



Universidad Pontificia Comillas
Facultad de Ciencias Humanas y Sociales

Grado en Relaciones Internacionales

Trabajo de Fin de Grado

China-Pakistan Economic Corridor (CPEC):
Límites de un *Game Changer* Económico y Estratégico
en la Región del Sur de Asia

Estudiante: Ana Asensio Michelena
Director: Aldo Colussi

Madrid, abril de 2018

Resumen

El China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) es un acuerdo bilateral firmado por China y Pakistán en 2015 que se enmarca en la iniciativa global de China One Belt One Road, también conocida como la nueva ruta de la seda. El CPEC es un conjunto de proyectos de gran envergadura que tiene como objetivo impulsar la economía pakistaní y que permitirá a China tener acceso directo al océano Índico desde la provincia del noroeste Xinjiang. Para ello, se está desarrollando la infraestructura del país, a través de la construcción de autopistas, de la red ferroviaria y del puerto de Gwadar, obras que concluirán en 2030 y que supondrán un coste presupuestado de 46 mil millones de dólares. Con este corredor económico, que China y Pakistán han definido como una apuesta *win-win*, ambos países tienen como objetivo reforzar su relación bilateral, obtener importantes beneficios económicos y desestabilizar la balanza de poder en el océano Índico. Sin embargo, a pesar de las esperanzas depositadas y los enormes medios que ambos países han desplegado en este proyecto, a medida que se ejecuta, afloran los problemas y las divergencias entre ellos. Por tanto, este Trabajo de Fin de Grado analizará en detalle el CPEC, sus implicaciones económicas y geoestratégicas en la región, y los potenciales obstáculos para su implementación, dada la complejidad que entraña el desarrollo de un proyecto de tal magnitud en un Estado como Pakistán, caracterizado por la inestabilidad política, económica y de seguridad.

Términos clave

CPEC, corredor económico, OBOR, balanza comercial, relaciones bilaterales, política exterior, crisis energética, estrecho de Malaca

Abstract

The China Pakistan Economic Corridor (CPEC) is a bilateral agreement between China and Pakistan which falls under the Chinese global initiative One Belt One Road, also known as the New Silk Road. The CPEC consists of a set of projects that will create an access to the Indian Ocean for China and that aims at boosting the economy of Pakistan. To this end, China is investing in developing Pakistan's infrastructure through the construction of highways, a rail network, the Gwadar port and several energy projects. These works are intended to be completed by 2030 and they will cost over 46 billion dollars. China and Pakistan have defined this corridor as a *win-win* project that will strengthen their relationship, promote economic development in the region and destabilize the balance of power in the Indian Ocean. However, despite the high expectations and the amount of the resources deployed, problems are emerging as the construction of the infrastructure progresses. This paper will analyze the main pillars of the CPEC, its economic and geostrategic impact in the region and the potential challenges that both countries will face given the difficulties of implementing an agreement of this magnitude in Pakistan, a state characterized by economic, political and security instability.

Key words

CPEC, economic corridor, OBOR, trade balance, bilateral relations, foreign policy, energy crisis, Malacca strait.

Tabla de Contenidos

Índice de siglas	VI
1. Introducción	1
2. Finalidad y Motivos	3
3. Objetivos	5
4. Metodología	6
4.1. Técnica de recolección de datos cualitativos	6
4.2. Técnica de recolección de datos cuantitativos	7
5. Estado de la Cuestión	9
5.1. OBOR, “el proyecto del siglo”	9
5.2. CPEC, proyecto estrella de la Nueva Ruta de la Seda	13
6. Marco teórico y Revisión de la Literatura	17
6.1. Terminología: Corredor económico.....	17
6.2. Bases para garantizar el éxito de los corredores económicos	18
6.3. Impacto de los corredores económicos	20
7. Análisis	22
7.1. Puerto de Gwadar.....	23
7.1.1. El pilar del CPEC	23
7.1.2. ¿Adiós al estrecho de Malaca?	24
7.1.3. Una nueva base militar china en el Índico.....	25
7.2. El sector de la energía.....	27
7.2.1. Una crisis interminable	27
7.2.2. CPEC como remedio	28
7.3. Impacto en la economía de Pakistán.....	30
7.3.1. Principales datos macroeconómicos	30
7.3.2. La balanza comercial y la deuda pública.....	31
7.4. Posibles amenazas para la seguridad	34
7.4.1. El fantasma del terrorismo.....	34
7.4.2. Las disputas territoriales en Pakistán.....	36
7.4.3. El caso de Baluchistán.....	37
8. Conclusiones	40
9. Referencias	43
10. Anexos	47

