

Las relaciones de China con los estados árabes del Golfo: Implicaciones de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

Horacio Abidan Guerrero Monroy *

Resumen

Este artículo examina las relaciones diplomáticas y comerciales de China con los Estados árabes del Golfo Pérsico, países que tienen una relevancia estratégica para Beijing, debido a que se encuentran entre los principales proveedores de petróleo y gas natural de China. Además de hacer una breve revisión histórica de los lazos bilaterales entre esos países, en este trabajo se analizan los alcances y posibles implicaciones que tendrá la Iniciativa de la Franja y la Ruta en la región. Debido a su ubicación estratégica entre Oriente y Occidente, la zona del Golfo Pérsico ha adquirido una importancia crucial para el desarrollo de la estrategia propuesta por el Presidente de China Xi Jinping en el año 2013, la cual puede ser entendida como un plan maestro que busca mejorar la integración de China con Eurasia impulsando la conectividad en diversas áreas, específicamente la construcción de infraestructura, con la que se acortarán las distancias entre el núcleo industrial de China y sus principales mercados de exportación.

Palabras clave

China, Medio Oriente, Seguridad Energética, Iniciativa de la Franja y la Ruta, Arabia Saudita, Consejo de Cooperación del Golfo, Estados Árabes del Golfo Pérsico.

* Licenciado en Relaciones Internacionales por la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México. La información contenida en este artículo forma parte de la tesis profesional titulada *La Geopolítica de China en el Medio Oriente: El Caso de la Nueva Ruta de la Seda* (UNAM, 2018). abidangm@gmail.com

Fecha de recepción:

abril 2018

Fecha de aceptación:

junio 2018

*Key words**China, Middle East, Energy Security, Belt and Road Initiative, Saudi Arabia, Arab States of the Persian Gulf, Gulf Cooperation Council.***Final submission:**

April 2018

Acceptance:

June 2018

Abstract:

This article reviews China's trade and diplomatic relations with the Arab States of the Persian Gulf. These countries are of strategic importance to Beijing, as they are among the top oil and liquefied natural gas suppliers to China. In addition to a brief historical review of the bilateral ties between China and the Gulf countries, this paper analyses the implications that the Belt and Road Initiative would have in this particular region. Due to the strategic location of the Persian Gulf, as a crossroads between the East and West, this area became crucial to the development of the strategy proposed by the Chinese President, Xi Jinping, in 2013. This Initiative could be understood as a master plan that aims to improve Chinese integration with Eurasia, enhancing connectivity on several areas, including the building of infrastructure projects that will shorten the distances between China's industrial hub and their main export markets.

Introducción

En el siglo XXI, la República Popular China se ha consolidado como la segunda potencia económica mundial, resultado del acelerado ritmo de crecimiento económico que ha alcanzado en las últimas décadas.¹ Como parte de su posicionamiento en éste nuevo estatus dentro del sistema internacional, en el año 2013 el Gobierno de China, liderado por el Presidente Xi Jinping pre-

¹ Víctor López Villafaña, "La emergencia de China como potencia mundial. Fin del periodo de alto crecimiento y nuevos desafíos" en *Migración y Desarrollo*, Vol. 14, Núm. 26, Red Internacional de Migración y Desarrollo, México, Enero-Junio 2016, p. 169.

sentó una estrategia conocida como la “Iniciativa de la Franja y la Ruta”, la cual tiene el propósito de ampliar y fortalecer la presencia global de China, mediante el financiamiento y la construcción de proyectos de infraestructura en las diferentes subregiones del continente euroasiático, incluyendo el Sur y Sureste de Asia, Asia Central y el Medio Oriente.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta, fue presentada por el Presidente Xi Jinping en dos discursos, el primero fue durante una visita oficial a Kazajstán, en septiembre del año 2013, en la que dio a conocer un plan denominado la “Franja Económica de la Ruta de la Seda”. Éste contempla el desarrollo de múltiples proyectos de infraestructura (incluidos vías de ferrocarril, autopistas, oleoductos, entre otros) ubicados a lo largo de una línea o franja terrestre que se extiende desde la región noroeste de China hasta Europa, atravesando Asia Central y el Medio Oriente.²

Un mes después, en un viaje a Indonesia con el que comenzó una gira por el Sureste Asiático, el Presidente Xi presentó la “Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”, una propuesta complementaria al corredor terrestre, que plantea la construcción de instalaciones portuarias a lo largo de las vías marítimas por las que son transportadas las mercancías desde el sureste de China, atravesando el Océano Índico y el Mar Árabe, hasta alcanzar el Mar Mediterráneo para llegar a Europa Occidental, su principal destino.³

En los meses siguientes a su anuncio, ambas propuestas se combinaron en una sola estrategia conocida como la Nueva Ruta de la Seda, debido a que en su planteamiento, el liderazgo chino retomó la narrativa histórica de la milenaria red de rutas mercantiles, conocida como la Antigua Ruta de la Seda. Misma que durante siglos vinculó comercial y culturalmente a China con Europa, reco-

² Xi Jinping “Discurso en el que propuso construir una Franja Económica de la Ruta de la Seda” [en línea], *Ministerio de Asuntos Exteriores de la República Popular China*, Dirección URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgj-ftshshzzfh_665686/t1076334.shtml, [consulta: 28 de abril de 2017].

³ Jean-Marc Blanchard, “The Geopolitics of China’s Maritime Silk Road Initiative” en *Geopolitics*, vol. 22, núm. 2, Routledge, Londres, 2017, p. 226.

rriendo diversos puntos de Asia Central y el Medio Oriente. Desde el año 2015, el gobierno chino propuso como nombre oficial para referirse al proyecto, el de “Iniciativa de la Franja y la Ruta”.⁴

Como se puede notar en la breve descripción del proyecto, una región que resalta en la estrategia de Beijing es el Medio Oriente, debido a su ubicación en el cruce de caminos entre Asia y Europa. Esta región del mundo ganó especial relevancia para China desde finales de la década de los ochenta, cuando la producción petrolera interna no pudo continuar abasteciendo la gran demanda requerida por el rápido crecimiento industrial que experimentaba el país, por lo que las compañías chinas comenzaron una búsqueda de suministros a nivel mundial y encontraron en los países del Medio Oriente a los proveedores capaces de suministrar los recursos energéticos necesarios.⁵

Con el propósito de asegurar el suministro energético que resulta vital para el desarrollo del país, desde finales del siglo XX, China puso en marcha una activa diplomacia hacia el Medio Oriente, en la que sobresale el caso de su acercamiento con los Estados árabes del Golfo Pérsico, quienes se caracterizan por contar con las reservas de petróleo y gas natural más grandes del mundo.⁶ Gracias a una serie de visitas de alto nivel; la firma de múltiples acuerdos comerciales y la creación de foros de cooperación, en relativamente poco tiempo, China ha logrado fortalecer su posición en la región y ha afianzado una serie de asociaciones estratégicas que además de garantizar el acceso a los hidrocarburos, han ampliado la cooperación en diversos ámbitos.

En este artículo se analizan las posibles implicaciones que la Iniciativa de la Franja y la Ruta tendrá en la relación de China con

⁴ Nadège Rolland, “China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later”, [en línea], *The National Bureau of Asian Research*, 28 de enero de 2018, Dirección URL <http://nbr.org/research/activity.aspx?id=837>, [consulta: 20 de mayo de 2018].

⁵ Marc Lanteigne, *Chinese Foreign Policy*, Routledge, Reino Unido, 2009, p. 52.

⁶ Para este trabajo se incluyen como Estados Árabes del Golfo Pérsico a Arabia Saudita, Bahrein, Kuwait, Omán, Catar y los Emiratos Árabes Unidos, países que además se agrupan en el Consejo de Cooperación para los Estados Árabes del Golfo, además de Irak. La definición fue tomada de la obra: Joel Krieger (ed.), *The Oxford Companion to Politics of the World*, Oxford University Press, Reino Unido, 2001, p. 346.

los Estados árabes de Golfo Pérsico, y para ello, en primer lugar se efectúa una revisión de los antecedentes históricos de la relación de China con estos países, abarcando desde sus orígenes en el siglo II a.C. hasta el año 2013. En segundo lugar, se realiza una descripción de la Iniciativa de la Franja y la Ruta para conocer sus objetivos, lo que plantea, así como las motivaciones estratégicas que llevaron al gobierno chino a diseñarla. Finalmente, se examina la respuesta de los países del Golfo Pérsico a la Iniciativa, analizando el estado actual de las relaciones con China desde el año 2014, para evaluar el alcance de la implementación del proyecto chino en la región.

