería el caso, por ejemplo, si China trata de “exportar” a terceros países sus problemas de exceso de capacidad, si busca imponer que las obras de infraestructura sean ejecutadas íntegramente por empresas chinas, o si fija condiciones demasiado onerosas para su financiamiento.

A las dificultades ya mencionadas se suman diversas complicaciones de orden geopolítico. Entre las más importantes se cuentan la tradicional rivalidad entre China y la India por el liderazgo regional en Asia (reflejada en las aprensiones de la India frente al estrechamiento de la cooperación entre China y Pakistán en el marco de la Franja y la Ruta), las disputas territoriales entre China y varios países del sudeste asiático en el Mar de la China Meridional, la ambivalencia de Rusia frente al aumento de la influencia china en países del Asia Central que previamente formaban parte de la Unión Soviética, y variadas tensiones geopolíticas y la amenaza de los movimientos jihadistas en el Oriente Medio. A esto se suma la preocupación de los Estados Unidos frente al aumento de la influencia china en la región denominada del “Indo Pacífico”, en Asia central y meridional, en Europa e incluso en el Hemisferio Occidental. Esta visión crítica está abundantemente plasmada en la Estrategia de Seguridad Nacional presentada por la administración Trump en diciembre de 2017.⁶

III. LAS RELACIONES COMERCIALES, FINANCIERAS Y DE INVERSIÓN ENTRE AMÉRICA LATINA Y CHINA⁷

En apenas una década y media, China se ha convertido en un socio comercial de primer orden para América Latina. Pese a sufrir tres años consecutivos de caídas

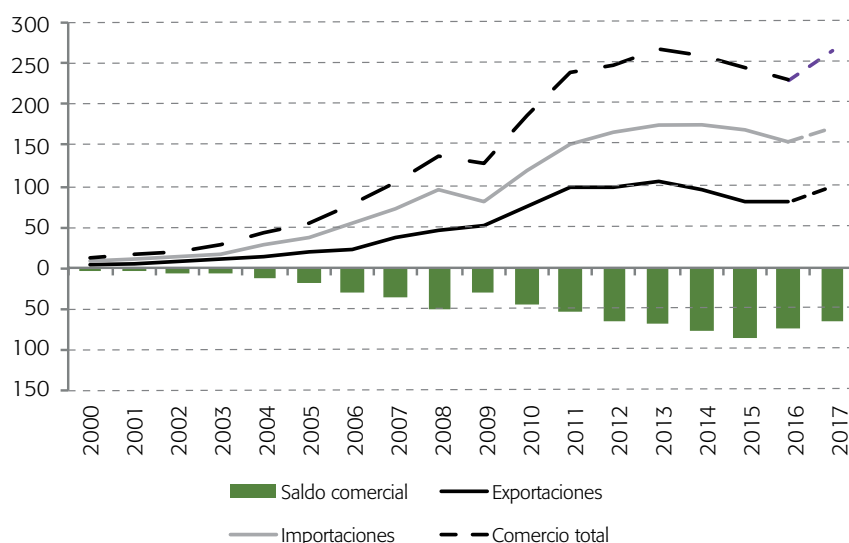
⁵ La experiencia del proyecto de tren de alta velocidad entre Yakarta y Bandung en Indonesia es ilustrativa al respecto. Véase Dharma Negara y Suryadinata (2018). Otro ejemplo son las obras del Corredor Económico China-Pakistán, dados los riesgos de seguridad implicados.

⁶ Véase “*National Security Strategy of the United States of America*”, diciembre de 2017, página 46 y siguientes [en línea] <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>.

⁷ La información estadística presentada en esta sección se basa principalmente en CEPAL (2018).

entre 2014 y 2016, el valor del intercambio bilateral de bienes se multiplicó por 22 entre 2000 y 2017, pasando de 12.000 millones de dólares a casi 266.000 millones de dólares (véase el gráfico 1). Como correlato de ello, China pasó de absorber apenas el 1% de las exportaciones de América Latina al mundo en 2000 al 10% en 2017, mientras que en el caso de las importaciones su peso aumentó del 2% al 18% en igual período. De este modo, ya en 2010 China desplazó a la Unión Europea como el segundo principal origen de las importaciones latinoamericanas (excluyendo a la propia región), y está muy cerca de desplazarla como el segundo principal destino de sus exportaciones. Cabe notar que el aumento del peso de China en el comercio exterior latinoamericano ha sido principalmente a expensas de los Estados Unidos (véase el gráfico 2).

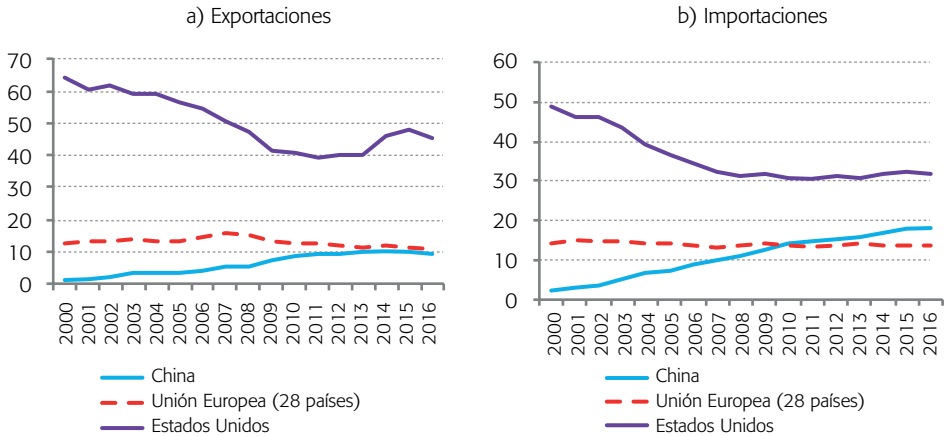
Gráfico 1
América Latina y el Caribe: comercio de bienes con China, 2000-2017^a
 (En miles de millones de dólares)



Fuente: Autor, sobre la base de Naciones Unidas, base de datos COMTRADE.

^a Las cifras para 2017 son proyecciones de la CEPAL basadas en las cifras del período enero a octubre.

Gráfico 2
América Latina y el Caribe: participación de China, la Unión Europea y los Estados Unidos en el comercio de bienes, 2000-2016
(En porcentajes)



Fuente: Autor, sobre la base de Naciones Unidas, base de datos COMTRADE.

China ya es el principal destino de las exportaciones de Brasil, Chile y Perú y el tercero para Argentina y México. Por el contrario, no figura entre los cinco primeros destinos para ningún país centroamericano. En el caso de las importaciones, China es uno de los tres principales proveedores para casi todos los países latinoamericanos.

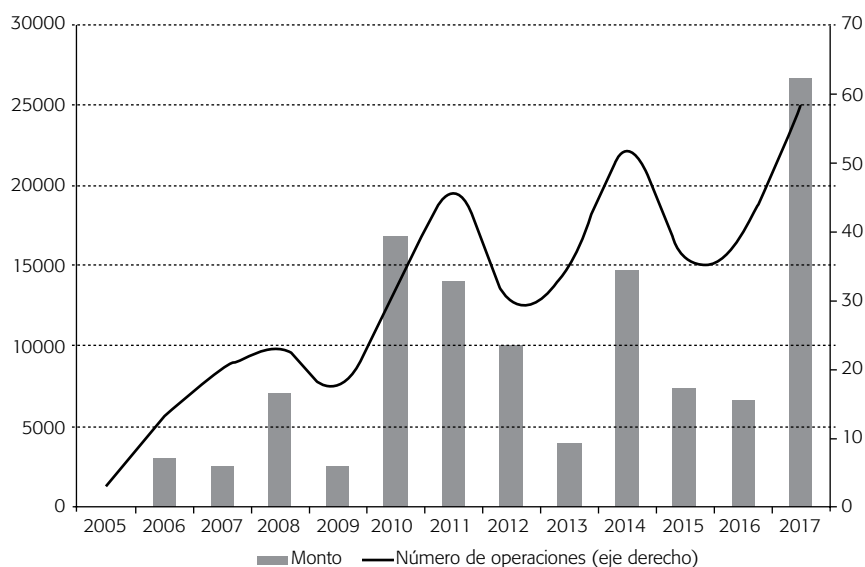
Tres rasgos marcados del comercio entre América Latina y China son su carácter persistentemente deficitario para la región, su naturaleza interindustrial (América Latina exporta materias primas e importa manufacturas), y su patrón diferenciado entre América del Sur y el resto de la región. En 2016, los productos primarios (principalmente porotos de soja, mineral de hierro y de cobre y petróleo) representaron el 72% del valor de las exportaciones de la región a China, muy por sobre su peso en los envíos al resto del mundo (27%). Por el contrario, mientras las manufacturas de baja, media y alta tecnología representaron en 2016 el 91% del valor de las compras regionales desde China, su participación en las importaciones desde el resto del mundo fue sustancialmente menor (68%). En este contexto, América del Sur mantiene un saldo comercial cercano al equilibrio con China, merced al superávit que obtiene en los productos básicos y las manufacturas basadas en recursos naturales. Por el contrario, Centroamérica, México y el Caribe, que en su mayoría no son exportadores relevantes de materias primas

y que compiten con China en distintos rubros manufactureros, registran un creciente déficit comercial con ese país. El mismo alcanzó los 78.000 millones de dólares en 2016 (CEPAL, 2018).

La inversión extranjera directa (IED) china en América Latina también se ha incrementado notablemente, aunque de modo menos constante que los flujos comerciales (véase el gráfico 3). Entre 2005 y 2016, habrían ingresado a la región cerca de 90.000 millones de dólares procedentes de China, monto que representa aproximadamente el 5% de la IED total recibida por América Latina en tal período. La información disponible sugiere que en 2017 se habría producido un incremento muy marcado de la IED china en la región: su monto superaría los 25.000 millones de dólares, alrededor del 15% de la IED total recibida por ésta.

La IED china en América Latina ha mostrado tradicionalmente una alta concentración por países y sectores de destino. Se estima que entre 2005 y 2017, Brasil habría recibido el 55% de dicha inversión, seguido de Perú (17%) y Ar-

Gráfico 3
América Latina y el Caribe: estimación de las entradas de inversión extranjera directa desde China, 2005 a octubre de 2017^a
 (en millones de dólares y número de operaciones)



Fuente: CEPAL, sobre la base de Financial Times, fDiMarkets y Bloomberg.

^a La estimación incluye el monto y número de operaciones de fusiones y adquisiciones y proyectos anunciados.

gentina (9%). Es decir, tan solo tres países concentran el 81% del total. Por su parte, se estima que casi el 90% de la IED china en la región entre 2010 y 2014 se dirigió hacia los recursos naturales, en especial minería y petróleo (CEPAL, 2016). Es decir, el destino sectorial de los capitales chinos ha reforzado el patrón primario-exportador de las exportaciones regionales a ese país. Sin embargo, en los últimos años los capitales chinos han comenzado a diversificarse hacia sectores como las telecomunicaciones, los alimentos y las energías renovables.

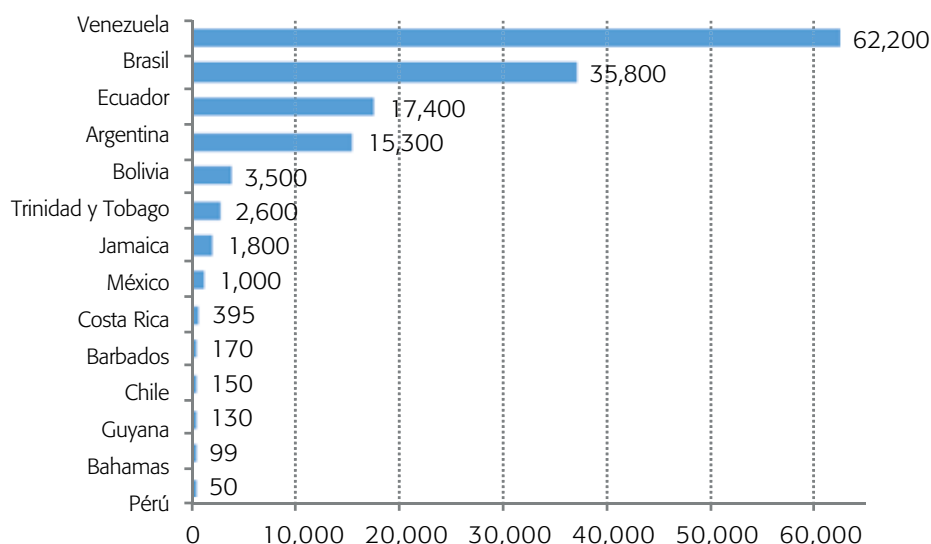
Además de los nuevos proyectos de inversión y de las fusiones y adquisiciones, las empresas chinas muestran una creciente actividad en la región en materia de contratos de construcción. En muchos casos, estos corresponden a adjudicaciones estatales acompañadas de financiamiento otorgado por bancos chinos. Según la base de datos *China Global Investment Tracker*,⁸ entre 2011 y 2016 diversas empresas chinas se adjudicaron contratos de construcción por cerca de 40.000 millones de dólares en la región. Los mismos se concentraron en los sectores de energía (un 66% del monto total adjudicado, principalmente en proyectos hidroeléctricos) y transporte (16%). Por otro lado, según cifras del *National Bureau of Statistics of China*, América Latina habría representado en 2015 el 11% del monto total de contratos de construcción del tipo "llave en mano" asignados a empresas chinas en el exterior, con lo que la región se constituye en el tercer principal mercado para dichas empresas, tras Asia (45%) y África (36%). Tres países sudamericanos (Venezuela, Brasil y Ecuador, en ese orden) concentran dos tercios del monto total adjudicado a empresas chinas en la región entre 2000 y 2015 (CEPAL, 2018). La fuerte presencia de empresas chinas en América Latina refleja las capacidades técnicas que éstas han adquirido luego de décadas desarrollando infraestructura en su propio país, y es plenamente concordante con las directrices de la estrategia *Going Global 2.0*.

China también ha adquirido un rol creciente en el financiamiento de las economías de América Latina por la vía de los créditos. Se estima que sus compromisos de préstamos a los gobiernos de la región entre 2005 y 2016 ascienden a más de 141.000 millones de dólares. Esta suma es superior al financiamiento recibido en ese periodo por parte de instituciones multilaterales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), las que otorgaron créditos soberanos a la región por 118.000, 86.000 y 55.000 millones de dólares, respectivamente. El Banco de Desarrollo de China (*China Development Bank*, CDB), institución estatal, participó en el 80% de los préstamos a la región en tal período.

⁸ Véase <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

Los principales receptores de los préstamos chinos en la región han sido Venezuela (44%), Brasil (26%), Ecuador (12%) y Argentina, con el 11% (véase el gráfico 4). Estos países tienen en común contar con importantes yacimientos de hidrocarburos, por lo que algunos de los préstamos incluyeron entre sus condiciones compromisos de venta de petróleo o incluso de repago en este producto. Asimismo, algunos de dichos países han tenido dificultades en los últimos años para acceder a los mercados internacionales de capital, lo que ha abierto oportunidades para la irrupción de los créditos chinos.

Gráfico 4
América Latina y el Caribe: principales países receptores del financiamiento chino, 2005-2016
 (En millones de dólares)



Fuente: Gallagher, Kevin y Cipoletta T, Georgina: "El financiamiento para el desarrollo de China en América Latina y el Caribe" Documento de Trabajo, Santiago, CEPAL, 2018 (inédito); sobre la base de los datos provistos por el Inter-American Dialogue y la Global Economic Governance Initiative (Universidad de Boston).

Por último, y también en el ámbito financiero, cabe destacar que los bancos centrales de varios países de la región están incorporando al renminbi en sus reservas internacionales. Asimismo, los bancos centrales de Argentina, Brasil, Chile y Surinam han suscrito acuerdos de canje de monedas (*currency swap agree-*

ments) con su contraparte de China por un monto total cercano a los 49.000 millones de dólares (CEPAL, 2018). Todo ello es consistente con la estrategia de internacionalización del renminbi que persigue el gobierno chino.

IV. PROBABLES IMPACTOS DE LA FRANJA Y LA RUTA SOBRE LAS RELACIONES ECONÓMICAS ENTRE AMÉRICA LATINA Y CHINA

De los antecedentes expuestos en la sección anterior se desprende que durante este siglo China se ha convertido en un socio económico de gran importancia para la región, aunque su peso varía según el tipo de flujo, la subregión e incluso el país de que se trate. En términos generales, China es hoy un socio mucho más relevante para América del Sur que para Centroamérica, México y el Caribe. En efecto, prácticamente la totalidad de los créditos chinos a la región se dirige a América del Sur, como también más del 80% de sus flujos de IED y alrededor del 80% de sus ventas mediante contratos de construcción. La importancia de China como destino de las exportaciones es también mucho mayor para los países sudamericanos que para el resto de la región. Dos de los tres tratados de libre comercio que posee China en la región fueron suscritos con países sudamericanos (Chile y Perú).⁹ Solo en el caso de las importaciones se puede afirmar que China se ha convertido en un proveedor de primera importancia para toda América Latina.

La fuerte vinculación que se ha creado entre China y América del Sur responde en gran medida a que ésta es rica en diversas materias primas que aquella requiere como insumos para mantener el alto dinamismo de su economía. Ello explica que en 2016 el 88% de las importaciones chinas desde América Latina haya provenido de América del Sur. En términos simples, dadas sus respectivas ventajas comparativas estáticas (es decir, existentes en la actualidad), China y América del Sur muestran un alto grado de complementariedad comercial. Esta se ha extendido a los ámbitos de la inversión extranjera directa (donde las empresas chinas han invertido principalmente en recursos naturales) e incluso del financiamiento vía créditos (ya que éstos frecuentemente están respaldados por compromisos de venta de petróleo).

El vínculo económico con China es notoriamente menos intenso en Centroamérica, México y el Caribe, por varias razones. En primer lugar, porque no poseen una dotación abundante de materias primas (salvo contadas excepciones, como

⁹ El restante lo suscribió con Costa Rica en 2010, luego de que este país se apartara de la política tradicional de los países centroamericanos y anunciara su reconocimiento diplomático de la República Popular China.

el petróleo en el caso de México). En segundo lugar, los Estados Unidos ejercen una fuerte atracción gravitacional sobre dichas economías, dado el gran tamaño de su mercado y su proximidad geográfica. Dicha atracción se expresa no solo en los ámbitos del comercio y la inversión extranjera, sino también en el financiero y el migratorio. Cabe notar que México, el conjunto de Centroamérica (incluido Panamá) y la República Dominicana poseen tratados de libre comercio vigentes con los Estados Unidos, que han contribuido a estrechar más sus relaciones económicas con ese país, particularmente mediante su inserción en diversas cadenas de valor (textil y confecciones, automotriz, electrónica). Por cierto, el resultado de la renegociación en curso del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) podría alterar drásticamente esos vínculos. Sin perjuicio de todo lo anterior, en 2015 y 2016 México fue el principal destino de las exportaciones chinas a América Latina, desplazando a Brasil, que ocupó esa posición entre 2008 y 2014. En 2016, el 29% de las exportaciones chinas a la región se dirigió a México, y el 20% a Brasil.

Hay también elementos de orden político que subyacen tras la mayor intensidad de los vínculos económicos de China con América del Sur en comparación con los que mantiene con el resto de la región. Por una parte, mientras todos los países sudamericanos (excepto Paraguay) reconocen diplomáticamente a la República Popular China, todos los países centroamericanos (excepto Costa Rica) y algunos países del Caribe reconocen a la Provincia china de Taiwán. Por otra parte, varios de los gobiernos de izquierda que llegaron al poder en América del Sur durante la década pasada compartían (con matices) una visión crítica sobre lo que consideraban una excesiva influencia de los Estados Unidos en la región. Ello, sumado a los factores económicos ya mencionados, los llevó a buscar activamente un estrechamiento de sus relaciones con China.

Sin perjuicio de estas dinámicas diferenciadas, China ha tratado en la última década de articular una posición estratégica con respecto al conjunto de la región, reflejada en los denominados "Libros Blancos" de 2008 y 2016.¹⁰ Asimismo, ha promovido el diálogo con la región a través de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC). Para ello, ambas partes convinieron crear el Foro de Cooperación CELAC-China, cuya primera reunión (a nivel de Ministros de Relaciones Exteriores) tuvo lugar en Beijing en enero de 2015. En aquella oportunidad se adoptó el Plan de Cooperación 2015-2019. En el ámbito económico, dicho plan puso el énfasis en la expansión del comercio y de las inversiones,

¹⁰ Ambos documentos, que por su extensión son "*position papers*" y no libros, se pueden consultar en español en <http://spanish.peopledaily.com.cn/31621/6527840.html> y <http://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1418256.shtml>, respectivamente.

planteando llevar el intercambio bilateral de bienes a los 500.000 millones de dólares en 2025 y el acervo (*stock*) de IED bilateral a los 250.000 millones de dólares en el mismo año. La segunda reunión ministerial del Foro se realizó en Santiago de Chile en enero de 2018, ocasión en la que se adoptó un nuevo Plan de Cooperación para el período 2019-2021.

A partir de los antecedentes ya presentados, cabe plantearse qué impacto puede tener La Franja y la Ruta sobre las relaciones económicas entre China y América Latina. Se trata de una pregunta muy compleja de responder, por al menos dos razones. En primer lugar, el contenido mismo de La Franja y la Ruta no se conoce aún con precisión, tanto en lo relativo a su componente “duro” (las obras de infraestructura a ejecutar) como a su componente “blando” (los diversos acuerdos de integración económica a suscribir). Esta incertidumbre probablemente se mantenga por décadas, dados los extensos plazos previstos para su concreción. De hecho, en un horizonte de dos o tres décadas las condiciones de contexto pueden variar a tal punto que obliguen a redefinir de modo importante el proyecto. En segundo lugar, resulta casi imposible distinguir cuáles de las obras de infraestructura y acuerdos que se espera concretar en el marco de la Franja y la Ruta le son directamente atribuibles (es decir, no se habrían materializado de otra forma).

Con las anteriores consideraciones en mente, un dato (obvio) a partir del cual debe construirse cualquier análisis de las implicancias de la Franja y la Ruta para la región es que se trata de un proyecto esencialmente euroasiático. Las autoridades chinas han enfatizado reiteradamente la naturaleza abierta de esta iniciativa,¹¹ e incluso durante la segunda reunión ministerial del Foro CELAC-China el canciller Wang Yi invitó expresamente a los países de la región a participar en ella.¹² Sin embargo, no han trascendido públicamente mayores detalles sobre qué implicaría dicha participación en términos específicos.

¹¹ “... we welcome and support the Belt and Road Initiative to enhance connectivity between Asia and Europe, which is also open to other regions such as Africa and South America” (párrafo 6 del comunicado conjunto de la Mesa Redonda de Líderes del Foro de La Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, Beijing, 16 de mayo de 2017). Original en inglés, subrayado añadido por el autor.

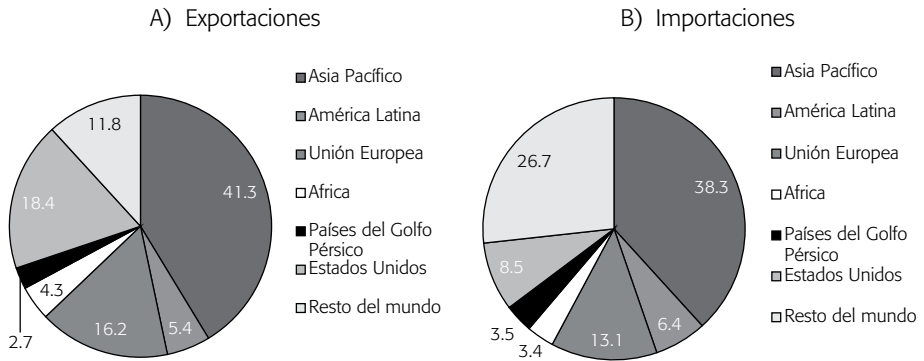
¹² “La Parte china expresó que esta iniciativa está siendo ampliamente compartida por la comunidad internacional y considera que los países de América Latina y el Caribe forman parte de la extensión natural de la Ruta de la Seda Marítima y son participantes indispensables de la cooperación internacional de la Franja y la Ruta.” (Declaración Especial de Santiago de la II Reunión Ministerial del Foro CELAC-China sobre la Iniciativa de La Franja y la Ruta, Santiago, 22 de enero de 2018).

Más allá de las declaraciones, es evidente que América Latina no forma parte del “núcleo duro” de La Franja y la Ruta. Al respecto, resulta decidor que no haya referencia alguna a esta iniciativa en los Planes de Cooperación CELAC-China 2015-2019 y 2019-2021, ni tampoco en el “Documento sobre la política de China hacia América Latina y el Caribe”, dado a conocer por el Ministerio de Relaciones Exteriores de ese país en noviembre de 2016. Los motivos para ello son variados. El más obvio es la lejanía: mientras la distancia en línea recta entre Xian (capital de la provincia de Shaanxi, en China central) y Londres (frecuentemente mencionado como el punto terminal de La Franja y la Ruta en Europa) es de poco más de 8.200 kilómetros, la distancia que la separa de Ciudad de México supera los 13.300 kilómetros. En el caso de las principales ciudades sudamericanas, ella fluctúa entre los 15.000 y los 20.000 kilómetros, superando la extensión de los vuelos comerciales sin escalas más largos existentes en la actualidad.¹³

A las barreras que impone la lejanía física (aunque estrechamente vinculado con éstas) se suma el hecho de que América Latina no ocupa un rol central en el comercio exterior chino. En efecto, la región representó en 2016 sólo el 5,4% de las exportaciones totales de bienes de China al mundo y el 6,4% de sus importaciones, cifras muy inferiores al peso que China tiene en el comercio exterior latinoamericano (10% y 18%, respectivamente). La modesta participación de América Latina en el intercambio comercial chino contrasta con el peso mucho mayor que tienen regiones explícitamente consideradas en el diseño original de La Franja y la Ruta, en particular Asia Pacífico (también denominada la “Fábrica Asia”) y la Unión Europea (véase el gráfico 5). América Latina tampoco figura entre los destinos más relevantes de la IED china, habiendo representado en promedio el 9% de la misma entre 2011 y 2016 (véase el gráfico 6).

¹³ Véase https://distancecalculator.globefeed.com/World_Distance_Calculator.asp.

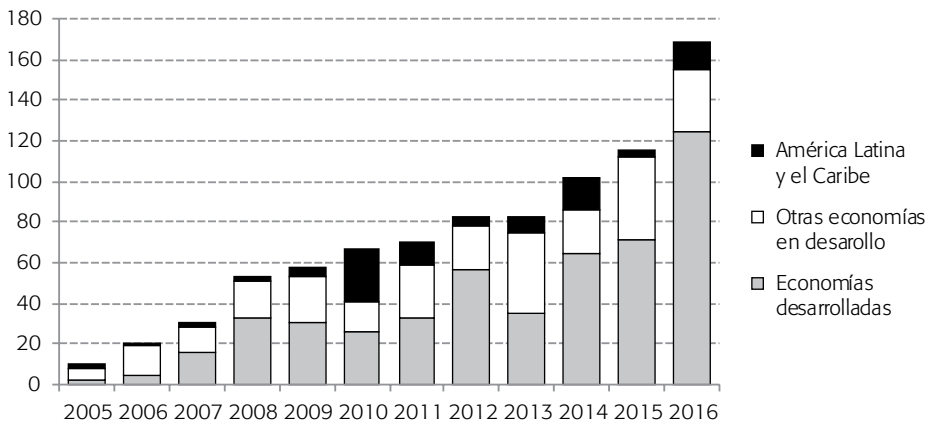
Gráfico 5
China: composición del comercio exterior de bienes por socios, 2016^a (En porcentajes)



Fuente: Autor, sobre la base de Naciones Unidas, base de datos COMTRADE.

^a América Latina incluye a los países del Caribe. Asia Pacífico incluye a: Australia, Hong Kong (Región Administrativa Especial de China), India, Japón, Nueva Zelandia, Provincia china de Taiwán, República de Corea y los 10 países miembros de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN). El Golfo Pérsico incluye a Arabia Saudita, Bahréin, Catar, Emiratos Árabes Unidos, Kuwait y Omán.

Gráfico 6
China: salidas de inversión extranjera directa, por grupos de economías de destino, 2005-2016 (En miles de millones de dólares)



Fuente: CEPAL, sobre la base de *China Global Investment Tracker* de The American Enterprise Institute y The Heritage Foundation [en línea] <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

En suma, existe una fuerte asimetría entre la gran importancia que China reviste para América Latina desde el punto de vista económico y el peso mucho menor que ésta tiene para China. Resulta improbable que la participación de América Latina en los flujos de comercio e IED de China aumente significativamente en el futuro inmediato, dado el bajo dinamismo económico que ha exhibido la región en los últimos años, que limita su atractivo como mercado de consumo. Entre 2012 y 2017, su producto interno bruto se expandió en promedio solo un 1,3% anual, mientras que el de Asia en desarrollo –la región que constituye el núcleo de La Franja y la Ruta- lo hizo en un 6,7% anual, resultado fuertemente influido por el continuado dinamismo de la economía china. Para el período 2018-2022, las proyecciones de crecimiento promedio de ambas regiones son de 2,5% y 6,4%, respectivamente.¹⁴ Al bajo dinamismo económico se suma el menor crecimiento demográfico de la región en comparación con Asia y especialmente África (véase el cuadro 1).

Cuadro 1
Mundo y regiones seleccionadas: proyecciones de población,
2017, 2030 y 2050
(En millones de personas y porcentajes de la población mundial)

<i>Región</i>	<i>2017</i>	<i>2030</i>	<i>2050</i>	<i>Aumento 2017-2030</i>	<i>Aumento 2030-2050</i>
África	1.256 (17%)	1.704 (20%)	2.528 (26%)	448	824
Asia	4.504 (60%)	4.947 (58%)	5.257 (54%)	443	310
América Latina y el Caribe	646 (9%)	718 (8%)	780 (8%)	72	62
Mundo	7.550	8.551	9.772	1.001	1.221

Fuente: Autor, con información de Naciones Unidas, *World Population Prospects: The 2017 Revision*.

América Latina es básicamente un proveedor de materias primas para China. Por ende, uno de los riesgos que le plantea La Franja y la Ruta es la posible pérdida de cuotas de mercado en las importaciones de ese país a favor de regiones con una especialización exportadora similar y que están explícitamente contempladas en el diseño de dicha iniciativa, como resultado de la mejor conectividad y de eventuales acuerdos comerciales. Este es el caso de varios países del Asia Central y del Oriente Medio en los rubros minero y energético. A ellos podrían sumarse países africanos (como Zambia en el caso del cobre, o Etiopía en la agricultura), dependiendo del trazado definitivo de la Ruta Marítima de la Seda (véase el cuadro 2).

¹⁴ Fuente: Fondo Monetario Internacional, World Economic Outlook Database, octubre de 2017.

Cuadro 2
China: proveedores relevantes de productos seleccionados desde países contemplados en el diseño de La Franja y la Ruta, 2016

<i>Producto</i>	<i>Proveedores</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, Kazakstán
Cobre refinado (cátodos de cobre)	Japón, Kazakstán, India
Pasta química, de madera distinta de la de coníferas	Indonesia
Cobre sin refinar; ánodos de cobre para refinado electrolítico	Zambia, Pakistán

Fuente: Autor, sobre la base de Naciones Unidas, base de datos COMTRADE.

Diversos autores han planteado que la forma natural de extender La Franja y la Ruta a América Latina sería a través de proyectos que “acorten las distancias” entre ésta y China (véanse, por ejemplo, CEPAL 2018; Heine, 2017 y Reyes Matta, 2017). Para ello se propone mejorar las conexiones marítimas y aéreas existentes, así como aprovechar el interés de China en realizar grandes obras de infraestructura fuera de sus fronteras para emprender proyectos que, junto con mejorar la conectividad entre los países de la región, agilicen sus exportaciones a ese país.¹⁵

Junto con mejorar la conectividad física entre la región y China, se ha planteado la necesidad de mejorar la conectividad digital. Hoy no existe un cable de fibra óptica que comunique directamente a Asia con América del Sur, por lo que las comunicaciones digitales entre ambas deben direccionarse a través de Estados Unidos, con la consiguiente pérdida de velocidad. En este contexto, se ha señalado que, de concretarse la iniciativa de instalar un cable de fibra óptica submarino entre China y Chile -actualmente en estudio-, ello “*para todos los efectos, haría llegar la iniciativa de La Franja y la Ruta a las Américas*” (Heine 2017, página 246). Parte de todos estos proyectos podría financiarse con los diversos fondos

¹⁵ Un claro ejemplo sería el proyecto de un ferrocarril entre Brasil y Perú que uniría las costas atlántica y pacífica de América del Sur, planteado por el Primer Ministro chino Li Keqiang durante su visita a varios países de la región en mayo de 2015. Este ferrocarril facilitaría la exportación a China de productos como la soja y el mineral de hierro brasileños a través de puertos del Pacífico, lo que resultaría en un menor tiempo de viaje que con las actuales rutas que utilizan el Canal de Panamá.

constituidos para ese efecto por China en el marco del Foro CELAC-China, cuyo monto alcanzaría los 35.000 millones de dólares (ibíd., pág. 241).

Es innegable la necesidad de mejorar la conectividad interna de la región, así como la de ésta con China y los mercados asiáticos en general. Diversos indicadores, como el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, muestran que América Latina arrastra un importante déficit en la calidad de su infraestructura de transporte que perjudica su inserción en la economía mundial y su desarrollo en general. Ello obedece en gran medida a su relativamente baja inversión por habitante en infraestructura de transporte (CEPAL, 2018). El carácter crecientemente digital de la globalización hace también imperativo mejorar la conectividad digital con China, condición indispensable para promover el comercio de servicios modernos basados en Internet. China, por su parte, dispone tanto de los capitales como de las capacidades técnicas requeridos para el desarrollo de grandes proyectos de infraestructura más allá de sus fronteras.

De los antecedentes ya expuestos se desprende que existe en principio una importante complementariedad entre la oferta china y la demanda latinoamericana, la que ya se ha plasmado en una creciente presencia de las empresas chinas de construcción en la región. Sin embargo, resulta probable que en los próximos años el despliegue de dichas empresas y los recursos de la banca china, tanto estatal como privada, se concentren preferentemente en proyectos en países aledaños que forman parte del "núcleo duro" de La Franja y la Ruta. Un efecto directo de ello podría ser una menor disponibilidad relativa de recursos técnicos y financieros para emprender grandes proyectos de infraestructura en América Latina. Cabe agregar que las empresas chinas muestran una clara preferencia por la adjudicación directa de proyectos de infraestructura (como ha sido el caso de varias obras previstas o en ejecución en Asia en el marco de La Franja y la Ruta), por sobre los modelos de licitación abierta utilizados en varios países de América Latina.

En cuanto a la dimensión "blanda" de La Franja y la Ruta, esto es, la suscripción de acuerdos de integración económica, el gobierno chino ha manifestado reiteradamente en los últimos años su interés en negociar tratados de libre comercio (TLC) con varias de las principales economías latinoamericanas, en particular el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), Colombia y México. No obstante, ninguna de estas aproximaciones se ha traducido hasta ahora en el inicio de negociaciones formales. Ello se explica principalmente por la fuerte resistencia de los sectores industriales de esas economías a una mayor apertura a las manufacturas chinas, que ya ha desplazado a su producción nacional de forma significativa (Durán Lima y Pellandra, 2017).

Si bien el eventual retiro de los Estados Unidos del TLCAN podría llevar a México a estrechar sus vínculos comerciales y de inversión con China, resulta

improbable que ello se tradujera en la decisión de iniciar las negociaciones de un TLC. Esto, dado el fuerte grado de competencia entre ambos países en diversos segmentos industriales. Resulta más probable que en tal escenario México busque suscribir acuerdos sectoriales ad-hoc para aumentar sus exportaciones a China de productos específicos (por ejemplo, agroindustriales) y para atraer IED desde ese país (por ejemplo, a las industrias automotriz y electrónica). La resistencia del sector industrial en Argentina y Brasil hace también muy improbable la suscripción de un TLC entre China y el MERCOSUR en un futuro próximo.

V. CONCLUSIONES

Cuando se trata de La Franja y la Ruta, es fácil caer en la hipérbole, dada su vasta ambición y la centralidad que China ha adquirido en la economía mundial en apenas cuatro décadas. El interés en esta iniciativa en el mundo y en América Latina se ha redoblado producto del contraste entre el creciente protagonismo internacional de China y el brusco giro hacia posiciones proteccionistas y aislacionistas que han tomado los Estados Unidos. En este contexto, se ha planteado que La Franja y la Ruta *“constituye, tal vez, la principal propuesta en materia de desarrollo internacional sobre la mesa”* (Heine, 2017, pág. 225-6) y que *“representa mucho más que una serie de proyectos de infraestructura, al plantear una visión de la globalización en nuestro tiempo...”* (ibíd., pág. 228). En efecto, resulta plausible sostener que, más que una iniciativa concreta, La Franja y la Ruta representa una cierta visión del desarrollo, en la cual éste es indisociable de la globalización económica. Ello no es de extrañar, dada la historia y las características del “milagro económico chino”.

El carácter crecientemente digital de la globalización ha reducido la importancia relativa de la distancia como barrera a la interacción económica entre países y regiones. No obstante, La Franja y la Ruta es un claro ejemplo de que “la geografía todavía importa”. Más allá de la insistencia de las autoridades chinas en su carácter abierto a otras regiones, se trata de un proyecto con un claro anclaje geográfico en Eurasia. Es en ese espacio particular donde China espera alcanzar una serie de objetivos, como desarrollar a sus provincias y regiones del interior, contener diversos riesgos geopolíticos y exportar sus estándares tecnológicos y su sobrecapacidad en varias industrias. De hecho, uno de los objetivos principales perseguidos por China mediante La Franja y la Ruta es consolidar su rol central en la “Fábrica Asia”.

La distancia física –junto con la propia estructura productiva y exportadora de la región, basada fuertemente en los recursos naturales– impone límites a la posibilidad de que América Latina se integre a la “Fábrica Asia” mediante el comercio de la forma en que lo han hecho, por ejemplo, los países del sudeste asiático.

Mientras éstos son importantes proveedores de bienes industriales intermedios y finales para China, la canasta exportadora de América Latina a ese país mantiene una altísima concentración en un número limitado de productos básicos. De hecho, el intercambio comercial entre la región y China se asemeja mucho al clásico patrón "centro-periferia", utilizado por la CEPAL en los años cincuenta para caracterizar las relaciones económicas entre América Latina y las potencias industriales del mundo desarrollado.

El actual patrón de intercambio con China genera preocupación en la región, especialmente ante el riesgo de desindustrialización derivado de la competencia de las manufacturas de ese país y de las señales de precios que favorecen la especialización en materias primas. En este contexto, se ha argumentado que la creciente globalización digital representa una gran oportunidad de diversificar las relaciones comerciales con China, incursionando con más fuerza en los servicios (véase, por ejemplo, Heine, 2017). No obstante, para aprovechar esa oportunidad se requiere no solo contar con la infraestructura física necesaria sino también con marcos regulatorios apropiados y con una fuerza laboral preparada para insertarse en los nuevos paradigmas productivos asociados a la digitalización. Todos estos siguen siendo grandes desafíos para América Latina. En consecuencia, la eventual llegada de inversiones chinas orientadas a mejorar la infraestructura digital de la región (por ejemplo, en redes de telefonía móvil de última generación o cables de fibra óptica) sería bienvenida, pero insuficiente por sí misma para modificar el actual patrón del intercambio comercial con ese país.

Las perspectivas para América Latina mejorarían sustancialmente si a una mejor conectividad con China se suma una mayor presencia de inversiones productivas de ese país en la región (entendidas como inversiones que contribuyan a la generación de capacidades en los países receptores y que generen encadenamientos con proveedores locales, especialmente Pymes). En tal escenario, se abren interesantes oportunidades de transitar hacia una relación más moderna y equilibrada entre ambas partes. Un claro ejemplo es la reciente propuesta de la firma automotriz china Baic Group al gobierno de Chile de invertir de manera integrada en toda la cadena de valor del litio, desde la explotación, pasando por la producción de baterías, hasta la fabricación de automóviles eléctricos (La Tercera, 2017). De materializarse este proyecto en los términos planteados, sería una novedad muy bienvenida en relación con lo que ha sido el patrón histórico de las inversiones chinas en la región.

Otro sector promisorio para la llegada de inversiones chinas es el de los alimentos, dado que América Latina en su conjunto es un exportador neto en dicho sector (de hecho, los dos principales exportadores agrícolas netos mundiales son Brasil y Argentina) y además América del Sur aún posee un espacio significativo para expandir su superficie agrícola y pecuaria (CEPAL, 2017). China, por el con-

trario, es un importador agrícola neto, y el 26% de sus importaciones agrícolas proviene de América Latina. Esta participación es casi idéntica a la que tienen en conjunto el Canadá y los Estados Unidos, y superior a las de competidores como la ASEAN (14%) y Australia y Nueva Zelanda (10%) (CEPAL, 2018). En suma, la región ya juega un rol relevante para la seguridad alimentaria de China, el que probablemente se acrecentará en los próximos años.

Es indudable que, en la terminología anglosajona, La Franja y la Ruta es un *game changer*. Más allá de la incertidumbre que la rodea, esta iniciativa ha venido a cristalizar la irrupción de China como un actor central de la economía mundial, ya no solo en los flujos de comercio, IED o préstamos, sino también en la gobernanza de la globalización. Por su parte, América Latina requiere entrar en una nueva etapa de sus relaciones económicas con China, en la que el rol preponderante que ha tenido el comercio hasta ahora se vea contrapesado por otros elementos, en particular la inversión. La Franja y la Ruta ofrece la oportunidad de avanzar en esa dirección. Las autoridades chinas han manifestado reiteradamente su interés en que la región se vincule con dicha iniciativa, si bien hasta ahora se desconocen (al menos públicamente) las modalidades concretas propuestas para ello. Corresponde ahora a los países de la región la compleja tarea de articular y plantear a China una visión compartida sobre los proyectos que consideran prioritarios en el marco de la eventual extensión de La Franja y la Ruta a América Latina.

VI. REFERENCIAS

- Cai, Peter (2017), "Understanding China's Belt and Road Initiative", Lowy Institute, marzo.
- CEPAL (2018), *Explorando nuevos espacios de cooperación entre América Latina y el Caribe y China. Segunda Reunión Ministerial del Foro de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) y China*. Santiago, enero, http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43213/1/S1701250_es.pdf
- CEPAL (2017), *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe. Recuperación en un contexto de incertidumbre*. Santiago, http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42315/7/S1701118_es.pdf
- CEPAL (2016), *Relaciones económicas entre América Latina y el Caribe y China: oportunidades y desafíos*. Santiago, noviembre, http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40743/1/S1601155_es.pdf
- China Policy (2017), "China Going Global. Between ambition and capacity", Beijing, abril.

- Dharma Negara, Siwage y Leo Suryadinata (2018), "Jakarta-Bandung High Speed Rail Project: Little progress, many challenges", ISEAS Perspectives No 2, ISEAS-Yusof Ishak Institute, Singapur, enero.
- Durán Lima, José y Andrea Pellandra (2017), "La irrupción de China y su impacto sobre la estructura productiva y comercial en América Latina y el Caribe". Serie de Comercio Internacional No 131, CEPAL, Santiago, febrero.
- Gallagher, Kevin y Georgina Cipoletta (2018), "El financiamiento para el desarrollo de China en América Latina y el Caribe". Documento de Trabajo, Santiago, CEPAL (inédito).
- Heine, Jorge (2017), "Recreando el Galeón de Manila: globalización y relaciones sino-latinoamericanas", Estudios Internacionales, Número Especial de Aniversario, Santiago de Chile, octubre, http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0719-37692017000300225&script=sci_arttext&tlng=en
- Joint Communique of the Leaders Roundtable of the Belt and Road Forum for International Cooperation (2017), Beijing, 16 de mayo.
- La Tercera (2017), "Gigante chino propone a Corfo producir autos eléctricos en Chile", 5 de septiembre, <http://www.latercera.com/noticia/gigante-chino-propone-corfo-producir-autos-electricos-chile/>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de China (2016), "China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean". Beijing, 24 de noviembre.
- Naciones Unidas, *World Population Prospects: The 2017 Revision, Key Findings and Advance Tables*. Working Paper No. ESA/P/WP/248. Nueva York.
- Pricewaterhouse Coopers (2016), "China's new silk route. The long and winding road", <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf>
- Reyes Matta, Fernando (2017), "Ruta de la Seda y América Latina: mirar al futuro", Diario Financiero, Santiago de Chile, 18 de abril, <https://www.df.cl/noticias/opinion/columnistas/ruta-de-la-seda-y-america-latina-mirar-al-futuro/2017-04-17/212146.html>
- Tian, Jinchun (2016), "'One Belt and One Road': Connecting China and the world", McKinsey and Company, julio, <https://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/one-belt-and-one-road-connecting-china-and-the-world>
- UNCTAD (2017), *World Investment Report. Investment and the Digital Economy*. Ginebra.
- Xi, Jinping (2017), "Work together to build the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road", discurso en la ceremonia de apertura de The Belt and Road Forum for International Cooperation, Beijing, 14 de mayo.

III. UNA VISIÓN DESDE MÉXICO

OBOR-NRGS, el proyecto chino para el siglo XXI: alcance global

*Juan González García**

SUMARIO

- I. Introducción
- II. Antecedentes históricos de la RS
- III. Bases de política exterior para la transformación económica china
- IV. La perspectiva económica Internacional de China
- V. Alcance global del proyecto OBOR-NRGS
- VI. Financiamiento del proyecto OBOR-NRGS: El BAI
- VII. Significación de OBOR-NRGS para China
- VIII. Beneficios y retos de las NRGS
- IX. Implicaciones de OBOR-NRGS para Europa, el Mundo Árabe y América Latina
- X. Importancia de América del Sur para la nueva ruta de la seda China
- XI. Conclusiones
- XII. Referencias

I. INTRODUCCIÓN

Antes de la invasión europea al Imperio Chino en el siglo XIX (1840), existió y fue conocida como la Ruta de la Seda (RS), al vínculo comercial que el Imperio Chino tuvo con algunos territorios de Europa Oriental, Asia Central y el Norte África desde los siglos I y II a. C. Vínculo que se había establecido con base en el intercambio de mercancías bien apreciadas como la seda, el lino, la lana, el vidrio, marfil, el jade, piedras y metales preciosos (oro, plata; perlas, diamantes y rubíes) así como especias, que reflejaban la grandeza china (Cesarín y Moneta, 2005).

Incluso se cree, que el descubrimiento realizado por Cristóbal Colón de América en 1492, fue aún un hecho propiciado por la búsqueda de nuevas rutas comerciales, alternas, a las Indias Orientales para evitar el bloqueo en Asia Central impuesto por el Imperio Turco-Otomano de Constantinopla. Obviamente como

* Coordinador del Claustro Económico, Universidad de Colima.

antecedente histórico, la RS, marcó un tipo de vínculos comerciales de China con el mundo, en la escala en la que se conocía hasta ese entonces, sin el descubrimiento de América. Ya con este, surgió en la modalidad de la Nao de China o el Galeón de Manila, que estuvo vigente hasta el año 1575, aproximadamente (Leyton, 2017).

En la actualidad, es decir en el siglo XXI, otra vez se han acuñado los términos de la RS en su versión china: One Belt, One Road (UFUR, u OBOR, en inglés) o como quien esto escribe, las llama Nuevas Rutas Globales de la Seda (NRGS). Ambas siglas, conforman lo que de aquí en adelante acuñaremos como OBOR-NRGS para referirme a los vínculos económicos que está teniendo nuevamente el territorio chino, con una gran parte de los países del mundo. La diferencia entre la RS y OBOR-NRGS es que ahora, han sido rebautizadas desde la propia República Popular China (China en adelante) desde 2005, cuando el entonces presidente Hu Jintao lanzó la iniciativa en el mes de marzo.

Ahora, doce años después, en el mes de mayo de 2017, el actual presidente chino Xi Jinping, convocó en Beijing a los presidentes de 130 países con los que China mantiene vínculos comerciales, de inversión y de servicios en doble vía, para darles a conocer los pormenores del proyecto en su lanzamiento global (Chen y Roozbeh, 2017).

A diferencia de los siglos I y II, en la actualidad, el mundo está completo en cuanto a su extensión territorial y continental; no hay territorios nuevos por descubrir o conquistar; el mundo se encuentra cada vez más comunicado y está inmerso en procesos inéditos de integración económica, comercial, financiera, de servicios, etc., Y, sobre todo, se encuentra en la antesala de lo que sería la reedición de la RS, pero en una escala global. Si se acepta esto, entonces se justifica llamar así al proyecto conjunto OBOR-NRGS de China, que a diferencia de la RS de hace dos milenios, estarían no solo enfocada al comercio internacional sino también a la inversión global, principalmente en formación bruta de capital, para las exportaciones y reexportaciones chinas así como para la creación de la base infraestructural (carreteras, vía férreas, aeropuertos, puertos, etc.) necesaria para dar soporte a los flujos de comercio, servicios y capitales que se derivarán de este proyecto (Xinzhu, 2015).

Algunas preguntas que surgen de manera inmediata, son las siguientes: ¿Qué es el proyecto conjunto OBOR-NRGS?, ¿En que países se concentra la nueva presencia económica de China? ¿Cuáles serían los principales retos y perspectivas que tendría que superar China para que el proyecto OBOR-NRGS sea una realidad?, ¿OBOR-NRGS, significarían la reedición del imperio económico chino de antaño?, ¿América Latina tiene cabida en OBOR-NRGS?

Sin lugar a dudas, el dinamismo económico de China se refleja en el valor de su producto interno bruto (PIB) y su participación en el producto mundial; su

participación en el comercio internacional de bienes y servicios y su cada vez más importante presencia en tanto origen y destino de la inversión extranjera directa (IED), lo que en conjunto permite avizorar el inicio del resurgimiento de una gran potencia económica global (Cornejo, 2008).

La presencia de China, se puede ubicar en casi todos los países del mundo, empezando por Asia Oriental, Europa, África y América Latina y el Caribe, aunque lo que la caracteriza nuevamente como la gran potencia económica, es el proyecto OBOR-NRGS que es verdaderamente un proyecto global en toda la extensión de la palabra, que incluye: comercio, inversión, cooperación internacional, migración y aspectos culturales (Ríos, 2016). Desde nuestro punto de vista, hablar ya de la confirmación de la existencia de OBOR-NRGS, implicaría aceptar que China es un Imperio, según la usanza tradicional del concepto. Sin embargo, en la actualidad China dista mucho de ser un Imperio, lo que sí se acepta, es que cada vez tiene mayor presencia global.

En este escrito, se formula la hipótesis siguiente: para que China logre reeditar la RS en el proyecto OBOR-NRGS, deberá ampliar aún más sus vínculos comerciales con todos los países considerados en las nuevas rutas, pero revirtiendo el perfil neomercantilista que ha caracterizado al saldo comercial superavitario chino. A priori, se plantea que no será posible reeditar en su totalidad el viejo esquema con el que operaba la RS desde los siglos I y II a.C., hasta el XIV o XVI ya que para que esto sea una realidad, se requiere que el comercio sea equilibrado o lo más equilibrado posible.

Este capítulo tendrá la estructura siguiente: además de esta introducción tendrá las siguientes secciones: Una primera sección, describirá los antecedentes y conceptualización de la RS; en los apartados de desarrollo, se harán un análisis acerca de la importancia de OBOR-NRGS, su relevancia, bases de política exterior, su perspectiva internacional, sus beneficios, retos, implicaciones globales, regionales y sobre América Latina. Por último, incluye breve apartado de conclusiones del escrito, en el que se da un recuento de los hallazgos y perspectivas del gran proyecto global de OBOR-NRGS en el siglo XXI.

II. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA RS

La frase china de una franja, una ruta es "*yi dai yi lu*" que condensa dos ideas relacionadas: la primera es la construcción de una franja o cinturón económico de la RS que se extiende desde el Oeste y el Interior de China a través de Asia Central hacia Europa, con resonancias de las rutas que seguía la seda históricamente en Eurasia, que alcanzaron su apogeo durante la dinastía Tang de 618 hasta 906 de nuestra era (Casarini, 2016).

De manera precisa, el origen histórico de la RS, hay que buscarlo en el siglo I a.C. en dos grandes Imperios de Oriente; el Chino y el Gran Pueblo de los Partos. Su origen conceptual, data de finales del siglo XIX, cuando el geógrafo alemán Ferdinand von Richthofen (1833-1905), bautizó con el nombre de RS, a la red de comunicaciones que enlazaban a China con Occidente. La RS, fue el camino que tomaron las caravanas que relacionaban a China con el mundo mediterráneo. Por Occidente, en la antigüedad, esta RS empezaba en Antioquía y Tiro, pasaba por Baalbeck y Palmira, atravesaba Mesopotamia, tocando en Nisibis, Ctesifonte y Seleucia del Tigris, penetraba en la meseta del Irán, pasando por Exbátana (hoy Hamadán), Ragas (después Dura Europos), a 9 kms (Tostado, 2013; Wuzhou, 2014).

La RS, no terminaba en los lugares antes señalados, cruzaba después el Jurasán por Nishapur, atravesaba Turkmenistán Meridional por Alejandría de Margiana, cerca de la actual Mary, bordeando el Oxus (Amu Saria), iba a Bactra (actual Balkh), capital de la Bactriana, o ascendía hasta Bujara; cruzaba la Sogdiana por Samarcanda y llegaba a la cuenca del Tarim en Kashgar (ver mapa 1, más adelante).

Estas rutas, cobraron miles de vidas humanas, pues casi todas ellas se desarrollaban por inmensos desiertos a mucha altitud, que la mayoría de los meses del año están con temperaturas por debajo de cero grados centígrados. Algunas caravanas no llegaban nunca a su destino; unas veces eran asaltadas por bandas criminales, que para hacerse de las mercancías, no dudaban en matar; otras veces, los caravaneros fallecían víctimas de accidentes o enfermedades (Llagostera, 2004).

El control de la Cuenca del Tarim, fue siempre un empeño constante de las dinastías chinas, por los beneficios económicos que reportaba el tránsito comercial por la RS. La dinastía Han, consiguió su dominio. También, a través de la RS, el budismo, venido de la India, penetró en China. Aparte del importante tráfico de la seda, esta ruta, fue vehículo de civilizaciones y culturas, como las influencias helenísticas y sasánidas que influyeron sobre el arte chino en la época de los Wei y de los Tang (siglos VI-VII). El más renombrado emperador de la Dinastía Han, fue Wu-Di, que desarrolló la RS hacia Occidente, de la cual dependía mucho la riqueza del Imperio Chino. Zhang Qian es considerado en China como el padre de la ruta de la seda, él fue enviado en el año 138 a.C. como representante imperial, el cuál visitó a los países de la RS (Rodríguez, 2016).

Esta gran ruta comercial trans-asiática, fue utilizada durante toda la Edad Media, con pequeñas variantes. En el siglo XIV, la RS apenas fue transitada, a causa de la hostilidad de los Ming, y posteriormente, la sustituyó el tráfico marítimo. El siglo XIV fue la última época de la RS, como gran vía comercial internacional, de-

bido entre otros factores, al surgimiento del Imperio Turco-Otomano (Llagostera, 2004).

III. BASES DE POLÍTICA EXTERIOR PARA LA TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA CHINA

Hace casi 40 años, China se abrió al mundo capitalista (1978) y desde entonces, ese ha sido su principal objetivo: ampliar su inserción con el mundo global. Efectivamente, a partir de la muerte de Mao Zedong (1976) al sumir el poder Deng Xiaoping (1978), comienza una nueva etapa en la historia china, en la que nuevos dirigentes constatarían que la principal amenaza para el país no provenía del exterior, sino del propio atraso económico chino, que agrandaba cada vez más la brecha con el resto del mundo.

Deng Xiaoping, desarrollaría toda una nueva arquitectura de política exterior pragmática, basada en los Principios de Coexistencia Pacífica, para fomentar la integración de China en la comunidad internacional, con el objetivo de crear y favorecer un ambiente propicio en el exterior para alimentar el desarrollo económico en el interior (Moncada, 2011).

Esta línea de acción exterior marcada por Deng, fue continuada por las presidencias de Jiang Zemin (1993-2003) y Hu Jintao (2003-2013). La membresía de China en el mecanismo de Cooperación Asia Pacífico (APEC) en 1991, su incorporación a la Organización Mundial de Comercio (OMC) en 2001 (Shambaugh, 2005), o la defensa pública de la “democratización de las relaciones internacionales” en las reuniones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) mostrarían una China dispuesta a fortalecer su imagen exterior como potencia responsable y comprometida con la cooperación y el orden internacional (Feng, 2017).

Además, el paulatino estrechamiento de los lazos con la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ANSEA o ASEAN, por sus siglas en inglés) en los años noventa del siglo pasado, permitió a China establecer relaciones diplomáticas con numerosos países de la región asiática del Pacífico, como Singapur (1990), Indonesia (1990), Vietnam (1991) y Corea del Sur (1992), y firmaría numerosos tratados bilaterales para resolver los conflictos territoriales que mantenía con la gran mayoría de sus vecinos (Dent, 2013).

A medida que el constante desarrollo de la economía china demandaba nuevos recursos para sostener el ritmo de crecimiento deseado, tanto Jiang Zemin como Hu Jintao, comenzarían a dar pasos hacia la securitización de esta oportunidad estratégica. Y para ello, tras siglos de priorización del espacio terrestre

en su geopolítica, China volvió de nuevo sus ojos al mar, al Mar de China, en un principio y posteriormente a todos los mares de los océanos (Vidales, 2016).

El ascenso de china como economía regional y global, desde finales de los años noventa, está ligado a su política de expansión marítima, que ha fortalecido a su comercio internacional. Con el objetivo de garantizar la afluencia de recursos naturales, necesarios para el mantenimiento de su crecimiento económico, China comenzó a tomar medidas destinadas a extender su alcance marítimo más allá de las inmediatas aguas territoriales chinas, en una estrategia de largo plazo que Pehrson (2006) ha calificado como "estrategia del collar de perlas". Este collar, hizo que China pusiera en pie toda una red de infraestructura logística, de extracción y transporte de recursos, que se extiende desde las costas chinas hasta los litorales del Mar del Sur de China (Nie, 2016).

A través de la construcción de infraestructura portuaria y aérea, el establecimiento de bases navales y la firma de acuerdos de inversión y de cooperación económica, China trata de garantizarse una presencia permanente a lo largo de las líneas marítimas de comunicación, que unen el país con las regiones de las que importa los recursos naturales para su crecimiento y desarrollo económico.

El proyecto OBOR-NRGS, permitirá a China consolidar su actual política exterior para construir un vecindario no hostil y securitizar su comercio internacional, que es clave para su crecimiento económico, en tanto se consolida como potencia regional. Logrado este objetivo, ambiciona ahora convertirse en potencia global, lo que empezó a hacer desde la década pasada (The Washington Post, 2006).

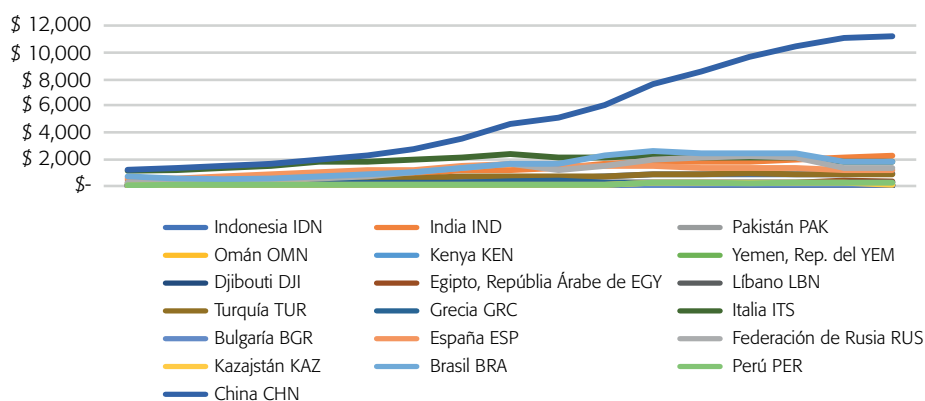
IV. LA PERSPECTIVA ECONÓMICA INTERNACIONAL DE CHINA

El proyecto OBOR-NRGS es la iniciativa económica internacional más ambiciosa, lanzada por país alguno y que va más allá del mero comercio e inversión. En efecto, el presidente Xi Jinping desde el inicio de su primera gestión en 2013, pero sobre todo, en el inicio de su segundo periodo al mando del gobierno chino en 2017, relanzó la iniciativa en una perspectiva global. Esta política tiene múltiples vertientes, siendo una de las más destacadas, la creación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII, o AIIB en inglés), que tendrá la encomienda de aportar los recursos para financiar el proyecto en sus primeros años.

Gracias a OBOR-NRGS, China está posicionándose en la región de Asia Oriental, para influir de manera decisiva en el proceso de integración de Eurasia a través de este proyecto, el cual lo vuelve un plan inclusivo, donde tienen cabida todo tipo de regímenes políticos y actores tanto públicos como privados, que se basa en una lógica de mercado que debería permitir que todos los actores involucrados en ella, se beneficien (Feng, 2017; Rucai, 2017; Yahong, 2017; Ying, 2017; Yuan, 2017)

Los tomadores de decisiones en materia económica y de política internacional, chinos creen que la implementación de este plan les ayudaría a tener una mayor influencia internacional y ayudar a los países, como los Balcanes, Europa Oriental, Oriente Medio y Asia Central a luchar contra fenómenos como la corrupción y el endeudamiento, característico de la zona. Para ello, confían en el motor de arrastre que se ha convertido la economía, cuyo PIB duplica, triplica y sextuplica a la mayoría de los principales países del proyecto OBOR-NRGS (ver gráfica 1).

Gráfica 1
Evolución del PIB. Principales países del proyecto OBOR-NRGS, 2000-2016
 (mmdd)



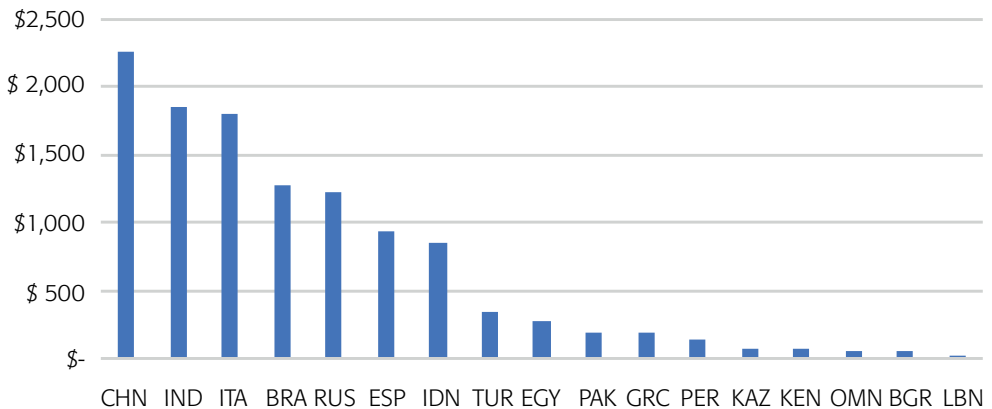
Fuente: elaborado con datos del "Banco Mundial", PIB (US\$ a precios actuales). Recuperado de: <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP>.

El proyecto internacional OBOR-NRGS es una iniciativa de gran envergadura en el plano político, económico y financiero, que indudablemente fortalece el liderazgo chino en una vasta región geográfica del planeta, conectando además con la unión Euroasiática, que promueve Rusia, para vincularse económica y políticamente con los ex miembros de la Unión Soviética (Garcés, 2017). Básicamente la aspiración de OBOR-NRGS es integrar, bajo el liderazgo chino, a través de un extenso programa de construcción de infraestructura de transporte y corredores industriales en nacionales aledañas a la ruta, un área geográfica vasta hoy día, con escaso desarrollo económico y baja conectividad (Tsui, Erebus, Chi y Tiejun, 2017).

El proyecto OBOR-NRGS abarca en su fase inicial a entre 60 y 68 países y combina una ruta terrestre y una vía marítima que conecta China con Europa a

través de Asia Sur-Oriental, Asia Central y Oriente Medio. En la ruta se encuentran un 75% de las reservas de energía conocidas, concentra al 70% de la población mundial y se genera un 55% del PIB mundial y el 35% del comercio internacional actual (Rodríguez, 2016).

Gráfica 2
PIB de China y principales economías del proyecto OBOR-NRGS, 2016
(mmdd)



Fuente: elaborado con datos del "Banco Mundial", PIB (US\$ a precios actuales). Recuperado de: <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP>.

Europa es una de las prioridades estratégicas de China, por lo que gestionó parte del puerto de El Pireo; multiplica sus proyectos en Grecia, país que quiere convertir en su centro de actividad hacia los Balcanes y el sur de Europa; e incrementa sus inversiones en Alemania y Reino Unido. El servicio de tren lanzado en 2014 pero no consolidado entre YiWu, en la costa oriental de China y Madrid es el símbolo del cambio geopolítico (Yuan, 2017).

En relación al continente africano, China firmó en 2015 con la Organización para la Unidad Africana un memorando contemplando inversiones por valor de \$60,000 millones de dólares. En 2016, por ejemplo, se inauguró en la estación de Labú (Etiopía) el ferrocarril Adís Abeba-Yibuti, construido por las empresas chinas China Railway Group Limited (CREC) y China Railway Construction Corporation Limited (CROCC) para modernizar la infraestructura de África (Rucai, 2017) En 2049, si culmina el megaproyecto de la nueva ruta de la seda, todos los caminos, efectivamente conducirán a Beijing (He, 2017).

De acuerdo a Shicheng (2016) América Latina y el Caribe, en tanto subregión y territorio, no está incluida en las NRGS, pero próximos años. beijinromiso financie-

ro total de China con la franja y la ruta alcance los 1.4 billones de des el siones í algunos países en lo individual o que forman parte de proyectos subcontinentales, como por ejemplo, el proyecto de ferrocarril transcontinental que conectaría la costa del Pacífico de Perú con la del Atlántico de Brasil (Leyton, 2017).

En general, se espera que el proyecto de OBOR-NRGS, contribuya a cumplir un objetivo del gobierno chino, que es ayudar a la estabilidad y prosperidad de la economía china y a la vez, avanzar en su internacionalización, dando un uso intensivo y efectivo de los recursos. Además, de acuerdo con Garcés (2017) el proyecto OBOR-NRGS, está pensado en:

- Superar la actual inequidad que existe actualmente en China, principalmente entre las regiones y/o provincias más desarrolladas y prósperas de la costa y el resto del país interior; Atenuar inconformidades de provincias rebeldes o separatistas, como el Tibet y la provincia de Xinjiang, que son regiones de permanente preocupación de las autoridades chinas, por sus manifestaciones de rebeldía y separatismo, que podría acceder a beneficios de la iniciativa; utilizar eficientemente el exceso de capacidad productiva y los recursos humanos de las regiones del interior.
- Aprovechar, en el plano internacional, su especialidad o ventajas competitivas en materia de construcción de infraestructura y generar nuevas demandas para sus productos industriales. Extender su área de influencia política, en torno a sus fronteras.

De alguna manera, desde el punto de vista meramente interno, el proyecto OBOR-NRGS, complementa la iniciativa "Go West" ("Ir a Occidente" en español) de inicios del siglo (2000-2005) con el que China pretendió incorporar a las regiones Central y Occidental de su territorio al desarrollo económico, para incorporarlas al dinamismo económico e integración regional de la zona costera y central de China. Así por ejemplo, en el 2015, no hubo proyecto oficial con más atención mediática dentro y fuera de China que OBOR-NRGS, cuya manifestación más visible sería una extensa red de infraestructura de comunicación y transporte, nuevas o renovadas, para mejorar la conectividad entre China, el Este de Eurasia y África.

Este programa, relanzado inicialmente a finales de 2013, uniría China con Europa a través de Asia Central. Originalmente, la antigua RS partía desde Chang'an (actual Xia'n) con destino a Europa y la India. Hoy día el ferrocarril parte de la importante Ciudad comercial de YiWu, pasa por Xia'n, sigue por Urumqi rumbo a Moscú y llega en Europa a Rotterdam (Holanda), Barking (Londres) y Madrid (Garcés, 2017).

Otras vías marítimas de OBOR-NRGS, conectarán las costas de China con el sureste de Asia, Oriente Próximo, Europa y África en el corto y mediano plazo y en

un futuro, podría incorporarse de manera formal a los territorios de Sudamérica, si finalmente China logra convencer a los mandatarios latinoamericanos a unirse a la "visión transoceánica" del proyecto (Vidales,2016).

Otros planes esbozados estarían orientados a aumentar las conexiones energéticas y las autopistas de la información. Asimismo, dentro de este esquema se creó en 2015 el BAII, con un capital inicial de \$100,000 millones de dólares, y que señala el inicio de una nueva era en el sistema financiero internacional, en la que las potencias tradicionales ya no llevan la iniciativa a la hora de adaptar el sistema a los cambios estructurales que se están produciendo en la economía global (Otero, 2015).

Mediante este plan, China espera aumentar sus vínculos económicos, políticos y culturales con el resto de los Estados involucrados. Por ejemplo, en materia comercial las estimaciones del gobierno chino hablan de duplicar en 2020 los \$1,25 billones de dólares que comerciaba China con los países euroasiáticos en 2013. Es más, esta iniciativa no solo favorecerá las relaciones bilaterales de China con numerosos Estados, con el consiguiente crecimiento de su estatura internacional, sino que también le permitiría impulsar varias de sus prioridades internas y aumentar significativamente su influencia sobre los procesos de integración de esta macro región.

Según Nie (2016), la estrategia de este proyecto, al ser analizado desde un prisma geopolítico, responde a las principales amenazas y variables de la política exterior china. En primer lugar, esta estrategia permite diversificar las rutas de suministro de materias primas y energía, tan necesarias para el desarrollo de la economía china, y tan dependientes del buen funcionamiento de la conexión marítima.

El proyecto terrestre OBOR de las NRGS, gira en torno a una extensa red de infraestructura energética, de transporte y de telecomunicaciones, para mejorar la conectividad entre China, el resto de Asia y Europa. Así, el proyecto apuesta por el desarrollo de varias rutas para intensificar los intercambios comerciales entre China, Asia Central y la Unión Europea (UE).

El proyecto OBOR-NRGS no se limita a la infraestructura física y el comercio. El presidente Xi Jinping ha hablado de "cinco factores de conectividad" que definen la nueva ruta de la seda; la comunicación política, la conectividad vial, su fluidez, la circulación monetaria y el entendimiento entre los pueblos, incluidos los intercambios y flujos de turistas y estudiantes. Este ambicioso plan no se inicia, sin embargo, a partir de cero (Casarini, 2016).