Índice de siglas

AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank
BM	Banco Mundial
COPHC	China Overseas Port Holding Company
CPEC	China Pakistan Economic Corridor
EHP	Early Harvest Project
ETIM	East Turkestan Islamic Movement
FATA	Federally Administered Tribal Areas
FMI	Fondo Monetario Internacional
IED	Inversión Extranjera Directa
KPK	Khyber Pakhtunkhwa
OBOR	One Belt One Road
PIB	Producto Interior Bruto
PLAN	People's Liberation Army Navy
PML-N	Pakistan Muslim League-N
POK	Pakista Occupied Kashmir
RNB	Renminbi
TPP	Trans-Pacific Partnership
ZEE	Zona Económica Especial

1. Introducción

En su objetivo de erigirse como líder de la globalización y del comercio internacional, tomando el puesto que ahora ocupa Estados Unidos, Xi Jinping anunció en 2013 la iniciativa “One Belt One Road” (OBOR), también conocida como la nueva ruta de la seda china. Se trata de un conjunto de macro proyectos transnacionales que combinan un eje marítimo, el *21st Century Maritime Silk Road*, junto con tres grandes rutas terrestres y seis corredores económicos, el *Silk Road Economic Belt* (Jinchen, 2016). En poco tiempo se ha convertido en una de las patas esenciales de la política exterior China, con la que pretende extender su influencia desde Asia Central, pasando por Oriente Medio y el cuerno de África, hasta llegar a Europa.

Uno de los puntos clave de este macro-proyecto es el China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), una ruta con la que China desea crear un acceso directo al Océano Índico. A través de este acuerdo, China se compromete a conectar físicamente la Región Autónoma Uigur de Sinkiang con el puerto pakistaní de Gwadar, en la provincia de Baluchistán. El CPEC, cuyo coste se estima en 46 mil millones de dólares, afectará a dos ramas principales: la construcción y renovación de infraestructura de transporte y el sector de la energía (Rifaat y Maini, 2016).

¿Por qué China ha priorizado este corredor económico dentro de la gran iniciativa OBOR? Desde la creación del estado pakistaní en 1948, las relaciones bilaterales con China han sido constantes y fuertes, muchas veces justificadas por el enfrentamiento de ambos frente a India. Las autoridades chinas califican esta relación de “*all-weather friendship*” pues engloban los ámbitos de la economía, diplomacia, política y militar (Ritzinger, 2015). Los pakistaníes van más lejos, describiendo su amistad con el gigante asiático, en palabras del ex Primer Ministro Yousaf Raza Gillani, como “más alta que los Himalaya, más profunda que el océano, más fuerte que el hierro y más dulce que la miel”. Sin embargo, a pesar de esta retórica, la relación entre China y Pakistán y su situación económica y política es muy desigual (Esteban, 2016).

El CPEC es una apuesta de ambos países en la que van a invertir enormes esfuerzos, pero en el que el éxito y la consecución de sus objetivos no está asegurado. En

lo económico, Pakistán soporta una balanza comercial negativa que se está viendo agravada por las inversiones del CPEC. A día de hoy, Pakistán depende enormemente de China y de sus importaciones de bienes, mientras que, para China, Pakistán tiene escasa relevancia económica. Asimismo, China desconfía de Pakistán y su capacidad para mantener la seguridad en el país y evitar de ese modo que el CPEC pueda ponerse en peligro. Además, China considera a Pakistán como un peón más del que beneficiarse para alcanzar sus ambiciones expansionistas a nivel mundial. Por lo tanto, para China, el corredor económico es una pieza más en todo el conjunto de OBOR. En cambio, para Pakistán, su estabilidad económica y social a largo plazo depende, en gran medida, de este proyecto (Hussain, 2017). La disparidad en los fines de los dos países asiáticos, así como los futuros obstáculos que tendrán que confrontar a medida que se desarrolle el CPEC pueden constituir impedimentos para alcanzar todos los logros esperados (Ritzinger, 2015).

2. Finalidad y motivos

Durante el decimonoveno Congreso Nacional de la República Democrática de China celebrado en octubre de 2017, el reforzado líder Xi Jinping declaró que se acercaba “una nueva era y había llegado la hora de China de convertirse en la fuerza poderosa que lideraría el mundo en las cuestiones políticas, económicas, militares y medioambientales” (Phillips, 2017). En un momento en el que la estrategia de Donald Trump en Estados Unidos pasa por abandonar muchos de los acuerdos internacionales desarrollados durante la era Obama, los movimientos de China en materia de política exterior serán determinantes para el futuro del equilibrio de poder en las Relaciones Internacionales. Uno de los pilares de esta nueva política exterior china es el One Belt One Road.

Primero de los acuerdos del OBOR y definido como “*flagship project*” del proclamado proyecto del siglo, el CPEC y sus resultados servirán como indicador inicial para testar el éxito de esta iniciativa global de China. De este modo, se podrá vislumbrar si realmente va a ser un *game changer* para las regiones involucradas, y si se tratará de una iniciativa *win-win* para todas las partes o si, por el contrario, solo beneficiará a la República Popular China. Además, el desarrollo del proyecto en Pakistán será representativo de los problemas a los que se puede enfrentar China a la hora de crear acuerdos transnacionales que suponen una gran inversión en estados con serias deficiencias económicas, inestabilidad política y problemas territoriales y de seguridad.

