

El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda: implicaciones para Asia Central

The Silk Road Economic Belt: implications for Central Asia

Manuel de Jesús Rocha Pino¹

Resumen

En el artículo se describe la iniciativa para la inversión en infraestructuras denominada Cinturón y Ruta (CYR), creada por China en 2013, la cual se compone de dos proyectos: el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda (CERS) y la Ruta de la Seda Marítima del siglo 21 (RSM-21). En el trabajo se analizan las características de los proyectos del CYR en una de las regiones más importantes para el desarrollo del CYR: los países ex soviéticos de Asia Central. De igual forma se considera que el CYR forma parte de un proyecto de integración megarregional de China que se encuentra determinado por dos variables fundamentales: la tendencia del regionalismo actual a establecer acuerdos megarregionales de libre comercio y el incremento de la interdependencia económica y de las relaciones de cooperación en seguridad entre China y los países centroasiáticos. La plataforma institucional que puede servir en la coordinación de la agenda económica del CERS es la Organización de Cooperación de Shanghai.

Palabras clave: Acuerdos megarregionales de libre comercio, Cinturón y Ruta, Cinturón Económico de la Ruta de la Seda, Organización de Cooperación de Shanghai, realismo, relaciones internacionales.

Abstract

This research makes a description of the initiative for investment in infrastructure named Belt & Road (B&R). This initiative was created by China during 2013 and it is formed of two projects: the Silk Road Economic Belt (SREB) and the 21st Century Maritime Silk Road (21-MSR). This paper analyzes the characteristics of the SREB's projects in one of the most important regions for the development of the B&R: the former Soviet Central Asian countries. It considers the B&R as a part of a project for mega-regional integration which is determined by two fundamental variables: the current trend of global regional-

¹ Doctor en Relaciones Internacionales e Integración Europea por la Universidad Autónoma de Barcelona e investigador postdoctoral en el Centro de Estudios de Asia y África de El Colegio de México. Se agradecen los comentarios y sugerencias a la investigación de la doctora Marisela Connelly. Todos los errores y omisiones corresponden al autor. Correo electrónico: rochapino@yahoo.com

ism to negotiate mega-regional free trade agreements and the increased economic interdependence and security cooperation relations between China and the Central Asian countries. The institutional platform that can be instrumental to coordinate the SREB economic agenda is the Shanghai Cooperation Organization.

Key words: Mega-regional free trade agreements, Belt & Road, Silk Road Economic Belt, Shanghai Cooperation Organization, realism, international relations.

Introducción

En esta investigación se realiza un análisis de las características que presenta el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda (CERS), un proyecto de integración megarregional instrumentado por la República Popular China (en adelante China), el cual forma parte de uno más amplio denominado Cinturón y Ruta (*CYR-yidai yilu*), creado en 2013. En la primera parte del trabajo se analiza la racionalidad que ha llevado al gobierno de Xi Jinping a la instrumentación de un proyecto de integración megarregional como el CYR y se hace una descripción de su trayectoria como parte de la actual política económica de China.

A continuación se describe el impulso del CERS en una de sus áreas geopolíticas primordiales: los países de Asia Central ex soviética. Se considera que la plataforma institucional que podría servir para la instrumentación de los proyectos de inversión del CERS comenzó a ser desarrollada por China desde la década del 2000, específicamente en el caso de la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS), creada en 2001.

Se usa un marco teórico que converge con la teoría liberal-institucionalista, así como con el realismo de Relaciones Internacionales. Desde la perspectiva liberal-institucionalista, puede identificarse que mediante el uso de plataformas como la OCS la política exterior china estructura mecanismos de cooperación y diálogo que continúan con el proceso de institucionalización de unas relaciones de interdependencia con los miembros de esta organización. El orden (el conjunto de reglas, instituciones y figuras que aminoran la anarquía del sistema internacional) y el incremento de las relaciones de interdependencia con sus socios son dos prioridades para los proyectos de integración megarregional de China.

Sin embargo, como se verá a continuación, China también ha mantenido cierto comportamiento que converge con el realismo, en especial en el momento que su proyecto de integración puede coincidir (y competir) con el desarrollo de otros proyectos similares en Asia Central (como la Iniciativa de la Ruta de la Seda, impulsada por Estados Unidos en 2011).

Cinturón Económico de la Ruta de la Seda como parte del concepto Cinturón y Ruta

Las grandes potencias y el impulso a los procesos de integración megarregional

De acuerdo con Patxi Zabalo, como consecuencia del fracaso de la Ronda de Doha de la Organización Mundial de Comercio (OMC), iniciada en 2003, fue excluido un conjunto de temas que se pretendía incluir en la agenda de negociaciones de la organización como las inversiones, las compras del sector público y las políticas de competencia. Mediante la agenda de negociación de la Ronda Doha, los gobiernos de los países desarrollados buscaban incluir una “regulación reforzada” de un conjunto de asuntos ya abordados por la OMC (denominados OMC-*plus*), así como de otros temas que no habían sido regulados (denominados OMC-*extra*).²

La respuesta de algunas de las principales economías mundiales frente a la paralización de la Ronda de Doha ha sido la instrumentación de “otras maneras de satisfacer la demanda de gobernanza”, en especial en los casos de las negociaciones de acuerdos que profundicen la liberalización comercial o los acuerdos sobre inversiones: los mecanismos impulsados por las grandes potencias, con la finalidad de estructurar un nuevo sistema de gobernanza del comercio mundial, han sido los denominados acuerdos megarregionales de libre comercio.³

Como menciona Flavio L. Carneiro, los acuerdos megarregionales representan la culminación de un proceso que tiene como objetivos “(...) no sólo de la liberalización de los flujos de bienes, servicios e inversiones, igualmente aspiran a eliminar a un conjunto de obstáculos a dichos flujos que son resultado de la falta de coherencia entre las normas, reglamentos, estándares y procedimientos existentes en los diferentes países (...)”.⁴ Un acuerdo megarregional es “una manera de consolidar un verdadero espacio económico ampliado en el cual la producción dispersa de bienes y servicios

² Patxi Zabalo, “La Asociación Transatlántica de Comercio e Inversión en su contexto” en *Boletín de recursos de información*, núm. 41, Centro de Documentación Hegoa, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2014, p. 2, disponible en http://publicaciones.hegoa.ehu.es/assets/pdfs/326/Boletin_n%C2%BA41.pdf?1420642454 consultado el 10 de marzo de 2016. La agenda OMC-*plus* incluye “la liberalización del comercio internacional de servicios y la mayor protección de los derechos de la propiedad intelectual”. La agenda OMC-*extra* incluye “la liberalización y protección de la inversión extranjera, la apertura de las compras del sector público a las empresas extranjeras y la política de competencia”. *Idem*, p. 3.

³ Flavio Lyrio Carneiro, “Parceria Trans-Pacífico: um acordo megarregional na fronteira da regulação do comércio internacional?” en *Texto para Discussão 2108*, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Brasília, 2015, p. 12.

⁴ *Idem*.

puede funcionar sin interrupciones”.⁵ Esto con un claro beneficio para las grandes empresas transnacionales que integran las cadenas de valor de la producción global.

El actual impulso a los acuerdos de libre comercio megarregional obedece al interés por el establecimiento de convenios de libre comercio que incluyan los temas de la agenda OMC-*plus* y OMC-extra que no han podido avanzar debido a la paralización de la Ronda de Doha. Mediante los acuerdos megarregionales, los países que los impulsan buscan articular acuerdos preferenciales que “vayan más allá de la OMC”, pero obedeciendo a la reglamentación de la organización de comercio: sus competencias abarcan los aspectos permitidos por la reglamentación de la propia OMC. Como un ejemplo, durante la presentación del proyecto CYR y sus fondos de financiamiento, ante los asistentes al Foro Bo’ao para Asia de 2015, el presidente chino Xi Jinping declaró: “apoyamos el sistema multilateral de comercio y nos enfocamos en las negociaciones de la Ronda de Doha”.⁶

De la misma forma, el interés de las potencias por imponer sus normas en un contexto en el que parece conformarse un nuevo sistema mundial de comercio sobrepasa las cuestiones comerciales, incumbiendo también aspectos geopolíticos: algo que incluye una competencia por la distribución del poder mundial entre actores como Estados Unidos, la Unión Europea (UE), China y Rusia. Los acuerdos megarregionales impulsados por las grandes potencias en la actualidad son: 1) el Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica (TPP, por sus siglas en inglés), acordado en 2015 y que, de acuerdo con su agenda, entraría en vigor en 2017; 2) la Asociación Transatlántica de Comercio e Inversiones (TTIP, por sus siglas en inglés), integrado por Estados Unidos y la UE, todavía en proceso de negociación hasta el segundo semestre de 2016; 3) la Unión Económica Euroasiática (UEEA), impulsada por Rusia, creada en enero de 2015.⁷

La relevancia de los acuerdos megarregionales mencionados radica en que aspiran a reestructurar la distribución del poder mundial entre un bloque liderado por Estados Unidos y la UE y un bloque conformado por los países emergentes. De acuerdo con Vicente Palacio, es un hecho que la condición de inclusión o exclusión de acuerdos como el TTIP y el TPP tendría como consecuencia inevitable una división mundial de países “ganadores y perdedores”, algo que otorga a los acuerdos megarregionales “una fuerte connotación geopolítica”, así como ocurre con otros temas como “la no

⁵ *Idem.*

⁶ Xi Jinping, “Xi Jinping holds talks with representatives of Chinese and foreign entrepreneurs attending BFA Annual Conference, BFA Annual Conference”, Bo’ao, 9 de abril de 2015, disponible en <http://english.boaoforum.org/hynew/19402.jhtml> consultado el 26 de abril de 2016.

⁷ Sobre el TPP y el TTIP debe tomarse en cuenta el rechazo a ambos acuerdos por parte de Donald Trump, elegido como presidente de Estados Unidos para el periodo 2017-2021. Sin embargo, la política comercial de su gobierno no debe afectar la continuidad de los proyectos del CYR.

proliferación nuclear, los derechos humanos y el cambio climático”.⁸ Por su parte, China también impulsa sus propios proyectos de integración megarregional. Las características de dichos proyectos se analizan a continuación.

China y la integración megarregional

De acuerdo con Zhao Longyue, en respuesta a los acuerdos megarregionales, como el TPP o el TTIP, además de otras amenazas que podrían “marginar a China de la economía mundial”, el gobierno de Xi Jinping se ha enfocado en desarrollar un “nuevo conjunto de estrategias”. En el ámbito interno, el gobierno chino ha instrumentado tres políticas para adaptarse a los nuevos procesos de integración económica mundial: 1) las reformas de ciertas políticas públicas (en especial las orientadas al fomento del mercado interno y la participación de empresas privadas, tanto de bienes como de servicios, en la economía);⁹ 2) el fortalecimiento del Estado de derecho en China; 3) la construcción de la infraestructura para la creación de zonas de libre comercio internas con la finalidad de “aumentar la liberalización de la economía”.¹⁰ En la política doméstica de China estas nuevas estrategias se encuentran relacionadas con la Estrategia Integral de los Cuatro Puntos o los “cuatro integrales”.¹¹

⁸ Vicente Palacio, “Revisiting the TTIP: the revenge of politics” en Joaquín Roy (ed.), *A New Atlantic Community: The European Union, the US and Latin America*, University of Miami, Miami-Florida European Union Center/Jean Monnet Chair, Miami, 2015, p. 92.