V. ALCANCE GLOBAL DEL PROYECTO OBOR-NRGS

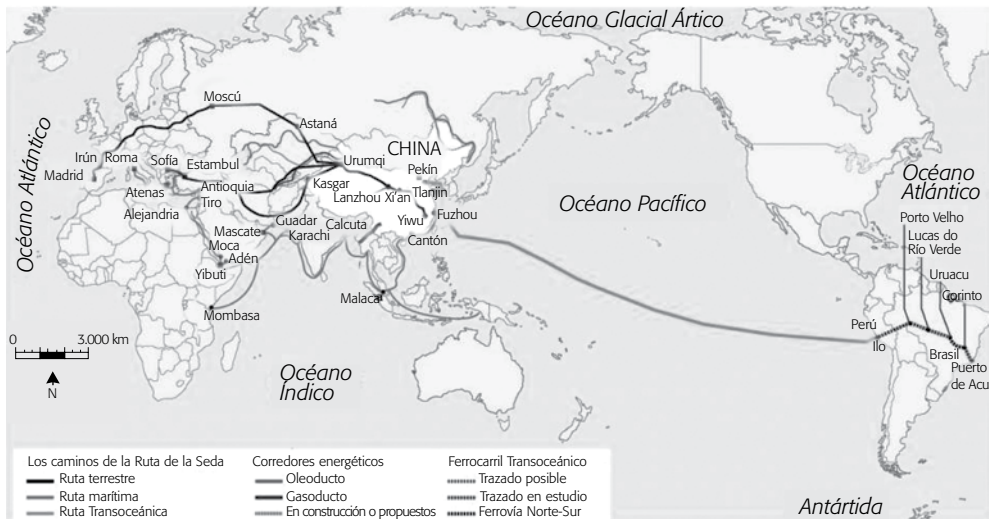
Tanto la dimensión terrestre como la marítima del proyecto OBOR-NRGS integran múltiples rutas, que en muchos casos son complementarias. La principal diferencia entre ambas dimensiones es que las vías marítimas están ya mucho más desarrolladas y mueven un volumen comercial mucho mayor. En el ámbito terrestre, el énfasis se está poniendo en el sector ferroviario y se están desarrollando varias rutas para intensificar los intercambios entre China, Asia Central y la UE (ya sea a través de Rusia y Bielorrusia, o de Irán y Turquía), y entre China y la Península de Indochina. Este gran corredor terrestre que conectaría de Este a Oeste los dos extremos de Eurasia se verían complementado por otros corredores, también terrestres, que irían de Norte a Sur, como el China (Xinjiang)-Pakistán y el China (Yunnan)-Myanmar-Bangladesh-India.

Varias de estas líneas ya están operando, y se pretende renovarlas, mientras que otras necesitan que se complete su trazado antes de poder entrar en funcionamiento. En relación al comercio de mercancías entre China y Europa, actualmente, las únicas conexiones regulares por tren, finalizan en Alemania. A lo que hay que añadir rutas entre Polonia y China y la ruta experimental Madrid-YiWu, que es la más larga del mundo.

Otero (2015) señala que en teoría hay un creciente nicho para el transporte ferroviario entre China y Europa, lo cierto es que todavía está lejos de materializarse de forma sustancial, aún y a pesar de que, con la nueva infraestructura portuaria y carretera, el ahorro de tiempo de nueve días en el caso de la ruta Madrid-Yi-Wu, aún no se materializa en incrementos del intercambio comercial regional. Las perspectivas de reducción de los tiempos y los costes del transporte ferroviario son significativas, lo que aumentaría la competitividad de esta vía, especialmente para las mercancías sensibles a la humedad, perecederas o de alto valor agregado.

En cuanto a las líneas de alta velocidad, ya se han anunciado oficialmente que se está trabajando en un proyecto de más de €200,000 millones de euros para unir Beijing con Moscú e incluso, fuentes chinas que apuntan la posibilidad de construir una línea de alta velocidad que conectase la capital china con Londres vía Turquía.

Imagen 1
Mapa de OBOR: Alcance global



Fuente: Imagen tomada de Ortega (2015) "The New Silk Road: grand geopolitical engineering". Disponible en: <http://www.blog.rielcano.org/en/the-new-silk-road-grand-geopolitical-engineering/>

En la dimensión marítima, OBOR-NRGS, mantienen la trayectoria actual, que va desde los puertos chinos hasta Europa, pasando por el Pacífico Occidental y el Océano Índico antes de llegar al Mar Mediterráneo; otras rutas, aún por abrir, evitarían el estrecho de Malaca saliendo desde puertos en el Índico. En el mapa anterior, se puede observar que en el proyecto OBOR-NRGS, también aparece África, con la conexión de Kenia, donde empresas chinas están construyendo infraestructura para mejorar las conexiones internas y con países vecinos sin costa como Etiopía, Sudán del Sur, Uganda, Ruanda y Burundí.

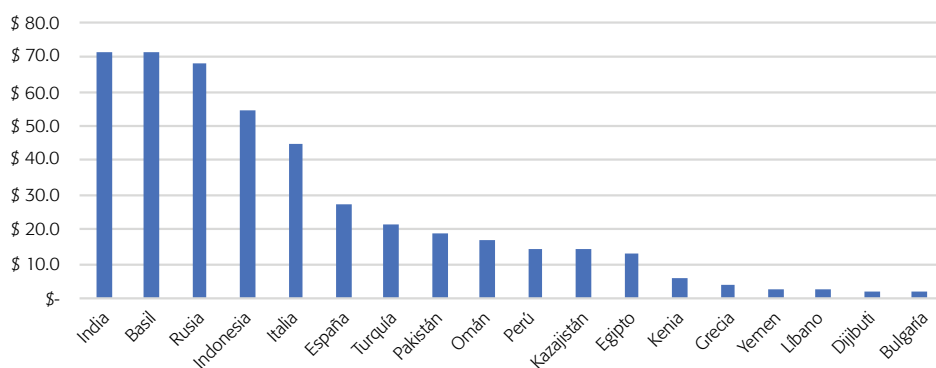
En el caso de Europa es previsible que la decisión elija al puerto de Pireo, tanto por su ubicación como por el papel de la empresa china COSCO Pacific, que opera desde 2008 en el puerto y que ha anunciado una inversión de €230 millones de euros para aumentar su capacidad hasta los 6.2 millones de contenedores, además de ser una de las cinco finalistas en el actual proceso de privatización del 67% de la autoridad Portuaria del Pireo (Otero, 2015).

En cuanto a los puertos españoles, China es el país que más mercancías mueve a través de los puertos de Barcelona y Valencia, y el segundo a través del puerto de Algeciras. El cambio más sustancial que se espera a corto plazo es la

inversión de €150 millones de euros por Hutchison Port Holdings para ampliar la Barcelona Europe South Terminal, inaugurada en 2012.

Entre octubre de 2013 y junio de 2016, China llevó a cabo proyectos en 26 países de OBOR-NRGS, que han significado poner en marcha proyectos de centrales eléctricas, transmisión de electricidad, transmisión de gas y petróleo; estableció 52 zonas de cooperación económica y comercial en 18 países y el comercio con los principales países de OBOR-NRGS alcanzó \$3.1 billones de dólares, que representan el 26% de todo el comercio exterior chino de 2016 (ver gráfica 3).

Gráfica 3
Comercio total de China con los principales países del proyecto OBOR-NRGS, 2015 (mmdd)

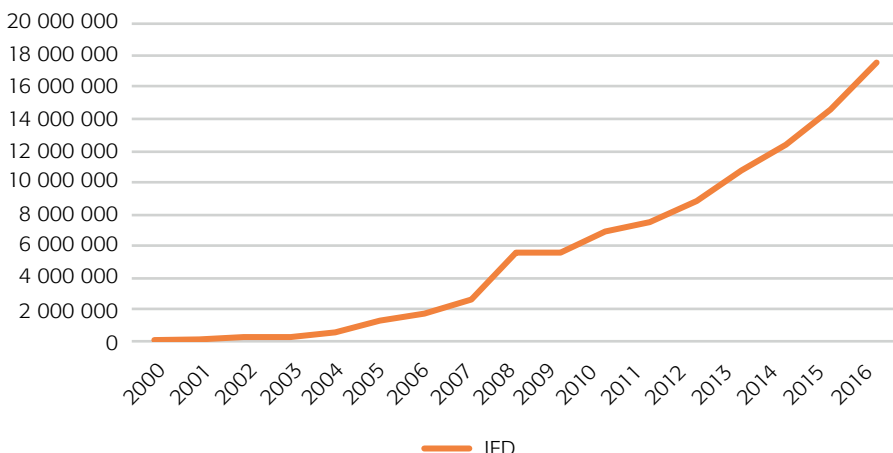


Fuente: Elaborado con datos del "Banco Mundial", PIB (US\$ a precios actuales): <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP>.

VI. FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO OBOR-NRGS: EL BAI

De acuerdo al Banco Mundial (2017) China es el país subdesarrollado que más presencia mantiene en el mundo, medido por el valor y monto de sus inversiones. Si bien el siglo pasado, no figuraba como inversionista de primer orden, a partir de su ingreso a la OMC en 2001, destaca como inversionista mundial, encontrándose desde 2016 como el segundo mayor inversionista del mundo (ver gráfica 4).

Gráfica 4
IED de China en el mundo 2000-2016 (mmdd)



Fuente: Elaborado con datos del "Banco Mundial", PIB (US\$ a precios actuales): <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP>.

Se espera que el compromiso financiero inicial de China con la franja y la ruta alcance los \$1.4 billones de dólares en los próximos años. Beijing ya ha comprometido alrededor de \$300,000 millones de dólares en préstamos para el desarrollo de infraestructura diversa y financiación del comercio, cantidad ésta que incluye una contribución de \$40,000 millones de dólares al Fondo de OBOR-NRGS para el desarrollo de infraestructura y un capital inicial de \$100,000 millones de dólares asignados al BAI (Holton, 2016).

Como se observa, para llevar a cabo en el corto y mediano plazo la financiación de OBOR-NRGS, China ha diseñado todo un conjunto de redes financieras, que han identificado a la falta de infraestructura como uno de los mayores obstáculos al crecimiento económico de los países menos desarrollados que engloba el proyecto OBOR-NRGS. Para dotar de infraestructura a los países participantes o tomados en cuenta en esta fase inicial del proyecto, aplica medidas financieras para afrontar la situación de la falta de capital.

A los \$40,000 millones de dólares con que ya cuenta el Fondo OBOR-NRGS, se sumarían otros \$51,000 millones comprometidos por el BAI, de los cuales, \$40,000 millones serían aportados por: la Corporación de Inversión de China (el fondo soberano chino más importante), el Banco de Exportación-Importación de China y el Banco de Desarrollo de China; el resto vendría del China-ASEAN In-

vestment Cooperation Fund y el China-Eurasia Economic Cooperation Fund, que cofinanciarán proyectos que se engloban dentro de las NRGS (Vidales, 2016).

También, valga decir que la cuantía de los recursos hasta ahora canalizados y comprometidos por China con OBOR-NRGS parecen ser insuficientes para asegurar la viabilidad del proyecto en el largo plazo. Incluso los casi \$4 billones de dólares acumulados por China en su reserva de divisas, empequeñecen frente a los \$21 billones de dólares que algunos expertos internacionales estiman que costaría materializar las OBOR-NRGS, o los \$8 billones que el Banco Asiático de Desarrollo (BAD) calcula que necesitará invertir Asia en infraestructura hasta 2020 (Wang, 2016).

VII. SIGNIFICACIÓN DE OBOR-NRGS PARA CHINA

La ubicación de la iniciativa OBOR-NRGS en el primer plano de la agenda china, obedece al alto valor que le confiere Xi Jinping para alcanzar varios objetivos clave en materia de política interior-exterior y de la dinámica económica. Mantener a China en la senda del desarrollo económico, es la principal prioridad tanto de los líderes como de los ciudadanos chinos y este proyecto puede contribuir de cuatro maneras:

- Impulsando la internacionalización de sus constructoras.
- Facilitando las exportaciones.
- Reduciendo riesgos en la cadena logística.
- Atraendo inversiones hacia el interior del país.

El sector de la construcción se ha convertido en los últimos años en uno de los principales generadores de crecimiento económico y de empleo en China. Esto se debe en parte a las billonarias inversiones en infraestructura realizadas por las autoridades económicas chinas para reactivar la economía, ante el descenso de la demanda internacional provocado por la crisis financiera y económica global de 2007-2009.

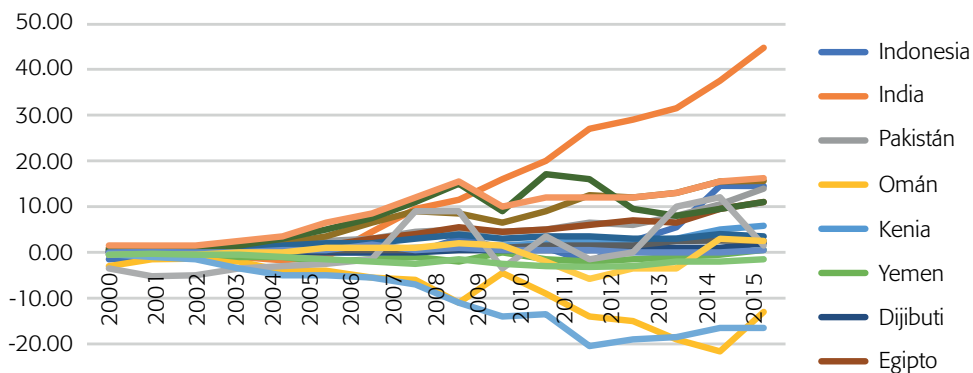
Algunos de los problemas económicos más fuertes de China internamente, se derivan del hecho de que el impulso de la construcción se está agotando, debido a la desaceleración del sector inmobiliario; otro es el de sobrecapacidad y al rápido incremento de la deuda interna, especialmente de los gobiernos locales, que son los que sufragan gran parte de la nueva infraestructura considerada en OBOR-NRGS, en su parte nacional.

En cuanto a la facilitación de las exportaciones chinas, el proyecto OBOR-NRGS, no se limita a la construcción de infraestructura. También se aboca a intensificar los vínculos comerciales entre los actores implicados a través de la

creación de áreas de libre comercio y la eliminación de barreras no arancelarias, y de la agilización y armonización de procesos administrativos como los trámites de aduana. Todo ello imbuido por una lógica orientada a explotar al máximo las ventajas comparativas y competitivas de los diferentes Estados participantes, lo que el gobierno chino espera, es que sirvan de revulsivo para sus exportaciones (Dent, 2013).

Con la diversificación de rutas que conllevarían OBOR-NRGS, disminuyen esos riesgos estratégicos con varios de los principales proveedores de materias primas y fuentes de energía de China y con su principal cliente, la UE; además de con la costa atlántica de Estados Unidos. Asimismo, esas nuevas rutas supondrían en muchos casos un ahorro de tiempo. También se espera que la iniciativa OBOR-NRGS puedan contribuir a reequilibrar el balance comercial de la mayoría de países que forman parte de OBOR-NRGS, los cuáles, en su mayoría, son deficitarios con China, como se puede observar en la gráfica 5.

Gráfica 5
Balanza comercial de China con principales países miembros del proyecto OBOR-NRGS, 2000-2015 (mmdd)



Fuente: elaborado con datos del "Banco Mundial", PIB (US\$ a precios actuales). Recuperado de: <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP>.

Desde el punto de vista de las regiones y provincias del interior de China, se espera que el Este de China vuelva a atraer inversiones para desarrollar procesos productivos intensivos en mano de obra, que permitan contrarrestar el rápido aumento de los costes salariales. La iniciativa OBOR-NRGS aumentaría sustan-

cialmente la conectividad de varias regiones del interior, lo que haría mucho más atractivo para las empresas extranjeras invertir allí.

Vidales (2016) menciona que la puesta en marcha de estos proyectos tendría un efecto inmediato en la política interna china: la contención del desequilibrio territorial entre la económicamente pujante costa del país y el deprimido interior. La construcción de vías ferroviarias, oleoductos y cableado de alta tecnología que entrasen a través de la Puerta de Zungaria, supondría convertir a la provincia de Xinjiang en un polo de desarrollo, impulsando su industrialización y la mejora del nivel de vida de la población de esta y otras provincias adyacentes.

Ahora que la economía de China, después de décadas de orientación al exterior, comienza a pivotar hacia el desarrollo de su mercado interno, la industrialización de regiones deprimidas y la redistribución territorial de la riqueza generada por la economía nacional, supone un poderoso incentivo para la puesta en marcha de este ambicioso proyecto, del que se esperaría, ayudará a reducir los desequilibrios regionales internos. Y el probable efecto colateral de la pacificación de la siempre problemática provincia de Xinjiang, no hace sino reforzar el atractivo de esta opción en los despachos de Beijing (Leyton, 2017).

Por lo que respecta al aspecto exterior, al impulsar este ambicioso plan de China, le ayudará a tratar de alcanzar dos objetivos fundamentales: por un lado, diversificar las vitales rutas de suministro y comercio, evitando al mismo tiempo un posible enfrentamiento directo con Estados Unidos en el mar; por otro, potenciar sus relaciones de vecindad, para asentarse como la gran potencia regional de Asia por delante de Japón y Rusia, lo que le podría ayudar a destrabar los potenciales problemas con los países del Sur del Mar de China y hacerlos copartícipes a estos del desarrollo regional (Nie, 2016).

VIII. BENEFICIOS Y RETOS DE LAS NRGS

La iniciativa china, según Vidales (2016) resucita las teorías geopolíticas de Mackinder y Spykman, que ponen sobre la mesa la siguiente pregunta: ¿cuáles son las intenciones reales de los dirigentes chinos? Con la implementación de las visiones terrestres y marítimas de OBOR-NRGS, China pondría en marcha un proyecto que impactaría hasta a 68 países (Higuera, 2015; Leyton, 2017) en una región que engloba el 65% del PIB mundial, el 70% de la población global y el 75% de las reservas energéticas del planeta (Kratz, 2015). Al hacer esto, China se colocaría una posición de preponderancia absoluta de la zona, algo que para estos dos teóricos, constituye el núcleo del poder global.

El protagonismo que cobraría la región de Asia Central, sitúa la teoría del "heterland" de Mackinder en el centro del debate sobre las intenciones de China. Las reservas energéticas de esta región, suponen un poderoso atractivo para

China, en tanto que precisa de ingentes cantidades de recursos energéticos para mantener un crecimiento económico alto y constante, que no puede depender solo del petróleo procedente de Sudán o el Golfo Pérsico (Scott y Alcenat, 2008).

Asimismo, refleja el deseo, por parte de Estados como Kazajistán o Uzbekistán, de diversificar sus líneas de exportación de hidrocarburos y así evitar que estas dependan de Rusia, lo que, de alguna manera, no hace sino aumentar los incentivos para el desarrollo de las relaciones entre estos países y China. De esta forma, la implementación del Cinturón Económico de OBOR-NRGS constituirá un avance fundamental, hacia la securitización de un aspecto clave para el hipotético establecimiento de un poder chino global.

Por otra parte, el desarrollo de la estrategia en la visión terrestre y marítima, dará a China la capacidad de influir en el desarrollo económico de muchos países situados en la zona bautizada por Spykman como "Rimland" que, en esencia, abarcaría Europa, Oriente Medio, India y el sureste asiático. Finalmente, la implementación del proyecto OBOR-NRGS, daría un nuevo impulso al desarrollo del "collar de perlas", que a su vez, potenciaría la posición de China en los océanos Índico y Pacífico, y remarcaría su preponderancia en la Rimland (Otero, 2015; Vidales, 2016).

A pesar de los avances en la construcción del proyecto OBOR-NRGS, este enfrenta dificultades para su total implementación de la red de infraestructura proyectada, China tendrá que vencer dos obstáculos: la tradicional desconfianza de los dirigentes de Asia Central hacia ella, y la amenaza que supone el terrorismo islamita en la zona, aunque, para contrarrestar ambos obstáculos, China cuenta con un instrumento fundamental: la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS), creada formalmente en 2001. Dicha organización ha identificado en numerosas ocasiones la lucha antiterrorista como su objetivo prioritario, a través de la cooperación policial y de inteligencia entre sus países miembros (China, Rusia, Kazajistán, Kirguistán, Pakistán, India, entre otros).

IX. IMPLICACIONES DE OBOR-NRGS PARA EUROPA, EL MUNDO ÁRABE Y AMÉRICA LATINA

En caso de concretarse, la nueva Ruta de la Seda tendrá múltiples repercusiones para Europa de carácter económico, geoestratégico y geopolítico. El impacto económico sería el más evidente y sería fundamentalmente positivo al generar múltiples oportunidades para las empresas europeas, tanto en China como en otros países, por donde pasara el proyecto OBOR-NRGS, lo que impactará en la reducción de costes para los consumidores. Las primeras beneficiarias de estas oportunidades, son las empresas de construcción, transporte y logística, que po-

drán competir con éxito para adjudicarse la construcción y mantenimiento de las nuevas infraestructuras.

A su vez, la nueva infraestructura facilitará las exportaciones y las inversiones europeas a zonas con un alto potencial de crecimiento económico, como el interior de China, cuyo PIB está aumentando más rápido que el de las zonas costeras, o África Oriental. Estas oportunidades de exportaciones e inversión no solo llegarán gracias a la mayor conectividad generada por la nueva infraestructura, sino también a través de las medidas liberalizadoras, de carácter administrativo que OBOR-NRGS espera impulsar dentro y fuera de China.

Por otra parte, dentro de Europa hay algunos países, especialmente Grecia y algunos miembros del foro de cooperación China UE, que mantiene Beijing con los países del centro y el este de Europa, conocidos como el grupo 16+1, que se beneficiarán de las mayores inversiones chinas, para construir infraestructura terrestre y marítima, relacionadas con OBOR-NRGS (Otero, 2015).

En lo que respecta al mundo árabe, derivado de los encuentros con líderes de Oriente Medio, el presidente chino Xi Jinping invitó ya a los gobernantes árabes a incorporarse al proyecto OBOR-NRGS. En efecto, en marzo de 2014, Xi Jinping invitó al príncipe real saudí, Salman bin Abdulaziz al Saud, de visita en Beijing, a formar parte en la iniciativa. El mensaje de Xi Jinping para sumarse a la reactivación de la antigua RS en los tiempos modernos, se ha repetido en encuentros con los líderes de los Emiratos Árabes Unidos, Qatar, Argelia, Egipto, Irán y Turquía que, junto con Saudí Arabia, han sido los principales socios comerciales de China en Oriente Medio, durante la última década (Chang, 2016).

En general, el proyecto OBOR-NRGS, conectará Asia y Europa a través de Oriente Medio y Asia Central, mediante una serie de proyectos de infraestructura, que incluyen líneas ejemplo, el presidente China. por an expresado su apoyo a proyectos de la ruta de la seda y han procurado intensificar los vifffferrovias, oleoductos, aeropuertos y puertos de carácter transcontinental, así como también mejoras de las telecomunicaciones y de los vínculos financieros.

Los líderes de Oriente Medio, a su vez, han expresado su apoyo al proyecto OBOR-NRGS y han procurado intensificar los vínculos económicos y financieros con China. Por ejemplo, el presidente egipcio Abdul Fatah al Sisi, que hizo dos vistas a China en el plazo de seis meses, desea atraer inversiones chinas para impulsar importantes proyectos de infraestructura, a fin de reactivar la economía egipcia y contrarrestar su déficit comercial con China, que llegó a \$6,500 millones de dólares en 2013 (China Statistical Yearbook, 2014).

Un factor positivo es que las inversiones chinas en Egipto han aumentado de \$200 millones de dólares en 2011 a más de 560 millones en 2013 (China Daily, 2013). El gobierno egipcio y la empresa china Teda han firmado un contrato de 45 años de duración para crear proyectos de investigación en un área industrial

conjunta cerca del canal de Suez, conocida como “China-Egypt Suez Economic and Trade Cooperation Zone”. En septiembre de 2015, Egipto firmó un acuerdo con la China State Construction Engineering Corporation (CSCEC) para construir y financiar parte de una nueva capital administrativa al este de *El Cairo* con sus correspondientes ministerios, oficinas del gobierno y oficina del presidente.

En cierto sentido, el marco de OBOR-NRGS, son una continuación de las políticas pragmáticas y centradas en la economía, destinadas a forjar vínculos comerciales y financieros más estrechos entre China y el mundo árabe. Durante los últimos años, las inversiones chinas en el mundo árabe se han diversificado, pasando de un núcleo centrado en la industria petrolera y del gas a otros sectores que incluyen el sector químico, la metalurgia y la minería, la ingeniería industrial y sanidad.

Los mayores proyectos energéticos de China en países árabes se encuentran en Iraq y Saudí Arabia. Las industrias petroleras chinas bajo control estatal, sobre todo la China National Petroleum Corporation (CNPC), han buscado grandes activos con perspectivas de producción sostenible, sobre todo en los yacimientos petrolíferos de Iraq (Chang, 2016).

Se podría concluir esta sección, afirmando que el proyecto OBOR-NRGS sintetiza la visión global de China y ha definido su estrategia regional en Oriente Medio. Desde el punto de vista económico de China, mejorar las perspectivas económicas de estos países y abrir sus economías, contribuirá no sólo a sus objetivos de desarrollo y estabilidad, sino que también beneficiará a China al crear mayores mercados en Oriente Medio para sus bienes y servicios.

X. IMPORTANCIA DE AMÉRICA DEL SUR PARA LA NUEVA RUTA DE LA SEDA CHINA

La relación de China con América Latina, en la época moderna, no obstante de que data de la década de los setenta del siglo XX, dista mucho de ser relevante para China. De hecho, la mayoría de países de la región, rompieron relaciones con China cuando en 1949 nació este país formando parte del mundo socialista. Evento que fue relevante para explicar por qué China no mostró mucho interés por vincularse con la región de manera importante (González, 2015).

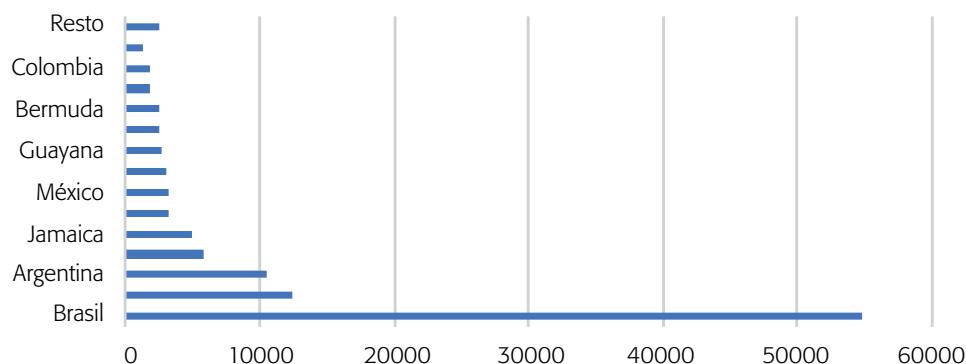
En sí, los primeros países de Latinoamérica en establecer relaciones diplomáticas con China, fueron: Chile, en 1970; Perú, 1971; México, Argentina y Jamaica en 1972; Brasil y Venezuela, en 1974; Ecuador y Colombia, en 1980; Bolivia, en 1985 y Uruguay, en 1988. Paraguay, es el único país de la región que no mantiene relaciones diplomáticas con China. No obstante ello, sí mantiene vínculos comerciales, aunque de menor cuantía que con el resto del mundo.

De acuerdo con Salas (2015) y Leyton (2017) América Latina es importante para China, fundamentalmente por dos razones: por sus recursos naturales y por el posible mercado que se está desarrollando en la región para sus productos. Por países, Argentina, es el primer socio comercial, seguido de Brasil, Chile, Perú y Uruguay. México es el segundo socio comercial más importante en la región para China, país con el que tiene el mayor saldo comercial superavitario de la región.

En la actualidad, en América Latina, China, es el principal socio comercial de Brasil, Chile y Perú; y es el segundo de países como México, Argentina y Venezuela. Vista así, aunque marginalmente, la política de Beijing hacia esta zona del planeta, se encuentra incluida en la visión amplia de la política internacional china, que han ido ampliando gradualmente su ruta mercantil por todo el mundo (Gatón, 2015).

Desde el punto de vista de la IED, de acuerdo con OFDI (2017) América Latina, es de poca importancia para China, ya que su interés es básicamente de materias primas, energéticos, insumos y mercados para sus productos, lo que explica que entre 2001 y 2016, el comercio internacional se haya multiplicado por 26 veces. A pesar de este importante crecimiento, la región es la última de las regiones en las que China puso sus ojos. Coincidentemente con su mayor presencia económica en el mundo, en este siglo XXI la IED de China en la región, apenas es superior a los \$110,000 millones de dólares, recayendo en Brasil, prácticamente el 50% de esa IED; le siguen en importancia Perú, Argentina, Cuba, Jamaica y Chile (ver gráfica 6).

Gráfica 6
IED China en América Latina por país de destino, 2001-2016 (mdd)



Fuente: Monitor de la OFDI de China en América Latina (2017).

XI. CONCLUSIONES

Es indudable que China, se encuentra en una nueva etapa de su desarrollo económico; el de la consolidación de un proyecto económico hegemónico alterno a las tradicionales hegemonías de Inglaterra y Estados Unidos en los siglos XIX y XX. Esta nueva etapa no es fácil de lograr ni está exenta de eventos de toda índole, tanto internos como externos. En la transición hacia esa nueva etapa, China ha impulsado desde 2005, pero sobre todo desde 2013, el proyecto OBOR-NRGS, el cual, a su vez, tiene diversas etapas y complejidades en para su consolidación, no obstante, los más de diez años desde su anuncio primero.

Aunque el siglo apenas está por concluir su primer quinto de duración, el proyecto OBOR-NRGS de China, como aquí he llamado a la nueva inserción global de la economía china, por su envergadura, se presenta como el más grande proyecto del siglo XXI, encabezado por Estado nacional alguno, con el cual, dicho país pretende confirmar su presencia en el globo terráqueo, en una perspectiva de largo plazo.

Si bien, como se mencionó en la introducción, China actualmente es la primera potencia comercial, segunda economía y segundo país inversionista internacional, ello no le es suficiente para mantener su dinamismo económico, ya que, por la lógica expansiva de su economía, necesita contar cada vez más con mercados para sus bienes y servicios; insumos para producir dichos bienes y servicios; y megaproyectos de inversión, para dar salida a sus de excedentes de capital.

Si además, China logra subir al tren del desarrollo global a su región Occidental y provincias atrasadas del Occidente, tendrá lo que en política se llamaría un carro completo. O, para decirlos en términos de la economía: incluirá a la mayor parte de su territorio y población, al nuevo tren del desarrollo económico. De lograrlo, sería un gran, pero gran salto adelante, parafraseando a las frases célebres chinas de Mao a finales de la década de los cincuenta del siglo pasado.

Obviamente OBOR-NRGS, no está exento de obstáculos y riesgos de todo tipo: sociales, económicos, ambientales, geopolíticos y hasta tecnológicos. Sin embargo, China está dispuesta a embarcarse en esta empresa, de no fácil conquista, que de no lograrse, quizá se convierta en el mayor fracaso de su historia, comparable a la caída de las últimas dinastías y a la postración frente a las potencias europeas del siglo XIX y ni que decir, de los fracasos endógenos como el Gran Salto Adelante y la Revolución Cultural. Esta es una visión pesimista, pero no por ello descartable.

El otro lado de la moneda sería, y de hecho es el propósito chino, lograr reeditar, en esta fase inicial, en una escala global, la nueva ruta terrestre y marítima de la seda, mediante el proyecto OBOR-NRGS, con el cual buscaría igualar el resplandor chino de la antigüedad, o los siglos de oro chino, en los dejó con su

impronta al mundo —al mundo de ese entonces, concebido regionalmente como el territorio Euroasiático— y le impuso un *statu quo* en lo político, ideológico, militar, social y económico, apoyado en sus grandes inventos y descubrimientos científicos y tecnológicos.

Quizá sea muy temprano plantear este posible escenario, sobre todo por el hecho de que el mundo actual, poco se parece al de hace dos milenios. La RS era fundamentalmente terrestre y se reducía a algunos territorios euroasiáticos; OBOR-NRGS, es verdaderamente global e impacta a prácticamente todos los continentes, es decir: el proyecto chino está en la ruta terrestre, marítimas y de los aires y no están exentas de grandes problemas y desafíos, que las pondrán a prueba.

De alguna manera OBOR-NRGS es el proyecto, que asumió relevancia global en 2017 y que representa una de las respuestas, o quizá la más importante respuesta que ofrece China al mundo, ante la retirada de Estados Unidos del escenario internacional, que él mismo construyó desde la posguerra. La reemergencia económica china, aunada a la decadencia estadounidense y a la problemática económica, política y migratoria de Europa, plantean la urgente necesidad de contar con un nuevo liderazgo global.

De constatarse y fructificar el proyecto OBOR-NRGS, este daría a China la posibilidad de cambiar el estado de cosas que privan en el mundo, conducido hasta inicios de este siglo XXI por el mundo anglosajón (primero fue conducido por Inglaterra y luego Estados Unidos de América) que parece encaminarse a una indefinición histórica en torno a su propio devenir, para dar entrada a la nueva conducción del mundo, al “Nuevo Mundo Oriental”, conducido por China, la nueva China, del aún naciente siglo XXI.

XII. REFERENCIAS

- Biliang, Hu (2017). *Oportunidades en Marcha* en China hoy. Pp. 16-19. Beijing, China.
- Casarini, Nicola (2016). *Todos los Caminos Llevan a Beijing* en Vanguardia Dossier No. 60. Pp. 7-17. Barcelona, España.
- Cesarín Sergio y Moneta, Carlos (2005). *China y América Latina: Nuevos Enfoques sobre Cooperación y Desarrollo: ¿Una segunda Ruta de la Seda?* BID-INTAL.
- Chang, I-wei Jennifer (2016). *Las inversiones de la ruta en el mundo árabe* en Vanguardia Dossier No. 60. Pp. 70-73. Barcelona, España.
- Cornejo Bustamante, Romer A. (2008)(Coord). *Radiografía de una Potencia en Ascenso*. Colegio de México. México.

- Courmont, Barthélémy (2016). *La Ruta Marítima: entre retos y tensiones* en Vanguardia Dossier No. 60. Pp. 38-42. Barcelona, España.
- Dent, Christopher M. (2013). *Paths Ahead for East Asia and Asia Pacific Regionalism* en International Affairs Vol. 89 No. 4. The Royal Institute of International Affairs Ed. John Wiley. Pp. 963-885.
- Fang, Wang (2011). *Chinese Faces in the UN* en China Pictorial. Pp. 16-19. Hong Kong, China.
- Feng, Jiao (2017). *Una Nueva Oportunidad de Desarrollo* en China Hoy. Pp. 30-33. Beijing, China.
- Garcés, F. (2017) *La franja y la Ruta o la Nueva Ruta de la Seda*. Economía internacional al instante. Centro de Economía Internacional de Libertad y Desarrollo. N° 909.
- Gatón, I. E. (2015) *Importancia de América del Sur: en la nueva Ruta de la Seda de Beijing*. Seguridad, Ciencia y Defensa. Año I, N° 1, pp. 98-111.
- Hang Chen, Andrew y Roozbeh (2017). *OBOR Summit: ¿Are you OBOR-ready?* en Chinese American Forum. Vol. XXXIII, No. 1. Pp. 3-4 (https://www.china-daily.com.cn/beltandroadinitiative/2017-05/18/content_29404290.htm)
- He, Xiao (2017). *Una Franja y Una Ruta para el Mundo* en China Hoy Pp. 48-50. Beijing, China.
- Higueras, G (2015). *La Ruta de la Seda del siglo XXI* en Política Exterior. N° 167, septiembre-octubre, pp. 40-52.
- Holton, Conard (2017). *China's B&R Initiative bring opportunities for photonics* en Business Forum. Laser Focus World. Pp.92-93 (<https://www.laserfocusworld.com>).
- Kratz, a (2015). *Retórica y estrategias de la nueva ruta de la Seda* en Política exterior, septiembre-octubre. Fecha de consulta 29 de noviembre del 2017. Disponible en: <http://www.politicaexterior.com/articulos/politica-exterior/retorica-y-estrategias-de-las-nuevas-rutas-de-la-seda/>
- Leyton, Loreto (2017). *One Belt, One Road* en Economía y Administración (Globalización y Redes Económicas). Universidad de Chile-FEN, No. 169. Pp. 6-10 (<http://www.fen.uchile.cl>).
- Lincot, Emmanuel (2016). *Las nuevas rutas, ¿qué desafíos?* en Vanguardia Dossier No. 60. Pp. 18-25. Barcelona, España.
- Llagostera, E. (2004). *La seda China y la Ruta de la Seda*. Boletín de la Asociación Española de Orientalistas, XI. Pp. 243-265, UAM, Madrid, España.
- Moncada, M. (2011). *Visión del mundo exterior de las cuatro generaciones de líderes políticos de la República Popular China: Evolución histórica y conceptual*. Documentos CIDOB Asia n°27, Barcelona Centre for International Affairs.

- Monitor de la OFD de China en América Latina y el Caribe, 2001-2016 (2017). Red China América Latina y el Caribe. Disponible en: <http://www.redalc-china.org/monitor>. Consultado el 10 de noviembre de 2017.
- Nie, Wenjuan (2016). *Xi Jinping's Foreign Policy Dilemma: One Belt, One Road or the South China Sea* en Contemporary Southeast Asia Vol. 38 No. 3 ISEAS, Pp. 422-444. Singapore.
- Ortega, A (2015). *The New Silk Road: grand geopolitical engineering*. Blog Real Instituto Elcano. Fecha de consulta: 29 de noviembre de 2017. Disponible en: <http://www.blog.rielcano.org/en/the-new-silk-road-grand-geopolitical-engineering/>
- Otero, I. M. (2015). ¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión de Infraestructuras liderados por China?. Real Instituto "Elcano". Disponible en: 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
- Pehrson, C (2006). *String of Pearls: Meeting the challenge of China's rising power across the Asian littoral*. Carlisle Papers in Security Strategy. Pp. 1-36.
- Rodríguez, Alex (2016). *Los Caminos a Beijing* en Vanguardia Dossier No. 60. P. 3. Barcelona, España.
- Ríos, Xulio (2016). *España y la Ruta de la Seda* en Vanguardia Dossier No. 60. Pp. 90-96. Barcelona, España.
- Rucai, Lu (2017). *Un África Oriental a toda Marcha* en China Hoy. Pp. 35-37 Beijing, China.
- Salas, M. (2015). ¿Por qué a China le interesa tanto hacer negocios en América Latina?. BBC Mundo. Consultado el 30 de noviembre del 2017. Disponible en: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/07/140714_economia_china_america_latina_msd
- Scott, M. & Alcenat, W (2008). *Revisiting the pivot: the influence of heartland theory in great power politics*. Missouri Valley Journal, Vol. XII. Pp.1-28. USA.
- Shambaugh, D. (2005). *China Engages Asia Reshaping the Regional Order*. International Security. Volume 29, Number 3, pp. 64-99.
- Shen, Simon (2016). ¿El nuevo Gran Juego? en Vanguardia Dossier No. 60. Pp. 29-33. Barcelona, España.
- Shicheng, Xu (2016). *Iniciativas chinas en América Latina y el Caribe* en Vanguardia Dossier No. 60. Pp. 84-89. Barcelona, España.
- The Washington Post (2006). *Hu Calls for Strong Navy*. Consultado el 29 de noviembre del 2017. Disponible en: <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/article/2006/12/27/AR2006122701888.html>

- Tostado, F. J. (2013). *El origen de la Ruta de la Seda*. Consultado el 3 de diciembre del 2017. Disponible en: <https://franciscojaviertostado.com/2013/08/23/el-origen-de-la-ruta-de-la-seda/>
- Tsui, Sit; Wong Erebus; Chi, Lau Kin y Wen Tiejun (2017). *One Belt, One Road. China's Strategy for a New Global Financial Order* en *Montly Review*, Pp. 56-45 (<https://www.archive.monthlyreview.org>).
- Vidales, G. (2016). *La nueva ruta de la seda y el resurgimiento geopolítico de China*. Instituto Español de Estudios Estratégicos. 78/2016. Disponible en: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2016/DIEEEO78-2016_RutaSeda_geopoliticaChina.
- Wang, Bryan (2016). *China's \$4 trillion One Belt, One Road Will span 65 Countries with 70% of the World Population* en *Chinese American Forum*. Vol. XXXII, No. 2, Pp. 24-25 (<http://www.nextbigfuture.com/2016/12/chinas-obor-4-trillion-will-span-65-html?ref=yfp>).
- World Bank Group (2016). Disponible en: <https://www.dartosbancomundial.org/indicadores> (2016).
- Wuzhou, Li (2017). *La Ruta de la Seda en la Historia* en *China Hoy*. Pp-20-25. Beijing, China.
- Yahong, Xie (2017). *La Buena Energía entre China y Tayikistán* en *China Hoy*. P. 38. Beijing, China.
- Yahong, Xie (2017). *Nuevas Oportunidades para el Pueblo Tazajo* en *China Hoy*. Pp. 39-40. Beijing, China.
- Ying, Li (2017). *El Sueño de la Ruta de la Seda* en *China Hoy*, Pp. 41-43 Beijing, China.
- Yuan, Li (2017). *Un Puente que Une a Europa y Asia* en *China Hoy*, Pp. 44-47. Beijing, China.
- Xinzhu, An (2015). *Empresas Apuntan a la Infraestructura Mundial* en *China Hoy*, Pp. 14-20. Beijing, China.

El lanzamiento de la iniciativa OBOR y su posible *impacto* en el orden global

*Ana Teresa Gutiérrez del Cid**

SUMARIO

- I. Introducción
- II. Las nuevas prioridades de la diplomacia económica y financiera de China
- III. Tres iniciativas clave de la estrategia exterior de China
- IV. La diplomacia económica de China
- V. El financiamiento de la Ruta de la Seda
- VI. El impacto global de la Iniciativa OBOR por regiones
- VII. Conclusión
- VIII. Bibliografía

I. INTRODUCCIÓN

El proyecto OBOR señala cambios tectónicos en el orden global no solo hacia un mundo más multipolar, sino hacia un sistema internacional más multicultural. Por primera vez en la historia del sistema de Westfalia, los países asiáticos y otros países que no pertenecen al ámbito euro (Pethiyagoda, 2017)peo, no solo están ascendiendo a lugares centrales en el orden mundial, sino que están remodelando su estructura.

Sin precedentes en tamaño y alcance, el proyecto de infraestructura de China planea inversiones de alrededor de \$1billón de dólares (aunque sólo se han gastado \$ 50 mil millones), cubriendo países que representan el 60% de la población mundial y un tercio del Producto Mundial (PIB mundial). Todo esto ocurre en un momento en que el liderazgo global occidental ha perdido peso económico y se encuentra dividido por la posición de Trump con respecto a Alemania, su aliada y líder de la Unión Europea (UE) (Pethiyagoda, 2017).

* Área de Política internacional, Departamento de Política y Cultura. Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

En lo que respecta a China, contrasta la proyección global de Xi Yingping con las perspectivas internacionales más moderadas de su predecesor, el presidente Hu Jintao en la primera Conferencia de Trabajo de Asuntos Exteriores celebrada bajo su presidencia en agosto de 2006, no había indicios de ninguna intención de convertir a China en una potencia global, que desempeñara un papel central en asuntos mundiales; la política exterior todavía estaba estrechamente relacionada con la promoción del desarrollo económico interno de China (People's Daily, 2006).

La transformación en la estrategia y la política exterior china de Hu Jintao a Xi Jinping es evidente. En parte por su conocimiento personal de la historia china, cree en el destino histórico de China para convertirse en una potencia que desempeñe un papel global acorde con su creciente poder e influencia en el escenario mundial, lo que tendrá a su vez un impacto en la conformación del orden mundial del siglo XXI.

II. LAS NUEVAS PRIORIDADES DE LA DIPLOMACIA ECONÓMICA Y FINANCIERA DE CHINA

Así, China puede convertirse en una potencia global bajo el liderazgo del presidente Xi Jinping. Un pronóstico optimista sería que los 10 años de su administración (2013-2022) constituiría el período de transición del ascenso de China que se espera que llegue a buen término y que China se convierta en una potencia regionalmente dominante e influyente a nivel mundial, al menos en algunas áreas importantes de la política mundial. Sin embargo, para realizar su proyecto global, el presidente chino y su equipo deben formular un conjunto relativamente coherente de estrategias exteriores o incluso una gran estrategia para expandir de manera constante la influencia y el alcance del poder chino (Jemian, 2015).

Pero, por otra parte, esta estrategia también está impulsada por su enorme crecimiento económico que se ha desacelerado en los últimos años, pero conserva una sobrecapacidad generalizada en industrias pesadas como el acero, el cemento y el aluminio que debe utilizar, so pena de una crisis de sobreproducción y para este efecto, la nueva estrategia china plantea crear infraestructura en otros países.

Esta sobrecapacidad contrasta con la disminución de la demanda interna, lo que ha conducido al recorte de más de 1.2 millones de empleos en 2016 y 2017, por lo que la estrategia busca conseguir la demanda en el exterior.

Así, "China está intentando usar su proyecto denominado Ruta de la Seda u One Belt, One Road (OBOR por sus siglas en inglés) como una forma de exportar su propia sobreproducción doméstica al exterior", según Nick Marro, analista de Economist Intelligence Unit (EIU) (Marro, 2016).

El proyecto también abrirá nuevos mercados para los productos chinos, apuntalando la economía del país contra cualquier posible desaceleración en la demanda de Europa o Estados Unidos, afirma Jin-Yong Cai, ex director de la Corporación Financiera Internacional (Griffiths, 2017).

III. TRES INICIATIVAS CLAVE DE LA ESTRATEGIA EXTERIOR DE CHINA

Para lograr sus nuevos objetivos, la estrategia de China tiene tres iniciativas clave:

1. la diplomacia de la asociación,
2. la diplomacia económica de la Ruta de la Seda,
3. y la nueva diplomacia financiera.

La diplomacia de la alianza no fue creada por la administración Xi Jinping, pero se ha elevado a nivel de un enfoque general de la diplomacia china, con el propósito de forjar una red global de países socios para China.

En octubre de 2013, el gobierno propuso una nueva filosofía para la diplomacia de vecindad caracterizada por la amistad, la sinceridad, el beneficio mutuo y la inclusividad. El presidente enfatizó que el Sueño Chino debe concordar con visiones similares de los países vecinos. De esta forma se busca plantar las semillas de una comunidad de destino común en la región asiática (XINHUA español, 2016).

Es un enfoque para ganar socios en el extranjero, así como una alternativa china a las alianzas tradicionales en la política internacional.

La diplomacia económica de la Ruta de la Seda es la propuesta distintiva de la política exterior de Xi Jinping, y en cierto sentido puede verse como el pilar económico de la gran estrategia para proyectar a China en el escenario mundial. Su objetivo declarado es promover el desarrollo común entre China y los países de Eurasia, particularmente en el campo del desarrollo de infraestructura.

Evocando el marco histórico de convivencia armoniosa y enriquecimiento cultural mutuo, el oficialismo chino define los "Cinco Principios de Coexistencia Pacífica" como valores fundamentales de One Belt, One Road: (1) respeto mutuo a la soberanía e integridad territorial; (2) acuerdo mutuo de no agresión; (3) acuerdo mutuo de no intervención en los asuntos internos; (4) igualdad y el beneficio mutuo; (5) coexistencia pacífica (Müller-Markus, 2016).

Pero OBOR es mucho más que una iniciativa puramente económica. También sirve al otro objetivo general de la política exterior de Beijing: alcanzar la paridad estratégica con Estados Unidos en Asia y remodelar su entorno de seguridad para garantizar que su ascenso no sea restringido u obstaculizado. Una preocupación central del gobierno es que las rutas comerciales de China no sean perjudicadas

en caso de un enfrentamiento con Estados Unidos, dado que está rodeada por una serie de socios y aliados estadounidenses (Pethiyagoda, 2017).

Pero esta estrategia, si tiene éxito, puede producir un sistema económico sino céntrico de Eurasia, con China como centro del sistema. Desde 2014, el gobierno también ha intentado por medio de una diplomacia muy hábil y proactiva crear un nuevo orden financiero para apoyar el proyecto de la Ruta de la Seda y la diplomacia económica china en general, que incluye, entre otros instrumentos, el establecimiento del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB). Como resultado, el orden financiero euroasiático también se está volviendo más sino céntrico (Zhang, 2016).

La política china de establecer diversos tipos y niveles de asociación con los principales países de todo el mundo comenzó con el presidente Jiang Zemin a mediados de la década de 1990, no es una innovación del presidente Xi Jinping, como ya se anotó. Pero es su administración la que ha elevado esta política de asociación a un nuevo nivel, ampliándola para abarcar no solo a las principales potencias sino también a los países en desarrollo y a las organizaciones regionales, y convirtiéndola en una característica clave de la diplomacia china desde 2013. La política se ejecuta aparentemente a satisfacción del gobierno chino, por lo que el Ministro de Relaciones Exteriores Wang Yi pudo afirmar a fines de 2014 que China ha formado preliminarmente una red mundial de alianzas (Wang, 2014).

Con este fin, OBOR aumenta la influencia de Beijing en los países a lo largo de estas rutas comerciales, desde el este de Asia, a través del Océano Índico y Asia Central, además del Medio Oriente, África y Europa.

Muchos de los proyectos pueden tener doble finalidad económica y estratégica, como los puertos de Gwador (Pakistán), Hambantota (Sri Lanka) y Djibouti. A menudo, esto ha impulsado a Washington a permanecer también en estos países (Pethiyagoda, 2017).

Desde que asumió el cargo después del 18° Congreso del Partido Comunista Chino, en noviembre de 2012, el presidente Xi Jinping y el primer ministro Li Keqiang han realizado más de 20 visitas al extranjero a más de 50 países en seis continentes, reuniéndose con casi 500 líderes extranjeros (Zhang, 2016).

Hacia los países en la periferia de China, el nuevo liderazgo propuso un conjunto de principios de política exterior basados en los conceptos culturales chinos de qin (íntimo), Cheng (sincero), hui (beneficioso) y rong (inclusivo). Así, la relación de asociación hacia los estados regionales de Asia-Pacífico es la 'asociación estratégica para la paz y la prosperidad' con la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), ahora reconcebida como una importante prioridad de política exterior para China (Zhang, 2016).

La 'asociación de colaboración estratégica global sino-rusa' está en pleno apogeo.

También se forjaron alianzas estratégicas con India, Pakistán, Afganistán, Sri Lanka y Corea del Sur, así como con todos los países de Asia Central.

Hacia África, el objetivo de China es promover "un nuevo tipo de asociación estratégica", basada en los principios chinos de *zhen* (verdadero), *shi* (sólido), *qin* (íntimo) y *cheng* (sincero).

En Europa, la relación China-Unión Europea se ha elevado a una "asociación estratégica integral de beneficio mutuo y victoria común", que incluye cuatro asociaciones constituyentes de paz, crecimiento, reforma y civilización.

En América Latina, China promueve "una asociación cooperativa integral de igualdad, beneficio mutuo y desarrollo común", creando un Foro China-América Latina cuya primera reunión ministerial se celebró en Beijing en enero de 2015.

En Oriente Medio, la asociación es "una relación cooperativa estratégica", relación de cooperación integral y desarrollo común y se inició para desarrollar una nueva cooperación entre China y los estados árabes.

En Oceanía y el Pacífico Sur, la relación con Australia y Nueva Zelanda se ha elevado a la de una "asociación estratégica integral", y las relaciones con algunas naciones insulares del Pacífico Sur se han definido como "alianzas estratégicas de respeto mutuo y desarrollo común".

Por lo que, las relaciones de asociación de China han abarcado a los principales países de Asia, Europa, África, América Latina, Oceanía y Medio Oriente. Las dos principales potencias con las que China aún tiene que crear o definir una relación de asociación son Estados Unidos y Japón.

Con Japón, el hecho de que aparentemente no hay perspectivas de ningún tipo de asociación nueva a corto plazo, aparentemente no afecta a los líderes chinos, ya que ven esta relación más como un enfrentamiento, que como cooperación; en todo caso, están decididos a crearle a Japón dificultades en este momento de creciente tensión. No es coincidencia que las relaciones de China con Estados Unidos y Japón también estén entre las más problemáticas en sus relaciones exteriores. Sin embargo, Wang Yi puede afirmar con razón que la diplomacia china ahora ha adquirido una perspectiva global, prestando más atención al establecimiento de un paisaje diplomático multidimensional (Zhang, 2016).

Con Estados Unidos, China ha estado promoviendo "un nuevo tipo de relación de potencia mayor"; qué tipo de asociación podría desarrollarse a partir de esa formulación conceptual aún está por verse (Zhang, 2016).

En la diplomacia china, las alianzas son más que el establecimiento de lazos diplomáticos; sin embargo, no son alianzas basadas en la cooperación de seguridad militar con obligaciones formales de tratados, como la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN). Hasta el momento, China ha creado 72 rela-

ciones de asociación con 67 países y cinco organizaciones regionales. La mayoría de los documentos diplomáticos que anuncian la creación de estas asociaciones no contemplan una cooperación de seguridad sustancial, por lo general solo mencionan la necesidad de mejorar la cooperación militar.

Por lo tanto, carecen de la función de seguridad fundamental para las alianzas formales. De hecho, China tiene una sola relación formal de alianza con Corea del Norte, que es un remanente de la Guerra Fría, y en el período posterior a la Guerra Fría, el aspecto militar de la alianza de la relación entre China y Corea del Norte es constantemente minimizado por China (Ling, 2013).

Claramente, establecer diversas formas y niveles de relaciones de asociación con países extranjeros y organizaciones regionales es una forma distintiva de la diplomacia china. La reciente ronda de la diplomacia de la alianza llevada a cabo por la administración china parece estar motivada por una gran preocupación: cómo encontrar socios en el extranjero sin establecer alianzas de estilo occidental.

Aunque en los últimos años, debido al deterioro percibido en el entorno de seguridad externo de China, muchos analistas han pedido el retorno de las alianzas en la política exterior de China (Goldstein, 2016).

Este nuevo interés en las alianzas está estrechamente relacionado con la percepción de que, a diferencia de las principales potencias occidentales como los Estados Unidos, China no parece tener socios fieles y solidarios en las relaciones internacionales, al menos no en gran número.

Sin embargo, el principio de no alineación está tan profundamente arraigado en la política exterior china que no se puede revivir incluso bajo un líder tan fuerte y asertivo como Xi Jinping. En cambio, la solución de la administración a la necesidad de socios es revitalizar el enfoque de asociación desarrollado originalmente durante la era de Jiang Zemin. Este nuevo enfoque, puede concluirse como el fin de la diplomacia de No alineación de China desde los años ochenta.

Según el ministro de Relaciones Exteriores, Wang Yi, las relaciones de asociación que establece China se caracterizan por el respeto a la igualdad, la insistencia en la cooperación en lugar de la confrontación, y la promoción de la inclusión. En particular, la política de asociación se distingue de la alianza, en virtud de utilizar el principio de ganar-ganar, no de suma cero, para abordar las relaciones interestatales:

Wang Yi afirmó que la propuesta de China para explorar y establecer un nuevo modelo de relaciones internacionales con la cooperación de beneficio mutuo como núcleo, es el enriquecimiento y desarrollo de los conceptos diplomáticos de igualdad y beneficio mutuo, así como la apertura y el ganar-ganar al que China siempre se adhiere. La propuesta es también la innovación y la trascendencia de la doctrina de las relaciones internacionales tradicionales basadas en el realismo,

proporcionando una nueva idea para que el mundo actual maneje bien las relaciones de país a país.

La cooperación de beneficio mutuo refleja la nueva tendencia de esta era. Con el desarrollo constante de la globalización económica y la información de la sociedad, el mundo se vuelve más "plano" y la "aldea global" se hace más pequeña. Solos, somos débiles, juntos somos fuertes. La cooperación de beneficio mutuo se ajusta a la nueva realidad del desarrollo de la época y refleja las nuevas características de las tendencias mundiales.

La cooperación de beneficio mutuo explora las nuevas formas de abordar las relaciones internacionales. Este pensamiento propone que cada nación combine sus propios intereses con los de los demás, busque ganar-ganar, ganancias múltiples y ganar-ganar con una mayor convergencia de intereses de todas las partes y abandone todas las formas de juegos de Suma Cero. Es más necesario buscar la cooperación de beneficio mutuo, especialmente en asuntos globales como el cambio climático, los recursos energéticos y la seguridad de Internet.

La cooperación de beneficio mutuo refleja la voz común de los países en desarrollo. Promover la democratización de las relaciones internacionales y compartir el poder institucional internacional entre todos los países son los llamamientos universales de los países en desarrollo. China, Rusia e India deberían unirse para implementar y promover el concepto de cooperación de beneficio mutuo e inyectar nuevo ímpetu para salvaguardar la paz y el desarrollo mundiales (Wang Y., 2015).

Sin embargo, la seguridad o los beneficios económicos claros son solo una parte de lo que China pretende lograr con su diplomacia de asociación. La prioridad es establecer una red diplomática global de países socios que puedan ser considerados confiables para China, aumentando así la influencia internacional de ésta de una manera general.

Aún más importante, es promover una forma propia de relaciones internacionales que evite las alianzas y privilegie la cooperación, como ya se anotó. Es esta la agenda normativa que China intenta impulsar en la política mundial.

Sin duda, los diplomáticos chinos elaborarán los objetivos de política o los intereses buscados en relaciones específicas bajo circunstancias particulares, por ejemplo, trabajar con Rusia en el objetivo común de contrarrestar la influencia occidental.

Pero el liderazgo chino tiene en mente un objetivo normativo mayor con su diplomacia de asociación, un objetivo más importante a largo plazo que el de algunos intereses instrumentales inmediatos, que constituye básicamente el ascenso de su influencia global.

IV. LA DIPLOMACIA ECONÓMICA DE CHINA

La diplomacia de la alianza se promociona dentro de China como una forma propia de tener socios sin recurrir a las alianzas tradicionales de estilo occidental. Pero sería un error pensar que este es el principal medio por el cual China busca mejorar su influencia global. Porque ahora hay una estrategia internacional de mayor nivel que ha prevalecido en los últimos dos años: la idea del Presidente Xi Jinping de la diplomacia económica del Camino de la Seda (Zhang, 2016).

En una visita a Kazajstán en septiembre de 2013, Xi Jinping propuso la construcción de un “Cinturón Económico de la Ruta de la Seda”, una red económica euroasiática que una a China con los países asiáticos, europeos y de Medio Oriente. Un mes después, durante una visita a Indonesia, Xi avanzó una idea paralela de construir “una Ruta de la Seda Marítima para el siglo XXI”, una red económica marítima que abarca desde los puertos costeros chinos hasta el Mar del Sur de China, el Océano Índico y todo el camino hacia el Pacífico Sur y el litoral de Europa. Coloquialmente conocido como ya se anotó como ‘One Belt, One Road’, esta es ahora la política económica internacional de China (Fradkov, 2017).

A este respecto, durante la celebración del Foro One Belt One Road en Moscú, El director del Instituto Ruso de Estudios Estratégicos, Mikhail Fradkov, declaró sobre el resultado del Foro Internacional de Belt and Road de Beijing en mayo de 2017:

La señal que se ha enviado desde Beijing a la comunidad mundial es distinta y pragmática. La fuerza de los argumentos hoy no radica en los ruidosos reclamos de exclusividad y liderazgo mundial, sino en un trabajo minucioso y constante para construir una cooperación mutuamente económica entre los países del mundo. Nuestros socios chinos han encontrado un proyecto exitoso que une los intereses de muchos pueblos. Es relevante y de demanda. El modelo actual de globalización ha enfrentado una crisis. La respuesta a esta crisis es el proteccionismo, el deseo de disociarse del mundo, para construir nuevas barreras. Tal respuesta es inaceptable para la mayoría de los países dinámicamente en desarrollo. Esto puede ser claramente juzgado por la lista de participantes del foro. Los presidentes y jefes de gobierno de 30 países del mundo firmaron el comunicado final del foro, haciendo un llamado para un proceso de globalización abierto y beneficioso.

Lo importante es que este foro demostró claramente una nueva calidad de las relaciones entre Rusia y China. Nuestros países no son solo socios; nuestras relaciones son la columna vertebral para construir un nuevo sistema económico y político global. Rusia propuso el modelo de “una gran asociación eurasiática” e hizo contribuciones positivas para lograr objetivos comunes: la modernización de la línea principal Baikal-Amur y del ferrocarril transiberiano y la construcción de la

ruta del mar del Norte. Esta es la especificidad que requiere la identificación de problemas tempranos y la búsqueda de soluciones en interés de todos los participantes. La viabilidad del proyecto depende de esto (Fradkov, 2017).

La escala del proyecto 'One Belt, One Road' es enorme. El Cinturón busca abarcar todo el continente euroasiático desde el este de Asia hasta Europa occidental, mientras que el Camino trata de unir el Pacífico occidental, el Mar de China meridional y el Océano Índico. Por un lado, la red Belt-Road abarca 4.400 millones de personas (63% de la población mundial), 64 países y una producción económica combinada de 21 billones de dólares (aproximadamente el doble del producto interno bruto anual de China, o 29% del PBI global). Esta es literalmente la diplomacia económica de China para la mitad del mundo bajo un solo marco de política, que requiere, según algunas estimaciones, una inversión de 20 billones de dólares en los próximos 10 años. Además, el gobierno chino ha definido la red Belt-Road como abierta e inclusiva. El Plan de Acción oficial para el proyecto, publicado en marzo de 2015, dice que no debe limitarse a los límites de la antigua Ruta de la Seda, y que todos los países y organizaciones regionales e internacionales pueden participar (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, Ministerio de Asuntos Exteriores. Asuntos y Ministerio de Comercio de la República Popular de China 2015).

En otras palabras, si las circunstancias lo permiten, el proyecto Belt-Road puede extenderse a todo el mundo. Tal es la ambición global implícita pero, sin embargo, claramente discernible de la China de Xi (Zhang, 2016).

Naturalmente, la pregunta es: ¿por qué China propone este gigantesco proyecto en este momento particular? De acuerdo con el Plan de Acción, el objetivo principal es salvaguardar el sistema de libre comercio global y una economía mundial abierta. Este objetivo está enraizado en una doctrina económica internacionalista liberal occidental por excelencia. La ironía es que China, que nunca ha tenido una tradición internacionalista liberal en su historia intelectual hasta los tiempos modernos, ahora afirma estar asumiendo la doctrina del liberalismo económico internacional.

Específicamente, el Plan de Acción establece que el proyecto 'One Belt, One Road' está destinado a facilitar el flujo ordenado y libre de factores económicos de producción, la asignación eficiente de recursos y la integración profunda de los mercados, a fin de promover la colaboración en materia de política económica de los países pertenecientes, desarrollar la cooperación regional a una escala mayor y a un nivel más profundo, y producir un marco abierto, inclusivo, equilibrado y ampliamente beneficioso de cooperación económica regional. En particular, el proyecto promoverá el desarrollo de la infraestructura y la conectividad entre los países de los continentes asiático, europeo y africano. Se dice que es la ex-

ploración activa de China de un nuevo modelo de cooperación internacional y gobernanza global (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio de Comercio de la República Popular China 2015).

Sin embargo, hay más que el propósito declarado de salvaguardar una economía mundial abierta. Los chinos, de hecho, son bastante francos en las discusiones abiertas sobre los objetivos más inmediatos del proyecto 'One Belt, One Road' (Zhang, 2016):

Cinco objetivos económicos internacionales parecen ser primordiales. Primero, China quiere hacer uso de su exceso de capacidad de producción, especialmente en cemento, vidrio, hierro, acero, barcos y equipo pesado. Parte de la sobrecapacidad ha surgido como resultado del avance tecnológico en los sectores industriales pertinentes. Pero una parte también es generada por el modelo de crecimiento económico anterior de China que puso un gran énfasis en la inversión en infraestructura.

Al promover el desarrollo de la infraestructura en los países dentro de la red Belt-Road, China espera que estos países ayuden a absorber su exceso de capacidad industrial. La propuesta china tendrá atractivo porque ésta ha desarrollado algunas de las tecnologías industriales más avanzadas y rentables en el desarrollo de infraestructura, particularmente en los sectores de ferrocarriles, carreteras, telecomunicaciones y generación de energía.

Además, el proyecto pretende también transferir sus industrias intensivas en mano de obra a los países en desarrollo, ya que ha perdido una ventaja comparativa debido al aumento de los costos de producción internos. Tal transferencia cumplirá un objetivo clave de la política nacional de desarrollo de China: mejorar su base industrial.

En segundo lugar, además de exportar su exceso de capacidad, China también quiere hacer un buen uso estratégico de sus 3.6 billones de dólares en reservas de divisas. La inversión en infraestructura en el exterior se considera una buena opción. La mayoría de las reservas de divisas de China ahora están invertidas en bonos del Tesoro estadounidense de bajo rendimiento. Desviar estos recursos a la inversión en infraestructura promete mayores ganancias a largo plazo, a la vez que contribuye al crecimiento económico en el exterior. En este sentido, se trata de una política de exportación de capital para impulsar el desarrollo económico regional mientras se apoya el propio crecimiento de China y se mejora su influencia económica.

Tercero, el proyecto 'One Belt, One Road' es también un medio para asegurar fuentes supuestamente más seguras de suministro de energía. Como importador neto de petróleo y muchos tipos de recursos minerales, China tiene un alto grado de dependencia energética de los mercados extranjeros. Aunque ha estado ex-

pandiendo rápidamente sus rutas de suministro de energía vía terrestre con Rusia y los estados de Asia Central, la mayoría de sus importaciones de energía todavía tienen que pasar por las principales rutas marítimas del mundo. Se espera que el proyecto 'One Belt, One Road' expanda y profundice la adquisición y cooperación energética de China con los países de Eurasia, establezca y consolide nuevas rutas de suministro de energía por tierra y diversifique el suministro de energía de China.

En cuarto lugar, también se espera que el proyecto promueva la "profundidad estratégica" de China en industrias clave y mejore la seguridad nacional. Desde que comenzó la reforma económica en 1978, la mayoría de los nuevos desarrollos industriales y de infraestructura de China se han llevado a cabo a lo largo de la costa este, lo que propicia su vulnerabilidad a ataques, en caso de conflictos importantes. El gobierno ha iniciado un importante proyecto de desarrollo de su región occidental desde el año 2000, en un intento de estimular el desarrollo industrial y comercial en las provincias occidentales, relativamente escasamente pobladas pero de gran valor estratégico.

Así, el proyecto 'One Belt, One Road' es una mejora adicional del programa de Desarrollo de la Región Occidental, y puede ayudar a consolidar la capacidad industrial nacional de importancia estratégica en el oeste de China.

Quinto, el proyecto encarna la pretensión de China en la agenda global, especialmente en el campo de la economía internacional. Es la respuesta de China a la gobernanza económica mundial después de la crisis financiera de 2008 y es una iniciativa clave para desarrollar la capacidad de elaboración de normas en el comercio y las finanzas mundiales. En particular, como se ha venido anotando, el proyecto promoverá acuerdos de libre comercio de varios tipos, construirá nuevos centros económicos, financieros, comerciales y de envíos internacionales, y asegurará así la posición central, si no dominante, de China en la gobernanza económica internacional.

En términos más generales, también puede verse como una contraofensiva geopolítica al "pivote" de la anterior política del presidente Obama en Asia. Es, en cierto modo, la "Marcha al Oeste" de China para toda la región de Eurasia, respaldada por un énfasis mucho mayor en la diplomacia regional, cuya importancia ahora rivaliza con la política de los Estados Unidos en la región.

V. EL FINANCIAMIENTO DE LA RUTA DE LA SEDA

El desarrollo económico necesita capital y finanzas. Un proyecto tan ambicioso como 'One Belt, One Road' requiere una enorme cantidad de inversión de capital y respaldo institucional. Y para que China se convierta en una potencia económica global, necesitará un sistema financiero internacional para el apoyo del capital

y la gobernanza. Esto es, de hecho, lo que China ha estado haciendo en los últimos dos años.

En 2014, China actuó para establecer cuatro instituciones financieras internacionales paralelas a las organizaciones multilaterales que gobiernan la agenda de desarrollo global desde la segunda posguerra, principalmente el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI) del Sistema de Bretton Woods para la gobernanza económica mundial.

En julio de 2014, los países BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica), de los cuales China es la potencia económica dominante, establecieron el Nuevo Banco de Desarrollo, con \$ 50 mil millones en capital y un grupo de reservas de divisas de \$100 mil millones para cualquiera de ellos para afrontar una crisis. En octubre de ese mismo año, China inauguró el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB por sus siglas en inglés) con un capital de \$100 mil millones, inicialmente con el respaldo de 20 países. Ahora, más de 50 países, tanto del mundo desarrollado como del mundo en desarrollo, se están convirtiendo en sus miembros fundadores. En noviembre de 2014, durante la reunión de la Organización de Cooperación Económica Asia-Pacífico celebrada en Beijing, el presidente Xi anunció un fondo de \$40 mil millones para apoyar el proyecto 'One Belt, One Road'. China también planea crear el Banco de Desarrollo de la Organización de Cooperación de Shanghai, una agrupación política, económica y militar de Eurasia que involucra a China, Rusia y cuatro estados de Asia Central y que tiene más miembros relevantes como la India.

La historia del Banco AIIB es particularmente interesante y significativa. La prisa de los estados occidentales por unirse al banco en marzo de 2015 puede convertirse en un desarrollo de importancia geopolítica para la conformación futura del orden financiero internacional. El AIIB es considerado como un rival del Banco Asiático de Desarrollo tradicionalmente dominado por Japón, y más ampliamente como un desafío para el Banco Mundial, una de las instituciones clave del sistema global de finanzas y comercio de Bretton Woods, dominado por Estados Unidos.

Por esta razón, Estados Unidos estuvo presionando discretamente a sus aliados, particularmente a Australia, Corea del Sur y Japón, para que no se unieran al AIIB. Sin embargo, después de un anuncio inesperado de Gran Bretaña el 12 de marzo de 2015 para unirse, una sorpresa incluso para Beijing; Francia y Alemania se unieron e Italia rápidamente siguió el juego el 16 de marzo de 2015.

Corea del Sur y Australia anunciaron su decisión de unirse un poco tardíamente, pero a tiempo para la fecha límite de solicitud de fines de marzo de ese año. Eventualmente, los Estados Unidos y Japón, las únicas dos grandes potencias que se han abstenido de ingresar, entre los principales países, podrían hacerlo también a futuro.

El AIIB se está convirtiendo en un problema para la hegemonía diplomática y financiera de Estados Unidos, y al mismo tiempo un notable signo del desplazamiento hacia el este del poder y la influencia global. Aunque es demasiado pronto para decir si el AIIB dará a China la influencia que desea o si tendrá éxito en la entrega de capital de inversión suficiente para el proyecto 'One Belt, One Road', al menos muestra la nueva habilidad de China para competir con Estados Unidos en el ámbito financiero.

Entre las reglas para la economía global del siglo XXI, China ha estado buscando influir para establecer agenda durante mucho tiempo. No es de extrañar que el presidente de los Estados Unidos, Barack Obama, haya insistido en su discurso del Estado de la Unión de 2015, que Estados Unidos no permitieran que China escriba normas en la región de Asia y el Pacífico (Obama, 2015).

Será una tarea casi titánica hacer funcionar todas estas nuevas instituciones financieras. Uno de los principales obstáculos era la falta de convertibilidad del renminbi (o yuan), la moneda china bajo un régimen de tipo de cambio administrado que aún no era totalmente convertible. Pero internacionalizar el renminbi también era una estrategia prioritaria china y el 10 de octubre de 2016, el yuan, la moneda china se convirtió ya en divisa internacional.

Por lo que China hasta ahora ha demostrado su intención de lograr una mayor influencia en el orden financiero mundial existente, en lugar de derrocar el orden en sí mismo. En el caso del AIIB, por ejemplo, los chinos están ocupados consultando con contrapartes occidentales sobre el diseño y funcionamiento del banco de acuerdo con los más altos estándares de transparencia y gobernanza y adoptando normas corporativas que son fundamentalmente occidentales. Con el tiempo, China tendrá sus propias ideas para las finanzas internacionales, pero parece poco probable una ruptura total con las normas (occidentales). Aun así, los mayores recursos y la creciente influencia de China en estas nuevas instituciones financieras están creando un orden financiero internacional menos centrado en Occidente y más sino céntrico.