A pesar de la relevancia del CPEC, existe un profundo desconocimiento en Europa sobre éste, un acuerdo que puede que no provoque un impacto directo más allá de la región de Asia del Sur, pero cuya repercusión se hará notar a nivel mundial a largo plazo, sobre todo tratándose de uno de los proyectos clave del One Belt One Road. En cambio, en China y, sobre todo en Pakistán, el CPEC acapara titulares casi diariamente y se ha convertido en una prioridad para ambos gobiernos. Sin embargo, al tratarse de un tema de gran actualidad, los estudios sobre el CPEC son escasos, y la gran mayoría de ellos están elaborados por académicos de universidades pakistaníes y chinas, que normalmente describen los grandes pilares del proyecto y destacan sus beneficios sobre sus posibles limitaciones. Además, los informes oficiales existentes aportan una visión muy optimista sobre el corredor económico, y los datos que aportan son difícilmente contrastables.

Por consiguiente, se antoja necesario un estudio con datos actualizados que no solo refleje las características principales del CPEC, sino que también analice sus desafíos y sus posibles consecuencias negativas para China y, más en concreto, para Pakistán. Asimismo, resulta relevante destacar a Pakistán como un actor clave con potencial económico en la región del Sur de Asia, un aspecto que muchas veces no se tiene en cuenta debido a la imagen que reflejan los medios internacionales de un estado sumido en la inestabilidad, la pobreza y la radicalización islámica. Finalmente, el análisis del CPEC dentro del marco del OBOR adquiere gran importancia pues es un claro reflejo del peso que adquirido por China en las Relaciones Internacionales y de su creciente influencia en Estados emergentes o en vías de desarrollo.

De esta forma, el presente trabajo tiene como objetivo exponer las dificultades que deberán afrontar China y Pakistán para la consecución del China-Pakistan Economic Corridor así como sopesar el posible impacto de este proyecto sobre ambos Estados. En un primer lugar, se expondrá el estado de la cuestión, en el que se analizarán los intereses que llevaron a China y Pakistán a pactar el CPEC, enmarcado dentro del OBOR, se describirá su estado de desarrollo actual, y se identificarán los puntos clave del acuerdo. En segundo lugar, se expondrá el marco teórico, contrastando las diferentes definiciones del concepto “corredor económico” y analizando, a través de una revisión de la literatura, las teorías acerca del impacto, positivo y/o negativo, que estos pueden tener en las regiones involucradas. En tercer lugar, se procederá a explicar la metodología utilizada, exponiendo las limitaciones encontradas a lo largo del estudio al tratarse de un tema de candente actualidad y que, consecuentemente, ofrece pocos resultados a la vista. A continuación, para responder a las preguntas de investigación, se desarrollará un análisis exhaustivo de los obstáculos a los que se enfrentan China y Pakistán para llevar a cabo el CPEC y se expondrán una serie de hipótesis que reflejen las posibles consecuencias negativas del proyecto. Finalmente, se detallarán las conclusiones del trabajo.

3. Objetivos

Este Trabajo de Fin de Grado tiene como principal finalidad analizar el China Pakistan Economic Corridor desde un enfoque crítico, sin tener en cuenta las enormes cifras, muchas veces maquilladas, que ofrecen los gobiernos pakistaní y chino para justificar el desarrollo de este macro proyecto. Por consiguiente, el análisis responderá a las siguientes preguntas: ¿Cuáles son los límites del CPEC? ¿A qué problemas se enfrentarán China y Pakistán durante y tras su desarrollo? ¿Responderá el CPEC a las esperanzas depositadas en él por China y Pakistán, convirtiéndose en un nuevo triunfo global para China y en el definitivo impulso económico que necesita Pakistán?

Para dar una respuesta completa a esta cuestión, el presente estudio cumplirá punto por punto con los siguientes objetivos:

1. Explicar la importancia del CPEC, un proyecto de gran envergadura destinado a ser un *game changer* en la región del Sur de Asia, pero un gran desconocido para Europa.
2. Analizar el contexto bajo el que se desarrolla el acuerdo y los intereses de China y Pakistán, los Estados involucrados.
3. Describir el concepto de corredor económico y contrastar sus diferentes acepciones y formas de implementación, así como mostrar las teorías acerca de sus consecuencias más comunes.
4. Detallar los grandes ejes sobre las que se sostiene el CPEC (puerto de Gwadar, proyectos de energía, construcción de infraestructura) y las consecuencias económicas y geoestratégicas de cada una de ellas. Todo ello se hará desde un punto de vista muy crítico; es decir, poniendo bajo la lupa los “peros” de este proyecto.
5. Destacar las posibles limitaciones o desafíos, económicos y de seguridad, a los que deben enfrentarse China y Pakistán durante la construcción del corredor.
6. Concluir acerca de las posibilidades de éxito del proyecto. Siempre dentro de las propuestas especulativas, se verá si verdaderamente Pakistán y China tienen razones de peso para depositar tantas esperanzas en este corredor económico o si, por el contrario, la inversión económica no servirá para convertir el CPEC en un punto de inflexión para Pakistán, China y el balance de poder en la región.