⁹ En mayo de 2015, el Consejo de Estado de la República Popular China anunció las siguientes prioridades en el proceso de reforma económica: 1) promover las asociaciones público-privadas para atraer capital privado para la construcción de infraestructura; 2) impulsar reformas en las empresas estatales en sectores clave como la electricidad para mejorar la eficiencia, apoyar a las empresas privadas y reducir monopolios; 3) permitir el desarrollo de los bancos privados y las instituciones financieras pequeñas; 4) transformar las estructuras comerciales; 5) mejorar la gestión de la inversión extranjera; 6) fomentar la cooperación industrial; 7) reproducir las zonas de libre comercio con éxito en otros lugares; y 8) promover la iniciativa Cinturón y Ruta. Véase Consejo de Estado de la República Popular China, “China sets economic reform priorities for 2015” en *Xinhua*, 18 de mayo de 2015, disponible en http://news.xinhuanet.com/english/2015-05/18/c_134249634.htm consultado el 26 de abril de 2016.

¹⁰ Zhao Longyue, “China trade strategy: FTAs, mega-regionals, and the WTO” en RSCAS PP 2015/11, European University Institute, Robert Schuman Centre for Advanced Studies, Florencia, 2015, p. 1. También véase Comisión Estatal de Desarrollo y Reforma de la República Popular China, “Texto íntegro del Informe sobre plan de desarrollo económico y social de China” en *Xinhua*, 5 de marzo de 2016, disponible en http://spanish.xinhuanet.com/china/2016-03/19/c_135204521.htm consultado el 20 de abril de 2016.

¹¹ Los cuatro integrales fueron dados a conocer de manera oficial a finales de 2014 y forman parte (junto al discurso sobre el Sueño Chino) de la “teoría de gobierno” instrumentada por el gobierno de Xi Jinping. Los cuatro integrales son: 1) construir una sociedad modestamente acomodada de forma integral; 2) profundizar en la reforma económica integral; 3) gobernar a la nación conforme al

En lo referente a la política exterior, el gobierno de Xi Jinping se ha centrado en los proyectos de integración megarregional de China.

Hasta el momento, los instrumentos de integración megarregional propuestos por el gobierno del presidente Xi son: la Asociación Económica Integral Regional (RCEP, por sus siglas en inglés), propuesta en noviembre de 2012; el Área de Libre Comercio de Asia Pacífico, basada en un proyecto previo del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), propuesta en noviembre de 2014; el proyecto CYR-CERS-Ruta de la Seda Marítima del siglo 21 (RSM-21), propuesto oficialmente en 2013. Estas iniciativas de integración megarregional cuentan con fondos de financiamiento como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII) y el Fondo de la Ruta de la Seda (FRS), creados en 2014: en el momento de su instauración, el primero contó con un capital de \$100 mil millones de dólares y el segundo con \$40 mil millones de dólares.¹²

Para Stéphane Callens y Sofiane Cherfi, la concepción general del proyecto CERS-CYR radica en la construcción de un mundo multipolar, algo reflejado en la intención del gobierno chino para incrementar las relaciones de cooperación económica con los países pertenecientes a sus proyectos (con especial prioridad hacia los países vecinos). Además de los proyectos de construcción de infraestructura, la iniciativa posee un conjunto de objetivos para incentivar las relaciones de cooperación comercial entre China y los países interesados en desarrollarlos.¹³

Por lo anterior, desde la perspectiva del gobierno chino, el CYR va más allá de un tratado de libre comercio al tener, como punto de partida, la construcción de infraestructuras que faciliten el comercio entre países no pertenecientes a tratados como el TTIP o el TPP. Al mismo tiempo, la iniciativa asume la necesidad de establecer regulaciones (de acuerdo a las reglas de la OMC) conforme aumenten los flujos comerciales con la ayuda de la nueva infraestructura. Como señala Long Guoqiang, por esta razón el CYR puede considerarse una iniciativa de cooperación regional abierta: “el desarrollo es la prioridad cardinal para la mayoría de estos países, los cuales buscan, de diversas maneras, acelerar su crecimiento económico, incrementar sus ingresos y

Estado de derecho de forma integral; y 4) el Partido Comunista Chino tiene la autoridad de gobierno. Véase Christian Dreger, “Views on the four comprehensives” en *Beijing Review*, China International Publishing Group, Beijing, 2 de mayo de 2015, p. 30.

¹² Diario del pueblo, “Cronología del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura” en *Diario del pueblo*, 31 de marzo de 2015, disponible en <http://spanish.peopledaily.com.cn/n/2015/0401/c31621-8872170.html> consultado el 8 de abril de 2016.

¹³ Stéphane Callens y Sofiane Cherfi, “The intensive exchanges flow: about a ‘new regionalism’: OBOR (‘One Belt, One Road’)” en *Proceedings of the 9th International Management Conference Management and Innovation For Competitive Advantage*, Bucarest, 5 y 6 de noviembre de 2015, p. 504.

mejor las condiciones de vida de sus poblaciones”.¹⁴ Según las estimaciones de Beijing, el CYR puede involucrar, en la actualidad, a 65 países, ubicados principalmente en Asia, Europa y África, los cuales representan 63 por ciento de la población mundial y generan 40 por ciento del Producto Interno Bruto mundial.¹⁵ De la misma forma, el CERS tiene una dimensión interna para China: a través del financiamiento de los proyectos de infraestructura, el gobierno busca incentivar el desarrollo de las provincias ubicadas en las fronteras occidentales, en especial la Región Autónoma de Xinjiang-Uigur (en adelante Xinjiang) y sus relaciones de interdependencia económica con los países de Asia Central.¹⁶

De acuerdo con la visión del gobierno chino, sus proyectos de integración megarregional no conforman un acuerdo de libre comercio excluyente o cerrado a la participación de actores ajenos al mismo, como en el caso del TPP o el TTIP: por el contrario, un proyecto como el CERS sobrepasa los alcances de un tratado de libre comercio, al enfocarse en un conjunto de proyectos de construcción de infraestructura, con la finalidad de aumentar los flujos comerciales (y superar las barreras físicas que los puedan limitar) y, finalmente, estructurar las condiciones para una nueva normatividad comercial.¹⁷ Como menciona el académico Wang Yiwei, desde un

¹⁴ Long Guoqiang, “‘One belt, one road’: a new vision for open, inclusive regional cooperation” en *Cuadernos de trabajo del Cechimex*, 4-2015, Cechimex-UNAM, México, 2015, p. 12, disponible en-http://dusselpeters.com/CECHIMEX/Revista_Cchmx_4_2015.pdf consultado el 8 de agosto de 2016.

¹⁵ Patrick Ho, “US urged to join Belt and Road Initiative” en *China Daily*, 21 de marzo 2016, disponible en-http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2016-03/21/content_23988821.htm consultado el 16 de abril de 2016.

¹⁶ Xinjiang se ubica en el noroeste de China. Con una extensión de 1 664 897 km², Xinjiang ocupa una sexta parte del territorio chino. En el interior del país, Xinjiang colinda con las provincias de Gansu, Qinghai y la Región Autónoma de Tíbet (en adelante Tíbet). También comparte una frontera internacional de 5 600 km de longitud con ocho países: Afganistán, India, Kazajistán, Kirguistán, Mongolia, Pakistán, Rusia y Tayikistán. Xinjiang posee tres características de gran importancia para el gobierno chino: 1) la población más numerosa de Xinjiang es de etnia uigur de religión musulmana y lengua túrquica; 2) “Xinjiang tiene la reserva de gas natural más grande de China (35 por ciento del total) y, a partir de 2008, es la segunda región con la mayor capacidad de producción de petróleo con 27.4 millones de toneladas diarias”. También posee 80 por ciento de los yacimientos de metales raros y no ferrosos del país; y 3) en Xinjiang se encuentra la base de experimentación nuclear de Lop Nur. Véase Rosángel Hernández Mendoza, “La elección del multilateralismo: el liderazgo de la República Popular China en la Organización de Cooperación de Shanghai” en Juan José Ramírez Bonilla y Francisco J. Haro Navejas (coords.), *China y su entorno geopolítico: política e instituciones de la integración regional*, El Colegio de México, México, 2014, pp.133-135.

¹⁷ Como menciona Stephan Sberro, el TPP “(...) es un acuerdo de liberalización comercial muy selectivo ante una futura ampliación a otros miembros, ya sea dentro o fuera de la región”. Por su parte, el TTIP “(...) no se trata de un acuerdo abierto para la inclusión ulterior de otras partes (...)”. “(...) también dentro de las dos regiones se excluye a países tan importantes como Canadá, México y Turquía. Esta exclusión explícita es aún más sorprendente si se recuerda que los tres países citados figuran entre las 20 mayores economías del mundo y que su dinamismo rebasa por mucho el de

enfoque ambicioso: el CTR puede ofrecer la oportunidad para “el establecimiento de un Tratado de Libre Comercio Euroasiático (TLCE), o de un gran mercado euroasiático, el cual tendría un impacto significativo en el mapa económico actual del mundo, promoviendo la formación de un nuevo orden político y económico”.¹⁸ Los proyectos de integración megarregional de China se diversifican y ramifican en un conjunto de instrumentos que trata de mantener coherencia entre ellos, en lugar de que todo el proyecto de integración orbite (por el momento) alrededor de un solo acuerdo o instrumento legal.

Las características históricas del concepto CTR

Como parte del proceso de reconocimiento del gobierno chino a las nuevas repúblicas ex soviéticas de Asia Central, en 1994 el entonces primer ministro Li Peng realizó una visita oficial a sus nuevos países vecinos. Con la finalidad de contextualizar las relaciones de cooperación entre el régimen comunista y los países centroasiáticos, Li Peng ofreció un proyecto de cooperación económica al que denominó “Ruta de la Seda”.¹⁹ A principios de la década de los años noventa, el gobierno de Jiang Zemin temía que la falta de acuerdos de límites fronterizos entre China y las repúblicas centroasiáticas independientes se pudiera convertir en un foco de inestabilidad regional (tal como ocurría con los países de la antigua Yugoslavia); posteriormente, a los intereses por mantener la estabilidad geopolítica sucedieron los intereses económicos (compartidos por los vecinos de Asia Central).²⁰

Como menciona Sun Zhuangzhi, los países centroasiáticos también estaban interesados en construir una nueva “Ruta de la Seda”: esto mejoraría las condiciones del tráfico comercial y ayudaría a los países centroasiáticos a incrementar sus relaciones económicas y comerciales con otros países de Eurasia.²¹ Para evitar un proceso de desestabilización regional, el gobierno del presidente Jiang brindó el reconocimiento

Estados Unidos o la Unión Europea”. Stephan Sberro, “La negociación del TTIP: del interregionalismo a la gobernanza global” en *Revista CIDOB d’Afers Internacionals*, núm. 110, Barcelona Centre for International Affairs, Barcelona, 2015, pp. 78 y 80.

