

A large, solid blue abstract shape with wavy, organic edges, resembling a stylized ribbon or a splash, occupies the left and bottom portions of the page. The rest of the page is white.

Desarrollo futuro de la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda

Desarrollo futuro de la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda¹

Investigador

Li Yunlong¹, Academia China de Gobernanza

Recibido: 17 de enero de 2020

Aceptado: 03 de marzo de 2020

Resumen

En septiembre de 2013, el presidente chino, Xi Jinping, pronunció un discurso durante su visita a Kazajstán y, por primera vez, propuso la idea de establecer un “Cinturón Económico de la Ruta de la Seda” entre los países europeos y asiáticos. Esta ponencia presentada en el Foro de la Función Pública 2020, repasa las principales características y hechos históricos que rodean a este proyecto.

Palabras Claves

Cooperación Internacional, China, Nueva Ruta de la Seda, Comercio Internacional.

Abstract

In September 2013, Chinese President Xi Jinping made a speech during his visit to Kazakhstan and, for the first time, proposed the idea of establishing a “Silk Road Economic Belt” between European and Asian countries. This paper presented at the Public Function Forum 2020, reviews the main characteristics and historical facts that surround this project.

Key words

International Cooperation, China, Belt and Silk Road, International Trade.

1 Ponencia presentada en el XX Foro de la Función Pública de Centroamérica y el Caribe realizado del 15 al 17 de enero de 2020 en República Dominicana donde la República Popular China fue el país invitado.

2 Investigador y Profesor del Departamento de Estrategia Internacional de la Academia China de Gobernanza. Profesor conferenciante, asociado y profesor de la misma escuela desde 1986, dedicado principalmente a los estudios de derechos humanos y relaciones internacionales, etc. Profesor invitado en el Departamento de Ciencias Políticas de la Universidad de Saarland, Alemania, y profesor visitante en el Departamento de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de Seúl. Sus principales trabajos incluyen: “Introducción a los derechos humanos” (1998), “Derechos humanos en las relaciones chino-estadounidenses” (1998), “Democracia, libertad, justicia, derechos humanos” (2003), “Relaciones trilaterales chino-estadounidenses-europeas” (2009), “Investigación de gestión de crisis de Taiwán” (2010), etc.

DOI: https://doi.org/10.35485/rcap78_10

Li Yunlong (2020). Desarrollo futuro de la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda

1. Introducción

En septiembre de 2013, el presidente chino, Xi Jinping, pronunció un discurso durante su visita a Kazajstán y, por primera vez, propuso la idea de establecer un “Cinturón Económico de la Ruta de la Seda” entre los países europeos y asiáticos. Se recomienda abrir un gran canal de transporte desde el Pacífico hasta el Mar Báltico y formar gradualmente una red de transporte que conecte Asia oriental, Asia occidental y Asia meridional, a fin de fortalecer la conectividad vial, el flujo del comercio, la circulación de divisas y los intercambios entre los pueblos, y lograr una integración económica de Eurasia.

En octubre del mismo año, Xi Jinping dio un discurso en el Parlamento indonesio, pidiendo la construcción conjunta de “la Ruta Marítima de la Seda” en el siglo XXI y el fortalecimiento de la conectividad con los países de la ASEAN. Desde entonces, la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda pasa a ser una política nacional de China. El gobierno chino comunica y negocia activamente con los países a lo largo de la ruta, promoviendo la cooperación pragmática. Ha logrado firmar memorandos de cooperación sobre el establecimiento de la Franja y la Ruta con muchos países y documentos sobre cooperación regional y fronteriza con algunos países vecinos. Se ha formulado un plan de desarrollo a mediano y largo plazo para la cooperación económica y comercial, y se ha adelantado varios proyectos clave de cooperación con condiciones maduras.

En febrero de 2015, el gobierno chino estableció un “Grupo líder para la promoción de la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda”, con el motivo de coordinar la planificación e implementación del proyecto. En marzo, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China, el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Comercio publicaron conjuntamente la “*Visión y acciones propuestas esbozadas sobre la construcción conjunta del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI*”, que explica de manera global los objetivos de su misión y los métodos de implementación.