4. METODOLOGÍA

Este Trabajo de Fin de Grado se basa en un análisis descriptivo y cualitativo del China-Pakistan Economic Corridor. Por ello, se ha utilizado principalmente el método de revisión de la literatura. Se procederá a explicar cuál ha sido el método de recolección de datos fase por fase.

4.1. Técnica de recolección de datos cualitativos

La mayor parte de este Trabajo de Fin de Grado se ha realizado a través de una exhaustiva revisión de la literatura. Se han analizado tanto artículos académicos, como informes de organismos internacionales, y documentos oficiales de los gobiernos chino y pakistaní.

A la hora de analizar los rasgos más destacables del CPEC, se han comparado los elementos descritos por diferentes artículos académicos. En este punto se encontró el problema de la escasez de *papers* o la dudosa veracidad de algunos datos que presentan ya que la gran mayoría provienen de autores pakistaníes y chinos que analizan el proyecto desde un punto de vista poco objetivo. Por ello, ha sido útil comparar esa información con aquella aportada en informes de grandes multinacionales como Deloitte, Moody's o McKinsey, que se hacen eco de la gran relevancia del CPEC. Estos primeros análisis han permitido acotar el campo de estudio y crear una estructura lógica a lo largo del presente trabajo.

También se ha recolectado información primaria de los documentos oficiales que desarrollan el Plan de Acción tanto de la iniciativa OBOR como del CPEC. Esta información ha sido particularmente útil para ver los objetivos que tiene cada gobierno, para tener en detalle todos los proyectos que se están llevando a cabo o que se realizarán en un futuro, así como los presupuestos que se destina a ellos.

Igualmente, ha sido de especial relevancia un repaso de la prensa pakistaní, para comprobar la importancia que tiene el CPEC para este país y para conocer de primera mano la opinión pública. Asimismo, la prensa escrita permite tener un seguimiento

constantemente actualizado del proyecto. En concreto, se han analizado artículos de los principales periódicos de Pakistán como *The Express Tribune*, *The News International*, *Daily Times* y *Dawn*. La prensa internacional también se hace eco del CPEC, en particular el *Financial Times*, *Foreign Policy* y *The Economist*.

4.2. Recolección de datos cuantitativos

Los datos cuantitativos presentados en este trabajo se han obtenido contrarrestando las informaciones expuestas en diferentes artículos académicos e informes oficiales de organismos internacionales y de los gobiernos chino y pakistaní.

Con el fin de reflejar con la mayor certeza posible las cifras macroeconómicas expuestas en el capítulo centrado en la economía de Pakistán, se ha extraído todo lo presentado en el presente trabajo exclusivamente de las bases de datos del Banco Mundial, de la OCDE y del FMI. Esto se debe a que la información ofrecida por otras bases de datos y otros organismos difieren entre ellos considerablemente y no reflejan con exactitud la realidad. Igualmente, los gráficos y las tablas presentados pertenecen a esos organismos o a estudios que se han basado en las cifras obtenidas a través de ellos.

Por otra parte, los datos ofrecidos del proyecto del CPEC provienen de la información proporcionada por los ministerios y organismos de Pakistán (Ministerio de Planificación, Desarrollo y Reforma, Banco Central de Pakistán) y de China (Asian Infrastructure Investment Bank¹, People's Republic of China National Development and Reform Commission) encargados del proyecto, o think tanks como el Pakistan-China Institute. Al tratarse de un tema tan actual, estos datos pueden verse modificados en cualquier momento debido a sobrecostes o a cambios en la proyección. Por lo tanto, los datos presentados son los más recientes posibles. Además, se ha tenido mucha precaución a la hora de analizar los datos ofrecidos por ambos gobiernos, pues puede ser que estén maquillados y no muestren completamente la realidad.

¹ El Asian Infrastructure Investment Bank es una institución financiera impulsada por China para financiar proyectos en Asia. Según la definición oficial se trata de una "institución financiera multilateral creada para unir a los Estados de Asia y hacer frente a la construcción y renovación de infraestructura que necesita el continente" (AIIB, 2017). Una de las funciones de esta institución es la de financiar parte de los proyectos del OBOR.