¹⁸ Wang Yiwei, “China’s ‘New Silk Road’: a case study in EU-China relations” en Alessia Amighini y Axel Berkofsky (eds.), *Xi’s Policy Gambles: The Bumpy Road Ahead*, ISPI-Edizioni Epoké, Milán, 2015, p. 95.

¹⁹ Li Peng, “China’s basic policy towards Central Asia” en *Beijing Review*, China International Publishing Group, Beijing, 2 al 8 de mayo, 1994, pp. 18-19. Durante dicha gira, Li Peng visitó a todos los países centroasiáticos con la excepción de Tayikistán, país que entonces atravesaba una guerra civil.

²⁰ Sun Zhuangzhi, “The relationship between China and Central Asia” en Akihiro Iwashita, *Eager Eyes Fixed on Eurasia. Russia and Its Neighbors in Crisis*, Slavic Research Center, Hokkaido University, Sapporo, 2007, pp. 50-51.

²¹ *Ibidem*, p. 51.

diplomático de China a las nuevas repúblicas, inició los acercamientos para celebrar conversaciones sobre los diferendos alrededor de los límites fronterizos y ofreció a sus vecinos el inicio de unas relaciones económicas basadas en la cooperación y la confianza.²²

El concepto “Ruta de la Seda” fue empleado en el discurso de la política exterior de China durante la década de los años noventa y la década del 2000, pero sin aludir a un proyecto en específico. En ese momento, la Ruta de la Seda se utilizó como un elemento simbólico que serviría para proyectar un conjunto de planes a futuro (ofrecidos a los países centroasiáticos y, posteriormente, a los Estados miembros de la UE), así como para complementar a los conceptos de aproximación diplomática oficiales como el “Espíritu de Shanghai”, durante el gobierno de Jiang Zemin, o el “desarrollo pacífico” durante el gobierno de Hu Jintao. Un ejemplo de ello fue el discurso pronunciado por el presidente Jiang durante la celebración de la Tercera Cumbre de Ministros de Asuntos Exteriores del Encuentro Asia Europa (*Asia Europe Meeting*, ASEM por sus siglas en inglés) realizada en Beijing en 2001;²³ de acuerdo con Jiang: “El ASEM debería construir una Nueva Ruta de la Seda para impulsar activamente los intercambios entre estas dos civilizaciones en el nuevo siglo de manera que los países de Asia y Europa se basaran en sus respectivas civilizaciones y en el respeto para aprender, complementarse y beneficiarse mutuamente”.²⁴

Por su parte, la instrumentación del concepto Ruta de la Seda para denominar a un proyecto de cooperación internacional, de manera concreta, fue llevada a cabo por primera vez por el gobierno de Xi Jinping (iniciado en noviembre de 2012). Durante una visita oficial a Kazajistán en septiembre de 2013, el presidente Xi aludió a un proyecto para la cooperación económica, la inversión en infraestructuras y el desarrollo de los vínculos comerciales al que denominó CERS. Éste tendría las siguientes prioridades: 1) fortalecer las políticas de comunicación; 2) mejorar la conectividad en comunicaciones y transportes “(...) para abrir los canales de comunicación del Pacífico al Mar Báltico”; 3) promover la facilitación del comercio; 4) mejorar la circulación monetaria, y 5) fortalecer los intercambios pueblo a pueblo.²⁵

²² *Idem*.

²³ Ren Min “The bridge of Asian-European cooperation” en *Beijing Review*, China International Publishing Group, Beijing, 14 de junio de 2001, pp. 8 y 9.

²⁴ Jiang Zemin, “Jiang touts new ‘Silk Road’ between Asia, Europe” en *CNN.com*, 5 de mayo de 2001, disponible en <http://edition.cnn.com/2001/WORLD/asiapcf/east/05/25/japan.minister.debut/index.html> consultado el 28 de abril de 2016.

²⁵ Ministerio de Asuntos Exteriores de la República Popular China, “President Xi Jinping delivers important speech and proposes to build a Silk Road Economic Belt with Central Asian countries”, 7 de septiembre de 2013, disponible en http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml consultado el 30 de abril de 2016.

Posteriormente, en octubre de 2013, durante una visita de Estado a Indonesia, el presidente Xi anunció un nuevo proyecto de cooperación con la región del sureste de Asia a la que denominó RSM-21.²⁶ En su discurso, el presidente Xi aludió al décimo aniversario de la asociación estratégica China-Asociación de Naciones del Sureste de Asia (ANSEA) como el punto de partida de “un nuevo periodo histórico”: considerando a dicha asociación estratégica como la plataforma institucional que serviría para instrumentar los proyectos de la RSM-21.²⁷ El presidente chino agregó:

China propondrá la creación de un Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras que dará prioridad a las necesidades de los países de la ANSEA. El sudeste de Asia ha sido desde tiempos antiguos un importante centro a lo largo de la antigua Ruta de la Seda Marítima. China fortalecerá la cooperación marítima con los países de la ANSEA para hacer un buen uso del Fondo de Cooperación Marítima ANSEA-China, establecido por el gobierno chino, y desarrollará vigorosamente a la asociación marítima en un esfuerzo conjunto para construir la Ruta de la Seda Marítima del siglo 21.²⁸

De acuerdo con Theresa Fallon, los líderes chinos consideran que tienen una “propiedad” política sobre el concepto de una Ruta de la Seda. A lo largo de la historia no existió una sola ruta de la seda, sino una variedad de rutas en las que se desarrollaba el comercio entre China y las regiones occidentales del espacio euroasiático, como Medio Oriente y Europa. El término “ruta de la seda” es de formulación reciente y en general se reconoce al explorador alemán Ferdinand von Richthofen como su introductor a mediados del siglo XIX. Richthofen organizó exploraciones a China entre 1864 y 1872.²⁹ Por su parte, Fallon identifica la actual formulación del concepto de una Nueva Ruta de la Seda durante el gobierno de Xi Jinping, como parte de una reacción a un proyecto de la política exterior estadounidense introducido en 2011 por la secretaria de Estado Hillary Clinton, que fue denominado “Iniciativa de la Ruta de la Seda”.³⁰

En la ciudad de Chennai, en India, la entonces secretaria Clinton introdujo la idea de establecer una Ruta de la Seda, patrocinada por el gobierno estadounidense, con la finalidad de integrar a Afganistán en un corredor comercial Norte-Sur (enlazando

²⁶ En los documentos oficiales del gobierno chino la RSM-21 también es referida, de manera indistinta, como la Nueva Ruta de la Seda Marítima (NRSM).

²⁷ Xi Jinping, *Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament*, 3 de octubre de 2013 disponible en http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm consultado el 30 de abril de 2016.

²⁸ *Idem.*

²⁹ Theresa Fallon, “The New Silk Road: Xi Jinping’s grand strategy for Eurasia” en *American Foreign Policy Interests*, vol. 37, núm. 3, National Committee on American Foreign Policy, 2015, p. 141.

³⁰ *Idem.*

Asia Central y el sur de Asia) y así mejorar las condiciones económicas de dicho país. Durante el último año del gobierno de Hu Jintao (2011-2012) no se instrumentó una respuesta a la iniciativa estadounidense aunque, de acuerdo con Fallon, los funcionarios chinos se mostraron preocupados por dicho proyecto. La respuesta oficial ocurrió al inicio del gobierno encabezado por el presidente Xi. El nuevo gobierno chino introdujo un nuevo vocabulario referente a la articulación de un Cinturón Económico agregado al concepto de una Ruta de la Seda con la finalidad de diferenciarlo del proyecto estadounidense.³¹

Además del uso retórico que el gobierno chino le dio al concepto, también debe tomarse en cuenta que, por lo menos desde la década del 2000, dicho concepto comenzó a ser usado con frecuencia por algunos analistas políticos y académicos. Esta “ruta de la seda” contemporánea servía como una metáfora para describir el incremento de las relaciones económicas y comerciales entre Asia (en especial China) con la UE. Como señalaba David Gosset sobre el potencial de las relaciones sino-europeas en ese momento: “La ‘Ruta de la Seda’ no es sólo una denominación que hace referencia a lugares, monumentos o ruinas del pasado, sino que está viva e indica una dirección para el futuro”.³²

De manera similar, en el inicio de la década del 2000, el término “ruta de la seda marítima” se empleó para describir las rutas de las crecientes relaciones comerciales que Asia del Este comenzaba a establecer con Medio Oriente y África. Estas rutas se extendían desde el Golfo Pérsico hasta el Estrecho de Malaca y las regiones costeras de China, realizando un enlace entre el Golfo Pérsico con el Océano Índico y el Mar del Este de China.³³

La relevancia de esta ruta marítima para China consiste en que alrededor de 75 por ciento de su comercio debe transitar por dichos mares, siendo especialmente dependiente del transporte de energéticos que transita, de manera obligatoria, por el Estrecho de Malaca, una condición de vulnerabilidad para el comercio y la economía de China (por lo menos hasta antes del Acuerdo de comercio de energéticos pactado entre China y Rusia en 2014) frente a los conflictos territoriales que mantiene con algunos países vecinos, como Vietnam o Filipinas en el Mar del Sur de China, la piratería en el Golfo de Adén o las actividades de grupos terroristas.³⁴ Mantener

³¹ *Ibidem*, pp. 141 y 142.

³² David Gosset, “Xinjiang y el resurgimiento de la Ruta de la Seda” en *Política exterior*, núm. 111, Madrid, 2006, p. 11.

³³ Gurpreet Singh Khurana, “Securing the maritime Silk Route: is there a Sino-Indian confluence?” en *China and Eurasia Forum Quarterly*, vol. 4, núm. 3, Central Asia-Caucasus Institute and the Silk Road Studies Program, Washington, 2006, pp. 93-95.

³⁴ Mediante el acuerdo de comercio de energéticos de 2014, Rusia se comprometió a abastecer a China con 38 mil metros cúbicos anuales de gas natural a partir de 2018. El acuerdo alcanzó un valor

la estabilidad de las mencionadas rutas comerciales marítimas entre Medio Oriente y Asia del Este es una prioridad para la economía y la seguridad de China.³⁵ De la misma manera, durante 2015, África fue un nuevo espacio geopolítico que se agregó a las prioridades estratégicas de la RSM-21.³⁶

Para Callens y Cherfi, el concepto CyR trasciende a la descripción de un conjunto de rutas comerciales y los proyectos de inversión por sí solos. Desde esta perspectiva, el CyR puede adquirir un carácter dual entre el desarrollo de los flujos comerciales y el intercambio, además de la innovación y el desarrollo. Para los autores, las políticas alrededor del CERS pueden significar “la ampliación de las políticas centradas en la investigación y la innovación”; al mismo tiempo, las políticas instrumentadas en el desarrollo de la ruta comercial megaregional “son de más largo alcance, destinadas a facilitar los corredores del comercio y el desarrollo”.³⁷

El desarrollo institucional y los proyectos de infraestructura del CERS-CyR

A mediados de 2014, el proyecto CyR obtuvo el apoyo consensuado del Comité Central del Partido Comunista Chino (PCCh) y de diversos actores económicos de aquel país. Durante 2014, la cumbre de la OCS y la realización del Foro Bo’ao para Asia sirvieron como escenarios para que el gobierno de Xi presentara su iniciativa a los socios económicos de China y a sus Estados vecinos; así mismo, la celebración de la Cumbre de la APEC, realizada en Beijing en noviembre de 2014, sirvió como escenario para que el gobierno chino anunciara de manera pública la instrumentación del FRS.³⁸

Posteriormente, en febrero de 2015 el Comité Central del PCCh formó un Grupo de Trabajo para la instrumentación de la iniciativa.³⁹ En marzo del mismo año la

inicial de 400 mil millones de dólares. Véase Macarena Vidal, “China y Rusia sellan un pacto sobre energía de gran alcance estratégico” en *El País*, 23 de mayo de 2014, disponible en http://internacional.elpais.com/internacional/2014/05/21/actualidad/1400666011_376364.html consultado el 28 de abril de 2014.