I Historia de las Relaciones de China con los Estados Árabes del Golfo Pérsico

Según los registros históricos, el origen de los vínculos entre China y los pueblos que habitaban la Península Arábiga en la que se asientan los Estados árabes del Golfo Pérsico, se puede rastrear precisamente a la época en que surgió la Antigua Ruta de la Seda, aproximadamente en el siglo II a.C.⁷ En esta etapa, los chinos comerciaron productos como la seda y varias especies con Persia, un imperio que se extendía sobre los actuales territorios de Irán e Irak. Asimismo se establecieron intercambios con diversos pueblos nómadas de la Península Arábiga, quienes introdujeron al mercado caballos y camellos, los cuales fueron muy valiosos por su capacidad de recorrer largos trayectos y por soportar las duras condiciones climáticas de la principal vía comercial del mundo antiguo.⁸

El ocaso de la Antigua Ruta de la Seda comenzó con el auge de las expediciones marítimas del siglo XV con las que los navegantes europeos intentaron llegar a la India y a China por vía marítima, remplazando así las rutas terrestres. Aunado a ello, la decisión de la dinastía Ming de implementar una política de ais-

⁷ Muhamad S. Olimat, *China and the Middle East*, Routledge, Nueva York, 2013, p. 6.

⁸ Peter Nolan, "The Silk Road A Historical Perspective", *Horizons*, núm. 4, Center for International Relations and Sustainable Development, Belgrado, Verano 2015, p.147.

lamento internacional con la que ordenó cerrar las fronteras de China, condujo a una definitiva interrupción en las relaciones de China y los pueblos del Medio Oriente por varios siglos.⁹

Los contactos modernos entre estos pueblos se reanudaron a comienzos del siglo XX, cuando la República de China fundada en el año 1912 buscó obtener el reconocimiento internacional y establecer nuevos vínculos políticos y económicos con el mundo. El caso más significativo fue el acercamiento con el Reino de Arabia Saudita, con el que estableció relaciones diplomáticas en 1939.¹⁰ Sin embargo, en el año de 1949 cuando se instauró la República Popular China, al concluir la Guerra Civil que enfrentó a los nacionalistas contra los comunistas, los países del Medio Oriente incluido Arabia Saudita, decidieron mantener por varias décadas su reconocimiento al gobierno de la República de China refugiado en Taiwán.

En los primeros años de existencia de la República Popular China, el gobierno de Mao Zedong, apoyó a diversos movimientos de liberación e insurgencias comunistas alrededor del mundo, incluido el Frente de Liberación de Dhofar, que en 1965 inició una rebelión contra el gobierno del Sultanato de Omán con la intención de formar un estado comunista al sur del país. Esto repercutió negativamente en la imagen de China ante Arabia Saudita y los otros Estados árabes del Golfo Pérsico.¹¹

En la década de los setenta, luego de una serie de importantes cambios económicos y políticos en la República Popular China, incluida la normalización de las relaciones con Estados Unidos y su admisión en la Organización de las Naciones Unidas, los Estados árabes del Golfo Pérsico formalizaron relaciones diplomáticas con China. El primer país fue Kuwait en el año de 1971, seguido del Sultanato de Omán en 1978 y para la segunda mitad de la dé-

⁹ Muhamad Olimat, *China and the Middle East*, p. 14.

¹⁰ Naser Al-Tamimi, *China-Saudi Arabia Relations: Marriage of Convenience or Strategic Alliance?*, Durham University, Reino Unido, 2012, p. 3.

¹¹ Liu Zhongmin, "Historical evolution of relationship between China and the Gulf Region", en *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, Vol. 10, Núm. 1, Shanghai International Studies University, Shanghái, 2016, p.3.

cada de los ochenta los Emiratos Árabes Unidos, Catar y Bahrein habían reconocido oficialmente a la República Popular China. Finalmente, en junio de 1990, Arabia Saudita estableció vínculos diplomáticos con Beijing.¹²

II Relaciones diplomáticas y comerciales desde 1990 al 2013

A finales del siglo XX, el rápido desarrollo industrial que experimentó la República Popular China provocó que el consumo de petróleo superara la producción interna, que hasta entonces había sido suficiente para el consumo doméstico, por lo que China tuvo que emprender una búsqueda internacional de suministros que lo llevarían a convertirse un país importador neto de petróleo.¹³

En el año de 1993, el Vice-Primer Ministro chino de Comercio y Relaciones Económicas con el Exterior, Li Lanqing emprendió una gira por el Medio Oriente con un claro objetivo: asegurar el suministro de recursos energéticos. Específicamente el alto funcionario visitó Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos, Bahrein, Kuwait, Catar y Omán.¹⁴ Como se mencionó previamente estos países se encuentran entre los principales productores de petróleo y gas natural a nivel mundial, y desde el año 1981 se encuentran agrupados en el Consejo de Cooperación para los Estados Árabes del Golfo (CCG), una organización que funge como alianza política y económica entre las seis monarquías.¹⁵

El país de la zona que tiene mayor relevancia para China es Arabia Saudita, con el que ha suscrito varios acuerdos que han impulsado el desarrollo de la relación bilateral, entre ellos destaca el “Acuerdo en Economía, Comercio, Inversión y Tecnología”

¹² Andrew Scobell, *China in the Middle East*, RAND Corporation, Estados Unidos, 2016, p. 26.

¹³ Guy Leung, et.al. , “Transitions in China’s Oil Economy, 1990–2010”, en *Eurasian Geography and Economics*, Vol. 52, Núm. 4, 2011, Singapur, p.483.

¹⁴ Joseph Cheng, “China’s Relations with the Gulf Cooperation Council States: Multilevel Diplomacy in a Divided Arab World” en *The China Review*, Vol. 16, No. 1, Chinese University Press, Hong Kong, 2016, p. 38.

¹⁵ Anoushiravan Ehteshami, “GCC Foreign Policy: From the Iran–Iraq War to the Arab Awakening” en *The New Politics of Intervention of Gulf Arab States*, London School of Economics and Political Science, Londres, 2015, p. 14.

firmado en 1992, así como el “Memorándum de Entendimiento en la Cooperación del Petróleo” de 1999, mediante el cual, ambos gobiernos se comprometieron a facilitar las inversiones mutuas en el sector energético, lo que condujo a un considerable aumento en las exportaciones saudíes de petróleo a China.¹⁶

En el año 2005, un nuevo monarca ascendió al trono saudí y a diferencia de sus predecesores, el Rey Abdulá decidió implementar una agenda de política exterior pro-asiática con el objetivo de reequilibrar la gran influencia que Estados Unidos había tenido sobre los asuntos del Reino. Como muestra de la nueva proyección internacional de Arabia Saudita, en enero de 2006, el Rey Abdulá decidió realizar su primer viaje oficial al exterior en Asia, haciendo su primer escala en Beijing. Cuatro meses después de la visita del Rey Abdulá, en abril del 2006 el Presidente de China, Hu Jintao viajó a Arabia Saudita, demostrando claramente la creciente importancia de la relación bilateral y los intereses mutuos por mantener una estrecha vinculación.¹⁷

Durante su estancia en Riad, una vez más la cooperación energética ocupó un lugar central, pues la compañía petrolera Saudi Aramco firmó un “Memorándum de Entendimiento” con la empresa estatal china Sinopec para mejorar su asociación comercial y desarrollar conjuntamente proyectos de infraestructura petrolera en territorio chino. Como resultado del acuerdo mencionado anteriormente, la empresa Saudi Aramco comenzó a obtener mayor participación en diversas plantas refinadoras en China.¹⁸

Después de los acontecimientos de la llamada Primavera Árabe, Arabia Saudita y otros países de la región han instado a China a tomar un papel más activo en la seguridad del Medio Oriente. No obstante, el gobierno chino ha sido muy cauteloso de no emprender acciones que puedan ser interpretadas como desafíos al estatus de Estados Unidos en la zona, decidiendo apearse al prin-

¹⁶ Mohamed Bin Huwaidin, *China's Relations with Arabia and the Gulf 1949–1999*, Routledge, Reino Unido, 2002, p. 232.