Al parecer, Occidente ha abdicado de la responsabilidad de la reforma de la gobernanza global. Una modesta propuesta para reformar el FMI ahora está en el Congreso de los Estados Unidos, pero sin posibilidad de aprobación. El FMI mismo es temido en gran parte del mundo en desarrollo (y ahora también en Grecia), ya que su rígida adhesión al "Consenso de Washington", política emergida en la Posguerra Fría, ha creado en el pasado una agitación económica en países afectados por la crisis desde América Latina hasta Rusia. El Banco Mundial, de manera similar, no ha hecho ningún progreso real al otorgar más derechos de voto a los países en desarrollo, y ha prestado vergonzosamente pocos recursos en proyectos de desarrollo de infraestructura en la última década (Zhang, 2016).

En su renuencia a reformar el FMI y el Banco Mundial, los Estados occidentales han logrado dejar en claro que están pensando en términos de sus propios intereses nacionales, más que globales. Se dan cuenta de que las instituciones de Bretton Woods están cada vez más fuera de línea con la cambiante distribución global del poder. Sin embargo, no están dispuestos a dar a los países emergentes una mayor participación en la gobernanza global, incluso cuando no han ejercido su propio liderazgo.

Dado este fracaso del liderazgo, la impaciencia de China con el orden existente y su deseo de reformar parte de ese orden no son tan sorprendentes. China se ha convertido en un banquero serio para el mundo, pero no intenta alterar el orden de Bretton Woods. Se espera que las instituciones lideradas por China complementen y mejoren el sistema de Bretton Woods para salvaguardar la estabilidad del sistema financiero mundial y promover el desarrollo de la economía global, como China reclama.

En este contexto hay que analizar la conversión de Estados Unidos en un gran deudor. Este lugar puede ser interpretado como un signo de decadencia y subordinación a los rivales ascendentes y es otro indicio del papel central que ocupa la primera potencia (Estados Unidos) en el ciclo mundial de los negocios (Andrade, 2011).

Existen muchas discusiones sobre la magnitud real del endeudamiento externo norteamericano y del costo de su refinanciación externa, a partir de un déficit comercial que saltó del 1,7% (1982-97) al 5-6% del PBI (2003-10). Las calificadoras han reducido el puntaje de confiabilidad de la deuda y los republicanos impulsan la formación de una comisión con plenos poderes, para monitorear una drástica reducción del pasivo. Estos datos son ilustrativos del debilitamiento interno de la economía norteamericana (Andrade, 2011).

La balanza comercial de Estados Unidos es estructuralmente deficitaria. Con la reactivación económica mundial, el déficit ha vuelto a empeorar. En 2016, las importaciones disminuyeron más rápido que las exportaciones, lo que hizo reducir el déficit con respecto al año anterior (736 mil millones USD en 2016 tras 745 mil millones en 2015). En 2016 el porcentaje del déficit de la balanza comercial en el PIB fue de 4,29%, lo que significó una mejoría por la disminución de importaciones (Estados Unidos, 2016). Estados Unidos ha experimentado el alza del precio del dólar, lo que mermó la competitividad de sus exportaciones. Las exportaciones industriales y los productos petroleros son las que más han caído (Santander Trade Portal, 2016).

Pero el país mantiene su estratégica importancia como absorbente de las mercancías excedentes. La actitud de China durante la crisis reciente retrató el interés que mantienen las restantes potencias en el sostenimiento de ese mercado. El gigante oriental decidió refinanciar el déficit norteamericano para preservar su

corriente de ventas. La posibilidad de sostener este circuito es muy dudosa y no resulta fácil continuar comerciando a puro crédito (Andrade, 2011).

De esta manera, el ambicioso plan OBOR marca un cambio significativo en la estrategia económica de China, siendo ante todo una declaración de que China ahora busca influir activamente en los flujos comerciales mundiales. Además, el énfasis externo de OBOR es alejarse de la estrategia china anterior, consistente en atraer la inversión extranjera directa (IED), hacia otra estrategia en la que las empresas nacionales son alentadas a invertir en el exterior. Lo que es más importante, el establecimiento de las redes terrestres permitirá a China aumentar su esfera de influencia económica en Asia Central y le permitirá asegurar una ruta alternativa para sus suministros de energía.

Con todas las industrias y rutas marítimas clave de China fuertemente concentradas en su costa este, el país es vulnerable a los desafíos de seguridad a lo largo del estrecho de Malaca. La diversificación de sus rutas comerciales permitirá a China reducir su dependencia de las rutas marítimas, mejorando así su seguridad económica (BMI Research a Fitch Group Company, 2018).

Por ahora, no está claro cómo China pretende salvaguardar físicamente al OBOR, ya que carece de bases militares fuera del territorio chino. Aunque desde la década del año 2000, China ha estado financiando la construcción de puertos en Myanmar, Bangladesh, Sri Lanka y Pakistán (que han sido denominados el "collar de perlas" en algunos círculos de defensa occidentales), ninguno de ellos parece ser utilizado como bases navales chinas. Sin embargo, los informes de mayo de 2015, de que China está explorando la posibilidad del establecimiento de una base permanente en Djibouti, merecen una atención considerable. Djibouti se encuentra en la intersección del Mar Rojo y el Océano Índico, y por lo tanto es parte del OBOR. Djibouti ya alberga bases estadounidenses, francesas y japonesas. Una base china en Djibouti podría ser el comienzo de una presencia militar china más global.

VI. EL IMPACTO GLOBAL DE LA INICIATIVA OBOR POR REGIONES

EUROPA

El nuevo lenguaje diplomático aparece como una herramienta seductora del poder blando chino, exportado a través de las rutas del comercio y la diplomacia que llegan hasta las puertas de Europa. Es más, China demuestra su capacidad de reacción y adaptación a los grandes retos medioambientales del siglo XXI, declarando la gobernanza verde y sostenible como objetivo de desarrollo primordial, al unísono con las metas de la Unión Europea (UE). De esta forma, *One Belt, One*

Road arrancó con eslóganes como, "*lean, clean and green*" ("efectivo, limpio y verde". (Müller-Markus, 2016).

En 2015 la inversión extranjera directa china alcanzó los 23 000 millones de dólares en Europa. La Unión Europea es el segundo destino más importante para sus inversiones, después de Asia. Asimismo, la Unión Europea es un gran inversor en China (Deloitte, 2016).

Las empresas chinas quieren adquirir tecnologías, marcas e inmuebles, mientras que muchas empresas europeas, debilitadas por la crisis financiera, necesitan capital internacional para financiar sus inversiones y expansiones ya previstas anteriormente a la crisis.

Las últimas proyecciones económicas publicadas por el FMI mostraron una baja en las previsiones de crecimiento de la economía mundial para el 2016 y 2017, debido principalmente, a la ralentización de la economía china. El crecimiento económico en China se ha reducido de un 10% a un 7% en los últimos años, y los inversionistas temen que continúe esta tendencia a lo largo de los próximos meses.

Las empresas estatales chinas están invirtiendo en Europa, pero menos que los inversores financieros y empresas privadas. Las previsiones actuales indican que China se convertirá en el mayor inversor del mundo, superando a los Estados Unidos, dada su necesidad de invertir fuera de sus fronteras para garantizar los recursos suficientes para satisfacer las necesidades de su población.

Los chinos han invertido en los 28 países de la UE, pero la mayoría de las inversiones han sido en las economías centrales de Europa, el Reino Unido, Alemania y Francia. Antes adquirirían participaciones mayoritarias pero ahora podemos encontrar inversiones minoritarias en las pequeñas y medianas empresas y en el sector inmobiliario. Los cinco países que reciben mayor inversión china son Reino Unido, Alemania y Francia, seguidos de Portugal e Italia.

De esa manera, Beijing se ha convertido en el principal inversionista de Europa. En 2016, el continente europeo superó por primera vez a Estados Unidos en la lista de compras de activos por parte de las empresas chinas en el mercado de fusiones y adquisiciones (Sputnik Mundo, 2017).

Según Zhang Ning, experto del Centro de Economía y Finanzas de la Academia de Ciencias Sociales de China, la devaluación del yuan ha sido uno de los principales responsables de llevar a los inversionistas chinos a intensificar la compra de activos en el exterior.

Zhang destacó que, entre los años 2015 y 2016, los volúmenes y las tasas de crecimiento de la inversión extranjera de China crecieron rápidamente no solo en Europa, sino también en los Estados Unidos (Sputnik Mundo, 2017).

En 2016, la actividad de las empresas chinas en Alemania rompió todos los récords. Según la consultora Ernst & Young, el capital chino adquirió 68 compañías alemanas, o sea, 29 más que en 2015.

El negocio más importante, en demérito de los intereses nacionales de Alemania, fue la adquisición del fabricante de robots industriales Kuka por 4,7 millones de dólares. Este ha sido el mayor acuerdo de China en tierras germanas.

En el año 2016, Alemania lideró por primera vez la lista de los mercados de fusiones y adquisiciones más atractivos para China en términos de número de empresas compradas. En segundo lugar se posicionó el Reino Unido, con 47 adquisiciones. En el tercer y cuarto lugares, Francia e Italia, con 34 compañías cada uno. Por comparación, hace 10 años, en 2007, los inversores chinos adquirieron en toda Europa solamente 51 empresas.

Sin embargo, en términos de volumen de inversiones chinas, Suiza superó a Alemania y se elevó al primer lugar. Eso se debe al acuerdo para la adquisición de la compañía suiza Syngenta por parte de ChemChina por un monto de 45.800 millones de dólares. Alemania quedó segunda, con un total de 12.600 millones de dólares, y Reino Unido en tercera plaza, con 9.600 millones de dólares (Sputnik Mundo, 2017).

Por otra parte, la entrada de China hacia el Mediterráneo fue lograda mediante el polémico tratado de privatización del puerto del Pireo en abril de 2016: la compra del 67% del mayor puerto griego por parte de la compañía estatal, China Ocean Shipping Company (COSCO), por valor de 368,5 millones de euros, abre las puertas de la Ruta de la Seda hacia la "Perla del Mediterráneo", así denominada por el primer ministro Li Keqiang. China se ha comprometido a invertir por lo menos 350 millones de euros durante los próximos diez años en el puerto, adicionalmente a los 200 millones de euros ya invertidos en las dos terminales de contenedores operadas por COSCO bajo una concesión de 35 años. Los centros logísticos en las terminales portuarias facilitan la distribución de los productos chinos, como Huawei y ZTE, y su entrada al resto de Europa. Además, la planificada construcción de un tren de alta velocidad desde Atenas hasta Budapest, vía Skopje y Belgrado, es decisiva a la hora de crear nuevos enlaces de comercio entre Europa Central y Asia, a través de Grecia y los Balcanes (Müller-Markus, 2016).

Las consecuencias de estas operaciones comerciales son definidas por Cristina Müller Marcus como: "Tales inyecciones de capital forman parte del marco estratégico de la iniciativa *One Belt, One Road* y son percibidas como un alivio para algunas economías europeas sofocadas por la deuda y el estancamiento, ya que pueden propiciar crecimiento económico y estabilidad en el continente. Sin embargo, las relaciones intra europeas a nivel político, comercial y estratégico, se pueden ver alteradas a largo plazo: en primer lugar, las inversiones chinas impul-

san a las economías de Europa del Este a salir de su papel periférico y elevan su relevancia política y comercial dentro de la UE. Segundo, los puertos más potentes de Europa en Bélgica, Alemania y Holanda entran en competencia con el puerto de Pireo y elevan el estatus estratégico de Grecia. Tercero, en la vecindad europea, China persigue tenazmente la construcción de infraestructuras de transporte en Oriente Medio y África. Estas nuevas rutas comerciales entre Asia y África posiblemente circunvalarán Europa, que de esta forma perdería su papel central en el área. No por último menos importante, Grecia -miembro de la OTAN clave para Europa, Estados Unidos y Rusia, debido a su posición geoestratégica- ofreció a la Armada China el mantenimiento y la reparación de sus equipos en Creta, así como la posibilidad de dirigir patrullas navales conjuntas en el Mediterráneo. A pesar del perfil comercial y diplomático que el Gobierno chino transmite con su iniciativa *One Belt, One Road*, su presencia estratégica-militar en el Mediterráneo, observada de cerca por EEUU, también debería de ser advertida por la UE" (Müller-Markus, 2016).

ESTADOS UNIDOS

En el ámbito internacional, el presidente de Estados Unidos, Donald Trump, ha recrudecido dramáticamente las confrontaciones de Washington con Beijing en todos los ámbitos: el diplomático, el económico y el militar, mediante políticas imprudentes que amenazan con desencadenar tanto una guerra comercial, como una militar. Sus agresivas amenazas económicas contra China durante la campaña electoral han sido continuadas a través de provocadores *tweets*, empeorando las ya existentes tensiones con el gobierno chino en algunos de los focos de conflicto más peligrosos del mundo: Taiwán, la península de Corea y el Mar de China Meridional (Symonds, 2017).

La postura beligerante de Trump hacia China está vinculada con el intenso conflicto entre diferentes intereses dentro de la clase política estadounidense, particularmente sobre el futuro del país en cuestiones de política exterior y militar. Después de los desastres en Siria, Irak, Libia y Afganistán, la interrogante que apremia a los círculos gobernantes es: cómo utilizar lo que queda de la supremacía militar de Estados Unidos para garantizar su hegemonía mundial y contra cuál rival iniciar: Rusia o China.

Una fracción de la élite estadounidense está aprovechando las acusaciones infundadas de ciberataques rusos contra las elecciones estadounidenses para exagerar la amenaza que representa Moscú y socavar al gobierno de Trump. En cambio, Trump representa a una capa de la élite corporativa, política y militar que considera el surgimiento de China, la segunda economía más grande del mundo, como un peligro mayor para los intereses de Estados Unidos.

La actitud de Trump hacia Rusia ha sido explotada por sus oponentes e incluso por aquellos que sinceramente creían en él, quienes argumentan que el único factor diferenciador real que separa las políticas de los gobiernos de Trump y Obama con respecto a los países de Eurasia, es que el presidente Trump estaba preparado para entrar en relaciones cordiales con Rusia. Aparte de esta ambiciosa iniciativa, sin embargo, Trump ya ha decepcionado a muchos sectores políticos en Rusia cuando se trata de sus posturas hacia China e Irán, lo que los ha llevado a concluir que está tratando de separar a Moscú de China e Irán y neutralizar así el efecto multipolar que posee esta alianza sobre el orden internacional, para seguir la estrategia que propone Henry Kissinger, sustituyendo a la anterior de Zigniew Brzezinski, que consistía en lograr la hegemonía mundial unipolar después de la Guerra Fría (Korybko, 2017).

Trump ha nombrado a un grupo marcadamente anti chino de nacionalistas económicos para implementar su política comercial, incluyendo a Wilbur Ross como secretario de comercio, a Robert Lighthizer como principal representante comercial y a Peter Navarro para dirigir el nuevo Consejo Nacional de Comercio. La actual secretaria de comercio, Penny Pritzker, le indicó el al *Financial Times* que varios altos funcionarios chinos le advirtieron que Beijing tomaría represalias en caso de nuevos aranceles estadounidenses. Alertó, además, que existe "una tenue línea entre un alza de tarifas y una guerra comercial" (China warns US of retaliation for Trump tariffs, 2017).

Las amenazas de Trump de iniciar una guerra comercial, son un intento desesperado por revertir el declive de la posición económica de Estados Unidos. Ross, Navarro y Lighthizer son ideólogos que acusan a China de violar leyes comerciales y llevarse empleos estadounidenses, y es que mientras el porcentaje de las exportaciones globales provenientes de China se ha multiplicado tres veces desde que se unió a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el 2001, la participación de Estados Unidos ha disminuido un 30%.

Sin la fuerza suficiente para imponer las reglas comerciales mundiales, Estados Unidos está recurriendo a una escalada militar en Asia para reafirmar su poder, independientemente de que pueda desencadenar una guerra contra China.

Trump y sus asesores no han criticado el objetivo central de la estrategia de "giro a Asia" de la presidencia de Obama, sino más bien lo consideran ineficaz, ya que abogan por métodos mucho más agresivos. Como parte de esta estrategia, Trump se ha comprometido a ampliar el ejército estadounidense con 90.000 nuevos soldados y a incrementar los buques de la marina de 40 a 350. Esta expansión naval está dirigida sobre todo contra China. El asesor de Trump, Rudy Giuliani, argumentó en noviembre de 2016, "que con 350 buques, China no puede competir con nosotros en el Pacífico" (Cameron Stewart, 2016).

El presidente de Estados Unidos, Donald Trump, realizó su primera gira presidencial por Asia a mediados de noviembre de 2017, en donde asistió a la cumbre de la Asociación de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) y a la de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). A pesar de las pocas expectativas con las que partía, la visita tuvo un relevante significado económico, geopolítico y estratégico. El presidente estadounidense destacó la necesidad de mayor equidad y reciprocidad en el comercio con Asia, buscando reducir el déficit comercial de EE UU y dar un impulso efectivo al desafío que supone Corea del Norte.

Pero lo más destacado fue su visita a Beijing y la reunión de Trump con el presidente chino, Xi Jinping. El elevado superávit comercial de China con Estados Unidos (347.000 millones de dólares en 2016), y su negativa a actuar de manera más firme frente a las acciones nucleares de Corea del Norte, fueron un fuerte punto de fricción en las relaciones entre ambos países. Si bien es cierto que la reunión concluyó con la firma de una serie de acuerdos comerciales por valor de 253.000 millones de dólares, la mayoría no fueron vinculantes. Además, Pekín no hizo ninguna concesión duradera sobre el comercio, ni señaló un cambio en la política china con respecto a Corea del Norte. La impresión internacional fue que se evidenció un cambio en la relación de poder a favor de China, y plantea dudas sobre el futuro de la política exterior de "giro a Asia" del anterior presidente, Barack Obama (Deorukhkar, 2017).

EURASIA

Con Rusia, esta relación y su impacto merecen un análisis más extenso, ya que actualmente Rusia y China poseen una asociación estratégica, que es la base del incipiente surgimiento de un orden multipolar del poder mundial.

Desde el 2006, el gobierno ruso se ha esforzado por definir con precisión el vector de su política exterior hacia China. Así, ha habido una evolución y una revalorización del factor chino en la política exterior de Rusia. En el liderazgo político ruso se decidió realizar un acercamiento global, es decir, considerando todos los elementos de la asociación, sus retos y riesgos probables y reales por una parte y por otra, las ganancias reales y potenciales.

La diplomacia rusa fue instruida con los resultados de estos análisis de los expertos en política sino-rusa, lo que trajo como consecuencia que en el plano internacional se sustituyera una relación formal y declarativa por una interacción sino-rusa de acción conjunta en el sector de problemas internacionales, desde la reforma de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) hasta cuestiones regionales, como la situación en Corea del Norte, Irán, Medio Oriente y Asia Central (Shirnov, 2007).

Esta nueva relación consiste en el objetivo conjunto de balance e incluso resistencia por parte de los gobiernos de China y Rusia con respecto al proyecto geopolítico estadounidense y en segundo lugar, en el frente económico en el aumento de la interdependencia bilateral, por parte de China, con respecto a los recursos energéticos y por parte de Rusia, a las inversiones y venta de tecnología china, así como de la experiencia china de integración a la economía mundial y su eficiente concatenación de enfoques de mercado y de Estado en la economía.

Incluso, desde 2001, el gobierno ruso transita de una participación reactiva a una activa. Esta posición inicia con la firma del "Gran Acuerdo sobre Buena Vecindad, Amistad y Cooperación" entre la Federación Rusa y la República Popular de China, firmado por el entonces presidente Vladimir Putin y el presidente chino Jiang Zemin el 16 de julio de 2001 (Portyakov, 2010).

En este documento quedaron plasmados los objetivos geopolíticos de la relación: propiciar el establecimiento de un orden multipolar del poder mundial, prevenir la expansión del arma nuclear por medio a los apoyos de no proliferación, contrarrestar el terrorismo internacional y también las crisis económico-financieras mundiales y finalmente se plasma en el documento la intención de crear un polo global de atracción que contrarreste la intención unilateral estadounidense. También se refleja en este documento la posición crítica bilateral hacia la expansión de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) al oriente y a las denominadas "acciones humanitarias" de Estados Unidos en los Balcanes y también con respecto a Chechenia, que amenazaba con afectar la integridad del territorio ruso y el de China con respecto a las provincias de Tíbet y de Xinjiang.

Para el presidente Trump, el objetivo de contrarrestar el avance geopolítico de Rusia también es fundamental, pero para lograrlo tenía como objetivo acercarse a Rusia, prometiendo buenas relaciones diplomáticas e inversiones y lograr así romper la alianza estratégica que Rusia y China han construido debido a la visión geopolítica de Estados Unidos desde el fin de la Guerra Fría, guiada básicamente por la estrategia de abrir dos frentes: debilitar a Rusia y a China, que logró que ambas potencias se acercaran desde el año 1996, para consolidar aún más este acercamiento después del golpe de Estado al presidente Yanukovich en Ucrania, momento en el cual Rusia, como represalia a las sanciones, pactó con China la construcción del gasoducto Fuerza Siberia que recorre el territorio ruso y llega a China. El acuerdo es la venta de gas por treinta años.

Ante esta situación Francis P. Sempa argumenta que "el actual acercamiento sino-ruso debe concentrar las mentes de los políticos de Estados Unidos en la diplomacia diseñada para prevenir que surja una alianza de seguridad entre China y Rusia. Un buen comienzo sería reflexionar sobre la diplomacia triangular practicada por el presidente Richard Nixon como lo explicó su asesor de seguridad nacional y el entonces secretario de Estado, Henry Kissinger (Sempa, 2017).

Kissinger es un político con una visión realista. Lo más importante para él es el equilibrio internacional y explicó que la apertura a China y la distensión con la Unión Soviética en su momento, [...] “la diplomacia triangular, para ser eficaz”... “debía confiar en los incentivos naturales y propensiones de los jugadores. La denominada diplomacia triangular fue puesta en práctica como políticas paralelas diseñadas para permitir a los Estados Unidos ‘mantener relaciones más estrechas con cada parte que entre sí’. Siempre fue mejor para los Estados Unidos, escribió en *Years of Upheaval*, ‘estar más cerca de Moscú o Pekín a que estos tuvieran muy buena relación entre sí’ ”.

La posición negociadora de Estados Unidos, reiteró Kissinger en su libro *Diplomacia*, sería más fuerte cuando Estados Unidos estuviera más cerca de ambos gigantes comunistas que cualquiera de los dos entre sí mismos” (Kissinger, 1995).

En su más reciente libro *Orden Mundial*, volvió a señalar que el diseño de la diplomacia triangular era equilibrar “a China contra la Unión Soviética desde una posición en la que Estados Unidos estaría más cerca de cada gigante comunista de lo cercano que estos pudieran estar entre sí” (Kissinger, *World Order*, 2014).

Para Kissinger, aún más importante fue la escisión entre China y la Unión Soviética en 1956, que socavó las pretensiones de Moscú de liderar un movimiento comunista unido. Todos estos acontecimientos indicaron que había margen para una nueva flexibilidad diplomática.

En el Foro Económico de Davos de diciembre de 2016, Henry Kissinger respaldó el enfoque pragmático de Trump hacia Rusia: “El Presidente Trump ha indicado que favorecería un enfoque menos conflictivo y más político [hacia Rusia]. Estoy de acuerdo con la actitud general”, señaló. El político estadounidense expresó la esperanza de que se haría un esfuerzo para lograr un diálogo serio con el fin de evitar “ir hacia la confrontación”. Subrayó que Europa, Estados Unidos y Rusia necesitan llegar a un acuerdo “sobre los límites dentro de los cuales se lleva a cabo la presión militar [...] Eso es lo que creo, una de las tareas principales de la nueva administración”, subrayó Kissinger (Sputnik news, 2017; Goldstein, 2016).

Según el politólogo brasileño José Escobar: “la estrategia de Henry Kissinger, el gurú de la política exterior de Trump, para lidiar con el formidable trío de integración de Eurasia: Rusia, China e Irán, es la repetición de divide y vencerás, seducir a Rusia para llevarla lejos de su asociación estratégica con China y continuar hostigando a los más débiles, en este caso, a Irán [...] De hecho así es como ya está jugando” (Escobar, 2017).

Pero la estrategia de Trump fracasó. En otras palabras, la estrategia de Trump sobre la diplomacia triangular y el acuerdo con Rusia, representaba un giro o una ruptura al interior de la elite estadounidense. Esas eran las dos únicas opciones. La elite gobernante en Estados Unidos se fracturó, lo que significa que una

fracción de ésta continúa con una estrategia que inevitablemente enfrentará a Estados Unidos contra Rusia, un adversario nuclear y no se logró separar a Rusia de China.

VII. CONCLUSIÓN

En resumen, el proyecto 'One Belt, One Road' es producto de la confluencia de factores internos y externos al desarrollo económico y la política exterior de China. Es un caso clásico de una decisión de política exterior influenciada por factores nacionales e internacionales. Internamente, dada la desaceleración de la economía china y la necesidad de transformar el modelo económico de China de uno centrado en la inversión a uno basado en el consumo, China necesita un gran mercado externo para exportar su exceso de capacidad industrial acumulada en la última década. Tiene un gran interés en el crecimiento saludable de la economía mundial en este momento de la llamada 'nueva normalidad' de crecimiento lento de la economía china.

Así, la respuesta de China a la escasa demanda en la economía global, ampliamente considerada como la causa subyacente de la lenta recuperación económica mundial después de 2008, es más inversión en infraestructura. Por supuesto, esta solución satisface la necesidad de China de exportar su capacidad industrial y capital excedente, pero también se basa en un sólido razonamiento económico para el desarrollo económico de otros países según el gobierno chino. Por eso, el proyecto 'One Belt, One Road' se enfoca en el desarrollo de infraestructura en países en desarrollo.

En general la visión de Estados Unidos sobre el nuevo papel de China en la economía mundial se resume así: En ninguna región destaca más claramente la tensión entre los impactos económicos y geopolíticos del ascenso de China que en el sudeste asiático. En el mediano a largo plazo, las cumbres organizadas por China y los pronunciamientos oficiales sobre los autoproclamados "beneficios para todos" de su diplomacia económica, harán menos para convencer a sus vecinos del sudeste asiático y a las grandes potencias como los Estados Unidos, que la claridad y responsabilidad en torno a sus objetivos e instrumentos de política.

Sin embargo, los comentarios del Ministerio de Relaciones Exteriores de China sobre no politizar el OBOR desmienten que China, muchos de sus vecinos del sudeste asiático, ven la reciente promoción de una serie de iniciativas e instituciones económicas en China como parte de un esfuerzo mercantilista más amplio para mejorar la economía china, su influencia geopolítica y estratégica en su propio vecindario y más allá. En resumen, la charla idealista y amigable con la globa-

lización de China ha sido recibida con una fuerte dosis de escepticismo por parte de la política exterior y líderes empresariales fuera de China (Ferchen, 2017).

Esta opinión contrasta con la evaluación realizada por Helga Zepp Larouche, fundadora y presidente del Instituto Schiller en el Foro "Pensamiento 20" en Pekín, China, el 29 de julio de 2016, afirmó que, la contraparte, las naciones que sufren una fuerte crisis económica, para poder eliminar los motivos de la migración en masa desde el Suroeste de Asia y de África, así como el ambiente para el reclutamiento de terroristas, podrán beneficiarse al existir esta perspectiva de desarrollo industrial integral para ambas regiones, lo cual no solo reconstruye esas regiones azotadas por la guerra, sino que pone sobre el tapete un plan integrado de infraestructura, industria, agricultura y educación, para transformar esas partes del mundo en zonas de alta productividad que ofrezca empleo a sus ciudadanos.

El concepto de la Nueva Ruta de la Seda se debe ampliar, por lo tanto, a todas las regiones del mundo como una oferta concreta para superar el subdesarrollo, como una "Ruta de la Seda Mundial". Si los Estados miembros del G20 emitieran esa promesa, con el compromiso solemne de vencer el hambre y la pobreza, y de proporcionar agua limpia para todos dentro de unos pocos años, algo que es inmediatamente factible en lo tecnológico, causaría una revolución de esperanza y de optimismo en el mundo (Zepp-LaRouche, 2016).

VIII. BIBLIOGRAFÍA

- Andrade, O. G. (2011). La crisis de EE.UU. y el futuro del dólar. *Perspectivas, Depto. de Administración, Economía y Finanzas*.
- BMI Research a Fitch Group Company. (2018, 01 08). *China's 'One Belt One Road': Global Implications Country risk*. Retrieved from BMI Research a Fitch Group Company: <https://www.bmiresearch.com/blog/chinas-one-belt-one-road-global-implications>
- Cameron Stewart, e. a. (2016, noviembre 16). *The Australian*. Retrieved from Donald Trump set to super-size military, says Rudy Giuliani: <http://www.theaustralian.com.au/national-affairs/defence/donald-trump-set-to-supersize-military-says-rudy-giuliani/news-story/412e20f7a91cfad0482579d14abe0e2f>
- China warns US of retaliation for Trump tariffs. (2017, enero 06). *Financial Times*.
- Deloitte. (2016). *Análisis de la inversión de China en Europa y España*. Retrieved from <https://www2.deloitte.com/es/es/pages/finance/articles/china-inversiones-en-espana-y-en-europa.html>
- Deorukhkar, S. (2017, 11 19). EE UU y la nueva ruta de la seda: La relación de poder en Asia ha cambiado en favor de China. *El País*.

- Escobar, P. (2017, 01 22). *Trump fallará en su intento de romper alianza China-Rusia-Irán*. Retrieved from Hispan TV: <http://www.hispantv.com/noticias/ee-uu-/331016/trump-fracasar-romper-alianza-iran-rusia-china>
- Estados Unidos. (2016). Retrieved from Atlas Media: <https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/usa/>
- Ferchen, M. (2017, 05 10). *How China Is Using Its Economic Goals to Assert Its Global Influence*. Retrieved from Carnegie-Tsinghua Center for Global Policy: <http://carnegietsinghua.org/2017/05/10/how-china-is-using-its-economic-goals-to-assert-its-global-influence-pub-69921>
- Fradkov, M. (2017, 05 16). *Russian Institute for Strategic Studies*. Retrieved from Russian Institute for Strategic Studies : <https://en.riss.ru/news/20494/>
- Goldstein, L. J. (2016, 07 27). *Does China Think America Is Using a 'Wedge Strategy'*. Retrieved from The National Interest: <http://nationalinterest.org/feature/does-china-think-america-using-wedge-strategy-17152>
- Griffiths, J. (2017, 05 12). *Just what is this One Belt, One Road thing anyway?* Retrieved from CNN Regions: <http://edition.cnn.com/2017/05/11/asia/china-one-belt-one-road-explainer/index.html>
- Jemian, Y. (2015). China's "New Diplomacy" under the Xi Jinping administration. *China Quarterly of International Strategic Studies, April 2015, Vol. 01, No. 01*, pp. 1-17 .
- Kissinger, H. (1995). *La Diplomacia*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Kissinger, H. (2014). *World Order*. Nueva York: Penguin Press, 2014. 420p.
- Korybko, A. (2017, febrero 15). *Flynn's Out: Is 'The New Détente' Really Dead – Or Can Russia Still Benefit?* Retrieved from Global Research: <http://www.globalresearch.ca/flynn-s-out-is-the-new-detente-really-dead-or-can-russia-still-benefit/5575159>
- Ling, S. (2013). Why Doesn't China Make Alliances. *Foreign Affairs Review 3*, citado por Zhang., 20-33.
- Marro, N. (2016, 06 2016). *Commentaries by Nick Marro*. Retrieved from China US Focus: <https://www.chinausfocus.com/author/181/nick-marro.html>
- Müller-Markus, C. (2016, 05). *One Belt, One Road: el sueño chino y su impacto sobre Europa*. Retrieved from CIDOB Barcelona Centre for International Affairs: https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionals/n1_148_one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa/one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa
- Obama, B. (2015). *Discurso sobre el Estado de la Unión*. Washington.
- People's Daily. (2006). Foreign Affairs Work Conference of the Central Committee of the Chinese Communist Party Held in Beijing 2006. *People's Daily*, p. <<http://politics.people.com.cn/GB/1024/4735415.html>>.

- Pethiyagoda, K. (2017, 05 17). *What's driving China's New Silk Road, and how should the West respond?* Retrieved from Brookings: <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/17/whats-driving-chinas-new-silk-road-and-how-should-the-west-respond/>
- Portyakov, V. (2010). "Russian-Chinese Relations: Current Trends and Future Prospects", Center for Security Studies, ETH Zurich, Suiza. *Russian Analytical Digest no.73, febrero 23*.
- Santander Trade Portal. (2016). *Cifras del Comercio exterior en los estados Unidos*. Retrieved from Santander Trade Portal: <https://es.portal.santandertrade.com/analizar-mercados/estados-unidos/cifras-comercio-exterior>
- Sempa, F. P. (2017, 08 02). *IS KISSINGER'S TRIANGULAR DIPLOMACY THE ANSWER TO SINO-RUSSIAN RAPPROCHEMENT?The Diplomat*. Retrieved from <http://thediplomat.com/2016/08/is-kissingers-triangular-diplomacy-the-answer-to-sino-russian-rapprochement/>
- Shirnov, D. (2002 :289). *Rossia y Kitai v Sovremienix Meshdunarodnij Otnoshenii (Rusia y China en las actuales relaciones internacionales) Monografía conjunta de del Instituto de Relaciones Internacionales de Rusia y el Ministerio de Asuntos Exteriores de Rusia, Mos. Moscú, Rusia: IMO*.
- Shirnov, D. (2007). *Monografía conjunta del Instituto de Relaciones Internacionales de Rusia y el Ministerio de Asuntos Exteriores de Rusia, M"Rossia y Kitai v Sovremienix Meshdunarodnij Otnoshenii (Rusia y China en las actuales relaciones internacionales)*. Moscú: Instituto de Relaciones Internacionales de Rusia y el Ministerio de Asuntos Exteriores de Rusia.
- Sputnik Mundo. (2017, 09 13). *China se "adueña de Europa"*. Retrieved from <https://mundo.sputniknews.com/economia/201709131072324508-europa-china-inversiones/>
- Sputnik news. (2017, 01 22). *'TRIANGULAR DIPLOMACY': WHAT'S REALLY BEHIND KISSINGER'S TURN TOWARD RUSSIA*. Retrieved from Sputnik news: <https://sputniknews.com/politics/201701221049877160-kissinger-trump-russia/>
- Symonds, P. (2017). *La confrontación de Trump con China . World Socialist Web Site*.
- Wang, Y. (2014). *Creating a New State of Affairs amidst Great Changes*. Retrieved from People's Daily: <http://world.people.com.cn/n/2014/1226/c1002-26278110.html>.
- Wang, Y. (2015, 02 02). *The New Concept of Win-win, Multi-win and All-Win is Right Direction of Development of International Relations*. Retrieved from Ministry of the Foreign Affairs of the People Republic's of China: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1234405.shtml

- XINHUA español. (2016, 06 29). *ENFOQUE: Diplomacia de China de la "A a la Z" bajo el mando del presidente Xi (2)*. Retrieved from XINHUA español: http://spanish.xinhuanet.com/2016-06/29/c_135473614.htm
- Zepp-LaRouche, H. (2016, 08 05). *La Nueva Ruta de la Seda se vuelve la Ruta de la Seda Mundial*. Retrieved from EIR Resumen Ejecutivo: http://larouche-pub.com/spanish/other_articles/2016/0806--hzi-world_silk_road.html
- Zhang, F. (2016). China as a Global Force. *Asia and the Pacific Policy Studies, Volume 3, Issue 1, enero de 2016*, 120-128.

Una franja, una ruta: avances y principales características en Asia Central

*Eduardo Tzili Apango**

SUMARIO

- I. Introducción
- II. Xinjiang y el problema de los tres males
- III. Los cinco de Shanghái y la OCS
- IV. Xi Jinping y el impulso de la ruta de la seda
- V. La importancia de Asia Central para la iniciativa china
- VI. Consideraciones finales
- VII. Referencias

I. INTRODUCCIÓN

Asia Central¹ no es un sitio particularmente especial en la arena global, pero está camino a todos los lugares especiales; es la “Sokovia” de las relaciones internacionales del siglo XXI (Whedon y Freige, 2015). Las últimas décadas del siglo XX se caracterizaron por el inicio del tránsito del centro del poder político y económico mundial del Atlántico al Pacífico, y su mero epicentro ha resultado ser China. Desde la fundación de la iniciativa china “Una Franja, Una Ruta”, en 2013, un nuevo “gran juego” de imperios se ha llevado a cabo en el “corazón del mundo” que representa Asia Central (Hopkirk, 1990; Gutiérrez del Cid, Pérez Gavilán y Montiel, 2005). Por ende, es lógico suponer que Asia Central adquiere la mayor importancia como elemento para comprender la dinámica del sistema global contemporáneo.

El objeto de estudio del presente capítulo es a la vez multidimensional e intercoyuntural, pues involucra más de dos aspectos –fundamentalismo religioso, intereses geopolíticos, seguridad, subdesarrollo económico– y más de dos coyunturas –posguerra fría, década del terrorismo, recesión global financiera. Por

* Profesor-investigador de tiempo completo en el Departamento de Política y Cultura de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco. Contacto: etzili@correo.xoc.uam.mx.

¹ Para efectos del presente texto defino “Asia Central” como la región asiática que integra los países de Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán.

un lado, el factor del pobre desarrollo económico de la región proveyó de suelo fértil para el impulso de las “tres amenazas”: fundamentalismo, separatismo y terrorismo. Por otro lado, ante lo anterior se formalizó la Organización para la Cooperación de Shanghái (OCS) en 2001 –iniciativa conjuntamente liderada por Beijing y Moscú–, lo cual propició un marco de cooperación en seguridad que evolucionó, paulatinamente, a otras formas de cooperación. Además de esto, el ascenso de Xi Jinping al poder político chino, en 2012, implicó el fomento de novedosos proyectos de política exterior, siendo “Una Franja, Una Ruta” de los más conocidos. Por último factor se toma en cuenta a Asia Central como punto nodal para llevar a cabo el proyecto antes dicho.

Además de entender los aspectos ya mencionados, el objetivo principal de este capítulo es definir el papel que Asia Central desempeña para la construcción de la iniciativa “Una Franja, Una Ruta”. Sostengo la hipótesis de que algunos países de Asia Central han adoptado la iniciativa “Una Franja, Una Ruta” como suya, lo cual puede representar limitaciones al alcance del gobierno chino en definir la manera en que la iniciativa pueda desarrollarse.

En el ánimo de comprender el complejo proceso que significa el advenimiento de “Una Franja, Una Ruta” en Asia Central, este capítulo se divide en cuatro apartados. En el primero me enfoco en caracterizar las razones sociales y los vínculos geográficos que conectan Asia Central con China, pues son antecedentes directos para la posterior consideración de revivir la antigua ruta de la seda. En el segundo apartado expongo la manera en que se estableció la OCS y el papel que desempeña en Asia Central. En un tercer apartado analizo brevemente el perfil de la política exterior de la quinta generación de líderes de la República Popular de China (RPCh), enfocándome en la iniciativa “Una Franja, Una Ruta”. En la cuarta sección estudio la importancia estratégica, geográfica y económica de Asia Central para el buen desenvolvimiento de “Una Franja, Una Ruta”, además de potenciales riesgos. Cierro el capítulo con una serie de consideraciones finales y propuestas de futuras líneas de investigación.

II. XINJIANG Y EL PROBLEMA DE LOS TRES MALES

En este apartado caracterizo la razón por la cual Asia Central y China se vincularon de manera tal que fuese propicio el nacimiento de “Una Franja, Una Ruta”. Históricamente China y Asia Central han estado íntimamente conectadas por medio de la región autónoma de Xinjiang.² Según Lattimore (1950: 3-5), el “pivote de Asia”

² Esta región autónoma de China mantiene una relativa mayoría de población étnicamente uigur, aunque la etnia han va en ascenso. Según el último censo, de 2010, se registraron 21.82 millones de personas viviendo en Xinjiang, de las cuales 45.84% son de etnia uigur, 40.48% son

que representa dicha región se caracteriza por la constante interacción de grandes potencias, por importantes recursos naturales y energéticos, y por una diversa gama de culturas, religiones y sociedades. Varios acontecimientos internacionales acaecidos al inicio de la década de 1980 –derrocamiento del *shah* de Irán en 1979 y asesinato del presidente egipcio Anwar el-Sadat en 1981– hicieron ver a Beijing la peligrosidad del fundamentalismo islámico (Harris, 1993). Precisamente, Asia Central y Xinjiang son las puertas del Islam a China, pues la región autónoma comparte frontera con tres de los cinco países centroasiáticos, los cuales mantienen una población eminentemente musulmana de orientación suní.

La invasión soviética a Afganistán (1979-1989) y la posterior desintegración de la Unión Soviética provocaron una revitalización del activismo islámico centroasiático en general, sumado a un activismo uigur en particular (De Pedro, 2008). Los “disturbios de Baren”,³ en abril de 1990, y la incertidumbre de la posguerra fría en Asia Central y Xinjiang incrementaron la percepción de una amenaza en torno al fundamentalismo religioso, al terrorismo y al separatismo (Wayne, 2008, p. 46). Esto se evidenció con el “Documento no. 7” emitido por el Comité Central del Partido Comunista Chino (CCPCC por sus siglas en inglés) en marzo de 1996, en el que advierten lo siguiente:

Xinjiang ha sido políticamente estable. Más aún, Xinjiang tiene ricos recursos naturales, un ambiente favorable y un futuro promisorio. [...] Al mismo tiempo, es necesario tener en mente que el *separatismo nacional* y la *actividad religiosa* son las principales amenazas a la estabilidad de Xinjiang. El principal problema es que las *fuerzas internacionales contrarrevolucionarias lideradas por Estados Unidos de América* apoyan, abiertamente, las actividades separatistas al interior y exterior de Xinjiang (CCPCC, 1996. Énfasis añadido).

Está documentado que Estados Unidos promovió el fundamentalismo islámico para contrarrestar la presencia soviética en Afganistán; la “Operación Ciclón”⁴ es muestra de esto (Williams, 2011: 218-219). De igual modo, y con tal de asegurar el acceso a recursos estratégicos e incrementar la influencia regional, el país

han, 6.5% son kazajos, 4.5% son de la etnia hui, y el resto de grupos étnicos conforman 2.6% (Toops, 2016).

³ Serie de disturbios en la provincia china de Xinjiang que culminaron en choques violentos entre uigures y fuerzas militares chinas, y que presumiblemente mostraron nexos entre militantes uigures con muyahidines afganos y simpatizantes de éstos en Asia Central. Véase Clarke (2011: 98).

⁴ La “Operación Ciclón” fue el nombre-código de un programa de la Agencia Central de Inteligencia estadounidense de apoyo eminentemente financiero a los Muyahidines para combatir al ejército soviético y al gobierno afgano respaldado por Moscú. Véase Berger (2001: 67-69).

americano y los países de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) se involucraron en procesos económicos y políticos de Asia Central (Gutiérrez del Cid, 2000: 245-275). Por ello, es posible asegurar que el documento citado infiere una relación entre las “tres amenazas” y la influencia de actores externos a la región. En respuesta a lo anterior, abril de 1996 –tan solo un mes después de la reunión del CCPCC – se fundó el grupo intergubernamental conocido como “los cinco de Shanghái”, el cual integró a China, Kazajistán, Kirguistán, Rusia y Tayikistán. Es importante destacar que en este mismo año también se estableció el Programa de Cooperación Económica Regional Centroasiática con mayoría de fondos del Banco Asiático de Desarrollo y de China.

En febrero de 1997 hubo ataques terroristas con autobuses bomba en Urumiqi, capital de Xinjiang, además de que una serie de protestas en la ciudad de Guhlja/Yinning culminaron en lo que se conoce como el “incidente de Ghulja”.⁵ Beijing endureció la política de supresión a movimientos reaccionarios, pues aparentemente hubo hasta cien personas ejecutadas por cargos de separatismo (Tyler, 1997). El aumento de tensiones fue respondido por incremento de medidas duras de seguridad, lo cual culminó con el establecimiento de una base militar estadounidense en Kirguistán en 2001. En respuesta, Beijing y Moscú establecieron la OCS en el mismo año, organización de claro perfil de seguridad. Sin embargo, el mismo año se impulsó la “Iniciativa de Desarrollo de la Región Occidental 2000-2010” (*Go West*) para impulsar el modelo de las zonas económicas especiales de las costas en el interior y oeste de China (Mondragón, 2008). Esto puede ser indicativo de que el gobierno chino modificó su estrategia para lidiar con los problemas de seguridad en Xinjiang y Asia Central. Probablemente la idea fue que el desarrollo económico brindaría estabilidad a la región autónoma, fomentaría buenas relaciones comerciales con sus vecinos centroasiáticos, y disminuiría la amenaza del fundamentalismo centroasiático.

Durante la década de 1990 el gobierno chino tuvo que enfrentar la dificultad de la reestructuración regional centroasiática. En el ánimo de normalizar relaciones interestatales, resolver problemas heredados de la guerra fría y promover la seguridad fronteriza con sus vecinos más inmediatos, Beijing prestó atención prioritaria a Asia Central (Zhao, 2016: 172). En 1994, cuando el entonces primer ministro Li Peng viajó a los países de Asia Central se propuso, por primera vez, el restablecimiento de la antigua ruta de la seda. En todo este proceso Xinjiang desempeñó un papel importante por ser la puerta de China a Asia Central. No obstante, los problemas étnicos, religiosos y nacionales impedían mayor acción

⁵ Las protestas se dispararon por la demanda de hacer saber el destino de amistades y conocidos retenidos por autoridades chinas. Véase Tyler (1997).

en pos de incrementar la interdependencia Asia Central-China. Una primera respuesta a esto fueron medidas de seguridad cada vez más rígidas. Después de 2001 esto giró hacia medidas económicas.

III. LOS CINCO DE SHANGHÁI Y LA OCS

Una de las maneras en que China ha gestionado su interacción con Asia Central y Rusia –institucionalmente y de manera pacífica– es por medio del grupo “los cinco de Shanghái” y la OCS. El grupo de los cinco de Shanghái se fundó como una plataforma para asegurar la demarcación fronteriza y combatir el fundamentalismo islámico en la región. De acuerdo con Gill (2001), en solo cinco años esta agrupación pudo resolver las disputas fronterizas entre sus actores miembros, introdujo medidas de construcción de confianza, promovió la cooperación para combatir actividades ilícitas como terrorismo y narcotráfico, además contrarrestar la influencia estadounidense en la región.

Los cinco de Shanghái sostuvieron rondas anuales de reuniones cumbre en las que discutieron los temas ya dichos, aunado a “impedir la intromisión foránea en Asia Central” (Toro, Pérez y Chacón, 2001: 97). Con la inclusión de Uzbekistán, en junio de 2001, y con el ataque a las torres gemelas en Estados Unidos, en septiembre del mismo año, se consolidó la OCS. La organización ha ampliado sus temas objetivo, entre los que destacan ya no solo la seguridad, sino también la cooperación económica, científica, tecnológica, energética, entre otras cosas.

La importancia de la OCS radica en tres ejes. El primero se vincula con la construcción de una identidad regional en Asia Central. Es posible asumir que el fomento del regionalismo en Asia Central es un proceso de construcción de identidad que, a su vez, resulta un paso previo al multilateralismo (Acharya, 1997; Camroux, 2012; Qoraboyev y Moldashev, 2018). En el caso de la OCS, la considero una clara manifestación de un “multilateralismo reactivo” (Tzili Apango y Palacios Cabrera, 2018) por parte de los países centroasiáticos. Es decir, una *respuesta multilateral que reaccionó* ante la presencia de potencias regionales –China y Rusia– y extrarregionales –Estados Unidos y, en menor medida, Europa. Los gobiernos de Asia Central impulsaron el proceso multilateral de la Organización para la Cooperación de Shanghái, lo cual también promovió un regionalismo dador de identidad. Esto es indicativo de la agenda propia que los gobiernos centroasiáticos han definido en un ambiente de posguerra fría e incertidumbre política internacional.

El segundo eje se relaciona con la ampliación de la agenda de la OCS. En los últimos años la organización ha diversificado sus tópicos objetivos para incluir el enfoque económico y comercial. De acuerdo con Wolf, Wang y Warner (2013: 39-42), la Organización para la Cooperación de Shanghái ha desempeñado un

papel crítico en las estrategias económicas chinas en Asia Central, pues muchos proyectos de cooperación económica y ayuda para el desarrollo han funcionado a partir de proyectos iniciados por la OCS. La agenda económica de la OCS en Asia Central se reforzó con la propuesta del Banco de Desarrollo de la OCS, en noviembre de 2016, con miras a crear una zona de libre comercio entre los países miembros de la organización (Hu y Wang, 2016).

El tercer eje que subraya la importancia de la OCS se vincula con el papel que este desempeña en la iniciativa china “Una Franja, Una Ruta”. Específicamente, el primer principio citado por Xi Jinping, cuando expuso la intención de revivir la ruta de la seda, es el mismo fundamento de la OCS, a saber, “apoyo mutuo y recíproco a principios esenciales para la buena relación entre países, como el respeto a la soberanía estatal, la integridad territorial, la seguridad y estabilidad regionales” (Xi, 2014: 353-358). Es posible afirmar que la Organización para la Cooperación de Shanghai estableció bases de seguridad y de construcción de medidas de confianza para hacer posible emprender un proyecto económico sin tantos riesgos. En esta línea, la inclusión de India y Pakistán al mecanismo multilateral, en 2016, parece ir en la dirección del fomento de una identidad y regionalismo panasiáticos.

Con base en lo anterior es posible definir a la OCS como el mecanismo que China utilizó para acercarse y gestionar la relación con los países de Asia Central. Pero, también los gobiernos centroasiáticos se han servido de la OCS para sus propios fines internos –consolidación de gobiernos autoritarios–, de seguridad, para mantener a raya la influencia de las potencias regionales y extrarregionales, y fomentar el regionalismo (Ambrosio, 2008; Bohr, 2004; Dadabae, 2013).

IV. XI JINPING Y EL IMPULSO DE LA RUTA DE LA SEDA

En materia de política exterior y relaciones internacionales, el XVIII congreso del Partido Comunista Chino –bajo el liderazgo de Xi Jinping– parece haber tomado un nuevo curso. El novedoso trayecto que marca la presencia global de China se caracteriza por el viraje de “mantener un perfil bajo” en relaciones internacionales –principio propuesto por Deng Xiaoping–, hacia un perfil más “proactivo y de esfuerzo por logros” (Blackwill y Campbell, 2016; Poh y Li, 2017; Zhang, 2016). Esto se refleja claramente en “innovaciones” en teoría diplomática china en formas de conceptos como “sueño chino”, “nuevo tipo de relaciones entre grandes potencias”, “comunidad de destino común”, entre otros. De igual modo, se refleja en acciones mucho más asertivas de política exterior –incluso unilaterales– caracterizadas por las iniciativas diplomáticas multilaterales de liderazgo chino. Los más claros ejemplos son el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAIL) y

la iniciativa "Una Franja, Una Ruta" (Ferdinand, 2016; Johnson, 2016; Leverett y Wu, 2016).

Concretamente, el BAI y "Una Franja, Una Ruta" forman parte de la "gran estrategia" que, según algunos analistas, marcará "la gran marcha china hacia el oeste" y el estilo de relaciones internacionales de China bajo Xi Jinping (Dirmoser, 2017; Stenslie y Chen, 2016; Zhang, 2015). De manera general, la iniciativa china pretende ser un "proyecto sistemático" que se adhiere a las tendencias de un mundo multipolar, de globalización económica, de diversidad cultural y de gran uso de las tecnologías de la información, aunado a la promoción del libre comercio y una economía global abierta por medio de la conectividad (Ming, 2017).

análisis me enfocaré en la “Franja Económica Ruta de la Seda” (o también “la Franja”). Argumento que la Franja no puede desenvolverse sin Asia Central ni viceversa. Resulta una condición dialéctica que parece no superar viejas contradicciones entre China y los países centroasiáticos.

La primera contradicción que implica el valor de Asia Central para la Franja es el asunto de las percepciones. Varios estudios indagan sobre el aumento de una percepción negativa entre las sociedades centroasiáticas frente a China. Incluso, en esta situación se observa una divergencia entre los discursos de las élites gobernantes –pro Franja Económica Ruta de la Seda y pro China– y los discursos de dichas sociedades (Chen y Jiménez-Tovar, 2017). El crecimiento de una “sino-fobia” en Asia Central se explica por el desconocimiento y por las consecuencias de las tensiones étnicas y religiosas, causando una suerte de “teoría de la conspiración” que promueve la creencia de que Beijing quiere “retomar” Asia Central (Owen, 2017). Si bien este tipo de apreciaciones se fundamentan en la percepción histórica construida por las sociedades, no está por demás subrayar que las fuertes medidas de seguridad que China impuso en Xinjiang durante la década de 1990 han tenido ciertas repercusiones en la creación de este sentimiento negativo. De acuerdo con Farkhad (2018), el ejemplo de lo anterior es la comunidad kazaja en Kazajistán y China que comparten familiares en ambos lados de la frontera, pero que del lado chino varios de ellos permanecen encarcelados o en “centros de educación política”. La formación de una percepción negativa se ha reflejado en las protestas en contra de la noción de venta de tierras a chinos en Kazajistán, en mayo de 2016, y en el ataque suicida con coche bomba ante la embajada china en Bishkek (Kirguistán), en agosto de 2016.

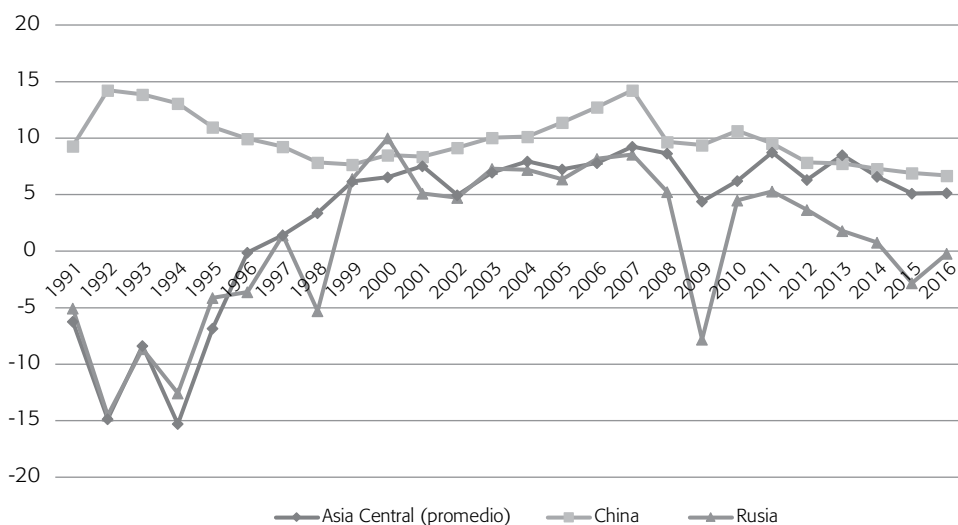
La segunda contradicción que representa Asia Central para la Franja es el asunto de las relaciones económicas y comerciales. A pesar de la falta de datos confiables, es posible observar que, en 2016, China fue el primer socio comercial de Turkmenistán, el segundo de Kazajistán y el quinto de Tayikistán (UNCTAD, 2017). El potencial de comercio entre Asia Central y China es grande debido a la complementariedad entre las economías (Wei, 2017). En este sentido, el monto de la ayuda exterior y actividades de inversión patrocinadas por el gobierno chino se incrementaron 47 veces de 2001 a 2011, pasando de 27 millones de dólares a 7.8 mil millones de dólares. La gran mayoría de este capital se enfocó en proyectos energéticos y de recursos naturales (Wolf et al, 2013). En contraste, en el primer año de operaciones del BAII, este emprendió –en colaboración con el Banco Europeo para Reconstrucción y Desarrollo– solo un proyecto para mejo-

dencia y cooperación económica. Véase: Djankov y Miners (2016), Fallon (2015), Chi (2015) y Rocha Pino (2016).

rar la carretera fronteriza Dusambé (Tayikistán)-Uzbekistán con 27.5 millones de dólares (AIIB, 2016).

Como se observa en la gráfica 1, en promedio, el producto interno bruto (PIB) de los países de Asia Central decreció 2% anual de 1991 –año de la desintegración de la Unión Soviética– a 2001 –año de fundación de la OCS. De 2001 a 2008 –año que inició la recesión global financiera– el PIB regional creció alrededor de 7.5% anual. Entre 2008 y 2013 –año de anuncio de la Franja– el PIB regional creció 7.1%, y hasta 2016 el producto interno bruto de Asia Central había crecido 6.3% en promedio anual.

Gráfica 1
Crecimiento PIB, Asia Central, China y Rusia 1991-2016



Fuente: The World Bank (2017).

Con base en los datos –y asumiendo que China y Rusia representan de los mayores socios comerciales de la zona– es posible interpretar la posible existencia de una correlación entre los movimientos del PIB de Asia Central y los acontecimientos ya citados. Es decir, la creación de la OCS, y posterior diversificación de su agenda, pudo influir en el crecimiento económico sostenido de Asia Central. El papel global China ante la recesión de 2008⁷ pudo haber influido en la continua-

⁷ Hay varios estudios que analizan el “efecto derrame” de la fortaleza económica china ante la recesión global financiera de 2008, lo cual pudo sostener el crecimiento de varias economías basadas en exportación de productos con poco valor agregado. Véase León Manríquez (2015).

ción del crecimiento del PIB regional, aunque en un ritmo ligeramente menor. La disminución en la dinámica del crecimiento económico centroasiático, de 2013 a 2016, se puede deber al mismo fenómeno presentado en la economía china, sobre todo a partir del emprendimiento de una “nueva normalidad” en la economía de China, anunciado por Xi Jinping en mayo de 2014.

La tercera contradicción que representa Asia Central es el asunto de la estabilidad regional y la de los regímenes políticos centroasiáticos. Según Sharshenova y Crawford (2017), la relación de China con los países de Asia Central ha incidido en el mantenimiento de regímenes semiautoritarios que, a su vez, provocan ciertas inestabilidades sociales vinculadas con la situación de los derechos humanos. Esta perspectiva es compartida por varios estudios que asumen un involucramiento de China con regímenes africanos autoritarios, aunque esta percepción empieza a modificarse por las contribuciones académicas que indican que China enfoca relaciones económicas y comerciales con países sin importar la calidad de su gobernanza política (Lagerkvist, 2009; Hackenesch, 2015).

La estabilidad de los regímenes políticos repercute en el estado de la estabilidad regional. Según Costa Buranelli (2018: 219-226), entre los gobiernos y sociedades centroasiáticas aún permanecen problemas fronterizos, desconfianza mutua, falta de recepción de los beneficios de las cuantiosas inversiones en infraestructura entre la sociedad —lo que, obviamente, repercute en descontento social— y protecciones legislativas a los trabajadores locales —de lo cual surge un dilema cuando empresas chinas traen a sus propios trabajadores. Vinculado a la primera contradicción ya expuesta, la situación política de los Estados de Asia Central resulta ser vulnerable y de alta volatilidad para emprender proyectos que impliquen alto riesgo, como los son los enmarcados en la Franja Económica Ruta de la Seda.

Si bien los regímenes políticos pueden provocar una estabilidad regional, es observable la intención de los gobiernos centroasiáticos de sumarse a la iniciativa china de “la Franja”, e incluso hacerla suya. Un ejemplo de esto es la vinculación intensa que Kazajistán muestra con la iniciativa china, pues el gobierno en Astana se ha propuesto establecer un centro financiero internacional que coopere con el “Fondo Ruta de la Seda” y la *China International Trust and Investment Corporation* (Kelimbetov, 2016). El presidente de Turkmenistán, Gurbanguly Berdimuhamedow, anunció la intención de desempeñar un “papel activo” en la construcción de “Una Franja, Una Ruta” (Zhang, 2016). Por su parte, el presidente uzbeko, Shavkat Mirziyoyev, afirmó que “la implementación de [‘Una Franja, Una Ruta’] contribuirá a la formación de un cinturón común de paz, prosperidad, progreso, cooperación y amistad entre países y sociedades” (The Tashkent Times, 2017). El entonces presidente de Kirguistán, Almazbek Atambayev, en su discurso ante el I

Foro “Una Franja, Una Ruta” (14-15 de mayo de 2017) aseguró que “[la iniciativa] abre nuevas oportunidades y prospectos para los países”.

VI. CONSIDERACIONES FINALES

Asia Central es una de las regiones nucleares de las relaciones internacionales del siglo XXI. Este estatus es definible no solo a partir de la riqueza cultural y en recursos que ostenta la región, sino por su importante papel en la consolidación de la iniciativa china “Una Franja, Una Ruta”, la cual apuntala a ser un proyecto definitorio en la dinámica económica global. Si la primera década de la posguerra fría fue una era de incertidumbre y unilateralismo, y la primera década del nuevo milenio se caracterizó por sembrar las condiciones para el ascenso del terrorismo en el mundo, la década 2010-2020 se caracterizará por el inicio de las operaciones y esfuerzos en pos de un mundo interconectado por medio de revivir la antigua ruta de la seda. La extensión de la “Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI” hacia América Latina (Wang, 2018) fue el último paso hacia esta intención.

En relación con la hipótesis presentada en la introducción de este capítulo, es importante subrayar que las limitaciones del gobierno chino para consolidar la “Franja Económica Ruta de la Seda” en Asia Central no solo se deben a las intenciones de los gobiernos centroasiáticos de “hacer suya” la iniciativa. Más bien, las limitaciones también se deben a contradicciones no resueltas al interior de las sociedades de Asia Central, y heredadas por los vínculos históricos China-Asia Central vía Xinjiang. Es posible afirmar que Beijing percibe en el fomento del desarrollo económico –y, específicamente, de la infraestructura– una herramienta para atenuar los problemas culturales, étnicos y sociales. Pero, de no resolver las contradicciones analizadas en este escrito, “Una Franja, Una Ruta” no podrá consolidarse como el proyecto que distinguirá a Xi Jinping en la historia global.

VII. REFERENCIAS

- Acharya, A. (1997). Ideas, identity, and institution-building: From the ‘ASEAN way’ to the ‘Asia-Pacific way’? *The Pacific Review*, 10(3), pp. 319-346.
- AiIB (2016). *Connecting Asia for the Future. Annual Report and Accounts 2016*. Beijing: Asian Infrastructure Investment Bank. Recuperado de: <https://www.aiib.org/en/news-events/news/2016/annual-report/index.html>.
- Ambrosio, T. (2008). Catching the ‘Shanghai spirit’: how the Shanghai Cooperation Organization promotes authoritarian norms in Central Asia. *Europe-Asia Studies*, 60(8), pp. 1321-1344.
- Berger, P. L. (2001). *Holy War, Inc. Inside the Secret World of Osama bin Laden*. Nueva York: The Free Press.

- Blackwill, R. D., y Campbell, K. M. (2016, febrero). *Xi Jinping on the Global Stage: Chinese Foreign Policy Under a Powerful but Exposed Leader*. Nueva York: Council on Foreign Relations. Council Special Report 74.
- Bohr, A. (2004). Regionalism in Central Asia: new geopolitics, old regional order. *International Affairs*, 80(3), pp. 485-502.
- Cabestan, J.-P. (2017). China's Institutional Changes in the Foreign and Security Policy Realm Under Xi Jinping: Power Concentration vs. Fragmentation Without Institutionalization. *East Asia*, 34(2), pp. 113-131.
- Camroux, D. (2012). Regionalism in Asia as Disguised Multilateralism: A Critical Analysis of the East Asia Summit and the Trans-Pacific Partnership, *The International Spectator*, 47(1) pp. 97-115.
- CCPCC (1996, 19 de marzo). *Chinese Communist Party Document #7*. Beijing: Chinese Communist Party Central Committee.
- Chen, J. Y. W., y Jiménez-Tovar, S. (2017). China in Central Asia: Local Perceptions from Future Elites. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 3(03), pp. 429-445.
- Chi L. (2015). China's Silk Road Strategy. *The International Economy*, 29(4), p. 54.
- Clarke, M. E. (2011). *Xinjiang and China's Rise in Central Asia-A History* Nueva York: Routledge.
- Costa Buranelli, F. (2018). One Belt, One Road and Central Asia: Challenges and Opportunities. En Yu C., Song L., y Huang L. (eds.). *The Belt & Road Initiative in the Global Arena. Chinese and European Perspectives* (pp. 207-230). Singapur: Springer.
- Dadabaev, T. (2014). Shanghai Cooperation Organization (SCO) regional identity formation from the perspective of the Central Asia States. *Journal of Contemporary China*, 23(85), 102-118.
- De Pedro, N. (2008, enero). El Conflicto en Xinjiang: La minoría uigur y la política de Pekín. *UNISCI Discussion Papers*, 16.
- Dirmoser, D. (2017). La Gran Marcha china hacia el oeste. El megaproyecto de la nueva Ruta de la Seda. *Nueva Sociedad*, 270, pp. 27-38.
- Djankov, S., y Miner, S. (Eds.). (2016, marzo). *China's Belt and Road Initiative: motives, scope, and challenges*. Peterson Institute for International Economics.
- Fallon, T. (2015). The new silk road: Xi Jinping's grand strategy for Eurasia. *American Foreign Policy Interests*, 37(3), pp. 140-147.
- Farkhad, S. (2018, 08 de enero). Astana Grapples With Growing Sinophobic Sentiment in Kazakhstan. *Eurasia Daily Monitor*, 15(1). The Jamestown Foundation. Recuperado de: <https://jamestown.org/program/astana-grapples-growing-sinophobic-sentiment-kazakhstan/>.

- 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.
- Gill, B. (2001, 04 de mayo). Shanghai Five: An Attempt to Counter U.S. Influence in Asia? *Brookings*. Recuperado de: <https://www.brookings.edu/opinions/shanghai-five-an-attempt-to-counter-u-s-influence-in-asia/>.
- Gutiérrez del Cid, A. (2000). La nueva geopolítica euroasiática, en *Reflexiones Finiseculares*. México D.F.: UAM-Xochimilco, pp. 245-275.
- Gutiérrez del Cid, A. T., Pérez Gavilán, G., y Montiel T., F. (coords.) (2005). *El corazón del mundo: Asia Central y el Cáucaso*. México D.F.: Ariete-Montiel & Soriano Editores.
- Hackenesch, C. (2015). Not as bad as it seems: EU and US democracy promotion faces China in Africa. *Democratization*, 22(3), pp. 419-437.
- Harris, L. C. (1993). Xinjiang, Central Asia and the implications for China’s policy in the Islamic world. *The China Quarterly*, 133, pp. 111-129.
- Hopkirk, P. (1990). *The Great Game: The Struggle for Empire in Central Asia*. Londres: John Murray/Kodansha International.
- Hu Y., y Wang Q. (2016, 04 de noviembre). Li promotes SCO development bank and free trade. *China Daily*. Recuperado de: http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2016-11/04/content_27269642.htm.
- Johnson, C. K. (2016, marzo). *President Xi Jinping’s “Belt and Road” Initiative. A Practical Assessment of the Chinese Communist Party’s Roadmap for China’s Global Resurgence*. Washington DC: Center for Strategic & International Studies.
- Kelimbetov, K. (2016, 18 de septiembre). Kairat: Kazajistán se involucra activamente en “Una Franja, Una Rura” (凯拉特: 哈萨克斯坦积极对接“一带一路”), *Renmin Wang*. Recuperado de: <http://www.people.com.cn/n1/2016/0918/c32306-28720721.html>.
- Lagerkvist, J. (2009). Chinese eyes on Africa: Authoritarian flexibility versus democratic governance. *Journal of Contemporary African Studies*, 27(2), pp. 119-134.
- Lattimore, O. (1950). *Pivot of Asia. Sinkiang and the Inner Asia Frontiers of China and Russia*. Boston: Little, Brown & Company.
- León-Manríquez, J. L. (ed.). *Crisis Global, Respuestas Nacionales. La Gran Recesión en América Latina y Asia Pacífico*. Montevideo: Observatorio América Latina-Asia Pacífico, ALADI, CAF, CEPAL.
- Leverett, F., y Bingbing, W. (2016). The New Silk Road and China’s evolving grand strategy. *The China Journal*, 77(1), pp. 110-132.
- Mackerras, C. (2015). Xinjiang in China’s foreign relations: Part of a new Silk Road or Central Asian zone of conflict? *East Asia*, 32(1), pp. 25-42.

- Ming J. (2017, 14 de mayo). La iniciativa "Una Franja, Una Ruta" - una gran práctica para hacer del mundo algo mejor (一带一路—让世界更美好的伟大实践). *Qiushi*. Recuperado de: http://www.qstheory.cn/wp/2017-05/14/c_1120969443.htm.
- Mondragón, C. (2008). El combate a la pobreza y la Iniciativa de Desarrollo de la Región Occidental. En Cornejo, Romer (coord.). *China. Radiografía de una potencia en ascenso* (pp. 443-526). México D.F.: El Colegio de México.
- Owen, C. (2017). "The Sleeping Dragon Is Gathering Strength": Causes of Sino-phobia in Central Asia. *China Quarterly of International Strategic Studies*, 3(01), pp. 101-119.
- Poh, A., y Li M. (2017). A China in Transition: The Rhetoric and Substance of Chinese Foreign Policy under Xi Jinping, *Asian Security*, 13(2), pp. 84-97.
- Qoraboyev, I., y Moldashev, K. (2018). The Belt and Road Initiative and Comprehensive Regionalism in Central Asia. En Mayer, M. (ed.). *Rethinking the Silk Road. China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations* (pp. 115-120). Singapur: Springer.
- Rocha Pino, M. de J. (2016). El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda: implicaciones para Asia Central. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, 126, pp. 97-127.
- Sharshenova, A., y Crawford, G. (2017). Undermining Western democracy promotion in Central Asia: China's countervailing influences, powers and impact. *Central Asian Survey*, 36(4), pp. 453-472.
- Stenslie, S., y Chen, G. (2016). Xi Jinping's Grand Strategy. From Vision to Implementation. En Ross, R. S., y Bekkevold, J. I. (eds.), *China in the Era of Xi Jinping: Domestic and Foreign Policy Challenges*. Washington D.C.: Georgetown University Press.
- The Tashkent Times (2017, 15 de mayo). Remarks by Shavkat Mirziyoyev at Leaders' Roundtable Summit at Belt and Road Forum. *The Tashkent Times*. Recuperado de: <http://tashkenttimes.uz/world/928-shavkat-mirziyoyev-s-speech-at-leaders-roundtable-summit-at-belt-and-road-forum>.
- The World Bank (2017). GDP growth (annual %). *The World Bank Data*. Recuperado de: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?view=chart>.
- Toops, S. (2016, 07 de marzo). Spatial Results of the 2010 Census in Xinjiang. *China Policy Institute: Analysis*. Recuperado de: <https://cpianalysis.org/2016/03/07/spatial-results-of-the-2010-census-in-xinjiang/>.
- Toro, A., Pérez Le Fort, M., y Morales, A. C. (2001). El grupo de Shanghai: su entorno geopolítico. *Estudios Internacionales*, 34(136), pp. 95-112.
- Tyler, P. E. (1997, 28 de febrero). In China's Far West, Tensions With Ethnic Muslims Boil Over in Riots and Bombings. *The New York Times*. Recuperado de:

- <http://www.nytimes.com/1997/02/28/world/in-china-s-far-west-tensions-with-ethnic-muslims-boil-over-in-riots-and-bombings.html>.
- Tzili-Apango, E., y Palacios-Cabrera, E. (2018). El multilateralismo reactivo en Asia Central frente a China y Rusia. *Foro Internacional* (en prensa).
- UNCTAD (2017). Country Profiles. *United Nations Conference on Trade and Development*. Recuperado de <http://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/004/index.html>.
- Wayne, M. I. (2008). *China's War on Terrorism: Counter-Insurgency, Politics and Internal Security*. Nueva York: Routledge.
- Wei, Y. (2017). Analysis and prediction of total trade potentials between China and five Central Asian countries based on gravity model. *Journal of Interdisciplinary Mathematics*, 20(4), pp. 991-1003.
- Whedon, J., y Feige, K. (2015). *Avengers. Age of Ultron*. Cinta cinematográfica. Estados Unidos: Marvel Studios.
- Williams, B. G. (2011). On the trail of the 'Lions of Islam': Foreign fighters in Afghanistan and Pakistan, 1980-2010. *Orbis*, 55(2), pp. 216-239.
- Wolf, C., Wang X., y Warner, E. (2013). *China's Foreign Aid and Government-Sponsored Investment Activities Scale, Content, Destinations, and Implications*. Washington D.C.: RAND National Defense Research Institute.
- Xi J. (2014). Construyamos la 'Franja Económica de la Ruta de la Seda'. *Xi Jinping. La gobernación y administración de China* (pp. 353-358). Beijing: Ediciones en Lenguas Extranjeras.
- Zhang Y. (2015). Belt and Road Initiative as a Grand Strategy. En Zhang J., y Xu M. (eds.). *China's Belt and Road Initiatives and Its Neighboring Diplomacy*. Singapur: World Scientific Publishing Co., Social Sciences Academic Press (China).
- Zhang, J. (2016, 23 de junio). Turkmenistan willing to play active role in Belt and Road construction: president. *CCTV*. Recuperado de: <http://english.cctv.com/2016/06/23/ARTIa9msnhbh0xVzrTZp5JFO160623.shtml>.
- Zhang, Y. (2016). Introduction: Dynamism and contention: understanding Chinese foreign policy under Xi Jinping", *International Affairs*, 92(4), pp. 769-772.
- Zhao H. (2016). Central Asia in Chinese Strategic Thinking. En Fingar, T. (ed.), *The New Great Game. China and South and Central Asia in the Era of Reform*. Stanford: Stanford University Press.