En mayo de 2017, China organizó el Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, al que asistieron 1.500 representantes de más de 130 países y más de 70 organizaciones internacionales, incluidos jefes de Estado o de gobierno de 29 países. En abril de 2019, se celebró el II Foro en Beijing, en el que participaron cerca de 5.000 representantes de más de 150 países y más de 90 organizaciones internacionales, incluidos 38 jefes de Estado o de gobierno. Los países y las organizaciones internacionales interesados han firmado más de 100 documentos de cooperación multilateral o bilateral con China.

La Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda es un gran plan para promover los intercambios internacionales, el desarrollo y la prosperidad. La Franja y la Ruta atraviesa Asia, Europa y África. Un extremo de la ruta es el círculo económico activo de Asia Oriental, y el otro, es el círculo económico desarrollado de Europa. Mientras los países entre ellos muestran un enorme potencial de desarrollo económico. El cinturón económico de la Ruta de la Seda se centra en varias rutas: China-Asia Central- Rusia-Europa (Mar Báltico); China-Asia Central-Asia Occidental-Golfo Pérsico- Mediterráneo; China-Sudeste Asiático-Asia del Sur-Océano Índico.

La Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI cuenta con varias rutas clave: los puertos costeros de China- Mar del Sur de China-Océano Índico-Europa; los puertos costeros de China- Mar del Sur de China -Pacífico Sur. De acuerdo con la dirección geográfica de la Franja y la Ruta, en la tierra, se construye un corredor internacional de cooperación económica, tomando las ciudades centrales a lo largo de la ruta como base y las principales zonas industriales, económicas y comerciales como plataforma; en el mar, se establece un corredor de transporte eficiente y seguro, con los puertos importantes como nodos. El objetivo de la construcción de la Franja y la Ruta consiste en fortalecer la infraestructura regional, formar una red segura y eficiente de canales terrestres, marítimos y aéreos, llevar la interconexión a un nuevo nivel, mejorar la fluidez de la inversión y el comercio, formar una

red de zona de libre comercio de alto estándar, a fin de lograr vínculos económicos más cercanos, mayor confianza política mutua, intercambios culturales más amplios y profundos, y una comprensión más amistosa entre los pueblos. De modo que el gobierno chino propone que todas las partes interesadas cooperen pragmáticamente para construir una comunidad de intereses, una comunidad de destino y una comunidad de responsabilidad para la confianza política mutua, la integración económica y la tolerancia cultural.

2. Las cinco comunicaciones

El contenido de la Franja y la Ruta puede resumirse como “Cinco Comunicaciones”.

2.1. La comunicación de política.

Los países a lo largo de la ruta se comunican las políticas macro, promueven la confianza política mutua, llegan a un consenso sobre la cooperación, comunican plenamente las estrategias de desarrollo económico y formulan conjuntamente planes y medidas para fomentar la cooperación regional. El gobierno chino ha firmado 175 documentos de cooperación con 127 países y 29 organizaciones internacionales. La construcción de la Ruta Digital de la Seda se ha convertido en una parte importante del establecimiento de la Franja y la Ruta. China, Egipto, Laos, Arabia Saudita, Serbia, Tailandia, Turquía, los Emiratos Árabes Unidos y otros países han aprobado conjuntamente *la Iniciativa de Cooperación Internacional de Economía Digital de la Franja y la Ruta*, y China ha firmado documentos de cooperación con 16 países para fortalecer la construcción de la Ruta Digital de la Seda.

2.2. La comunicación de instalaciones.

La Franja y la Ruta enfatizan la interconexión. Este proyecto tiene como objetivo ampliar las actividades de inversión y comercio, promover la integración económica regional y el desarrollo económico de los países a lo largo de la ruta, mediante la construcción de infraestructura que

conecta el continente de Asia, Europa, África, y los océanos circundantes.

El primer paso de este proceso debe ser la mejora de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones. De acuerdo con la planificación, China y los países a lo largo de la ruta van a construir una gran cantidad de instalaciones de transporte, incluidos ferrocarriles, carreteras, aviación y transporte marítimo. Al día de hoy, el Ferrocarril Etiopía- Yibuti Yagi y el Ferrocarril Mongolia-Interior de Kenia se han completado y puesto en uso.