¹⁷ Anoushiravan Ehteshami (ed.), *The Emerging Middle East–East Asia Nexus*, Routledge, Reino Unido, 2015, p. 57.

¹⁸ *Ibidem*, p. 139.

cipio de no intervención en asuntos internos de otros países, en otras palabras, manteniéndose al margen de cuestiones políticas y militares.

El segundo país del Golfo que suministra más petróleo a China es Omán.¹⁹ Además este país fue el primer miembro del CCG que comenzó a exportar petróleo a China, desde 1983 pocos años después de que ambos gobiernos establecieran relaciones diplomáticas. A partir de entonces los contactos mutuos se han diversificado ampliamente incluyendo el ámbito militar, ya que en años recientes los puertos del sur de Omán han tenido un papel muy importante en las operaciones contra la piratería efectuadas por la Armada del Ejército Popular de Liberación en el Golfo de Adén.²⁰

El Sultanato de Omán es un país que se destaca por su histórica estabilidad política y por ser un hábil mediador diplomático, pues durante mucho tiempo ha logrado mantener relaciones cordiales con Arabia Saudita e Irán simultáneamente, por este motivo, China lo considera un elemento clave en la región. Aunado a ello, múltiples corporaciones chinas están involucradas en diversos sectores del país como las telecomunicaciones y el desarrollo de infraestructura participando activamente en la construcción de diversos proyectos, entre ellos una extensa red de transporte proyectada a lo largo del país que incluye autopistas y vías de ferrocarril, con las que Omán busca mejorar su competitividad regional.

Por otro lado, los Emiratos Árabes Unidos poseen una gran relevancia para China que va más allá del suministro energético, ya que éste es relativamente menor comparado con el de otros

¹⁹ En el año 2013, Omán suministro cerca del 12% del total de las importaciones petroleras chinas, con un valor total de 17 mil millones de dólares estadounidenses. Con información obtenida del Massachusetts Institute of Technology, China Country Profile at the *The Observatory of Economic Complexity*, [en línea], Dirección URL: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/chn/>, [consulta: 20 de enero de 2018].

²⁰ Chris Zambelis, "China and the Quiet Kingdom: An Assessment of China-Oman Relations", *China Brief*, Vol. 15, Núm. 22, The Jamestown Foundation, Washington, D.C., Noviembre 2015, p. 12.

miembros del CCG al representar tan sólo el 3.8% del total de las importaciones anuales chinas en 2013.²¹ No obstante, en el siglo XXI el país se ha posicionado como una de las economías más fuertes del Medio Oriente gracias a un proceso de diversificación liderado por el Emirato de Dubai, quien emprendió una serie de reformas para disminuir su alta dependencia de los ingresos provenientes del petróleo y gradualmente se ha convertido en el centro financiero, comercial y de transporte más importante en la región.²²

China es el mayor socio comercial de los Emiratos Árabes Unidos, debido a que múltiples empresas chinas se han beneficiado de las zonas de libre comercio establecidas a lo largo del territorio emiratí para realizar sus actividades comerciales. Es por ello que el 60% de las exportaciones de China pasan por el país árabe para ser reexportadas hacia Europa y África. Asimismo, en los Emiratos se han instalado más de 4 mil corporaciones chinas entre las que se encuentran instituciones financieras, bancarias y de infraestructura, éstas últimas se han encargado de la construcción de múltiples proyectos en todo el país.²³ Como resultado de la expansión de los vínculos entre China y los Emiratos Árabes, ambos gobiernos establecieron una asociación estratégica en el 2012.²⁴

Ubicado al norte del Golfo Pérsico, Kuwait ha desarrollado una sólida relación bilateral con China desde la formalización de vínculos diplomáticos en la década de los años setenta. Es preciso comentar que durante la invasión iraquí de 1990, China mostró su respaldo a la soberanía e integridad territorial de Kuwait y una vez finalizada la Primera Guerra del Golfo, el entonces Primer Mi-

²¹ Con información obtenida del Massachusetts Institute of Technology, China Country Profile at the *The Observatory of Economic Complexity*, [en línea], Dirección URL: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/chn/>, [consulta: 20 de enero de 2018.]

²² Kristian Ulrichsen, *The Gulf States in International Political Economy*, Palgrave Macmillan, 2016, Reino Unido, p. 110.

²³ Dania Thayer, "After the Financial Crisis: Dubai–China Economic Relations", [en línea], *Middle East Institute*, 15 de septiembre de 2013, Dirección URL: <https://www.mei.edu/content/after-financial-crisis-dubai-china-economic-relations>, [consulta: 20 de junio de 2017].

²⁴ Muhamad Olimat, *China and the Gulf Cooperation Council Countries*, p. 225.

nistro de China Li Peng visitó Kuwait con el objetivo de ofrecer la participación de empresas chinas en la reconstrucción del país.²⁵

En la actualidad, China se sitúa entre los principales socios comerciales de Kuwait mientras que éste país se ha consolidado como el séptimo proveedor más grande de petróleo a China, suministrando aproximadamente el 4.3% del total de sus importaciones en el año 2013.²⁶ Al igual que otros miembros del CCG, múltiples compañías chinas de construcción, ingeniería y servicios participan activamente en Kuwait. Por otro lado, a causa de los acuerdos de cooperación mutuos, empresas petroleras de los dos países han desarrollado proyectos conjuntos, uno de los más sobresalientes es la construcción de un complejo de refinación y una planta petroquímica en la provincia de Cantón al sur de China mediante la participación conjunta entre Sinopec y la Corporación Petrolera de Kuwait.²⁷

En años recientes China y Catar han desarrollado una fuerte relación basada en las exportaciones de hidrocarburos, ya que Catar es el principal exportador mundial de gas natural licuado (GNL), un producto de creciente demanda en China. Aunque las negociaciones comerciales entre los dos países comenzaron desde la década de los setenta, fue a partir de la formalización de lazos diplomáticos que se incrementó el comercio bilateral y por consiguiente aumentaron los contactos entre gobiernos. El acontecimiento más representativo de ello fue que en abril de 1999, el Emir de Catar realizó una visita oficial a Beijing respondiendo a la invitación del Presidente de China Jiang Zemin y durante este viaje se firmaron diversos convenios de cooperación mutua a largo plazo.²⁸

²⁵ Khizar Niazi, *Kuwait Looks towards the East: Relations with China – Policy Brief*, Middle East Institute, Washington D.C., 2009, p. 4.

²⁶ Con información obtenida del Massachusetts Institute of Technology, China Country Profile at the *The Observatory of Economic Complexity*, [en línea], Dirección URL: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/chn/>, [consulta: 20 de enero de 2018].

²⁷ Javaid Ahmed, “45 years of China–Kuwait Diplomatic Relations”, [en línea], *Kuwait Times*, 16 de marzo de 2016, Dirección URL: <http://news.kuwaittimes.net/website/45-years-china-kuwait-diplomatic-relations/>, [consulta: 28 de julio de 2017].

²⁸ Mohamed Bin Huwaidin, *op. cit.*, p. 255.

En el año 2009 representantes de Catargas y de la Corporación Nacional de Petróleo de China, firmaron una serie de acuerdos mediante los que Catar se comprometió a proveer anualmente 5 millones de toneladas de GNL a China por un periodo de 25 años. Como parte de esta alianza, en 2011 Catargas junto con su socio chino construyó una terminal en la provincia de Jiangsu, al este de China, designada específicamente para descargar los suministros provenientes de Catar. En el 2013, este país se convirtió en el segundo mayor proveedor de gas a China al aportar un 30% del total de sus importaciones y desde entonces se ha mantenido en dicha posición, ubicándose sólo por debajo de Turkmenistán.²⁹

Una vez descrito de manera general el estado en el que se encontraban las relaciones de China con los países árabes del Golfo Pérsico hasta el año 2013, a continuación se detalla brevemente en qué consiste la Iniciativa de la Franja y la Ruta presentada por el gobierno chino en ese mismo año.

III La Iniciativa de la Franja y la Ruta

En noviembre de 2012, Xi Jinping asumió la Presidencia de la República Popular China dando inicio a una nueva etapa en la conducción del país. Es preciso señalar que en ese año las condiciones económicas y sociales distaban indiscutiblemente de aquellas que predominaban treinta años atrás, cuando comenzaron a implementarse las reformas de apertura económica promovidas por Deng Xiaoping y que fueron ampliadas por los gobiernos subsecuentes. Cabe recordar que para el año 2012, China ya era la segunda economía más grande del mundo, ubicándose sólo por debajo de Estados Unidos.