La inminencia del *Belt and Road Initiative* en América Latina: perspectiva desde Brasil, Chile y México

*Arturo Oropeza Casas**
*Catarina Dacosta Freitas***
*Diego Ramos Bascunan****

SUMARIO

- I. Introducción
- II. Características esenciales del proyecto
- III. Retos y desafíos del BRI
- IV. Latinoamérica y la iniciativa BRI
- V. Latinoamérica y China
- VI. Chile y China: lecciones de un Tratado de Libre Comercio
- VII. Brasil y China: evaluación a través del BRICS
- VIII. México y China: asimetrías y promesas incumplidas
- IX. Conclusiones

I. INTRODUCCIÓN

¿Cuál es el significado y contenido de la iniciativa BRI¹? Funcionarios, diplomáticos e internacionalistas han comenzado a prestar atención a esta emulación del antiguo camino de la seda propuesta por el gobierno chino. Aunque oficialmente fue anunciada en 2013 por el presidente Xi Jinping, no fue hasta el 2017 que

* Maestro en Derecho Económico por la Universidad de Stanford y Asociado Foráneo en King & Spalding.

** Maestra en Derecho Económico por la Universidad de Stanford y Asociada Foránea en Jones Day.

*** Maestro en Derecho Económico por la Universidad de Stanford y Asociado en Pellegrini y Cía.

Nota: Los autores extienden su agradecimiento a los profesores Alan Sykes, Jonathan Greenberg y Mei Gechlik por su motivación y comentarios en la preparación de este artículo.

¹ El acrónimo acuñado como BRI significa en inglés *Belt and Road Initiative* y ha sido traducido al castellano por el gobierno chino como "Iniciativa Una Franja Una Ruta". El proyecto también es conocido por sus siglas OBOR que significan en inglés *One Belt One Road*. A lo largo de este artículo elegimos el uso del acrónimo BRI al ser utilizado con mayor frecuencia en la literatura internacional; sin embargo, debe entenderse que estos términos son plenamente intercambiables y hacen referencia al mismo proyecto.

China dio mayor prioridad a esta iniciativa en consonancia con las estridencias geopolíticas creadas por la presidencia de Donald Trump. Sin embargo y a pesar de esta nueva atención internacional, el “proyecto del siglo” –como lo ha vaticinado el Partido Comunista Chino– presenta un buen número de ambigüedades y especulaciones que complican un primer proceso de análisis y entendimiento.

Al pensar en esta iniciativa surgen una serie de preguntas: ¿Cuál es el verdadero propósito de este nuevo esquema multilateral? ¿Se trata de un mecanismo para reemplazar la influencia norteamericana en Eurasia? ¿Se le puede considerar como una respuesta directa al *difunto* Tratado de Asociación Transpacífica (TPP)? y/o ¿Estamos ante un plan industrial que busca el traslado de excedentes de materias primas y fuerza laboral? Las respuestas al día de hoy contemplan un sinfín de variables, pero la magnitud y la ambición de este proyecto sugieren que su objetivo final es una transformación geopolítica que inaugure un nuevo arreglo en el cual los Estados Unidos y China compitan directamente por la supremacía mundial.

Sin lugar a dudas en estos últimos años se han transformado los contrapesos del concierto global. Con una velocidad inusitada la presidencia norteamericana ha desmantelado los pilares que sostenían su influencia en el mundo y hoy se nos invita a pensar en el desmoronamiento del diseño occidental que reinó a partir del fin de la segunda guerra mundial. La cancelación de su participación en el TPP, la salida del Acuerdo de París, así como el debilitamiento de la OTAN y por ende de la Unión Europea han deteriorado severamente el papel de los Estados Unidos y sus intereses de ultramar. Esta retirada sorpresiva y voluntaria ha encontrado una respuesta tanto efectiva como entusiasta del estado chino el cual parece listo a subrogarse como la súper potencia en turno. Basta releer el discurso pronunciado por el presidente Xi Jinping en Davos² (2017) para comprender el interés de China por ocupar los cotos de poder que Estados Unidos ha abandonado en estos últimos meses.

En este contexto de reposicionamientos la iniciativa BRI no pretende ser una estrategia aislada. En años recientes China ha creado una serie de instituciones con el objetivo de construir una arquitectura alterna de organización global. La fundación del Banco Asiático de Infraestructura e Inversión (AIIB), el Banco de Desarrollo de China, el Grupo Internacional de Shanghái, así como el Fondo BRI son sólo muestras de los nuevos conductos chinos de desarrollo. A través de estos brazos institucionales China ha comenzado a prescindir de los actores tradicionales occidentales para materializar nuevos proyectos que son concebidos

² Para acceder al texto del discurso en inglés ingresar a la siguiente liga: <https://america.cgtn.com/2017/01/17/full-text-of-xi-jinping-keynote-at-the-world-economic-forum>

y sancionados desde Beijing. Estos hechos acrecientan el poderío chino a la vez que reconfiguran el orden de gobernanza internacional.

Como es costumbre en los proyectos orquestados por el Estado chino, existe una gran incertidumbre en cuanto a la forma definitiva a ser adoptada por el BRI. A pesar de una promoción incesante, actualmente se desconoce si el proyecto tiene la vocación de un tratado de libre comercio, un grupo de acuerdos de inversión o una transición hacia una integración multilateral. Sin embargo, esta aleatoriedad en su definición no debe de llevar a su subestimación. En un momento en que la globalización muestra síntomas de cansancio y falta de inventiva, estamos obligados a considerar los esquemas propuestos por los nuevos jugadores globales.

Desde nuestra perspectiva latinoamericana, la iniciativa BRI surge como un tema relevante y novedoso. Proponemos en este artículo que la dimensión e importancia del BRI tendrá repercusiones significativas en la forma en que el gigante asiático interactúa con América Latina. Recordemos que China ya es el primer socio comercial de la mayoría de los países latinoamericanos además de un fuerte inversor en proyectos en su mayoría extractivos y de infraestructura. Con todo y su patente imprevisibilidad, de acuerdo a su propio texto la iniciativa BRI busca imponer un nuevo paradigma para la cooperación internacional y el crecimiento sustentable. De este modo, América Latina requiere de nuevos marcos teóricos que le permitan maniobrar y acomodar una presencia china que crece a grandes pasos.

II. CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DEL PROYECTO

La iniciativa en términos generales enarbola un plan monumental de infraestructura que busca, a través de corredores económicos, elevar la conectividad terrestre y económica entre China, Asia Central, el Medio Oriente y Europa. En su componente marítimo, el BRI busca crear nuevas salidas y rutas portuarias a través de las ciudades del sur de China uniendo al Sureste Asiático con la Península Arábiga y el perímetro oriental de África. A esta última porción del proyecto se le ha llamado la nueva "franja marítima de la ruta de la seda". El proyecto es de tal magnitud que algunos comentaristas lo han equiparado con el exitoso Plan Marshall implementado por Estados Unidos para la reconstrucción de Europa tras la segunda guerra mundial.

El BRI identifica de forma preliminar dos pilares a ser completados para el desarrollo integral del proyecto: (i) alcanzar un consenso de cooperación internacional a través de lazos diplomáticos, culturales y económicos, y (ii) construir un primer marco de referencia para definir e iniciar la construcción de los ambiciosos corredores económicos que se han propuesto.

Por lo que refiere al consenso de cooperación internacional, la iniciativa ha sido ampliamente exitosa al contar con el apoyo de más de 101 países y la participación activa y directa de 68.³ El gobierno chino ha destacado que la iniciativa está abierta a cualquier país que desee sumarse a ella en un nuevo contexto de beneficios mutuos para países tanto desarrollados como en vías de desarrollo. En términos de distribución espacial y geográfica, el BRI prevé inicialmente la construcción de 5 rutas que intersecten con 6 corredores económicos –tanto marítimos como terrestres– a través de 3 continentes: Europa, Asia y África. La conexión entre este andamiaje comercial contempla el despliegue de vías férreas, autopistas, puertos, aeropuertos, zonas francas, etcétera.

Un punto interesante a resaltar es que, además de la construcción de infraestructura, el proyecto tiene en la mira la creación de nuevos instrumentos de cooperación y ayuda recíproca entre la población de los países participantes (*people-to-people bonds*). Estas áreas de cooperación en principio cubrirán un sinnúmero de conceptos como intercambio científico, colaboración en materia medio ambiental y ecológica, programas de becas e intercambios académicos, agendas culturales, etc. Todo ello en un esfuerzo por aumentar las influencias políticas de China y consolidar su *soft power*. La forma en que esta amplia gama de conceptos puede concretarse permanece como una interrogante, sin embargo, su inclusión en la iniciativa muestra el acercamiento integral que el gobierno chino está procurando a través del BRI.

La iniciativa también ha obligado a China a hacer modificaciones en su política interna. En el 19º Congreso del Partido Comunista Chino llevado a cabo en octubre de 2017, el partido incluyó en la letra de su constitución el “pensamiento de Xi Jinping para una nueva era” y dentro de éste la “consecución de la Iniciativa Una Franja una Ruta”. Esta reforma denota la seriedad que la administración ha tomado respecto a la iniciativa BRI como eje rector en sus actividades de política exterior; además que apuesta por el BRI como la herramienta esencial para la proyección de un futuro chino. Con esta asociación entre conceptos, no es arriesgado aseverar que el éxito o fracaso de la administración de Xi Jinping estará ligada al éxito o fracaso del BRI.

Asimismo, en el ámbito de resolución de disputas, la iniciativa BRI ha motivado la edificación de tres nuevos tribunales especializados para los casos que surjan a la luz de los crecientes proyectos de infraestructura. Con la creación de tres tribunales especiales en Beijing (base), Xi’an (casos terrestres) y Shenzhen (casos marítimos) China busca fomentar foros comerciales de carácter neutro

³ Ingram, Jennifer. June, 2018. B&R China Law Connect and Belt and Road Countries. *China Law Connect, China Guiding Cases Project, Stanford Law School*. Volume I, Issue I. Pp. 75-79.

para remitir los casos a arbitraje, mediación o litigio. Si bien el éxito de esta medida deberá de ser evaluado con cautela y en atención a un buen número de factores (mismos que no son el objeto de este escrito) su propia creación subraya la transformación que el Estado chino está experimentando a través de este proyecto.

Al 2018 y a pesar de cierto escepticismo reinante, la nueva ruta de la seda ha comenzado a cobrar forma. El BRI actualmente ha comprometido más de 900 mil millones⁴ de dólares y los proyectos comprenden desde la renovación del Puerto del Pireo en Atenas hasta el inicio del corredor sino-pakistaní con un tren bala uniendo la China meridional con el puerto de Gwadar. Sobre esto vale resaltar que China ha optado por etiquetar diversos proyectos de inversión en el extranjero como “proyectos BRI” si bien en un inicio no eran contemplados como parte de la iniciativa o bien habían iniciado antes del lanzamiento oficial. Utilizando esta conveniencia, se han multiplicado los proyectos transversalmente en diversas regiones alrededor del mundo además de que indirectamente se han aumentado las cifras de inversión.⁵

III. RETOS Y DESAFÍOS DEL BRI

Considerando que el BRI prevé una inyección gigantesca de fondos, un movimiento titánico de recursos y que los corredores se extenderían por países que representan más del 60% de la población mundial, los retos y desafíos son vastos y multifacéticos. No son pocas las voces que han notado los riesgos inherentes a un proyecto de este calibre y naturaleza. Por ejemplo, un reporte preparado por el semanario *The Economist* señala que en el proceso de concreción el BRI enfrentará desafíos al menos en las siguientes categorías: (i) inestabilidad política en regiones de alto riesgo, (ii) riesgos legales especialmente en países con estados de derecho frágiles, (iii) problemas de financiamiento en tanto los créditos son otorgados y empiezan a generar problemas de liquidez.

Con respecto al financiamiento de la iniciativa los problemas han sido de diversa índole. De inicio, al día de hoy no existe una cifra exacta en cuanto al monto requerido para llevar a cabo la primera etapa del proyecto. Este hecho ha

⁴ “Embracing the BRI ecosystem in 2018 – Navigating pitfalls and seizing opportunities” – Deloitte Insights. https://www2.deloitte.com/content/dam/.../4406_Embracing-the-BRI-ecosystem.pdf.

⁵ Tal es el caso de proyectos de inversión en América Latina los cuales ya son etiquetados como “Proyectos BRI”. Ver, por ejemplo, los proyectos hidroeléctricos en Brasil o la Refinería del Pacífico en Ecuador.

quedado patente en la confusión provocada por fuentes oficiales del gobierno las cuales han indicado cifras disímiles y sujetas a cambios temporales y regionales. A la vez, al día de hoy no hay claridad sobre las condiciones necesarias para empezar a financiar los proyectos. Las empresas y el gobierno chino han tenido poca transparencia en cuanto a la selección de los países y proyectos individuales, así como las expectativas de productividad y retorno de los mismos. Además, existen riesgos de que ciertos países sean incapaces de pagar la deuda adquirida con empresas y fondos chinos para los proyectos de infraestructura. Esto podría crear un problema de sustentabilidad en los pagos a través de diversas secciones y etapas de la iniciativa. Algunos estudios han señalado que al menos ocho países no estarían en condiciones de pagar los créditos otorgados por agentes chinos para la realización de las obras en su propio suelo.⁶

En su componente geopolítico la iniciativa también ha sido criticada por actores que ven un intento de China de imponer su poder y agenda en países menos desarrollados y ávidos de inversión extranjera. Bajo esta perspectiva se ha catalogado a China como una nueva potencia colonialista que tiene como fin dominar el panorama internacional bajo una nueva especie de hegemonía. La incursión de China en este tropel de regiones ha despertado las sospechas de países que han mantenido zonas de influencia y poder. Tal es el caso de Rusia con la zona de Asia Central y de India con Pakistán, el Sureste Asiático y otros países de la región. En concreto, existen preocupaciones de que las inversiones y financiamientos sean excesivamente onerosos para que China pueda adquirir la posesión de activos críticos y estratégicos por plazos indefinidos. Sobre este tema vale la pena señalar el caso del puerto de Hambantota en Sri Lanka donde una empresa china obtuvo la concesión del puerto por un plazo de 99 años después de un incumplimiento general de pagos por parte del gobierno.⁷

No son menores tampoco las preocupaciones creadas por la calidad de las inversiones chinas, en papel menos experimentadas que las de los países desarrollados y que generalmente prescinden de estándares de sustentabilidad. Desde que China salió en busca de recursos naturales ha sido objeto de fuertes críticas por los resultados y consecuencias de sus actividades de inversión. De modo general, las inversiones chinas en países extranjeros han sido tildadas de omisas con los derechos humanos, nocivas para el medio ambiente, injustas en el trasla-

⁶ Hurley, John; Morris, Scott & Portelance Gailyn. (marzo, 2018). *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative From a Policy Perspective*. <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>

⁷ Abi-Habib, Maria. (Junio, 2018). *How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port*. <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>

do de capital humano y negligentes con el Estado de derecho.⁸ Con vista a este historial, el despliegue del BRI abre una oportunidad para que las empresas y el gobierno chino puedan incrementar sus estándares en estos nuevos proyectos de gran calado. Los nuevos organismos institucionales como el AIIB tendrán un rol importante en supervisar y esquematizar mejores prácticas para poder imponer una nueva narrativa sobre las incursiones chinas en el mundo.

IV. LATINOAMÉRICA Y LA INICIATIVA BRI

La administración de Xi Jinping ha sido clara en dejar abierta la iniciativa para sumar adeptos alrededor del mundo; esto operaría bajo la lógica de que entre más países se encuentren enlazados al BRI el gobierno chino aumentaría su espectro de influencia. Esta arquitectura abierta ha permitido ampliar el concepto del BRI más allá del antiguo camino de la seda por Asia Central y la ruta marítima atravesando el Sureste Asiático y el Océano Índico. Aprovechando el impulso que ha originado el proyecto, hoy se comienza a hablar de un BRI a través del ártico aprovechando el deshielo de los polos y también de un BRI del ciberespacio comandado por las empresas chinas de tecnología.⁹ Con este enfoque de ubicuidad el BRI hoy comienza a cubrir a los países latinoamericanos.

En el caso concreto de América Latina, la participación se ha manifestado en tres momentos determinados. Primero, se debe considerar la suscripción de un buen número de países sudamericanos como miembros prospectivos del nuevo banco multilateral: AIIB, el cual, como se señaló anteriormente, tendrá un papel preponderante en el desarrollo de proyectos financiados por el gobierno chino.¹⁰ Segundo, en el foro BRI organizado en Beijing en mayo de 2017 se contó con la presencia de varias delegaciones latinoamericanas además dos jefes de estado de la zona: Michelle Bachelet y Mauricio Macri; esta visita dio una primera pauta para la extensión del proyecto hacia América Latina. Tercero, en enero de 2018 en la reunión de CELAC¹¹ en Chile, el Ministro de Relaciones Exteriores Wang Yi, formalizó la invitación del BRI hacia todos los países latinoamericanos prometien-

⁸ Para ver un estudio integral sobre las características de las inversiones chinas en el mundo: Dollar, David. (mayo, 2016) *China as a Global Investor*. Asia Working Group. Foreign Policy at Brookings.

⁹ (2018, Julio). Planet China, The Belt and Road Initiative. *The Economist*, Volúmen 428, Número 9102, p.7.

¹⁰ Entre ellos encontramos actualmente a Brasil, Chile, Argentina, Perú, Ecuador y Venezuela.

¹¹ Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños.

do una era de cooperación y ganancias mutuas. A este hecho se le conoce ya como la "Declaración de Santiago" y abre la puerta para el desarrollo del proyecto con todos sus alcances en la región.

El arribo del BRI a América Latina ocurre en un momento coyuntural en el cual Estados Unidos retrocede de su papel histórico y hegemónico en la zona. En pleno contraste, la presencia económica de China se ha incrementado considerablemente y obliga al replanteamiento de los esquemas de recepción de inversión y los objetivos comerciales de los países relevantes. Éstos deberán de ser evaluados para generar nuevas sinergias de desarrollo en beneficio y no en detrimento de las economías regionales. Algunas preguntas en este caso parecen pertinentes: ¿Qué es lo que América Latina desea del BRI? ¿En qué sentido la iniciativa puede cambiar los proyectos que China ya ha comenzado en la región? ¿Cómo combatir los riesgos inherentes al BRI? ¿Cómo enfrentar las asimetrías existentes entre China y América Latina? Este análisis se deberá llevar a cabo de forma particular en cada país y su respuesta implicará una actitud integral ante la emergencia de una nueva superpotencia.

V. LATINOAMÉRICA Y CHINA

El compromiso económico de China con América Latina se ha incrementado en los últimos años de manera sustancial. En la reunión ministerial de CELAC celebrada en Beijing en 2015, el Presidente Xi Jinping anunció que China intentaría incrementar, en un periodo de 5 años, el intercambio comercial con la región hasta los \$500 mil millones de dólares y procurar una inversión directa de \$250 mil millones de dólares. A lo largo de diversos documentos oficiales y con la narrativa que caracteriza a las potencias, China ha subrayado el interés que tiene por América Latina e identificado las vías de cooperación necesarias para intensificar las relaciones multilaterales. Algunos de los objetivos propuestos incluyen el aumento de intercambios entre organismos políticos, la explotación del comercio bilateral, la cooperación en inversión industrial y capacidad productiva, el apoyo a la extensión de actividades de energía, la construcción de infraestructura, el respaldo de instituciones financieras y la exploración conjunta de innovación tecnológica. También se ha resaltado la importancia de aumentar el entendimiento cultural y el desarrollo social para la creación de vasos comunicantes interregionales. Todo ello bajo el marco de una relación fructífera ("ganar-ganar") en aras del progreso sostenido y la conservación de un panorama internacional sustentable.¹²

¹² Segundo Documento Sobre la Política de China Hacia América Latina y el Caribe. Noviembre, 2016. Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Popular China. <http://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1418256.shtml>.

Con la claridad de esta estrategia expansiva, no es novedoso notar que el ascenso de China como país dominante ha tenido un profundo impacto en las economías de América Latina tanto en su intercambio comercial como en los flujos de inversión. Sin embargo, los resultados al día de hoy han tenido un balance mixto. Mientras que los países exportadores de energía, materias primas y productos agropecuarios (entre los que encontramos a Brasil y Chile) se han beneficiado del creciente apetito del gigante asiático, otros han sido perjudicados por la competencia de China en manufacturas y productos secundarios (tendencia visible en el caso de México).

Repasando el alcance de la influencia económica es importante notar que China ha remplazado ya a los Estados Unidos como destino preferido de las exportaciones de la mayoría de los países latinoamericanos. Por ejemplo, en el caso de Brasil se tiene que en el año 2016 exportó \$35 mil millones de dólares a China mientras que únicamente exportó \$23 mil millones a los Estados Unidos. Por su parte, Chile exportó en el mismo año \$17 mil millones de dólares a China mientras que exportó \$8 mil millones a los Estados Unidos. México, en su caso, continúa teniendo en sus vecinos del norte a los mayores receptores de sus exportaciones, pero China ha incrementado su prominencia siendo ya el segundo socio comercial de México con una balanza comercial profundamente deficitaria.

La importancia que arrojan estos datos no deja de ser un tema controversial. Las exportaciones de la mayoría de países latinoamericanos hacia China consta de materias primas, productos agrícolas y otros que no contienen gran valor agregado. De hecho, algunos estudios apuntan que en 2016 únicamente cinco productos conformaron el 71% de las exportaciones de la región hacia China.¹³ La naturaleza de estas exportaciones crea una dependencia de alto riesgo y acrecienta la vulnerabilidad de la región ante una patente falta de diversificación.

Además, hay que recordar que la estrategia de China en América Latina dista de ser uniforme. El gigante asiático ha sido casuístico en sus aproximaciones con la región en busca de beneficios de diversos tipos. Por ejemplo: con algunos países se han firmado tratados de libre comercio como es el caso de Chile, Perú y Costa Rica, mercados que han sido receptores de un gran número de manufacturas chinas. En otra tesitura y bajo la utilización del esquema BRICS, China ha desarrollado una relación estratégica con Brasil que no solamente se centra en el aspecto económico comercial sino en la creación de una estructura global que actúa como contrapeso en contra de los bloques occidentales. En países como Argentina, Venezuela y Ecuador, China ha iniciado diversos proyectos de inversión

¹³ Krause, Patricia. Febrero, 2016. *Panorama. China's Role in Latin America is much more than a Trade Issue*. COFACE, Economic Publications.

como construcción de refinerías, trenes e instalaciones nucleares. Mientras que, con los países centroamericanos y caribeños, China ha prometido beneficios económicos a cambio del no reconocimiento de Taiwán como país independiente, es decir, por una deliberación estrictamente diplomática.

Estos resultados disímiles obligan a repensar las relaciones sino-latinoamericanas para trasladarlas hacia un proyecto regional que sea provechoso para todas las partes. A continuación, hacemos un breve repaso sobre la experiencia de nuestros países con China en los últimos años. Como se señaló, China no se ha enfocado en relaciones grupales sino que ha optado por dirigirse a cada uno de ellos con estrategias individualizadas. A través de la óptica y estudio de tres casos distintos se derivan lecciones valiosas para nuestra región.

VI. CHILE Y CHINA: LECCIONES DE UN TRATADO DE LIBRE COMERCIO

Chile fue el primer país latinoamericano en establecer relaciones diplomáticas con China. Además, fue el primer país de la región en firmar un tratado de libre comercio con el país asiático en 2005. Dicho esfuerzo de política económica se fortaleció en el tiempo a través de la suscripción de diversos instrumentos: (i) el Acuerdo Suplementario de Comercio de Servicios en 2008; (ii) el Acuerdo Suplementario de Inversiones firmado en 2012 y (iii) la desgravación de casi el 100% de los productos de origen chileno en el mercado chino en el año 2015.¹⁴

Al día de hoy y desde una perspectiva puramente comercial, los resultados han sido fructíferos. Sólo en 2017 el intercambio comercial entre el país andino y China rondó los \$34 mil millones de dólares representando el 26% del comercio total de Chile. El éxito ha sido de tal magnitud que, actualmente, China es el principal socio comercial de Chile.

Mirando en retrospectiva lo que han sido estos 13 años de TLC con China, Chile puede sentirse optimista. Las últimas administraciones han tenido la clarividencia de apostar por una relación comercial sólida y duradera con el gigante asiático a través de la formalización de compromisos comerciales estratégicos. Sin embargo, hoy es el momento de ser especialmente precavido y, como reza el popular adagio, evitar “dormirse en los laureles”.

Recordemos que Chile concentra hoy un porcentaje altísimo de sus exportaciones en la industria de la minería, siendo el cobre el producto históricamente predilecto para dicho propósito. Y no pretendemos negar que es precisamente el

¹⁴ Véase: “*La República Popular China y sus vínculos con Chile*”, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (BCN), Departamento de Estudios, Extensión y Publicaciones, 7 de mayo de 2018.

mineral rojo uno de los principales causantes de las épocas de bonanza chilena en las últimas décadas, pero el país debe ser inteligente para intentar diversificar la agenda comercial, especialmente en un mundo globalizado cada vez más impredecible y volátil.

Es en este aspecto donde la dirigencia política debe ser visionaria para conducir al país por el rumbo correcto. Como muy acertadamente se ha indicado: "si los políticos, responsables de políticas, productores y la opinión popular se conforman con dejar las cosas como están, entonces estos tratados de libre comercio con China con certeza exacerbarán las deficiencias de larga data intrínsecas al modelo primario-exportador de cada país y llevarán a que los responsables de políticas nacionales encuentren muy tentador simplemente sentarse a disfrutar de este *boom* sin precedentes de los precios de las materias primas".¹⁵

Lo anterior cobra un especial sentido si consideramos que las economías extranjeras no sólo están observando lo que ocurre en Chile con el cobre, sino que han posado sus ojos sobre otro mineral de vital importancia como el litio. Sin ir más lejos, la compra de la empresa china *Tianqi Lithium* del 24% de SQM, el mayor productor chileno de litio, es una señal clara de hacia dónde podrían dirigirse las inversiones chinas en los años venideros.

Por ello, si alguna enseñanza ha dejado el éxito del TLC es precisamente que China tiene muchísimo más que ofrecer a Chile que sólo un excelente comprador de materias primas y, por su puesto, que Chile tiene una infinidad de bienes y servicios que comerciar. Es precisamente por eso que se deben fomentar las instancias de cooperación en otros rubros como los intercambios científico-tecnológico, cultural, entre otros.

En línea con esta idea, destacable es el trabajo que ha realizado en los últimos años el Ministerio de Ciencia y Tecnología de China con la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica de Chile (CONICYT) a través del Plan de Acción para la Cooperación de Ciencia y Tecnología 2017-2019.¹⁶ En el mismo sentido, deben aprovecharse las instancias de cooperación que el mismo gobierno chino ha propuesto en cuanto a, por ejemplo, incrementar las iniciativas de construcción de infraestructura.

Respecto a la inversión en infraestructura, no se puede dejar de mencionar que Chile firmó su intención de pertenecer al AIIB siendo un paso importante para su posible participación en el esquema BRI. Para enmarcar la ocasión, el

¹⁵ Carol Wise, "Tratados de libre comercio al estilo chino: los TLC Chile-China y Perú-China". Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, Vol. XXXIX, N° 71, segundo semestre 2012, p. 184.

¹⁶ Al efecto, véase http://www.conicyt.cl/wp-content/uploads/2012/11/Plan_de_accion_es_2017-2019.pdf.

presidente del AIIB mencionó que la anexión de Chile no sólo convierte al país en una base importante de proyectos patrocinados por empresas de capital chino, sino que puede ser una gran oportunidad para la apertura de nuevos mercados en Asia. La candidatura de Chile para ingresar al AIIB debe de ser interpretada como una acción clara de compromiso con la iniciativa BRI además de un corolario al éxito de la relación bilateral.

Finalmente, no podemos dejar de prevenir que la incursión de nuevos proyectos de inversión debe de ser siempre bienvenida, pero con las debidas salvaguardas. Chile debe vigilar que las inversiones chinas promuevan la libre competencia con otros agentes tanto domésticos como internacionales. Por su parte, el inversor chino debe asegurarse de contar con asesoría legal en materias comerciales, judiciales y especialmente de libre competencia. Más aún considerando que la normativa del sector ha sufrido importantes modificaciones en temas tan sensibles como lo es el control de fusiones y adquisiciones.

VII. CHINA Y BRASIL: EVALUACIÓN A TRAVÉS DEL BRICS

Desde la reforma de apertura de 1978 iniciada bajo el mandato de Deng Xiaoping, Brasil ha sido uno de los principales socios comerciales de China principalmente como proveedor de materias primas y productos agrícolas. Actualmente, Brasil es el socio comercial de China con mayor crecimiento además del país de la región que presume del mayor flujo de inversión por parte de actores chinos tanto privados como públicos. En torno a las cifras de inversión, es importante recalcar que entre 2003 y 2017 China invirtió un total de \$54 mil millones de dólares en 93 proyectos en Brasil, principalmente en los sectores energéticos, mineros, de logística y agricultura.¹⁷ Más allá de estos logros, la relación entre China y Brasil abarca otros temas incluyendo el acercamiento político y diplomático para la cooperación comercial, financiera y tecnológica a través de diversas iniciativas como el Fondo Brasil-China de Cooperación para Expansión de la Capacidad Productiva y el Financiamiento a Largo Plazo.

La relación de Brasil y China ha sido marcada por el surgimiento del grupo BRICS. Este acrónimo acuñado por un economista de Goldman Sachs (que incluye además de Brasil y China a Rusia, India y Sudáfrica) fue cobrando forma en la primera década del siglo XXI y en 2009 se formó el organismo que presumía una cohorte de países que compartían rasgos similares y que sobre todo prometían

¹⁷ Planejamento divulga Boletim de Investimentos Chineses no Brasil. Ministério do Planejamento do Brasil Enero, 2018. <http://www.planejamento.gov.br/noticias/planejamento-divulga-boletim-de-investimentos-chineses-no-brasil>.

ser prominentes en un nuevo escenario de crecimiento global. Los acuerdos concretados a través del grupo BRICS han sido diversos e incluyen coordinación en temas financieros, de agricultura, comerciales, en ciencia y tecnología, así como en sectores de comercio, salud, empresariales y académicos. Otro evento a destacar nacido del agrupamiento BRICS es la creación del Nuevo Banco de Desarrollo, institución que promete dirigir fondos para el crecimiento no sólo de los países miembro sino también de otras economías emergentes.

En este sentido, los BRICS han otorgado a Brasil una plataforma sólida para fortalecer sus lazos comerciales y económicos con China. En agosto de 2017, Brasil y China firmaron un memorándum de entendimiento con el objetivo de diversificar las exportaciones tradicionales del país sudamericano hacia China. Este documento promete incrementar los flujos de exportación en diversas áreas incluyendo, infraestructura, comercio electrónico, servicios bancarios, automatización tecnológica y promoción del turismo. Más aún, los dos países suscribieron promesas para intensificar las inversiones en infraestructura, el sector energético, así como intercambiar lecciones en el combate a la corrupción y los avances en la lucha en contra del calentamiento global. Vale resaltar que la relación en todo caso no ha sido afectada por la crisis política y económica que Brasil ha sufrido en los últimos años; los actores chinos en el país han sido estables y las perspectivas de inversión son positivas. También es importante señalar que Brasil se ha beneficiado de la guerra comercial iniciada por la presidencia de los Estados Unidos en contra de China al ser un sustituto natural como proveedor de productos agropecuarios.

Con esta experiencia bilateral se puede pensar que Brasil ha sido uno de los países latinoamericanos más exitosos en su interacción con China. La experiencia dentro del grupo BRICS le ha provisto de oportunidades que no han sido otorgadas a otros países de la región. Por su tamaño e importancia Brasil ha capitalizado estos cimientos para avanzar sus ambiciones comerciales, políticas y diplomáticas con la nueva potencia oriental. Así, la iniciativa BRI debe de ser tomada por Brasil como una nueva oportunidad para seguir profundizando la relación con China en una asociación coordinada y provechosa. Esta iniciativa dará pie para que Brasil pueda seguir trabajando en temas importantes más allá de la exitosa exportación de materias primas. Los nuevos retos pasan por incrementar la transferencia tecnológica, asegurar inversiones sustentables y avanzar en agendas coordinadas.

VIII. CHINA Y MÉXICO: ASIMETRÍAS Y PROMESAS INCUMPLIDAS

A México y China les gusta presumir una relación histórica que data del siglo XVI con el intercambio de mercancías llevado a cabo por el Galeón de Manila ("La Nao") entre las Filipinas y la Nueva España. Ya en tiempos modernos, México

fue uno de los primeros países en reconocer a la República Popular y en iniciar relaciones diplomáticas apoyando su candidatura para entrar a la ONU en 1972. A pesar de estos antecedentes de diplomacia y amistad, actualmente la relación bilateral se encuentra caracterizada por una serie de dificultades del tipo comercial. Esta situación ha sido magnificada tras el ingreso de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) en 2001 y la competencia subsecuente por el mercado norteamericano. En este sentido, China ha actuado claramente como un competidor de México en detrimento de su posición privilegiada dentro del bloque del TLCAN.

La evolución económica de China después de su apertura económica la convirtió en el segundo socio comercial de México ya para el año 2003. Después de un crecimiento significativo, el intercambio comercial llega hoy (2018) a la cifra de 85 mil millones de dólares. Sin embargo, este importante flujo comercial ha tenido al menos dos características: (i) la relación ha sido claramente deficitaria para México en su balanza comercial, acumulando un déficit cercano a los 75 mil millones de dólares en 2018¹⁸ y (ii) las importaciones chinas consisten de bienes intermedios que muy comúnmente son transformados para después ser exportados a los Estados Unidos y Canadá.

Como se indicó anteriormente, China ha dirigido un fuerte flujo de inversión directa en América Latina a partir de la primera década del siglo XXI motivando el crecimiento de diversos países de la región. No obstante, México no ha sido beneficiado de este fenómeno regional. La inversión china en México apenas suma \$400 millones de dólares entre el periodo 2000-2016, representando menos del 0.1% del total de inversión extranjera directa en México.¹⁹ En esta misma línea, los proyectos más significativos de inversión china en México han estado lejos de ser exitosos debido a diversos factores entre los cuales se incluye la inestabilidad política y resultado finalmente en promesas incumplidas. La cancelación del tren rápido entre la Ciudad de México y Querétaro, el fracaso del proyecto *Dragon Mart* en Quintana Roo y la detención de la central hidroeléctrica Chicoasén II son solamente una muestra de la falta de pericia y entendimiento de los proyectos chinos que han tratado de poner pie en México.

A pesar de este escenario del todo controversial, la elección de Donald Trump y el replanteamiento del sueño norteamericano obligan a México a reevaluar sus

¹⁸ El Economista. 8 de mayo de 2018. *China y México Estrechan Su Comercio*. <https://www.economista.com.mx/economia/China-y-Mexico-estrechan-su-comercio-hasta-los-85000-mdd-pero-el-saldo-es-a-favor-de-Pekin-20180508-0072.html>

¹⁹ Dussel, Enrique. Octubre, 2017. *México -China ante la creciente complejidad de su relación. Implicaciones institucionales y agenda para el 2020*. La Nueva Sociedad Global, El Reto de la Diplomacia, La Responsabilidad del Porvenir. IJ – IDIC.

políticas comerciales y de inversión alrededor del mundo. La diversificación torna necesaria ante la hostilidad mostrada por la sociedad histórica con los Estados Unidos. Esta serie de eventos ha sido apreciada y bienvenida en Beijing. La relación bilateral ha mostrado desde 2016 señales de mejora con la asignación de ciertos campos petroleros a empresas chinas tras la reforma energética y la operación de fondos binacionales para proyectos de infraestructura. Irónicamente, un hecho indirecto como el aislamiento de Estados Unidos ha motivado el acercamiento entre México y China para la exploración de nuevas vías de cooperación. Sin duda este acercamiento puede profundizarse a través del despliegue de la iniciativa BRI con el objetivo de reducir el déficit comercial y aumentar el número de proyectos de inversión. Para ello, México necesitará establecer una agenda estratégica que le permita sumarse a una iniciativa que diversifique sus opciones de crecimiento en un mundo cada vez más complejo. El cambio de gobierno recién ocurrido en julio de 2018 provee una oportunidad histórica para capitalizar las potencialidades subyacentes en las relaciones sino-mexicanas.

IX. CONCLUSIONES

La concreción de la iniciativa BRI estará sujeta a diversos retos y sin duda podrá no cumplir con las expectativas desmedidas creadas por las autoridades chinas, sin embargo, este nuevo proyecto representa ya un parteaguas en el escenario mundial. Su desarrollo en diversas regiones promueve un nuevo esquema de integración que incorporará en el menor de los casos características chinas al proceso de globalización, un proceso que cada vez tiene menos rasgos occidentales.

Por hoy, la iniciativa ha empezado con proyectos de infraestructura en el Suroeste Asiático, Europa, Asia Central y África. Y al parecer, las incógnitas sobre su verdadero alcance, forma jurídica e impacto multilateral serán confirmadas gradualmente en tanto las autoridades y empresas chinas empiezan a evaluar los resultados en el corto y mediano plazo.

Esta nueva ruta de la seda conlleva un nuevo manual chino de política exterior. El BRI es una nueva estrategia de salir al mundo y romper con la discreción internacional aconsejada por Deng Xiaoping en los Ochenta. El BRI en esa misma línea es un reconocimiento de China al gran momento que vive y la fortaleza que ha construido en los últimos años, misma que le otorga cierta legitimidad para liderar los procesos de globalización.

Desde la perspectiva regional, es de esperarse que la inminencia del BRI genere nuevas oportunidades para los países latinoamericanos. La iniciativa muy seguramente tendrá un impacto en la forma en que China estructura sus inversiones y planea sus agendas comerciales con la zona latinoamericana; esta reevaluación permite a nuestros países redirigir sus agendas y virar hacia escenarios

más favorables. Como se ha señalado, la región no tiene una lectura lineal y las experiencias han sido acaso mixtas. No obstante, se puede decir que América Latina como bloque se ha beneficiado de la compra de materias primas y deberá de seguir garantizando su competitividad en este rubro para mantener los niveles de crecimiento causados por la demanda asiática. Más importante aún, todos los países de la región tienen el reto de incrementar su oferta de productos y aprovechar la transferencia tecnológica que permita sofisticar paulatinamente sus economías.

En cuanto a los riesgos y desafíos, el BRI plantea nueva competencia con regiones que ofrecen productos similares a los latinoamericanos y que están en el núcleo de la cartografía BRI (Sureste Asiático, África y Asia Central). También se deberá de ser cauto ante las inversiones chinas cuidando la protección de recursos naturales, la soberanía nacional, la sustentabilidad medioambiental, la protección de derechos laborales y sociales, así como el respeto a las formas determinadas de gobierno. Las incursiones de China en otros países deben de servir como guía para que América Latina desarrolle mecanismos de negociación en los cuales no sea avasallada por una contraparte asimétrica y hegemónica.

Por último, pensamos que la región bien haría en revisar la capacidad de incrementar sus fortalezas al operar en bloque. Las probabilidades de llegar a arreglos más inteligentes y estratégicos incrementan si los países latinoamericanos operan en un esfuerzo colaborativo. Los grupos existentes como Mercosur y la Alianza del Pacífico tienen pendiente la incorporación de capítulos y estrategias pormenorizadas para contrarrestar los riesgos de la nueva presencia china. En estos esfuerzos se encuentra la capacidad de respuesta que tanto necesita la región ante un reto del todo novedoso.

IV. UNA VISIÓN DESDE ASIA

China's Belt and Road Initiative (BRI): an Indonesian perspective

*Evi Fitriani**

SUMMARY

- I. Abstract
- II. Introduction
- III. The Evolving Concept of the OBOR/BRI
- IV. Indonesian Responses
- V. Conclusion
- VI. References

I. ABSTRACT

China's contemporary trans-regional initiative to establish the Belt and Road Initiative (BRI) –previously known as One Belt One Road (OBOR) –has attracted a lot of attention; not only because the initiative involves more than 60 countries across Asia, Africa and south Europe, but also because it represents a re-emerging China that is being considered a challenger to the post-second World War liberal world order led by the United States. The initiative has also been perceived as a Chinese strategy to enhance its influence beyond its traditional realm by taking advantage of its economic prowess. Indonesia was among the first countries introduced to the OBOR and whose territory is at the heart of the OBOR route. The country, however, has been prudent in the face of Chinese offers since it has perceived the initiative as both an opportunity and challenge in economic as well as strategic dimensions. In addition, the Chinese BRI grand initiative may create regional problems due to hotspots in the South China Sea and the inclination of some regional states to support China rather than strengthen the Association of the Southeast Asian Nations (ASEAN). Thus, while it is important to welcome the initiative, critical assessments of the project are indeed necessary in order to understand its impact on the geo-economy and geo-politics of involved regions and on future relations between the involved countries and China.

Keywords: Indonesia-China, OBOR/BRI

* Head, Miriam Budiardjo Resource Center (MBRC) Senior Lecturer, International Relations Department Faculty of Social and Political Sciences (FISIP), Universitas Indonesia.

II. INTRODUCTION

The rise of China in the last three decades has changed the map of the global economy and politics. The most populous country in the world has not only become the engine of world growth but also an increasingly assertive military power that changes the economic and political balance regionally and globally (Keller & Rawski, 2007; White, 2013). This phenomenon has led to problematic relations between China and the United States (US) (Shambough, 2013; Gill, Goh & Huang, 2016; Fels, 2017) and left observers to debate future scenarios for the world.

In the last several years, China has introduced an international initiative, namely the One Belt One Road (OBOR), which was later changed to the Belt and Road Initiative (BRI). The initiative appears to be China's grand strategy to enhance its influence beyond its traditional realm by taking advantage of its economic prowess. Debatably, the OBOR/BRI may also become a strategy to create a new world order under Chinese leadership. As the closest neighbors with traditional economic linkages, Southeast Asian countries were offered the OBOR at an early stage when the concept of this initiative was not even clear to the Chinese themselves. As the biggest country in Southeast Asia—in terms of population and territory—Indonesia was among the first countries to be introduced to the initiative.

Indonesia's response to the Chinese initiative and how the OBOR/BRI affects the two countries' relations have not been studied thoroughly. Previous studies that have examined the Indonesia-China relationship have focused more on Indonesia's behaviors amid competitive relations between the US and China (Storey, 2000; Novotny, 2010; Hamilton-Hart & McRae, 2015) or on the Chinese diaspora in Indonesia and the diplomatic normalization of the two countries in 1990 (Suryadinata, 1990; Sukma, 2009; Tjhin, 2012). This chapter attempts to fill the knowledge gap by investigating Indonesian perspectives of the initiative. The chapter is organized into two sections before the conclusion is presented. The first phase focuses on the process through which the OBOR/BRI evolves and the initial responses from countries in Southeast Asia. The second phase identifies both Indonesian enthusiasm and concerns related to the OBOR/BRI, as the country perceives the Chinese initiative not only as an opportunity, but also as a challenge.

III. THE EVOLVING CONCEPT OF THE OBOR/BRI

As an initiative, the OBOR/BRI has been perceived differently by different people, including those in China. Naturally, a new initiative by a re-emerging state evokes diverse responses from other countries based on their perceptions, concerns and hopes. Partly, the diversity of reactions stems from the fact that the initiative was not sufficiently explained when it was introduced by the Chinese top leader. There was no conceptually clear and robust explanation when President Xi Jinping mentioned the 21st Century Maritime Silk Road in his speech before the Indonesian Parliament in October 2013. When Indonesian diplomats and scholars asked for clarification, their Chinese counterparts were unable to answer adequately. Indeed, different people responded differently. Despite efforts by some Chinese officers and scholars to obtain positive responses to the new initiative, China did not publish any sufficient official explanation on the initiative. Consequently, this led to a lot of confusion, and suspicion.

Indonesia was one of the first countries to be introduced to the OBOR/BRI. When President Xi Jinping visited Jakarta for the first time in October 2013, he spoke before the Indonesian Parliament on the importance of the relationship between the two countries in which he mentioned the 21st Century Maritime Silk Road. This rather surprising initiative created confusion among Indonesians and other observers as the President did not explain the new initiative clearly. It created the perception that the concept of the 21st Century Maritime Silk Road had not been developed when it was first introduced.

From 2014 to 2016, Chinese officials and scholars ran several workshops and seminars on the 21st Century Maritime Silk Road in particular, and on OBOR in general to gather input and ideas from neighboring countries, including Indonesia. In these academic forums, Chinese scholars generally asked two big questions to their counterparts from other countries: what did they think about the initiative and what did they expect from the new initiative. In a bilateral dialogue forum in June 2014, when the Chinese counterparts were asked about the OBOR and the 21st Century Maritime Silk Road, including any relations between the concepts, a Chinese official responded by asking back what Indonesian perceptions and expectations were on the newly introduced initiatives. In another symposium between China and the Association of the Southeast Asian Nations (ASEAN), a Chinese scholar openly requested input from Southeast Asian counterparts in order to develop the concept of OBOR.

These Chinese reactions imply three possibilities regarding China's attitudes toward developing the initiative. Firstly, the Chinese had possibly not developed a clear concept and empirical meaning of OBOR, and were therefore reluctant to

be too open about the initiative. This might have resulted from the fact that OBOR was the first Chinese trans-regional grand strategy that would significantly affect China's image and position regionally and globally. They have a lack of experience in undertaking such an enormously important task.

Secondly, relevant decision makers, officers and scholars in China might have a broadly conceptual understanding of the initiative but they might still need constructive input from their counterparts from other countries to create a welcomed initiative. This second possibility represents China's willingness to hear and accommodate the interests, hopes and concerns of other countries and reflects China's "good neighbor policy", introduced in the 1990s by President Jiang Zemin, and "China's peaceful rise" approach of President Hu Jintao in the early 2000s.

The first and second possibilities imply the continuity of Jiang's pragmatic approach "to learn from global actors as well as the overall international system." (Lanteigne, 2009: 20). The two circumstances also show that the Chinese accept the fact that China needs cooperation with other countries in order to develop a well-received initiative.

Thirdly, China might have sufficient ideas about their new initiative but they might not be sure - or confident - of the reactions of other countries so they need to test and synchronize the initiative with other countries' expectations. In this third possibility, one may observe China's accommodative foreign policy in order for the successful implementation of a rising power's initiative.

The accommodative attitude of China's foreign policy appears to have led to China changing the name of the initiative in 2016 from the OBOR to the BRI –as China acknowledged that their initiative might encompass more than one belt and one road– and China's hosting of the OBOR Summit in May 2017, at which China's leaders more clearly explained and promoted the initiative. One needs more insights and information to determine which one of the aforementioned three possibilities likely happened in reality. This discussion on China's behavior in the earlier stages of OBOR's conceptualization is important due to some indications that China has shown a more assertive and upper-handed attitude recently.

Eventually, the Government of China released an official article, *Vision and Actions on Building the "Silk Road Economic Belt" and the "21st Century Maritime Silk Road"*, which is now known as OBOR, in March 2015. The their first official document, the Government of China did not mention the purpose of the OBOR. However, in the document it has been written that "Accelerating the building of the Belt and Road can help promote the economic prosperity of the countries along the Belt and Road and regional economic cooperation, strengthen exchanges and mutual learning between different civilizations, and promote world peace and development. It is a great undertaking that will benefit people around the

world" (The Government of the PRC, 2015). Another source cites that the OBOR initiative aims for "win-win cooperation that promotes common development and prosperity, and a road towards peace and friendship by enhancing mutual understanding and trust, and strengthening all-round exchange..." (Maritime Insights, 2015). In 2016, China started to address the OBOR as the BRI but as the former is more popular than the latter, the two names have been used interchangeably.

The OBOR/BRI seems to be a grand international project under the Xi Presidency. In terms of physical scale, the OBOR/BRI is a giant project that links China and Europe through two routes: the land route - the Road - and the sea passage - the Belt. The Road follows the ancient Silk Road from China's city of Xian - across Central Asia and Eurasia - to European cities such as Moscow, Duisburg and Rotterdam, and will create a network of railways, roads, gas and oil pipelines, and a wide range of infrastructure projects (Maritime Insights, 2015). The Belt is called 'the 21st Century Maritime Silk Route' and starts from China's harbor city of Fuzhou and goes through the South China Sea, the Strait of Malacca, the Indian Ocean, the Arabian Sea, the Gulf of Aden, the Red Sea, the Mediterranean Arab Sea and up to the cities in southern Europe such as Athens and Venice (Maritime Insights, 2015). This maritime passage is claimed to follow the legendary sea journey of the 16th Century Ming dynasty fleet under the leadership of Cheng Ho. The route includes more than 60 countries in Asia, Africa and South Europe. The vast coverage area of the OBOR/BRI indicates China's global ambition to spread its leadership and influence across three continents.

The Government of China appears to invest enormously - economically and politically - in the OBOR/BRI. In term of economic magnitude, the Chinese Government has invested hundreds of billions of US dollars and established the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) in 2015. The new bank, which aims to support economic developments by investing in infrastructure projects, has been so attractive amid the scarcity of development capital in many countries that even some members of the European Union were willing to join. The OBOR/BRI is said to promote welfare for people along the route through the development of infrastructure and the revitalization of international trade. (the Governmnet of PRC, 2015) For the OBOR/BRI, China could invest as much as US\$313 to US\$501; since its launch in 2013, it has invested around US\$62 billion in Pakistan and US\$32 billion in Malaysia (Sundaryani, May 12, 2017).

In terms of politics, the Chinese top leader President Xi Jinping showed his strong political will when he announced the initiative in 2013, hosted the high-level meeting of country leaders on OBOR in 14 and 15 May 2017, and included the OBOR in the country's legal document. The OBOR Summit was attended by 29 heads of state involved in the initiative, including 12 European and six ASEAN leaders; among them President Joko Widodo of the Republic of Indonesia. In addi-

tion, President Xi managed to include the OBOR/BRI in the Constitution of China's Communist Party at the 19th Party Congress held previously in Beijing. With this highly official "position", the initiative seems to have increased in seriousness. Moreover, the OBOR/BRI has appears to become the central theme of China foreign policy and diplomacy in the last three years. Furthermore, the Government of China seems to mobilize the support of scholars through the huge amount of funding for academic engagements in which Chinese academics promote the initiatives to their counterparts from countries along the routes in a number of forums, symposiums or conferences and writings. Determinedly, they promote the novel aims of the OBOR/BRI and have tried to convince their counterparts – especially in Asia – that the initiative would bring peace and prosperity along the way. Indeed, a Chinese undergraduate student, when participating in an exchange program at an Indonesian university, tried to assure the class that the infrastructure projects offered or undertaken by the Chinese was a brilliant program that was needed by many states and that they would bring prosperity to those countries. This reflects a serious national systemic approach to undertaking the OBOR/BRI mobilized by the Government of China's economic resources and socio-political capital to support the promotion and implementation of the initiative.

Placing it in a regional context, the OBOR/BRI seems to be one of the pillars to achieve what has been envisioned by President Xi as the "Chinese dream". The initiative has been perceived as a Chinese strategy to maintain the momentum of its economic development. The slow-down of its trade with the US and Europe due to financial crises in the two regions means that China has to generate economic activities with smaller and less-developed countries and re-channel its industrial surpluses and foreign reserves outside its traditional markets in the US and Europe. By focusing on infrastructure developments, China aims for the direct involvement of economic development in the countries along the routes. Given the fact that the availability of global finance to build infrastructure has been limited in the last decades due to financial crises in many countries that used to supply investment, loans and grants, China's strategy to offer financial investments through the newly established AIIB seems to meet the expectations of many developing countries in the three continents. Some regional countries immediately embraced China's OBOR invitation and launched infrastructure projects with China's investments. In Southeast Asia, Cambodia, Malaysia, and Laos were among the first to seize the economic opportunities offered by the OBOR/BRI. Similarly, Sri Lanka, Pakistan and Bangladesh saw the Chinese offers as rare opportunities not to be missed, whereas India has perceived the initiative negatively and opposed it (Xi & Zheng, 2017). Nevertheless, after the inclusion of the OBOR into the CCP's Constitution last October, an editorial of an established English newspaper in Jakarta wrote that, "With Xi calling on party members to clinch a final victory in building a

society of moderate prosperity, the BRI has become a mechanism with which to share China's prosperity with its neighbors..." (*Editorial*, 26 October, 2017).

This means China uses its economic prowess to participate directly in the economic development of more than 60 countries across three continents to create not only "win-win economic cooperation" but also economic – and politico-strategic – leverage. In the 1990s and early 2000s, China also approached the ASEAN countries through economic instruments. In addition to the vast trading networks built in the 20th century by the Chinese diaspora (*huaqiao*) in Southeast Asia, China established the China-ASEAN Free Trade Agreement (CAFTA) in 2003 which sped up the linkage of regional economies to China's global expansion. By 2013 China was the top trading partner of almost all ASEAN countries. With its economic domination in the neighboring region, China seems to be more confident to expand its economic network to other countries in South and Central Asia, Northeast Africa, and east and south Europe through the Road and the Belt. Many countries along the Road and Belt have been developing or less-developed countries that were unable to obtain prosperity under the liberal world order led by the US after the Second World War. Consequently, the OBOR/BRI provides an alternative to these countries not only because of its loans for infrastructure development, but also because of China's principle of not combining economic engagements with political preconditions commonly applied by existing financial institutions such as the World Bank and the Asian Development Bank. In short, through the OBOR/BRI, the Asian giant appears to have expanded its wings beyond Asia to incorporate the three continents by taking advantage of its economic strength, the needs of other countries along the routes, and the absence of competitors.

The meaning of the OBOR/BRI can also be associated with China's global position: through the initiative, China is emerging as a new world power, establishing a new global order under China's leadership. This means the OBOR/BRI is not only about economics, it is also about politics and strategy. By being a dominant economic partner of countries along the routes, China is establishing its political influence and strategic leverage. Several Southeast Asian countries that embraced the OBOR/BRI immediately after its launch, such as Cambodia and Laos, have been seen to fall under Beijing's influence in recent years, which have been detrimental to the development of the ASEAN Community. Other countries like Singapore and Indonesia are more cautious. Countries that have had problems with China in the Paracel Islands, Spratly Islands and Scarborough Shoal, such as the Philippines and Vietnam, seem to be in limbo as they calculate the economic imperatives with strategic costs as – according to analysts – China kept building artificial islands in the conflict areas of the South China Sea and claimed the Exclusive Economic Zone (EEZ) (Chapman, 2016; O'Rourke, 2017). One of

China's strategic aims in Southeast Asia is not to be encircled by other powers (Goh, 2015). To some extent, this strategic goal seems to have been achieved as, taking into consideration OBOR's/BRI's geographical coverage, strategically, the OBOR has broken up the encircling maneuver of the US and its allies in Asia and the Pacific. Indeed, in order to build an alternative energy passage and to open the isolation of its inland provinces, China appears to have established its own alliance strategy in South Asia by pouring in infrastructure investment under the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) that goes through the disputed area of Kashmir. For India, the CPEC is more than just an economic partnership between China and its regional competitor; it irritates India (Anonymous, 2017) and affects the strategic balance in the region. Similar reasons have led India to oppose China's proposals of Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor and Sino-Nepal-India Economic Corridor (Xi & Zheng, 2017). The OBOR/BRI may be welcomed by some countries but it has also been a concern for some others.

Over the last four years, the OBOR/BRI has moved from an unclear initiative to a bold and assertive scheme that exhibits China's capability to advance its economic and political prowess across regions. The OBOR/BRI has been promoted to facilitate cooperation and boost prosperity along the routes, however, it is generally known that the Chinese initiative has not only an economic dimension but also politico-strategic ones. While the initiative offers rare economic opportunities, its politico-strategic implications for other countries' relations with the Asian giant are not to be overlooked.

IV. INDONESIAN RESPONSES

As the largest country in Southeast Asia and one of the key states in the Asia-Pacific, Indonesia has been approached by China and offered the OBOR/BRI since the beginning. President Xi's speech on the OBOR before the Indonesian Parliament in October 2013 was one of the first official statements of the initiative by the Government of China. This implies that China's top leader perceived Indonesia to be among the most important countries that China has to deal with in order to implement the OBOR/BRI. The Chinese seem to understand that the largest country in Southeast Asia is not to be undermined. Indonesia ranks as the world's fourth most populous country, is home to more than 200 ethnic groups who have lived together since its independence in 1945 in a relatively peaceful and united state despite the country's archipelagic nature, which is difficult to guard and defend. In addition, Indonesia has the largest Muslim population in the world, but has a pluralistic society, promotes moderate Islam and is a relatively successful democracy. These characteristics –plus its free and active foreign policy – allow Indonesia to play an active role in bridging relations between Islamic sta-

tes and Western countries. Moreover, this country has been relatively successful in maintaining a united single country amidst complex political and economic transformations for the last two decades. Its process of democratization, although very difficult and costly, has managed peaceful changes of government since 1999. Less than fifteen years after the end of 32 years of authoritarianism, Indonesia has been able to undertake political developments and emerge as one of the largest democracies in the world. Furthermore, the transformation process was undertaken under scarce development capital after being hit by the Asian Financial Crisis at the end of the 1990s. Indeed, its economic development after the downfall during the crisis has created a more prudent and stronger economy among developing countries. This political and economic stability has encouraged current Indonesian leaders to resume an active role in international relations and global politics in the last decade. Regional countries also expect Indonesia to take an active role given the fact that this country has become the "natural leader" of ASEAN since its inception in 1967. Thus, China's strategy to include Indonesia in its OBOR/BRI is understandable.

Consequently, Chinese bureaucrats and diplomats have eagerly promoted the initiatives among their counterparts in Indonesia and became anxious when the Indonesians seemed restrained. They have not only approached Indonesian officials but also the business community and academics. As the result, when President Widodo attended the OBOR Summit in May 2017, he and President Xi three documents important to Sino-Indonesia economic relations and indicate Indonesian involvement in the OBOR. In media interview, however, Indonesian official stated that his country would only open two to three of 34 the state's provinces for Chinese investments on infrastructure projects mainly focus on focus on maritime projects encompassing transportation, telecommunications, tourism, industrial estates, energy and power (Sundaryani, 2017). All there show that, unlike several countries, Indonesia has rather restrained in openly jumping into the OBOR/BRI despite the fact that the country dearly needs foreign capital to finance the development of infrastructure.

Indonesians have responded prudently to Chinese offers and there are several reasons for such attitudes. Firstly, the concept of the OBOR/BRI was not clear until very recently. The Chinese failure to provide satisfactory explanations of the initiative provoked confusion and suspicion among decision makers in Indonesia. One particular concern is the format of the OBOR/BRI as an international cooperation scheme. By dealing individually with each of the involved countries along the Road and the Belt, the Chinese seem to want to create "a China-centered institution" that is similar to the ancient tributary system in which China became the Middle Kingdom and the center of surrounding nations. This means that the OBOR/BRI cooperative format does not treat all involved countries on an equal

level –neither among them nor between them and China. For Indonesia, multilateralism is the best institutional design for international cooperation as it provides equal opportunities for interaction for all involved parties and prevents any unilateral actions and decision making by dominant member(s).

Secondly, having been bitterly exploited under Western countries' colonialization, Indonesia does not expect to be subjugated to any foreign power. The country has pursued a free and active foreign policy since its independence. The domination of China in the region's economy - and beyond - has generated concern for the future dependence of individual countries. From an Indonesian perspective, no single country should be allowed to dominate the region and Indonesia should not take sides in great power competitions that could endanger the country's national interests. The hedging strategy that Indonesia has undertaken regarding Sino-US competition seems to be the best strategy to maintain the country's freedom and to serve the country's interests.

Third, at the same time, Indonesia has some –but critically important – uneasy economic interactions with China. The most well-known among Indonesian people is the influx of Chinese goods and trading commodities that did not only create a trade deficit for Indonesia (Hadi, 2012) but also endangered small and medium enterprises in Indonesia due to product similarity between the economies of the two countries. In addition, negative sentiments toward Chinese products and Chinese workers have developed in Indonesia. In recent years, national mass media has reported frequently that the police had caught illegal Chinese migrant workers from Chinese companies in Indonesia (Endi, 2017; Harahap, 2017; Surdaryani, 2017; *Tempo*, 2017). It seems that China has not only exported its capital but also its excess products and workers. These facts are dangerous to Indonesia, which has a lot of uncompetitive products and a relatively high unemployment rate.

Fourth, Indonesia has questioned the quality of Chinese investment. While acknowledging that the country desperately needs foreign investments to help build ruined infrastructure such as toll roads, seaports, airports and power plants, Indonesia must be careful not to be trapped under excessive debt and failed projects. The failure of the airport project of Sri Lanka –built with the help of OBOR/BRI investment – and its own experiences with Chinese investment have been important lessons for Indonesia. Previously, there was an example of a failed infrastructure project that was funded by Chinese loans and built by Chinese companies, namely the Fast Track Project of 10.000 MW power plants in Java and Bali (*Tempo*, 2009). The high-speed railway between Jakarta and Bandung has not progressed significantly either (*Bisnis Indonesia*, 2015; Sukmana, 2017). This phenomenon has created concern in Indonesia regarding the delivery of China's investment.

Fifth, in Indonesia, China and the Chinese have been used for political purposes. During Suharto's regime, China's support for the Indonesian Communist Party (ICP) was used to demonize the PRC, the ICP and the Indonesian Chinese. Anti-Chinese sentiments developed in Indonesia in the 1990s because several Indonesian Chinese conglomerates became Suharto's cronies, and in the early 2000s due to the unnationalistic attitudes of several rich Indonesian Chinese who flew their capital out of the country during the Asian Financial Crisis. Previously, anti-China sentiments escalated due to political contestation over the position of Jakarta governor. Any indication of Presiden Widodo's "tolerance" to China will be used as political weapons to bring him down. Such news can be very provocative such as the invasion of illegal workers from China (Aninymous, 2016) or Chinese economic colonialization (Askar, 2017). Thus, President Widodo has to be very careful not to align himself too closely with China and Chinese capital as they can be used by his opponents to attack him. This political risk has to be managed so that the OBOR-related projects are not perceived as the President's liabilities in domestic politics.

Sixth, it cannot be denied that there have been skepticism and curiosity among several member countries of ASEAN regarding China's real intentions. These countries observe that the OBOR was launched almost at the same time as increasing concerns regarding China's economic domination and political assertiveness in the region. One of the most crucial problems is China's recent development in the South China Sea that has provoked not only increasing tension with several regional countries but also invited power contests with other extra-regional great powers. As the 21st Century Maritime Silk Road includes a sea-line going through the South China Sea and the Strait of Malacca, Indonesia and other ASEAN countries do not wish to complicate the flashpoints by rushing to accept the OBOR Initiative. In these circumstances, Indonesia is aware of the necessity to push harder in managing conflicts by convincing China to be more cooperative in establishing and following the ASEAN Code of Conduct (CoC). As the problems in the South China Sea reflect a lack of trust between China and ASEAN, it is important that the two parties manage the territorial disputes before the OBOR/BRI is used to justify China's claim on disputed areas.

Finally, recent Chinese assertive behaviors have also been problematic. Since 2009, China has become assertive in its territorial claims in the South China Sea that have led to some incidents with its neighbors. In recent years, China has been more assertive in claiming the EEZ of its "nine-dash line" and has included the water adjacent to Indonesia's islands of Natuna in its claim. This led to several incidents between Indonesian officers and Chinese fishermen and coast guards in the Natuna Sea (Supriyanto, 2016). The incidents were reported widely in the

Indonesian media and sparked anti-Chinese sentiment among some parts of society.

Some over-confident behaviors of Chinese scholars have also become impediments among Indonesians to nurture positive perceptions of the OBOR. In one forum on OBOR, a "Chinese scholar arrogantly stated that China's patience might run out when waiting for a positive response from its neighbors". The scholar implied that if China's neighboring states were not graceful after being treated so nicely by China's offer of help for their development, China may lose patience. Another shocking incident happened recently in a symposium on the OBOR in which several Chinese scholars urged other countries – especially those in Southeast Asia - to adjust themselves to (the interests of) China as the latter was reemerging as a global leader. These kinds of over-confident attitudes are counter-productive to trust-building between China and its partners, including Indonesia.

Consequently, Indonesia has been restrained in responding to the economic opportunities the OBOR/BRI presents. While its neighboring countries have enthusiastically absorbed Chinese loans, so far, Indonesia has only accepted \$5 to 6 billion US dollars of Chinese investment for its infrastructure projects (Sundaryani, 2017). Before the OBOR Summit last May, the Head the Investment Board told the media that Indonesia would only open two to three of its provinces to OBOR/BRI infrastructure projects (Sundaryani, 2017). In the Summit, President Joko Widodo insisted that he needs to see concrete projects under the OBOR/BRI (Josephine, 2017) even though he did not directly mention that he wanted China to immediately start building the high-speed railway whose contract was granted controversially last year to China investors. However, apart from infrastructure projects, the President has pushed hard to attract Chinese investment in Indonesia, especially to compensate for Indonesia's trade deficit with China and enormous amounts of out-flown capital that had been invested by Indonesian Chinese businessmen in their home towns in China. Until several years ago, China's investment in Indonesia was low (Gammeltof & Tarmidi) and only recently it increases (Setiawan, 2017). After political efforts made by the top leaders of both countries, China has become the third biggest investor in Indonesia in recent years. Despite its small amount, the investment of the OBOR infrastructure projects is part of China's increasing investment in Indonesia. Currently, China has listed as the third source of foreign direct investment (FDI) in Indonesia.

V. CONCLUSION

The OBOR/BRI has provided opportunities and challenges to Indonesia and other countries in Southeast Asia. Previously, countries in the region had to face a strategic dilemma: in terms of economy they depend on China whereas with regard

to security they have to rely on the US. With the OBOR/BRI high on the agenda, other countries have seen how serious China is in promoting and implementing the initiative.

China has been the center of gravity of geo-politics and geo-economy in the Asia-Pacific. This country not only leads regional economic growth but has also become a potential challenger to the US liberal world order. By launching the OBOR/BRI in 2013, China seems to work to manifest its potency by taking advantage of its economic prowess to build its political and strategic leverage over more than 60 countries across southeast, south, and central Asia, northern Africa and south Europe.

However, Indonesia has to respond carefully to the Chinese initiative because of its previous negative experiences with Chinese investments and trade relations, its free and active foreign policy, the political cost of the OBOR, the regional consequences of the initiatives, and China's assertive behaviors.

In the meantime, it would be better for China not to push Indonesia and other ASEAN countries to embrace the initiative, but rather to address uncertainties and concerns created from the hot spots in the South China Sea and improve the quality of its investments in order to show China's good intentions and commitment to win-win solutions. China has to prove that the OBOR provides development and prosperity along the routes. Only by doing so can the Asian giant convince other countries that it does not follow exploitative behaviors commonly attached to great powers.

VI. REFERENCES

- Anonymous. (2017). On OBOR, US backs India, says it crosses 'disputed' territory. *The Times of India*, 4 October 2017. Retrieved from <https://timesofindia.india-times.com/world/us/on-obor-us-backs-india-says-it-crosses-disputed-territory/articleshow/60934571.cms>
- Anonymous. (2016). Illegal Chinese Workers Invade Indonesia? Gres News. Retrieved from <http://gres.news/news/politics/108616-illegal-chinese-workers-invade-indonesia/0/>.
- Askar, W. (2017, January 2017) Kolonialisme Ekonomi China di Tanah Indonesia (Chinese Economic colonialization on Indonesian land). Retrieved from <http://www.mediawahyudiaskar.com/?p=983>.
- Bisnis Indonesia*. (2015, September 4). Ini alasan proyek kereta api cepat Jakarta-Bandung batal (There are the reasons of the cancellation of Jakarta-Bandung high speed train railway project). Retrieved from <http://industri.bisnis.com/read/20150904/98/468932/ini-alasan-proyek-kereta-api-cepat-jakarta-bandung-batal>.