La construcción de redes ferroviarias interregionales e intercontinentales, centradas en proyectos de cooperación como el Ferrocarril China-Laos, el Ferrocarril China-Tailandia, el Ferrocarril Hungría-Checo y el Ferrocarril de Alta Velocidad de Yawan, ha logrado avances significativos. La ruta oriental del Ferrocarril Transasiático y el Ferrocarril N° 1 de Pakistán están en proceso de mejora y reconstrucción. El ferrocarril China-Kirguistán-Uzbekistán y otros proyectos están avanzando activamente en la investigación preliminar, y el ferrocarril transfronterizo China-Nepal ha completado estudios de viabilidad.

El tren China-Europa que une China y Europa es un proyecto histórico en la Franja y la Ruta. A fines de 2018, los trenes China-Europa se han conectado a 108 ciudades de 16 países de Asia y Europa, con un total de 13,000 trenes y más de 1.1 millones de TEU de carga. La tasa de salidas de contenedores pesados de China alcanzó el 94%, y la tasa de llegadas de contenedores pesados a China alcanzó el 71%.

China ha firmado 18 acuerdos bilaterales y multilaterales de facilitación del transporte internacional, incluido el *Acuerdo de facilitación del transporte internacional por carretera entre los Estados miembros de la Organización de Cooperación de Shanghai*, con 15 países a lo largo de la ruta, y ha firmado acuerdos bilaterales de transporte aéreo intergubernamental con 62 países involucrados en el proyecto. Tiene vuelos directos con 45 países a lo largo del cinturón, con aproxima-

damente 5,100 vuelos por semana. Entre China y los países de la ruta se han abierto 1.239 nuevas rutas internacionales, que representa el 69,1% del número total de rutas internacionales recién abiertas. Los principales proyectos de infraestructura, como las dos carreteras de China a Pakistán y el Puente de Carretera China-Rusia (a través del río Heilongjiang), ya están en construcción.

En términos de instalaciones de energía, sobre la base del mantenimiento de las instalaciones existentes, China y los países interesados promueven aún más la construcción de oleoductos y gasoductos, canales transfronterizos de energía y canales de transmisión. Hasta ahora, el oleoducto de petróleo crudo China-Rusia y el gasoducto de gas natural China-Asia Central han mantenido una operación estable.

La ruta oriental del gasoducto de gas natural chino-ruso se pondrá parcialmente en uso en diciembre de 2019, y se puede usar completamente en 2024. El oleoducto de petróleo y gas China-Myanmar se ha puesto en pleno uso.

En términos de instalaciones de comunicación, los países interesados promoverán la construcción de redes troncales de comunicación tales como cables ópticos transfronterizos y cables ópticos transfronterizos bilaterales, y planificarán proyectos de cables ópticos submarinos intercontinentales para mejorar los canales aéreos de información. Hasta hoy día, China ha logrado avances significativos en la construcción de canales transfronterizos de cable óptico con Myanmar, Pakistán, Kirguistán y Rusia, y ha firmado acuerdos de cooperación de cable óptico de la Ruta de la Seda con Kirguistán, Tayikistán y Afganistán, promoviendo sustancialmente el proyecto.

2.3. La comunicación de comercios.

La cooperación en inversión y comercio es un contenido clave de la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda. China se esfuerza por resolver el problema de la facilitación de inversiones y comercio, eliminar las barreras de inversión y

comercio, y trabajar activamente con países y regiones interesados para construir zonas de libre comercio.

El nivel arancelario promedio de China cayó del 15.3%, cuando se unió a la Organización Mundial del Comercio, al actual 7.5%. De 2013 a 2018, las importaciones y exportaciones totales de bienes de China con países a lo largo de la ruta superaron los 6 billones de dólares, con una tasa de crecimiento anual promedio superior a la del comercio exterior de China durante el mismo período, que representa el 27,4% del comercio total de bienes de China.

En los primeros tres trimestres de 2019, las importaciones y exportaciones totales entre China y los países a lo largo del cinturón alcanzaron 6,65 billones de yuanes, con un aumento del 9,5%, que fue 6,7 puntos porcentuales más que la tasa de crecimiento general del comercio exterior del país, que representa el 29% del valor total del comercio exterior de China.