Asimismo, el papel de China en el escenario internacional había logrado grandes avances, dejando atrás el aislacionismo que caracterizó al país durante varias décadas para convertirse en una potencia económica con una activa política exterior que en relativamente poco tiempo, consiguió formar una red de lazos diplo-

²⁹ Chaoling Feng, *Embracing Interdependence: The Dynamics of China and the Middle East—Policy Briefing*, Brookings Doha Center, Qatar, 2015, p. 2.

máticos y comerciales que abarca a casi todos los países del mundo. Desde su arribo al poder, Xi Jinping ha expuesto una visión de política exterior que contrasta notoriamente con el principio rector establecido por Deng Xiaoping quien sostenía que China debía mantener un bajo perfil.³⁰

Contrario a ello, Xi Jinping ha manifestado su intención de que China se consolide como la potencia dominante de Asia. Y es por ello que, aprovechando la fortaleza económica del país y su posición en el ámbito político mundial, lanzó una iniciativa diplomática y comercial que se ha convertido en el principal pilar de la política exterior china, así como en una estrategia de desarrollo nacional a largo plazo.³¹

Es muy interesante observar que detrás de la idea de construir grandes proyectos de infraestructura que aprovechan la continuidad geográfica de China con todas las subregiones del continente asiático, existen varios motivos estratégicos. En primer lugar, hay autores que sostienen que esta propuesta surgió como respuesta a presiones económicas internas, debido a que después de la crisis económica mundial del año 2008 comenzó una etapa de estancamiento de la economía china, por lo que el gobierno anunció como solución invertir en proyectos de infraestructura para sostener el crecimiento económico.³² Esta medida tuvo un efecto positivo a corto plazo, no obstante, la red de trenes de alta velocidad que conecta a todo el interior de China está a punto de completarse, por lo que la Iniciativa representa una oportunidad para las empresas chinas del sector de la construcción de continuar desarrollando infraestructura a lo largo de Eurasia, una medida que repercusiones importantes para la economía china.³³

³⁰ Joshua Meltzer “China’s One Belt One Road initiative: A view from the United States”, [en línea], *Brookings*, 19 de junio de 2017, Dirección URL <https://www.brookings.edu/research/chinas-one-belt-one-road-initiative-a-view-from-the-united-states/>, [consulta: 20 de mayo de 2018].

³¹ Ídem.

³² Nadège Rolland, *op. cit.*

³³ Salvatore Babones “China’s High-Speed Trains Are Taking On More Passengers In Chinese New Year Massive Migration” [en línea], *Forbes*, 13 de febrero de 2018,

En segundo lugar, la Iniciativa responde a desafíos estratégicos que enfrenta China en el exterior, principalmente relacionados con la seguridad energética y el transporte de mercancías. Cabe recordar que la economía china depende en gran medida del comercio exterior y el 90% del mismo viaja por vía marítima. No obstante, los mares adyacentes de China como el Mar Amarillo, el Mar del Sur y el Mar del Este se encuentran rodeados por una cadena de islas que se extienden desde Japón hasta Filipinas e Indonesia, las cuales están controladas por aliados de Estados Unidos. Aunado a ello, el comercio marítimo de China con Occidente atraviesa por varios puntos críticos, como el Estrecho de Malaca, cuyo paso igualmente está custodiado por Estados Unidos, la potencia naval dominante.³⁴

Desde un punto de vista estratégico, la situación descrita representa una gran vulnerabilidad para los flujos comerciales de China, debido a que ante un eventual enfrentamiento con este país, Washington podría fácilmente imponer un bloqueo comercial a China impidiendo el paso de navíos con mercancías y recursos energéticos por diversas zonas que mantiene bajo su control.³⁵ Los temores de Beijing aumentaron considerablemente en el año 2011, cuando la entonces Secretaria de Estado Hillary Clinton anunció la estrategia conocida como el “Pivote Asiático” con la cual se buscaba contener el rápido avance de la presencia china en la región de Asia Pacífico, aumentando el número de tropas estadounidenses en las bases militares de esta zona.³⁶

Dirección URL <https://www.forbes.com/sites/salvatorebabones/2018/02/13/chinas-high-speed-trains-are-taking-on-more-passengers-in-chinese-new-year-massive-migration/#2f5a0ab5423f>, [consulta: 22 de abril de 2018].

³⁴ Thomas Vien, “The Grand Design of China’s New Trade Routes” [en línea], *Stratfor*, 24 de junio de 2015, Dirección URL <https://worldview.stratfor.com/analysis/grand-design-chinas-new-trade-routes>, [consulta: 22 de agosto de 2017].

³⁵ Joel Wuthnow, “Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications” en *China Strategic Perspectives*, No. 12, Institute for National Strategic Studies, Washington, 2017, p. 17.

³⁶ Tilman Pradt, *China’s New Foreign Policy*, Palgrave Macmillan, Reino Unido, 2016, p. 104.

Para aminorar los riesgos de un posible bloqueo naval, los estrategas chinos han buscado alternativas a las vías marítimas y es por ello que en años recientes China ha virado hacia la frontera oeste involucrándose ampliamente con los países de Asia Central, y el Sur de Asia, para abarcar ámbitos de cooperación económica, temas de seguridad compartida y sobre todo el desarrollo de proyectos de infraestructura incluidos oleoductos y vías de ferrocarril con la intención de mantener el flujo de bienes y suministros hacia China, creando una red de rutas alternas a las habituales vías marítimas.

Es importante mencionar que China ya ha construido gran parte de esta infraestructura en varios países euroasiáticos, por lo que la Iniciativa de Franja y la Ruta puede ser vista como un esfuerzo por unificar bajo un solo plan coordinado todos los proyectos de inversión en infraestructura que China tiene en estas regiones y además vincular los segmentos existentes de autopistas y vías férreas con nuevos proyectos.³⁷

IV Objetivos, componentes e instituciones

En marzo del 2015, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Asuntos Exteriores y el Ministerio de Comercio de China, emitieron conjuntamente un documento titulado “Visión y Acciones de la Construcción de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”, en el cual se especifican diversos detalles de la Iniciativa como los objetivos, instituciones y mecanismos de acción.

En el Documento referido se encuentra estipulado que el propósito fundamental de la Iniciativa de la Franja y la Ruta es fortalecer la comunicación y la cooperación entre los países involucrados para lograr beneficios compartidos. Con esta finalidad, se prioriza la creación y optimización de cinco tipos de conectividad en diversos ámbitos, los cuales constituyen al mismo tiempo los objetivos específicos de la Iniciativa que son: coordinación de políticas,

³⁷ Comisión Revisora de la Economía y Seguridad entre Estados Unidos y China (U.S.–China Economic and Security Review Commission, USCC), Reporte Anual al Congreso los Estados Unidos de América, Washington D.C., 2015, p. 396.

conectividad de infraestructura, eliminación de trabas al comercio, integración financiera y acercamiento de lazos entre pueblos.³⁸

En Mayo de 2017, la Oficina del Grupo Dirigente de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta, emitió un segundo documento a considerar, llamado “Construcción conjunta de la Franja y la Ruta: concepto, práctica y contribución de China”. En este se detalla que China ha definido un marco de acción consistente en la construcción de seis grandes corredores de cooperación económica internacional que se enlistan a continuación y que se encuentran detallados geográficamente en el mapa 1:

1. El Nuevo Puente Continental Euroasiático.
2. El Corredor Económico China–Mongolia–Rusia.
3. El Corredor Económico China–Asia Central–Asia Occidental.
4. El Corredor Económico China–Península Indochina.
5. El Corredor Económico China–Pakistán.
6. El Corredor Económico Bangladesh–China–India–Myanmar.³⁹

Mapa 1. La Iniciativa de la Franja y la Ruta



Fuente: *Eurasia News*, [en línea], Dirección URL: <https://eurasia-news-online.com/2017/05/09/one-belt-one-road-strategy>

³⁸ Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China, *Visión y Acción Conjunta para la Construcción de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*, [en línea], Dirección URL: http://en.ndrc.gov.cn/news-release/201503/t20150330_669367.html, [consulta: 7 de abril de 2017]

³⁹ Oficina del Grupo Dirigente de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta, *Construcción conjunta de la Franja y la Ruta: concepto, práctica y contribución de China*, [en línea], Dirección URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110546043.pdf>, [consulta: 18 de diciembre de 2017].