- Chapman, B (2016). China's nine-dashed map: Maritime source of geopolitical tension. *Geopolitics, History and International Relations*, 8 (1), 146-168. Retrieved from http://docs.lib.purdue.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1091&context=lib_fsdocs.
- Editorial: Lessons from the CPC congress. [Editorial]. (2017). *The Jakarta Post*, 26 October. Retrieved from <http://www.thejakartapost.com/academia/2017/10/26/editorial-lessons-from-the-cpc-congress.html>.
- Endi, S. (2017, December 14). Dozens of suspected Chinese illegal workers arrested in West Kalimantan. *The Jakarta Post*. Retrieved from <http://www.thejakartapost.com/news/2017/10/03/dozens-of-suspected-chinese-illegal-workers-arrested-in-west-kalimantan.html>.
- Fels, E. (2017). *Shifting power in Asia Pacific? The rise of China, Sino-US competition and regional middle power allegiance*. Switzerland: Springer.
- Gammeltoft, & Tarmidi, L. (2011, November). Chinese Foreign Direct Investment in Indonesia. *CIBEM Working Paper Series*.
- Gill, B., E Goh, E., & Huang, C. (2016). *The Dynamics of US-China-Southeast Asia relations*. Sydney: the United States Study Center, University of Sydney.
- Goh, E. (2015). China's power in the regional context (II): Southeast Asia. In Chung, J. (Ed.). *Assessing China's power* (pp. 207-227). Asan Institute - Palgrave Macmillan.
- Hamilton-Hart, N., & McRae, D. (2015). *Indonesia: balancing the United States and China, aiming for independence*. Sydney: the United States Studies Center at the University of Sydney.
- Harahap, R. (2017, February 7). Indonesia expels 14 illegal Chinese workers. *The Jakarta Post*. Retrieved from <http://www.thejakartapost.com/news/2017/02/07/indonesia-expels-14-illegal-chinese-workers.html>.
- Josephine, L. (2017, 17 May). Indonesia calls for concrete projects for OBOR. *The Jakarta Post*. Retrieved from <http://www.thejakartapost.com/news/2017/05/18/indonesia-calls-for-concrete-projects-for-obor.html>
- Keller, W & Rawski, T. (2007). *China's Rise and the Balance of Influence in Asia*. Pittsburg: University of Pittsburg Press.
- Lanteigne, M. (2009). *Chinese Foreign Policy: An Introduction*. London: Routledge.
- One Belt, One Road Initiative. (2015, June). *Maritime Insights*, 1, pp.10-13.
- Negara, S. (2017, May 29). The importance of OBOR for Indonesia. *The Jakarta Post*, retrieved from <http://www.thejakartapost.com/news/2017/05/29/the-importance-obor-indonesia.html>.
- Novotny, D. (2010). *Torn between America and China: Elite perceptions and Indonesian foreign policy*. Singapore: ISEAS.
- O'Rourke, R. (2017, December 1). Maritime Territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) disputes involving China: Issues for Congress. *Congressional Re-*

- search Service (CSR) Report*, 7-5700. Retrieved from <https://fas.org/sgp/crs/row/R42784.pdf>.
- Setiawan, S. (2017, April 24). Investasi China di Indonesia Terus Meningkat (Steady increase of China's investment in Indonesia). *Kompas online*. Retrieved from <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2017/04/26/165855826/investasi.china.di.indonesia.terus.meningkat>.
- Storey, I. (2000). Indonesia's China policy in the New Order and beyond: Problems and prospects. *Contemporary Southeast Asia*, 22(1), 145-174.
- Sukma, R. (2009). Indonesia-China relations: the politics of re-engagement. *Asian Survey*, 49 (4), 591-608.
- Sukmana, Y. (2017, June 13). Proyek KA Cepat Jakarta-Bandung Tak Jelas, Haruskah Konsesi Ditabrak? (Jakarta-Bandung high speed train railway project has been unclear; Should the consension be ignored?). *Kompas online*. Retrieved from <http://bisniskeuangan.kompas.com/read/2017/06/13/221057526/proyek.ka.cepat.jakarta-bandung.tak.jelas.haruskah.konsesi.ditabrak>.
- Supriyanto, A. (2016, 23 Mach). Breaking the Silence: Indonesia Vs. China in the Natuna Islands. *The Diplomat*. Retrieved from <https://thediplomat.com/2016/03/breaking-the-silence-indonesia-vs-china-in-the-natuna-islands/>.
- Suryadinata, L. (1990). Indonesia-China relations: A recent breakthrough. *Asian Survey*, 30 (7), 682-696.
- Tempo*. (2009). Pemerintah Desak Cina Cairkan Dana 10 Ribu MW (Government urged China to disburse the fund for the 10.000MW power plan). Retrieved from <https://bisnis.tempo.co/read/161765/pemerintah-desak-cina-cairkan-dana-10-ribu-mw>.
- Tempo*. (2017, January 18). 12 Illegal Chinese Workers to be Deported after Chinese New Year. Retrieved from <https://en.tempo.co/read/news/2017/01/18/057837126/12-Illegal-Chinese-Workers-to-be-Deported-after-Chinese-New-Year>
- The Governmnet of PRC. (2015 March). Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization. Retrieved from http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.
- Tjhin, C. (2012). Indonesia's relations with China: Productive and pragmatic, but not yet a strategic partner. *China Report*, 48 (3), 303-315.
- Shambough, D. (2013). *China goes global: the partial power*. Oxford: Oxford University Press.
- Sundaryani, F. (2017, 12 May). Indonesia plays it cool in competition for China's OBOR money. *The Jakarta Post*. Retrieved from <http://www.thejakartapost>.

com/news/ 2017/05/12/indonesia-plays-it-cool-in-competition-for-chinas-obor-money.html.

White, H (2013). *The China choice: Why America should share power*, Australia: Black Inc, Collingwood.

Xi, L & Zheng, H. (2017, September 11). The Belt and Road Is Coming to South Asia, But Not Everyone Is Enthusiastic. China & US Focus. *Foreign Policy*. Retrieved from <https://www.chinausfocus.com/foreign-policy/the-belt-and-road-is-coming-to-south-asia-but-not-everyone-is-enthusiastic>.

Belt and Road Initiative and its impact on central Asia*

*Kemel Toktomushev***

Exemplifying the old Chinese proverb “A near neighbour is better than a distant cousin”, China is switching its main foreign policy orientation from great power relations to neighbourhood diplomacy. Belt and Road Initiative (BRI) demonstrates that official Beijing is willing to advance its own vision of regional integration via its Silk Road Economic Belt and Maritime Silk Road projects, which may have significant implications on Chinese neighbours, and Central Asia will be amongst the first states to experience the ramifications of BRI.

China has long been using the Silk Road discourse in the context of Central Asia, but only recently this discourse crystallised into an official Chinese policy. In 2013, President of China Xi Jinping presented the Chinese vision of the Silk Road Economic Belt in Kazakhstan. The seriousness of China’s intentions to advance its economic vision in Central Asia has been underpinned by a series of visits by Xi Jinping to each Central Asian country, where Xi Jinping restated his commitment to invest approximately \$40 billion into the Central Asian infrastructure. The unveiling of China-backed \$50 billion Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) further confirmed the determination of China to expand its influence in Asia.

Nevertheless, even prior to these developments, China emerged as the major economic player in Central Asia. If in the early 2000s the International Monetary Fund estimated the Chinese-Central Asian trade to hit the threshold of \$1 billion, these numbers reached nearly \$50 billion in 2014. China also surpassed Russia as the region’s leading trading partner. For instance, in addition to breaking Gazprom’s gas monopoly across the region, China National Petroleum Corporation (CNPC) is currently well situated to act as a mediator in Central Asia – the China-Central Asia pipeline consists of three separate enterprises with 50% ownership between China and Kazakhstan, China and Uzbekistan and China and Turkmenistan. Moreover, China is continuing to invest significantly into transport

* Some excerpts have been originally published by the author on www.chinausfocus.com.

** Research Fellow, Institute of Public Policy and Administration, University of Central Asia and Assistant Professor, School of Arts and Sciences (Kyrgyz Republic).

and energy infrastructure in Central Asia such as Atyrau-Alashankou crude oil pipeline and Turkmenistan-China gas pipeline.

Being a key trading partner aside, China also became the Central Asia's largest lender and source of development finance. Since independence, Kyrgyzstan received nearly 1.6 billion USD from China (Ministry of Finance of the Kyrgyz Republic, 2017) in the form of loans and grants, which stands for almost half of Kyrgyzstan's total external debt. In a similar vein, the government-sponsored Export-Import Bank of China remains the Tajikistan's largest single creditor holding nearly 40% of Tajikistan's external debt (World Bank Group, 2015).

Accordingly, BRI appears to be a logical step for Beijing to implement in Central Asia. Based on implementation guidelines released by China's National Development and Reform Commission, BRI will promote policy coordination, facilities connectivity, unimpeded trade, financial integration, and "people to people bonds" (National Development and Reform Commission of the People's Republic of China, 2015). Credit rating agency Moody's has already issued a vote of confidence in BRI. Moody's reported that the Chinese initiative to enhance economic integration with the countries across Asia, Europe, and the Middle East is "credit positive" for the emerging market sovereigns involved (Moody's, 2015). In other words, the expectations are that the Central Asian states will be amongst the greatest beneficiaries of BRI interventions, as BRI will predominantly benefit smaller states with relatively low per capita incomes, low investment rates, and financing constraints on their current account positions.

Nonetheless, economic perspectives notwithstanding, the general perception of both the leadership and population of Central Asia towards China and its policies in the region remains more of a caution and a fear. Incomprehension of the Chinese foreign policy goals in Central Asia by local elites, in addition to a historic legacy of confrontation and antagonisms between the Chinese empire and Central Asian nomadic tribes, serves as a fertile ground for the popularisation of speculative knowledge.

As a result, Chinese initiatives in the region are clouded by rumours and conspiracies. Some people believe that Beijing seeks to subdue Central Asia economically in order to turn the region into its Western province. Others think that in reality Beijing seeks to capture the natural resources of Central Asia through the cover-up infrastructure projects. There are also those who fear that China eyes the Central Asian lands as a solution to the Chinese problem of overpopulation.

In other words, sinophobia may emerge as one of the greatest obstacles for the Beijing-led regional integration. For instance, the land deals between China and Kyrgyzstan, China and Kazakhstan, and China and Tajikistan have already sparked public outcry in Central Asia and were used by local opposition leaders to

rally against the ruling authorities. Although Beijing's longer-term goals are linked to the development and stabilisation of restive Xinjiang region, Central Asian elites perceive the Beijing-led regional architecture as one more tool of China to assert its regional hegemony.

In fact, it is not surprising that such sinophobic views prevail in the region. Central Asian states are yet to fully experience the benefits of evidence-based decision-making. The commitment of both Central Asian scholars and policymakers to opinion-based rationales can be attributed to the dominance of geopolitical mindset in the region as the legacy of the Cold War. Ruling elites in Central Asia have been raised on the Communist dogmas of class struggle. Thus, institutional knowledge inherited from the Soviet past explains the prevalence of opinion-based policymaking in the region, which relies on selective or untested evidence often inspired by geopolitical deliberations, ideological views, or simply speculative assumptions.

No wonder increasing Chinese engagement in the region is subject to conspirological theorising. Conspiracy theories are the discourses, which explain a significant event as secretly planned and executed by an agent or a group of agents (Heathershaw, J, 2012, pp. 610-629). The conspiracy theories about a "deep state" and "foreign threats" are amongst the most widespread conspirological narratives across the post-Soviet landscape, including Central Asia. The concept of a "deep state" attributes conspirological narratives to the internal affairs of the state such as the inner-workings of ruling clans, security services or powerful presidential families, while the concept of a "foreign threat" suspects the role of external actors interfering in domestic affairs. Being often the ideological artifacts of the Cold War, Central Asian conspiracy theories tend to legitimise the predominant order and reproduce elitism, patriarchy, and patronage as modes of governance in the region (Heathershaw, J, 2012, pp. 610-629). In other words; conspiracy theories emerge as convenient tools for ruling elites to justify certain actions or inactions. Most likely, the reinforcement of conspirological narratives on the political level is done quite often inadvertently and due to the incomprehension of the Chinese foreign policy goals in the region by Central Asian elites.

In any case, as recent land protests in Kazakhstan exposed, the anti-Chinese sentiments are still deeply rooted in the region. Fears that Beijing's grander plan is to co-opt the Central Asian states and turn them into clientelist states prevail in public and political discourses. In fact, those views dominate neighbouring Russia as well. The new role of Beijing as the main economic and development player in Central Asia is being unrecognised in public discourses due to the sensitivity of Moscow to such processes. The Kremlin reacted sensitively to most developments in Central Asia related to the engagement of other players. This attitude, for

instance, explains why Russia resisted the Chinese efforts to evolve the Shanghai Cooperation Organization (SCO) in a more economic and development direction.

Furthermore, there are other factors that can jeopardize the successful implementation of BRI projects in Central Asia. For instance, powerful elites and special-interest groups in Central Asia are infamously experienced at capturing the state through corrupt and nefarious practices. As such, BRI runs the risk of becoming a new source of rent for Central Asia's kleptocratic elites (Toktomushev, K., 2018). Central Asia is an infamous case, in which to examine the dynamics of rent-seeking and its transnational outreach, and there are alarming signs of how privileged groups extract rent and enrich themselves in weak and underdeveloped states of the region.

Chinese companies themselves do not often abide by the normative expectations of responsible development, aggravating the issues of political accountability and economic governance in Central Asia (Toktomushev, K., 2018). For instance, in April 2016, Temir Sariyev, the then-Prime Minister of Kyrgyzstan, had to resign amidst the corruption allegations involving a \$100 million road construction project that has been carried out by Chinese construction company Longhai. As a result, one of the most urging questions to explore is how China's non-transparent modes of foreign investment will develop in the graft-prone region of Central Asia.

There are also potential points of friction between Russia and China that need to be taken into account (Toktomushev, K., 2015 pp. 33-35). It is yet to be observed the impact of the Eurasian Economic Union and its tariffs on the level of trade and investment in the region, since China remains one of the principal economic partners of the Central Asian states and their main source of development finance. But there is a widely accepted belief in Russia that the country is emerging as the world's greatest power, and thus it should be treated as an equal partner on international arena.

At the moment, Beijing appears to understand Moscow's vision of the China's role in the Russian geopolitical system of axes, and for now China is willing to accept these popular discourses and play an informal leadership, or rather co-leadership role in Central Asia. As a result of such an approach, China is emerging as a much stronger and greater player in the Central Asian region, and perhaps beyond. Beijing acquired not only exclusive access to the Russian resources, but also Kremlin's political support to be more proactive in the Russian "near abroad". The Silk Road Economic Belt and the Asian Infrastructure Investment Bank are some of those exemplary initiatives spearheaded by China and endorsed by Russia. Nonetheless, again, it remains unclear to what extent Russia will tolerate the engagement of the Central Asian states in the Chinese-led activities such as the BRI projects (Toktomushev, K., 2015 pp. 33-35).

That said, the Central Asian states may exploit the potential Sino-Russian rapprochement for their own benefit. Both Russia and China emerge as the convenient partners for the Central Asian leaders to cooperate with, since both Russia and China may act the guarantors of security from external threats and serve as the sources of funding for the Central Asian states. Yet, most importantly, neither Moscow nor Beijing is demanding democratic transformations from the Central Asian governments as the prerequisite for such support.

In addition, it appears that both Russia and China are interested in the stability of Afghanistan, especially after the withdrawal of American troops. Beijing fears that Central Asia can be used as a fertile ground to breed instability in neighbouring Xinjiang. Xinjiang or officially the Xinjiang Uyghur Autonomous Region is the largest administrative division of China that borders eight countries including Afghanistan, Kazakhstan, Kyrgyzstan and Tajikistan. Xinjiang is home to approximately ten million Uighurs. In the 1990s, following the collapse of the USSR, Xinjiang experienced a surge in national sentiments amongst the Uighurs, which were suppressed by official Beijing. Hereafter, the restive region of Xinjiang has emerged as an infamous news headliner. The region became subjected to a number of brutal attacks carried out by Islamic militants, whilst official Beijing also continued a hard-line security policy to suppress such extremist movements.

In a similar vein, Afghanistan is also often portrayed in the Central Asian political discourses as one of the greatest sources of regional instability. These views are bolstered by the alleged assumptions that there is a trend of Muslim radicalisation in Central Asia. Moreover, according to the United Nations Office on Drugs and Crime, nearly a quarter of the heroine produced in Afghanistan is trafficked north to Russia through Central Asia. The existence and durability of such drug trafficking routes further contributes to Afghanistan's negative image of an exporter of instability.

Accordingly, such discourses may explain why China is willing to play a more visible role in Afghanistan. It seems that China wants to undertake the role of a mediator in Afghanistan and accelerate regional efforts to bring all engaged parties to the negotiating table. In fact, it has been long assumed that China established and maintained direct links to the Taliban prior to the Operation Enduring Freedom. There were even some contested reports that China has signed a memorandum of understanding on economic and technical cooperation with the Taliban leadership in Kabul in 2001, whilst the delegations of Chinese and Afghan businessmen paid reciprocal visits to Afghanistan and China respectively. Of course, these developments were voided after the events of 9/11, and Beijing preferred to distance itself from Afghanistan.

Nonetheless, it appears at the moment that the Chinese leadership is genuinely interested in regional peace and de-escalation of conflict in Afghanistan, particularly taking into account the Chinese commitment to invest nearly \$40 billion into the Central Asian infrastructure through its BRI programme. It is yet unclear how far Beijing is willing to go in brokering peace in Afghanistan, as it is unclear what role Afghanistan will play as part of the BRI initiative. It is certain, however, that the Chinese engagement in Afghanistan and Central Asia will only grow, although less assertively than Russia's involvement in Central Asia.

In general, it is evident that China wants Central Asian states to synchronise their individual economic development goals with the larger Silk Road vision, since economic ties between China and Central Asian states are stronger than political discourses prevailing in the region. Xi Jinping's signature project, BRI, advances a particular vision of Chinese development. China plans to revive the classic Silk Road trade routes and construct new economic corridors –all under the discourse of building “a community of common destiny”. The question that remains open is whether China will be able to foster such a sense of the community of common destiny across Central Asia, as fault lines in the region run very deep. The ruling regimes in Central Asia tend to prioritise their own security and shape foreign policies of their countries in accordance to their perceptions and home-generated threats. As a result, whilst the Central Asian elites may demonstrate commitment to regional integration initiatives, in reality they are still unwilling to be bound by new “big brother” ties.

REFERENCES

- Heathershaw, J. (2012). *Of national fathers and Russian elder brothers: Conspiracy theories and political ideas in Post-Soviet Central Asia*. *The Russian Review*, vol.71, no. 4, pp. 610-629.
- Toktomushev, K. (2018). One Belt, One Road: A New Source of Rent for Ruling Elites in Central Asia? in Laruelle, M. (eds.) *China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia*, Washington, DC: The George Washington University, Central Asia Programme.
- Toktomushev, K. (2015). *A Dragon Meets a Bear in Central Asia*. *China-US Focus Digest*, vol. 7, July, pp. 33-35
- Ministry of Finance of the Kyrgyz Republic, “Struktura Gosudarstvennogo Vneshnego Dolga,” April 30, 2017, <http://minfin.kg/ru/novosti/mamlekettik-karyz/tyshky-karyz/struktura-gosudarstvennogo-vneshnego-dolga-kr-po-s4046.html>.

World Bank Group (2015) "Tajikistan: A moderate slowdown in economic growth coupled with a sharp decline in household purchasing power," Tajikistan Economic Update 2.

"Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road," National Development and Reform Commission of the People's Republic of China, March 28, 2015, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.

"China's Belt and Road Strategy – Credit Positive for Emerging Market Sovereigns," Moody's, July 28, 2015, https://www.moody's.com/research/Moodys-Chinas-Belt-and-Road-Strategy-Credit-Positive-for-Emerging--PR_331106

China's 'One Belt, One Road' in South Asia: economic considerations from India and Pakistan

*Jabin T. Jacob**

SUMMARY

- I. Abstract
- II. Indian opposition to OBOR
- III. OBOR from the economic perspective in India
- IV. The China-Pakistan Economic Corridor and its economic foundations
- V. Conclusion
- IV. References

I. ABSTRACT

Given the reality of China's power, influence and ambitions, and the importance it accords to the 'one belt, one road' initiative (OBOR), as well as the impact it has on India's strategic environment, New Delhi will have to find ways and means to deal with OBOR and to try and make the most out of the situation. This paper starts with a brief introduction outlining the nature of the relationship between India and China and the causes for Indian opposition to OBOR. The next two sections look specifically at the economic aspects of OBOR based on currently available information from both the Indian and Pakistani perspectives before the essay finishes with a brief conclusion.

II. INDIAN OPPOSITION TO OBOR

Since the end of World War II, relations between India and China have probably seen some of the greatest swings of any between two large powers. Both began similarly at the end of the 1940s, recovering from centuries of colonialism in the case of India and from civil war and some significant Western and Japanese imperial deprivations in the case of China, and today the two countries appear also to have regained considerably their economic significance to the global economy even if they are still a distance away from the ranks of the truly developed nations of the world. However, their own bilateral relations seem to have been marked

* Fellow, Institute of Chinese Studies, and Associate Editor, China Report. Delhi, India (India).

very sharply by the effects of colonialism and imperialism with both India and China possessing a strong sense of sovereignty and all its accouterments. Their obsession with fixed state boundaries and great unease over their apparent lack of full political control over their peripheries and their border communities, have also affected India-China bilateral relations. The unfinished task of state-building as perceived by New Delhi and Beijing has complicated bilateral ties and appears set to affect the trajectory of their future relations as well despite the happy beginnings of the early years of post-World War II when there was talk of 'Hindi-Chini bhai bhai' (Indians and Chinese are brothers) and the promotion of the Panch-sheel or the five principles of peaceful coexistence that included among others non-interference in each other's internal affairs.

And yet, China's OBOR or 'belt and road' initiative as it is now officially referred to in China is the latest form of how the Chinese have gone about both setting aside any notions of brotherhood with the Indians or of non-interference in India's internal affairs.

For one, OBOR is Communist Party of China (CPC) General Secretary and Chinese President, Xi Jinping's vision and plan to promote China as a global leader based on his country's current economic power and influence. As evident from Xi's political report at the opening session of the 19th Congress of the CPC (Xi 2017), China is now ready to take on the mantle of global leadership and it will brook no challenge from any quarter. Whether or not China is actually ready or capable of assuming leadership is, of course, another matter but the intention is clearly visible and there is little appetite in the Chinese leadership for any real brotherhood with the nations. This is true with respect to India as well, which the Chinese leadership, elite and such ordinary people as know something about or think of India, dismiss as a chaotic democracy whose political model they consider as entirely unsuitable for China. Despite India's own rapid economic growth, this still trails significantly behind the Chinese growth and there is a very real difference in capabilities that this creates. Thus despite the Chinese rhetoric of both India and China being ancient civilizations and the fact that the two countries partner on various multilateral forums and organizations, there is often thinly-veiled condescension from Chinese leaders and diplomats when it comes to India's own status as an emerging power and a lack of respect for New Delhi's interests on counter-terrorism (*The Wire* 2017) or entry into the Nuclear Suppliers Group (*The Telegraph* 2017).

For another, the OBOR's 'flagship' project is the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) which passes through the Pakistani-occupied Indian territory of Gilgit-Baltistan, part of Jammu and Kashmir state. This has been viewed in India as a hostile act by China and as a case of China taking sides against India on the Kashmir dispute. Several protestations to the contrary by the Chinese have not

convinced the Indian side given also the deep relationship between Pakistan and China which has included the transfer of nuclear weapons and technology from the latter to the former resulting in Pakistan undercutting India's superiority in conventional military forces and carrying on a campaign of state-sponsored terrorism against India without fear of military repercussions.

The Chinese also subsumed the older connectivity project of the Bangladesh-China-India-Myanmar-Economic Corridor (BCIM-EC) under the rubric of the OBOR without so much as a consultation with the Indian side. This has been seen as showing a lack of respect for India especially given the size of the OBOR initiative and another sign that China does not acknowledge India as a regional power in the Asian neighbourhood and a significant global player in its own right.

Meanwhile, officially, India's opposition to OBOR is articulated most clearly in official pronouncements from its Ministry of External Affairs which hint in no uncertain terms at Chinese attempts at hegemony through connectivity projects as well as raise doubts about the economic feasibility and transparency of these projects among other things (Ministry of External Affairs, Government of India 2016, 2017).

III. OBOR FROM THE ECONOMIC PERSPECTIVE IN INDIA

Chinese interlocutors have tried to sell OBOR to India as source of stimulus for South Asian regional connectivity and call for 'complementary projects' and 'joint projects' between India and China in other South Asian countries. It is indeed the case that the Chinese OBOR has pushed India to think of different ways of promoting regional connectivity within South Asia albeit within a framework of competition with China rather than cooperation. An example is the Bangladesh-Bhutan-India-Nepal (BBIN) connectivity project announced by Indian government (Ministry of External Affairs, Government of India 2015). The Indian side clearly realizes that the South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC) is not working either as a trade facilitator or a connectivity endeavour but the BBIN has yet to show some results and in fact has already run into opposition with one of its key prongs having been stymied by the Bhutanese parliament.

To return to the Chinese suggestion, however, that the OBOR will promote South Asian regional connectivity, this then actually undermines both the SAARC system and India's central role in South Asia and makes China the arbitrator certainly between India and Pakistan and possibly also for other smaller countries in South Asia in their ties with India. Chinese analysts meanwhile, are quick to accuse India of carrying on with an 'old mindset' in this situation but the question they simultaneously refuse to answer is if Pakistan's continuing opposition to India's initiatives in SAARC, including for example, to allowing Indian goods to

travel to Afghanistan via Pakistan is also not a case of 'old mindsets' in Pakistan. This opposition to India is particularly striking given Pakistan's great enthusiasm for whatever Chinese connectivity projects there are including CPEC. In this context, to bring the OBOR as a so-called 'stimulus' or an alternative to indigenous South Asian efforts at cooperation including regional connectivity is actually once again, a case of China taking sides against India.

Chinese analysts have also taken another tack with India trying to create incentives for India to join OBOR. This is by suggesting that the OBOR complements Indian Prime Minister Narendra Modi's ambitious 'Make in India' initiative to increasing manufacturing in the country, that OBOR and 'Make in India' could be the foundation for both countries' economic engagement. There is no doubt that the growth of manufacturing in India will need Chinese investments in India's physical infrastructure as well as in the manufacturing sector itself. However, the record of Chinese investments so far in India has been quite poor. Compared to Xi's own announcement of US\$20 billion Chinese investments in India over a period of five years made in September 2014 (Indian Council of World Affairs 2014), data reveals that in 2015 and 2016 only some US\$2.4 billion of Chinese investments flowed into India, even if this is a positive trend – at the end of 2014 the total Chinese investment in India added up to only US\$2.4 billion, meaning that investment flows had doubled in the space of two years (Zhang, 2017). What is happening certainly is greater Chinese private equities showing interest and activity in India but this is largely in the services sector which does not generate as much employment as India requires.

Meanwhile, the big money from Chinese state-owned enterprises (SOEs) remains limited, perhaps due to India's stricter regulations as well as difficulties in land acquisition for planned Chinese industrial clusters. Unlike China, land in India is not controlled by the central government but by the state (provincial) governments and seldom available for free because it is privately owned and the subject of negotiations with individual buyers.

This reality has led to many complaints from the Chinese side. India's security agencies that have raised concerns about Chinese presence, technology or its acquisitions are often conservative in their approach to Chinese companies and enterprises in India. But as events in the US, Europe and elsewhere are increasingly showing, there seem to be increasingly good grounds for such caution (Stewart, 2017; Roumeliotis and Bartz, 2017; Bien, 2017; Mazumdar, 2017; Manukov, 2017).

It is also true that India's systems dealing with foreign investment are slow, complicated and confusing in sharp contrast to what obtains in China. Other problems pointed out by Chinese visitors and observers include those of differing cultures, including work and enterprise cultures, of different management systems

and styles, workforce efficiency, and poor logistics and infrastructure. However, to be fair, these are not problems unique to the Chinese and affect other foreign enterprises in India, too.

Nevertheless, there is a particular Chinese way of describing these problems that suggests that economic issues are also seen and used as a political tool. One case is of Chinese complaints of differing cultures and management systems in India. The fact is other East Asians –the Japanese and the South Koreans– are prominently involved in economic activity in India and have been extremely successful too, under the same conditions that Chinese companies or their government complain of. Further, these complaints in India are in sharp contrast to the Chinese government's enthusiastic involvement in Pakistan through CPEC where cultural issues are similar to those in North India, and problems like corruption are much worse. If anything, the Chinese seem to deliberately ignoring Indian strengths –and also especially vis-à-vis Pakistan and many other developing countries that OBOR is involved in– in terms of India's strong legal and regulatory frameworks that do not discriminate against foreign companies, as is the case in many countries, including China where local companies are almost always favoured by the state and the courts against foreign players.

The Indian government also has major concerns over the nature and ownership of Chinese ownership. Often the details are not available, clear or complete and this leads to difficulties in the operation of Chinese SOEs, and sometimes even private companies, especially in India. As stated above, this has been a problem also for Chinese companies in many advanced economies as well. Chinese companies and Beijing need to understand that they cannot operate in other political jurisdictions in the same way they operate in China.

Another subset the ownership problem that Chinese companies run into is of host governments worrying about losing control of their SOEs and private enterprises to Chinese ownership. One argument that Chinese visitors to India have made pointing to China's own experience of how it concentrated on ensuring employment and technology transfer from foreign companies rather than worry about the stakes held by the foreign company held in a Chinese company or insist on joint ventures between Chinese and foreign companies.¹ This argument, however, obscures some realities. For one, joint ventures were and continue to be an important means of China ensuring technology transfer. Further, because of the nature of its legal system, the Chinese government has never been in danger of losing control over enterprises whether Chinese or foreign based on its territory. Several countries involved in joint projects such as industrial parks and

¹ Conversation with Chinese scholars in India, November 2016.

so on in China and foreign private investors have discovered to their cost, terms of the contract changed or ignored over time by their Chinese partners –often local city and provincial governments which control political and legal systems as well as hold economic power. In India, given the separation of powers between the executive and judiciary, the Indian government or private enterprises cannot discriminate or ignore the terms of contract without attracting penalty from Indian courts. In other words, a Chinese company and an Indian company would be treated equally before the law in an Indian court, which simply does not happen in a Chinese court.

Where land acquisition in Indian states is concerned, there is a solution to the problem if Chinese companies were more aware that like China, India too, is a country of several large states (provinces), which compete with each other for FDI. Chinese companies could choose those states for investments, which offer them the best terms. Chinese companies and analysts appear to be used to getting their way in poorer countries around the world to feel the need to work at following the law and proper procedures in India and seem to think their complaints will suffice to get the Indian government to do things their way.

IV. THE CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR AND ITS ECONOMIC FOUNDATIONS

In contrast to India, the CPEC has received great welcome from the Pakistani political establishment and is cause for much hope and enthusiasm in Pakistan in general. However, of late this enthusiasm too seems to have come under a cloud as both politicians and intellectuals have come to understand better the details of the Chinese project such as are available. In addition to the political or military grounds that are grounds for Indian opposition or concerns vis-à-vis OBOR, is now added some Pakistani concerns as well about the economic feasibility of the CPEC.

A variety of sources indicate that Pakistan finds itself in dire economic straits (Tirmizi 2015) and credit is certainly due to the Chinese for identifying and targeting these areas as critical to ensuring Pakistan's political stability. A "1+4" Sino-Pak cooperation structure has been envisaged with the CPEC at the center and the Gwadar Port, transport infrastructure, and energy and industrial cooperation being the four key areas (*Xinhua* 2015a, b).

However, while many details of the CPEC, including layout, alignment of routes, figures for investment are now available widely in the public domain,²

² Much information is available for instance on the official website of the CPEC, available from: <http://cpec.gov.pk/#>. On Twitter, there is the official Twitter handle for the CPEC managed by Paki-

these data do not always match and information is not available in one place or even not at all (for instance, Ranjan 2015), the economics of the CPEC remains murky. Even Chinese and Pakistani scholars admit in private that there are many aspects that are unclear to them.³ Indeed, questions of the progress and viability of CPEC projects must inevitably depend on a range of factors including China's own economic growth and conditions and the state of play of politics in Pakistan itself. While the Chinese have some experience working in Pakistan and dealing with Pakistani conditions both the scale of the CPEC and of Pakistan's economic underdevelopment, political and social conditions demand an altogether different sort of commitment and patience in order to ensure that these investments and projects fructify. The following sub-sections will examine two aspects related to the CPEC namely, employment generated and issues about costs and fairness of the Chinese projects in Pakistan.

EMPLOYMENT

A central aspect of the CPEC is the level and kind of employment it will generate for Pakistanis. There are high expectations in Pakistan but the figures for employment to be generated for civilian Pakistanis by the actual projects of the CPEC, has been far from clear.

One Pakistani minister speaking specifically in the context of the CPEC noted that Pakistan needed to grow at 7-8% annually in order to create one million jobs annually (*The News International* 2015). The then Chinese ambassador to Pakistan, Sun Weidong declared in June 2016 that '[a]s of March [2016], ongoing CPEC projects have employed more than 6,000 Pakistanis' (*Xinhua* 2016). In April 2017, Liu Jinsong, then Deputy Chief of Mission in the Chinese Embassy in India stated a figure of 13,000 jobs having been created locally in Pakistan (Liu 2017). Another figure from a Pakistani source is of 2.32 million jobs expected to be created over two years from 2017 and reducing Pakistan's unemployment rate to 3.3% from its current 5.9% (Luqman 2017). This last statistic is no doubt a significant reduction in unemployment and it might also be noted that industrial employment also has multiplier effects in terms of ancillary or supporting activities and industries and additional jobs created here as well. Still, for the US\$60

stan's Ministry of Planning, Development and Reform (@CPEC_gov_pk) and the Chinese Embassy in Pakistan's Twitter handle, @CathayPak. Other prominent semi-official and private handles include Pakistan-China Institute (@pcipakchina), CPEC Official (@CPEC_Official), CPEC Bulletin (@CPEC-Bulletin), CPEC Logistics (@CPECLogistics).

³ Conversations with Chinese and Pakistani scholars at conferences in China, 2016.

billion that the CPEC involves at latest reckoning⁴ these job figures still seem to be rather low relative to Pakistan's overall population, certainly and to its working age population specifically.⁵ In any case, the job figures continue to vary widely including between Pakistani and Chinese sources with the latest figure from a Pakistani source stating there would be '800,000 new job opportunities'. The source however, fails to mention in what timeframe the jobs would be created (*The News International* 2017).

What is more, in the specific instance of the Gwadar port, which is one of the big-ticket investment items under CPEC, there are doubts about the employability of local labour. Dostain Khan Jamalini, Chairman, Gwadar Port Authority answering a direct question about whether employment would be generated locally answered in the negative asking in turn whether locals had the requisite skills (*CPEC Info* 2017).

It also needs to be remembered that Pakistani reports on the impact of the China-Pakistan FTA signed in 2007 highlight the stress that it has placed on Pakistan's domestic industries (The Pakistan Business Council 2015). One news report cites a figure of 20,000 jobs in the shoe-manufacturing sector alone, having moved from Pakistan to China (Jamal 2016). Thus, not only will the CPEC have to generate fresh jobs, it will also have to replace jobs lost to China since 2007. There are similar fears about the CPEC that it might lead to a loss of jobs because of the influx of cheaper Chinese goods that would drive Pakistani products out of the market (Mangi 2017).

The most frequently cited figures for Pakistani employment, in fact, come in the security domain. These figures range from a force of 15,000 personnel (Rana 2016) to 18,000 personnel (Krishnan 2016), all raised to protect Chinese investment and citizens. This then reinforces the notion that a large number of Chinese will simultaneously be employed and also that local employment on the projects themselves –at least in certain areas like Balochistan– are likely to be limited or constrained by factors such as security. In fact, instead of generating local employment Chinese security measures such as building fencing around

⁴ The figures involved in CPEC have varied widely. The original US\$46 billion figure had always been disputed by Chinese analysts who pegged it at closer to US\$35 billion. Subsequently the figure increased to US\$54.5 billion before increasing still further to the latest sum (Siddiqui 2017a).

⁵ Pakistan's population is approximately 201 million with a low median age of 22.7 years meaning that half the population is under this age which in turn implies a large working age population over the next few decades (*Worldometers* 2017).

the Gwadar project area in Balochistan province (Shah 2016) will likely limit local involvement and jobs.

AT WHAT PRICE?

In general, OBOR projects are marked by a combination of equity investments and loans and the idea is that these will be supported by a combination of government and private investors, as well as both existing and new international organizations. However, a viable balance of equity and loans over the long terms is difficult to achieve in the best of situations and so the question then is how do the Chinese see profit or sense in what they are doing through CPEC – the major component of which comprises energy infrastructure projects? This is where issues of pricing and the terms of the contract as well as the larger objective of the Sino-Pak relationship as represented by the CPEC emerge into sharper focus. And there are concerns in Pakistan about the cost of Chinese-generated power.

The terms of the CPEC contracts are not available in the public domain. It is to be noted that the Chinese have not provided grants or aid for CPEC projects but concessional loans. However, even these concessional loans are believed to cover only some US\$10 billion of infrastructure projects, according to one report (Hourelid 2015) with export credit and non-reimbursable assistance by Chinese policy and commercial banks backing the rest (Ranjan 2015).

A member of the Infrastructure and Regional Connectivity of Pakistan's Planning Commission revealed in September 2015 that China would extend assistance to Pakistan at 1.6% interest for CPEC infrastructure projects –these are worth some US\$11.8 billion. He also said that Pakistan actually wanted the Chinese to reduce the rate further from 1.6% to 1% and that efforts were still on. Such bargaining goes to the heart of new emerging tensions in the Sino-Pak relationship. Meanwhile, China had reportedly also agreed to convert PkRs.23 billion worth of loans for Gwadar International Airport into a grant and extended an interest-free loan of PkRs.13.5 billion for the construction of Gwadar East Bay Expressway (Butt 2015). China's Eximbank has also agreed to support a cross- border optic fiber project with a concessional loan at an interest rate of 2% per annum (Butt 2015). The LNG pipeline in Gwadar being laid by the China Petroleum Pipeline Bureau is being carried out under a loan from the Chinese government which covers 85% of the project cost with the Pakistani government putting in the rest (Bhutta 2015).

And yet, as late as March 2017, the Pakistan Parliament's Public Accounts Committee was asking questions of the government about the rate of interest for Chinese loans and the comparison with the interest rates of the World Bank and Asian Development Bank that are also involved in projects in Pakistan. While

officials of Pakistan's Ministry of Planning and Development told the committee that all CPEC projects were being funded through investments and that Pakistan had not taken any loans for these projects worth US\$35 billion (Yasin 2017), a hearing of the Pakistani Senate's planning and development committee the same month found that China was providing loans and grants for only 3%-4% of the CPEC sums reported. What is more its comparisons also found that the terms of financing including interest rates were higher than what China was offering other countries like Myanmar and that Chinese banks were in fact, charging Pakistan higher rates of interest than any other international banks (Rafi 2017).⁶

According to one Pakistani report, the country will be paying China US\$90b against CPEC-related projects over a 30-year period against loans and investments worth US\$50 billion with average repayments of expected to be in the range of US\$3 billion to US\$4 billion per year after 2020. While exports were expected to grow by 4.5% a year till fiscal year 2025 - higher than the previous decade's 3% average – for the present, figures available for 2016-17 showed that exports had declined by 1.3% while imports increased by 9% leading to a current account deficit 88% higher than the previous year (Siddiqui 2017b). A former top government banking official has, however, pointed out that Pakistan's exports had to grow at least 15% per annum in order to meet CPEC debt servicing requirements (Husain, I. 2017). Meanwhile, even if the loans are on occasion at lower interest rates, it is also natural to ask why such exceptions would be made and what the quid pro quo will be between the two sides. The case of how Sri Lanka had to lease out land to the Chinese for a 99-year period to cover its debt for a Chinese project at Hambantota is instructive in this regard (*The Hindu* 2017).

Another aspect that is generating increasing discussion in Pakistan relates to the fairness of various CPEC deals. For instance, the aforementioned Pakistani Senate hearing found that only Chinese and not Pakistani businessmen would be allowed to invest in the nine special economic zones being designated around the country (Rafi 2017; Husain, K. 2017b; *CPEC Info* 2017; see also, Husain, I. 2017). To a specific question on whether the Chinese operator of the Gwadar port would be subject to regular audits, Jamaldini, the head of the Port Authority replied in the negative citing the need to encourage the investor even as he tried to underline that the Authority could call for financial details and documents any time (*CPEC Info* 2017). This sort of an open-ended arrangement however, does not seem designed to encourage transparency. In another instance, there has been much heartburn in the Pakistan over the fact that the Chinese will get 91%

⁶ For issues related to payment of these loans, including potential balance-of-payments problems see, Husain K. (2017a) and Hussain (2017).

of the revenue from the Gwadar port as part of CPEC, while the Gwadar Port Authority would get 9% for the next 40 years (Khan 2017).

CPEC projects also involve various kinds of tax-exemptions for Chinese companies. It might be noted that a 2015 report by the Pakistan Business Council on the 2007 China-Pakistan FTA pegged revenue loss from the agreement at PKRs.22 billion per annum on account of tax exemptions granted to imports from China (The Pakistan Business Council 2015). The CPEC appears to continue along the same lines with one Pakistani analyst raising specific questions about the SEZs noting that there were indications that industries set up in these zones would not be paying direct taxes. In this context, he asked if their imports would be dutiable and if they procured from local sources if they would be liable to pay sales tax and if taxes would also be paid on power and gas bills. Taking the questions further, he also wondered if these companies were going to be exempt from local taxes, if Pakistani procurements of SEZ output would then have to pay sales tax on the transactions (Husain, K. 2017b).

Perhaps an indication of what the answers might be comes from reports indicating that power stations under the CPEC initiative were being equipped with Chinese cables that had been exempted from Pakistani import duty and sales tax (*The New York Times* 2017). Another case in point is in Balochistan, which signed a 43-year lease with China Overseas Port Holding Company Ltd. in November 2015 handing over a 923-hectare swathe of tax-exempt land to be developed as a SEZ as part of the CPEC (*The Express Tribune* 2015). According to Jamaldini, the chairman of the Gwadar Port Authority, the land acquisition by the Balochistan government had cost it some US\$62 million in 2015 (Muhammad 2015). The point to note here is not just the length of the lease itself nor the land offered free of cost which might be considered part of standard practice in many parts of the world but the tax revenue foregone, even if GPA itself will receive 15% of the gross revenue of the Gwadar Free Zone Company Limited –including fees from the companies inside its tax-free premises, covering rent and utilities.⁷

And yet even such deals are not sufficient apparently for Chinese companies. There is, for example, the case of Chinese investors withdrawing from at least one power project – the 6,600MW power project in Gadani, Baluchistan, which was part of the CPEC. By Islamabad's own admission, the withdrawal was because Chinese companies were worried that they would not be paid, even though the Pakistanis had offered to set up a revolving fund for them (Pal 2015). This last

⁷ One reason provided for the tax exemption is that the Chinese operator is bringing in all the required investment for operating and expanding the port's infrastructure (*CPEC Info* 2017).

suggests, in fact, that the Pakistani government's guarantees are not taken seriously by Chinese enterprises.

Finally, China itself has a record of not meeting its commitments in Pakistan. In addition to the Gadani project above, it had similarly also pulled out of five power projects in Punjab, which too would have generated 6,600MW. Altogether, these two projects totaled some US\$16 billion in value or nearly half of the original outlay for power projects under CPEC (Pal 2015). Needless to say, such withdrawals then lead to increased costs in terms of either reviving the projects or finding substitutes.

That concerns within Pakistan about the terms of CPEC deals, their expected returns and their timelines have become rather serious is evident in the statement by Pakistani Senate Planning and Development Committee Chairman Syed Tahir Hussain Mashhadi who declared that 'China is our brother, but business is business' (Rafi 2017).

V. CONCLUSION

It would seem clear that China's OBOR has several problems from a purely economic or market perspective. While the phrase 'new silk market' is an attractive one, whether any of China's OBOR projects will generate tangible benefits for host economies remains to be seen. For India, meanwhile, the negative experiences of those of its neighbours who have been most heavily involved in OBOR add another layer to its concerns about and opposition to OBOR.

The developments in Pakistan in the wake of the OBOR initiative, for instance, have consequences for India and imply similar consequences for other countries where Chinese investments under the OBOR framework are going. Naturally, if OBOR succeeds, its benefits will accrue to India too but if it fails its consequences are likely to affect India the greatest apart from the host economies themselves given that these are already poor or developing economies that are continuing to face or just recovering from internal instability and which often spillover with political and security consequences for India.

As the case of CPEC seems to suggest even leaving aside the political dimensions, OBOR projects will invite greater scrutiny on economic grounds alone. The terms of contracts, the ability to repay debt and the longer-term economic benefits are all still in the realm of the unknown even in the CPEC which is without doubt, the most advanced and large-scale OBOR project anywhere in the world. If Pakistan should be unable to repay its loans and China moves towards seeking equities of a political or military nature in return for its economic largesse there are likely to be political repercussions not only for the India-China relationship but also within Pakistan and for Pakistan-China ties.

For the world then, the OBOR occasions much careful study and consideration. While on the one level, its objectives are clearly understood as an economic development programme that subtly extends and promotes Chinese political influence and interests, on the other hand, there are clearly questions about China's terms of implementation of these projects and in the South Asian context just how it perceives its relationship with India.

IV. REFERENCES

- Bhutta, Zafar. 2015. 'LNG pipeline, terminal: Govt to decide on Chinese firm's bid in a month', *The Express Tribune*, 1 October, <http://tribune.com.pk/story/965384/lng-pipeline-terminal-govt-to-decide-on-chinese-firms-bid-in-a-month/>.
- Butt, Naveed. 2015. 'Economic corridor: China to extend assistance at 1.6 percent interest rate', *Business Recorder*, 3 September, <http://www.brecorder.com/top-stories/0:/1223450:economic-corridor-china-to-extend-assistance-at-16-percent-interest-rate/?date=2015-09-03>
- CPEC Info. 2017. 'Interview with Dostain Khan Jamaldini', 23 January, <http://www.cpecinfo.com/cpec-news-detail?id=MTAOMw>
- Hourel, Katharine. 2015, 'China and Pakistan launch economic corridor plan worth \$46 billion', *Reuters*, 20 April, <http://www.reuters.com/article/us-pakistan-china-idUSKBN0NA12T20150420>
- Husain, Ishrat. 2017. 'Policy imperatives for CPEC', *Dawn*, 10 April, <https://www.dawn.com/news/1325958/policy-imperatives-for-cpec>
- Husain, Khuram. 2017a, 'Mystery of CPEC payments', *Dawn*, 6 April, <https://www.dawn.com/news/1325124f>.
- Husain, Khuram. 2017b. 'CPEC enclaves', *Dawn*, 9 March, <https://www.dawn.com/news/1319301/cpec-enclaves>.
- Hussain, Tom. 2017. 'Pakistan wrestles with growing "Chinese corridor" debt', *Nikkei*, 27 March, <http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Pakistan-wrestles-with-growing-Chinese-corridor-debt>
- Indian Council of World Affairs. 2014. 'Special address by Xi Jinping', New Delhi <http://www.icwa.in/pdfs/stmtdg/2014/AddressbyXiJinping.pdf>.
- Jamal, Nasir. 2016. 'Mother China: A 'Chinese revolution' sweeps across Pakistan', *Herald*, 31 May, <http://herald.dawn.com/news/1153413>
- Khan, Iftikhar A. 2017. 'China to get 91pc Gwadar income, minister tells Senate', *Dawn*, 25 November, <https://www.dawn.com/news/1372695>
- Krishnan, Ananth. 2016. 'Bomb attack on Chinese engineer: China asks Pakistan to protect its personnel', *India Today*, 1 June, <http://indiatoday.intoday.in/story/bomb-attack-in-pakistan-chinese-engineer-injured/1/682582.html>

- Liu Jinsong. 2017. "'Belt and Road': Sharing opportunities', Observer Research Foundation, Mumbai, 21 April, <http://chinaplus.cri.cn/beltandroad/headline/101/20170423/3451.html>.
- Luqman, Muhammad. 2017. 'CPEC: The Sino-Pak project all set to generate 2.32 million jobs in Pakistan', *CPEC Info*, 8 February, <http://www.cpecinfo.com/cpec-news-detail?id=MTE4NA>
- Mangi, Faseeh. 2017. 'Banker Fears Flow of Chinese Goods on Silk Road in Pakistan', *Bloomberg*, 20 January, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-01-19/banker-fears-influx-of-chinese-goods-on-silk-road-in-pakistan>
- Manukov, Sergey. 2017. '16+1 and EU's concerns: Chinese "bull" in European china shop', *EurAsia Daily*, 4 December, <https://eadaily.com/en/news/2017/12/04/161-and-eus-concerns-chinese-bull-in-european-china-shop>
- Mazumdaru, Srinivas. 2017 Chinese investments in EU - indispensable yet worrisome', *Deutsche Welle*, 1 June, <http://www.dw.com/en/chinese-investments-in-eu-indispensable-yet-worrisome/a-39081907>
- Ministry of External Affairs, Government of India. 2015. 'Transcript of Media Briefing by Foreign Secretary in Dhaka on Prime Minister's ongoing Bangladesh Visit', *Media Briefings*, 7 June, <http://www.mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/25347/transcript+of+media+briefing+by+foreign+secretary+in+dhaka+on+prime+ministers+ongoing+bangladesh+visit+june+7+2015>.
- Ministry of External Affairs, Government of India. 2016. 'Speech by Foreign Secretary at Raisina Dialogue in New Delhi', *Speeches & Statements*, 2 March, http://mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/26433/Speech_by_Foreign_Secretary_at_Raisina_Dialogue_in_New_Delhi_March_2_2015.
- Ministry of External Affairs, Government of India. 2017. 'Official Spokesperson's response to a query on participation of India in OBOR/BRI Forum', *Media Briefings*, 13 May, <http://www.mea.gov.in/media-briefings.htm?dtl/28463/official+spokespersons+response+to+a+query+on+participation+of+india+in+oborbri+forum>.
- Muhammad, Peer. 2015. 'Pakistan to hand over 2,281 acres of Gwadar's free trade zone to Chinese', *The Express Tribune*, 10 November, <http://tribune.com.pk/story/988331/gwadars-free-trade-zone-pakistan-to-hand-over-2281-acres-to-chinese-on-nov-11/>
- Pal, Satyabrata. 2015. 'There's no free Chinese lunch ...', *The Hindu*, 21 May, <http://www.thehindu.com/opinion/lead/theres-no-free-chinese-lunch/article7228058.ece>.
- Perez, Bien. 2017. 'China at top of US deals under security review in 2015, says CFIUS report', *South China Morning Post*, 21 September, <http://www.>

- scmp.com/tech/enterprises/article/2112282/china-top-us-deals-under-security-review-2015-says-cfius-report
- Rafi, Salman. 2017. 'CPEC the game changer might change nothing', *Asia Times*, 10 March, <http://www.atimes.com/cpec-game-changer-might-change-nothing/>
- Rana, Shahbaz. 2016. 'Army seeks role in CPEC administration', *The Express Tribune*, 16 April, <http://tribune.com.pk/story/1085784/for-timely-completion-army-seeks-role-in-cpec-administration/>
- Ranjan, Alok. 2015. *The China-Pakistan Economic Corridor: India's Options*, *ICS Occasional Paper*, No. 10, Institute of Chinese Studies, Delhi, <http://www.icsin.org/uploads/2015/06/05/31e217cf46cab5bd9f15930569843895.pdf>
- Roumeliotis, Greg and Diane Bartz. 2017. 'U.S. toughens stance on foreign deals in blow to China's buying spree', *Reuters*, 21 July, <https://www.reuters.com/article/us-usa-china-companies/exclusive-u-s-toughens-stance-on-foreign-deals-in-blow-to-chinas-buying-spreed-idUSKBN1A532M>
- Shah, Saeed. 2016. 'Big Chinese-Pakistani Project Tries to Overcome Jihadists, Droughts and Doubts', *The Wall Street Journal*, 10 April, <http://www.wsj.com/articles/big-chinese-pakistani-project-tries-to-overcome-jihadists-droughts-and-doubts-1460274228>
- Siddiqui, Salman. 2017a. 'Industrial cooperation pushes CPEC investment from \$55 bn to \$62 bn', *The Express Tribune*, 13 April, <http://www.cpecinfo.com/cpec-news-detail?id=MTkyMQ>
- Siddiqui, Salman. 2017b. 'Pakistan will be paying China \$90b against CPEC-related projects', *The Express Tribune*, 12 March, <https://tribune.com.pk/story/1352995/pakistan-will-paying-china-90b-cpec-related-projects/>
- Stewart, Phil. 2017. 'U.S. weighs restricting Chinese investment in artificial intelligence', *Reuters*, 14 June, <https://www.reuters.com/article/us-usa-china-artificialintelligence/u-s-weighs-restricting-chinese-investment-in-artificial-intelligence-idUSKBN1942OX>
- The Express Tribune*. 2015. 'Balochistan to sign economic zone deal with China: official', 11 November, <http://tribune.com.pk/story/989188/balochistan-to-sign-economic-zone-deal-with-china-official/>
- The Hindu*. 2017. 'Sri Lanka formally hands over Hambantota port on 99-year lease to China', 9 December, <http://www.thehindu.com/news/international/sri-lanka-formally-hands-over-hambantota-port-on-99-year-lease-to-china/article21380382.ece>
- The New York Times*. 2017. 'Some Pakistani Power Firms Stuck in Slow Lane on China's Silk Road', 29 March 2017, <https://www.nytimes.com/reuters/2017/03/29/business/29reuters-china-silkroad-pakistan.html>

- The News International*. 2015. 'China wants Pakistan to benefit from its development', 18 September, <http://www.thenews.com.pk/Todays-News-3-340846-China-wants-Pakistan-to-benefit-from-its-development>
- The News International*. 2017. "'CPEC to create 800,000 new jobs'", 6 December, <https://www.thenews.com.pk/print/252836-cpec-to-create-800-000-new-jobs>.
- The Pakistan Business Council. 2015. 'Second Review of Phase I of the Pakistan-China FTA and Recommendations for Phase II Negotiations', March, <http://pbc.org.pk/wp-content/uploads/2015/04/All-Pages-6th-Proof.pdf>.
- The Telegraph*. 2017. 'China blocks NSG path', 23 May, https://www.telegraphindia.com/1170523/jsp/nation/story_153066.jsp.
- The Wire*. 2017. 'China Again Blocks Move to List Masood Azhar as Global Terrorist', 2 November, <https://thewire.in/193852/china-blocks-move-list-masood-azhar-global-terrorist/>.
- Tirmizi, Farooq. 2015. 'Trade map: Why are Pakistan's exports declining?', *The Express Tribune*, 11 January 2015, <http://tribune.com.pk/story/820203/trade-map-why-are-pakistans-exports-declining/>.
- Worldometers*. 2017. 'Pakistan Population', <http://www.worldometers.info/world-population/pakistan-population/>
- Xi Jinping. 2017. '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', 19th National Congress of the Communist Party of China, 18 October, *Xinhua*, http://www.xinhuanet.com/english/download/Xi_Jinping's_report_at_19th_CPC_National_Congress.pdf
- Xinhua*. 2015a. 'Commentary: Silk Road Fund's 1st investment makes China's words into practice', 21 April, http://news.xinhuanet.com/english/2015-04/21/c_134171060.htm.
- Xinhua*. 2015b. 'Xi's fruitful visit leads China, Pakistan to closer community of common destiny', 22 April, http://news.xinhuanet.com/english/2015-04/22/c_134171477.htm.
- Xinhua*. 2016. 'Interview: China-Pakistan Economic Corridor unprecedented cooperation framework: ambassador', 24 June, http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/24/c_135463588.htm
- Yasin, Asim. 2017. 'PAC seeks rate of interest on Chinese loans', *The News*, 10 March, <https://www.thenews.com.pk/print/191389-PAC-seeks-rate-of-interest-on-Chinese-loans>.
- Zhang Jiadong. 2017. 'The modes of promoting BRI initiative in South Asia', paper presented at the conference of the Belt and Road Initiative and South Asia Building Trust and Cooperation, Nanchong, China, 18 April.

China's Belt and Road Initiative (BRI) and Sri Lanka

*Janaka Wijayasiri**
*Nuwanthi Senaratne***

SUMMARY

- I. Introduction
- II. Background to BRI
- III. Sri Lanka's Historical Relationship with China
- IV. Economic cooperation between Sri Lanka and China
- V. Other areas of economic cooperation
- VI. Belt and Road Initiatives in Sri Lanka
- VII. Potential Concerns around BRI for Sri Lanka
- VIII. Maximizing the Opportunity of BRI
- IX. References

I. INTRODUCTION

Links between Sri Lanka and China, economic relations in particular have grown exponentially during the last decade. So much so that China has become a significant economic partner of Sri Lanka. The Belt and Road Initiative (BRI) is closely connected with this. China has invested large sums of money to develop infrastructure (mega projects) and trade routes for what it believes is a mutually beneficial programme. However, BRI presents both opportunities and challenges for Sri Lanka. On one hand, Sri Lanka gains key infrastructure, capital and skills that could put it well ahead in connectivity and trade facilitation. Combined with these are the added benefits of trade and investment promotion, development of an economic hub, participation in global value chains, employment generation, technology and knowledge transfer that will help with economic growth in the foreseeable future. On the other hand, there is concern around the environmental impact of such infrastructure development, and the geopolitical and sovereignty issues that come with partnering with China and taking on significant amounts of debt.

* Research Fellow and Head of International Economic Policy Research at Institute of Policy Studies, (Sri Lanka).

** Institute of Policy Studies of Sri Lanka.

This chapter aims to investigate the economic relationship between China and Sri Lanka. In particular, it aims to examine the impact of BRI on the Sri Lanka economy. The chapter is organised as follows: it will provide a historical overview of BRI as well as the relationship between China and Sri Lanka; it will then examine some of the projects/activities linked to BRI in Sri Lanka, their implications for Sri Lanka, highlighting the benefits and concerns.

II. BACKGROUND TO BRI

The US\$4 trillion Belt and Road Initiative (BRI) is considered to be China's most ambitious foreign trade and investment project to date. The project was initially named One Belt One Road (OBOR) and then later renamed as BRI as the term "one" in OBOR implies only a single network while BRI would better reflect the project's numerous network clusters. In October 2017, BRI was written into the Communist Party's constitution at the 19th National Congress of the Communist Party of China (CPC), a sign of the project's policy significance for China and its current leadership.

BRI is China's attempt at rebuilding the network of the Ancient Silk Route, which was a trade route connecting China to Europe through both land and sea routes. Xi Jinping, President of the People's Republic of China, unveiled the project in late 2013 during a visit to Central and South East Asia. BRI focuses on improving connectivity and cooperation among Asian countries, Africa, China and Europe. The emphasis is on enhancing land as well as maritime routes through a network of roads, rail lines and sea ports. This is mainly done through large scale infrastructure projects to improve ports and trade transport. The project spans 65 countries and about 60 percent of the world's population (Djankov, Sand Miner, 2016). The funding for the project comes through Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) and the Silk Road Fund, which is a US\$40 billion development fund created for the initiative.

One arm of BRI, 'Silk Road Economic Belt' (the Belt) extends overland from China to Europe through Central Asia and the other, '21st Century Maritime Silk Road' (the Road), links China to Southeast Asia, the Middle East, east Africa and Europe along the Mediterranean, the Indian, Atlantic and Pacific Oceans connecting over 20 countries (Igbino, 2017). Sri Lanka has been an important stop on the Maritime Silk Road since ancient times. It lies along one of the world's busiest trade routes, connecting Asia with Europe, and plays a key part in China's BRI. The 'Belt' is a series of overland corridors connecting China with Europe, via Central Asia and the Middle East.

The initiative was motivated by the concern of the slowdown of the Chinese economy as it transitioned from an investment led growth model a consumer

demand growth model. With China experiencing overcapacity in sectors across the country, seeking market access abroad was seen to address this problem at home. Also the initiative will allow Chinese enterprises to access opportunities to undertake various projects and commerce in the BRI countries, assisting them to be globally competitive and become global brands through joint ventures, technology transfers and public-private partnerships. The BRI is considered to be an open and inclusive initiative allowing every country to take part in its development.

Figure 1
Regions covered by BRI



Source: Lowy Institute.

BRI has five key objectives, namely, policy coordination, connectivity, unimpeded trade, financial integration, and people-to-people bonds.. BRI expects to achieve policy coordination through intergovernmental cooperation on macro-economic policies and increased connectivity by developing trade infrastructure

as well as through trade and investment cooperation. Financial integration will be achieved through joint efforts to establish the AIIB and BRICS New Development Bank, signing of MOUs on cooperation in bilateral financial regulation, establishing an efficient regulation coordination mechanism in the region. The objective of developing people to people bonds is expected to be achieved through cultural and academic exchanges and tourism among others.

Southeast Asia and South Asia are expected to be key beneficiaries of BRI (Deloitte, 2018). For the former, that is partly due to proximity to China and a higher state of development, and partly due to the demand for better infrastructure. For the latter, the size of population and vast market potential is noteworthy. Amongst the other beneficiaries include Europe, Russia and Central Asia and Africa. So far, infrastructure has attracted more funding than other sectors although it also encompasses investments in manufacturing and trade, as well as softer investments in tourism and culture.

One of the primary challenges the initiative has faced has been in obtaining the support and cooperation of other emerging economies mainly India. Western powers also remain sceptical of the initiative and view it as a means of China increasing its geopolitical power and influence. Despite this, it has received a high level of cooperation from many nations including those in South Asia (Bangladesh, the Maldives, Nepal, Pakistan and Sri Lanka) and South East Asia.

The BRI project in the past 4 years since its launch has grown in size in terms of investment and the countries being involved. In May 2017, the Belt and Road Forum for International Co-operation was held in Beijing. It was attended by heads of states of 29 governments, representatives from 130 countries and representatives of more than 70 international organizations. This event was the highest-level meeting of its kind since the BRI was proposed in 2013.

The BRI initiative has also extended to Americas (North and South); Chinese investments in Latin America continued to rise in 2017. In little over a decade, China has jumped from being one of Latin America's smallest trading and investment partners to being one of its largest.

III. SRI LANKA'S HISTORICAL RELATIONSHIP WITH CHINA

Sri Lanka-China relationship is centuries old, and has been historically strengthened by shared religious and cultural values in addition to trade and commerce. For many centuries, Sri Lanka had been at the centre of the historical Silk Road connecting Europe and China. Although the initial Silk routes were over land, following the fall of the Mongol Empire in the 14th century, China shifted its approach to include a stronger emphasis on maritime trade (Seneviratne, 2016); Sri Lanka has been part of the maritime trade route of China since then. It has been noted

that Sri Lanka was an emporium where traders from West and East exchanged wares and the discovery of many Roman coins in some parts of the country bear testimony to it.

The Rubber /Rice Pact between Sri Lanka and China was signed in December 1952, marking a significant milestone in the bilateral ties between the two nations. This was also one of the first agreements that China has signed with a non-communist country (Kelegama, 2014). In fact, it was signed five years before the two countries established formal diplomatic relations (Li, Li, 2017). Through this Pact Sri Lanka guaranteed to import 270,000 metric tons of rice each year while China agreed to purchase 50,000 tons of rubber each year for a period of five years. This Pact was renewed every five years until the year 1982. It is considered to be the most useful trade agreement that Sri Lanka has negotiated in the past, as it ensured that China offered 40 percent more than the market price for rubber while Sri Lanka provided rice for less than a third of its market value. It is also considered to be one of the most successful and durable South-South trade agreements in the world (Kelegama, 2014). Moreover, this Pact paved the way for increased formal diplomatic relations between the countries during the post-colonial rule. The pact was signed despite the protests made by the USA which threatened to invoke the Battle Act and withdraw aid from Sri Lanka. The US Vice President Richard Nixon visited Sri Lanka in November 1953 to dissuade the country from continuing to trade with China, arguing that Sri Lanka was selling strategic material to a Communist country during the height of Korean War. Nixon spent three days in Colombo and after discussions with Sri Lankan authorities, he was convinced that the pact was signed mainly for economic reasons and Sri Lanka did not have sympathies with Communism (Watson, 2010).

In February 1957, formal diplomatic relations were established with China and thereafter in 1962 the two nations signed the first agreement on Economic and Technological Cooperation. The following year a maritime agreement guaranteed that all commercial vessels engaged in cargo and passenger services between the two countries and a third country will be treated on the Most Favoured Nation (MFN) status.

Another milestone in the Sri Lanka-China relationship was the state visit of the then Prime Minister Sirimavo Bandaranaike in 1972. This resulted in the gradual increase in Chinese bilateral aid packages along with the initiation of the construction of the Bandaranaike Memorial International Conference Hall (BMICH). Since then there have been numerous high level visits to China from Sri Lanka. The Chinese side reciprocated and some notable visits include Premier Chou En Lai visit in 1957 and 1964, and more recently the first ever visit by a Chinese President Xi Jinping to Sri Lanka in 2015. These visits further nurtured decades long friendship and cooperation.

In the meanwhile, the Sri Lanka-China Society was formed in 1981 with an aim to strengthen friendship (Jayasekara and Tennakoon ,2007). Additionally, the Sino-Lanka Joint Trade Committee and the Sino-Lanka Economic and Trade Cooperation Committee were signed in 1982 and 1984, respectively. They were then amalgamated in 1991 to form the Sino-Lanka Joint Commission for Economic and Trade Cooperation (MOFA, 1998). In addition, the Sri Lanka-China Business Cooperation Council was formed in 1994 adding to the growing attempts at strengthening the economic relationship between the nations.

The Sri Lanka- China relationship reached another significant milestone under the post-2005 administration. Relations between both countries during the rule of Sri Lankan President, Mahinda Rajapaksa, resulted in many agreements and saw closer relations due to Rajapaksa's pro-China stance. For example, in his state visit to China in 2007, on occasion of the Golden jubilee celebrations of diplomatic relations, President Rajapaksa signed eight bilateral agreements and MOUs with China. They included agreements on economic and technical cooperation, establishment of Friendship City Relationship between Guangzhou and Hambantota, investment promotion cooperation, cooperation in the film industry, academic exchanges, etc. Sri Lanka became one of the first countries to openly support the BRI since it was aligned to the country national development strategy.

Under current Sri Lankan President, Maithripala Sirisena, relations remain strong with the current administration interested in balancing both Chinese and Indian interests in the country. However, recent developments have shown a "pro-China" stance to Sri Lanka's current foreign policy, as demonstrated by the continued Chinese investments in Sri Lanka and the country's support of China's position in the South China Sea dispute. Moreover, President Sirisena and Prime Minister Wickramasinghe and others have expressed their willingness to participate in the BRI and leverage Sri Lanka's geographical position to become an economic hub in the Indian Ocean

IV. ECONOMIC COOPERATION BETWEEN SRI LANKA AND CHINA

TRADE RELATIONS

In the year 2016, China surpassed India to become the largest source of imports to Sri Lanka; in that year, Sri Lanka imported goods valued at USD 4,270 mn., accounting for 22 percent of Sri Lanka's total imports (Table 1). Items classified under electrical machinery, and mechanical machinery are the main imports from China to Sri Lanka while it is also a large provider of iron, steel, cotton and mineral fuels (Figure 3).¹ The amount of trade between the two countries, particularly

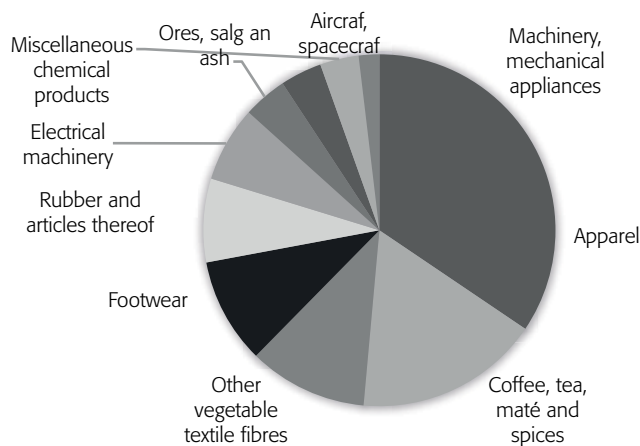
imports by Sri Lanka have grown significantly over the last few years, as shown in Figure 4 below.

Table 1
Sri Lanka's Top 10 Export and Import Markets, 2016 (thousand)

	<i>Exports</i>		<i>% of Exports</i>	<i>Imports</i>		<i>% of Imports</i>
	<i>World</i>	10545893	100	<i>World</i>	19,500,757	100
1	USA	2810220	26.6	China	4,270,756	21.9
2	UK	1045080	9.9	India	3,824,968	19.6
3	India	753481	7.1	UAE	1,067,273	5.5
4	Germany	509881	4.8	Singapore	1,030,316	5.3
5	Italy	428902	4.1	Japan	949,829	4.9
6	Belgium	338187	3.2	Malaysia	642,030	3.3
7	UAE	292867	2.8	USA	539,987	2.8
8	China	215493	2	Thailand	514,463	2.6
9	Netherlands	208334	2	Taiwan	495,929	2.5
10	Japan	203819	1.9	Hong Kong	465,914	2.4

Source: TradeMap Database.

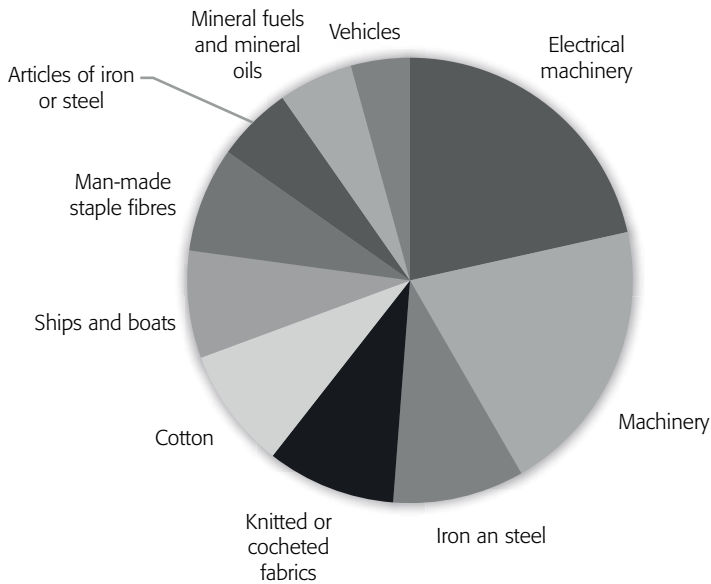
Figure 2
Composition of Sri Lanka's Exports to China 2016



Source: TradeMap Database.

¹ ITC Trade Map (2017).

Figure 3
Composition of Sri Lanka's Imports from China 2016



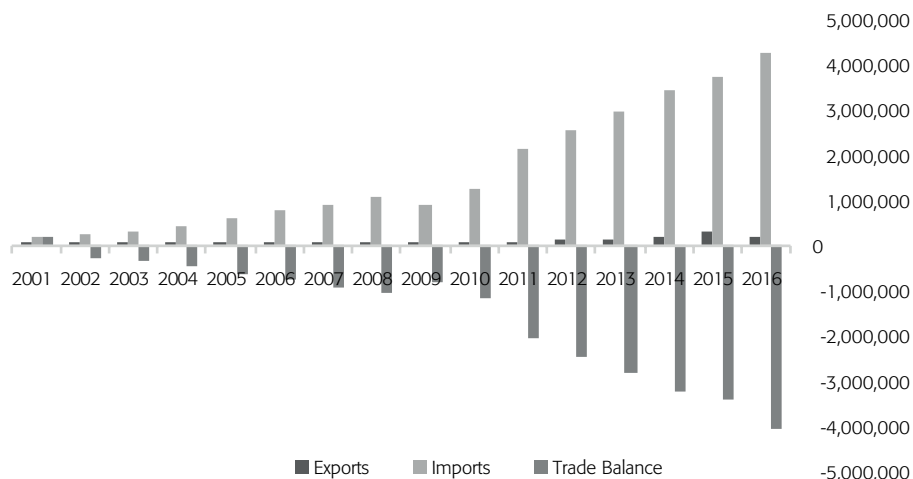
Source: TradeMap Database.

As an exporting market, China is largely insignificant to Sri Lanka, making up only 2 percent of Sri Lanka's exports by value in the year 2016 (US\$ 215 million). In terms of importance, it ranks at the 8th place as an export market (Table 1). This flow has also seen a modest growth over the last few years, however not at the same rate as imports from China have seen. Weak export performance relative to imports from China is due to country's overall weak export performance (Abeyratne, 2017). The year 2016 has shown a decrease in the overall exports to China.

The largest exports from Sri Lanka by market value include textiles & apparel (34 percent of total exports to China) and tea (Figure 2). Other exports include: footwear/headgear, chemicals and transportation. Although overall China is not a key market for Sri Lankan exports, there are still certain export sectors which have not entered the Chinese market, providing a potential market for export growth. According to IPS, Sri Lanka has a comparative advantage in 565 products in the world (IPS, 2015). However, Sri Lanka is currently exporting only 243 products to China. Thus, there are almost additional 300 new products that can be potentially exported to China. Such export opportunities could provide some scope in addressing the growing trade deficit with China, which stands at US\$4 billion. The trade

deficit with China has been growing year on year since the 1980s (Abeyratne, 2017).

Figure 4
Trade between China and Sri Lanka over the period 2001- 2016 (thousand)



Source: TradeMap Database.

While Sri Lanka has been actively engaging in all multilateral negotiations, Sri Lanka has entered into a few number of bilateral and regional agreements to date. Sri Lanka is a founding member of APTA, formerly Bangkok Agreement which is the oldest preferential trade agreement in Asia. China joined APTA in 2001.