Al tratarse de un tema de candente actualidad, esta investigación tiene una limitación en cuanto a los elementos cuantitativos. Por una parte, es difícil presentar datos exactos acerca de los costes económicos del proyecto ya que lo presupuestado en un principio no refleja los costes adicionales que se irán sumando a lo largo de los años. Por otra parte, a día de hoy, no es posible de concretar el impacto económico que tendrá este tratado en la región. Los frutos de este incipiente proyecto se harán evidentes en un medio y largo plazo, por lo que los beneficios y los costes del CPEC no son cuantificables de manera precisa.

5. Estado de la cuestión

5.1. OBOR, “el proyecto del siglo”

El plan *One Belt One Road* (OBOR) es una de las iniciativas de política exterior más ambiciosas de China y su principal baza para convertirse en la primera potencia mundial. Se trata de un conjunto de proyectos de infraestructura y energía que conectan China con más de 60 países, y que contarán con un presupuesto de más de un trillón de dólares² (Jinchen, 2016). El 70% de la población mundial, el 75% de las reservas energéticas y un PIB combinado de 21 trillones de dólares se verán afectados por el OBOR (Freeman, 2016). En definitiva, Xi Jinping y su gobierno no escatiman en recursos para apuntalar la influencia política y económica del gigante asiático en lo que ya se conoce como el “proyecto del siglo” o el “Plan Marshall chino”.

En septiembre de 2013, en una visita oficial a Kazajstán, el presidente chino desveló su intención de llevar a cabo el OBOR. Dos años después, las autoridades chinas aprobaron el proyecto y sus dos principales patas, la *Silk Road Economic Belt* y la *21st Maritime Silk Road*, que se extenderán desde Asia hasta Europa pasando por el Golfo Pérsico, el Océano Índico y el cuerno de África (Anexo 1). En total, la República Popular de China pretende desarrollar seis corredores económicos transnacionales: China-Mongolia-Rusia, el nuevo puente Euroasiático, China – Asia Central – Asia Oriental, Península Indo-China, Bangladesh – China – India – Myanmar y, por supuesto, China – Pakistán (CPEC) (Jinchen, 2016). Con el fin de abarcar toda esta área, el gobierno chino ha planteado más de 890 proyectos que incluyen la construcción de autopistas, vías férreas, oleoductos y gaseoductos, puertos y aeropuertos, entre otros. De esta forma, China desea impulsar la integración y cooperación económica en esas áreas y fortalecer las relaciones diplomáticas con el conjunto de gobiernos implicados (Du, 2016).

El Plan de Acción publicado por Pekín define cinco objetivos principales: Coordinación Política, Mayor Conectividad, Comercio sin Restricciones, Integración Financiera y Lazos Culturales (OBOR, 2015). Sin embargo, existen numerosas teorías acerca de los verdaderos intereses de China para lanzar un proyecto de esta magnitud. Los estudios identifican en mayor o menor medida razones geopolíticas y económicas, si

² A comienzos de 2017 se habían gastado 50 mil millones de dólares (Pethiyagoda, 2017).

bien todos aciertan en concluir que se alcanzará un “gran salto adelante”³ en el ámbito internacional. Desde luego, Xi Jinping ya ha declarado que el objetivo final es crear “una nueva era de la globalización” y promover el “gran resurgimiento de la nación” a través de su “*China dream*” (Ferdinand, 2016).

En el ámbito económico, se pueden resaltar cuatro objetivos principales (Rodríguez, 2017). Primero, China, principal importador de petróleo del mundo, quiere garantizar su seguridad energética y afianzar el suministro de gas y petróleo, disminuyendo su dependencia a través de inversiones en países ricos en recursos. Para ello, no solo debe construir la infraestructura que desarrolle los sectores energéticos, sino que también debe ganarse la confianza de los estados exportadores (Huang, 2016). Segundo, a través de la inversión se pretende impulsar y modernizar la economía de los países del OBOR, lo que les convertirá en potenciales clientes de los productos y servicios chinos. De esta forma, China contrarrestará un futuro freno en su consumo doméstico y en las exportaciones a países desarrollados fortaleciendo los vínculos comerciales con los estados en vías de desarrollo. Es decir, el gobierno chino quiere buscar salida a las empresas chinas que ya no pueden asegurar su continuidad y expansión con el incremento de la demanda interna (Cai, 2017). Tercero, penetrando en países con una moneda débil, el gigante asiático quiere convertir al renminbi (RNB) en moneda de reserva mundial. Cuarto, el OBOR compensará la disminución de la construcción de infraestructura en China con grandes proyectos en el extranjero. Así, las empresas chinas del sector podrán ganar músculo y presencia internacional (Rodríguez, 2016). De hecho, el ministerio de comercio chino ha invitado a las empresas chinas a instalarse en los países periféricos ya que muchas veces sufren de un exceso de capacidad productora, de maquinaria y de mano de obra (Fallon, 2015). Otros analistas también añaden que China desea deshacerse de la etiqueta de “fábrica del mundo” exportando servicios y productos tecnológicos *high-tech*. Así, cumplirá sus ambiciones de convertirse en líder mundial de la innovación y del I+D (Cai, 2017).