2.4. La comunicación de fondos.

Este es uno de los soportes importantes para el proyecto. El Ministerio de Finanzas de China y el Ministerio de Finanzas de 27 países, incluidos el Reino Unido y Singapur, aprobaron las "*Directrices para la financiación de la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda*", que ponen énfasis en aumentar el apoyo financiero para la comunicación de infraestructura, el comercio, la inversión, y la cooperación de capacidad.

El Banco Popular de China, el Banco Mundial y otras agencias de desarrollo multilaterales han implementado financiamiento conjunto. A fines de 2018, habían invertido en más de 100 proyectos, cubriendo más de 70 países y regiones.

En 2015, China propuso la fundación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura para centrarse en apoyar la construcción de infraestructura y promover el desarrollo de Asia y otras regiones. Desde su fundación, el AIIB ha aprobado 39 préstamos o proyectos de inversión de 15 países.

Hasta noviembre de 2019, la inversión total del AIIB es de casi 10 mil millones de dólares.

En noviembre de 2014, el gobierno chino invirtió 40 mil millones de dólares para instalar el Fondo de la Ruta de la Seda, con el motivo de proporcionar apoyo de inversión y financiamiento para los proyectos de infraestructura, extracción de recursos, cooperación industrial y cooperación financiera.

En mayo de 2017, el gobierno chino anunció un aumento de 100 mil millones de yuanes al Fondo de la Ruta de la Seda y las instituciones financieras chinas proporcionarían 680 mil millones de yuanes para apoyar la construcción de infraestructura, la cooperación financiera y la cooperación de capacidad en los países a lo largo de la ruta. A fines de 2018, el Fondo de la Ruta de la Seda acordó invertir unos 11 mil millones de dólares, en realidad invirtió unos 7,7 mil millones de dólares e invirtió 2 mil millones de dólares para establecer el Fondo de Cooperación de Capacidad China-Kazajstán. A fines de 2018, la Corporación de Seguros de Crédito a la Exportación de China había respaldado acumulativamente las exportaciones e inversiones en países a lo largo de la ruta de más de 600 mil millones de dólares.

2.5. La comunicación de los pueblos.

La comunicación entre los pueblos es la base social de la Franja y la Ruta. Los intercambios culturales, los intercambios académicos y los intercambios de talentos han sentado una base pública sólida para profundizar la cooperación bilateral y multilateral. Ya hay 310 miembros de la red de cooperación de organizaciones no gubernamentales a lo largo de la ruta, que se ha convertido en una plataforma importante para promover la cooperación amigable no gubernamental. China ha planificado un Programa de Becas de Ruta de la Seda del Gobierno Chino y ha firmado acuerdos de reconocimiento mutuo sobre títulos de educación superior con 24 países interesadas.

3. Los corredores económicos

Los seis corredores económicos principales constituyen el foco de la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda.

3.1. Corredor económico China-Mongolia-Rusia.

Este corredor es la ruta oriental que conecta China y Europa, que incluye dos pasajes, el primero es el norte de China-Mongolia-Rusia; el segundo es Shenyang (Noreste de China)- Manzhouli- Chita (Rusia).

3.2. Nuevo Puente Continental Asia-Europa.

El Nuevo Puente Continental Asia-Europa se refiere al tronco ferroviario internacional desde Lianyungang (China) hasta Rotterdam (Holanda). Los dos extremos de esta ruta de tráfico se encuentran en Europa y Asia Oriental, que son zonas desarrolladas económicamente.

Mientras que la mayoría de las áreas intermedias son regiones subdesarrolladas con vastas áreas e instalaciones de transporte insuficientes, pero, al mismo tiempo, con gran capacidad espacial, recursos ricos, buenas perspectivas y gran potencial de desarrollo.

3.3. Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental.

Este corredor económico va desde China en el este hasta la Península Arábiga en el oeste. Es un área de cooperación económica formada entre China y los países de Asia Central y Occidental, que coincide aproximadamente con el alcance de la antigua Ruta de la Seda.

El corredor comienza desde Xinjiang, cruza Asia Central y llega al Golfo Pérsico, la costa mediterránea y la Península Arábiga. Este corredor conecta 17 países y regiones, incluidos los cinco países de Asia Central (Kazajstán, Kirguistán, Ta-

yikistán, Uzbekistán, Turkmenistán) e Irán, Arabia Saudita y Turquía. Es una parte importante del cinturón económico de la Ruta de la Seda.