Sri Lanka and China began negotiations on a FTA in November 2014 and so far a number of rounds have been completed. From the point of view of Sri Lanka, the FTA would provide better access to the biggest export market in the world with a population of over 1.3 billion as well as attract export oriented investments into the country, which would help Sri Lanka to penetrate the Chinese market.

A Joint Feasibility study on the FTA in 2015 stated that it would increase bilateral trade of particular interest of Sri Lanka such as tea, rubber, fish, textiles and clothing, coconut products, gems and jewellery, fruits and vegetables, machinery and electronics. While there are likely to be potential trade benefits from a FTA with China, there are a number of challenges in negotiating a FTA. These include: coverage of products under the agreement, speed of liberalisation programme, special and differential treatment, comprehensiveness of the Agreement; treatment of non-tariff measures (NTMs) in the Agreement (IPS, 2015). In addi-

tion, there are general issues that need to be addressed including increasing Sri Lanka's capacity to increase exports and undertaking policy reforms to strengthen the country's competitiveness and improve the investment climate in the country (Abeyratne, 2017).

CHINESE INVESTMENTS IN SRI LANKA

Sri Lanka performed poorly in attracting FDI till 2011, with annual flows under USD 1 billion. However, since then, there has been a significant uptick in foreign direct investment into Sri Lanka with a significant portion of that coming from China (as part of the Belt and Road initiative). FDI flows from China accounted for as much as 25 percent of total FDI in 2014 (Abeyratne, 2017). In the year 2015, China, Hong Kong, Mauritius, the UK and India were amongst the top five foreign investors in Sri Lanka; Chinese investment alone amounted to US\$ 990 mn, which accounted for 15.5 percent of total FDI during 2011-15 (Table 2). Chinese investments in Sri Lanka have been made in the following sectors: logistics, transport, and real estate (American Enterprise Institute and The Heritage Foundation).

Table 2
Major Source of Foreign Direct Investment in Sri Lanka, 2011-2015

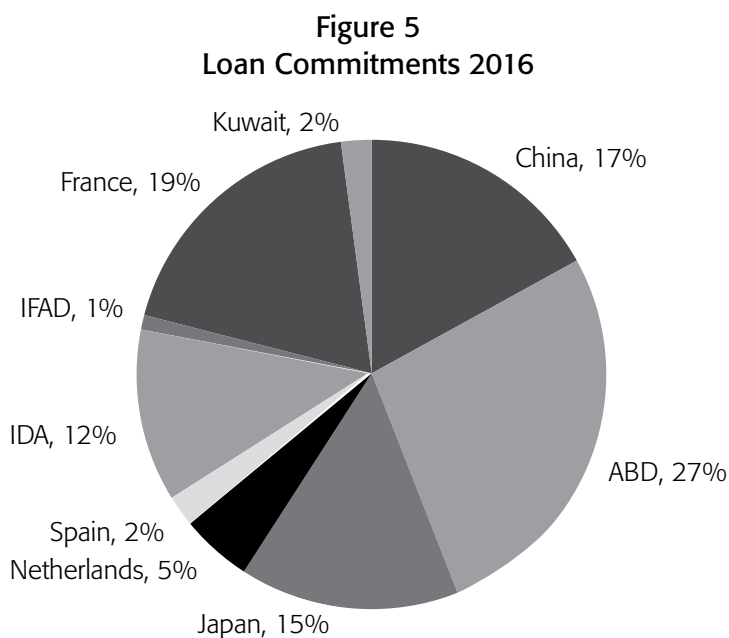
	<i>US\$ Million</i>	<i>% of Total</i>
China	989.6	15.5
Hong Kong	798.7	12.5
Mauritius	576.6	9.1
UK	571.7	9.0
India	477.2	7.5
UAE	426.8	6.7
Malaysia	415.3	6.5
Netherlands	414.0	6.5
Singapore	385.7	6.0
USA	218.9	3.4
British Virgin Islands	137.0	2.1
Luxembourg	124.7	2.0
Japan	114.0	1.8
Canada	113.4	1.8
Australia	95.2	1.5
Switzerland	61.1	1.0
Total FDI	6381.5	100.0

Source: Board of Investment in Sri Lanka as cited in Abeyratne (2017).

V. OTHER AREAS OF ECONOMIC COOPERATION

DEVELOPMENT ASSISTANCE TO SRI LANKA

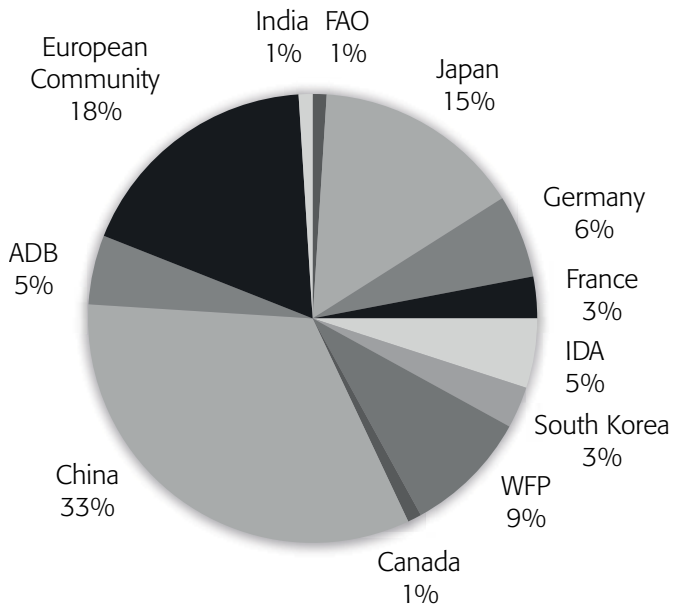
China has provided development assistance to post independence Sri Lanka to support various development needs of the country (Jayasundara, 2017). Development assistance from China has come in three major forms, namely: loans, grants and interest free loans (Department of External Resources of Sri Lanka, 2016). (Loans are made out by the state owned enterprises such as the EXIM Bank, the China Development Bank (CDC) and Industrial and Commercial Bank of China (ICBC). Grants and interest free loans are provided directly by the Government of China through the Ministry of Commerce of China.



Source: ERD (2016).

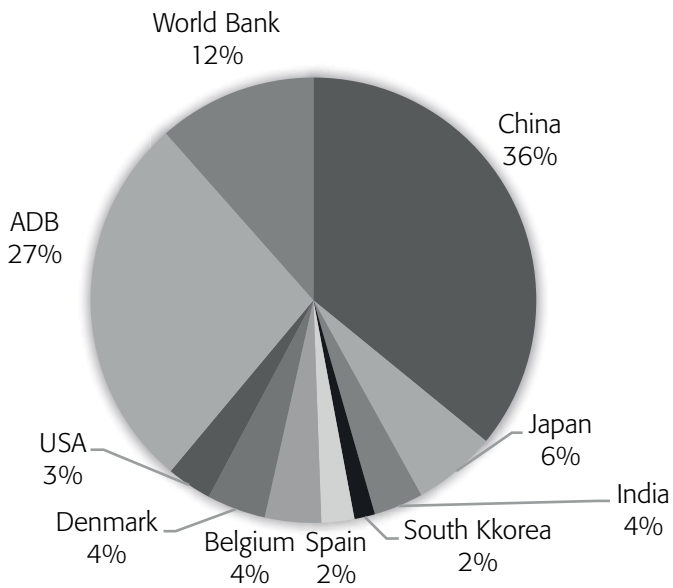
More recently, China has emerged as the largest provider of bilateral development assistance, overtaking Japan in 2010. Till 2010, Japan was the single largest bilateral lending partner of Sri Lanka (Jayasundara, 2017); the position has since then been taken over by China. Total commitment made from China for the last five-year period from 2012 to 2016 was USD 4,217.7 million (ERD, 2016). In

Figure 5
Grant Commitments 2016



Source: ERD (2016).

Figure 6
Total Disbursements 2016



Source: ERD (2016).

2016, highest commitment by a bilateral donor was China, followed by France and Japan (Figure 5). Annual disbursement by China amounted to over US\$400 since 2012 (Jayasundara, 2017). Out of the total disbursement recorded from bilateral development partners during the year 2016, the major portion of the fund was disbursed by China (USD 440.8 million), followed by Japan and India, which contributed USD 74.4 million and 44.1 million, respectively (Figure 6).

A number of projects have been financed by China through loans for power generation, irrigation and water supply, port, airport, railways, expressways and highways (Jayasundara, 2017). A major portion of financial assistance provided by China consists of grant assistance. China has also become the leading contributor of grants in the year 2016 with 33 percent of the total grants received being from China, followed by European Community and Japan by recording 18 percent and 15 percent, respectively (Figure 5). The assistance from China mainly focus on the non-revenue generating projects such as public sector services (i.e. health sector and also other projects that are of historical importance to the relationship between the two countries such as Bandaranaike Memorial International Convention Hall [BMICH], Nelum Pokuna National Performing Arts Theatre and Superior Courts Complex). However, as a result of the substantial financial assistance provided for the implementation of various development projects, 9 percent of Sri Lanka's outstanding debt is to China as of 2016 (Department of External Resources of Sri Lanka, 2016).

TOURISM

Sri Lanka has become an emerging tourist destination among Chinese travellers and the Government of Sri Lanka hopes to attract at least 1 million Chinese tourists per year by 2020. Over the recent years, India has been the leading source market for tourism to Sri Lanka. Currently, China remains the second largest source market for tourism with the rapid increase of Chinese tourists since the year 2009. In 2016, there were 271,577 tourist arrivals from China, accounting for 13 percent of total tourist arrivals to the country (Table 3) compared to 17,013 arrivals from China five years back (Sri Lanka Tourism Development Authority, 2016). A majority of the Chinese tourists (90 percent) came for vacation, followed by visiting friends and family, business and MICE. On average Chinese tourist spends 9.5 days in the country; the average figure for tourists from Asia is 8.8 days which is lower than the figures for North America and Western Europe. This increase in Chinese tourist arrivals to Sri Lanka has been facilitated by more air connectivity between Colombo and opening up of a number of destinations in China, operated by airlines of both countries.

Table 3
Top Ten Source of Tourists to Sri Lanka, 2016

<i>Country</i>	<i>Total Arrivals</i>	<i>% of Total</i>
India	356,729	17.39
China	271,577	13.24
United Kingdom	188,159	9.17
Germany	133,275	6.5
Maldives	96,440	4.7
France	95,167	4.64
Australia	74,496	3.63
Russia	58,176	2.84
USA	54,254	2.65
Japan	44,122	2.15

Source: SLTDA (2016).

The growth rate of tourist arrivals shows the growing significance of China as a tourism partner of Sri Lanka. Chinese tourist arrivals grew by 72.5 percent in 2010-2016, while Indian and UK tourist arrivals increased by only 19.3 percent and 10.3 percent, respectively. However, Sri Lanka is not a top travel destination for Chinese tourist when compared to other countries. South East Asia, Japan and South Korea are the most popular destinations for Chinese tourists. Thus, there remains ample room for Sri Lanka to take steps to increase tourism from China. However, this should be matched by addressing challenges within the industry such as poor coordination among stakeholders, inadequate industry research, ineffective planning, inadequate human resource and infrastructure development, price competitiveness (Propelling Tourism in Sri Lanka, 2017).

As Sri Lanka- China ties continue to improve through the BRI initiative, tourism between the two countries has potential to further improve. With increased connectivity through BRI development in ports, airport and road networks along with the development in hotels and Colombo, the Sri Lankan tourism industry stands to significantly benefit.

VI. BELT AND ROAD INITIATIVES IN SRI LANKA

BRI has five major objectives, which includes policy coordination, connectivity, unimpeded trade, financial integration, and people to people contacts. Already with regards to connectivity, this has been met by China investing in a number of

mega projects in Sri Lanka to develop the connectivity of Sri Lanka with the rest of the world. With regard to trade, currently China and Sri Lanka are negotiating a Free Trade Agreement (FTA). With regard to financial integration, Sri Lanka is already a member of AIIB. With regard to people to people exchange, there has been a number of cultural and academy exchanges between China and Sri Lanka over the years, as well as influx of Chinese tourists into Sri Lanka. This has furthered people to people bonds.

As mentioned earlier, the focus of the BRI programme is split between two main initiatives – a revitalised land route between China and Europe via Russia and the Maritime Silk Road which aims to connect a multitude of countries via new sea routes and infrastructure. Sri Lanka's involvements has largely been with the latter of these initiatives given Sri Lanka geographical location in the middle of the Indian Ocean, with an emphasis on Sri Lanka becoming a hub facilitating easy transit of goods from China to Sri Lanka and other South East Asian economies and beyond. Currently China's energy imports (from the Middle East) and mineral imports (primarily from Africa) pass through Sri Lanka (Palit, A., & Spittel, G. 2013).

To this effect, the majority of BRI investments in Sri Lanka have been to facilitate this maritime effort and a number of major infrastructure projects have been kicked off (Hillman, J.E. 2018). Under the BRI project, Sri Lanka has currently secured up to \$8 billion of financing from China. The Chinese Government and the China sponsored Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB) have recently proposed additional funding of up to \$32 billion for further infrastructure projects (Economic Times, 2017).

Some of the notable BRI projects in Sri Lanka include:

COLOMBO INTERNATIONAL FINANCIAL CITY (CIFC)

This project (formerly known as the Colombo Port City) is an instrumental part of China's BRI and aims to build a new city and financial centre along the existing Colombo coastline that will serve as Sri Lanka's financial and business district by 2030. This development is meant to support the main port and provide the ancillary services that support the shipping industry including insurance, financial and logistical services (Ministry of National Policies and Economic Affairs, 2017). With an investment of US\$ 1.4 billion in the first phase of the project which includes reclaiming 269 hectares of land, and a planned second level building complex of US\$ 13bn, it is the largest FDI project in Sri Lanka to date. It is expected to create more than 80,000 jobs. After the change of government in Sri Lanka in 2015, its construction got suspended for more than a year.

HAMBANTOTA PORT AND ADJOINING INDUSTRIAL ESTATE

Sri Lanka is located at a strategic point for the BRI. The port of Hambantota is indispensable for China's energy security because the country imports two-thirds of its oil through shipping lanes south of the port (Nikkei, G.Y. and Palma, S., 2018). This initiative aimed to build a secondary port at the coastal town of Hambantota, to alleviate capacity and crowding concerns with the primary port in Colombo. The project was initially kicked off in 2008 by Sri Lanka on the basis on Chinese finance with the intention that Sri Lanka would operate the facility. However recently, China has taken over the project through providing additional funding and in turn taking a 70 percent stake in the joint venture with the Sri Lankan Port Authority which holds the remaining shares.

In addition to this, the latest investment gives China control over 15000 acres of land adjacent to the port for the development of an industrial zone in Hambantota. The feasibility study for the industrial park identified the development of shipping services, processing of seafood, agricultural products and other processing/manufactured industries. (Shida, W. 2017).

COLOMBO PORT EXPANSION

Another BRI project in Sri Lanka is the expansion and modernisation of the Colombo port - the Colombo International Container Terminal, a Sino-Sri Lanka joint venture. The port, which serves as Sri Lanka's primary hub for freight has faced capacity concerns and as part of a joint venture with Chinese investors, construction of a new South Container Terminal was started in 2011 (Bloomberg, 2013).

MATTALA RAJAPAKSA INTERNATIONAL AIRPORT (MRIA)

The airport is located in Hambantota, 241 km south-east of Sri Lanka's capital city, Colombo. MRIA is the second international airport in Sri Lanka. Construction of phase one began on 27 November 2009 and MRIA was opened in March 2013; US\$209 million were spent on the project, with \$190 million provided by the Chinese government via the Exim Bank of China. A second stage of expansion was planned but has not commenced; it will expand terminal capacity from 1 mn to 5mn passengers per year (Airport Technology) but the project has proved to be an white elephant.

OTHER INFRASTRUCTURE DEVELOPMENTS

China has also invested heavily in the development of other infrastructure projects in Sri Lanka. Examples include: the US\$460 million development of the Norochcholai coal power plant (Ministry of Power and Renewable Energy, 2017) to provide about 40 percent of the national's electricity supply (HE Cheng Xueyuan, 2018); the US\$250 Million Colombo-Katunayake expressway between the country's main airport and city facilitating travel and tourism industry (Ministry of Higher Education and Highways, 2017), Moragahakanda Project which is the biggest reservoir in Sri Lanka; Southern Railway and Expressway linking Colombo and Hambantota by the end of 2018. More recently, China has approved US\$1 billion for the funding of the phase one of the Central Expressway through a loan.

IMPLICATIONS OF BRI FOR SRI LANKA

This section aims to evaluate how the Belt and Road Initiative could potentially have a positive impact Sri Lanka. Concerns with the initiative are presented in the subsequent section.

BENEFITS OF BRI FOR SRI LANKA

BRI holds out the prospect of helping to bridge the significant infrastructure financing gap, increase connectivity, link local markets to regional and global value chains, and thereby increase trade and investment in the participating countries. BRI's impact can be framed in broad terms like trade, investment, tourism, and other flows between China and Sri Lanka.

TRADE

As the world's second-largest economy, China is one of the biggest traders in the world. While Sri Lanka is not an important trading partner of China, China has emerged to become Sri Lanka's second largest trading partner, after India in terms of Sri Lanka's total trade with the world. Initiatives, such as the BRI will enhance trade routes between both countries involved and facilitate trade bilaterally and beyond. Trade agreements have been placed under the BRI banner as well. Chinese officials have described a network of free trade agreements that would support the BRI, but to date, China appears primarily focused on bilateral trade deals. The FTA between Sri Lanka and China is expected to boost bilateral trade. According to the Feasibility Study Group of China-Sri Lanka Free Trade Agreement

identifies nine potential products which would benefit from a FTA with China. According to feasibility estimates, liberalisation of imports by China will increase exports from Sri Lanka by 3-112 per cent, depending in the export good/product.

The development of an industrial zone in Hambantota is likely to attract Chinese and foreign investment, boost jobs, tax revenues and the local economic base, contributing to expansion of bilateral and regional trade. The benefits of the maritime Silk Road stretch beyond infrastructure development by facilitating trade with new markets. The initiative focuses on increased cooperation between BRI countries which could help with the removal of trade barriers and promote regional trade and the formation of value chains.

INVESTMENT

Attracting more Foreign Direct Investment (FDI) is a priority for the Sri Lankan government. In countries like Sri Lanka, which has attracted limited investor interest in the past, BRI is a welcome development. As part of the BRI, there have been significant China investments in Sri Lanka. Existing investments in Sri Lanka as part of the BRI amount to approximately US\$8 billion, while China has offered up to an additional US\$24 billion in financing. The latest project to secure investment from the Chinese government is the building of a coastal rail link (HKTDC Research, 2018), and a \$500 million liquefied natural gas (LNG) plant near a Chinese-controlled port and industrial zone in (Reuters ,2018)

With increased trade and growth realised under BRI, there is anticipation that additional investments to Sri Lanka can be attracted. For example, Colombo Financial City once completed, is estimated to bring in over US\$13 billion in FDI. This can take the form of government led investment in infrastructure (as is the case with BRI) or as investment by private institutions. The outward investment can come from a combination of newly formed funds, such as the Asian Infrastructure Development Bank, the New Development Bank and Silk Road Funds, and from state-owned and private companies. Both of these approaches will enlarge the availability of capital, facilitating growth and further investment.

HARD AND SOFT INFRASTRUCTURE

Speaking at the OBOR Leaders' Roundtable, Prime Minister Wickremesinghe said: *"The Belt and Road Initiative will provide the much-needed hard and soft connectivity in the Indian Ocean region required for rapid economic and social development."*

BRI has created significant opportunities for countries and companies to participate in a range of projects, especially those involved in construction or infra-

structural works. Asia's infrastructure is clearly in need of it: A recent ADB report highlighted 45 Asian countries should invest US\$26 trillion between 2016 and 2030 to fix their infrastructure shortfall (Deloitte, 2018). For countries needing infrastructure, the BRI holds the promise of investment in new railways, roads, ports and other projects, improving connectivity within and between countries.

To date, China has completed a number of infrastructure projects in Sri Lanka such as transportation, water, electricity, ports and etc. and have made important contributions to the socio-economic development of the country. For example, the introduction of the Katunayake Expressway connecting the city of Colombo to the airport has facilitated the faster transport of perishable goods (for example agricultural produce). The build-up of infrastructure as part of the initiative will ensure that not only will trade flow more freely, but rather local enterprises can leverage it to ensure domestic market access.

Fostering connections between Sri Lanka and China is important and should go beyond infrastructure links to include 'soft infrastructure'. The BRI aims at enhancing economic relations and people-to-people contacts by deepening cooperation on education, science, technology, sport, health, etc. For example, China granted more than 1200 scholarships, training programmes and internships to Sri Lanka every year since 2015 (Xianliang, Y. 2017).

ECONOMIC HUB

Sri Lanka is striving to build itself as an economic hub in the Indian Ocean leveraging its strategic location and connectivity. Such a development goal is in line with the Maritime Silk Road. PM Wickremesinghe stated that Sri Lanka could be an economic hub within the BRI. BRI could open up the prospect of Sri Lanka becoming a major regional logistics and trading, and even production hub.

Currently, Sri Lanka's main Colombo port is classed as number 30 out of 145 ports globally. Top 20 shipping lines in Asia all dock at the Colombo Port. Sri Lanka has a significantly strong feeder connection to other ports in South Asia and Africa. These ports do approximately 30 percent of their trade via Colombo. The increased investment in capacity, port technology, warehousing and support services means that there is significant potential to attract new and larger shipping vessels, leading to significantly greater income for Sri Lanka.

In addition to Colombo, the Government has already commenced the development of the three major ports -Hambantota and Trincomalee, and the two international airports - Colombo and Mattala. These initiatives together with BRI will transform Sri Lanka into a logistics and trading hub. To support this, the new Colombo Financial City is being developed which aims to provide the support services including banking, brokerage, insurance, logistics and technology. Although

BRI is helping kick-start this development, the skills and service sector developed through this will also help serve numerous other sectors of the Sri Lankan economy. However making a success of the BRI will require more than just building physical infrastructure. Soft infrastructure is critical, which means facilitating the movement of people, goods and services across borders.

DEVELOPMENT OF GLOBAL VALUE CHAINS (GVCs)

The growth of global value chains (GVCs) has increased the interconnectedness of economies and led to a growing level of specialisation in specific activities and stages in value chains. According to a report by the OECD, WTO, and World Bank (2014), more than 70 percent of global trade is in intermediate goods and services while income generated within GVCs has doubled over the last 15 years. However, not all firms and countries are equally involved in GVCs. Some countries participate in many, either as the host country to lead firms or as suppliers of very specific tasks, while others participate very little. These varying degrees of connectedness across countries are determined by many factors, some of which are inherent to the country (country's geographic location and natural endowment), while others can be shaped by policy (country's human capital, infrastructure, and business environment). Thus, BRI can play an important role in the participation of Sri Lanka in global value chains and facilitate the easy exchange of goods and services through necessary infrastructure development.

GVC trade in the Sri Lanka continues to be dependent on a handful of medium sized investments. The manufacture of parts and components is significantly low compared to other countries and the country's share does not appear to be increasing adequately to keep pace with the rest of the world. Sri Lankan government has shown its enthusiasm to actively participate in global value chains development. Sri Lanka's basic manufacturing could be greatly improved once the Hambantota logistic and adjoining industrial zone is operated. Due to the extension of the maritime Silk Road to include regions as far as east Africa and Oceania, Sri Lanka will have access to diverse markets, which were previously difficult to access, providing the opportunity for increased product and service diversification.

GROWTH IN TOURISM

China has made it clear in its Vision and Actions document that tourism forms a key part of their plans for countries involved in the Initiative and will *"jointly create competitive international tourist routes and products; and make it more convenient to apply for tourist visa in countries along the Belt and Road"*. Tourism in

Sri Lanka is already a major industry and great contributor to the economy (CEIC). Since 2010, Chinese nationals have made up a significant portion of the overall tourist population visiting Sri Lanka. The number of Chinese tourists visiting Sri Lanka between 2010 and 2016 has grown by over 70 percent and as of 2016 Chinese tourists make up approximately 15 percent of all the tourists coming to Sri Lanka (Deysappriya, N.R.R, 2017). As the Initiative gains traction in the region, its impact will be crucial in helping even more tourists from China and neighbouring countries to Sri Lanka facilitated by increased trade and business between Sri Lanka and BRI countries.

DISCOVERY AND UTILIZATION OF MARITIME RESOURCES

Better maritime infrastructure will mean that Sri Lanka can explore and exploit sea found natural resources that fall within Sri Lanka's Exclusive Economic Zone (a radius of 200 miles around the island). If significant deposits of commodities or natural resources are found within this zone, better maritime infrastructure (specifically the Hambantota and Colombo ports), better trading relations and routes with countries and increased cooperation with other countries due to better knowledge transfer (brought about by the Belt and Road initiative) will make these natural resources more exploitable and marketable.

TECHNOLOGY AND KNOWLEDGE TRANSFER

One of the key objectives of BRI is to promote the transfer of knowledge and expertise between countries participating in the programme. Towards this end, a university alliance has been set up by China to facilitate policy, research, cross-cultural understanding and training between institutions in countries participating in the BRI (Lie, M., 2016). In addition, through the development of value chains and trade/investment flows, significant knowledge transfer will take place, which can then be disseminated locally, laying the foundations for sustained economic progress.

EMPLOYMENT OPPORTUNITIES

Both through the direct efforts involved in the construction of new infrastructure and through the creation of new service industry jobs and increased trade, it is envisaged that the BRI will boost employment within Sri Lanka. For example, the new financial city is forecasted to provide 80000 new jobs when completed. (Xinhua State News Agency, 2017).

VII. POTENTIAL CONCERNS AROUND BRI FOR SRI LANKA

POWER RIVALRY

Currently, Sri Lanka is walking a tight rope: seeking economic and other benefits from China under BRI while maintaining close relations with its rivals, the US, Japan and India. (Ramanayake,P. ,2017), As the biggest country in South Asia, India has been watching China's activity in Sri Lanka and elsewhere in the region with concern. BRI has raised concern of China's intentions in the Indian Ocean given the ambitions of the plan. Not surprisingly, India is not a party to the BRI. India together with Japan, who are concerned about the strategic implications of China's economic expansion, did not attend the summit held on BRI last year (Stanzel, 2017). In fact, India openly rejects the BRI, saying China's projects with neighbouring Pakistan infringe on its sovereignty. India sees China's investments in the ports and infrastructure across South Asia as a defence threat or part of the so-called 'String of Pearls' strategy, according to which China will take advantage of ports in the Indian Ocean (Gwadar in Pakistan, Chittagong in Bangladesh, Kyaukpyu in Myanmar) to contain India. From this perspective, China's investment in Sri Lanka especially in the ports of Colombo and Hambantota are seen of strategic importance. For example, the docking of a Chinese submarine at the port of Colombo in 2014 and the handover of a port at Hambantota in December 2017 raised alarms in Delhi.

In addition to India, the West and Japan have been observing China's increasing presence in Sri Lanka and its involvement with the BRI under with the Rajapaksa administration with concern, prompting the new elected government in 2015 to rebalance its relations with India and West. The strategic location of Sri Lanka at the centre of the Indian Ocean has trapped Sri Lanka in the power rivalry involving major economic powers such as the USA, India, China, and Japan.

AUTONOMY AND INDEPENDENCE

With a significant portion of investment and funding in BRI coming from Chinese public entities, there is concern of Sri Lanka's growing debt burden and loss of sovereignty. There is concern that due to the ownership of key central infrastructure (e.g. the ports) being tied to such entities, Sri Lanka sacrifices a level of autonomy around how to manage these infrastructures. In Sri Lanka, China's takeover of a troubled Hambantota port raised questions about a loss of sovereignty.

GROWING DEBT BURDEN

As part of BRI and due to the increased funding and loans made available by China, Sri Lanka has inherited a significant amount of debt to China and rest of the world. Sri Lanka's debt equals 81.6 percent of its gross domestic product, which the International Monetary Fund says is the third-highest ratio among emerging economies. China is currently Sri Lanka's largest creditor (Legrand, 2018). The Sri Lankan government has had difficulty making repayments on some of these debt obligations and has had to restructure the debt agreements with the Chinese government. A prominent example of this is the funding around the Hambantota port. In 2008, former Sri Lankan President Mahinda Rajapaksa ordered the construction of the Hambantota Port. Due to the inability to repay the \$1.4 billion loan from China, the Sri Lankan government has granted the Chinese government an exclusive 99-year lease on the Hambantota port in exchange of US\$1.1 billion of debt write off (New York Times, 2018).

TRANSPARENCY AND CORRUPTION

There has been international criticism of BRI's potential to generate huge levels of corruption. Given the limited oversight (by design) and the projected speed of development, as well as the countries and industries involved, businesses working on these infrastructure projects can face bribe demands. According to the 2017 TRACE Bribery Risk Matrix, which measures business bribery risks in 200 countries, BRI countries show comparable patterns of bribery risk: China and Sri Lanka rank at 158th and 159th out of 200 countries. Coupled with overall country risks are the risks specific to the industry: 30 percent of cross-border bribery cases are in the construction and transportation sectors, and some estimate that between 10 and 30 percent of investment in publicly-funded construction projects may be lost due to corruption. Despite its stated desire for a "clean belt and road," China's past indifference to the payment of bribes beyond its borders by Chinese companies is not encouraging.

LOW INVESTMENT RETURN

Often infrastructure projects are driven more by political considerations than commercial needs. The lack of commercial imperatives behind [BRI] projects means that it is highly uncertain whether future project returns will be sufficient to fully cover repayments to Chinese creditors (Zhou, J., Hallding, K., Han, G., 2015). A case in point is the Mattala Rajapaksa International Airport (MRIA), located in the town

of Mattala, serving southeast Sri Lanka. . MRIA which was opened in March 2013 by President Mahinda Rajapaksa has failed to attract business (Samarajiva, 2017). Initially, several airlines flew to the airport, including SriLankan Airlines. However, due to low demand, most of these airlines left Mattala. As of June 2017, two airlines fly from the airport to destinations within Sri Lanka and the United Arab Emirates.

Due to the low number of flights, it has been proposed to offer long-term aircraft parking services as well as creating flying schools and maintenance services to be offered from the airport. In 2016, the Sri Lankan government called for Expressions of Interest to run commercial activities as the airport is not generating enough revenue to pay back the loans. It has been called “the world’s emptiest international airport” due to its low number of flights.

PUBLIC PERCEPTION AND OPPOSITION

There has been some negative reception to BRI, largely due to the amount of debt that has been undertaken by Sri Lanka and the loss of its autonomy. There have been a number of occurrences of public unrest, most recently rioting in the port city of Hambantota to express dissatisfaction with the loss of land; the government’s handling of the debt repayment and the leasing of the port to China (Al Jazeera News, 2018). The Hambantota project failed to account sufficiently for local feelings about the development, concerns about political corruption, and national and regional political and security worries (Deloitte, 2018).

POLLUTION AND SUSTAINABLE GROWTH

Currently, the focus of the BRI programme has been to rapidly scale out key infrastructure that is instrumental to trade, including ports, industrial zones and roads. To date, there have been limited studies to evaluate the long term environmental impact of these infrastructure projects. While the Environmental Impact Assessment (EIA) of the Colombo Port City shows that there is negligible impact from the construction, some have raised concerns around negative impacts due to the mining required for landfill and for marine life due to the reclamation of land for the project (Sivaram, K., 2017).

Moreover, there is concern that some of the other investment through BRI has been towards rapidly scaling out energy production heavily dependent on fossil fuels. Examples in Sri Lanka include funding of the Puttalam Coal Power Project. Concerns have been raised that these long term projects could breed a culture of

fossil fuel dependence and dissuade investment in greener and more sustainable alternatives (Pike, L., 2017).

CHANGES IN GOVERNMENT AND POLICY

After initial fanfare, projects sometimes experience serious delays. In Indonesia, construction on a US\$6 billion rail line is behind schedule and costs are escalating. Similar problems have plagued projects in Kazakhstan and Bangladesh. As changes in government and policy occur frequently, there is concern that new governments may not agree to or honour commitments made by previous ones, as it was seen in Sri Lanka. The Sirisena-Wickremesinghe government took immediate steps to suspend a number of major Chinese-funded projects inaugurated during Rajapaksa's rule after coming into power. Within months, however, government not only restarted the projects, including the CIFC/Colombo Port City, but requested new investments from China to overcome acute balance of payments and debt problems. In such instances, politically motivated decisions could thwart investment and confidence in Sri Lanka.

VIII. MAXIMIZING THE OPPORTUNITY OF BRI

BRI is seeking to rebuild China's ancient silk routes for the 21st century by building new connections across three continents. This is cross-border ambition on an unprecedented scale, at a time when globalisation and free trade are under threat in some regions. Under the BRI, China will build railways and highways, aviation links, oil and gas pipelines, transmission lines and telecommunication networks that will bring together many countries in Europe, Africa, and Asia and benefit millions of people.

BRI's success and its ability to foster connections between Sri Lanka and China will require more than just building physical infrastructure. Soft infrastructure is critical, as well as structural reforms and improvements in trade policy and investment climate in the country to better integrate into international value chains. The provision of funding alone is not enough to overcome the fundamental challenge of identifying environmentally sustainable and financially viable projects. Projects could fail as a result of poor investment decisions due to political priorities overriding economic considerations. The wrong kind and scale of infrastructure investment can lead to difficult debt situations. Or projects that offer insufficient returns to the communities could result in political backlash. As Sri Lanka engages with the BRI, it needs to address these risks as well as balance Sri Lanka's relationship with China and other major powers with an interest in the Indian Ocean.

IX. REFERENCES

- Djankov, S. and Miner, S. (Eds.). (2016). *China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope, and Challenges*. (n.p). Peterson Institute for International Economics.
- Igbinoba, E. (2017). 'Empirical Assessment of Trade Engagements: Africa, China and The Maritime Belt and Road Initiative', Korean Institute for International Economic Policy, Working Paper 17-07.
- Deloitte. (2018). Embracing the BRI Ecosystem in 2018 | Deloitte China. Available at: <https://www2.deloitte.com/cn/en/pages/soe/articles/embracing-the-bri-ecosystem-in-2018.html>
- Seneviratne, U. (2016), Ancient Trade Activities in Sri Lanka Available at: <https://www.scribd.com/doc/64450499/Ancient-Trade-Activities-in-Sri-Lanka>
- Li, Li. (2017). China's Policy Towards Sri Lanka. In Palihakkara, H.M.G.S. (Eds.). *The Island of the Lion and the Land of the Dragon*. Colombo. Pathfinder Foundation.
- Kelegama, S. (2014). China–Sri Lanka Economic Relations. *China Report*, 50(2), 131-149.
- Watson, E. (2010). South Asia and the Cold War: Vice President Nixon's Forgotten Trip to Ceylon. *South Asian History And Culture*, 2(1), 37-54.
- Jayasekara, D. and Tennakoon T.(2007), "Conference on China-Sri Lanka Relations: To Mark the 50th Anniversary of Diplomatic Relation"
- Abeyratne, S. (2017). Bilateral Economic Ties: Sri Lankan Perspective. In Palihakkara, H.M.G.S (Eds.). *The Island of the Lion and the Land of the Dragon*. Colombo. Pathfinder Foundation.
- IPS (2015), 'China-Sri Lanka Free Trade: Priorities for Negotiations', *Policy Insights*, and Available: http://www.ips.lk/wp-content/uploads/2017/01/IPS_PI_China_SL_FTA_Nov2015.pdf
- Abeyratne, S. (2017). Bilateral Economic Ties: Sri Lankan Perspective. In Palihakkara, H.M.G.S (Eds.). *The Island of the Lion and the Land of the Dragon*. Colombo. Pathfinder Foundation.
- IPS (2015), *Barriers Beyond Tariffs: Sri Lanka's Exports to China*, Available at: <http://www.ips.lk/wp-content/uploads/2017/01/Policy-Insights.pdf>
- American Enterprise Institute and The Heritage Foundation (n.d.) *Global Investment Tracker*, Available at: <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- Department of External Resources of Sri Lanka. (2016). *Performance Report*, Available at: <http://www.erd.gov.lk/index.php?lang=en#>
- Jayasundara, P.B. (2017). Sri Lanka China Economic Cooperation. In Palihakkara, H.M.G.S (Eds.). *The Island of the Lion and the Land of the Dragon*. Colombo. Pathfinder Foundation

- Department of External Resources of Sri Lanka. (2016). *Performance Report*, Available at: <http://www.erd.gov.lk/index.php?lang=en#>
- Sri Lanka Tourism Development Authority. (2016) *Annual Statistical Report*. Available at: http://sltda.lk/annual_reports
- Propelling Tourism in Sri Lanka. *Sri Lanka State of the Economy 2017*. Colombo. Institute of Policy Studies of Sri Lanka.
- Palit, A., & Spittel, G. (2013). *South Asia In The New Decade: Challenges And Prospects*. Singapore. World Scientific.
- Hillman, J.E. (2018) *China's Belt and Road Initiative: Five Years Later*, Center for Strategic and International Studies Available at : <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>
- Economic Times (2017), China Willing to Give Sri Lanka \$ 24 Billion More as Part of OBOR. Available at <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/business/china-willing-to-give-sri-lanka-24-billion-more-as-part-of-obor/articleshow/58716674.cms>
- Ministry of National Policies and Economic Affairs (2017), "Colombo Port City to be Transformed into an International Financial Centre, Available at http://www.mnpea.gov.lk/web/index.php?option=com_content&view=article&id=150&catid=9&Itemid=112&lang=en
- Nikkei, G.Y and Palma, S. (2018). *Is China's Belt and Road Working? A Progress Report from Eight Countries* Available at: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Cover-Story/Is-China-s-Belt-and-Road-working-A-progress-report-from-eight-countries>
- Kuwait Times (2017), Sri Lanka, China Seal Controversial \$1bn Port Deal, Available at <http://news.kuwaittimes.net/website/sri-lanka-china-seal-controversial-1bn-port-deal/>
- Shida, W. (2017). Bilateral Economic Ties Between China and Sri Lanka. In Palihakkara, H.M.G.S (Eds.). *The Island of the Lion and the Land of the Dragon*. Colombo. Pathfinder Institute.
- Bloomberg (2013), Sri Lanka Opens \$500 Million Port Terminal Built by China, Available at <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-08-04/sri-lanka-to-open-500-million-container-terminal-built-by-china>
- Airport Technology. (n.d) Mattala Rajapaksa (formerly Hambantota) International Airport Available at: <https://www.airport-technology.com/projects/hambantota-international-airport/>
- Ministry of Power and Renewable Energy (2017), Norocholai Power Station, Available at http://powermin.gov.lk/english/?page_id=1517
- HE Cheng Xueyuan (2018). Jointly Building the Belt and Road: A Golden Opportunity to the National Development of Sri Lanka *Daily FT*. Available at: <http://www.ft.lk/opinion/Jointly-building-the-Belt-and-Road/14-653020>

- Ministry of Higher Education and Highways (2017), Expressways, Available at http://www.mohsl.gov.lk/web/index.php?option=com_content&view=article&id=52&Itemid=59&lang=en
- "Joint Feasibility Study on a China-Sri Lanka Free Trade Agreement" (2014). Available at: fta.mofcom.gov.cn/inforimages/201407/20140731094816710.doc
- HKTDC Research (2018), BRI-backed Rail Link Set to Transform Sri Lanka's Transport Network, Available at <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/International-Market-News/BRI-backed-Rail-Link-Set-to-Transform-Sri-Lanka-s-Transport-Network/imm/en/1/1X000000/1X0ADBHM.htm>
- Reuters (2018), "Sri Lanka Approves \$500 Million LNG Plant Near Chinese-Controlled Port", Available at: <https://in.reuters.com/article/sri-lanka-china-Ing/sri-lanka-approves-500-million-Ing-plant-near-chinese-controlled-port-idINKBN1160GH>
- Deloitte (2018) Embracing the BRI Ecosystem in 2018 | Deloitte China. . Available at: <https://www2.deloitte.com/cn/en/pages/soe/articles/embracing-the-bri-ecosystem-in-2018.html>
- Xianliang, Y. (2017). A Brilliant Future for China-Sri Lanka Cooperation Under the Belt and Road" Initiative *Daily Mirror*. Available at: <http://www.dailymirror.lk/article/A-brilliant-future-for-China-Sri-Lanka-Cooperation-under-the-Belt-and-Road-Initiative-131455.html>
- CEIC (n.d), Sri Lanka Tourism Revenue, Available at <https://www.ceicdata.com/indicator/sri-lanka/tourism-revenue>
- Deyshappriya, N.R.R (2017), "Chinese Tourist Numbers in Sri Lanka: a Case for Improving Growth", Available at <http://blogs.lse.ac.uk/southasia/2018/02/27/chinese-tourist-arrivals-to-sri-lanka-a-case-for-improving-growth/>
- Lie, M. (2016), University Alliance Seeks Enhanced Education Co-Op Along Silk Road, Available at http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-04/11/content_24446327.htm
- Xinhua State News Agency (2017), China-Funded Colombo Port City Becoming Shining Pearl of Indian Ocean", Available at http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-04/08/content_28843049.htm
- Ramanayake, P. (2017), Sri Lanka in a Balancing Act Over China's One Belt, One Road Project *Sri Lanka Brief* Available at: <http://srilankabrief.org/2017/05/sri-lanka-in-a-balancing-act-over-china's-one-belt-one-road-project>
- Stanzel, A. (2017), China's Belt and Road -New Name Same Doubts? *European Council on foreign relations*. Available at: http://www.ecfr.eu/article/commentary_chinas_belt_and_road_new_name_same_doubts

- Legrand, N. (2018), "South Asia: New Creditors and New Forms of Debt Peonage", Available at <http://www.cadtm.org/South-Asia-New-creditors-and-new>
- New York Times (2018), "Sri Lanka, Struggling With Debt, Hands a Major Port to China", Available at <https://www.nytimes.com/2017/12/12/world/asia/sri-lanka-china-port.html>
- Zhou, J., Hallding, K., Han, G. (2015). "The Trouble With China's 'One Belt One Road' Strategy", *The Diplomat*. Available at: <https://thediplomat.com/2015/06/the-trouble-with-the-chinese-marshall-plan-strategy>
- Al Jazeera News (2018), "Protest Over Hambantota Port Deal Turns Violent", Available at <https://www.aljazeera.com/news/2017/01/protest-hambantota-port-deal-turns-violent-170107080155843.html>
- Deloitte.. (2018). Embracing the BRI Ecosystem in 2018" Available at: <https://www2.deloitte.com/insights/us/en/economy/asia-pacific/china-belt-and-road-initiative.html>
- Sivaram, K. (2017), 'Locked-In' to China: The Colombo Port City Project, Available at https://fsi.stanford.edu/sites/default/files/colombo_port_city.pdf
- Pike, L. (2017), "Will China's New Silk Road Be Green?", Available at <https://www.chinadialogue.net/blog/9775-Explainer-Will-China-s-new-Silk-Road-be-green-/en>

OBOR project: the case of Russia

*Svetlana Glinkina**

*Artem Yakovlev***

SUMMARY

- I. Introduction
- II. The risks of growing Chinese impact on post-soviet space countries
- III. The Russian vision of efficient SREB and EAEU convergence
- IV. Problems versus possibilities of converging SREB and EAEU projects
- V. References

Keywords: Eurasian Economic Union, foreign trade expansion, investment cooperation, integration, Silk Road Economic Belt

I. INTRODUCTION

In China's "One Belt, One Road" (OBOR) initiative and its "overland component" – "Silk Road Economic Belt" (SREB) – three points have been, from the very start, of utmost importance for Russia. The first point is linked with the risk of China's growing impact on post-soviet space countries (primarily, Central Asian countries), and the erosion of interest in deeper economic integration with Russia. The second point is connected with maximization of economic benefits from Russia's participation in New Silk Road projects. And, last but not least, the essence of the third point lies in minimization of geopolitical and economic costs coming from the eventual transport corridors of the New Silk Road bypassing Russia. In their paper the authors attempt to feature the actual state of the three problems mentioned above, they also try to find an answer to the question about the prospects

* Dr. (Economics), Professor, Head of the Academic Department of International Economic and Political Studies, Institute of Economics, Russian Academy of Sciences, Head of General Economic Theory chair, Moscow School of Economics, M.V. Lomonosov Moscow State University.

** Junior researcher, Institute of Economics, Russian Academy of Sciences, Assistant of General Economic Theory chair (graduate student), Moscow School of Economics, M.V. Lomonosov Moscow State University.

of implementing the Russian project of Eurasian integration in the framework of the Eurasian Economic Union (EAEU) founded on January 1, 2015 and integrated by Armenia, Belarus, Kazakhstan, Kyrgyzstan and Russia –seen through the prism of China’s integrational activity.

II. THE RISKS OF GROWING CHINESE IMPACT ON POST-SOVIET SPACE COUNTRIES

Over twenty years after the break-up of the USSR, Russia has been making numerous (inadequate) attempts to integrate, in a more or less broad format, post-soviet space countries. Only during the 2008-2009 global economic crisis, in view of major geopolitical shifts occurred simultaneously in several regions (Europe, the Middle East, Asia-Pacific Region) did Russia, together with Belarus and Kazakhstan, succeed with a certain breakthrough in this field. The Customs Union set up in 2010 with its three countries, the Common Economic Space (CES), whose development started in 2012, and, finally, the launch on January 1, 2015 of the Eurasian Economic Union with Armenia and Kyrgyzstan acceding to it – these are the most significant stages of the Eurasian integration project.

The launch of EAEU took place at the background of an unfavorable economic situation in world raw and fuel markets, a sinking demand and decelerated growth rates of world economy. The regime of Western sanctions levied against Russia, and the Ukrainian crisis were serious external shocks, which degraded the Russian Federation’s integration potential. The formation of EAEU has developed under economic downfall in Russia (up to 2017), decelerating real GDP growth rate in several EAEU countries and aggravating financial problems in the countries of the region (Vardomsky L.B., Pylin A.G., Shurubovich A.V.,2017, p. 22-41).

Several competitive integration strategies and projects existing in post-soviet space appear as external challenges to the Eurasian project with Russia’s participation. Their initiators put in considerable efforts to materialize, in the given part of the world, their own geopolitical and geoeconomic interests, which give weight to enormous comparative advantages of the Eurasian space (Glinkina S.P., Turaeva M.O., Yakovlev A.A., 2016). This refers, primarily, to the geopolitical position of members of the Commonwealth of Independent States (CIS) (CIS is an international organization (international treaty) destined to regulate cooperative relations between the states (not all) of former USSR. The CIS is not a supranational institution, it functions on voluntary basis.) and their natural resources. The British geographer and politician H.J.Mackinder (1861-1947) as long ago as in 1904 called the huge Eurasian heartland the pivotal region of world politics and history and argued that dominance in this space can be basic for world dominance (Mackinder H.J.,1904, p. 421-437). 16.3% of world territory, 5% of population, 25%

of explored natural resources (including 7% of world oil and 40% of natural gas reserves), 10% of world industrial production are accounted for by CIS countries (Doklad Natsionalnogo ekonomicheskogo soveta, 2004).

By the time of final institutionalization of the Eurasian integration project, China –neighboring three of the five Union participants– achieved a leading position in world economy thanks to its spectacular economic growth (an average of circa 10% per year over three decades). China’s economic strength is an objective basis to reinforce the country’s integrational engagement with its neighboring countries, among them post-soviet countries of Central Asia (CA) and Caucasus take a special place at the present stage.

For a long time the Chinese leadership admitted that “the CIS is Russian Federation’s traditional sphere of influence. In this respect Russia is very sensitive to any external forces, China being no exception” (Doklad Natsionalnogo ekonomicheskogo soveta, 2004). This reality considerably complicated the progress of China’s policy in the CIS and made it necessary to design a strategy of gradual exploitation of post-soviet space.

The leadership of the People’s Republic of China (PRC) did not hurry, took time and closely followed the complex and volatile situation in the Eurasian region. At the onset of the new millennium the Chinese leadership devised a multi-level, thoroughly balanced step-by-step strategy aimed at developing post-soviet space. Channels of bilateral interaction as well as mechanisms of multilateral cooperation were set in motion. Initially, the focus was on economic interaction and the goal was to achieve maximal success at minimal costs.

Everything possible was made to remove Russia’s hostility sentiments linked with China’s expansion in the region. Faced with growing heterogeneity of post-soviet space and the penetration in the region of US-led western forces, China held it to be possible and desirable to pursue in the CIS a policy coordinated with Russia. The Chinese authors claimed that “China should devise an active policy towards the CIS countries taking into account the content of Sino-Russian relations, which aim at strategic interaction and partnership, consider strategic interests and are also in line with the current situation in countries of the Commonwealth.”(Van Shucun, Van Chinsun, 2012).

As a result, objective prerequisites for fostering economic cooperation were enforced by a well-defined and elaborated strategy of China developing the post-soviet space in form of bilateral relations.

The Chinese leadership closely monitored the complicated and rapidly changing situation in the Eurasian region and stucked with the diplomatic course to two lines: the first one is “grasping the large and letting the small go”, which means in this case-maintain stable relations primarily with large CIS countries; and the second one is moving “from near to far”, which means-start friendly relations

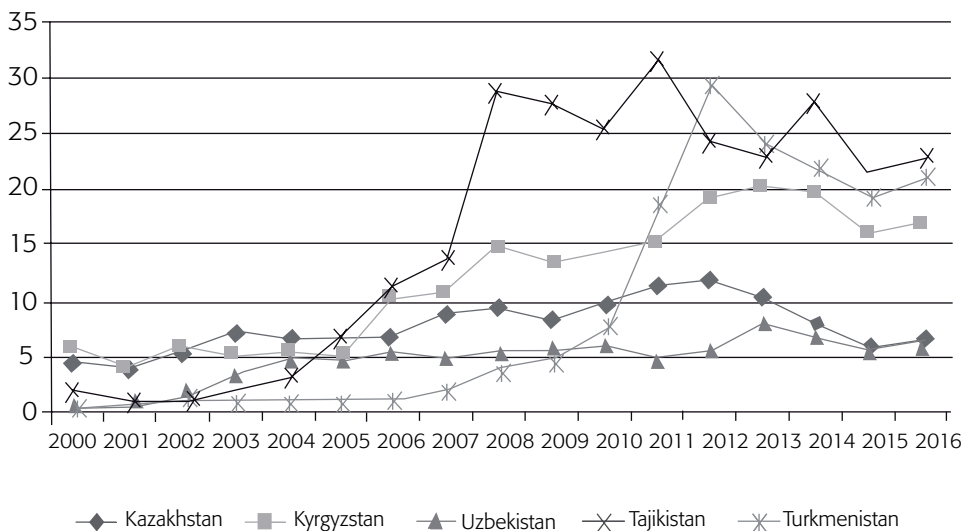
with neighboring CIS members and then extend ties with other countries, which are of specifically high strategic importance for China.

China has passed to the strategy of strengthening bilateral links in the region by targeted actions and by thoroughly examining the situation in every single CIS country. In the security sphere the most important PRC's partners in post-soviet space, apart from Russia, are Kazakhstan, Kyrgyzstan and Tadjikistan; in the economic sphere these are Kazakhstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Azerbaijan, Belarus and Ukraine – in other words, either energy resources-abundant countries or those which possess a significant military potential and, thus, play an important role in China's economic development and national defense modernization.

Foreign trade was the main tool in the strategy of post-soviet space development during its first stage. And the results are impressive. Official statistics shows that in 1992, with diplomatic relations established between China and five Central Asian countries, the overall trade turnover of China with the region made only \$460 mill. Twenty years later, in 2012, the indicator reached almost \$46 bln, thus growing 100-fold. (Xinhua News Agency, October 24, 2013). The dynamics of trade turnover between the five CA countries and PRC can be seen in Graph 1.

The volume of both imports from PRC to these countries (Graph 2) and their exports to the Chinese market (Graph 3) grew considerably.

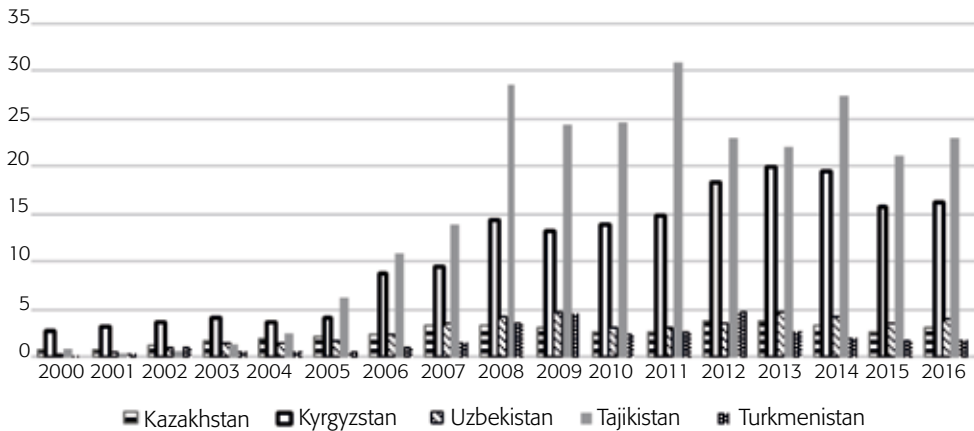
Graph 1
The dynamics of trade turnover between PRC and CA countries, in % to GDP



Source: calculations based on UN Comtrade data (<http://comtrade.un.org>) and Worldbank (<http://www.worldbank.org>)

In Tadjikistan and Kyrgyzstan, countries most dependent on Chinese imports, the relation between value imports from China and the country's GDP reached,

Graph 2
Dynamics of CA countries' imports from PRC, in % to GDP



Source: Calculations based on UN Comtrade data (<http://comtrade.un.org>) and World Bank (<http://www.worldbank.org>).

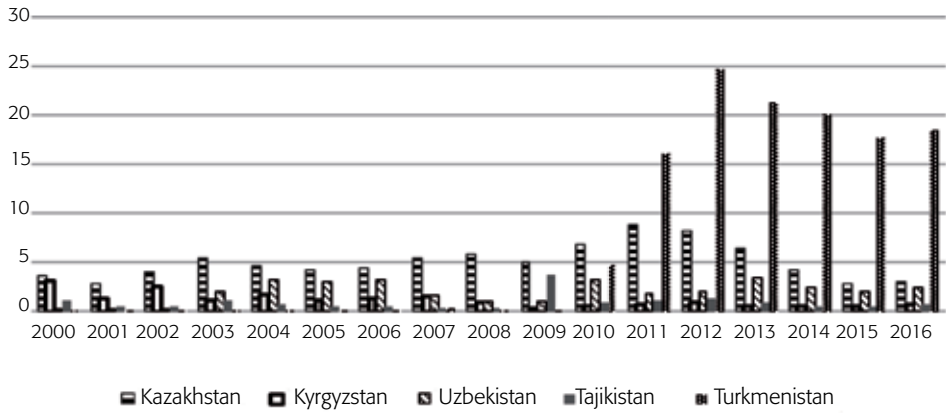
in particular years, 30% and 20% respectively. The share of imports from China in the overall import of CA countries grew from 20% in 1996 to 87% in 2016 (World Bank Group, 2016).

The share of China in CA countries' exports increased also, but less than imports, and made in 2016 21% of the overall export volume of CA countries (compared to 15% in 1996). The highest relation of exports to PRC to national GDP showed Turkmenistan (25% in 2012), in other countries this indicator varied between 0.1% and 8.0% (see Graph 3).

Over 2004-2017 export and import shares of China grew, practically, in all post-soviet Central Asian countries. China turned into the first important trade partner of Kazakhstan and Turkmenistan, the second biggest of Uzbekistan and Kyrgyzstan and the third biggest to Tadjikistan.

China's development of Caucasus began with a certain time lag, but substantial results have been achieved here as well (see Graphs 4, 5, 6).

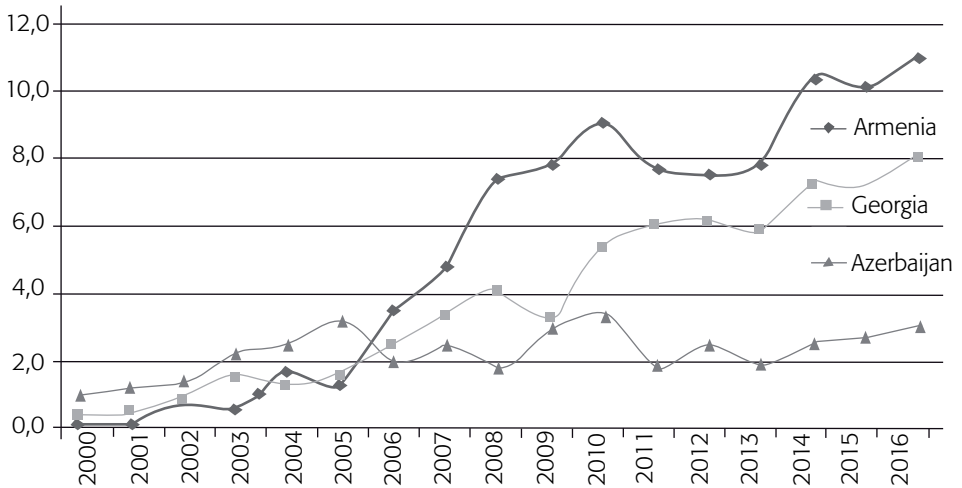
Graph 3
Exports dynamics of CA countries to China, in % to GDP



Source: Calculations based on UN Comtrade data (<http://comtrade.un.org>) and Worldbank (<http://www.worldbank.org>).

Graph 4 shows that in 2000-2016 the share of Armenia’s trade turnover with China in the country’s overall trade turnover grew by 50.5 times, of Georgia’s by

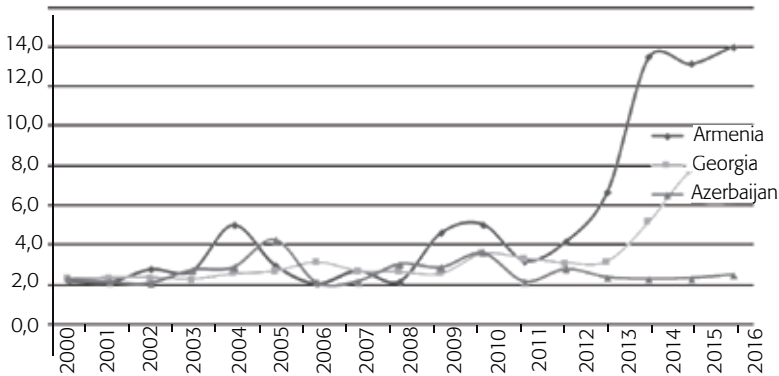
Graph 4
Dynamics of trade turnover between Armenia, Georgia, Azerbaijan and China, in % to overall trade turnover



Source: Calculations based on UN Comtrade data (<http://comtrade.un.org>).

18 times, of Azerbaijan by 2.7 times. The share of China also increased sharply in Armenia's and Georgia's aggregate exports (55.5 and 19 times respectively). Meanwhile, the Chinese market has not yet discovered Azerbaijan's market, the share of exports to the latter remains on the level of 0.3%.

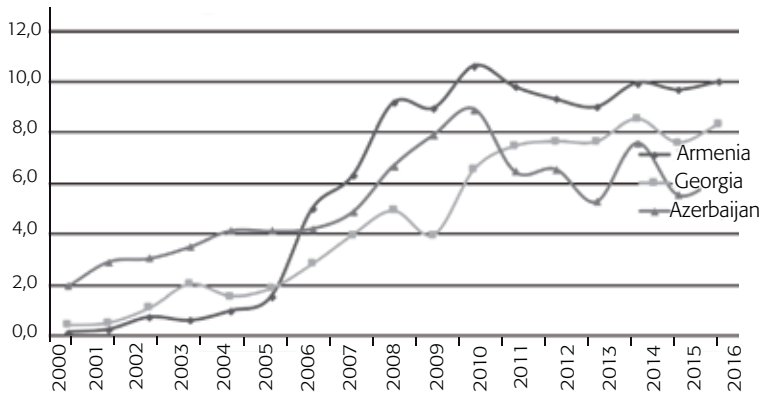
Graph 5
Dynamics of exports of Armenia, Georgia, Azerbaijan to PRC,
in % to overall exports



Source: Calculations based on UN Comtrade data (<http://comtrade.un.org>).

The volume of Chinese imports increased substantially in all these countries (See Graph 6). In particular years, imports from PRC amounted in Armenia to

Graph 6
The dynamics of Armenia's, Georgia's, Azerbaijan's imports from PRC,
in % of overall imports



Source: Calculations based on Comtrade data (<http://comtrade.un.org>).

Table 1
CCA: Trade shift from Russia to China (Percent of CCA GDP)

	<i>2000</i>	<i>2012</i>
Oil and Gas Exports to China	0.3	2.6
Oil and Gas Exports to Russia	4.6	0.2
Agricultural and Raw Material Exports to China	0.8	3.3
Agricultural and Raw Material Exports to Russia	4.7	0.8
Manufactured Goods Imports from China	1.3	6.2
Manufactured Goods Imports from Russia	14.5	8.5
Manufactured Goods Exports to China	2.7	3.3
Manufactured Goods Exports to Russia	5.5	3.0

Source: World Economic and Financial Surveys. Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia, October 2014, p. 93.

10.6%, in Azerbaijan to 8.9%, in Georgia to 8.5% of the overall imports of respective countries.

The Chinese economic expansion could not but result in driving Russia out of the above regions - a trend illustrated by data given in Table 1 below.

A marked growth of China's trade with other post-soviet countries is observed, in particular, with the Ukraine and also with Belarus (a most important Eurasian integration participant); trade turnover with both countries increased fourfold since 2000, and import more than 10-fold in constant prices. Belarus-China trade deficit is progressing since 2006 and reached the level of \$1.5 billion in 2016.

The overall reality is that China is continually making gains in post-soviet space at the expense of Russia. This is partly because "China's business-is-business approach" with others "differs" from "Russia's heavy doses of geopolitics", according to Yu Bin (Yu Bin, 2016).

In 2001-2016 the share of China as investor and supplier of equipment and transport vehicles to all post-soviet countries (mainly CA countries) was on the rise. This results in China becoming the source of modernization for the new independent states, whereas the role of Russia is contracting in this area in several countries.

Mutual trade between China and post-soviet countries is based, to a considerable degree, on Chinese trade credits, whose scale, up to 2008-2009 world

financial and economic crisis, exceeded substantially China's direct investment accumulated by the countries. Up to 2014 the annual inflow of PRC's foreign direct investment in post-soviet Central Asian countries surpassed heavily that in the Russian Federation (see Table 2). That is why by late 2015 China's accumulated direct investment in Kazakhstan, Uzbekistan and Turkmenistan was 11 times higher than that of Russia (Eurasian Development Bank, Report 2016). The situation changed in Russia's favor only in 2014 (see Table 2) which gave rise to ill-founded expectations among the Russian economic elite. "About a year ago, Russian businessmen had the impression that they could go with open pockets, and the Chinese would fill them with money. Now there is a more sober approach, cognizant of the fact that the Chinese are not inclined to take risks", Andrey Denisov, Russian Ambassador to China, claimed (Country Report: Russia, The Asian Forum, 2016).

In any case, China is already a big investor in Russia, but the true volume of Chinese investment is unknown to either China or Russia because much of the investment occurs via such places as Hong Kong and various jurisdictions with tax minimization and tough secrecy regimes. This is almost certainly true, but some attempts have been made to get a better handle on this issue. According to Alexander Gabuev, also writing toward the middle of 2017, Chinese polling of Chinese companies that have invested in Russia has given the figure of "\$40 billion of cumulative investment by the end of 2016, with about a quarter (i.e., about \$10 billion) coming after the Crimea annexation (i.e., in early 2014)" (Gabuev A., 2017). The "China Global Investment Tracker", jointly produced by The American Enterprise Institute and The Heritage Foundation, suggests that the value of China's "investment" overseas, in the period from the beginning of 2005 until mid-2017, is \$921 billion, with the Russian share being \$29 billion –or a little over 3%.

In the post-soviet space China invested in form of FDIs especially actively during the world financial and economic crisis, when shares of mining enterprises in the region could be acquired practically at a rock-bottom price. If we evaluate the current investment needs of post-soviet countries, we cannot but acknowledge that China's participation in satisfying them appears to be extraordinary important, if not decisive. The model of economic growth in effect in these countries up to now is exhausted, whereas the need for a qualitative infrastructure is enormous, Managing Director, Head of Emerging Markets Economics at Citigroup, David Lubin, holds. Chinese investment in the infrastructure of post-soviet countries might be the only hope for their recovery.

Table 2
China's foreign direct investment inflow in Central Asia (CA)
and in Russia (mln doll.)

<i>Year</i>	<i>Kazakhstan</i>	<i>Turkme- nistan</i>	<i>Uzbekis- tan</i>	<i>Tadjikistan</i>	<i>Kyrgyzs- tan</i>	<i>CA</i>	<i>Russia</i>
2006	276.24	0.16	14.97	30.28	124.76	446	470
2007	609.93	1.42	30.82	98.99	139.75	881	438
2008	1.402.30	88.13	77.64	227.17	146.81	1.942	240
2009	1.516.21	207.97	85.22	162.79	283.72	2.256	410
2010	1.590.54	658.48	83.00	191.63	394.32	2.918	594
2011	2.858.45	276.48	156.47	216.74	525.05	4.033	568
2012	4578.23	178.25	187.23	124.4	353.47	5.422	660
2013	5.823.76	342.14	132.07	205.65	302.98	6.706	4.080
2014	4.382.38	234.6	145.13	166.9	278.56	5.208	8.000

Source: Annual statistical bulletin on foreign direct investment from China 2015; Data of PRC Ministry of Commerce

The principal form of Chinese investment is crediting. By early 2016 CA countries received credit resources in form of loans of about \$30 billion. The majority of them are tied low-interest (1.5-3%) long-term (up to 20 years) grace-period loans.

China's active credit policy in CA entailed a rapid indebtedness growth of CA countries on their eastern neighbor. In 2016 the share of PRC's share in the foreign national debt of Tadjikistan amounted to 47% (\$1.2 billion), Kyrgyzstan 38% (\$1.4 billion), Kazakhstan nearly 10% (\$14.2 billion).

China's practices of exchanging its investment (credits, in the first place) for natural resources and market shares in post-soviet countries are going on. What is more, resources of the Silk Road Fund established in 2014 are added to China's national and commercial credits. According to the Foundation Rules the mission of the Silk Road Fund is "to provide for development of China and other countries and regions included in One Belt, One Road project". Its founders are Chinese development institutions exclusively: China Export-Import Bank (15% of authorized share capital), China Investment Corporation (15%), China Development Bank (5%) and State Administration of Foreign Exchange (65%). The Fund is a commercial profit-making organization. In September 2015 it allocated \$1.2 billion to acquire from PAO NOVATEK a minority share of 9.9% in Yamal natural gas liquefaction project, and for \$2 billion the gold-mining enterprise Vasilkovskoe in Kazakhstan. Thus, these two of the three investments of the Fund were aimed at natural resources extraction enterprises situated in the post-soviet space.

Moscow views the Chinese regional policy through the prism of Russia's own efforts to strengthen integration in post-soviet space (Kobrin'skaya I., 2016). In this context, one cannot fail to see that as a result of China's expansion in post-soviet space, the dependence of EAEU economies on China is growing through trade imbalances pickup. All EAEU members (Kazakhstan excluded) have a considerable trade deficit with China. Over the last three years in Kyrgyzstan it makes 93-95% of the overall trade turnover, in Armenia about one-third, in Belarus almost a half (The authors' calculations based on UN Comtrade data, <http://comtrade.un.org>).

One of the targets of the Eurasian Economic Union from its early inception was the stated promotion of reindustrialization of member-countries. It has been done next to none in this direction for the time being.

The EAEU's inaction in developing production cooperation becomes more and more evident at the background of China's programs of displacing, in the framework of SREB initiative, of dozens of industrial productions to the territory of Kazakhstan and Kyrgyzstan. Despite discussions held in the countries on the conditions and consequences of these plans, the programs will be apparently implemented. Many non-raw productions to be displaced fabricate products Kazakhstan and Kyrgyzstan are importing from China, hence, to enter their production directly in the countries can be useful not only for the consumers (they save time and money) but also for the state. Taxes, infrastructure, jobs – under current economic circumstances all these factors are obviously profitable for EAEU countries. China will offer additional privileges and concessions to post-soviet countries (EAEU countries included) since it tends to get rid of excessive facilities, lower the environmental burden in several Chinese provinces, use cheap labor in order to minimize production costs and, in the end, enter the broad EAEU market without customs duties and limitations.

The established China - EAEU countries cooperation pattern evidently leads to deeper competition between the latter for Chinese investment, and to contest between China and Russia for influence on post-soviet space.

III. THE RUSSIAN VISION OF EFFICIENT SREB AND EAEU CONVERGENCE

Proclaiming One Belt, One Road integration initiative and the launch of the Eurasian Economic Union on January 1, 2015 could, according to many experts, manifest the beginning of a transition to the stage of multilateral cooperation in the region. However, for the time being, progress on this trajectory is rather illusive. Russian companies are unable to act on equal terms on post-soviet space, besides the eventual areas of joint endeavors are hardly visible. China's bilateral

cooperation with every post-soviet space country, with Russia included, so far lives its own life, and only slightly depends on the search for “convergence points”.

For Russia, the most successful scenario variant seems to be to set up, in the framework of mated SREB and EAEU, several successful joint and mutually advantageous projects with the aim to build value added chains and come to a clear-cut agreement about the part of value added to be produced in EAEU, and the part produced in China. Upon that, the location of enterprises should be maximally profitable for the participants. If this entails deliveries of joint products to the European Union, these enterprises might be located nearer to the border of the European Union, i.e., in Russia or Belarus; in case of the Asian region, they might be located in China or in the Russian Far East.

The practice of shifting Chinese productions to the territory of Russia or Central Asian countries participating in EAEU, might be viable under modern conditions, if the Chinese party observes environmental norms and social standards and also employs local workforce. The Chinese party is interested in this process as well. The renowned professor Peter Cai from China accepts that Belt and Road projects are insufficient to absorb China’s “vast glut of steel and other products”. Instead, he says, China wants to use it to “migrate whole production facilities” to less developed countries in order “to build-up their industrial bases”. In this way, “domestic economic liabilities become foreign economic and diplomatic assets.” (Cai P., 2017) He quotes a variety of Chinese officials making this point, the most recent being the Chairman of the Silk Road Fund (SRF) in a May 2016 speech. According to Peter Cai, “part of this thinking is informed by China’s own experience of industrialization in the 1980s and 1990s”, when “China imported second-hand production lines from Germany, Taiwan and Japan.” (Cai P., 2017).

With all its positive sides, this process, if large-scaled, can impede the prospect of EAEU countries’ reindustrialization on their own economic basis, undermine their interest in deepening intra-regional production cooperation.

Among the future-oriented cooperation areas between EAEU and China in the framework of One Belt, One Road initiative is agriculture. The changes Asia is undergoing, most notably, the rise of the middle class, growing consumption of inexpensive quality foodstuff opens the chance to substantially extend business in the sphere together with China. Reasonable opportunities are available to augment deliveries of agricultural products from EAEU countries to PRC. It is useful to set up joint companies that would make use of the potential and technologies of EAEU and China, and turn into respectable players on the rapidly expanding Asian market. This will be a new stimulus to develop agriculture in EAEU countries and will help China meet food security challenges the country is facing.

Joint development of transport infrastructure appears to be promising, particularly the construction of collective ports in the Far East, that will unclog the bottlenecks in North-Eastern China.

Investment of Chinese companies made in the seaports of Kaliningrad is of mutual interest for EAEU and China. This project, when realized, might allow PRC to acquire a container anchorage terminal directly in Europe. The perspective development of the Northern Sea Route in Russia will open huge opportunities. In case these and many other projects are implemented, one can expect a meaningful extension of trade relations between EAEU countries and China as well as with countries supporting their SREB engagement – due to reduced transport leg, cheaper transportation and accelerated product deliveries.