Para el financiamiento de los grandes proyectos propuestos en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, se ha propuesto la creación de dos nuevas instituciones. El primer instrumento financiero ha sido denominado el “Fondo de la Ruta de la Seda”, como su nombre lo indica, se trata de un fondo de inversión establecido en 2014, con un capital inicial de 40 billones de dólares aportados por diversas entidades del gobierno chino, como la Administración Estatal de Cambio de Divisas, la Corporación de Inversión China y el Banco de Exportaciones e Importaciones de China.⁴⁰

El Fondo tiene el propósito de invertir y proveer apoyo financiero a proyectos específicos de cooperación económica, comercial y de desarrollo de infraestructura en los países y regiones ubicados a lo largo de los corredores de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Este mecanismo comenzó sus operaciones en el año 2015 y su primera inversión fue efectuada en conjunto con la compañía China Three Gorges Corporation para construir la central hidroeléctrica Karot en Pakistán, un proyecto que es parte del Corredor Económico China–Pakistán. En su primer año otras inversiones se concretaron en Kazajstán y Rusia.⁴¹

La segunda institución financiera creada por China bajo el marco de la Nueva Ruta de la Seda, es el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, conocido como AIIB por sus siglas en inglés. Esta institución financiera multilateral fue concebida por China como el principal respaldo de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. En octubre de 2014, 22 países firmaron un Memorándum de Entendimiento para establecer una entidad bancaria cuyo propósito sería facilitar el financiamiento de grandes proyectos de infraestructura que pretenden mejorar sustancialmente la conectividad en la región de Asia.⁴² Para el mes de marzo de 2015, un total de 57 países se habían comprometido a formar parte del AIIB.

⁴⁰ Christopher Johnson, *President Xi Jinping's Belt and Road Initiative*, Center for Strategic and International Studies, Washington, D.C., 2016, p. 17.

⁴¹ Gabrielle Desarnaud, “OBOR and Energy: China’s evolving internationalization strategy”, en *Three years of China’s New Silk Road*, Instituto Francés de Relaciones Internacionales, París, 2017, p. 34.

⁴² Jin Liquin, “Financing for the Future”, *Horizons*, núm. 4, Center for International Relations and Sustainable Development, Belgrado, Verano 2015, p. 54.

El AIIB tiene su sede en Beijing y comenzó sus operaciones en enero del 2016. En su primer año, el Banco aprobó financiar nueve proyectos de infraestructura en siete países miembros con un valor total de casi 2 mil millones de dólares, seis de los cuales son financiados en conjunto con otras entidades bancarias. Entre los primeros préstamos con mayor relevancia se encuentran: el plan de mejoramiento de la carretera fronteriza entre Dusambé en Tayikistán y Uzbekistán; la construcción de la Autopista Nacional M4 de Pakistán, la cual facilitará el comercio de Asia Central con los puertos de Gwadar y Karachi; y la construcción del Gaseoducto Trans-Anatolio, cofinanciado con el Banco Mundial, el cual llevará gas de Azerbaiyán vía Turquía a los mercados del sur de Europa.⁴³

V La Iniciativa de la Franja y la Ruta en los Estados Árabes del Golfo Pérsico

La relevancia de la zona del Golfo Pérsico y en general de la región del Medio Oriente en la estrategia de China puede observarse en que dos de los grandes corredores proyectados por la Iniciativa de la Franja y la Ruta, tienen como destino puntos clave de la región. Uno de ellos es el *Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental*, el cual parte desde el noroeste del territorio chino hacia el oeste y llega al Golfo Pérsico, la Península Arábiga y la costa del Mar Mediterráneo vía Asia Central, cubriendo los países ubicados en Asia Central, Asia Occidental o Medio Oriente y África del Norte. Dentro de este plan se contempla el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, principalmente vías de ferrocarril que conectan Xinjiang con Irán, así como oleoductos y gaseoductos que suministran a China petróleo y gas proveniente del Medio Oriente.⁴⁴

⁴³ Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB), *Reporte Anual de Operaciones y Contabilidad*, 2016, p. 19.

⁴⁴ Jonathan Fulton, "The G.C.C. Countries and China's Belt and Road Initiative (BRI): Curbing Their Enthusiasm?" [en línea], *Middle East Institute*, 17 de octubre de 2017, Dirección URL: <http://www.mei.edu/content/map/gcc-countries-and-chinas-belt-and-road-initiative>, [consulta: 2 de noviembre de 2017].

El segundo proyecto emblemático para la Iniciativa y que tiene grandes implicaciones estratégicas para el Medio Oriente, es el *Corredor Económico China-Pakistán*, con este plan se busca crear una ruta terrestre desde la región de Xinjiang hasta el puerto de Gwadar ubicado en el Mar Árabe, acortando las distancias para el transporte de mercancías entre China y los países de la zona del Golfo. Este proyecto fue lanzado oficialmente en abril de 2015 durante una visita de Xi Jinping a Islamabad, la capital pakistaní. Su importancia estratégica recae en que mediante la construcción de autopistas, oleoductos, vías de ferrocarril e instalaciones portuarias, China pretende crear una ruta más corta y por lo tanto más económica para el comercio con Medio Oriente y África.⁴⁵

Usualmente los contenedores de petróleo provenientes del Golfo Pérsico, necesitan viajar más de 10 mil kilómetros para llegar a China mediante las vías marítimas que atraviesan el Océano Índico, mientras que con el transporte por vía terrestre, utilizado una red de gaseoductos que se extienden desde el puerto de Gwadar en Pakistán hasta el territorio chino se reduce la distancia a solo 2 mil 500 kilómetros.⁴⁶

Esto representa un avance significativo para la seguridad energética de China, ya que además de acortar el trayecto, el proyecto constituye una ruta alternativa con la que es posible evitar el paso por el Estrecho de Malaca y otros puntos críticos del Océano Índico, disminuyendo así la vulnerabilidad de China ante un eventual bloqueo marítimo impuesto por Estados Unidos o por sus aliados.

El gobierno chino oficialmente presentó la Iniciativa de la Franja y la Ruta a los Estados árabes del Golfo Pérsico en junio de 2014, durante la Sexta Conferencia Ministerial del Foro de Cooperación China-Estados Árabes celebrada en Beijing. Desde el mismo año se han intensificado las visitas de alto nivel a la región, destacando la que realizó el Presidente Xi Jinping a Arabia Saudita, Irán y Egipto, en enero del 2016.

⁴⁵ Joel Wuthnow, *op. cit.*, p. 11.

⁴⁶ Erica Downs, *et.al.*, *Asia's Energy Security and China's Belt and Road Initiative*, The National Bureau of Asian Research, Washington D.C., Noviembre 2017, p. 50.

En su viaje por la región, Xi Jinping sostuvo un encuentro con los representantes del Consejo de Cooperación del Golfo, en esta reunión propuso elevar la relación de China con cada país del CCG, para formar alianzas estratégicas que permitan mejorar la confianza mutua y para fortalecer la relación económica existente.

Aunado a ello, Xi Jinping hizo un llamado a los líderes del CCG para acelerar las negociaciones referentes al Tratado de Libre Comercio China-CCG. Este instrumento se ha discutido desde el año 2004 y se han celebrado nueve rondas de negociación aunque no se ha alcanzado consenso para concluir el acuerdo. Con el fin de otorgarle mayor importancia y un carácter prioritario, el gobierno chino lo ha incluido como parte de los proyectos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.⁴⁷

De manera general la mayoría de los Estados árabes del Golfo Pérsico, han respondido favorablemente al llamado de China, mostrando su disposición a participar en los mecanismos propuestos por la Iniciativa. Uno de los ejemplos de su compromiso con China, fue la adhesión de Arabia Saudita, Catar, Omán y Emiratos Árabes Unidos al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura. Es preciso señalar que pese a la oposición del gobierno de Estados Unidos, los miembros del Consejo de Cooperación del Golfo con excepción de Bahrein, decidieron sumarse a la institución liderada por China, anteponiendo sus intereses a los de su aliado Estados Unidos.⁴⁸

Entre los resultados más significativos de la implementación de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en los países del Golfo Pérsico se puede mencionar, en primer lugar el caso del Sultanato de Omán, un país que tiene un inmenso valor estratégico para la Iniciativa debido a su cercanía con el Estrecho de Ormuz, el este de África,

⁴⁷ Ministerio de Asuntos Exteriores de la República Popular China, “Xi Jinping Meets With Secretary-General of Gulf Cooperation Council Abdul Latif Bin Rashid Al Zayani” [en línea], 20 de enero de 2016, Dirección URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpdstajylxgsw/, [consulta: 22 de agosto de 2017].