³ El “Gran Salto Adelante”, conocido como el *Great Leap Forward*, es usado por las autoridades chinas en clara referencia a la campaña llevada a cabo por Mao Zedong de 1958 a 1962 con el objetivo de transformar la economía predominantemente agraria china a una economía moderna e industrial. Esta política resultó ser un fracaso.

Para alcanzar estos objetivos y consolidar su estabilidad económica, China está optando por la promoción de una integración económica transnacional, la expansión del comercio internacional y de la estimulación económica en otros estados. En resumen, para que China continúe creciendo, necesita que el resto crezca con él (Yu, 2017).

Pero el OBOR va mucho más allá que una simple iniciativa económica. China tiene muchos intereses geoestratégicos depositados en este proyecto. Pekín está aprovechando su momentum presentándose al mundo como alternativa frente a la progresiva pérdida de influencia de occidente y, en concreto, del “imperialista” Estados Unidos (Jacques, 2012). Según el gobierno chino, el OBOR exporta infraestructura en lugar de ideas, promueve el desarrollo económico sin imponer cambios estructurales y fomenta la estabilidad social sin vulnerar la soberanía nacional (Su, 2016). Por lo tanto, con este alarde de poderío, China compite con Estados Unidos por el puesto de superpotencia mundial, pero marcando las distancias con una estrategia alejada de la visión occidental.

Por una parte, parece que Washington está rotando su interés hacia el Pacífico – a través de acuerdos como el *Trans-Pacific Partnership*, que dejan de lado a China - por lo que China ha apostado por el oeste, centrando su atención en Eurasia y África (Fallon, 2015). A esto se añade el giro de 180 grados de la política exterior y económica estadounidense con la elección de Donald Trump como Presidente del gobierno. Empeñado en proteger las fronteras de su país, tanto comercialmente como físicamente, Trump está retirando a Estados Unidos de los grandes acuerdos internacionales, como el anteriormente citado TPP. Medidas como esta disminuyen el papel de los Estados Unidos en el gran tablero mundial. Por último, China se aleja del modelo de intervención estadounidense en estados extranjeros y sigue optando, según el propio gobierno, con la iniciativa *One Belt One Road* por la máxima de la política china de no-interferencia en los asuntos internos de otros países. Este último argumento ha sido especialmente debatido ya que muchos analistas consideran la nueva ruta de la seda como el comienzo de una nueva política exterior china que la sacará de su aislacionismo (Su, 2016).

Xi Jinping ha descrito su propio país como un “*re-awakening lion*”, en referencia al apodo propuesto por Napoleón de “*sleeping lion*”. Esto se ha visto reflejado en los últimos años en un giro de la política exterior, actualmente más asertiva y alejándose cada

vez más de la ideología de “sociedad armoniosa” establecida por Hu Jintao durante su presidencia en los años 2000 (Yinhong, 2015). De esta manera, China quiere expandir su influencia diplomática y política en el mundo. La creación de fuertes vínculos con países “no-occidentales” y en vías de desarrollo le permite tener una posición aventajada frente a los países ya desarrollados. Los países del OBOR pueden sentir afinidad con China, pues quieren imitar su modelo de crecimiento y, al mismo tiempo, no lo consideran una amenaza colonialista. Esto es un esquema que China ha repetido en sus relaciones bilaterales con numerosos estados en África y América Latina (Heilmann, Rudolf, Huotari, Buckow, 2014).