The process of trade liberalization can also have a positive impact on trade expansion. The Chinese party insists on having a free trade zone in the framework of SREB. But Russia treats the idea with caution. The main point here is that Moscow is in no hurry to significantly liberalize Russian or EAEU's manufactured goods trade with China. Russia is more interested in trade facilitation than trade liberalization. It is important to provide for a big platform rather than to be involved in competition. "EAEU is not yet ready to open its market to Chinese manufacturers", Yevgeny Vinokurov, Director, Center for Integration Studies, Eurasian Development Bank, held in December 2016 (Valdai Discussion Club, 2016). In regards to export-orientated manufacturing, EAEU is seen as an area for reindustrialization and technological development of Russian economy. A report of the Russian International Affairs Council (RIAC) states that "there is a need for more active use of coordination mechanisms for the EAEU's internal industrial policy." However, another aspect to all this exists. According to Vinokurov, "in today's world, free trade areas are not so much about goods, with trade accounting for less than half of the total volume, as they are about favorable investment regimes." In investment, according to an early 2017 RIAC report, Russia is less interested in "liberalization" than in "fortification of the EAEU." (Valdai Discussion Club, 2016).

A real convergence of SREB and EAEU projects presupposes activity of private companies from EAEU countries and from China, small and middle-sized in particular. Up to the present moment all co-projects are predominantly focused on intergovernmental level. E-commerce offers additional chances for cooperation development, it can help increase export of small businesses from EAEU countries to China and from China to EAEU countries.

Thus, according to the Russian party, we should search for mutually profitable forms of converging SREB and EAEU projects. Obviously, the resulting outcome should be for us "not a romantic union of one heart but a calculated marriage." (Country Report: Russia, The Asian Forum, 2016). On the way to make this target

a reality we meet a series of problems, which, in their essence, are produced by several sources. Let us expressly dwell on this point.

IV. PROBLEMS VERSUS POSSIBILITIES OF CONVERGING SREB AND EAEU PROJECTS

Analysis suggests that Russia and China see mechanisms of converging Eurasian and Chinese integration projects differently: the RF insists on PRC-EAEU cooperation, whereas China considers bilateral cooperation with every single EAEU member to be possible and even more efficient. China signed bilateral agreements with Russia in May 2015, with Belarus and Kazakhstan in September 2015. All of them are aimed to implement the SREB initiative. Belarus was the first country to sign a memorandum with the Chinese Silk Road Fund.

Kazakhstan and Belarus are ahead of Russia with converging their national development programs and also with the opportunities opening up thanks to SREB. In September 2015 the heads of Kazakhstan and China advanced their initiative of converging SREB and Kazakhstan's new Nurlı Zhol economic program, signed dozens of cooperation agreements in transport, industry and energy economics in the framework of Kazakhstan 2020 and SREB economic policy convergence. Two transport routes mapped out in the framework of SREB are integrated into Kazakhstan's Nurlı Zhol infrastructure program destined to develop the national infrastructure and set up a powerful regional transport and logistics hub. The volume of China – Kazakhstan agreements aimed at converging SREB and Kazakhstan's Nurlı Zhol strategy (signed, in accordance with the Cooperation plan, on September 2, 2016) outstrips radically the practical steps taken by the rest of SREB participants.

The experience of Belarus with the Great Stone technopark being erected near Minsk with Chinese financial support will accumulate the energy of many small and middle-sized enterprises.

The countries mentioned above are ready to establish mutual relations for purposes of small projects, which, taken together, produce a substantial positive effect. Russia still follows a different approach – of contracts worth billions, preferably signed with state companies under immediate command of highest leaders and their close circle.

In Russia alarmist sentiments persist as before on different levels of power, the fear about China gaining more from cooperation than Russia, and also illusions about the integration initiative of China being a sort of charity towards countries that gave their consent to participate in it.

It should be expressly understood that, with geopolitical reasons aside, China's motives for One Belt, One Road strategy involve lower costs of export deliveries to

EU countries and higher external demand for Chinese products and Chinese experts' services. China will contribute to modernize Russia's Transsib railway system or take part in developing the Northern Sea Route only in case this participation would allow to accomplish the country's strategic purposes. It is naïve to think that China is going to promote a reindustrialization of EAEU economies leading to appear new competitors to Chinese producers. Positive effects can be achieved by all participants of this initiative, but in the first place the Chinese leadership's purposes will and should find an unbiased accomplishment.

Still not clear enough remains the very notion of "convergence". In his press statement following the talks with the Chinese party, RF President Vladimir Putin said that "essentially, we seek ultimately to reach a new level of partnership that will create a common economic space across the entire Eurasian continent." (en.kremlin.ru 2016). The perspective of creating a common space of Shanghai Cooperation Organization (SCO) - SREB was also discussed by China's President Xi Jinping at Nazarbayev University in September 2013. But if we recall the idea — now, apparently, shelved— of the Common European Economic Space (its decision was approved by Russia and the European Union in 2003), we cannot help but admit that the essence of "the common space" notion has not been deeply examined even theoretically. The EU insisted on Russia borrowing the European legislation, norms and regulations; Russia, in its turn, meant four freedoms (free flow of goods, services, capital and citizens). In the case of China, too, the perspective of a common economic space seems to be complicated, when shaping this space many problems, that are challenging now for both parties (EAEU and China), will have to be solved.

Without giving an answer to the question about the essence of the common economic space in the framework of EAEU and SREB convergence, the Russian leadership steps up the level of cooperation.

For example, speaking before the St. Petersburg International Economic Forum in June 2016, RF President Vladimir Putin put forward an initiative to create a "greater Eurasian" partnership "involving the EAEU and countries with which we already have close partnership – China, India, Pakistan and Iran" and "other interested countries and associations". "To start", Putin said, "we might streamline and unify the regulation of departmental cooperation and investment, nontariff measures of technology and sanitary control, customs administration and protection of intellectual property ... further on, we should move gradually to the reduction and eventual abolition of tariff restrictions". This was Putin's idea several months later, in October 2016, put forward at the Valdai Discussion Club: "Russia advocates the harmonization of regional economic formats based on the principles of transparency and respect for each other's interests. That is how we arrange the work of the EAEU and conduct negotiations with our partners, particularly on coordination

with the SREB project, which China is implementing. We expect it to promote an extensive Eurasian partnership, which promises to evolve into one of the formative centres of a vast Eurasian integration area" (Putin V., 2016).

As for Greater Eurasia, the joint report by the Chongyang Institute for Financial Studies, Valdai Discussion Club, and The Kazakhstan Council of International Relations, describes it as "nothing else than an attempt to grope for new sources of economic growth. Russia sees them in its potential entry to Asian markets and building up trade with EAEU nations, in luring investments in infrastructure projects in Siberia and Far East. China prefers large-scale investments in external infrastructure and gaining access to new natural resources" (Valdai Discussion Club, 2017).

It suggests that after so much discussion there is a broad understanding about Greater Eurasia idea within Eurasia itself. In reality, Vladimir Putin and many influential Russian analysts mainly regard Greater Eurasia as a geo-political concept to reduce the power of the US and build a multi-polar world. Economic growth aspects are secondary.

Putting trade, security and geopolitical factors together, allows us to see that the basic reasons for EAEU and for Belt and Road are different. EAEU is based on Russia's conviction that globalization would gradually outlive its usefulness and the perceived opportunity for it to form a center of economic and political power in Central Eurasia. China, however, launched its Belt and Road as a way of taking further advantage of globalization and boosting its own security in the process.

At the background of EAEU development trends that give rise to concerns, the loosing momentum in the multilateral format of the dialogue on convergence can provoke tougher competition in EAEU, erosion of the Eurasian integration, absorption of EAEU by the eastern neighboring giant which, as shown above, is strengthening its positions in post-soviet space countries.'

V. REFERENCES

Cai P., "Understanding the Belt and Road Initiative", Lowy Institute for International Policy, March 2017 <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>

Country Report: Russia, The Asian Forum, 24 November 2016, <http://www.theasianforum.org/country-report-russia-november-2016> ;

Doklad Natsionalnogo ekonomicheskogo soveta "Ekonomicheskoe sotrudnichestvo – factor integratsii stran SNG" [Economic Cooperation – a Factor of CIS Countries' Integration. Report of the National Economic Council]. Yekaterinburg, 2004, 9.

en.kremlin.ru/events/president/transripts/press_conference/49433

- Eurasian Development Bank, Report Monitoring vzaimnykh investitsiy v strana-kh SNG 2016.- Evraziyskiy Bank Razvitiya, Tsentri integratsionnykh issledovaniy. Doklad N 39, 2016, S.46 [Monitoring mutual investment in CIS countries 2016. Center for Integration Studies, No.39, 2016, p.46]
- Gabuev A., "China and Russia: Friends with strategic benefits", Lowy Institute, 7 April 2017, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/china-and-russia-friends-strategic-benefits>
- Glinkina S.P., Turaeva M.O., Yakovlev A.A. China's strategy of development of the post-Soviet space and the fate of the Eurasian Union: report. M.: Institute of Economics, Russian Academy of Sciences, 2016. – 59p.
- Kobrin'skaya I., "Is Russia Coming to Terms with China's 'Silk Road'?", Russia in Global Affairs, 30 December 2016, <http://eng.globalaffairs.ru/PONARS-Eurasia/Is-Russia-Coming-to-Terms-with-Chinas-Silk-Road-18526>
- Mackinder H.J. The Geographical Pivot of History, The Geographical Journal, Vol. 23, No.4 (Apr., 1904), 421-437
- Putin V., speech on "The Future in Progress: Shaping the World of Tomorrow", Valdai International Discussion Club, 27 October 2016, <http://valdaiclub.com/events/posts/articles/vladimir-putin-took-part-in-the-valdai-discussion-club-s-plenary-session>
- Regional Chief Economist. April 2016 p.41, <http://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/europe-and-central-asia-economic-update-april-2016>;
- Valdai Discussion Club, 2016 <http://valdaiclub.com/a/highlights/eaec-and-asian-countries-plans-prospects>
- Valdai Discussion Club, July 2017 "Reshaping Eurasian Economic Space: Common Perspectives from China, Russia and Kazakhstan Think Tanks", <http://valdaiclub.com/files/14845>
- Van Shucun, Van Chinsun. SNG i sovremennaya politika Kitaya [The Cis and Modern Policy of China], Svobodnaya mysl [Free Thought], 2012, No. 5-6, 88.
- Vardom'skiy L.B., Pylin A.G., Shurubovich A.V. K voprosu o modernizatsii ekonomiki stran SNG // Vestnik Instituta ekonomiki Rossiyskoy akademii nauk. 2017. N 1. [Vardom'skiy L.B., Pylin A.G., Shurubovich A.V. On the Problem of Modernizing the Economy of the CIS Countries // Bulletin of the Institute of Economics, Russian Academy of Sciences. 2017. No.1];
- World Bank Group. Economic Update: Impact of China on Europe and Central Asia. Office of the
- Xinhua News Agency, October 24, 2013. The construction of the Economic Belt along the Great Silk Road will be the driving force for comprehensive cooperation in Eurasia.
- Yu Bin, "China-Russia Relations: Putin's Glory and Xi's Dream", Comparative Connection, January 2016, https://csisprod.s3.amazonaws.com/s3fspublic/legacy_files/files/publication/1303qchina_russia.pdf.

The OBOR initiative within the framework of the Russia-China relationship

*Nikolay Shkolyar**
*Irina Shkolyar***

SUMMARY

- I. Introduction
- II. Trends in economic relations between Russia and China
- III. Options for future SREB ways
- IV. Linking of the EAEU and SREB
- V. Bibliography

I. INTRODUCTION

In the last decade, taking an active part in the G20, APEC, BRICS, EAEU, SCO, other multilateral forums and organizations, as well as in the implementation of UN programs, the Russian Federation has regained its positions in the international arena, that was lost during the Perestroika and transition period. It generates international initiatives and supports projects of other countries that contribute to the socio-economic development of Russia and its partners. Thus, the Russian leaders supported China's initiative on the formation of the Silk Road Economic Belt (SREB, u OBOR), which was put forward by the Chairman of the People's Republic of China Xi Jinping in the fall of 2013 and subsequently merged with another his initiative of the 21st-century Maritime Silk Road, into a general concept called "One belt - One Road." This concept covers the spheres of infrastructure construction, investments in industrial facilities, development of natural resources, trade and economic and financial cooperation, environmental protection.

More than 60 states expressed interest in implementing the Chinese concept, among which Russia has a special place, as one of the main land routes from China to Europe will go through the territory of Russia and other countries of the Eurasian Economic Union (EAEU), in which it occupies key positions. Therefore, it is more interested in SREB projects, which should contribute to the formation of

* Economic adviser Embassy of Russia in Mexico, professor and PhD in International Economics.

** Head of International Department, Russian Academy of Foreign Trade.

a single Eurasian economic and trade space, enhance regional economic integration, create a modern trans-Asian transport infrastructure, remove investment and trade barriers, enhance the role of national currencies, and deepen cooperation in the humanitarian sphere.

It is planned to build not only transport routes in the framework of the SREB, but also to form international corridors of economic cooperation. The SREB implies the expansion of the scope of financial transactions between countries, the creation of financial institutions with various regional organizations, such as the SCO and BRICS, where Russia plays an active role.

Based on Russian support for this PRC initiative and to identify the prospects for its strategic participation in the SREB we will try to analyze the current state of bilateral trade, investment, industrial, humanitarian and other ties, to consider the planned joint Russian-Chinese projects, as well as the opportunities for the EAEU and SREB integration.

II. TRENDS IN ECONOMIC RELATIONS BETWEEN RUSSIA AND CHINA

Taking into consideration the geographical proximity of the territories, Russian-Chinese trade and economic ties have a long history, which became the basis for bilateral cooperation between the new Russia and the PRC. Stages of these relations in the period since 1992 were systematized by the Chinese researcher Wang Nana from Henan State University of Economics and Law. In particular, he noted that after the collapse of the Soviet Union, in Russia there was an acute shortage of products for everyday life, which it acquired among others from China. It helped to solve the acute problem of shortage of funds from the enterprises of the two countries and in 1993 the trade between them reached 7.7 billion dollars. In 1996, the trade turnover increased to 25% compared to 1995. In 1997-1998, as a result of the decline in world prices for raw materials, primarily oil, gas, metals, which formed the backbone of Russia's exports, and the global financial crisis, the volume of trade between the two countries declined by 10.7% and 10.5%, respectively. Wang Nana stressed that "in 1999, Russia is emerging from the impact of the economic crisis. The positive trend is especially evident in 2000 after the election of President Vladimir Putin. His strong and very first desire was to get rid of the economic crisis and restore Russia's status as one of the leading countries in the world. Thus, he applied a pragmatic policy to orient economic interest in China (Wang Nana, 2016, p. 73-79)."

New principles and directions of bilateral cooperation were formulated in the Treaty on Good-Neighborliness, Friendship and Cooperation between the Russian Federation and the People's Republic of China of July 16, 2001. This document laid a good foundation for business relations between the states and indicated the

direction for further development of economic cooperation. Since the signing of the treaty, the volume of trade between the two countries has started to increase rapidly, and from 2000 to 2008 the average annual rate of growth in the volume of Russian-Chinese trade reached 30%.

The current state of these relations is determined by the parties as a comprehensive, equitable, trusting partnership and a strategic interaction. The development of this partnership is facilitated by an intensive political dialogue at the level of Russian President Vladimir Putin and Chinese President Xi Jinping, that have annual meeting at least five times a year.

The most important component of bilateral relations is trade and economic cooperation between the two countries. China became the largest trading partner of the Russian Federation, that by the results of 2016 took the 14th position in the rating of its twenty major trading partners.

After significant growth of bilateral trade in 2008-2013, there have been a reduction in the next 2014-2016. According to the data of the international trade center, the volume of trade between Russia and the PRC in 2016 amounted to 66 billion dollars, Russian exports – 28 billion dollars, imports – 38 billion dollars (Market Analysis and Research, International Trade Centre, ITC). The positive trade balance for the PRC was 10 billion dollars.

This volume has retained for China the status of Russia's largest foreign trade partner, and the disproportion between exports and imports is largely due to the relatively unfavorable price environment of the energy market.

Over the past few years, two commodity groups have occupied the dominant position in the commodity structure of Chinese export to Russia: "machinery, equipment, vehicles" and "textiles, products made of it, shoes." Among the main exports of China to Russia are mainly consumer goods: clothing, accessories; telephone sets; video and audio equipment; computing machines.

The structure of Russian imports from China was formed back in the 1990s and its diversification is quite high. Russian companies trade with China practically throughout the entire range of goods. The imports of Russia from China in 2016 were cars, equipment and vehicles (58.6%); textiles and footwear (11.4%); products of the chemical industry (9.4%); metals and articles thereof (6.7%); food products and agricultural raw materials (4.3%); wood and pulp and paper products (1%).

Among the main imports of the People's Republic of China from Russia are raw materials or low-grade products mainly allocated, namely, crude oil, raw nickel, oil products and raw timber. Mineral products were the main source of growth in China's imports from Russia in 2008-2013, when the volume of purchases of these products increased from 13.4 to 29.1 billion dollars. During the period of sharp decline in prices for mineral fuel, the value of purchases of these goods

declined, despite the growth of physical volumes of imports. Despite the constant increase in the number of Russian exports to China, its main structure remains raw materials. Thus, the Russian export in physical volume to China for a number of significant commodity positions increased from 2014 to 2015: oil – from 33 million tons to 42.4 million tons, nickel – from 75.6 thousand tons to 194.6 thousand tons, copper – 27.3 thousand tons to 118.8 thousand tons.

In the structure of Russia's exports to China in 2016, the bulk of supplies fell on: mineral products (66.7%); wood and pulp and paper products (12.1%); machinery, equipment and vehicles (6.9%); food products and agricultural raw materials (5.8%) chemical products (5.1%); metals and items thereof (0.75%).

It is expected that the implementation of SREB will have a favorable impact on the further development of trade and investment relations between Russia and China, whose condition has been subject to short-term fluctuations in recent years. Based on the emerging trend, among the promising types of services within the SREB, provided by Russia for China are transport. From the point of view of increasing the supply of Russian civil air fleet, Chinese consumers have the most favorable prospects for cargo air transportation. The growth of these services for the transit support of Chinese aircraft through Russia is expected. Almost all prospects of railway transportation services depend on increasing the use of the Trans-Siberian Railway. The increase in the volume of road transport services depends on the development of the road network of Siberia and the Far East, as well as the construction of a motorway connecting the regions of central Russia with the already constructed Kazakhstan section of the China-Kazakhstan-Russia-Europe highway.

Prospects for the growth of construction services exports are limited to small opportunities associated with the construction of high-tech facilities in China, such as nuclear power plants, and subcontracting on possible Chinese construction projects in Russia. Despite the negative dynamics of recent years, the tourism services have prospects, as well as the export of high-tech services, for example, telecommunications, computer and information services.

The most important factor in the implementation of SREB projects is investment, and in this regard, Russia and China have favorable prerequisites. However, so far the scale of mutual investment is still considerably lower than the volumes of bilateral trade. At the same time, China's investment in the Russian economy far exceeds Russia's investment in China.

According to the data of the Ministry of Commerce of the People's Republic of China, as of the end of 2016, the amount of accumulated direct Russian investment in China amounted to about 1 billion dollars, and the amount of accumulated direct Chinese investment in Russia was 9.5 billion dollars. Currently,

Russian investors are investing in China in the production industries, construction and transportation.

China is the largest supplier and foreign investor for the Russian regions of the Far East, as well as the second largest importer of Far Eastern goods. In total, 28 projects with Chinese investments amounting to about \$4 billion are being realized in this territory. The companies of the two countries are implementing joint projects in fuel and nuclear energy, civil aircraft construction, rocket engine building, satellite navigation systems, construction of infrastructure facilities, etc.

At present, the bulk of Chinese investment in Russia is concentrated in the fuel and chemical complex, and significant investments have been made in non-ferrous metallurgy, machine building, and the financial sector. For example, 1.3 billion dollars was raised from the Chinese petrochemical corporation Sinopec, which in 2015 completed a deal to buy a 10% stake in one of the largest Russian gas processing and petrochemical company "Sibur". The Chinese company CNPC acquired a 20% stake in "Yamal LNG" (a deal of 810 million dollars was realized in 2014).¹

According to a number of Russian researchers, due to investments in such projects as "Yamal LNG" and the construction of the Tianjin oil refinery and petrochemical plant, China will have the opportunity to adjust its fuel and energy instability in the foreseeable future. Russia, thanks to bilateral cooperation in the energy sector, can successfully distribute transit and consumer risks and accelerate the development of its territories namely Siberia and the Far East. Therefore, the creation of a stable fuel and energy flow through China to the Asia-Pacific Region is a priority both for the Russian Federation and the PRC (Karitskaya IM., Sitnikova YV., Markasova OA, 2017)".

The cooperation in the financial sphere is developing, the clearing services for the calculation in Yuan are launched in Russian territory. In Russia, there are two banks with the participation of Chinese investors. The AKB "Bank of China" (ELOS) has been operating since 1993, and AKB "TPBK" (Moscow) was found in 2007. The authorized capital of these two banks was estimated at 72 million dollars and 111 million dollars at the end of 2015. In order to finance the projects of the general concept "One belt - One Road" in 2014, two new financial institutions were created: the Silk Road Fund and the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), in which Russia is one of the largest co-founders.

¹ Agreement between the Governments of the Russian Federation and the People's Republic of China on Cooperation in the Implementation of the Yamal LNG Project. // URL: <http://www.mid.ru/ru/home>.

The Chinese side highly assesses the current state of bilateral trade and economic relations. So, the Chairman of the State Council of the People's Republic of China Li Keqiang stressed that "a list of investment cooperation has been defined, covering 73 priority projects. Cooperation on major joint strategic projects in the spheres of energy, aviation, space, cross-border infrastructure, etc. is deepening. Projects such as a gas pipeline along the eastern route, a wide-body long-haul passenger aircraft are successfully implemented. In an accelerated manner, the construction of the Tongjiang-Nizhnelensky railway bridge and the Heihe-Blagoveshchensk road bridge is underway".²

To implement large-scale projects in infrastructure, energy, transport, modern high-tech industries serious private investment will be required. Therefore, it is important to create comfortable, understandable, suitable and predictable conditions for the work of investors, to establish an exchange of best practices. For example, in the Russian Federation, the experience of the countries on the Pacific Rim was used to develop favorable conditions for investors in the territories of advanced development in the Far East. In connection with the implementation of SREB, China's direct investment in the Russian economy in the next five years can grow significantly, and their applications will not be limited to projects in the energy sector, but significantly expand into communication and IT, real estate, finance, agro-food complex, health.

The development of academic cooperation is a mutual vector of both Russia and China, which is reflected in the strategic goals, as well as forming a human resources base for the joint construction of SREB. The cooperation of the two countries in the scientific and educational sphere includes a number of areas: the exchange of students and teachers, the involvement of scientists and scientific collaborators in joint scientific activities, as well as the creation of joint universities and research centers, the mutual study of languages and culture. For example, in 2009-2010 the bilateral years of Russian and Chinese languages were held, and in 2014-2015 the bilateral years of youth exchanges. At that moment, a comparable number of students are studying at each other's universities (about 20,000 from each country). Interest in non-linguistic humanities is growing among students of both countries. Therefore, the main goals of attracting students are to focus on teaching in non-linguistic specialties, including natural science, technologies and engineering with the combination of teaching in 2 or 3 languages, according to long-term and short-term programs, as well as working out the issue of improving career prospects.

² Interview of the Chairman of the State Council of the People's Republic of China Li Keqiang to the Russian agency "Interfax" November 29, 2017 <http://www.interfax.ru/interview/589593>.

Attraction of teachers and researchers takes into account a number of important factors, for example, the level of openness of Chinese universities for foreign, including Russian employees, foreigners' access to the labor market, the cost of grant programs, and political and geographical priorities of academic cooperation. So, in 2016, more than 800 Russians professors and teachers in the humanitarian and pedagogical sphere taught in China (mostly Russian language teachers).

China and Russia, taking into account the worldwide trend, are on the way to creating foreign campuses of leading universities, joint universities and research centers. So, at present the work on the creation of the Russian-Chinese University in Shenzhen is being completed on the basis of the partnership between the Moscow State University and the Beijing Polytechnic University (PPU). The creation of joint universities enables students to receive double degrees and conduct joint scientific research.

The main objective of training in a number of universities in China and Russia a special attention is drawn to experts in the field of economic diplomacy and trade, which will subsequently serve the projects of SREB. In the Russian Federation, one of these universities is the Russian Foreign Trade Academy (RFTA), whose programs are oriented toward cooperation with Chinese universities, such as the *Chinese Academy of International Trade and Economic Cooperation* (CAITEC), the Beijing Union University (BUU).

There is cooperation in the field of tourism. By the end of 2016, 1.3 million tourists from China visited Russia, which is 15% higher than in 2015. More than 1.6 million Russians visited China with tourist goals in 2016.

In 2017, economic cooperation between Russia and China showed a positive trend - trade turnover between the countries amounted to about 80 billion dollars. In the period since January to May 2017, trade increased by 26.1%, while Chinese exports show positive dynamics, an increase of 7,3%, in contrast to imports from Russia, declining by more than 3% in 2016. But the hopes that Russian companies can enter the Chinese market more vigorously are not fully justified, since Russian products, with the exception of hydrocarbons, have faced serious competition in China.

In general, modern Russian-Chinese relations are characterized by high dynamics of development, a solid legal base and active contacts at all levels. However, despite the persistence of partnership relations in the geopolitical arena, where the SREB and Russia still remain the most important allies for each other, in the economic aspect, relations in essence have not changed for the better in the last three years. Despite the geographic proximity of Russia and the geopolitical partnership, China continues to look to the West in search of more capacious markets within the framework of the OBOR concept and the development of SREB routes, primarily in the Russian territory. In any case, Russia's participation in this Chinese

megaproject will help mitigate the impact of European Union sanctions against it, the inefficiency of which was revealed by the Spanish scientist Sánchez Andres Antonio (2016) (Report "Russian-Chinese Dialogue, 2017) and their subsequent cessation.

III. OPTIONS FOR FUTURE SREB WAYS

At the heart of the SREB initiative is the construction of three railway corridors (northern, central and southern), which will connect the eastern provinces of China with the countries of Western Europe. It is the route of the northern corridor that will pass through Russia, and through Kazakhstan to the Baltic Sea, and its western branch through Belarus and Poland will reach the cities of Germany and Holland. The infrastructure created within the framework of SREB will allow reducing the time of delivery of container cargo from China to Europe from 45-60 days to 10 days. Based on these objectives, it is advisable to analyze the state of the transport routes that provide the currently existing commodity flows between China and Russia, as well as consider options for future SREB routes.

Marine transport currently prevails the trade between Russia and China, which accounts for 77%, while land transportation through the Russian-Chinese border accounts for 21% of cargo, and only 2% comes for transit through Central Asia (General Administration of Customs of the People's Republic of China (GACC).

Each of the coastal eastern and southeastern provinces of China annually ships goods to Russia worth more than half a billion dollars. Out of China's landlocked regions, only Beijing and Chongqing Province export goods to Russia for more than 400 million dollars a year. The Chinese provinces bordering with Russia are much less involved in trade. The predominance of sea transport in deliveries to Russia is typical not only for regions that have access to the sea, but also for those located far from the ocean. This indicates the existence of prospects in the development of the continental infrastructure and land transportation within the framework of SREB.

The share of vehicles in the structure of China's supply to Russia is almost zero, due to the lack of automobile bridges and high-quality highways. The use of railway transport in ensuring the delivery of export goods to Russia is even lower than the automobile one. The largest share of railway transport in the structure of Chinese exports to Russia is characteristic of Beijing and the bordering northeastern provinces of China. Currently, the volume of cargo transportation by rail on the axis of Europe-Russia-Kazakhstan-China is six times less than transported by the five largest railways in North America.

Import of Chinese goods to Russia comes through several transport corridors. The main port is St. Petersburg; the ports of Vladivostok and Vostochny are in the

second place, then there is a transit through Central Asia and Novorossiysk, and lastly the land crossing of Transbaikalian-Manchuria. The main products of Russian exports (excluding timber) are shipped to China by sea. There is a significant flow of Russian goods across the land border in the Far East.

Despite the importance of the Russian market for the People's Republic of China, in its initiative of SREB Russia acts as a partner in the implementation of infrastructure projects for the delivery of Chinese goods to European markets. Currently, maritime transport dominates the provision of trade between China and Europe, which operates on a pre-planned route with a strict schedule. So, the ship, following the route from China to Europe, comes on average in 10 ports, and on the way back comes in 3 ports. This indicates a greater demand of Chinese goods on the route rather than the European goods. Due to the existing trade imbalance, the average cost of shipping a container from Europe to China by sea is almost two times lower than in the opposite direction.

The European Union is the final western point of all routes of the concept "One belt - One Road". As part of the analysis of the prospects of transport routes in the direction of the EU, four corridors are considered, which potentially can provide transcontinental freight traffic. In the first place is the Northern Eurasian corridor. The main direction of this corridor is the route: China - Russia - Europe, through the territories of the Far East and Eastern Siberia. The most important transport hubs on the route are Shanghai, Vladivostok, Irkutsk, Krasnoyarsk, Novosibirsk, Omsk, Tyumen, Ekaterinburg, Kazan and Moscow. In addition to its exceptional role in the development of the eastern territories of Russia, this route has a significant potential for transit traffic. In terms of cargo transit between China and Europe, this corridor can act as an alternative sea route, allowing to significantly save, 10-15 days, on the delivery time. Transit capacities of the corridor are planned to be increased within the framework of the development program for the Baikal-Amur and the Trans-Siberian Railways (Vedomosti, December, 2016).

The second is the Central Eurasian Corridor, which combines routes passing through China, Kazakhstan and Russia, through the Russian cities of Orenburg, Kazan, Nizhny Novgorod, Moscow and further to Brest or St. Petersburg with access to the Baltic Sea ports. This route accounts for the largest share of goods delivered by land transport from Europe to China and in the opposite direction. The total length of the route is about 7 thousand km.

There is an option of passing the route from China to Russia via Kazakhstan, which is more beneficial for Russia, since it opens direct communication between the major cities of Western Siberia and China. The main bottleneck of this route is the extremely high traffic density of the Trans-Siberian Railway, due to the large volume of transportation of Kuzbass coal, industrial cargo, oil products, etc.

Another group of routes consists of routes passing through Kazakhstan, the Caspian Sea, the North Caucasus with further access through the Black Sea to the EU countries. The principal difference of this set of routes from the others is the sea sections on the route. They pass through the cities of Ürümqi, Makhachkala, and further are separated: some of the cargo flows go by rail to the port of Novorossiysk.

The International Transport Corridor (ITC) "North-South" from St. Petersburg to the port of Bandar Abbas (Iran) is a promising passenger and cargo transportation route that extends the Chinese SREB initiative and which involves Russia's interests, with the possibility of extending to Mumbai (India) with a total length of up to 7200 km. This route is aimed at attracting transit cargo traffic from India, Iran and other countries of the Persian Gulf to Russian territory (through the Caspian Sea), and further to Western and Northern Europe.

The development of the North-South corridor is being considered by Russia and other involved states (Turkmenistan, Azerbaijan, Iran, India and Kazakhstan) as an opportunity to intensify Eurasian transport to be a shorter and more economical route. The main potential advantage of the ITC is the reduction of the distance from Europe to the coast of the Persian Gulf and the Indian Ocean by about two times compared to the route through the Suez Canal.

The "North-South" corridor can play a potentially important role in strengthening the ties of the states involved. In August 2016, the leaders of Russia, Iran and Azerbaijan held talks concerning, among other things, the organization of cargo transportation along the route "North-South". On November 1, 2017 during the meeting of the heads of these states, Russian President Vladimir Putin noted in his speech that the transport corridor "North-South" is already operating in a test mode: last year deliveries of products from Iran to Russia were carried out through it. This route showed its economic feasibility and effectiveness (Izvestia, November, 2017).

IV. LINKING OF THE EAEU AND SREB

In the implementation of the Chinese initiative of SREB, the EAEU member states (Armenia, Belarus, Kazakhstan, Kyrgyzstan and Russia) had a special role from the very beginning. This was confirmed by the signing on May 8, 2015 by President of the Russian Federation Vladimir Putin and President Xi Jinping of the Joint Statement on Cooperation in Combining the Construction of the Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt, the subsequent consolidation of this idea in the Ufa Declaration of the Shanghai Cooperation Organization and the launch

of negotiations on concluding a non-preferential agreement on trade and economic cooperation between the EAEU and PRC.³

The interface mechanism is recognized as the most important factor for expanding cooperation in the region, developing cooperation and implementing joint projects. Xi Jinping said at the High-level Forum on International Cooperation within the framework of the "One Belt - One Road" strategy on May 14-15, 2017 in Beijing: "... the construction of "the Belt and the Way" does not involve a clean start, but work based on the combination of existing strategies and the use of complementary advantages. We have coordinated the strategies with countries such as Russia (interfacing with the EAEU)... "⁴

The conjugation of the EAEU and the SREB creates additional opportunities for the development of Eurasian integration and the modernization of the economies of the EAEU member states. Conditions are being formed for attracting significant volumes of additional Chinese FDI to strengthen the economic, transport-transit, energy, production-technological and agrarian potential of the EAEU countries. The potential volume of accumulated direct investments in the economies of the EAEU countries within the framework of the SREB and linkages initiative could reach about 300 billion dollars over the next twenty years. The implementation of infrastructure projects of SREB in the territory of the EAEU (construction and modernization of roads and railways, airports, electricity generation facilities, etc.) will increase the attractiveness of the economies of the member states of the Union for investors from the third countries.

Effective conjugation of two megaprojects is possible only with reliance on powerful human capital, qualified personnel, technological and scientific achievements. To create such a foundation, it is necessary to actively develop joint educational platforms, to strengthen the interaction of universities and business schools. It should be noted that in recent years, the number of students from the countries involved in this mega-project has significantly increased in China. In 2016, the number of students from 64 countries along this route in China was 207.7 thousand people. Chinese state scholarships for foreign students are also more awarded to students from these countries. Among the 49 thousand students who

³ Joint Statement of the Russian Federation and the People's Republic of China on Cooperation in Joining the Construction of the Eurasian Economic Union and the Economic Belt of the Silk Road. May 8, 2015, <http://kremlin.ru/supplement/4971>

⁴ Xi Jinping's speech at the high-level forum on international cooperation within the framework of the One-Belt-One Way strategy May 14-15, 2017 in Beijing <http://inosmi.ru/politic/20170519/239391693.html>

received the state scholarship of China in 2016, 61% are residents of countries along the route "One Belt-One Road".

As Chairman of the State Council of the People's Republic of China Li Keqiang noted: "Completing the substance of the talks between China and the EAEU on the Agreement on Trade and Economic Cooperation can lay the institutional foundation for China's trade and economic cooperation with Russia and other Eurasian countries".⁵ He reaffirmed China's readiness to embody the high level of political relations in fruitful economic and trade cooperation with Russian and stressed the need to strengthen the interface of development strategies, to identify the coordinating role of the mechanism of regular meetings of the heads of government, to promote effective cooperation on major strategic projects in such areas as energy, aviation, space, infrastructure and others.

The conjugation of SREB opens new opportunities for building the capacity of the EAEU in the following main areas:

First, the development of the transport, transit, logistics, telecommunications and virtual infrastructure of the EAEU, which will help to strengthen the correlation of national economies and deepen the integration of the territories of member-states into the integration processes. An additional development of the transport network of roads providing access to the processing and extracting centers of the EAEU member states is expected.

Secondly, the strengthening of the energy potential of the EAEU, including through the implementation of integrated projects in the fields of energy efficiency, energy conservation, alternative energy to improve the efficiency of national production.

Third, the expansion of the export capabilities of the EAEU (food, chemical and pharmaceutical products, metal ware, certain types of machinery and equipment, international transit services, tourism, engineering, IT and other services) to China and countries supporting the concept of "One Belt-One Road".

Fourthly, the formation of value chains in the SREB space and interface with the use of the technological potential of the EAEU countries and projects of cooperation with the PRC in high-tech, knowledge-intensive areas, including within the framework of jointly developed scientific, technological and implementation infrastructure. The use of SREB mechanisms to connect to existing supply chains, based on the opportunities and benefits created by China's integration initiatives in the Pacific Rim.

⁵ Interview of the Chairman of the State Council of the People's Republic of China Li Keqiang to the Russian agency "Interfax" November 29, 2017 <http://www.interfax.ru/interview/589593>.

The interaction in the format of the EAEU-SREB can form the basis for the concept of the formation of the Great Eurasian partnership with the participation of the EAEU, the SCO countries, APEC and ASEAN, which will promote the internationalization of SREB, through the diversification of the participants, balance their initiatives for the benefit of the development of their national economies and mutually beneficial trade in goods and services between them.

The conjugation of SREB as the main overland link of the Chinese megaproject with the EAEU is directly connected with a deeper process - the radical reorganization of interstate relations in Eurasia, the renewal of the "Russia-China" strategic partnership (RIAC, 2017). For Russia, the Chinese initiative objectively opens up additional "windows" for the development and modernization of trade, investment, infrastructure and humanitarian cooperation not only with China, but also with other countries involved in this project. Modernization of existing and construction of new infrastructure facilities in Russia and other countries belonging to the Eurasian Economic Union, with the Chinese initiative of SREB should help reduce the cost of transit of goods through Russia. The development of Russia's transit potential will ensure its integration into the global transport system, accelerate the growth of the national gross product. Transport services will turn into one of the main items of Russian exports, and the opportunities for increasing the export of Russian goods to the countries of South Asia and the Pacific Rim region will be substantially expanded.

V. BIBLIOGRAPHY

- Van Nana. *Ways of development of economic cooperation between Russia and China* / Izvestiya Irkutsk State Economic Academy. - 2016. - Vol. 26, No. 1. - P. 73-79.
- Globalization of China's economy. Comprehensive strategic partnership between China and Russia. - M.: Editus, 2017. - P. 136.
- Karitskaya IM, Sitnikova Ya.V., Markasova OA *Trade relations between Russia and China - key strategic initiatives* // International Scientific and Research Journal. Issue No. 2 (56) February 2017.
- Heli Simola *Economic relations between Russia and China – Increasing inter-dependency?* BOFIT Policy Brief 2016 No. 6. P.27
- Gao Xiao Hui. *Analysis of the Sino-Russian trade The volume of contribution to the respective countries for foreign trade* / Gao Xiao Hui // Journal of Russian Eastern European and Central Asian Studies. - 2014. - No. 1. - P. 28-30.
- RIAC. Report "Russian–Chinese Dialogue: The 2017 Model". RIAC. No. 33, 2017.

- Sánchez Andrés Antonio. *Política comercial exterior de la Unión Europea y sanciones a Rusia // Cuadernos económicos de ICE*, Madrid, España, N° 91 (Junio 2016), 2016, págs. 223-240
- Sukhodolov AP *Directions of foreign trade cooperation of the Russian Federation and the People's Republic of China / AP Sukhodolov, YA Sukhodolov // Development of cooperation between the border regions of Russia and China: materials of the Intern. scientific-practical. Conf. Manzhouli, September 24-25 2013 -Irkutsk: Publishing House of the Belarusian State University of Economics, 2014. - P. 31-46.*
- Interview of the Chairman of the State Council of the People's Republic of China Li Keqiang to the Russian news agency "Interfax" November 29, 2017.
- Izvestia. Russia, Iran and Azerbaijan are reducing the distance. Izvestia, November 1, 2017. // URL: <https://iz.ru/665941/egor-sozaev-gurev/rossiia-iran-i-azerbaidzhan-sokrashchaiut-distantciiu>
- Joint Statement of the Russian Federation and the People's Republic of China on Cooperation in Joining the Construction of the Eurasian Economic Union and the Economic Belt of the Silk Road. May 8, 2015. // URL: <http://kremlin.ru/supplement/4971>
- Xi Jinping's speech at the high-level forum on international cooperation within the framework of the One-Belt-One Way strategy May 14-15, 2017 in Beijing. // URL: <http://inosmi.ru/politic/20170519/239391693.html>
- Vedomosti. Russia is leaving for the Silk Road. Vedomosti, December 13, 2016 // URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/12/13/669337-rossiya-viezzaet>
- General Administration of Customs of the People's Republic of China (GACC) // URL: <http://www.customs.gov.cn/>
- Agreement between the Governments of the Russian Federation and the People's Republic of China on Cooperation in the Implementation of the Yamal LNG Project. // URL: <http://www.mid.ru/ru/home>
- Market Analysis and Research, International Trade Centre (ITC) // URL: <http://www.trademap.org/>

One Belt One Road: an asian perspective

*Badar Alam Iqbal**
*Arti Yadav***

SUMMARY

- I. Abstract
- II. Introduction
- III. Evaluation of One Belt One Road
- IV. Asian perspective of One Belt One Road
- V. Opportunities for asian economies
- VI. Challenges for asian economies
- VII. Conclusion
- VIII. References

I. ABSTRACT

Purpose- The aim of this study is to elucidate over the One Belt One Road (OBOR) initiative of China through looking at it from asian perspective. The study begins with highlighting the evaluation of the Maritime Silk road from the traditional Silk Road. The chapter further inspects the opportunities and challenges which will come ahead in the path of growth and development of participating asian economies.

Methodology/Approach- The present study embrace a descriptive method by adopting secondary data from various organizations resources.

Findings- The horizon of New Silk Road initiative is much broader from the previous one. It provides various prospects for asian economies to develop themselves but there are certain issues which came along with and those should be handled cautiously. The study further shows that the close trade and economic association between China and asian economies will brace increasing consumption, unemployment issues, infrastructure development, political associations and finally the above all the sustainable development for one and all.

* Professor School of Economics and Finance Monarch University (Zug), Switzerland (India).

** Assistant Professor, Department of Commerce, Daulat Ram College University of Delhi. Delhi, India.

II. INTRODUCTION

The vision of a new Silk Road had been formulated at various occasions as two decades earlier when the Chinese President Jiang Zemin had set forth the same thought. Also in the year 2011, US Foreign Secretary Hillary Clinton had proposed a 'New Silk Road' that would better connect Afghanistan with Central and South Asia. The new thing about Xi Jinping's proposal was its geopolitical dimension which he announced at the October 2013 meeting of Asia-Pacific Economic Cooperation leaders, it would see Central China joined with Central Asia, West Asia, Eastern Europe and Western Europe (Wang, 2015). The Silk Road province covers a vast land area of approximately 5.9 million square kilometers and has a population of approximately 145 million people. It corresponds to a combined economy of around \$312.3 billion, with an average gross domestic product per capita of \$2,151. While these are not surprising numbers in terms of market development potential but what will attract most investors is what the Silk Road region can offer to the neighboring economies.

In addition, it integrated the '21st Century Maritime Silk Road', which would connect China with parts of South-East Asia, South Asia, East Africa and Europe. And so was emergence of the strategic concept of the Silk Road Economic Belt: One Belt, One Road. Announced by Chinese President Xi Jinping in 2013, 'One Belt, One Road' consists of two routes, the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road. The routes link China to Europe by way of Central Asia, Southeast Asia, South Asia and Africa. While relative region could gain better finance, strength infrastructure for development through cooperation, China expects to be beneficial from enhanced and integrated market for its infrastructure productivity and outward investment.

With such kind of initiative, basically, China wants to take the countries along the Belt and Road as the main factor of deepening international cooperation in manufacturing, encourage and guide China-based enterprises to invest and prosper in the countries along the route, carry out extensive exchanges with all walks of life both at home and abroad, expand bilateral, multilateral and regional cooperation and support the establishment of local industrial system (STPI, 2015). Further, as of January 2017 more than 100 countries and international organizations have responded according to the initiative and over 40 have signed cooperation agreements. Also more than \$900 billion US\$ of Belt and Road initiative associated projects are under way. Moreover, the Asian Development Bank estimates that by 2030 the initiative will cost over \$22.6 trillion, making it to the positive aspect of the project (Lehman Brown, 2017).

Figure 1
Silk Road and Maritime Silk Road



Source: Xinhua Finance Agency (2015).

III. EVALUATION OF ONE BELT ONE ROAD

Silk Road was named by Richthofen Ferdinand von, German, in 1877. More than two thousand years ago, it linked the major civilizations of Asia, Europe and Africa. The Silk Road Spirit is a historic and cultural heritage shared by all countries around the world (Wu, 2017). Historically, the Silk Road was a network of trade routes which was formally recognized during the Han Dynasty. The road originated from Chang’an (now Xian) in the east and ended in the Mediterranean in the west, which associates China with the Roman Empire. It reached at its peak during the Tang Dynasty, but demonstrated decline during the Yuan dynasty which was established by the Mongol Empire. The Silk Road ceased to be a shipping route for silk around 1453 with the rise of the Ottoman Empire, whose rulers opposed the West (Mark, 2014).

China’s imperial envoy Zhang Qian helped to establish the Silk Road, a network of trade routes that linked China to Central Asia and the Arab world. The name came from one of China’s most important exports i.e., silk. And the road itself influenced the development of the entire region for hundreds of years. It was not just one road but rather a series of major trade routes that helped build trade and cultural ties between China, India, Persia, Arabia, Greece, Rome and

Mediterranean countries (Lee, 2017). While many different kinds of merchandise traveled along the Silk Road, the name comes from the popularity of Chinese silk with the west, especially with Rome. The Silk Road routes stretched from China through India, Asia Minor, up throughout Mesopotamia, to Egypt, the African continent, Greece, Rome, and Britain (Mark, 2014).

The visit of Chinese President anticipated establishing a modern corresponding; creating a network of railways, roads, pipelines, and utility grids that would link China and Central Asia, West Asia, and parts of South Asia. This initiative consists of more than physical connections. The main objective behind this is to create the world's largest platform for economic collaboration, including policy synchronization, trade and financing association, and social and cultural cooperation (Jinchen, 2016). Table 1 shows the countries which are the participants of One Belt One Road initiative.

Table 1
Countries alongside One Belt One Road

<i>Region</i>	<i>Countries</i>
East Asia	China, Mangolia
Southeast Asia	Brunei, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thailand, Timor-Leste, Vietnam
Central Asia	Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
Middle East and North Africa	Bahrain, Egypt, Iran, Iraq, Israel, Jordan, Kuwait, Lebanon, Oman, Qatar, Saudi Arabia, Palestine, Syria, United Arab Emirates, Yemen
South Asia	Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India, Maldives, Nepal, Pakistan, Sri Lanka
Europe	Albania, Armenia, Azerbaijan, Belarus, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Estonia, Georgia, Hungary, Latvia, Lithuania, Macedonia, Moldova, Montenegro, Poland, Romania, Russia, Serbia, Slovakia, Slovenia, Turkey, Ukraine

Source: Industrial Cooperation between Countries along the Belt and Road, China International Trade Institute. The countries are grouped according to World Bank's classification by region.

The Silk Road Economic Belt has been visualized as three routes connecting China to Europe (via Central Asia), the Persian Gulf, the Mediterranean (through West Asia), and the Indian Ocean (via South Asia). The 21st Century Maritime Silk Road is planned to create connections among regional waterways. More than 60 countries, with a combined GDP of \$21 trillion, have expressed interest in participating in the OBOR action sketch (Jinchen, 2016).

China established the \$40 billion Silk Road Fund to finance the initiatives of OBOR in the year 2014. The initial fund amount of \$10 billion financing is from China's foreign exchange reserves leading to contribution in the majority of the initial funds i.e., the China Development Bank, China Investment Corporation, and the Export-Import Bank of China. The Chinese government will make use of its foreign currency reserves for about 65 percent to the Silk Road Fund. China Investment Corporation and the Export-Import Bank of China will be invested in 15 percent each. And China Development Bank Capital Company will invest 5 percent for the same (Liu, 2016). Also it has made investments in several key projects including the expansion of six major economic corridors together with the New Eurasian Land Bridge, China-Mongolia-Russia, China-Central Asia-Western Asia, Indo-China Peninsula, China-Pakistan, and Bangladesh-China-India-Myanmar. These corridors will be the sites of energy and industrial clusters. And this will be accomplished through the use of rail, roads, waterways, air, pipelines, and information highways. By linking and enhancing the productivity of countries along the new Silk Road, China expects the benefits of cooperation will be strengthened and expanded (Chhibbar, 2017).

The forthcoming second and third phases will involve domestic and foreign investors which will be based in Beijing and currently supported by a majority of Chinese investors; the Silk Road Fund is not state-owned and will eventually expectantly be dominated by currencies other than the Chinese yuan (The Conversation, 2017). China also discusses free-trade agreements with the countries along the OBOR, till now China has signed 12 free-trade agreements including Singapore, Pakistan, Chile, Peru, Costa Rica, Iceland, Switzerland, Hong Kong and Taiwan and a further eight are under negotiation with Japan, Korea, Australia, Sri Lanka, Norway, the Regional Comprehensive Economic Partnership, Asean and the Gulf Cooperation Council. Also it aims to redirect the country's domestic over-capacity and capital for regional infrastructure development to improve trade and relations with Asean, Central Asian and European countries (Lee, 2017).

So basically, China wants to take the interests of all parties into account so as to create mutual benefits which will include environmental management and closer cultural exchanges. The new vision of green development of life and work that is green, low-carbon, circular and sustainable efforts should be made to strengthen cooperation in ecological and environmental protection and building a sound ecosystem so that the agenda for Sustainable Development of OBOR project can be achieved. They wanted to give level playing field, so as to provide the comparative advantages to each country and promote all around practical cooperation (Jinchen, 2016).

IV. ASIAN PERSPECTIVE OF ONE BELT ONE ROAD

Belt Road initiative is one of the most inventive and ambitious programmes ever to be rolled out by a government. It represents a broad approach for China's economic collaboration and extended presence in Asia, Africa and Europe. This initiative has been represented as a win-win initiative for all participating nations. In the belt and the road - the belt being the physical road, joining China with Europe, while the road being the ancient east-west shipping lane known as the Silk Road connecting ports in Asia with Africa and the Mediterranean. It is one of the major overseas investment take ever launched by a single country. It is known as China's Marshall Plan, which was the American initiative to help rebuild Europe after the Second World War. The initiative has the prospective to help solve a global infrastructure gap. It possibly will also support growth in developing countries while boosting trade and generating investor returns in the associated countries (Lehovd, 2017). Table 2 provides the participating Asian countries in the Belt and Road project.

Table 2
Asian Countries along the One Belt One Road

<i>Region</i>	<i>Country</i>	<i>GDP (2016, US \$ million)</i>	<i>Land Area (Sq. Km.)</i>	<i>Population (2016, in thousands)</i>
East Asia	China	11,199,145.16	9,388,211.00	1,378,665.00
	Mangolia	11,183.46	1,553,560.00	3,027.40
Southeast Asia	Brunei	11,400.65	5,270.00	423.2
	Cambodia	20,016.75	176,520.00	15,762.37
	Indonesia	932,259.18	1,811,570.00	261,115.46
	Laos	15,903.33	230,800.00	6,758.35
	Malaysia	296,535.93	328,550.00	31,187.26
	Myanmar	63,225.10	653,080.00	52,885.22
	Philippines	304,905.41	298,170.00	103,320.22
	Singapore	296,975.68	709	5,607.28
	Timor-Leste	1,782.97	14,870.00	1,268.67
	Thailand	407,026.13	510,890.00	68,863.51
	Vietnam	205,276.17	310,070.00	92,701.10
South Asia	Afghanistan	19,469.02	652,860.00	34,656.03
	Bangladesh	221,415.16	130,170.00	162,951.56
	Bhutan	2,212.64	38,117.00	797.76
	India	2,263,792.50	2,973,190.00	1,324,171.35

Continues...

<i>Region</i>	<i>Country</i>	<i>GDP (2016, US \$ million)</i>	<i>Land Area (Sq. Km.)</i>	<i>Population (2016, in thousands)</i>
South Asia	Maldives	4,224.21	300	417.49
	Nepal	21,131.98	143,350.00	28,982.77
	Pakistan	278,913.37	770,880.00	193,203.48
	Sri Lanka	81,321.88	62,710.00	21,203.00
Central Asia	Kazakhstan	137,278.32	2,699,700.00	17,797.03
	Kyrgyzstan	6,551.29	191,800.00	6,082.70
	Tajikistan	6,951.66	138,786.00	8,734.95
	Turkmenistan	36,179.89	469,930.00	5,662.54
	Uzbekistan	67,220.34	425,400.00	31,848.20

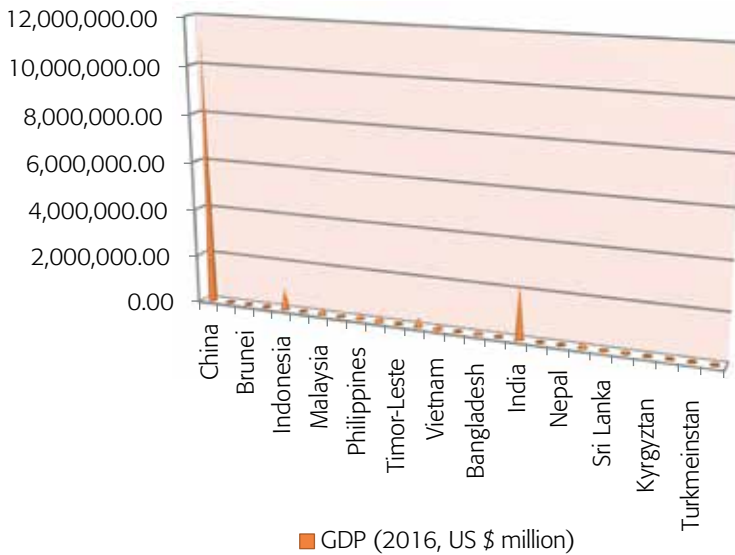
Source: World Bank database and The Fung Business Intelligence Centre.

The new Belt and Road initiative is one of Asia’s most vibrant economic growth areas. With profuse natural resources like natural gas & oil, development in the transition from command to market-based economies, and growing intraregional and interregional linkages, will definitely lead the new Silk Road towards restoring its earlier prosperity. Increase in the GDP level in all the four regions of Asian countries has shown the rapid economic growth since the past decades.

The Asian countries have made progress with numerous kinds of reforms since the early 1990s; such as new commercial legislation, reduction in bureaucratic red tape for businesses continues growth in regional trade facilitation programmes, bilateral agreements and unilateral simplification of procedures. However obstacles and delays are still common and increase transaction costs for firms but gradual improvements are being made in areas such as investor protection and corporate governance standards, and in company, securities and bankruptcy laws. Further the Asian countries have formed various laws and announcements pertaining to various kinds of investment in order to facilitate positive outcomes.

Additionally, the Silk Road economies have pursued investment agreements with other economies so as to attain greater levels of foreign investment. Besides above efforts in various areas, Asian countries which experienced impediment in their enrolment ratios earlier because of the socio-economic disturbance in the region and also because of which secondary education enrolments were particularly low, luckily working on the improvement of this area and they are also successful as most of the countries had approximately 95 per cent of survival rates to the last grade of primary education (UNCTAD, 2009). The Figure 2 shows GDP share of the selected Asian economies for the year 2016.

Figure 2
GDP share of Selected Asian Countries along OBOR



Source: Prepared by the author.

V. OPPORTUNITIES FOR ASIAN ECONOMIES

According to Bert Hofman, country director for China, Mongolia and Korea, East Asia and Pacific region at the World Bank, the large scale nature of the one belt, one road initiative could stimulate Asian and global economic growth. He identifies the potential benefits for belt and road countries plagued by “underdeveloped infrastructure, low investment rates and low per-capita incomes” (Hofman, 2014).

One Belt One Road will link resource and commodity rich west and Central Asia to emerging South and South East Asian countries along the Road which has a huge potential consumer market. In the East Asian region, the rapid growth is expected to be accomplishing through China’s overall economy having profuse natural resources such as oil and natural gas, evolution in the transition from command to market-based economies, and growing intraregional and interregional linkages, the new road seems to look forward towards restoring its earlier success. Southeast Asia although rich in resources suffers from infrastructure insufficiency and low level of industrial development. The project has potential to address this space and hence promote the development in the region. The OBOR project

could change the situation for Countries like Cambodia and Laos (Nataraj and Shekhani, 2016). The Asia Development Bank estimates that Asia needs around US\$8 trillion to fund infrastructure construction for the coming ten years. China knows that its development is allied to Asia and it is working in this behalf by responding to its neighbors' huge infrastructure needs via Road and Belt initiative (Lee, 2017).

In the Southeast Asia, the Indonesians were quite excited about how this belt and road initiative going to work out. Also, how Chinese infrastructure investment going to make a difference in a place where they need that? Malaysia is obviously one of the world's great trading countries, whereas the Philippines is still quite internally focused. One of its challenges is to become a trading country. And in Malaysia the wait is to see the impact on the economic output in a positive way (McKinsey & Company, 2016). Countries in this region also need foreign capital to help fund their fiscal and infrastructure investment needs. China brings ready capital and expertise and China's investment will continue growing, boosted by the One Belt One Road initiatives (Yap, 2017).

Further the Bangladesh government projected Vision 2021 which focuses on creating associations with its neighboring economies. Keeping this in view, the government is working in the areas of investment like energy, telecommunications and agriculture. Further transport infrastructure projects are being carried out by Chinese companies building a £3.6 billion railway from Dhaka to Jessore, energy infrastructure on building £1.3 billion coal-fired power plant in South Dhaka additionally; the AIIB has also approved a £133 million loan for Bangladesh to expand electricity into rural areas also (Lehman Brown, 2017). Additionally, India's involvement in OBOR will give a new set up to India-China collaboration as it will promote policy synchronization, increase in trade activities and investment and integration of financial system. OBOR initiative will further enhance the regional and bilateral co-operation between India & China.

Additionally, the large scale investment needed to build OBOR might encourage Chinese steelmakers to build more capacity in Southeast Asia, West Asia and African countries by setting up integrated steel mills with nearby iron-ore mines. China cement industries will also see a long term benefit as the demand from ASEAN and Central Asian countries; will increase because of infrastructure development. This could also persuade overseas expansion of Chinese cement industries in these regions. Additionally, the freight movement by road will also increase through multi-modal connectivity. Overall the countries are expected to gain as OBOR will encourage demand, growing of new industries and creation of trade (Nataraj and Shekhani, 2016).

Through developing superior connectivity and mounting nations, once accomplished, the belt and road initiative will make it easier for large organizations and

start-ups to arrive at new consumer market base. It has been expected that the growing middle class in Asia could reach four billion by 2021 and this will lead to 66% of the world's population living in Asia by 2030. This shows an emergent buyers market in Asia demanding luxury goods and services. Consequently, the advantages of easy access to an increasing market will be available to all the investors in spite of their geographical background. Therefore through this initiative this immense market will be accessible for all the economies.

VI. CHALLENGES FOR ASIAN ECONOMIES

The initiative of one belt one road is not without its challenges; cooperation and coordination with partner countries over the long term are vital for it to be a lasting legacy (Lee, 2017). The geopolitical nature of many of the considered projects, including in regions captured by corruption and instability, has observers in China and abroad worrying that the scheme could simply add to China's fast-growing debt burden, now standing at more than 250 per cent of GDP. The lack of commercial imperatives behind OBOR projects means that it is extremely unsure whether future project returns will be sufficient to fully cover repayments to Chinese creditors (Fitch Ratings, 2017).

Looking at the other Asian economies, first of all, the Pakistan corridor, which runs through unstable tribal areas, although the Gwadar port is in the middle of a region where insurgents have battled government forces for decades, prompting Islamabad to promise a special unit of 12,000 soldiers to protect the corridor's construction. Multiple projects in the Middle East mean China will increasingly be drawn into the region's fractious politics (US-China Economic and Security Review Commission, 2016). Further, the Khorgos 'dry port' on the Kazakh-Chinese border is anticipated to be a center for goods passing from China into central Asia and Europe. China proposed to invest \$600m in the project, building a vast complex of wholesale markets, train lines and cargo cranes. While the Chinese side of the border is surrounded by newly built tower blocks, the Kazakh side consists of a few semi-abandoned buildings. Furthermore discussion with Thailand over high-speed rail has been also slowed down (Hancock, 2017). In case of Afghanistan has been called the 'Graveyard of empires' for good reason. These are some appealing hard-hitting areas in the world. Roads and Belts facilitate trade, but they can also enhance connectivity between extremists, and Jihadist influences. This principal work both ways. Accordingly success of the OBOR in these areas is not easy as it seems (Shanmugam, 2017).

Having a look at Central Asia, the institutions in the countries are still developing. A great deal still depends on a leader, or small group leaders. If there is an alteration in leadership, then there could be changes in policy. Further, Russia

has very significant interests in the region, also its not specified that Russian and Chinese interests will line up on belt and road initiative, necessarily. Russia has the capability to inflict its will, if it believes that its own interests are affected. The Central Asian states are not likely to choose between China and Russia (Ministry of Home Affairs Singapore, 2017).

Belt and Road initiative has also received criticism and uncertainty from many member countries, mainly by ASEAN. They see this assignment as an attempt by China to dominate its neighboring region and as a result are facing coordination issues. Also regional and territorial disputes of China can get in the way with the project. In addition, Chinese failure in considering regional politics and non-interference policy can expose the project to political risks from both local opposition and competing regional power. The OBOR dream can also get affected for the reason of the presence of underdeveloped and immature market along the route (Nataraj and Sekhani, 2016). The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) and the Silk Road Fund and the New Development Bank, if added together is still a very small amount comparative to what needs to be funded, which is approximately between \$2 trillion and \$3 trillion per year. Further the entire infrastructure across is just one third of the world's GDP. The question is whether the availability of fund and infrastructure will be able to change the way investors think about the risk in a lot of these emerging markets (Mckinsey & Company, 2016).

VII. CONCLUSION

By and large, One Belt One Road strategy is an intrepid and new approach, which will evolve and develop with the time and changing scenario. Belt and road is not a finite approach in terms of time and geographic space. It is one of Asia's most dynamic economic growth areas which is seen by investors as an attractive opportunity, which need some more initiatives to capitalize on its full potential. Impediment like infrastructure should be addressed by the authorities sincerely. Also efforts are needed at the regional level to tackle issues such as cross border investment, political issues and expansion of the market for local and national organizations.

Looking at all the prospective in the new Silk Road region, it can be as vibrant and affluent as it was during the golden years of the ancient Silk Road. Central Asia and western China have prospects to attract the attention of potential investors from all around the world. And the Governments of these nations are moving forward progressively by providing apt legal and regulatory frameworks necessary for the business sector to boom. Not only for China, has the OBOR project got the potential to build a new economic architecture for the member nations that can boost economic growth for everyone. No skepticism that China's OBOR co-

responds to an opportunity for increase in trade, investment and job creation in many parts of the world, in which Asian countries also hold a significant portion.

VIII. REFERENCES

- Chhibbar, A. (2017). China's One Belt One Road Strategy: The New Financial Institutions and India's Options. *Institute for International Economic Policy Working Paper Series Elliott School of International Affairs, the George Washington University*. WP-7(Cross -listed with the National Institute of Public Finance and Policy, New Delhi). Retrieved from <https://www2.gwu.edu/~iiep/assets/docs/Papers/2017WP>
- China International Trade Institute. (2015). Industrial Cooperation between Countries along the Belt and Road. Retrieved from https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/B%26R_Initiative_65_Countries_and_Beyond.pdf
- Fitch Ratings. (2017). Retrieved from <https://www.fitchratings.com/site/home>
- Fung Business Intelligence. (2017). Retrieved from <https://www.fbicgroup.com/>
- Hancock, T. (2017). China encircles the world with One Belt, One Road strategy. Retrieved from <https://www.ft.com/content/0714074a-0334-11e7-aa5b-6bb07f5c8e12>
- Hofman, B. (2014). The World Bank Speech. Retrieved from <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2014/09/01/bert-hofman-country-director-china-mongolia-and-korea>
- Jinchen, T. (2016). One Belt and One Road: Connecting China and the world. *McKinsey & Company*. Retrieved from <https://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/one-belt-and-one-road-connecting-china-and-the-world>
- Lee, A. (2017). A brilliant plan One Belt, One Road Retrieved from <https://www.clsacom/special/onebeltoneroad/>
- Lehman Brown. (2017). The Belt and Road Initiative. Retrieved from <http://www.lehmanbrown.com/wp-content/uploads/2017/08/The-Belt-and-Road-Initiative.pdf>
- Lehovd, T. (2017). China's One Belt One Road will Impact the Shipping Industry. *Hoegh Autoliners*. Retrieved from <https://www.hoeghautoliners.com/news-and-media/blogs/chinas-one-belt-one-road-initiative-could-have-greater-impact-on-shipping-than-brexit-and-possible-us-policy-changes>
- Liu, L.G. (2016). Europe and China in the Global Economy in the Next 50 Years: A Partnership for Global Peace and Stability. *ZBW – Leibniz Information Centre for Economics*. Retrieved from <https://archive.intereconomics.eu/year/2016/1/europe-and-china-in-the-global-economy-in-the-next-50-years-a-partnership-for-global-peace-and-stabi/>

- Mark, J. J. (2014). Silk Road. *Ancient History Encyclopedia*. Retrieved from https://www.ancient.eu/Silk_Road/
- Mckinsey & Company. (2016). China's One Belt, One Road: Will it reshape global trade? (Podcast). Retrieved from <https://www.mckinsey.com/global-themes/china/chinas-one-belt-one-road-will-it-reshape-global-trade>
- Nataraj, G and Sekhani, R. (2016). China's One Belt One Road Initiative: Analysis from an Indian Perspective. Hong Kong Trade Development Council. Retrieved from <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/China-s-One-Belt-One-Road-Initiative-Analysis-from-an-Indian-Perspective/obor/en/1/1X000000/1X0A5J3C.htm>
- Shanmugam, K. (2017). Asia Economic Forum on "The One-Belt One-Road Initiative: Impact and Implications. *Minister for Home Affairs and Minister for Law*. Retrieved from <https://www.mha.gov.sg/newsroom/speeches/Pages/Asia-Economic-Forum-on-The-One-Belt-One-Road-Initiative-Impact-and-Implications.aspx>
- The Conversation. (2017). The Belt and Road Initiative: China's vision for Globalisation, Beijing-style. Retrieved from <http://theconversation.com/the-belt-and-road-initiative-chinas-vision-for-globalisation-beijing-style-77705>
- The Science & Technology Policy Research and Information Center (STPI). (2015). Retrieved from <http://iknow.stpi.narl.org.tw/post/Read.aspx?PostID=11131>
- UNCTAD. (2009). Investment Guide to the Silk Road. Retrieved from http://unctad.org/en/docs/diaeia20096_en.pdf
- US-China Economic and Security Review Commission.(2016).China-South Asia Relations. 114 Congress Second Session. Retrieved From https://www.uscc.gov/sites/default/files/transcripts/March%2010%202016_Hearing%20Transcript.pdf
- Wang, Y. (2015). Road to Peace. *Presentation made at the 18th Eurasian Economic Summit, Istanbul, The Marmara Foundation*. Retrieved from <http://www.marmaragrubu.org/18th-eurasian-economic-summit-ended-with-the-%E2%80%98dialogue-thought-in-the-silk-road-economic-belt>
- World Bank Database. (2017). Retrieved from <http://www.worldbank.org/>
- Wu, Shaopeng.(2007).Understanding One belt One Road initiative of China. *Teknologidagene E39 Session. Wuhan University of Technology, China*. Retrieved from https://www.vegvesen.no/_attachment/2047173/binary/1214464?fast_title=Understanding+One+Belt+One+Road+Initiative+of+China.pdf
- Xinhua Finance Agency.(2016).One Belt and One Road initiative achieves series of important early-stage harvest. Retrieved from http://www.xinhuanet.com/english/201605/22/c_135377975.htm#top

Yap, K.L.M. (2017). Southeast Asia Finds China Love as Xi Pushes 'One Belt, One Road' Dream. Bloomberg. Retrieved from <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-05-30/southeast-asia-finds-china-love-as-xi-pushes-one-belt-one-road-dream>

The OBOR Project. Economic Initiatives around Afghanistan. Cooperation or competitions between stakeholders*

*Sayed Mahdi Munadi***

SUMMARY

- I. Abstract
- II. Introduction
- III. Economic Initiatives in a proximity of Afghanistan Borders
- IV. Risk assessment of regional economic initiatives
- V. Conclusion
- VI. Recommendations
- VII. References

I. ABSTRACT

Two important corridors from Central and South Asia, Belt and Road Initiatives (BRI) and China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) pass from two sides of Afghanistan's borders. In the north, Afghanistan received the first train from China at Hairatan on 07 September 2016; however, the train did not pass through the main route of BRI. In South Asia, we see further developments in the China-Pakistan Economic Corridor and changing its original route to Panjab. It seems Pakistan shows its reluctance to give connections to Afghanistan. There are several other economic initiatives such as Chabahar port, Turkey, and Kazakhstan Rail Road proposal, New American Silk Road. New American Silk Road with Chabahar and Lapis lazuli corridors in Central Asia. With this understanding, there are more than three economic initiatives pass Central Asia as each of them has its own benefits for the region. However, these economic initiatives followed by different political will; concerns raised about changing these initiatives from a geo-economic mean to geo-political issue for the stakeholders. Stakeholders have not negotiated with each other; rather they have talked with states along their economic initiatives. Additionally, radicalism, terrorism, and separatism in this region have been the important source of competition. Appraisal

* This article does not officially reflect Afghanistan foreign Policy.

** Former Researcher at Center for Strategic Studies, MFA, Afghanistan; Currently Patron of "Center for Afghanistan and Asia Studies"(CAAS) Kabul, Afghanistan.

of regional economic initiatives' opportunities and challenges, and looking for the ways forwarded that facilitate cooperation between stakeholders; thus, it is an important issue to discuss.

Keywords: BRI Initiatives, Regional Cooperation, Economic Regional Initiatives, Stakeholder Coordination.

II. INTRODUCTION

Historic Silk Road in Asia was the most important route for trade and transit among land-locked and other states in this vast region. All regional countries were the supplement to this important road, No authority or government could ever claim a monopoly on creation and control of the Silk Road. Another reason for strength and capabilities is that, beyond specific plan of the Silk Road, it was easy to draw new ways to connect this road, which expanded the Silk Road and made it a complex. In other words, Silk Road originated from supplies and expectations emanating from various sources ranging from the mighty empires to the smallest towns and villages.

In contemporary times, for many countries located on the ancient Silk Road, particularly land-locked Central Asia, and historic Silk Road-like trade system appears to be the only alternative for their growth and development. Due to this issue, Afghanistan as a land-locked country is making many efforts to be part of all-important Silk Road and Economic Initiatives. Afghanistan in trying to link to all these initiatives is aiming to facilitate cooperation between all stakeholders to cooperate with each other including inside Afghanistan. This article will discuss the opportunities and challenges of most important regional stakeholders' initiatives around Afghanistan.

III. ECONOMIC INITIATIVES IN A PROXIMITY OF AFGHANISTAN BORDERS

Due to needs of land-locked countries, different stakeholders with developing economic initiatives revive the ancient Silk Road. Alongside the purpose of recovering the Silk Road initiatives, China, United States, Turkey-Kazakhstan, India-Iran have designed routes in different ways. These stakeholders along their initiatives to revive the Silk Road raised two concepts of geo-economic for cooperation and geo-politics for competition. This article appraises most important initiatives strength and challenges around Afghanistan.