⁴⁸ Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB), *Members and Prospective Members of the Bank*, [en línea], Dirección URL: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/>, [consulta: 23 de abril de 2017].

Irán y la región del Océano Índico, lo que posiciona al país como pieza clave en los esfuerzos de revivir las antiguas rutas marítimas, en las que por cierto, los navegantes omaníes participaron activamente siglos atrás. Debido a su fuerte vinculación con China, Omán ha sido uno de los países que ha recibido con mayor entusiasmo la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el Medio Oriente, pues ésta coincide con sus planes para diversificar su economía y dejar de depender casi exclusivamente de las exportaciones petroleras.

Desde antes del año 2013, Omán se encontraba trabajando en una serie de propuestas para desarrollar y ampliar su infraestructura portuaria, así como construir carreteras y vías ferroviarias a lo largo de su territorio para mejorar la comunicación al interior del país. En todos estos proyectos, China, quien es el principal socio comercial de Omán, ya tenía un papel importante, sin embargo, bajo el marco de la Iniciativa éste rol se ha intensificado y como muestra se puede señalar que dos de los nueve proyectos que aceptó financiar el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura en su primer año de operaciones se encuentran en Omán.⁴⁹

El gobierno de Omán tiene gran interés en insertar en la Iniciativa a sus principales puertos como Mascat, Salalah y Sohar ubicados en el Golfo de Omán frente a Gwadar en Pakistán. Asimismo busca impulsar el desarrollo de Duqm, una ciudad portuaria ubicada en la costa noreste de Omán frente al Océano Índico que puede convertirse en un punto clave de las rutas entre el Sureste de Asia y Europa. Con el financiamiento aprobado, se pretende desarrollar el potencial de Duqm, mejorando la eficiencia en los transportes, fortaleciendo los servicios de logística y reduciendo los plazos en las cadenas de suministros. Igualmente se tiene planeado apuntalar a Duqm como una de las principales zonas económicas especiales que está estableciendo Omán en su territorio con el fin de desarrollar su industria y el comercio.

Con el objeto de vincular los nuevos puntos estratégicos a desarrollarse en Omán, el segundo préstamo destina fondos para

⁴⁹ Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, *Reporte Anual de Operaciones y Contabilidad*, AIIB, Beijing, 2016, p. 19.

culminar el diseño de un plan que prevé la construcción de una red ferroviaria de uso mixto, para transporte de carga y de pasajeros, que se extenderá por todo el territorio omaní facilitando la comunicación interna y al mismo tiempo conectando a Omán con sus vecinos del Golfo, los Emiratos Árabes Unidos y Yemen. La gran relevancia que ambos planes tienen para China, radica en que la mayoría de las empresas encargadas de la construcción de estos proyectos son chinas y dada la ubicación estratégica de los mismos permitirán a las mercancías provenientes de China llegar a las costas de Omán y ser distribuidas vía terrestre hacia otros lugares, en caso de que hubiera una confrontación que impidiera el paso por el riesgo Estrecho de Ormuz.⁵⁰

Emiratos Árabes Unidos es otro importante país del Golfo que tiene gran potencial de convertirse en una pieza clave de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, ya que es el segundo socio comercial más grande de China en la región y en sus terminales portuarias se realiza el 60% de las reexportaciones de productos y manufacturas chinas hacia sus mercados de destino en Occidente.⁵¹ Esto ocurre principalmente en Dubai, la ciudad y centro logístico más grande del país que actualmente cuenta con la infraestructura necesaria y la capacidad de albergar nuevos proyectos para mantener su posición como uno de los principales centros intencionales de comercio, transporte y tránsito de mercancías entre Europa y Asia.

Aunado a ello, Abu Dhabi, la capital del país y otra importante ciudad portuaria, se prepara para tener un mayor rol en la Iniciativa. Esto quedó demostrado en un acuerdo firmado en julio de 2016 con el que la naviera china más importante, la Ocean Shipping Company (COSCO) y la Autoridad Portuaria de Abu Dhabi concertaron una inversión de más de 400 millones de dólares para la construcción de una nueva terminal de contenedores en el

⁵⁰ Wu Sike, "The Strategic Docking between China and Middle East Countries under the Belt and Road Framework", p.7.

⁵¹ Liu Zongyuan, "Rising Chinese Waves in the UAE" [en línea], Middle East Institute, 5 de agosto de 2015, Dirección URL: <http://www.mei.edu/content/map/rising-chinese-waves-uae>, [consulta: 18 de mayo de 2018].

Puerto Khalifa, con el que tendrá mayor capacidad de respuesta en el manejo de mercancías chinas.⁵²

Arabia Saudita y los demás países del Golfo, también desempeñan un papel importante para la Iniciativa de la Franja y la Ruta debido a varios factores. En primer lugar, cabe señalar que estos países se caracterizan por tener economías fuertes ya que se encuentran entre los principales países productores de petróleo y gas del mundo; por lo que China quiere incluirlos como participantes activos en la financiación de los proyectos enmarcados bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta que se proyectan en varias partes de Asia Central y la región oeste de China, los cuales pueden ser vistos como oportunidades de negocio e inversión para los países del Golfo.⁵³

Una segunda razón por la que los Estados árabes del Golfo cobran gran relevancia para China es que dentro de los objetivos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, se contempla el desarrollo de infraestructura energética y la consolidación de redes transnacionales que aseguren los suministros de gas y petróleo.⁵⁴ Por tanto, debido a que el sector energético es un pilar de las relaciones de China con los países del Medio Oriente, principalmente por los grandes volúmenes de exportaciones así como por la participación de empresas chinas en la construcción de proyectos, es entonces posible incluir como avances de la implementación de la Iniciativa, grandes obras de infraestructura energética entre las que destacan la construcción de gaseoductos en Catar y refinerías en Arabia Saudita.⁵⁵

⁵² Deborah Lehr, “The Middle East is the Hub for China’s Modern Silk Road” [en línea], *Middle East Institute*, 15 de agosto de 2017, Dirección URL: <http://www.mei.edu/content/map/middle-east-hub-china-s-modern-silk-road>, [consulta: 18 de septiembre de 2017].

⁵³ Wu Sike, “Constructing One Belt One Road and Enhancing the China-GCC Cooperation”, *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, vol. 9, núm. 2, Shanghai International Studies University, Shanghái, Junio 2015, p.9.

⁵⁴ Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China, *Visión y Acción Conjunta para la Construcción de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*, [en línea], Dirección URL: http://en.ndrc.gov.cn/news-release/201503/t20150330_669367.html, [consulta: 7 de abril de 2017].

⁵⁵ Muhamad S. Olimat, *China and the Gulf Cooperation Council Countries*, p. 40.

No obstante, la postura de Arabia Saudita hacia la propuesta china se ha tornado compleja debido a algunos cambios recientes en su relación con Estados Unidos y su creciente rivalidad con Irán, que se ve reflejada en el apoyo a bandos contrarios en conflictos bélicos que ocurren en terceros países, siendo el caso más representativo Yemen. Por un lado, se puede decir que el gobierno saudita se ha mostrado receptivo a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, tal como lo declaró el Ministro de Energía saudí en el Primer Foro de la Franja y la Ruta celebrado en mayo de 2017, cuando dijo que los esfuerzos de Beijing por revivir la antigua ruta son prometedores y complementan el proyecto saudita denominado Visión 2030 en el que comparten algunos elementos como el aumento en las inversiones y el desarrollo de infraestructura.⁵⁶

Por otro lado, debido a la normalización de las relaciones entre Arabia Saudita y Estados Unidos tras la llegada del Presidente Donald Trump, el gobierno saudí ha decidido no parecer demasiado comprometido con la Iniciativa de China, la cual es percibida con cierta desconfianza por Washington quien cuestiona las intenciones geopolíticas de Beijing que podrían estar ocultas bajo un plan económico. Siguiendo el ejemplo del líder regional, otros países del Golfo han asimilado la actitud de Arabia Saudita por lo que ningún jefe de estado o miembro prominente de las casas gobernantes de estos países, asistió al Primer Foro de la Franja y la Ruta efectuado en Beijing en mayo del 2017, en el cual el gobierno chino convocó a los líderes mundiales para celebrar una primera cumbre de alto nivel dedicada a tratar asuntos concernientes a la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Es importante añadir al complejo panorama, la reciente crisis acaecida en Consejo de Cooperación del Golfo, misma que ha dividido a esta organización (que durante muchos años fue considerada una de las más estables en el Medio Oriente) debido al bloqueo impuesto por Bahreín, Arabia Saudita y Emiratos Árabes

⁵⁶ Khalid Al-Fali, "Speech delivered at Silk Road Summit for International Cooperation" [en línea], *Saudi Press Agency*, 15 de mayo de 2017, Dirección URL: www.spa.gov.sa/1630032, [consulta: 30 de mayo de 2017].