³⁵ Gurpreet Singh Khurana, *op. cit.*, pp. 93-95.

³⁶ Alvin Cheng-Hin Lim, “Africa and China’s 21st century maritime Silk Road” en *The Asia-Pacific Journal*, vol. 13, núm. 10, Tokio, 2015, disponible en <http://apjjf.org/2015/13/10/Alvin-Cheng-Hin-Lim/4296.html> consultado el 10 de abril de 2016.

³⁷ Stéphane Callens y Sofiane Cherfi, *op. cit.*, p. 504.

³⁸ Min Ye, “China and competing cooperation in Asia-Pacific: TPP, RCEP, and the new Silk Road” en *Asian Security*, vol. 11, núm. 3, 2015, pp. 217-219.

³⁹ Este Comité fue integrado por el vice primer ministro Zhang Gaoli, los miembros del Comité Central del PCCh Wang Huning y Wang Yang, el secretario general del Consejo de Estado Yang Jing, y el antiguo ministro de Asuntos Exteriores Yang Jiechi. El Comité confirmó los planes a largo plazo de los proyectos del CyR, enfocándose en el desarrollo de infraestructura, el establecimiento de zonas industriales y sirviendo como guía para los inversores corporativos y manufactureros en esos sitios del extranjero. Véase *idem*, p. 217.

Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma (la principal instancia gubernamental responsable de supervisar la instrumentación del cyr),⁴⁰ el Ministerio de Asuntos Exteriores y el Ministerio de Comercio de China publicaron el documento *Visión y acciones sobre Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del siglo 21*, mediante el cual se instrumentan las directivas básicas del proyecto cyr y se anuncian sus cinco áreas de cooperación prioritarias: “coordinación política, facilidades para la conectividad, fluidez en el comercio, integración financiera y fondos pueblo a pueblo”.⁴¹

Por su parte, el BAI y el FRS fueron propuestos como las herramientas clave en la financiación de los proyectos del cyr (en especial a partir de la expansión del BAI hasta 57 miembros en abril de 2015, entre los cuales se encuentran algunas de las principales economías europeas como Alemania, Francia y Reino Unido). En estos momentos el cyr puede considerarse como el principal proyecto de desarrollo hacia el exterior instrumentado por el gobierno de Xi Jinping, así como “el fundamento de la política regional” de Beijing.⁴²

El FRS y el BAI tienen una función complementaria en el desarrollo de los proyectos del cyr: en primer lugar, ambos fondos se tienen contemplados como los financiadores, por parte del gobierno chino, de la construcción de los proyectos de infraestructura; en segundo lugar, el BAI ha sido promovido mediante la constitución de asociaciones público-privadas para financiar los proyectos: “los especialistas chinos han denominado a la Nueva Ruta de la Seda y al BAI como dos ‘círculos superpuestos’ y como ‘hermanos gemelos’ que en conjunto conducen la diplomacia y la inversión de China en la región”.⁴³ China identifica un déficit en la infraestructura de transportes en Asia en general, algo que genera un impedimento o “cuello de botella” que también dificulta los flujos comerciales a través de la región centroasiática. En la actualidad, el gobierno chino calcula en 8 billones de yuanes (1.37 billones de dólares) el presupuesto necesario para superar el déficit en infraestructura presente en toda Asia; por lo tanto, el cyr es un proyecto que forma parte de un proceso de transformación a largo plazo. Además del presupuesto necesario para superar el déficit en infraestructura, el cyr podría enfrentar otras dificultades como la inestabilidad política en ciertos países, el crimen

⁴⁰ Thomas Zimmerman, *The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia*, CIC-New York University, Nueva York, 2015, p. 6.

⁴¹ Shin Jong-ho, “Implications of China’s Yidai Yilu Strategy on the Korean Peninsula” en Online Series CO 15-20, KINU, Seúl, 2015, p. 3, disponible en <http://www.kinu.or.kr/2015/eng/0812/co15-20.pdf> consultado el 8 de agosto de 2016. Véase Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma, Ministerio de Asuntos Exteriores y Ministerio de Comercio de China, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma, Beijing, 28 de marzo de 2015, disponible en http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html consultado el 20 de abril de 2016.

⁴² Min Ye, *op. cit.*, p. 210.

⁴³ *Ibidem*, p. 212.

transnacional, el terrorismo y los conflictos internacionales.⁴⁴

Como menciona Shin Jong-ho, la construcción de la infraestructura sirve como el núcleo de los proyectos del cyr. Una de las obras de infraestructura básicas en el contexto del CERS es la construcción de una red de trenes de alta velocidad, a lo largo de Eurasia, desde la costa oriental de China hasta Europa Occidental. Por su parte, los proyectos de infraestructura básica de la RSM-21 consisten en aumentar (y mejorar) la cooperación para la construcción y gestión de puertos entre los países que se adhieran a los proyectos de la RSM-21-Cyr.⁴⁵

Por otra parte, de acuerdo con Min Ye, el cyr es un proyecto de desarrollo al exterior que incorpora componentes de la economía doméstica china, así como prioridades sobre su desarrollo interno. Las autoridades de los gobiernos locales (provincias y ciudades) de China han mostrado interés para el establecimiento de conexiones entre sus economías con el desarrollo del cyr,⁴⁶ algo que involucra tanto a las comunidades costeras de China (en su relación con el sudeste de Asia y las áreas geográficas en las que se extiende potencialmente la RSM-21, incluyendo África) y las ciudades del interior de China, en especial las menos desarrolladas: “(...) estos resultados están en línea con la prioridad nacional de China para reducir las brechas de ingresos entre regiones. Desde el punto de vista de líderes chinos, la Nueva Ruta de la Seda sirve tanto a los objetivos estratégicos y de desarrollo o, en sentido figurado, ‘por medio de un tiro para matar dos pájaros’ (*yishi erniao*)”.⁴⁷

Otros mecanismos que pueden integrar el funcionamiento del cyr son la OCS, el Corredor China-Bangladesh-India-Myanmar, el Corredor Económico China-Pakistán, el ferrocarril Yixinou (abreviatura de Yiwu-Xinjiang-Europa) o los corredores energéticos entre China y Asia Central.⁴⁸

⁴⁴ Deng Yaqing, “A shared path” en *Beijing Review*, China International Publishing Group, Beijing, 10 de julio de 2014, p. 33.

⁴⁵ Shin Jong-ho, *op. cit.*, p. 4.

⁴⁶ De acuerdo con el documento *Visión y acciones sobre Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del siglo 21*, son 18 los gobiernos provinciales que participarán en los proyectos del cyr: 1) manteniendo una conexión con Asia Central, las provincias ubicadas en el noroeste, como Xinjiang, Shaanxi, Gansu, Ningxia, Qinghai y la Región Autónoma de Mongolia Interior; 2) Tíbet, Guangxi y Yunán mantendrán una conexión con el Sur y el sudeste de Asia; 3) en la conectividad de transporte marítimo, la zona costera de la municipalidad de Shanghai y las provincias de Fujian, Guangdong, Zhejiang y Hainan mantendrán una conexión con el sudeste de Asia; 4) los centros de transporte interiores de Chongqing en el enlace de los flujos comerciales de Este a Oeste; y 5) en los proyectos de conectividad con Rusia, las tres provincias del nordeste (Heilongjiang, Jilin y Liaoning). Véase Shin Jong-ho, *op. cit.*, p. 3 y también Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma, Ministerio de Asuntos Exteriores y Ministerio de Comercio de China, *op. cit.*

⁴⁷ Min Ye, *op. cit.*, p. 210.

⁴⁸ Shashi Tharoor, “China’s Silk Road revival—and the fears it stirs—are deeply rooted in the country’s history” en *New Perspectives Quarterly*, vol. 32, núm. 1, 2015, p. 20.

La política exterior de China y los proyectos de inversión del CERS en Asia Central

La proyección del CERS en Asia Central

De acuerdo con Michael Clarke, las razones políticas del gobierno chino para impulsar un proyecto como el CERS, con especial referencia a Asia Central, residen en dos “aspectos centrales”: en primer lugar, como una respuesta a la política de “Pivote” hacia la región de Asia Pacífico instrumentada durante el segundo periodo de gobierno de Barack Obama. En segundo término, el CERS involucra tanto a las prioridades estratégicas de China como a sus preocupaciones por el desarrollo económico de las Regiones Autónomas de Xinjiang y Tíbet.⁴⁹ En particular, al encontrarse en el centro de la masa territorial euroasiática, Xinjiang tiene “el potencial de servir como una vía de doble sentido” para unir a China con Asia Central y Europa.⁵⁰

Agregado a lo anterior, se debe considerar la pérdida de interés de Estados Unidos en la región de Asia Central, así como el progresivo proceso de acomodo de intereses rusos y chinos en la región, como otros aspectos que han determinado a la instrumentación del CERS. Para Clarke, los escenarios de protestas y desestabilización que sufrieron Tíbet en 2008 y Xinjiang en 2009 se convirtieron en indicadores, para las autoridades del PCCh, de que debía acelerarse el proceso de reforma y desarrollo de las regiones autónomas de frontera con la finalidad de completar su integración en el Estado chino.⁵¹

Las prioridades en ambas regiones, además de la instrumentación de programas de desarrollo económico, son el control de los grupos separatistas y terroristas (principalmente en el caso de Xinjiang) que sean un peligro para la seguridad y la integridad territorial de China.⁵² Puede considerarse que en el desarrollo de los proyectos

⁴⁹ Michael Clarke, “Beijing’s march West: opportunities and challenges for China’s Eurasian pivot” en *Orbis*, Foreign Policy Research Institute, Filadelfia, primavera 2015, p. 2

⁵⁰ Colin Mackerras, “Xinjiang in China’s foreign relations: part of a new Silk Road or Central Asian zone of conflict?” en *East Asia*, vol. 32, núm. 1, 2015, p. 28. De acuerdo al censo de población de China de 2010, la población total de Xinjiang ascendía a 23 813 300 habitantes, de los cuales 46.42 por ciento pertenecía al grupo étnico uigur, 38.99 por ciento al grupo han, 7.02 por ciento al grupo kazajo y 4.5 por ciento al grupo hui (población sinófona de religión musulmana), además de otros grupos minoritarios, como los rusos y los mongoles. *Ibidem*, p. 29.

⁵¹ Michael Clarke, *op. cit.*, p. 2.