U.S. SILK ROAD

The United States is promoting a "New Silk Road" that would link Afghanistan to Southern and Central Asia via an interconnected web of transit corridors, which could transform the regional trade environment, tearing down commercial barriers and offering economic benefits for all (Graham Lee , 2012, p.5). Beside these corridors, liberating energy from Central Asia through Afghanistan toward two sides, one Chabahar-Iran and second Pakistan-ports. These two corridors considered along U.S new American Silk road. Along with this concept, the CASA 1000, TAPI and most of the rail connection in this region considered as part of New American Silk Road. CASA-1000 project aims to transport available summer electricity surplus from Tajikistan and Kyrgyzstan to Afghanistan and then to Pakistan. CASA-1000 will cover almost 1200 km-route (CASA-1000 Project). CASA-1000 will also enable trade of 1300 MW of electricity between Central and South Asia, besides TAPI pipeline both are a centerpiece of the US New Silk Road initiative. World Bank, Islamic Development Bank, USAID, US Department of State, the Russian government and others, support CASA-1000. As it., these projects as a mean toward regional cooperation achieved most stakeholder of the region to support (Vladimir Fedorenko, P 27).

The Idea of New American Silk Road rose when U.S Secretary of State, Hilary Clinton in 2011 in India talked about new connections and energy liberation, or revitalization of New Silk Road. She said: "[Let's build] an international web and network of economic and transit connections. That means building more rail lines, highways, [and] energy infrastructure, like the proposed pipeline to run from Turkmenistan through Afghanistan through Pakistan into India (TAPI). It means upgrading the facilities at border crossings. And it certainly means removing the bureaucratic barriers and other impediments to the free flow of goods and people" (U.S. Department of State, July 2011).

Due to New American Silk Road, anticipated to have Afghanistan embedded to the economic life of the region, so they can leave Afghanistan and this country will survive with the regional economic life. They were not calculating that we are living in the least integrated region of the world, so the idea of maintaining security with economic means and initiatives will fail in function. Thus, they had to continue its presence and at the same time guarding their establishment and orders and Afghanistan economic means. However the concept of New American Silk Road cannot be heard directly, but it is translated to Afghanistan strategy of "Silk Road through Afghanistan". Liberating energy from Central Asia, playing a regional hub and finally connecting Europe through Northern Distribution Network, which changed to Lapis Lazuli Corridor and projects like TAPI, CASA1000 and other became the most important goal of Afghanistan. Northern Distribution

Network of U.S was a new corridor, which facilitates a new way for Afghan trade and transit. This corridor indirectly changed to Lapis Lazuli economic Transit and Transport Route- which also known as the Lapis Lazuli corridor- aims to enhance regional economic cooperation and connectivity between the countries; Afghanistan, Turkmenistan, Azerbaijan, Georgia, and Turkey, thereby expanding economic and cultural links between Europe and Asia (RECCA Annual Review, 2016).

One of most important reason that Afghanistan translated New American Silk Road to Afghanistan economic vision was mostly due to Central Asian negative political perceptions toward U.S improvement in their countries. There was an understanding that so far the United States does not have a direct interest in this region; it has specific political or ideological order and attempting to have political change and implement democracy in the backyard of Russia. So far, Afghanistan is seeking implementation of these projects and does not care about democracy or human right in this region, this miss understanding removed.

Map 1
American Northern Distribution Network,
which has changed to Lapis-Lazuli Corridor



Since the United States faced unwillingness of Central Asian countries to cooperate with, reduced its campaigns along with New Silk Road Concept in Another field (Li Qingyan' 2015, p. 136).

There are some reports about the lack of enough local beneficiaries for the American money and mostly the government gaining in central Asia. People of Reporter Graham Lee in his research on the NDN found that 93 percent of the money allocated to Central Asia was going directly to local governments without having any impact on the life standards of the general population. He also found that NDN did not contribute to improving regional cooperation among Central Asian states (Graham Lee, 2012). This is also can be an important reason for U.S unwillingness or unsuccessfulness in New Silk Road in this region. Consequently, Afghanistan due to its national necessity generated new initiatives to connect Afghanistan with Central Asia, Middle East, and Europe.

Map 2
Economic Initiatives in and on Afghanistan. Source Regional Economic Cooperation, MoFA, Afghanistan



TURKEY SILK ROAD

Turkey was the first nation to recognize the independence of the Central Asian republics and today has a significant political and social presence in Central Asia. Turkey has shown its presence independent of any strategic or cyclical political

interest. Turkey due to the concept of Silk Road and its geographical condition before Hilary Clinton; was negotiating reviving the old silk road. Thus, Turkey through an International Forum on the Role of Customs Administration on Facilitating and Promoting Trade among Silk Road Countries, started its diplomacy on new Silk Road Initiatives at 2008 in Antalya. This forum focused on the simplification of border crossing procedures among Silk Road countries.

Customs and Trade Minister Hayati Yazıcı in an interview with Today's Zaman gave detailed information about the rate of trade in Europe gave an alternative and put emphases on the Silk Road path. Mr. Yazice, additionally predicted that countries on the Silk Road path are on the way of a transformation, the Silk Road will become one of the main economic routes of the world economy, moving large amounts of goods and products from Central Asia to Europe or vice versa. "This transformation consists of efforts to revive the Silk Road via extensive railway networks, transportation lines, customs gates, energy corridors and natural gas pipelines, making this area a major player in the world economy," he said, detailing Turkey's vision for the road. Countries located on the historic Silk Road route generally listed as China, Azerbaijan, India, Iraq, Iran, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Mongolia, Uzbekistan, Pakistan, Russia, Syria, Tajikistan, South Korea, Afghanistan, Georgia, and Turkey. Other adjacent routes also existed for the Silk Road initiatives that help countries to mix their initiatives and facilitate cooperation (Cihan Today's Zaman).

The next forum held in Baku, Azerbaijan, at 2009, produced the Caravanserai project – which the concept originated from old Silk Road a place for the resting of caravan and exchange idea - this project focused on increasing the efficiency of the Silk Road routes and particularly the border crossing points (BCP). Caravanserais were supporting the flow of commerce and information along the Silk Road. In 2010 in Tehran Silk Road Truck Caravan launched through Economic Cooperation Organization (ECO). In 2011 in Georgia, "Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA)¹ appreciated for its support of the establishment of the Permanent Secretariat as the administrative body in charge of the implementation and follow-up of the decisions for the Forum. The forum called its members to consider the Memorandum of Understanding (MOU) proposed by TRACECA and

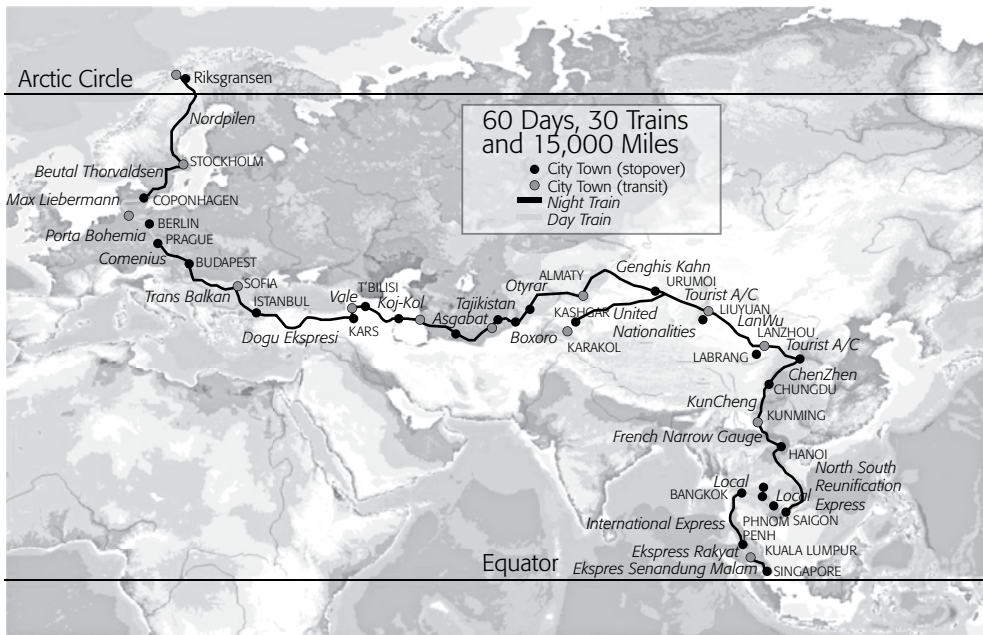
¹ This initiative is the main Europe' to connect this region TRACECA, an international transport initiative involving the European Union and 14 member states (Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Iran, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkmenistan, Turkey, Ukraine and Uzbekistan). TRACECA aims to promote regional economy by providing reliable and efficient transport links between Europe and Asia. More information is in Welcome to TRACECA", available at <http://www.tracecaorg.org/en/traceca/>

Azerbaijan, Georgia, Iran, Kyrgyzstan, and Turkey signed the MOU with TRACECA (Vladimir Fedorenko, p. 11-12). Through this perspective, Turkey facilitates a connection between states along its initiatives with TRACECA.

Along this forum, the fifth Forum held on 29-30 November 2012 in Istanbul, Turkey. During this Forum, representatives from Pakistan, Iran, and Turkey have signed the Joint Statement on the ECO Islamabad-Tehran-Istanbul Road Transport Corridor. The sixth International Silk Road Forum held on 14-15 November 2013 in Qebele, Azerbaijan. Finally, the seventh International Silk Road Forum held on 23-24 November 2016 in Aktau, Kazakhstan (Ministry of Customs and Trade, Republic of Turkey, 2015). Forums five and six were mostly has emphasized on coordination regarding the previous mechanism, while in forum seven, states were emphasizing connections with Chinese Belt and Road Initiatives.

There is another Turkey's railroad proposal through Almaty-Aktau port in Kazakhstan passing over the Caspian Sea- Baku-Tbilisi-Kars-Edirne (Turkey). This proposal brought Kazakhstan as one of the main route, which made it much important.

Map 3
Turkey proposal of Railroad



the connection between both aims of economic initiatives. Having Kazakhstan as the most advanced economy in Central Asia, oil-rich Kazakhstan leads the region

in terms of GDP and purchasing power, while also acting as a key business and logistic hub linking China and Europe, facilitate two important results; one gaining success, the other having china in the initiative (HKTDC Research). Kazakhstan is a country that president Xi Jinping had started to talk about Belt and road Initiatives. This country can facilitate good connections between China and Turkey perception of Silk Road and cooperation due to this subject.

The purpose of Turkey initiative was to revitalize ancient Silk Road, turn it into a preferable route and to increase the trade and transportation volume between Europe and China and among the countries on this route through harmonization, facilitation, and acceleration of border crossing procedures among Silk Road Countries. Along with this purpose, Turkey has facilitated collaboration not just with the states along economic, rather with stakeholder. Turkey has made huge collaboration with China to build a roughly 7,000 km rail network; including high-speed train projects in Turkey with the participation of Chinese companies (estimated the construction complete by 2023). Turkey made many efforts to provide reliable and efficient transport links between Europe and Asia due to the Asian and European mechanism (TRACECA). These efforts made Turkey New Silk Road more successful and transparent than American, however, the American one has been more translated to Afghan economic Strategy. Thus, one of most important significant of Turkey efforts is connecting its initiatives with other initiatives while American was not able to do it. Despite all these advantages for turkey's initiative, there should be a consideration on disadvantages and challenges of this project.

While Central and West of Asia is considered as one of the least integrated regions in the world with full of border disputes, sovereignty challenges, extremism, and separatism; Turkey economic initiatives cannot be without challenges. The most important challenges in front of Turkey's initiatives is the lack of capital to build its initiative to have all Eurasia and south Asia. In other words, no state in this region can invest all required capital; there is needed cooperative strategy among these region countries. Turkey tried to facilitate communication between states and stakeholders to invest, but it seems states concerns, made them reluctant in this regard. The most important initiative in this region is china initiatives of Belt and Road Initiatives.

CHINA ONE BELT ONE ROAD OR BELT AND ROAD INITIATIVES

Due to having a glance at the history of China foreign policy during the communist party, China's foreign policy has moved from risk-averse caution to optimistic 'dreaming' about a better world in which China will have recovered its place. Whereas 20 years ago China used to keep saying 'no', or at best 'maybe', to the international community, now it wants to say 'yes', though without simply

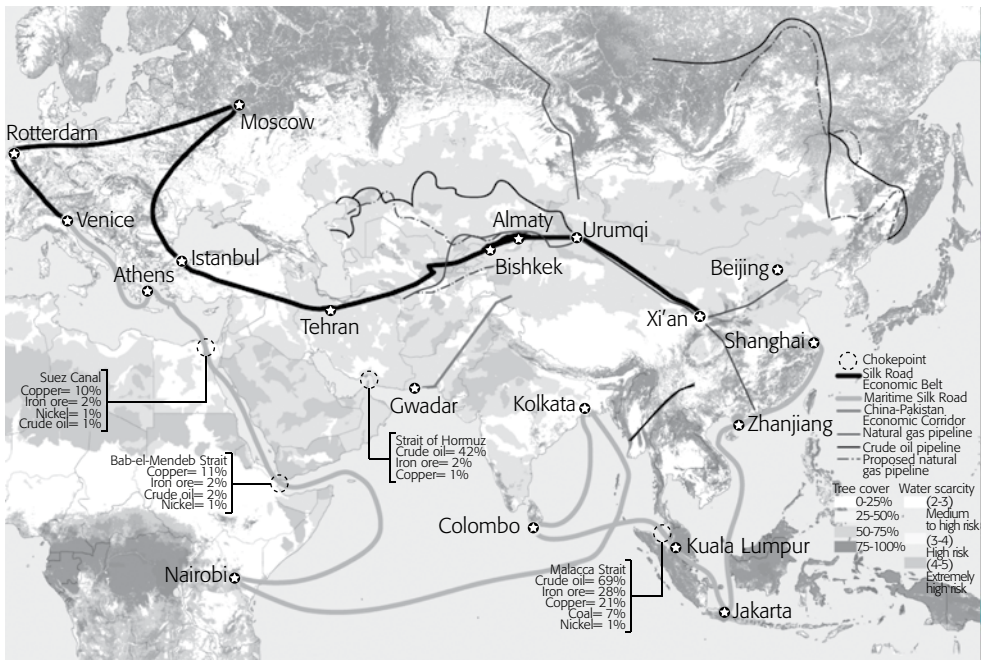
acquiescing in western hegemony (Pang Zhongying, 2015, p.1-13). China now suggests the biggest initiatives to world trade and transit and convincing the states to join and collaborate with the Belt and Road Initiatives. From another aspect Since China productions extensively increased, there was a question rising about demand shortages in the internal and international market that can negatively affect China productions. In 2009, former deputy director of China's State Administration of Taxation Xu Shanda submitted a proposal to the Ministry of Commerce titled the Chinese Marshall Plan that can create demand and more contracts for Chinese enterprises in the major projects of infrastructure and construction. Such projects would pave the ways for Chinese goods and services to enter new markets. This vision has been largely born due to Belt and Road Initiatives under President Xi Jinping administration since 2013 in Central Asia (Jiayi Zhou, Karl Hallding, and Guoyi Han, p. 13-14).

President Xi Jinping officially has proposed one Belt One Road (OBOR) that changed to Belt and Road Initiatives (BRI) as Chinese initiative on September of 2013 in Astana, Kazakhstan. The Silk Road Economic Belt and road seeks to expand closer economic ties and cooperation between regional and beyond countries. These initiatives potentially involving an area that covers 55 percent of world GNP, 70 percent of global population, and 75 percent of known energy reserves. Consisting of six ways: 1. New Eurasian Land Bridge 2. China-Mongolia-Russia Corridor 3. China-Central Asia-West Asia Corridor 4. China-Indochina Peninsula Corridor 5. China-Pakistan Corridor 6. Bangladesh-China-India-Myanmar. China has proposed and established the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) for the support and setting up of Silk Road Foundation. So far, the core perspective of this Article is near economic Initiative of Afghanistan, so the Belt and Road Initiatives (BRI) in Central Asian and China-Pakistan Economic Corridor (CPEC); overall, these initiatives are following the blow elements of strategy.

- *Strengthening policy communication*; which means negotiating to solve cooperation-related issues; providing policy support for the implementation of practical cooperation and projects.
- *Improving road connectivity*; which means transportation infrastructure construction; energy infrastructure construction; constructing of cross-border optical cables and other communications trunk line networks
- *Promoting trade facilitation*; which can be translated to enhancing customs cooperation; expanding trading areas, improving trade structure; speeding up investment facilitation; expanding mutual investment areas.
- *Enhancing monetary circulation*; that illustrated to make more efforts in building currency stability, investment and financing and credit information systems in Asia and strengthening financial regulation cooperation.

- *Strengthening people-to-people exchange.* Which can be translated to sending more students to each other's countries, and promoting cooperation in jointly running schools; enhancing cooperation in and expand the scale of tourism; increasing cooperation in science and technology and increasing exchanges and cooperation between nongovernmental organizations

Map 4
China Belt and Road Initiatives



Through this program, China has been pursuing the great interest in developing multilateral partnerships with Central Asian countries in many areas, including energy, trade and transportation routes. One of the most important energy deals between Central Asia and China is the 1100-mile gas pipeline that transports Turkmen gas to China via Uzbekistan and Kazakhstan. "The Central Asia-China gas pipeline began operating in 2009 and aimed to reach its full annual capacity of 40 billion cubic meters of gas by this year. Another important energy project is the Kazakhstan-China oil pipeline, which it is the China's first direct import pipeline, pumping 14 million tons of oil per year. In addition, China has provided Central Asian countries with generous loans. For example, in 2009, it provided about \$4 billion to Turkmenistan to develop its Yolotan-South Osman gas field. China also

provided \$10 billion in loans to Kazakhstan in 2009, including a \$5 billion loan to KazMunaiGas, Kazakhstan's national oil and Gas Company. Jeffrey Woodruff, a senior director at Fitch Ratings, says that China's lending politics would reduce Central Asia's debt to Russian companies: "China wants the energy supplies, has a huge capital base to help and may be able to offer better rates than western lenders for some time going forward" (Jiayi Zhou, Karl Hallding, and Guoyi Han, p. 13-14). Along This project, Belt and Road Initiatives in this region made two important scenarios to rise up, one pessimistic, and the other optimistic. Through pessimistic approach, China is getting more expansion, dominance, and chance of extraction that consequently help her to rise non-peacefully. Through optimistic approach about BRI, China facilitates mutual understanding, learning, cooperation, dialogue, development and more integration among regional and beyond regional countries.

Spillover effects have created threats to the security and stability of China's western regions. The terrorist force of the East Islamist Movement (ETIM) resides in Afghanistan and Pakistan and acts in collusion with al-Qaeda, the Taliban, to train terrorists who stage attacks in the Xinjiang Uygur autonomous region and other provinces (Li Qingyan, p.138).

As a neighboring country sharing a border with China, the peace and stability of Afghanistan have great significance to China safeguarding the stability of its western regions and fighting the "three forces" of terrorism, separatism and extremism, containing the harm of drugs, and promoting the development of the Silk Road Economic Belt. China and the United States can proceed with promoting the interconnection, intercommunication and the energy development of Afghanistan and look for areas to integrate with their respective belt and Road initiatives plans and explore local projects that meet the common interests of the three sides in light of the needs for the national development of Afghanistan(Li Qingyan, p.13) .On building interconnectivity through infrastructure and telecommunications and measures for regional economic integration, China, United States and Afghanistan have similar priorities in launching power, oil, and gas projects connecting Afghanistan with surrounding countries, the engineering projects of cross-border highways and railways, on which the three countries can discuss feasible ways and measures for cooperating (Li Qingyan, p. 143) .

China-Pakistan Economic Corridor is one of China economic Corridors which passing not far from our eastern borders. This economic corridor main aim is to promote bilateral connectivity, construction, explore potential bilateral investment, economic and trade, logistics and people to people contact for regional connectivity. This project includes the following aspects:

"Integrated Transport & IT systems including Road, Rail, Port, Air and Data Communication Channels; Energy cooperation; Spatial layout, functional zones, indus-

tries and industrial parks; Agricultural development & poverty alleviation; Tourism cooperation & people to people communication; Cooperation in livelihood areas; Human Resource Development” (CPEC Vision & Mission, CPEC official website, 2017).

Since 2013 China Belt and Road Initiatives is the most important initiatives with the huge amount of capital behind. Belt and Road Initiatives considered as an important game changer for the region that can facilitate cooperation among states in this region. However, there is a strong diplomacy among states along their initiatives and little coordination made between stakeholders, but these initiatives are still the most important agenda for regional cooperation and integration.

RUSSIAN PERCEPTION OF NEW SILK ROAD IN CENTRAL ASIA

However, we have been discussing different Silk Road Initiatives from major regional and beyond regional stakeholders in Yi Asia, but there is no any New Silk Road initiative from Russia Federation in this region. During the Soviet period, Central Asia along other region received huge investments in the different area. Russian Federation as the inheritor of Soviet Union is not going to have more investment rather it wants to have them all safe and linked to Moscow. While there is, an economic project named the Eurasian Economic Union – the economic and political alliance among the former Soviet republics of Belarus, Kazakhstan, and Kyrgyzstan, Russia and Tajikistan and “it has been promoting its own plans for the Eurasian Economic Union” (CPEC Vision & Mission, CPEC official website, p. 7). Most recently, step in this project is the establishment of the Customs Union signed by three members – Russia, Kazakhstan, and Belarus. Kyrgyzstan considered joining to this project in 2015.

Russian Federation due to the policy of saving Russian speakers and ethnic Russians abroad still is for its dominance and causes concern for Central Asians. Central Asian countries; Kazakhstan has 4 million, Uzbekistan has 620,000, Kyrgyzstan has 500,000, Tajikistan has 137,000 and Turkmenistan has 142,000 ethnic Russians in their countries (Robert Greenall, 2017). The Ukraine crisis has undermined Russia’s legitimacy by raising suspicions for both Central Asia and China about Russian intentions in the region. The prevention of color revolutions, which, in the recently updated version of Russia’s’ Military Doctrine, has potential implications across the former Soviet space (Raffaele Pantucci & Sarah Lain, 2016). Russia along its strategy in Central Asia is increasing its military involvement in central Asia. In addition, Russia through different deals with Tajikistan and Kyrgyzstan intended to extend its bases until 2042 and 2032 respectively. It has announced an increase of troops in Tajikistan in its largest foreign base, from 5,900 to 9,000 soldiers by 2020. Russia is planning to renew the fleet of its

airbase at Kant, Kyrgyzstan by 2016. It has already sent a dozen of new and modified versions of Su-25 fighter jets to replace older planes (Abdujalil Abdurasulov, 2015). While Russia cannot have the more economic investment in Central Asian countries, she seems not to be reluctant with other economic initiatives, especially Chinese Belt and Road Initiative in this region.

Through a Russian geopolitical perspective in Central Asia, Chinese Belt and Road Initiative in cooperation with the Eurasian Union can be a good project, while it is under sanctions by the United States and many European states. China is happy to be the largest investment partner to the region but does not wish to own the political and security problems of Central Asia in the same way Russia prepared to do. Therefore, in the security sphere, Russia still is the dominant player (Raffaele Pantucci & Sarah Lain, 2016). It seems Russia and China indirectly divided their duties; Russia is securing and China is investing. However, Russians cannot ignore the benefits, which are existed in central Asian convergent economic initiatives. Various Russian experts argued that the intersection of Russia's own economic project, the Eurasian Economic Union, and China's BRI "creates the necessary conditions for the interpenetration and integration of the EEU projects and the Silk Road Economic Belt." From an economic point of view, there is no contradiction between these two formats –on the contrary, they complement each other". Economic initiatives coordination and cooperation is a project that is still under negotiation. It seems to be an important part of both countries is trying to boost their economic ties (Valdai Discussion Club Analytical report). Russia is the third largest shareholder in Asian infrastructure investment Bank (AIIB) as an important fund for the BRI and at the same time, two countries have the mechanism such as the Shanghai Cooperation Organization (SCO) and the Collective Security Treaty Organization CSTO, over the concept of regional cooperation.

Russia and United States in Trump period seems to have different relation than Obama China-Pakistan. Trump seems to have Russia in his concentration to seek two important goals; first, reduce her commitment toward terrorism, second making an alternative for china, which make also pressure on China.

INDIA-IRAN ECONOMIC CORRIDOR

Populated stakeholders along their necessities are seeking new corridors and routes. India as second most populated and important state in South Asia is increasing cooperation and trade with Iran in West Asia to reach Afghanistan and Central Asia. Iran for changing Chabahar to an important hub for international trade and transit is facilitating such route.

India is investing \$500 million in order to develop Chabahar port. The port would open a transit route to Afghanistan and Central Asia for Indian goods and

products. Chabahar port would also enhance Indian oil and gas import opportunities that would also help tackle Indian energy shortage crisis. This port would also create new economic opportunities for India in Iran, Afghanistan, Central Asia and the Middle East Indian (Jawad Falak, Zeeshan Muneer and Hassan Riaz Chabahar, 2016, p.3) companies will have opportunities to venture into Afghanistan and explore its enormous mineral wealth. In the long term, it will act as a hub for Indian trading operations to venture into the oil and mineral-rich Central Asia (Capt.HPS Sodhi , 2015).

The proposed Iran-Afghanistan road network: Chabahar-Milak-Zaranj-Dilaram, a project that constructed by India in 2009, for transport and trade to and through Afghanistan’s Garland Highway. India has already spent UDS100 million on building the 220-kilometre road in the Nimroz province of Afghanistan (Capt.HPS Sodhi , 2015). India is finalizing a plan of 900-km railway construction from Chabahar port to the rich mineral with a potential value of 420.9 billion in Bamian. This link also has availability to connect with five-nation railways especially Tajikistan, Uzbekistan, and Turkmenistan and Kazakhstan.

Map 5
Chabahar Port and Corridor



Chabahar port is an opportunity for the cooperation between U.S with Iran-India, while this helps to meet and facilitate new American Silk Road. Since Chabahar Port and routes to Central Asia through Afghanistan are to liberate energy from Central Asia, U.S considering it as a common interest and along with New American Silk Road in Central Asia. Additionally while India as one of the important American ally in Afghanistan is investing, this project translated for the purpose of Integrating Afghanistan with regional economic means, to reduce tension or threat of terrorism.

Since 2001 Afghanistan has been an important stage between regional states with the United States to negotiate and increase their mutual interests and understandings. International Sanctions, strongly affected Iranian economy, they can use this opportunity to reduce the sanctions. The opportunity of foreign investment to Chabahar port and its route through Afghanistan; was given to Iran as the incentive during nuclear agreement by the United States. It is also mentioned that, however, if Tehran delivers on the nuclear agreement substantially— if not completely; India could continue its engagement. Indian presence also can ensure long-term U.S. interests (that converge with Indian interests) guaranteed due to this project (Center on cooperation International, Feb, 2016, p. 34). While Trump tweets and possibly foreign policy toward Iran is limiting sphere and dominance on her peripheries' countries; combating terrorism through economic means with the axle of Chabahar may pivot cooperation rather completion.

Each of the new Silk Road initiatives described above has its own specific agenda, goals, and priorities to revive Silk Road. Whereas all these initiatives generally support and complement each other. For example, there has been active cooperation between Turkey and China over their respective visions of new Silk Road initiatives. Historically, the Silk Road was the most important route connecting the Ottoman and Chinese Empires. In an effort to revive the vitality of the ancient Silk Road trade scheme, in the last two decades, China has been actively cooperating with Turkey in many areas. Growing volume of trade relationships between Turkey and China will certainly require the use of transportation routes, logistic services and customs regulations through Central Asian states. With the help of Turkish partners, China has been improving its motorway connections in the North West as well as expanding its air facilities in Urumqi. Another important route is the Western Route that is currently under construction but will link northwestern China and Europe via Turkey, passing through a number of corridors including Iran and Kazakhstan (Vladimir Fedorenko, p. 33). However, China Turkey bilateral economic cooperation reached to stakeholders stage, but still their multi-lateral cooperation due to economic initiatives proposals are not well discussed.

Under the circumstance of US military withdrawal from Afghanistan, United States tried to integrate Afghanistan with regional economic initiatives, but it was

not successful. Thus, U.S withdrawal did not happen completely. While China need stable region and U.S want Afghanistan to be integrated with regional economic routes to maintain security, it seems there is a common goal between U.S and China, and Afghanistan can be a good Stage to cooperate. Looking back to history, China and the United States had joined hands to set up cooperative training projects and assistance to Afghanistan, such as the Sino-US project of training Afghan diplomats initiated in 2012 and 2016. There are also new cooperative projects training for Afghan, such as medical personnel and agricultural technicians to commence. Cooperation on Confidence Building Measures (CBM) is an important component of the Istanbul Process can constitute a major platform for regional interstate cooperation.² These are some example which china and U.S had cooperated, which means they can improve their relations it in another field such as military training and facilitating military equipment cooperatively and finally cooperation in reviving belt and road initiatives in Central Asia.

IV. RISK ASSESSMENT OF REGIONAL ECONOMIC INITIATIVES

By looking horizontally to all economic initiative in Central Asia, it is easy to understand that Chinese Belt and Road Initiatives is the most important one in this region. BRI as the most important game changer in this region covering the strategic area in Asia and Eurasia, through chines geographical perspective. Since the initiative is a Chinese oriented project, it is not covering all regional necessities and at the same time, there is no enough cooperation among regional actors to fulfill this initiative. Those regional stakeholders, who cannot see their enough interest in BRI, seek their own strategies. Some of these strategies overlapping each other's and some others have a different route. Through a regional and horizontal perspective, states initiatives, which illustrated in this article, facing challenges and risks. "Harsh terrain, long distances to the market, high costs, slow customs, corruptions, political instability, and terrorism," (Irina Ionela Pop, 2016, p. 9), with the following elements are considered as most important challenges in this region.

1. This vision, or an iteration of it, has largely been borne out under the Xi Jinping administration, which, these investments; loans, and grants dispersed to create a network of infrastructure —including roads and rail lines, energy pipelines, power stations, and coastal ports— envisioned to extend west to Europe via

² The 2014 conference of Istanbul Process decided on 64 priority projects in six major domains including antiterrorism, drug control, disaster management, business and commercial investment opportunities, local infrastructure building, and education.

the Silk Road Economic Belt, and downwards into Southeast Asia via the 21st Century Maritime Silk Road (Miao Lu, 2016)

2. Several potential risks exist in the One Belt, One Road Central Asian countries. Conflicts exist between Kyrgyzstan, Tajikistan, and Uzbekistan. For example, Uzbekistan strongly opposes China's hydropower project in, as the proposed dam is located upstream on the Amu Darya River in Tajikistan. This investment could therefore adversely affect Uzbekistan's access to water, a scarce resource in Central Asia (Miao Lu, 2016).
3. Belt and Road Initiatives is mostly looked as a mean to mitigate security challenges in Xinjiang and China periphery. Most Radical groups with the exception of TIP, IMU and their related groups; defectively grantee Chinese economic initiatives in the region. While this is not enough, when we remind the U.S military withdrawal from Afghanistan, which mostly considered as a vacuum of power, China need to rethink about the safety of its capital (Christopher K. Johnson, 2016, p.23). China invested in Kazakhstan about \$22 billion investment during 1991-2013. At end of 2014, China's total stock of FDI to Kazakhstan exceeded \$7.5 billion. Moreover, new packages of economic deals totaling \$14 billion and \$23 billion were unveiled in December 2014 and in March 2015 respectively. Therefore, it is quite important for Beijing to minimize political risks and protect her overseas direct investment having governments' guarantee that they will not change the outcome of previously signed agreements (Lidiya Parkhomchik, 2016). In guaranteeing these investments, china needs to have more involvement in political and security affairs, for stability.
4. Due to United States partnership with Trans-Pacific as a 'pivot towards Asia' and continuing resistances between Washington and Beijing over the maritime territorial claims, anticipation shows there is no a real potential turning point vanishing this soon in this region. China's "periphery diplomacy" has three essential elements: criticism of the US system of alliances, promotion of cooperation with its neighbors in areas such as counter-terrorism and economic cooperation, and trying to form new international frameworks where China can play a central role (Irina Ionela Pop, 2016, p. 7). Through U.S perspective, the context of BRI initiative is strategically significant for two reasons for China. First, it validates a Chinese concern to compete with the United States as much as possible with strategic economic policies or through military ones. Second, it distracts some Chinese attention away from the Pacific and towards the west. In this perspective, it is somewhat premature for china to claim entered into the Eurasian era. Clearly, this is also to some level it is an oversimplification since it does not include consideration of the impact of the Maritime Silk Road (Peter Ferdinand, 2016, pp. 953-954) U.S perception toward Chinese BRI is different, with China has given to the region. It is an important obstacle which

China need to solve due to creating more coordination with U.S and States which holding U.S bases.

- China-Pakistan Economic corridor is passing from Kashmir disputed territory, any dispute between India and Pakistan stop all the corridors' activities. One of the ways may solve this issue is giving a connection to India to reach Central Asia through Afghanistan or China, which is also difficult to accept by India and even china. Additionally, since Pakistan has changed the route of the corridor to Panjab, the conflict between people of the cities was holding the original CPEC with the Panjab people has risen up. Protestors changed the term of China-Pakistan Economic Corridor to China Panjab Economic Corridor (Adnan Amir, 2015). Also changing the route of CPEC increased the distance between Afghanistan territory and CPEC. Additionally, CPEC is owned and managed by Pakistani military establishment and they expect to receive weapons in return, this also increases civilian and military disputes.

Map 6
China-Pakistan Economic Corridor original and new proposed route



- Domestic Restructuring in the countries along the Belt and Road Initiatives is a costly project. Without considering South and Central Asia, there is about \$800 billion annual shortfall for infrastructure needs in Asia-Pacific countries which they much had better condition than the other routes (Jiayi Zhou, Karl Hal-

ding, and Guoyi Han ,2015) .These huge investments in the fluctuating and somehow vulnerable societies may not return the benefit of investment, all the time. Secondly, so far, upwards of 90 percent of China's foreign investment has been done through state channels and state-owned enterprises (SOEs), consequently, the financial investment returns have been low. For instance, the head of China's mining association in 2013 estimated up to 80 percent of China's mining ventures overseas had failed (Jiayi Zhou, Karl Hallding, and Guoyi Han, 2015) . This perspective exists among Central Asian countries, which they are reluctant to give more authorities to none governmental companies. The practicality of some initiatives and projects criticized because of political leadership due to not being overly enthusiastic in liberalizing their trade, empowering private sector or opening their economies. However, staying aloof and failing to seize opportunities presented by such initiatives will eventually jeopardize the status quo (Vladimir Fedorenko, p. 35).

Focusing mostly on Chinese Belt and Road Initiatives' challenges, was due to its importance in this region. This literally does not mean other initiatives do not face challenges. Along with obstacles regarding BRI, all other regional economic initiatives face somehow similar or more important challenges. Chines BRI consuming more capital, while other initiatives such as Turkey and Kazakhstan economic initiatives do not have this much capital. U.S New Silk Road banned due to Central Asian mistrust about U.S political will in this region. All economic initiatives in this region facing challenges, which originated from the substantial condition or the states, are reluctant to implement the initiatives well.

V. CONCLUSION

Each of the new Silk Road initiatives described in this article has its own specific agenda, goals, and priorities. However, all of them contribute, much like the ancient Silk Road, to a system of trade and cooperation that is reemerging in Central Asia, but none of them can handle completely ancient Silk Road. Various new Silk Road initiatives generally have the capability to support and complement each other. For example, there has been active cooperation between Turkey and China over their respective visions of new Silk Road initiatives. Historically, the Silk Road was the most important route connecting the Ottoman and Chinese Empires. Along with this cooperation, one more area is Afghanistan.

Afghanistan is a chance for China and the United States to discover their pragmatic cooperation. If both sides can efficiently control their differences and join hands on the issue of promoting peaceful reconstruction in Afghanistan, it will

have a significant positive effect not only on peace and on prosperity in the region, but also on the development of the Sino-US relationship.

China Town Hall in the 50th anniversary of the national committee of U.S. China relations invited Dr. Henry A. Kissinger, as one of most important analyst about China and U.S relation. Kissinger during this interview answered many different questions about U.S-China relation. To a question that "what are U.S. China untapped source of cooperation?" He mentioned cooperation on Belt and Road Initiative in Central Asia and Afghanistan as the immediate country of china are two important chance for cooperation between both countries. In this article, it was well illustrated that central Asia and Afghanistan can be a unique stage for cooperation between two countries counter-terrorism stakeholders.

There are some political resistances between the United States' New Silk Road strategy and the Russian vision of regional integration in Central Asia. The United States views the Russian-led Customs Union as an attempt to 'resovietize' former soviet states. This resistance during Hillary Clinton and her agenda to slow down or prevent EEU became tenser. At the same time, there are opportunities in cooperation between both states. Through New Silk Road, projects there are projects such as CASA-1000, which Russia has invested. Since Trump took the power, anticipation for the low level of resistance and possible cooperation against combating terrorism raised up. Along with this goal, Afghanistan can be a good stage for combating terrorism and increasing cooperation between these two important stakeholders.

VI. RECOMMENDATIONS

- China needs to improve its relations with the great powers, promoting its national interest in an internationally accepted way and focusing on cooperation.
- There should be a new chapter for the negotiating of stakeholder to talk about their regional and economic initiatives. This negotiating will not just help to have positive consequences on economic affairs; rather there will be more cooperation in security affairs.
- Facilitating connecting Chabahar through Afghanistan, with New American Silk Road. The belief or concept of economic initiatives to maintain the security stability in the region raised up. Therefore, it should change to operative strategies.
- There is a competition between China and India about routes to Central Asia, which has forced India to take U.S side. If China convinces India to accept a link connection through Kashmir territory to CPEC and then Afghanistan, this will have numerous results. First, India will grantees the security of CPEC in Kashmir dispute; second, Kashmir disputes will reduce; third, India doesn't

invest massively in Chabahar while it is costly; four, CPEC benefits increase and changes to the most important route in South Asia.

- Afghanistan is not just a multilateral stage of diplomacy; rather it is a stage of the operative and practical field of cooperation with other stakeholders economically. Afghanistan should create a new diplomacy for practical economic cooperation between stakeholders.

VII. REFERENCES

- Graham Lee, *the New Silk Road and the Northern Distribution Network: A Golden Road to Central Asian Trade Reform*, open society foundation, New York, 2012, P 5.
- CASA-1000 Project, CASA-1000, available at: http://www.casa1000.org/1.%20Project_FAQs_ENG.pdf [accessed in Dec 2016].
- Hillary Clinton, "Progress Noted, but Questions Remain Over 'New Silk Road' Initiative," U.S. Department of State, July 2011, available at <http://www.state.gov/secretary/rm/2011/07/168840.htm> [accessed on February 2013]
- RECCA Annual Review 2016, Islamic Republic of Afghanistan, Ministry of Foreign Affairs, P. 16. Available at: <http://recca.af/wp-content/uploads/2016/10/RECCA-Annual-Review-2016-light-version.pdf>, [Accessed Jan 2017].
- Li Qingyan, *Afghanistan Offers New Space for Sino-US Cooperation*, China International Studies journal, November-December 2015, p 136.
- Graham Lee, "The New Silk Road and the Northern Distribution Network: A Golden Road to Central Asian Trade Reform?" Central Eurasia Project for Open Society Foundation, October 2012, available at <http://www.opensocietyfoundations.org/sites/default/files/new-silk-road-northerndistribution-network-20121019.pdf> [accessed March 2013]
- Cihan/Todays Zaman, *Reviving Silk Road Trade Route Remains Turkey's Goal*, Minister Says, 02.12.2012, available at <http://en.haberler.com/reviving-silk-road-trade-route-remains-turkey-s-245969/>
- Ministry of Customs and Trade, Republic of Turkey, Silk Road Initiative and Caravanserai Project, September 2015, Available at <http://english.gtb.gov.tr/external-relations/multilateral-relations/silk-road-customs-initiative-and-caravanserai-project>, [Accessed at Jan 2017].
- Belt and road, Kazakhstan: A Modern Silk Road Partner, HKTDC Research | 26 Jan 2016, available at <http://beltandroad.hktdc.com/en/market-analyses/details.aspx?ID=473074> [accessed end of 2016]
- Pang Zhongying, 'Duobian zhuyi yu Zhong guode "Yi dai Yi lu"' [Multilateralism and China's 'one belt, one Road'], *Zhongguo yu guoji guanxi Xue Kang*, no. 2, 2015, pp. 1–13.

- Jiayi Zhou, Karl Hallding, and Guoyi Han, *The Trouble With China's 'One Belt One Road' Strategy*, (*The 'One Belt, One Road' strategy risks exacerbating China's economic imbalances*), *The Diplomat*, June 26, 2015, Available at <http://the-diplomat.com/2015/06/the-trouble-with-the-chinese-marshall-plan-strategy/> [Accessed Dec 31, 2016].
- Jiayi Zhou, Karl Hallding, and Guoyi Han, P13-14
CPEC Vision & Mission, CPEC official website, Available at <http://cpec.gov.pk/vision-mission/3>, [Accessed in Jan 2017].
- Robert Greenall, *Russians left behind in Central Asia*, *BBC News*, 23 November 2005, Available at <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/asia-pacific/4420922.stm>, [Accessed Jan 2017].
- Raffaele Pantucci & Sarah Lain, *China and Russia in Central Asia: Cooperation and Conflict*, *The Central Asia Security workshop*, The George Washington University, Institute for European, Russian and Eurasian Studies, March 2016, Available at <http://centralasiaprogram.org/wp-content/uploads/2016/04/CAP-Papers-159-April-2016-Security-Workshop.pdf>, [Accessed in Jan 2017].
- Abduljalil Abdurasulov, *CIS summit: Russia to bolster Central Asia military*, *BBC News*, 16 October 2015, Available at <http://www.bbc.co.uk/news/world-europe-34538051>, [Accessed Jan 2017].
- Valdai Discussion Club Analytical report, *TOWARD THE GREAT OCEAN-3 CREATING CENTRAL EURASIA*The Silk Road Economic Belt and the priorities of the Eurasian states' joint development, Moscow, June 2015, Available at <https://www.scribd.com/document/267511978/Toward-the-Great-Ocean-3-Creating-Central-Eurasia>, [Accessed in Jan 2017].
- Jawad Falak, Zeeshan Muneer and Hassan Riaz, *Chabahar" India's Economic Gambit*, *Center for Strategic and Contemporary Research*, p. 3, 2016, Available at <http://cscr.pk/pdf/ib/Chabahar.pdf> [Accessed Jan 2017].
- Capt.HPS Sodhi, *CHABAHAR – A STRATEGIC GATEWAY*, *Center for Air Power Studies*, June 2015, Available at http://capsindia.org/files/documents/CAPS_Infocus_HPS_2.pdf [Accessed in Jan 2017].
- WAHEGURU PAL SINGH SIDHU, *THE UNITED STATES, INDIA AND IRAN: MANAGING A DELICATE BALANCE*, *Center on cooperation International*, Feb 2016, p. 34, Available at http://cic.nyu.edu/sites/default/files/sidhu_iran_india_final_1.pdf [Accessed in Jan 2017].
- Irina Ionela Pop, *Strengths and Challenges of China's "One belt, one road" Initiative*, *Centre for Geopolitics & Security in Realism Studies*, UK, 2016, P 9. Available at: http://www.cgsrs.org/files/files/publications_46.pdf[accessed Dec 2016]

- Miao Lu, One Belt, And One Road: Risks and Countermeasures for Chinese Companies, April 2016 Available at <http://www.brinknews.com/one-belt-one-road-risks-and-countermeasures-for-chinese-companies/> [Accessed Dec 2016].
- Christopher K. Johnson, President Xi Jinping's Belt and Road Initiative, A Practical Assessment of Chines Communist Party's, Center for Strategic Studies, CSIS, March 2016, P.23. Available at: <https://www.csis.org/analysis/president-xi-jinping%E2%80%99s-belt-and-road-initiative> [Accessed 30 Dec 2019].
- Lidiya Parkhomchik, China's the Belt and Road Risk Assessment Issue, Eurasian Research Institute, May 2016, Available at <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/China's-theBelt-and-Road-Risk-Assessment-Issue/obor/en/1/1X000000/1X0A63BG.htm> [accessed 29 Dec 2016]
- Peter Ferdinand, Westward ho—the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping, 2016, P 953-954, See more at <https://www.chathamhouse.org/publication/ia/westward-ho-china-dream-and-one-belt-one-road-chinese-foreign-policy-under-xi-jinping#sthash.qlCciXG7.dpuf>,
- Adnan Amir, China-Punjab Economic Corridor, April 2015, Available at <http://nation.com.pk/blogs/24-Apr-2015/china-punjab-economic-corridor>, [Accessed in Jan 2017].

One Belt One Road: the India perspective

*Pulin B. Nayak**

SUMMARY

- I. Introduction
- II. The Possible Gains
- III. The India perspective
- IV. References

I. INTRODUCTION

The One Belt One Road (OBOR) is China's ambitious project to improve connectivity and cooperation among countries in Asia, Africa and Europe. This project has been very strongly pushed by the Chinese President Xi Jinping. The policy is significant as it aims to boost China's domestic growth. It is also the centrepiece of China's overall economic diplomacy.

The OBOR strategy envisions an overland Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road to foster trade and enter new markets. It aims to connect the East Asia Economic Circle on the one hand and the developed European regimes on the other.

The Belt refers to the Silk Road Economic Belt which comprises three overland routes, viz., (i) those connecting China, Central Asia, Russia and Europe, (ii) those linking China with the Persian Gulf and the Mediterranean Sea through Central Asia and West Asia, and (iii) those connecting China with South East Asia, South Asia and the Indian Ocean.

The Road refers to the Twenty First Century Maritime Silk Road (MSR) designed to push trade from China's coast to Europe through the South China Sea and the Indian Ocean in one route, and from China's coast through South China Sea and from China's coast through South China Sea to the South Pacific in the other.

* Centre for Development Economics, Delhi School of Economics, India.

The Maritime Silk Road links China's ports with the African coast and then pushes up through the Suez Canal into the Mediterranean Sea. The MSR will extend from the Quanzhou province in China, heading south to the Malacca Strait, and then from Kuala Lumpur it would head straight to Kolkata, crossing the Indian Ocean to Nairobi, Kenya.

The purpose is to link the resource rich West and Central Asia to emerging South and South Asian countries along the MSR and this would have a huge potential in terms of expanding the consumer market.

In order to make OBOR successful China is prepared to offer economic and financial assistance to countries along the route by a connectivity programme, technological exchanges and help in the form of building infrastructure. China has already made some initial moves in this regard. It has allocated \$40 billion to this Silk Road Fund.

The chief purpose of OBOR is to mobilise huge funds for promoting transport and energy, which also means roads, bridges, gas pipelines, ports, railways and power plants. The programme is expected to spend over a longer term an estimated \$5 trillion on infrastructure that will benefit nearly 65 countries.

These 65 countries account for about 62% of the world's population and about 30% of its output. Rapid economic growth in these countries would be expected to help bring about convergence of income on a global scale.

On May 14-15, 2017, China had hosted the Belt and Road summit that was attended by 29 heads of state. Chinese leaders had expected that at least some major Western leaders would attend the summit. However, that did not happen. UK, France and Germany sent some lower ranking officials to the summit.

Significantly, India did not participate in the summit. From the strategic standpoint this has been regarded as a bold stand on the part of India, which we take up for discussion subsequently.

Interestingly, there is no comprehensive listing of OBOR related projects and initiatives. The programme is perhaps deliberately kept vague so as to bring in details which seem convenient at later points in time.

In the Boao Forum meeting held in Boao, China, in 2015, President Xi Jinping observed that from a geo-economic standpoint, the OBOR project would foster connectivity and a new kind of industrialisation in the Asia-Pacific area, which would enable the citizenry in these regions to enjoy the fruits of development.

According to an influential view in Europe, the OBOR project is an expression of Mr Xi's determination to break with Deng Xiaoping's dictum to 'hide our capabilities and bide our time; never try to take the lead'. The centre piece of the OBOR idea is to lay out China's claim to global leadership. The ultimate aim is to have Eurasia as a trading area dominated by China, which would counter the trans-Atlantic trade arrangement dominated by America.

By investing in infrastructure in the neighbouring countries, Mr Xi hopes to find an outlet for China's vast foreign exchange reserves, most of which are in low interest bearing American securities. He also hopes to create new markets for China's companies, such as high speed rail enterprises, and to utilise and export China's vast excess capacity in cement, steel and other metals.

Mr Xi has invested a lot into the OBOR project. The idea might work because many of the participating countries are seriously lacking in infrastructure and this would offer them a great opportunity.

China's OBOR initiative is driven by the need to sustain investment, even as domestic consumption and world trade are unable to sustain growth. China's extraordinary growth performance for more than three decades seems to have tapered down, and it needs to find new investment outlets (Baru, 2017).

It is possible to hold the view that in addition to the purely economic purpose, the real purpose of OBOR may be thought of as geo political ambitions on the part of China.

II. THE POSSIBLE GAINS

In the theoretical literature on the pure theory of international trade countries that get together for purposes of trade and investment can expect benefits for all concerned. The essential insight of David Ricardo was to establish quite conclusively that as long as comparative costs of producing goods are different, two trading countries would always find it advantageous to trade, and both countries will in fact reap higher welfare.

This will enable resources to be allocated within countries into the most productive uses, and the gains may be shared by all parties. Connectivity via rail, road and by sea would bring down transport costs and greater integration of markets.

Development of infrastructural ties with neighbouring countries would eliminate physical and regulatory barriers to trade by aligning standards. It would also address the problem of the prevalence of excess capacity in certain industries, which would now have the advantage of catering to a larger market, thereby eliminating excess capacity, and therefore, more efficient allocation of resources.

OBOR provides a substantial platform for increased trade and investment activity along the entire route. This can only be beneficial to all the countries who come forward as willing participants in this initiative.

More than 2000 years ago China had helped establish the Silk Road, a network of trade routes that linked China to Central Asia and the Arab World. The name came from possibly China's most important export, viz., silk. The road influenced the development of the entire region for nearly two millennia.

The present OBOR initiative is supposed to be looked at as more than physical connectivity. It aims to create a large platform for economic cooperation, including policy, trade and financial cooperation. In addition it also aims to encourage cultural and social cooperation. The purpose of OBOR is clearly to benefit everyone. Up till now, 65 countries with a combined GDP of more than \$21 trillion, have expressed interest in participating in the OBOR plan.

A number of projects seem to have taken shape already. China has already signed bilateral agreements with Hungary, Russia, Mongolia, Tajikistan and Turkey, among others. There is a train connection between China and Iran that may in due course be extended to Europe. There are some new rail links between Laos and Thailand that figure prominently in the OBOR programme. More than 200 enterprises have shown interest in supporting projects along OBOR routes.

There are six specific corridors being talked of: New Eurasian Land Bridge, China-Mongolia-Russia, China-Central Asia-West Asia, Indo-China Peninsula, China-Pakistan and Bangladesh-China-India-Myanmar. Connectivity in these corridors will be via roads, rail, airways, waterways and information highways. These corridors will help create commercial, industrial and energy clusters. Such expanded connectivity is expected to generate beneficial productivity gains.

A key concern will centre on how the issue of environmental and ecological degradation would be addressed. It would be important to ensure that those who are seen to pollute the environment be subject to an appropriate measure of taxation.

Possibly the most important function of the Belt and Road Initiative would be to bridge the infrastructure gap and accelerate growth across Asia Pacific, Central and Eastern Europe. These areas are known to be short of investible funds for large scale capital investment.

In terms of practical instrumentality the OBOR plan envisions support from a number of institutions from the banking and investment sector. One of them is the Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB) which is especially geared to lending for infrastructure. One of the additional goals of AIIB is also to improve public access to social services. There is, in addition, the Silk Road Fund, the purpose of which is to help invest in business.

After President Xi's active promotion of the OBOR initiative, local Chinese governments as well as state and private firms have rushed to offer support by investing overseas and making loans. However, a number of critics argue that China is exporting excess industrial capacity to spread its influence, and the initiative, which encourages developing countries to take on heavy debt, lacks adequate standards of governance and transparency.

It is also important to underline that the Belt and Road Initiative (BRI) faces many security challenges at present. Instability in the Central and West Asian

regions, arising from civil and political unrest, as well as the rise of extremism, implies that there are serious threats that need to be addressed. The rise of ISIS and terror financing mean that it is vital to maintain security to protect the BRI region.

III. THE INDIA PERSPECTIVE

It would not be inaccurate to say that there are two broad perspectives in India on the OBOR scheme.

Officially India has been against the OBOR initiative. The chief reason is the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) which is part of OBOR. Following the launch of CPEC, Pakistan has received investments worth \$46 billion.

India's opposition is based on the fact that the CPEC passes through Indian territory. This was stated by India's External Affairs Ministry spokesperson. India has raised objections over CPEC projects in Pakistan occupied Kashmir (PoK). It seems reasonably clear that China has not paid adequate regard to India's concerns. Therefore, in the May 14-15, 2017 Belt and Road summit hosted by Beijing, India significantly did not participate.

India also has reservations over the financing model of OBOR that is likely to increase the debt burden of recipient countries and thereby defeat the end goal of OBOR.

The Trump administration in the US has thrown its weight behind India's opposition to the CPEC corridor, saying that it passes through a disputed territory and that no country should put itself into the position of dictating the Belt and Road Initiative. It has argued that in a globalised world there are many belts and many roads and no one nation should put itself into the position of determining a single belt and a single road.

The US Secretary of State Rex Tillerson, comparing the rise of China and India, has observed that Beijing is undermining international law, by using predatory financial tactics and burying smaller countries in debt, while India is on the side of rules-based order. He went on to add that the US would never have the same relationship with China, a non-democratic society, that it can have with a major democracy like India.

On 12 December 2017 the Russian Foreign Minister Sergey Lavrov stated that India has 'enough very smart diplomats and politicians to find a way which will allow it to benefit from OBOR process without sacrificing its position'. Regarding the desirability of OBOR for Russia, Minister Lavrov opined that 'Russia has its own corridors and has large territory for such corridors and connectivity initiatives'.

In October 2017 the Indian Ministry of External Affairs spokesperson said that India was open to working with countries 'on issues that advance our interests

and promote our viewpoint'. In this context it was stated that India is open to a Japanese push for a 'Quadrilateral' with US and Australia as a counter to OBOR.

There however is also a second view in India which is at variance from the official position. India's political democracy allows for a climate of open debate. A number of independent thinkers and scholars have opined that India ought to have participated in the May 2017 summit.

Manish Tewari (2017), a former Union Minister under the United Progressive Alliance (UPA) government headed by Dr Manmohan Singh has observed: 'The OBOR conference convened by the People's Republic of China to unveil and showcase the most ambitious connectivity project of modern times represents the grandest failure of Indian foreign policy and its quarantine into splendid isolation'.

Sudheendra Kulkarni, a former strategist of the ruling Bhartiya Janta Party (BJP), was critical of India's boycott of the summit and called it a 'self-goal'. According to Kulkarni, India was the proverbial 'elephant in the room': conspicuous by its absence.

The second view holds that when all the strategic and economic implications are judiciously analysed, India would, on balance, stand to gain from participating in the belt and road initiative (BRI). By participating in the BRI project India would be in a position to take advantage of trade and investment possibilities. Participation in this initiative would bring forth a climate of mutual trust, stability and prosperity among the member countries.

In particular, India would be in a position to make progress on the Chabahar port on the Iranian coast which will give access to Afghanistan and Central Asia. This would also improve the trading position of India on the silk route.

Subscribing to the second view, (see Bhardwaj (2017), Nataraj and Sekhani (2015)), some scholars argue that India's opposition to the China-Pakistan economic corridor is flawed. It is argued that connectivity with Central Asia and Europe through its northern frontiers would be economically more beneficial for India than continued reliance on shipping routes. The point being made is that if India is interested in having free sea lanes of communication, then land based trade should also be allowed to move with relative ease. Border disputes ought not to be allowed to interfere with land lanes of communication.

In conclusion, it may be said that even though there are some potential advantages in the OBOR scheme, India has some genuine territorial concerns concerning the Pakistan occupied Kashmir (PoK). It is this which has kept India out of the OBOR project. Internationally, the initial enthusiasm regarding the OBOR project also seems to be giving way to some emerging concerns regarding governance issues and the possibility of indebtedness among the participating countries. All these issues need to be assessed and evaluated with great care.

IV. REFERENCES

- Baru, Sanjaya (2017), *China's One-belt-one-road initiative is not just about economics*, The Economic Times, April 25, 2017.
- Bhardwaj, Atul (2017), *India's Opposition to China-Pakistan Economic Corridor is Flawed*, Economic and Political Weekly, January 28, 2017.
- Nataraj, Geethanjali and Richa Sekhani (2015), *China's One Belt One Road: An Indian Perspective*, Economic and Political Weekly, December 5, 2015.
- Tewari, Manish (2017), *Chinese Chequers: OBOR is the grandest failure of Indian foreign policy*, The Indian Express, 16 May 2017.

Galería de autores

Evi Fitriani

Evi is a senior lecturer of the the International Relations Department, Faculty of Social and Political Sciences, Universitas Indonesia (Dept. HI FISIP UI) and the Head of the Department from 2012 to 2016. She is co-founder of the University's Master Program of European Studies as well as the ASEAN Study Center of FISIP UI. She is also the Indonesian Country Coordinator of the Network of East Asian Think-tanks (NEAT). She obtained her PhD from the Australian National University (ANU) in 2011 on Political Sciences and International Relations. She was educated and trained in international relations in Indonesia, the UK, and the USA, as well as in Japan, Sweden, the Netherlands, and Hungary. Over the last 25 years, she has involved in international collaborative research or projects and obtained more than 13 international awards or scholarships. Her research interests are Indonesian foreign policy, ASEAN, Asian regionalism, Indonesia-Australia relations, and Asia-Europe relations. Evi's publications include *Southeast Asians and the Asia-Europe Meeting (ASEM): State's interests and institution's longevity* (ISEAS Singapore 2014), "The Trump Presidency and Indonesia" (*Contemporary Southeast Asia*, April 2017), "The Impact of the EU Crisis on EU-ASEAN Relations" (*Geopolitics, History, and International Relations*, 2014).

Svetlana Glinkina

Doctor in Economics, Professor, Head of the Academic Department of International Economic and Political Studies, Institute of Economics, Russian Academy of Sciences, Head of General Economic Theory chair, Moscow School of Economics, M.V. Lomonosov Moscow State University. Education: Moscow State Institute of International Relations, International Journalism, 1977 Graduated with honors Semester study at Budapest Economic Institute, Hungary Post-graduate course at the Institute for International Economic and Political Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow 3-month-long post-graduate course at the Co-operative Institute, Budapest, Hungary Candidate of Sciences (Economics), 1981 Doctor of Sciences (Economics), 1999 Title of Professor conferred in 3-month IREX scholarship at the American University, Washington, D.C. with the project on Shadow

Economy and Organized Crime in Russia April 1995–March 1997 – grant of McArthur Foundation for the project on Organized Crime Study Centers in Russia (economist of the project). Research Fields: Theory and practice of system transformation; International integration theory and practice; Socioeconomic and political development of post-socialist countries; Informal economy and corruption; Current condition and prospects of BRICS.

Juan González García

Doctor en Ciencias Económicas por el Instituto Politécnico Nacional. Maestro en Derecho Económico y Licenciado en Economía por la Universidad Autónoma Metropolitana. Se ha desempeñado como Director de la Facultad de Economía de la Universidad de Colima en el Periodo 2004-2008; Presidente de la Académica de Investigación de 2000 a 2004; Técnico del CENEVAL de 2004 a 2008; Miembro del Consejo Consultivo de la ANIDIE. Ha publicado cerca de 70 investigaciones en la modalidad de artículos, capítulos de libros y en revistas científicas arbitradas de circulación nacional e internacional. Ha coordinado tres libros sobre Economía Mexicana y la Cuenca del Pacífico. Entre sus líneas de investigación destacan: Las relaciones económicas internacionales con énfasis en la Cuenca del Pacífico y el Desarrollo Económico Comparado entre México y la República Popular China. Actualmente es Coordinador del Claustro Económico de la Universidad de Colima.

Ana Teresa Gutiérrez del Cid

Profesora Investigadora del Área de Política internacional Departamento de Política y Cultura de la Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco. Doctora en Relaciones Internacionales por la UNAM. Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores y de la Comisión Dictaminadora de Relaciones Internacionales de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM. Autora de artículos y diversas publicaciones sobre relaciones internacionales.

Sebastián Herreros

Oficial de Asuntos Económicos de la División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Previamente se desempeñó durante 13 años en la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, incluyendo un período de 5 años como Consejero en la Misión de Chile ante la Organización Mundial del Comercio en Ginebra. Ingeniero Comercial de la Pontificia Universidad Católica de Chile (1994), Master of Science en Economía Política Internacional, London School of Economics and Political Science (1999). Autor de varios artículos y capítulos de libros sobre el sistema multilateral de comercio, política comercial, e integración económica latinoamericana. Ha impartido clases

en el Instituto de Estudios Internacionales y es Magister en Gestión y Políticas Públicas de la Universidad de Chile.

Badar Alam Iqbal

School of economics and finance Monarch University Zug. Ex-Fulbright Visiting Professor, began his career in 1978, as an Academician in various capacities and stature, such as, Lecture during 1978 to 1986, Reader during 1986 to 1998, Professor since July 1998; Dean during March 17, 2006 to July 16, 2008, in the Faculty of Commerce, and Officiated as Vice Chancellor during December 23 to 26, 2007, and from February 2, to February 6, 2008 and presently working as Full Professor in the Department of Commerce, Aligarh Muslim University, India. Prof. Iqbal was Member of University Court (Highest Body) and University's Executive Council (Syndicate) for two years i.e. between March 2006 and March 2008. He was also the Member of Academic Council of the University. In 2010 he again has become a Member of University Court. In September 2011, Prof. Iqbal has been invited by SAARC Chamber of Commerce and Industry to speak on SAFTA at SAARC Business Leaders Conclave at Katmandu, Nepal.

Jabin T. Jacob

Fellow, Institute of Chinese Studies & Associate Editor, China Report. Fellow (Associate Professor) at the Institute of Chinese Studies, Delhi. He was previously Assistant Director of the Institute from 2011 to 2016. He holds a PhD in Chinese Studies from the School of International Studies, Jawaharlal Nehru University, New Delhi and has spent time as a student and researcher in Taiwan, France and Singapore. Jacob's research interests include China-South Asia relations, Indian and Chinese foreign policies in their near neighbourhood, Sino-Indian border areas, and centre-province relations in China. Jacob is co-editor of a book each on India's foreign policy and India-China relations.

Sun Jie

Member of the Institute of World Economy and Politics at the Chinese Academy of Social Sciences (CASS). Senior Fellow of the Institute of World Economics and Politics; Deputy President of the Academic Committee of the Institute of World Economics and Politics; Member of the Academic Committee of the Chinese Academy of Social Sciences; Managing Editor, The Journal of World Economy, Great Wall Scholar of the Chinese Academy of Social Sciences; Visiting Scholar in the University of Illinois at Urbana/Champaign, the U.S.A. Visiting Research Fellow in the Institute of Developing Economies, Japan. Field of expertise: Monetary Economic, International Money and Finance, Corporate Finance.

Lin Minwang

Associate Professor from the Institute of International Studies, Fudan University, Deputy Director of the Center for South Asia Study, Fudan University. He graduated with the doctoral degree from China Foreign Affairs University, 2008. He worked as second secretary in China's Embassy in India (New Delhi) from 2013-2014. His research interest falls into two general areas: International Relations in South Asia, especially on sino-india relations; and IR theory.

Carlos Juan Moneta

Experto argentino en economía y política, docente en la Universidad Nacional de Tres de Febrero. Es doctor en Relaciones Internacionales y en Ciencias Sociales. Fue Secretario Permanente del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA). Más tarde sería el fundador y coordinador de REDEALAP "Red Iberoamericana de Estudios de Asia del Pacífico". Ha participado activamente en las Cumbres Iberoamericanas tratando el modelo económico latinoamericano. Asimismo, ha sido miembro del Grupo de Redacción de las Bases de la Carta Cultural Iberoamericana, en El Escorial, (Madrid, mayo de 2005). Algunas obras del autor: *La tentación pragmática China-Argentina / América Latina. Lo actual, lo próximo y lo distante; Escenarios de integración. Sudeste Asiático-América del Sur. Hacia la construcción de vínculos estratégicos.*

Sayed Mahdi Munadi

Former Researcher at Center for Strategic Studies, MFA, Afghanistan; Current Second Secretary of the Embassy of I.R of Afghanistan in Beijing, China. He joined the Ministry of Foreign Affairs as a member of CSS in 2013. Mr. Munadi holds a BA and an MA in Politics and International Relations from Kabul University. Mr. Munadi is the author of several research and analytic works with particular focus on Afghanistan's regional integration which have been published in academic journals and as book-chapters. He has also translated a book into Dari from English titled: *'Towards a More Cooperative South Asia'*. In addition, he has presented his work at various national and international conferences. He is also a university lecturer currently teaching modules on *Principles of International Relations* at a number of private Afghan universities in Kabul.

Pulin B. Nayak

Profesor del Departamento de Economía de la Universidad de Delhi, India. Su campo de investigación se centra en temas relacionados con la Economía Política y Teoría Económica.

Arturo Oropeza Casas

Abogado por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), Maestro en Derecho Económico Internacional por la Universidad de Stanford y Asociado Extranjero en King & Spalding.

Arturo Oropeza García

Doctor en Derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), e Investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la (IIJ, UNAM). Vicepresidente del Instituto para el Desarrollo Industrial y el Crecimiento Económico (IDIC). Es Investigador Nacional del Sistema Nacional de Investigadores (SNI). Árbitro de Solución de Controversias por parte de Brasil dentro del mecanismo del Mercosur. Especialista en temas globales, de integración y comercio internacional. Autor y Coordinador de más de 25 obras en la materia, con especialidad en los temas de Asia del este, China y Latinoamérica. Conferencista y profesor invitado en diversas Universidades de América del Norte, Asia, Latinoamérica, Europa y África. Articulista en diversos periódicos y revistas y miembro del Consejo Mexicano de Asuntos Internacionales (COMEXI).

Xu Shicheng

Profesor-investigador titular y tutor del doctorado del Instituto de América Latina (IAL), anexo a la Academia de Ciencias Sociales de China, vice-director del IAL durante 1985-1995, actual vice-presidente del Comité Académico del IAL, vicepresidente de la Asociación China de Estudios Latinoamericanos y miembro del Consejo de Asesores de la Biblioteca Nacional de China. Xu Shicheng, cursó sus estudios en la Universidad de la Habana, y luego estudió en la Escuela de Letras e Historia de la Universidad de la Habana, Cuba. Ha visitado Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, México, Perú, Venezuela, España, EE.UU., Rusia como profesor visitante. Autor de numerosos libros como: Cuba (2003), Confrontación: Fidel Castro vs. los Presidentes de los EE.UU. (1999), Historia de Relaciones entre los EE.UU. y América Latina (1993), Historia de las Relaciones Internacionales de América Latina (1995), El Hegemonismo Imperial y América Latina (2002), Los Mexicanos siempre adelante (1997), México (2000), Las Reformas Políticas y Económicas y el Cambio del Modelo Político y Económico de México (2004); La Política de América Latina (2006). Fue traductor principal de Los Documentos de Simón Bolívar (1984) y la Antología de Poemas y Ensayos de Jose Marti (1995).

Nikolay Shkolyar

Consejero en Asuntos Económicos de la Embajada de Rusia en México. Se desempeñó como Coordinador del Departamento de Planificación y Regulación Ma-

croeconómica Universidad de la Amistad de los Pueblos de Rusia, Moscú. Fue Subjefe de la Delegación Comercial de la Federación de Rusia en España.

Kemel Toktomushev

Research Fellow, Institute of Public Policy and Administration, University of Central Asia, Kyrgyz Republic. Graduated, PhD in Politics and International Relations, University of Exeter, UK. 2015. Doctoral Research: "The Regime Security and Kyrgyz Foreign Policy". MSc in International Relations, London School of Economics and Political Science, London, UK. BA in International and Comparative Politics, American University of Central Asia, Bishkek, Kyrgyz Republic. Kemel served as the Director of Communications and Public Relations at the American University of Central Asia and has also worked at the UNDP and Tolerance International UK. Kemel's research interests include regime security and the foreign policy of Central Asian states and the strengthening of research capacity and evidence-based policymaking in Afghanistan and Central Asia. His book, "Kyrgyzstan: Regime Security and Foreign Policy" was published by Routledge and is based on his PhD dissertation completed at the University of Exeter. Over the past 5 years, he has worked as an Associate Professor at the American University of Central Asia and as a Teaching and Research Fellow at the OSCE Academy in Bishkek.

Eduardo Tzili-Apango

Profesor-investigador de tiempo completo en el Departamento de Política y Cultura de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco. Analista de las relaciones internacionales de China, relaciones China-América Latina, China y los bienes públicos globales, dinámica del Asia-Pacífico, China en las instituciones internacionales, China y Asia Central (Ruta de la Seda y Ruta de la Seda Marítima).

Janaka Wijayasiri

Research Fellow and Head of International Economic Policy research at Institute of Policy Studies IPS, Sri Lanka. Since joining the IPS in 1999, his areas of research interest have been primarily related to trade issues at the bilateral, regional and multilateral levels. These include issues of policy significance to Sri Lanka in areas covering bilateral and regional preferential trade initiatives, multilateral negotiations under the World Trade Organization (WTO) and issues related to the textile and garment, tea and spice industries in Sri Lanka. He has been part of Sri Lanka's official delegation representing the academia at regional forums such as Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) and the Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC). He has also participated in various bilateral trade negotiations with other countries which Sri Lanka currently seeking agreements with. He has a number

of publications to his name which have appeared as articles and chapters in both journal and book publications. He is a member of the Editorial Board of Journal of Indian Ocean Rim Studies (JIORS). Janaka Wijayasiri holds a BA in Economics with Development Studies from the University of Sussex, UK and an MA in Economics of Development from the Institute of Social Studies, the Netherlands, and PhD from Monash University, Australia. He has also received training in GTAP (Global Trade Analysis Project) from the Center for Global Trade Analysis, Purdue University, Canada.

Chen Xiaochen

Director of International Studies Department of Chongyang Institute for Financial Studies at Renmin University of China (RDCY). Master in International Relations. Graduate from School of International Studies, Peking University 3 years working experience as journalist of China Business News & int'l traveller will develop a think tank affiliated to China Business. Specialties: International relations, strategy, climate change, reporting.

Li Xixia

Master of Laws (Juris Doctor) and Master Degree in English Language, is Assistant Professor at the Institute of International Law Chinese Academy of Social Sciences and Deputy Director of the Editorial Board of *Chinese Review of International Law*. She majors in labour standards, social security law and women's social rights law. Li Xixia's major publications include the followings: *Labor Standards in Free Trade Agreement; A New Understanding of the Rule of Law: A Comparative Law Analysis, The Reform of Social Insurance in China and the Development of Legal Systems*.

Dongsheng Zang

Associate Professor of Law, Director of Asian Law Center, University of Washington School of Law. Director, Graduate Program in Asian and Comparative Law. Director, Graduate Program in Global Business Law Associate Professor of Law. His academic interests include international trade Law, and comparative study of Chinese Law, with a focus on the role of Law and state in response to social crises in the social transformation in China. He holds an S.J.D. and LL.M. from Harvard Law School, in addition to his LL.M. from Renmin University (Beijing) and LL.B. from Beijing College of Economics. His doctoral dissertation, *One-way Transparency: The Establishment of the Rule-based International Trade Order and the Predicament of Its Jurisprudence*, was awarded the 2004 Yong K. Kim '95 prize. He was a research fellow at the East Asia Legal Studies at Harvard Law School during the 2004-05 academic year.

China: BRI o el nuevo camino de la seda,
coordinado por Arturo Oropeza García,
se terminó de componer, imprimir y encuadernar
en el mes de octubre de 2018.
La edición consta de 1,500 ejemplares
más sobrantes para reposición.