Unidos a Catar, país al que acusan de financiar grupos terroristas y de mantener una estrecha relación con Irán. Esta ruptura ha detenido las negociaciones de China con el CCG para concluir un tratado de libre comercio, que como se mencionó antes se había insertado en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.⁵⁷

Además, las complicaciones que la crisis del Golfo presenta para China van más allá de la imposibilidad de concertar un tratado que se ha discutido por varios años y que ante el panorama actual parece casi imposible de consumar, pues el problema se extiende a que el gobierno chino consideraba a este grupo de países como aliados estratégicos para mantener la seguridad en el Golfo Pérsico. Esto fue expresado por el Ministro de Asuntos Exteriores de China Wang Yi, durante la Sexta Conferencia Ministerial del Foro de Cooperación China–Estados Árabes realizada en Doha en el 2016, cuando declaró que los países del CCG son socios clave para el desarrollo de la Franja y la Ruta por lo que China buscaría profundizar la cooperación multilateral en los próximos años con estos países. Sin embargo, ante esta ruptura China se ve en la necesidad de negociar acuerdos por separado con cada país y debe permanecer neutral para mantener sus vínculos bilaterales, intentado no afectar el avance de los proyectos de la Iniciativa.

Es de igual importancia retomar el tema de las implicaciones que tendrá la Iniciativa de la Franja y la Ruta en la rivalidad entre Arabia Saudita e Irán, lo que representa un verdadero desafío para China, ya que ambos países se encuentran entre sus principales proveedores de petróleo crudo y además se ubican estratégicamente el Golfo Pérsico. El problema radica en que como se mencionó en párrafos anteriores, el *Corredor Económico China–Asia Central–Asia Occidental* contempla a Irán como un punto clave para el transporte de mercancías chinas en su trayecto hacia Europa Occidental.

Si se concluye la red ferroviaria propuesta dentro del corredor, esta apuntalará a Irán como un centro logístico internacional y

⁵⁷ Julia Hollingsworth, “How the Gulf row is blocking China’s new Silk Road” [en línea], *South China Morning Post*, 5 de junio de 2017, Dirección URL: <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2096984/how-gulf-arab-row-blocking-chinas-new-silk-road>, [consulta: 12 de septiembre de 2017].

traerá grandes beneficios económicos para el país. Esto es percibido con gran desconfianza por Arabia Saudita, ya que una mejor situación económica de Irán, podría traducirse en un aumento considerable de sus capacidades militares, que utilizaría para extender su influencia regional y colocarse como la principal potencia del Medio Oriente.

Frente a este dilema, las intenciones de China podrían ser aumentar su influencia en la región para ayudar a reducir tensiones, primando los beneficios compartidos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. China continúa efectuando un juego de contrapesos con los dos países, intentando mantenerse neutral sin favorecer sólo a una de las partes. Por un lado, elevó el nivel de su asociación estratégica con Arabia Saudita, mostrándose dispuesto además a coordinar los proyectos de la Iniciativa con la Visión Saudí 2030 en orden de aumentar la complementariedad. Casi al mismo tiempo, China ha efectuado préstamos a Irán y además ha respaldado su admisión como país miembro de la Organización para la Cooperación de Shanghái, lo cual, en caso de concretarse tendrá un gran significado para el gobierno iraní y la estructura de seguridad regional en Asia Central y el Medio Oriente.

Reflexiones finales

Desde su arribo al poder, el Presidente Xi Jinping ha promovido un enfoque más asertivo de China, que contrasta diametralmente con el pensamiento de Deng Xiaoping, el artífice de las reformas económicas que impulsaron el crecimiento económico del país, quien sostenía que era mejor mantener un bajo perfil en la arena internacional. La Iniciativa de la Franja y la Ruta presentada en el año 2013, simboliza este profundo cambio en la conducción de la política exterior de China, pues demuestra que con una mayor capacidad económica y una ambición por extender su influencia global, el país comienza a abandonar gradualmente una actitud pasiva y distante que la caracterizó durante décadas, y sin comprometer sus principios básicos, se perfila para participar activamente en la tarea de dar forma a su realidad exterior en una dirección claramente favorable a sus intereses.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta responde a nuevos desafíos que enfrenta China, uno de los principales se relaciona con su seguridad energética, pues a medida que el país incursionó en el exterior para asegurar los suministros de hidrocarburos, incrementó la dependencia del petróleo extranjero y por tanto aumentó considerablemente el volumen y el valor del comercio marítimo, esto supuso nuevas preocupaciones para el liderazgo chino referentes a la seguridad de las líneas marítimas que se encontraban supeditadas al control de Estados Unidos y sus aliados en el Océano Índico. Esta vulnerabilidad fue un poderoso imperativo para que China buscara establecer nuevas rutas alternativas que salvaguarden el flujo ininterrumpido de recursos energéticos y de materias primas provenientes del Medio Oriente y África, así como asegurar el transporte de mercancías chinas desde el núcleo industrial del país hacia su principal mercado de consumo, Europa Occidental.

Una parte importante de los proyectos planteados por la estrategia insignia de China en el siglo XXI, confluyen por vía terrestre o marítima en la región del Medio Oriente, específicamente en diversos puertos ubicados a lo largo del Golfo Pérsico. Acorde a lo expuesto en este artículo es posible afirmar que la construcción de esta Nueva Ruta de la Seda, tendrá implicaciones directas para esta zona, en primer lugar porque el desarrollo de infraestructura portuaria y otros proyectos de infraestructura terrestre como oleoductos y vías de ferrocarril no sólo incrementarán el valor geoestratégico de la región sino que también continuarán consolidando a China como el principal socio comercial de los países del Golfo, lo cual se puede traducir gradualmente en un aumento de su influencia regional.

Finalmente, pese a los grandes beneficios económicos prometidos por China a los países participantes de su propuesta, lo cierto es que la implementación de la Iniciativa en la zona del Golfo Pérsico se ha visto obstaculizada por una serie de situaciones relacionadas con conflictos intrínsecos entre países rivales de la región, que no sólo retrasan los planes de Beijing sino que realmente representan un serio problema para sus intereses. Sólo queda esperar a ver si China logra continuar manteniendo un frágil balance en-

tre sus principales socios en la región hasta que se convierta en un actor estratégico con la suficiente influencia y capacidad de incidir en la resolución de conflictos en la zona, lo cual será muy probable en caso de que tenga éxito la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Fuentes

- Ahmed, Javaid, “45 years of China–Kuwait Diplomatic Relations”, [en línea], *Kuwait Times*, 16 de marzo de 2016, Dirección URL: <http://news.kuwaittimes.net/website/45-years-china-kuwait-diplomatic-relations/>, [consulta: 28 de julio de 2017].
- Al-Fali, Khalid, “Speech delivered at Silk Road Summit for International Cooperation” [en línea], *Saudi Press Agency*, 15 de mayo de 2017, Dirección URL: www.spa.gov.sa/1630032, [consulta: 30 de mayo de 2017].
- Al-Tamimi, Naser, *China–Saudi Arabia Relations 1990–2012: Marriage of Convenience or Strategic Alliance?*, Reino Unido, Routledge, 2012, 296 pp.
- Babones, Salvatore, “China’s High-Speed Trains Are Taking On More Passengers In Chinese New Year Massive Migration” [en línea], *Forbes*, 13 de febrero de 2018, Dirección URL <https://www.forbes.com/sites/salvatorebabones/2018/02/13/chinas-high-speed-trains-are-taking-on-more-passengers-in-chinese-new-year-massive-migration/#2f5a0ab5423f>, [consulta: 22 de abril de 2018].
- Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB), *Members and Prospective Members of the Bank*, [en línea], Dirección URL: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/>, [consulta: 23 de abril de 2017].
- Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, *Reporte Anual de Operaciones y Contabilidad*, AIIB, Beijing, 2016.
- Bin Huwaidin, Mohamed, *China’s Relations with Arabia and the Gulf 1949–1999*, Routledge, Reino Unido, 2002, 320 pp.
- Blanchard, Jean-Marc, “The Geopolitics of China’s Maritime Silk Road Initiative” en *Geopolitics*, vol. 22, núm. 2, Routledge, Londres, 2017, 223–245 pp.