⁵² Como el principal grupo terrorista en Xinjiang, el gobierno chino identifica al Movimiento Islámico del Turquestán Oriental. Previa a la formulación del *cyr*, el proyecto de desarrollo en Xianjiang de mayor alcance del gobierno chino había sido la Iniciativa de Desarrollo de la Región Occidental, planeada en un inicio para ser instrumentada durante el periodo 2000-2010. Hacia 2005 se habían iniciado decenas de proyectos de inversión para el desarrollo (que incluyen la construcción de cientos

para incrementar su interdependencia con los países centroasiáticos se encuentran tres prioridades básicas de la política exterior china: la continuación del proceso de modernización y reforma, el reconocimiento (y la legitimidad) internacional de China como gran potencia (en especial por parte de Estados Unidos), así como la reunificación nacional y la salvaguardia de la soberanía.⁵³

Además del control de los grupos subversivos y extremistas, China tiene como prioridad en sus regiones fronterizas con Asia Central, mantener el desarrollo y la consolidación de una ruta de tránsito comercial euroasiática que resulte segura y en donde los costos de transportación sean “baratos y convenientes”.⁵⁴ Desde la instrumentación de la política de “Pivote” del gobierno estadounidense, en 2011, el gobierno chino ha generado una fuerte percepción sobre el desarrollo de una dinámica de contención y amenaza en sus fronteras marítimas en el Mar del Este y el Mar del Sur: algo reforzado a partir del conflicto territorial con Japón por las islas Diaoyu-Senkaku entre 2012-2013 o el aumento de las tensiones con Filipinas y Vietnam por el contencioso territorial de las islas Spratly, a partir de 2012. La percepción de amenaza en el Pacífico, generada por la política de “Pivote”, aumentó el interés de China por seguir manteniendo relaciones de cooperación con los países de Asia Central (ahora más cercanas y esenciales para sus proyectos), reforzando la estructura de una diplomacia que negocia los problemas que se presenten en la región.⁵⁵

Puede considerarse que el gobierno estadounidense instrumentó una política de “Pivote” en la región de Asia Pacífico con especial referencia al proceso de ascenso económico de China y teniendo como un proyecto principal al proceso de negociación y aprobación del TPP (ahora abandonado por el gobierno de Donald Trump). Por su parte, el gobierno de Xi Jinping ha preferido ubicar la prioridad de sus proyectos de desarrollo hacia el exterior en las relaciones de su país con sus vecinos de Asia Central (un proceso iniciado desde 1996 mediante el impulso de la diplomacia de cumbres del grupo de los Cinco de Shanghai-OCS). En el presente ensayo se considera que la

de kilómetros de caminos y vías ferroviarias) de los cuales sobresalen tres “megaproyectos”: 1) el gasoducto Xining-Fujian, que tiene 935 km de extensión; 2) la construcción de presas hidroeléctricas en Sichuan y Ningxia; y 3) la construcción del ferrocarril Qinhai-Tíbet de 1 140 km que ha enlazado a la red ferroviaria de la costa oriental de China con la frontera occidental. Carlos Mondragón, “El combate a la pobreza en China y la Iniciativa de Desarrollo de la Región Occidental (2000-2005)” en Romer Cornejo (ed.), *China. Radiografía de una potencia en ascenso*, El Colegio de México, México, 2008, pp. 468-474.

⁵³Mario Esteban Rodríguez, “La evolución de la política exterior china” en *Araucaria: revista iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades*, año 18, núm. 35, Universidad de Sevilla, España, 2016, p. 303.

⁵⁴Chen Yu-Wen, “A research note on Central Asian perspectives on the rise of China. The example of Kazakhstan” en *Issues and Studies*, vol. 51, núm. 3, Taipei, 2015, p. 66.

⁵⁵*Idem*.

institución que puede servir como el principal mecanismo coordinador de la agenda de cooperación para los proyectos de cyr en Asia Central es la OCS; durante la Cumbre de Ministros de Asuntos Exteriores de los miembros de la organización realizada en 2016, el ministro chino de Asuntos Exteriores, Wang Yi, declaró: “China está dispuesta a fortalecer la coordinación política y el alineamiento de las estrategias de desarrollo con los otros miembros, sobre la base de la construcción conjunta de la Franja Económica de la Ruta de la Seda”.⁵⁶ A continuación se describirán las principales características de la organización y la manera en que su agenda puede relacionarse con los proyectos del CERS-CYR.

La Organización de Cooperación de Shanghai como una plataforma institucional del CERS

En el año 2001 emergió un proceso de integración regional llevado a cabo por iniciativa de China y Rusia con sus vecinos de Asia Central, el cual ha tenido a la OCS como su principal aparato institucional.⁵⁷ Esta organización regional se encuentra regida por el derecho internacional y los acuerdos que establecen sus países miembros, en el contexto de la organización, resultan ser obligatorios.⁵⁸ En esencia, la OCS exige a sus miembros no dañarse mutuamente y establecer relaciones de confianza y buena vecindad entre ellos con el objetivo de que desarrollen sus relaciones de cooperación económica. De la misma forma, al no ser una alianza de defensa mutua, los países miembros se encuentran obligados a no alinearse en contra de un tercer país o región: la toma de decisiones entre los miembros se realiza por consenso “de manera similar a la mayoría de las organizaciones regionales de Asia, la OCS tiene mecanismos débiles para la solución y gestión de conflictos”.⁵⁹

⁵⁶ Diario del Pueblo, “Declaraciones del canciller chino sobre el papel de la OCS y un mayor desarrollo del bloque” en *Diario del pueblo*, Partido Comunista Chino, Beijing, 26 de mayo de 2016, disponible en <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2016/0526/c31621-9063525.html> consultado el 26 de mayo de 2016.

⁵⁷ Actualmente la OCS tiene como miembros a China, Kazajistán, Kirguistán, Rusia, Tayikistán y Uzbekistán; como miembros observadores a Afganistán, Bielorrusia, India, Irán, Mongolia y Pakistán, y como socios de diálogo a Armenia, Azerbaiyán, Camboya, Nepal, Sri Lanka y Turquía. India y Pakistán se convertirán en miembros formales de la OCS en 2017.

⁵⁸ El desarrollo de las políticas de cooperación de la OCS, en sus primeros años de existencia, fue articulada por medio de una dinámica de diplomacia de cumbres de alto nivel realizadas de manera anual. Para conocer el desarrollo de la diplomacia de cumbres del grupo de los Cinco de Shanghai-OCS durante el período 1996-2005, véase Manuel de Jesús Rocha Pino, “La Organización de Cooperación de Shanghai y la construcción de un espacio de seguridad en Eurasia” en *Estudios de Asia y África*, vol. 42, num. 1, El Colegio de México, México, 2007, pp. 23-39.

⁵⁹ Ming Wan. “The Shanghai Cooperation Organization: the security-economics nexus” en Vinod K. Aggarwal y Kristi Govella (eds.), *Linking Trade and Security Evolving Institutions and Strategies in Asia, Europe, and the United States*, Springer, Londres, 2013, p. 119.

De acuerdo con Jean-Pierre Cabestan, la OCS ha alcanzado un conjunto significativo de logros y alcances durante sus primeros años de existencia. Para el autor, la organización ha logrado consolidarse como una organización intergubernamental mediante la definición de su “razón de ser” (*raison d’être*) en el sistema internacional, a través del desarrollo de tres características fundamentales: “es una organización regional integral, inclusiva y estructurada”.⁶⁰ De acuerdo con este autor:

1) la OCS es una organización integral con un alcance global porque en su agenda de trabajo incluye la mayoría de las áreas de la cooperación intergubernamental como seguridad, diplomacia, economía y comercio, así como cultura y educación;⁶¹

2) es una organización inclusiva porque se encuentra abierta al conjunto de países observadores y “socios de diálogo” que deseen participar en las reuniones y cumbres de la OCS;⁶² y

3) es una organización estructurada porque ha continuado con un proceso de institucionalización centrado en las prioridades de los miembros como la cooperación en seguridad y los asuntos económicos y comerciales. Lo anterior de acuerdo al artículo 16 de la Carta fundacional de la OCS.⁶³

Para Cabestan, la relevancia de la OCS en el sistema internacional actual reside en que sus miembros “crearon una nueva forma de cooperación multilateral intergubernamental que es representativa de la fluidez de las relaciones internacionales de la Posguerra Fría”: las nuevas formas de cooperación posteriores a la Guerra Fría son denominadas en el contexto de la OCS como el “Espíritu de Shanghai”.⁶⁴ Para el autor, China se ha encargado de fomentar unas relaciones de interdependencia con los países de Asia Central enlazando las cuestiones de seguridad y la estabilidad regional con los intereses comerciales. De esta forma, China tiene el objetivo de integrar

⁶⁰ Jean-Pierre Cabestan, “The Shanghai Cooperation Organization, Central Asia, and the great powers” en *Asian Survey*, vol. 53, núm. 3, 2013, p. 424.

⁶¹ *Idem*.

⁶² *Idem*.

⁶³ *Idem*.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 434. Los valores y principios de la OCS se encuentran representados por la forma de cooperación de la organización definida por sus miembros como “el espíritu de Shanghai”. El “espíritu de Shanghai” representa una forma de cooperación *ad hoc* para la resolución de ciertos problemas específicos sin constreñir a los países miembros de la organización a las demandas y obligaciones de una organización basada en una alianza tradicional de defensa mutua (como la Organización del Tratado del Atlántico Norte) o una organización supranacional demasiado regulada (como la UE). Las condiciones flexibles de la OCS parecen mejor ajustadas “para un grupo de viejos y nuevos países que poseen diferentes posiciones históricas, políticas y estratégicas”. Para Cabestan, hasta el momento la OCS ha logrado ser coherente con algunos de los principios que sostiene como el consenso en la toma de decisiones, el reconocimiento de la soberanía de sus miembros, el respeto por las características culturales de cada país y sus sistemas políticos, la no interferencia en sus asuntos internos, la confianza, las relaciones de igualdad o la cooperación de beneficio mutuo. *Idem*.

a los países centroasiáticos con sus prioridades de seguridad en Xinjiang, la observación de las actividades de las minoría uigur presentes en países como Kazajistán y Kirguistán y el control que pueden realizar estos países de las actividades de los grupos secesionistas o extremistas en sus territorios.⁶⁵

Las directivas de la OCS en materia de seguridad se orientan a la cooperación de los países miembros en contra de “tres amenazas” que atentan en contra de la estabilidad regional: el extremismo, el terrorismo y el separatismo y, en conjunto con el “Espíritu de Shanghai”, sintetizan la “razón de ser” de la organización. De manera significativa, en su discurso de presentación del CERS de 2013 en Astana, el presidente Xi alertó sobre los peligros que se ciernen sobre las regiones de frontera entre China y Asia Central, enfatizando la cooperación en la lucha contra las “tres amenazas” definidas por la OCS.⁶⁶

De la misma forma, a unas preferencias compartidas en el aspecto de la seguridad se agregan los beneficios económicos que los países centroasiáticos pueden obtener manteniendo buenas relaciones con el gobierno chino. Algo reflejado en los casos del intercambio comercial, las inversiones chinas en la explotación de energía, la exportación de productos al mercado chino y (como parte de su poder blando) el activismo educativo por medio de la instalación de las sedes del Instituto Confucio y la provisión de becas para que alumnos de los países centroasiáticos realicen estudios superiores en China.⁶⁷

Por lo general, los países centroasiáticos se encuentran interesados en los proyectos de expansión del comercio y la construcción de infraestructuras de China debido a que calculan que podrán obtener beneficios económicos. Sin embargo, un factor que crea cierta desafección entre la población centroasiática en los países donde se presenta una mayor inversión directa de capital de este país (como en Kazajistán y Kirguistán) se deriva de la disparidad en los salarios más altos que ganan los trabajadores chinos en comparación con los locales centroasiáticos y a la (supuesta) preferencia de los inversionistas chinos a contratar a trabajadores inmigrantes de China.⁶⁸

Por su parte, Ming Wan coincide en señalar a la OCS como una organización tradicional de seguridad que ha expandido sus objetivos a las relaciones económicas

⁶⁵ *Ibidem*, p. 424.