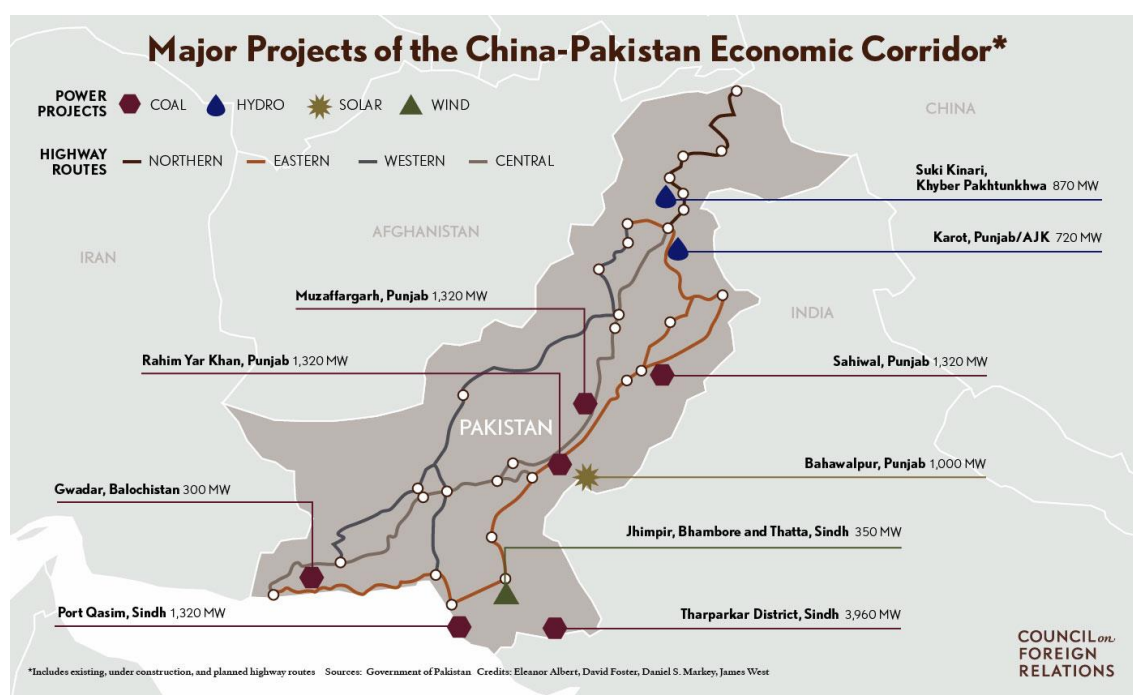
Otros autores destacan el papel fundamental de la seguridad internacional en el desarrollo de OBOR. China quiere estabilizar a los países periféricos para reducir cualquier tipo de amenaza que pueda cernirse en su propio territorio. En una conferencia sobre diplomacia periférica en 2013, Xi Jinping declaró que “mantener la estabilidad en los países vecinos es un objetivo central para China y por ello debemos fomentar un proceso de integración económica y cooperación regional”. En efecto, el crecimiento económico y la mejora de las condiciones de vida que conllevarán los proyectos impulsados por China, repercutirá en última instancia, teóricamente, en una mayor seguridad (Pethiyagoda, 2017). Además, el fortalecimiento de las relaciones bilaterales aleja el fantasma de posibles conflictos que afecten a China. En paralelo, este acercamiento diplomático permitirá a China expandir aún más su presencia y capacidad militar a lo largo de las zonas del OBOR, si bien este último objetivo no ha sido confirmado por Pekín (Jacques, 2012).

En definitiva, el titánico proyecto de OBOR responde a las necesidades de China de erigirse como líder económico, político y militar a nivel mundial. Los objetivos son muy ambiciosos y los proyectos complejos y costosos. Todavía es temprano para prever si la RPC realmente conseguirá desestabilizar la balanza de poder actual y proclamarse la primera superpotencia mundial (Miller, 2017). Por ello, es importante analizar el progresivo desarrollo de los proyectos que ya están en marcha y considerar su impacto y alcance tanto para China como para el resto de estados involucrados. En este caso, destaca el CPEC como primer gran proyecto.

5.2. CPEC, proyecto estrella de la Nueva Ruta de la Seda

El CPEC es, en palabras de Xi Jinping, la iniciativa más emblemática del OBOR. Consiste en un conjunto de proyectos de energía y de construcción de carreteras, puertos y líneas ferroviarias que unirá la ciudad de Kasgar en la provincia de Sinkiang en el Suroeste de China con el puerto de Gwadar en la provincia de Baluchistán. Esto permitirá al gigante asiático tener acceso directo al mar Árabe, acercándose a Oriente Medio, y aumentar su presencia en el océano Índico.

Mapa 1. Principales proyectos del China Pakistan Economic Corridor



Mapa 2. Fuente: Council on Foreign Relations.

El CPEC fue anunciado por primera vez en mayo de 2013 por el Primer Ministro chino Li Keqiang en una visita oficial a Islamabad, aunque no fue hasta abril de 2015 cuando Xi Jinping y el entonces primer ministro de Pakistán Nawaz Sharif oficializaron el acuerdo. Ambos estados han mostrado su enorme interés en que el CPEC se desarrolle con éxito. El gobierno chino lo ha descrito como un verdadero “*game changer*” para toda la región del Sur de Asia, lo que también incluye a Irán, Afganistán e India. Asimismo, el proyecto ha tenido una gran acogida en la mayor parte de la sociedad pakistaní, pues es considerado el gran impulso que permitirá las ansiadas estabilidad política y mejora económica del país.

El proyecto tiene unas proporciones enormes y se ha destinado una inversión sin precedentes para Pakistán. En un primer momento, China previó un presupuesto de 46 mil millones de dólares, pero tras dos años de puesta en marcha, en abril de 2017 las autoridades chinas anunciaron que esa cuantía ascendería, por lo menos, a los 62 mil millones. Si finalmente se materializan estas cifras, igualarán al total acumulativo de Inversión Extranjera Directa (IED) recibida por Pakistán desde 1970, duplicarán la ayuda otorgada por el gobierno estadounidense a Pakistán desde 2002 a 2014 y equivaldrán al 22% de su PIB⁴ (World Bank, 2018).