- Cheng, Joseph, “China’s Relations with the Gulf Cooperation Council States: Multilevel Diplomacy in a Divided Arab World” en *The China Review*, Vol. 16, No. 1, Chinese University Press, Hong Kong, 2016, 35 –64 pp.
- Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de China, *Visión y Acción Conjunta para la Construcción de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*, [en línea], Dirección URL: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html, [consulta: 7 de abril de 2017].
- Comisión Revisora de la Economía y Seguridad entre Estados Unidos y China (U.S.–China Economic and Security Review Commission, USCC), *Reporte Anual al Congreso los Estados Unidos de América*, Washington D.C., 2015, 391–562 pp.
- Desarnaud, Gabrielle, “OBOR and Energy: China’s evolving internationalization strategy”, en *Three years of China’s New Silk Road*, Instituto Francés de Relaciones Internacionales, París, 2017, 29–40 pp.
- Downs, Erica, *et. al.*, *Asia’s Energy Security and China’s Belt and Road Initiative*, The National Bureau of Asian Research, Washington D.C., noviembre 2017, 53 pp.
- Ehteshami, Anoushiravan (ed.), *The Emerging Middle East–East Asia Nexus*, Reino Unido, Routledge, 2015, 192 pp.
- Ehteshami, Anoushiravan, “GCC Foreign Policy: From the Iran–Iraq War to the Arab Awakening” en *The New Politics of Intervention of Gulf Arab States*, London School of Economics and Political Science, Londres, 2015, 58 pp.
- Feng, Chaoling, *Embracing Interdependence: The Dynamics of China and the Middle East–Policy Briefing*, Brookings Doha Center, Catar, 2015, 10 pp.
- Hollingsworth, Julia, “How the Gulf row is blocking China’s new Silk Road” [en línea], *South China Morning Post*, 5 de junio de 2017, Dirección URL: <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2096984/how-gulf-arab-row-blocking-chinas-new-silk-road>, [consulta: 12 de septiembre de 2017].

- Jinping, Xi, “Discurso en el que propuso construir una franja económica de la ruta de la seda” [en línea], *Ministerio de Asuntos Exteriores de la República Popular China*, Dirección URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesjgtfshzzfh_665686/t1076334.shtml, [consulta: 28 de abril de 2017].
- Johnson, Christopher, *President Xi Jinping's Belt and Road Initiative*, Center for Strategic and International Studies, Washington, D.C., 2016, 25 pp.
- Krieger, Joel (ed.), *The Oxford Companion to Politics of the World*, Oxford University Press, Reino Unido, 2001, 1056 pp.
- Lanteigne, Marc, *Chinese Foreign Policy*, Routledge, Reino Unido, 2009, 163 pp.
- Lehr, Deborah, “The Middle East is the Hub for China’s Modern Silk Road” [en línea], *Middle East Institute*, 15 de agosto de 2017, Dirección URL: <http://www.mei.edu/content/map/middle-east-hub-china-s-modern-silk-road>, [consulta: 18 de septiembre de 2017].
- Leung, Guy, et.al. , “Transitions in China’s Oil Economy, 1990–2010”, en *Eurasian Geography and Economics*, Vol. 52, Núm. 4, 2011, Singapur, pp. 483–500.
- Liqun, Jin, “Financing for the Future”, *Horizons*, núm. 4, Center for International Relations and Sustainable Development, Belgrado, Verano 2015, 54–61 pp.
- Massachusetts Institute of Technology, *China Country Profile at the The Observatory of Economic Complexity*, [en línea], Dirección URL: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/chn/>, [consulta: 20 de enero de 2018].
- Meltzer, Joshua, “China’s One Belt One Road initiative: A view from the United States”, [en línea], *Brookings*, 19 de junio de 2017, Dirección URL <https://www.brookings.edu/research/chinas-one-belt-one-road-initiative-a-view-from-the-united-states/>, [consulta: 20 de mayo de 2018].
- Ministerio de Asuntos Exteriores de la República Popular China, “Xi Jinping Meets With Secretary–General of Gulf Coopera-

- tion Council Abdul Latif Bin Rashid Al Zayani” [en línea], 20 de enero de 2016, Dirección URL: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpdstajyljxgsfw/, [consulta: 22 de agosto de 2017].
- Niazi, Khizar, *Kuwait Looks towards the East: Relations with China – Policy Brief*, Middle East Institute, Washington D.C., 2009, 11 pp.
- Nolan, Peter, “The Silk Road a Historical Perspective”, *Horizons*, núm. 4, Center for International Relations and Sustainable Development, Belgrado, Verano 2015, 142 –152 pp.
- Olimat, Muhamad, *China and the Gulf Cooperation Council Countries*, Lexington Books, Londres, 2016, 284 pp.
- Olimat, Muhamad, *China and the Middle East*, Routledge, Reino Unido, 2013, 224 pp.
- Scobell, Andrew, *China in the Middle East*, RAND Corporation, Estados Unidos, 2016, 98 pp.
- Pradt, Tilman, *China’s New Foreign Policy*, Palgrave Macmillan, Reino Unido, 2016, 208 pp.
- Rolland, Nadège, “China’s Belt and Road Initiative: Five Years Later”, [en línea], *The National Bureau of Asian Research*, 28 de enero de 2018, Dirección URL <http://nbr.org/research/activity.aspx?id=837>, [consulta: 20 de mayo de 2018].
- Sike, Wu, “Constructing One Belt One Road and Enhancing the China–GCC Cooperation”, *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, vol. 9, núm. 2, Shanghai International Studies University, Shanghai, Junio 2015, 1–15 pp.
- Sike, Wu, “The Strategic Docking between China and Middle East Countries under the Belt and Road Framework”, *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, Vol. 9, Núm. 4, Shanghai International Studies University, Shanghai, Mayo 2015, 1–13 pp.
- Thafer, Dania, “After the Financial Crisis: Dubai–China Economic Relations”, [en línea], *Middle East Institute*, 15 de septiembre de 2013, Dirección URL: <https://www.mei.edu/content/after-financial-crisis-dubai-china-economic-relations>, [consulta: 20 de junio de 2017].

- Tiezzi, Shannon, "Who is actually attending China's Belt and Road Forum?" [en línea], *The Diplomat*, 12 de mayo de 2017, Dirección URL: <http://thediplomat.com/2017/05/who-is-actually-attending-chinas-belt-and-road-forum/>, [consulta: 25 de mayo de 2017].
- Ulrichsen, Kristian, *The Gulf States in International Political Economy*, Palgrave Macmillan, 2016, Reino Unido, 274 pp.
- Wakedield, Bryce (ed.) *China and the Persian Gulf*, Washington, D.C., Woodrow Wilson International Center for Scholars, 2011, 83 pp.
- Wu, Fuzuo, "China's Puzzling Energy Diplomacy Toward Iran" en *Asian Perspective*, Vol. 39, Núm. 1. Institute for Far Eastern Studies, Kyungnam University, Seúl, Enero–Marzo 2015, 47–69 pp.
- Wuthnow, Joel, "Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications" en *China Strategic Perspectives*, No. 12, Institute for National Strategic Studies, Washington, 2017, p. 17.
- Zambelis, Chris, "China and the Quiet Kingdom: An Assessment of China–Oman Relations", *China Brief*, Vol. 15, Núm. 22, The Jamestown Foundation, Washington, D.C., Noviembre 2015, 11–15 pp.
- Zhongmin, Liu, "Historical evolution of relationship between China and the Gulf Region", *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, vol. 10, núm. 1, Shanghai International Studies University, 2016, p. 3.
- Zongyuan, Liu, "Rising Chinese Waves in the UAE" [en línea], Middle East Institute, 5 de agosto de 2015, Dirección URL: <http://www.mei.edu/content/map/rising-chinese-waves-uae> [consulta: 18 de mayo de 2018].