⁶⁶ Ministerio de Asuntos Exteriores de la República Popular China, *op. cit.*

⁶⁷ Jean-Pierre Cabestan, *op. cit.*, p. 429.

⁶⁸ Chen Yu-Wen, *op. cit.*, p. 67. Como menciona Chen Yu-Wen, las perspectivas sobre China en la región centroasiática pueden variar de manera considerable entre los gobiernos y algunos sectores de la población: mientras que algunos gobiernos como los de Kazajistán o Kirguistán consideran “muy positiva” su relación con los proyectos económicos de China, la opinión pública en dichos países resulta ser más pesimista, reflejo del temor a que la influencia económica de China pueda derivar en una influencia política indeseable. *Idem*.

y comerciales. Para el autor, la cooperación económica ha funcionado como un incentivo para la continuación de los planes de cooperación entre los miembros de la organización centroasiática, “contribuyendo a crear un ambiente internacional relativamente estable para que sus miembros alcancen sus metas”.⁶⁹ Por otra parte, no existe en su sistema legal alguna prohibición para que sus miembros puedan establecer relaciones económicas con actores externos a la organización o la región de Asia Central.⁷⁰ Las relaciones económicas que cada miembro de la OCS desee establecer pertenecen a una decisión concierne a la soberanía de cada país, uno de los principios básicos de la organización.

Si bien la OCS se ha situado como la organización internacional con un mayor nivel de institucionalización en Asia Central, los países de la región se han esforzado por mantener relaciones con una variedad de órganos multilaterales más allá de la esfera de influencia china o rusa. Un ejemplo de ello es la pertenencia a la Organización de Seguridad para la Cooperación en Europa (OSCE) de cuatro países centroasiáticos (con la excepción de Turkmenistán) y su inclusión en algunas instituciones internacionales como el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo. Hasta el momento Kazajistán, Kirguistán y Tayikistán han sido aceptados como miembros de la OMC.⁷¹

Por otra parte, un problema que se presenta en la región es el carácter autoritario de los regímenes políticos de los países centroasiáticos. David Lewis considera que la importancia de la OCS para los regímenes autoritarios de los países de Asia Central se ha articulado mediante la “legitimidad institucionalizada de un conjunto de normas y creencias” que los liderazgos autoritarios de dichos países “han expresado en el pasado”. Estas creencias se encuentran relacionadas con el respeto a la soberanía de cada país (es decir, el respeto a un orden westfaliano del sistema internacional en que coinciden los miembros de la organización). La reivindicación del respeto a la soberanía nacional y el derecho a la autodeterminación, al ser asumidos como parte de las normas de la OCS, han otorgado a los regímenes “un nivel de legitimación que no se

⁶⁹ Ming Wan, *op. cit.*, p. 112.

⁷⁰ *Idem.*

⁷¹ *Ibidem*, p. 114. Kazajistán encabezó la presidencia rotatoria de la OSCE durante 2010. Como menciona Ming Wan, la participación de los países centroasiáticos en algunas instituciones internacionales es instrumental, pues les sirve para aumentar sus contactos con el mundo exterior y “fortalecer su soberanía”. Justamente la defensa de sus intereses nacionales puede ser una de las razones que explican la participación de los países de Asia Central en una organización como la OCS: dicha organización ha podido servir como un foro para establecer procesos de negociación con dos grandes potencias como Rusia y China. De la misma forma, este comportamiento puede ser observado en la política exterior de la mayoría de los países centroasiáticos quienes han asumido una posición “multi vectorial” de aproximación hacia las grandes potencias con intereses en la zona (incluyendo a Estados Unidos, la UE, Japón e India). *Ibidem*, p. 115.

encontraba disponible anteriormente para los Estados de Asia Central (...).⁷² Sin embargo, el énfasis en la estabilidad política como uno de los valores cardinales de la miembros de la organización produce, al mismo tiempo, “una deslegitimación de la idea de cambio de régimen” reforzando a los sistemas políticos autoritarios.⁷³

Los objetivos de la OCS y el regionalismo en Asia Central

De acuerdo con Askhat Safiullin, los proyectos de integración regional instrumentados en Asia Central resultan únicos debido a que los países de dicha región “fueron objeto de transiciones dramáticas, por haber pertenecido en su pasado inmediato a una gran estructura de la Guerra Fría que intempestivamente dejó de existir”.⁷⁴ En la actualidad, el regionalismo que ha tenido lugar en Asia Central se caracteriza por su “multiplicidad” por lo que debería ser considerado como la fusión de “diversos regionalismos” en uno solo. Por otra parte, los proyectos de integración regional en Asia Central se han presentado como procesos dirigidos por el poder de los Estados por lo que dependen del voluntarismo político de los líderes autoritarios: “(...) la OCS se puede entender como un reflejo del regionalismo centroasiático y como una herramienta que refuerza ciertas relaciones de poder entre los Estados regionales y les induce a una mayor cooperación económica”.⁷⁵ Desde la perspectiva del liderazgo chino, la organización resulta ser un intento por integrar a los países de la región centroasiática en una comunidad de prácticas compartidas. De esta forma, China aspira a crear un entorno cooperativo en Asia Central sobre las creencias y prácticas que este país considera como fundamentales para su política exterior.⁷⁶

⁷² David Lewis, “Who’s socialising whom? Regional organisations and contested norms in Central Asia” en *Europe-Asia Studies*, vol. 64, núm. 7, Published on behalf of Central and East European Studies, University of Glasgow, Escocia, 2012, p. 1223. Para Lewis, las normas asumidas por los principios de la OCS resultan menos ambiciosas que los contenidos en los principios de la buena gobernanza occidental y han sido alojadas y desarrolladas como parte del proceso de institucionalización de la OCS y de su identidad como organización internacional. La correlación entre la normatividad colectiva de la OCS y la legitimidad que ésta puede otorgar a los regímenes centroasiáticos reside en el trabajo cotidiano de la organización mediante: “las declaraciones finales de las cumbres de jefes de Estado, una variedad de discursos y entrevistas así como por las actuaciones y acciones materiales que institucionalizan sus normas en el ámbito internacional”. Además “(...) una parte considerable de la base normativa de la OCS resulta un reflejo claro de la evolución de las ideas de China sobre la paz y la seguridad internacionales, aunque en la mayoría de las áreas son altamente compatibles con el pensamiento de la elite rusa sobre los asuntos internacionales”. *Idem*.

⁷³ Thomas Ambrosio, “Beyond the transition paradigm: a research agenda for authoritarian consolidation” en *Demokratizatsiya*, vol. 22, núm. 3, Washington, D. C., 2014, p. 492.

⁷⁴ Askhat Safiullin, “The Shanghai Cooperation Organisation and Security in post-soviet Central Asia” en *Central European Journal of International & Security Studies*, vol. 4, núm. 2, Praga, 2010, p. 45.

⁷⁵ *Idem*.

⁷⁶ Stephen Aris, “Spreading the ‘Shanghai spirit’: a Chinese model of regionalization in post-soviet

El proceso de integración regional llevado a cabo por China entre los países de Asia Central busca impactar en la percepción de los participantes centroasiáticos que pudieran mostrarse escépticos ante el proyecto chino: “(...) la OCS también resulta relevante para evaluar si los intereses de Beijing pueden ser representados por medio de una organización multilateral así como las ventajas que pueden obtenerse en caso de efectuar una función de liderazgo en el mecanismo”.⁷⁷

La OCS es un instrumento que ha servido para afinar las capacidades de China tanto para desarrollar una estrategia regional como a la hora de participar en una organización que incluye elementos tanto de un proceso de integración regional como de un multilateralismo institucionalizado de manera flexible: “(...) el ‘Espíritu de Shanghai’ es concebido no como una estructura formal de regulaciones, sino como un conjunto compartido de creencias y principios que deberían guiar la trayectoria de la institución”.⁷⁸ La prioridad del proceso consiste en el aumento de las relaciones de interdependencia; para ello, los proyectos de construcción de infraestructura del cyr pueden tener una función relevante.

La ocs y las relaciones comerciales China-Asia Central en el contexto del CERS

Para Zhao Huasheng, China resulta ser el “motor” para la ampliación de las relaciones económicas entre los miembros de la OCS siendo la impulsora de la cooperación económica en su interior así como “el mayor contribuidor financiero para el funcionamiento de la organización”.⁷⁹ Hasta el momento, este país ha sido la principal fuente de financiamiento para la promoción de proyectos económicos de la organización otorgando sumas de dinero que han aumentado cada año desde que fue creada en 2001: en 2004 China otorgó a otros países miembros préstamos a bajo interés por la cantidad de \$900 millones de dólares para que realizaran actividades productivas y comerciales. En 2009 la cantidad para dichos préstamos aumentó a \$10 mil millones de dólares. En la actualidad, China impulsa el proyecto para la creación de un Banco de Desarrollo de la OCS, del cual también es su principal contribuyente.⁸⁰

Central Asia” en Emilian Kavalski (ed.), *China and the Global Politics of Regionalization*, Ashgate, Farnham, 2009, p. 156.

⁷⁷ *Idem*.

⁷⁸ *Ibidem*, pp. 158 y 159.

⁷⁹ Zhao Huasheng, “China’s view and expectations from the Shanghai Cooperation Organization” en *Asian Survey*, vol. 53, núm. 3, University of California Press, 2013, p. 448.

⁸⁰ *Idem*.