3.4. Corredor Económico China-Península de Indochina.

El corredor comienza desde la Zona Económica del Delta del Río de las Perlas en el este, pasa por Vietnam y llega a Singapur, conectando Vietnam, Laos, Camboya, Tailandia, Myanmar, Malasia y otros países. Es un puente continental entre China y el sudeste asiático, y un corredor económico entre China y la ASEAN.

3.5. Corredor Económico China-Pakistán.

El corredor comienza en Kashgar, Xinjiang, China, y termina en el puerto de Gwadar, Pakistán, que tiene una longitud total de 3.000 kilómetros.

Es un corredor comercial que incluye carreteras, ferrocarriles, canales de petróleo y gas y canales de cable óptico. Los gobiernos de los dos países han formulado una planificación preliminar a largo plazo para la construcción de un corredor "Cuatro en uno", que incluye autopistas, ferrocarriles, oleoductos y gasoductos, y cables ópticos que se construirán desde Kashgar, Xinjiang, hasta el puerto de Gwadar de Pakistán. China y Pakistán construirán instalaciones de transporte y energía a lo largo de la ruta. Se espera que el costo total del proyecto alcance los 45 mil millones de dólares y se complete en 2030.

Al mismo tiempo, China y Pakistán cooperarán en varios campos, como proyectos importantes, infraestructura, recursos energéticos, agricultura, ingeniería hidráulica, información y comunicación, y construirán más zonas industriales y zonas de libre comercio.

3.6. Corredor Económico Bangladesh-China-India- Birmania.

El corredor une el suroeste de China, el noreste de India, Myanmar y Bangladesh. La construcción de este corredor económico avanza lentamente, y aún no se ha establecido un mecanismo a largo plazo. La actitud de la India es relativamente negativa.

4. La cooperación para la iniciativa Cinturón y la Ruta de la Seda

La cooperación industrial es la clave para la construcción de la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda. La industria es el núcleo del desarrollo. Las infraestructuras como el transporte y la energía sirven para la industria. Solo cuando la industria se desarrolle, los países podrán lograr de realidad la prosperidad y alcanzar los objetivos de la Franja y la Ruta. China concede gran importancia a la cooperación industrial y promueve activamente la inversión directa en los países a lo largo de la ruta.

De 2013 a 2018, la inversión directa de las empresas chinas en estos países superó los 90 mil millones de dólares, y los logros de los proyectos contratados en el extranjero superó los 400 mil millones de dólares. En la actualidad, China ha firmado documentos de cooperación de capacidad con más de 40 países, incluidos Kazajstán, Egipto, Etiopía y Brasil, también ha cooperado con organizaciones regionales como la ASEAN, la UA, la Comunidad de América Latina y el Caribe, para llevar a cabo las cooperaciones de capacidad institucionalizadas.

Las empresas chinas van a construirán activamente zonas de cooperación en los países a lo largo de la ruta, promoviendo el desarrollo económico local y creando nuevas fuentes de impuestos y canales de empleo para ellos. Al mismo tiempo, China también ha establecido muchas zonas de cooperación económica transfronteriza, así como el Centro Internacional de Cooperación Fronteriza de Horgos (China-Kaza-

jstán), la Zona de Cooperación Económica Mo-han-Boten (China-Laos)

5. Conclusiones

La Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda implica grandes ambiciones, cuyo objetivo consiste en construir una comunidad de futuro compartido para la humanidad mediante la promoción del desarrollo y la resolución de una serie de problemas que enfrenta la sociedad humana contemporánea, como el terrorismo, los conflictos regionales, el estancamiento económico, la pobreza y el hambre, el deterioro ecológico y la xenofobia. La Franja y la Ruta es una iniciativa abierta que va a ajustar y enriquecer continuamente su conteni-

do según la necesidad. Su establecimiento es una tarea a largo plazo que durará décadas, e incluso cientos de años. China se compromete a hacer de la Franja y la Ruta un camino de paz, prosperidad, apertura, innovación, civilización e integridad, y promover la globalización económica con rumbo a una mayor apertura, tolerancia, inclusión y un desarrollo ganar-ganar más equilibrado.