China se considera a sí misma como un poder económico emergente en Asia Central, esperando alcanzar mayor fortaleza por sus relaciones económicas con los países de la zona, para lo cual la asociación estratégica que ha establecido con Rusia desde 1996 ha podido funcionar como una plataforma de acomodo de intereses: “China no muestra interés de competir con Rusia por el liderazgo” en Asia Central.⁸¹ Para algunos autores, puede funcionar como un contrapeso frente a la presencia de Rusia en la región (lo cual puede reforzar la soberanía de los países centroasiáticos más débiles), al mismo tiempo que puede ofrecer oportunidades de desarrollo. Pero también existe un rechazo a una influencia demasiado fuerte de la economía china en esos países.⁸²

Si bien la OCS fue creada en un inicio para dar respuesta a las amenazas a la seguridad que afectaban a este conjunto de países que compartían fronteras en Asia Central, a los pocos años de existencia la organización alcanzó cierta relevancia económica, en especial para China, en términos de los intercambios comerciales y el acceso a los recursos naturales de la región. De acuerdo con los objetivos económicos del gobierno chino, la OCS ha sido “un gran éxito”. Los resultados obtenidos durante los últimos 10 años de cooperación económica entre sus miembros han significado “un importante medio estratégico empleado por China para continuar con el desarrollo de la organización y obtener acceso a los recursos de petróleo y gas de Asia Central”.⁸³

De acuerdo con Michael Fredholm, las relaciones económicas y comerciales entre China y los países centroasiáticos se han desarrollado con rapidez a partir de la formación de la OCS: mientras que en 1992 el intercambio comercial entre Beijing y los cinco países del Asia Central ex soviética alcanzaba \$500 millones de dólares, en 2010 el monto de los intercambios comerciales alcanzó \$30 mil millones de dólares.⁸⁴ Por su parte, de acuerdo con la Oficina Nacional de Estadísticas de China, los intercambios comerciales sino-centroasiáticos alcanzaron \$50 mil millones de dólares en 2013.⁸⁵ Así mismo, en julio de 2015, el Ministerio de Comercio chino anunció que en la primera mitad de ese año las compañías de capital chino acordaron 1401 contratos en la región, incluyendo proyectos pertenecientes al CERS-CYR. Estos contratos sumaron

⁸¹ Michael Fredholm, “Understanding China’s policy and intentions towards the SCO” en *Himalayan and Central Asian Studies*, vol. 17, núms. 3-4, 2013, p. 40.

⁸² Song Weiqing, “Interests, power and China’s difficult game in the Shanghai Cooperation Organization (SCO)” en *Journal of Contemporary China*, vol. 23, núm. 85, Routledge, 2014, p. 89.

⁸³ Michael Fredholm, *op. cit.*, p. 42.

⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ China’s National Bureau of Statistics, *China Statistical Yearbook 2013, Value of Imports and Exports by Country (Region) of Origin/Destination*, disponible en <http://www.stats.gov.cn/tjsj/nds/2013/index.htm> consultado el 30 de abril de 2016.

\$37.4 mil millones de dólares y significaron 43.3 por ciento de los contratos adjudicados por compañías de capital chino en el extranjero.⁸⁶ Sin embargo, China identifica un déficit en la infraestructura de transportes en la región, algo que genera un impedimento o “cuello de botella” que dificulta los flujos comerciales a través de la región centroasiática. Superar el déficit en infraestructura y fomentar la agilización de la conectividad es uno de los objetivos esenciales del CERS.⁸⁷

Desde la perspectiva china, la cooperación económica entre los miembros de la OCS tiene como finalidad la estabilidad y el crecimiento, algo que incluye al sistema financiero que se construye entre los miembros de la organización (como parte de la interdependencia económica): “el desarrollo del comercio regional en consecuencia aumenta el ritmo de la cooperación financiera regional que, a su vez, aportará la estabilidad junto con el crecimiento”.⁸⁸

Otro interés de Beijing en Asia Central reside en la creación de una infraestructura de comunicaciones y transportes que facilite las transacciones comerciales y la comercialización de los recursos energéticos, lo cual tiene una dimensión tanto geoeconómica como geopolítica: la infraestructura de transportes entre China y Asia Central es terrestre, una particularidad que la mantendría aparte de las rutas marítimas controladas por la hegemonía estadounidense. Para ello, durante la cumbre de la OCS de 2006 se eligieron como prioridades económicas a la cooperación en energía, la información tecnológica y los transportes. En apoyo a la cooperación para el desarrollo económico durante la cumbre se acordó la creación de un Consejo de Negocios de la OCS.⁸⁹ Como menciona Fredholm: “La ruta de transporte terrestre, en caso de que sea funcional, podría ser utilizada para movilizar recursos naturales vitales, bienes manufacturados y, especialmente, materiales de guerra tanto hacia el interior y hacia el exterior de China, en el caso de un futuro conflicto con Estados Unidos”.⁹⁰

Como se mencionó, la Iniciativa de Desarrollo de la Región Occidental (2000-2010) había sido el principal programa en impulsar los proyectos de construcción de

⁸⁶ Thomas Zimmerman, *op. cit.*, p. 7.

⁸⁷ *Idem.*

⁸⁸ Michael Fredholm, *op. cit.*, p. 42.

⁸⁹ *Ibidem*, p. 43. Como parte de los planes de China para incentivar los intercambios comerciales entre los miembros de la OCS ha estado la libre convertibilidad entre el rublo ruso y el yuan-renminbi para las transacciones comerciales realizadas en los puestos de la frontera sino-rusa. Sin embargo, este plan tuvo complicaciones que en realidad reflejan las asimetrías entre los miembros de la OCS. De acuerdo con Fredholm, en 2006 se oficializó la libre convertibilidad entre el rublo y el renminbi, pero el sistema de pagos en las transacciones comerciales resultó muy desequilibrado con unos montos en la moneda rusa que sobrepasaban en 200 por ciento a la moneda china: “haciendo que el renminbi resultara poco competitivo”, provocando una falla en “el plan estratégico de China para una regionalización del renminbi”. *Ibidem*. p. 44.

⁹⁰ *Ibidem*. p. 45.

infraestructura en Xinjiang durante el periodo previo a la formulación del CERS. Por su parte, entre los planes de construcción de infraestructura que se llevan a cabo en el contexto del CERS pueden mencionarse: 1) el ferrocarril Lanzhou (provincia de Gansu)-Urumqi, con la finalidad de incrementar las rutas de transporte entre la costa oriental y el occidente de China, con la proyección de extenderse hasta Irán, Turquía y Bulgaria (con una inversión actual de 23 mil millones de dólares);⁹¹ 2) el gobierno chino planea invertir 46 mil millones de dólares en infraestructura de comunicaciones y transportes hasta 2020, incluyendo 8 mil km de vías férreas en la región; 3) China ha conectado a Xinjiang con el sistema ferroviario de la antigua Unión Soviética y nuevas líneas férreas se construyen en la actualmente en Kazajistán y Kirguistán; 4) la creación de una Zona Económica Especial en la ciudad de Horgos, en la frontera con Kazajistán, con la finalidad de ampliar la red de transportación hasta Europa;⁹² y 5) se planea ampliar la conectividad por ferrocarril con Irán.⁹³ Para ello se proyecta una línea férrea que una Kashgar con Irán (a través de Kirguistán, Tayikistán y Uzbekistán).⁹⁴

La construcción de la infraestructura incluye el transporte de carga de productos de alto valor agregado así como de personas: “China está negociando la construcción de 5.000 kilómetros de vías férreas de alta velocidad con 28 naciones, la mayoría de ellas a lo largo de las dos rutas”.⁹⁵ Entre otros proyectos, se encuentra la construcción de un tren de alta velocidad, resistente a las bajas temperaturas, entre Rusia y China (con la finalidad de crear, a largo plazo, un corredor de trenes de alta velocidad entre Beijing y Moscú).⁹⁶

⁹¹ Simon Denyer, “China hopes to revive the Silk Road with bullet trains to Xinjiang” en *The Guardian*, Londres, 30 de septiembre de 2014, disponible en <http://www.theguardian.com/world/2014/sep/30/china-bullet-high-speed-train> consultado el 2 de mayo de 2016.

⁹² Bai Shi, “Better together” en *Beijing Review*, China International Publishing Group, Beijing, 21 de mayo de 2015, p. 17.

⁹³ El 15 de febrero de 2016 se realizó el primer viaje del ferrocarril de carga Yiwu-Teheran (denominado por China el “tren de la Ruta de la Seda”). El tren hace un recorrido de 10 399 km en un tiempo de 18 días. En comparación, “el viaje marítimo de los buques de carga desde la ciudad de Shanghai en China hasta la ciudad portuaria de Bandar Abbas en Irán, el tiempo del viaje en tren es 30 días más corto”. Desde la perspectiva del gobierno chino, la nueva línea de ferrocarril “representa un hito en la reactivación de la Ruta de la Seda, la cual ha abierto un nuevo capítulo en la cooperación de ganancia mutua entre China e Irán”. Xinhua, “Primer tren China-Irán reactivará la Ruta de la Seda” en *Diario del pueblo*, 16 de febrero de 2016, disponible en <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2016/0216/c31621-9016965.html> consultado el 4 de mayo de 2016.

⁹⁴ Frederik S. Starr, *et al.*, “The EU, Central Asia, and the development of continental transport and trade” en *Silk Road Paper*, Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, Washington, 2015, pp. 38 y 39.

⁹⁵ Xinhua, “China promueve Cinturón y Ruta de integración y desarrollo” en *Xinhua*, 21 de enero de 2015, disponible en http://spanish.xinhuanet.com/chinaiber/2015-01/21/c_133933992.htm consultado el 2 de mayo de 2016.

⁹⁶ Zheng Xin, “China, Russia plan bullet train joint venture” en *China Daily*, 27 de noviembre de

Además de China, actores como Estados Unidos, la UE, Corea del Sur, Japón y Rusia, entre otros, desarrollan proyectos para la construcción de infraestructura en Eurasia Central. Como mencionan Frederik S. Starr *et al.*, la restauración de los corredores comerciales en Eurasia significaría que China, India, Rusia y Europa podrían incrementar la eficiencia del intercambio de productos de alto valor. Las regiones aisladas de Rusia en los Urales y en Siberia Oriental se podrían beneficiar por el aumento de la conectividad y los países centroasiáticos, como Kazajistán, Uzbekistán o Turkmenistán (incluido Afganistán) tienen el potencial para convertirse en centros de distribución de productos a lo largo de las nuevas redes comerciales. En particular, Asia Central se podría beneficiar de un acceso mejorado a los mercados euroasiáticos de bienes, capitales y trabajo.⁹⁷

Consideración final

En la investigación se realizó un análisis de las características del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda, un proyecto para la inversión y la construcción en infraestructura en el espacio euroasiático que pertenece a un proyecto político más amplio, denominado por el gobierno chino como Cinturón y Ruta. La instrumentación del CYR se contextualiza en un momento histórico en que algunas grandes potencias (como Estados Unidos, la UE y Rusia) proyectan la integración de espacios transcontinentales alrededor de acuerdos de libre comercio como el TPP, el TTIP y la UEEA. Sin embargo, a diferencia de un tratado de libre comercio, el gobierno chino planea la construcción de obras de infraestructura en comunicaciones y transportes (como carreteras, vías férreas y la construcción –o ampliación– de instalaciones portuarias) con la finalidad de incrementar la conectividad entre las regiones pertenecientes a los proyectos del CERS-CYR.

En el proceso anterior pueden identificarse cinco objetivos básicos: 1) facilitar el flujo comercial entre las regiones que pertenecen a los proyectos del CERS (es decir, entre los socios económicos de China); 2) crear las condiciones materiales para superar el déficit en infraestructura presente en Eurasia y África y así aumentar los flujos comerciales; 3) en el largo plazo, una vez que se incrementen los flujos comerciales, así como la interdependencia económica entre los diversos actores, analizar la posibilidad de negociar un tratado de libre comercio entre los espacios geoeconómicos que pertenecen al CERS (como en el caso de un posible Tratado de Libre Comercio Euroasiático); 4) mediante la instrumentación de normas e instituciones como el CERS,

2015, disponible en http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-11/27/content_22522349.htm consultado el 4 de mayo de 2016.

⁹⁷ Frederik S. Starr, *et al.*, *op. cit.*, p. 17.

el BAI y el FRS, se busca que China y sus socios incrementen su influencia en el sistema internacional; y 5) una prioridad del gobierno chino, mediante la instrumentación de sus proyectos de integración megarregional, es incidir en la distribución del poder mundial de manera coherente con sus discursos sobre el desarrollo pacífico.

En la investigación se analizó el caso del CERS y su proyección en los países de Asia Central. Una particularidad del CERS es su objetivo por establecer relaciones de interdependencia más sólidas entre China (en especial sus provincias occidentales como Xinjiang) con la región centroasiática. De esta manera, se busca establecer una relación entre los planes de desarrollo interno de China con sus proyectos hacia el exterior enlazando cuestiones de seguridad (como la lucha contra el separatismo, el terrorismo y el extremismo) con el desarrollo económico. Desde la perspectiva de Beijing, conforme aumente la interdependencia regional, así lo hará la cooperación en materia de seguridad: la organización internacional que cumple la función de coordinar dicho proceso es la OCS. Mediante la incorporación de los proyectos del CERS-CYR, el gobierno chino tiene el objetivo de reforzar el proceso de institucionalización que regula las relaciones de interdependencia económica entre China, Rusia y los países centroasiáticos que pertenecen a la OCS (organización que se ampliará en 2017, con la adhesión de India y Pakistán como sus nuevos miembros formales).

Fuentes consultadas

- Ambrosio, Thomas, “Beyond the transition paradigm: a research agenda for authoritarian consolidation” en *Demokratizatsiya*, vol. 22, núm. 3, Washington, D. C., 2014.
- Aris, Stephen, “Spreading the “Shanghai spirit”: a Chinese model of regionalization in post-soviet Central Asia” en Emilian Kavalski (ed.), *China and the Global Politics of Regionalization*, Ashgate, Farnham, 2009.
- Bai, Shi, “Better together” en *Beijing Review*, China International Publishing Group, Beijing, 21 de mayo de 2015.
- Cabestan, Jean-Pierre, “The Shanghai Cooperation Organization, Central Asia, and the great powers” en *Asian Survey*, vol. 53, núm. 3, 2013.
- Callens, Stéphane y Sofiane Cherfi, “The intensive exchanges flow: about a ‘new regionalism’: OBOR (“One Belt, One Road”)” en *Proceedings of the 9th International Management Conference Management and Innovation For Competitive Advantage*, Bucarest, 5 y 6 de noviembre de 2015.
- Carneiro, Flavio Lyrio, “Parceria Trans-Pacífico: um acordo megarregional na fronteira da regulação do comércio internacional?” en *Texto para Discussão 2108*, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Brasília, 2015.

- Clarke, Michael, "Beijing's march West: opportunities and challenges for China's Eurasian pivot" en *Orbis*, Foreign Policy Research Institute, Filadelfia, primavera 2015.
- Chen, Yu-Wen, "A research note on Central Asian perspectives on the rise of China. The example of Kazakhstan" en *Issues and Studies*, vol. 51, núm. 3, Taipei, 2015.
- China's National Bureau of Statistics, *China Statistical Yearbook 2013, Value of Imports and Exports by Country (Region) of Origin/Destination*, disponible en <http://www.stats.gov.cn/tjsj/nds/2013/indexeh.htm>
- Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma, Ministerio de Asuntos Exteriores y Ministerio de Comercio de China, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma, Beijing, 28 de marzo de 2015.
- Consejo de Estado de la República Popular China, "China sets economic reform priorities for 2015" en *Xinhua*, 18 de mayo de 2015.
- Deng, Yaqing, "A shared path" en *Beijing Review*, China International Publishing Group, Beijing, 10 de julio de 2014.
- Denyer, Simon, "China hopes to revive the Silk Road with bullet trains to Xinjiang" en *The Guardian*, Londres, 30 de septiembre de 2014.
- Diario del Pueblo, "Declaraciones del canciller chino sobre el papel de la OCS y un mayor desarrollo del bloque" en *Diario del pueblo*, Partido Comunista Chino, Beijing, 26 de mayo de 2016, disponible en <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2016/0526/c31621-9063525.html>
- Dreger, Christian, "Views on the four comprehensives" en *Beijing Review*, China International Publishing Group, Beijing, 2 de mayo de 2015.
- Esteban Rodríguez, Mario, "La evolución de la política exterior china" en *Aran-caria: revista iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades*, año 18, núm, 35, Universidad de Sevilla, España, 2016.
- Fallon, Theresa, "The New Silk Road: Xi Jinping's grand strategy for Eurasia" en *American Foreign Policy Interests*, vol. 37, núm. 3, National Committee on American Foreign Policy, 2015.
- Fredholm, Michael, "Understanding China's policy and intentions towards the SCO" en *Himalayan and Central Asian Studies*, vol. 17, núms. 3-4, 2013.
- Gosset, David, "Xinjiang y el resurgimiento de la Ruta de la Seda" en *Política exterior*, núm. 111, Madrid, 2006.
- Hernández Mendoza, Rosángel, "La elección del multilateralismo: el liderazgo de la República Popular China en la Organización de Cooperación de Shanghai" en Juan José Ramírez Bonilla y Francisco J. Haro Navejas (coords.), *China y su*

- entorno geopolítico: política e instituciones de la integración regional, El Colegio de México, México, 2014.
- Khurana, Gurpreet Singh, “Securing the maritime Silk Route: is there a Sino-Indian confluence?” en *China and Eurasia Forum Quarterly*, vol. 4, núm. 3, Central Asia-Caucasus Institute and the Silk Road Studies Program, Washington, 2006.
- Lewis, David, “Who’s socialising whom? Regional organisations and contested norms in Central Asia” en *Europe-Asia Studies*, vol. 64, núm. 7, Published on behalf of Central and East European Studies, University of Glasgow, Escocia, 2012.
- Li, Peng, “China’s basic policy towards Central Asia” en *Beijing Review*, China International Publishing Group, Beijing, 2 al 8 de mayo, 1994.
- Lim, Alvin Cheng-Hin, “Africa and China’s 21st century maritime Silk Road” en *The Asia-Pacific Journal*, vol. 13, núm. 10, Tokio, 2015.
- Long, Guoqiang, “‘One belt, one road’: a new vision for open, inclusive regional cooperation” en *Cuadernos de trabajo del Cechimex*, 4-2015, Cechimex-UNAM, México, 2015.
- Mackerras, Colin, “Xinjiang in China’s foreign relations: part of a new Silk Road or Central Asian zone of conflict?” en *East Asia*, vol. 32, núm. 1, 2015.
- Min, Ye, “China and competing cooperation in Asia-Pacific: TPP, RCEP, and the new Silk Road” en *Asian Security*, vol. 11, núm. 3, 2015.
- Ming, Wan, “The Shanghai Cooperation Organization: the security-economics nexus” en Vinod K. Aggarwal y Kristi Govella (eds.), *Linking Trade and Security Evolving Institutions and Strategies in Asia, Europe, and the United States*, Springer, Londres, 2013.
- Ministerio de Asuntos Exteriores de la República Popular China, “President Xi Jinping delivers important speech and proposes to build a Silk Road Economic Belt with Central Asian countries”, 7 de septiembre de 2013.
- Mondragón, Carlos, “El combate a la pobreza en China y la Iniciativa de Desarrollo de la Región Occidental (2000-2005)” en Romer Cornejo (ed.), *China. Radiografía de una potencia en ascenso*, El Colegio de México, México, 2008.
- Palacio, Vicente, “Revisiting the TPP: the revenge of politics” en Joaquín Roy (ed.), *A New Atlantic Community: The European Union, the US and Latin America*, University of Miami, Miami-Florida European Union Center/Jean Monnet Chair, Miami, 2015.
- Ren, Min, “The bridge of Asian-European cooperation” en *Beijing Review*, China International Publishing Group, Beijing, 14 de junio de 2001.
- Rocha Pino, Manuel de Jesús, “La Organización de Cooperación de Shanghai y la construcción de un espacio de seguridad en Eurasia” en *Estudios de Asia y África*, vol. 42, num. 1, El Colegio de México, México, 2007.

- Safiullin, Askhat, “The Shanghai Cooperation Organisation and Security in post-soviet Central Asia” en *Central European Journal of International & Security Studies*, vol. 4, núm. 2, Praga, 2010.
- Sberro, Stephan, “La negociación del TTIP: del interregionalismo a la gobernanza global” en *Revista CIDOB d’Afers Internacionals*, núm. 110, Barcelona Centre for International Affairs, Barcelona, 2015.
- Shin, Jong-ho, “Implications of China’s Yidai Yilu Strategy on the Korean Peninsula” en Online Series CO 15-20, KINU, Seúl, 2015.
- Song, Weiqing, “Interests, power and China’s difficult game in the Shanghai Cooperation Organization (SCO)” en *Journal of Contemporary China*, vol. 23, núm. 85, Routledge, 2014.
- Starr, Frederik S. *et al.*, “The EU, Central Asia, and the development of continental transport and trade” en *Silk Road Paper*, Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, Washington, 2015.
- Sun, Zhuangzhi, “The relationship between China and Central Asia” en Akihiro Iwashita, *Eager Eyes Fixed on Eurasia. Russia and Its Neighbors in Crisis*, Slavic Research Center, Hokkaido University, Sapporo, 2007.
- Tharoor, Shashi, “China’s Silk Road revival –and the fears it stirs– are deeply rooted in the country’s history” en *New Perspectives Quarterly*, vol. 32, núm. 1, 2015.
- Wang, Yiwei, “China’s ‘New Silk Road’: a case study in EU-China relations” en Alessia Amighini y Axel Berkofsky (eds.), *Xi’s Policy Gambles: The Bumpy Road Ahead*, ISPI-Edizioni Epoké, Milán, 2015.
- Xi, Jinping. “Xi Jinping holds talks with representatives of Chinese and foreign entrepreneurs attending BFA Annual Conference”, BFA Annual Conference, Bo’ao, 9 de abril de 2015.
- Xinhua, “China promueve Cinturón y Ruta de integración y desarrollo” en *Xinhua*, 21 de enero de 2015, disponible en http://spanish.xinhuanet.com/chinaiber/2015-01/21/c_133933992.htm
- Xinhua, “Primer tren China-Irán reactivará la Ruta de la Seda” en *Diario del pueblo*, 16 de febrero de 2016, disponible en <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2016/0216/c31621-9016965.html>
- Zabalo, Patxi, “La Asociación Transatlántica de Comercio e Inversión en su contexto” en *Boletín de recursos de información*, núm. 41, Centro de Documentación Heogo, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2014.
- Zhao, Huasheng, “China’s view and expectations from the Shanghai Cooperation Organization” en *Asian Survey*, vol. 53, núm. 3, University of California Press, 2013.

Zhao, Longyue, “China trade strategy: FTAs, mega-regionals, and the WTO” en RSCAS PP 2015/11, European University Institute, Robert Schuman Centre for Advanced Studies, Florencia, 2015.

Zheng, Xin, “China, Russia plan bullet train joint venture” en *China Daily*, 27 de noviembre de 2015, disponible en http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-11/27/content_22522349.htm

Zimmerman, Thomas, *The New Silk Roads: China, the U.S., and the Future of Central Asia*, CIC-New York University, Nueva York, 2015.