China y Pakistán comparten la gestión del CPEC a través de un comité de cooperación que agrupa a la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma China (NDRC en inglés) y al Ministerio de Planificación, Reforma y Desarrollo pakistaní. Esta comisión publicó en mayo de 2015 el documento oficial con el “Plan a Largo Plazo del CPEC” definitivo. El plan sirve de guía para marcar el intervalo temporal. Se incluyen cuatro fases a desarrollar durante 15 años: una primera fase de prueba que debería finalizar en 2018 y que han denominado *Early Harvest Projects* (EHP), proyectos a corto plazo para 2020, proyectos a medio plazo para 2025 y los proyectos de mayor envergadura, a completar en 2030. En este plan también se define la estructura central del CPEC a la que han denominado “1+4”. El primer elemento hace referencia a la unidad de ambos países, y el segundo a las grandes patas del proyecto: puerto de Gwadar, proyectos energéticos, infraestructura de transporte y cooperación industrial (Anexo 4).

La mayor parte de los 46 mil millones de dólares presupuestados inicialmente irán a parar a los proyectos energéticos. En concreto, China destinará una inversión de 35 mil millones, es decir, el 76% del total, a la construcción de una presa, plantas solares, centrales de carbón y una red gaseoductos y oleoductos que transporte gas licuado y petróleo desde Irán. Este último tendrá un coste de 2,5 mil millones de dólares. Con ello, se pretende alcanzar una producción energética de cerca de 17,000 MW (Wilson Center, 2017). Estos proyectos, como se analizará más adelante, son de especial relevancia, pues tienen como objetivo acabar con la crisis energética que afronta Pakistán desde hace décadas y que suponen una de sus mayores lastras para el crecimiento económico.

⁴ Esta cifra se refiere al PIB de Pakistán en 2016, último dato ofrecido por el Banco Mundial.

Los 11 mil millones restantes servirán para construir y modernizar una amplia red de transporte multimodal y de comunicación que combina autopistas, vías férreas y el puerto de Gwadar. Estas vías de transporte están divididas en tres áreas: la ruta del oeste que pasa por las provincias de Khyber Pakhtunkhwa (KPK) y de Baluchistán y que finaliza en la ciudad de Gwadar, la ruta del este que atraviesa las provincias de Sindh y Punjab y la ruta central que también cruza Punjab y Khyber Pakhtunkhwa entre otros (Anexos 2 y 3). Entre ellas, se incluye la mejora y construcción de la red ferroviaria, con 1.200 km de vías nuevas y 3.100 km de vías reformadas (Ahmar, 2015).

Otro gran proyecto de transporte fundamental en el CPEC es la vía que conecta China y Pakistán. Se trata de la autopista Karakorum, también conocida como la *China-Pakistan friendship highway*, que une el Punjab a Kasgar. A día de hoy es el único vínculo por tierra entre ambos países. Esta carretera ya existe, pero es muy peligrosa debido a la altura que coge en la frontera entre ambos países – 4.714 metros en su punto más elevado – y al estado deteriorado en el que se encuentra actualmente. Gracias a este proyecto, China ya ha comenzado con la construcción de una nueva autopista, aunque estas obras llevan retraso a causa de las adversas condiciones meteorológicas en la cordillera Karakorum (Phillips, 2017).

La inversión del CPEC se realizará a través de varias entidades de China: China's State Administration of Foreign Exchange, China Investment Corp, Export-Import Bank of China, China Development Bank y AIIB, entre otros. Ambos países han acordado que la financiación se conceda en forma de subvenciones y préstamos sin intereses o con intereses inferiores al 2%, a devolver de aquí a 20 años. Estos préstamos aumentarán considerablemente la deuda externa de Pakistán, que tendrá que hacer frente a pagos de intereses y principal de 3,5 mil millones de dólares anualmente (Venkatachalam, 2017). Aun así, actualmente todavía no se sabe cuál será la proporción definitiva de las formas de financiación del proyecto, ni las condiciones exactas de los préstamos. Sin embargo, no solo el pago de la deuda puede convertirse en un problema para Islamabad. La falta de transparencia del gobierno y la corrupción endémica – Pakistán tiene una puntuación de 32 sobre 100 en el índice de corrupción de Transparencia Internacional, situándose en el ranking como 117/180 (Transparency International, 2017) – pueden suponer un lastre para el CPEC y un punto de fricción con las autoridades chinas (Esteban, 2016).

En definitiva, el China Pakistan Economic Corridor es una iniciativa de una gran envergadura que ya está en sus primeras fases de desarrollo y que pretende aportar grandes beneficios económicos y sociales tanto para China como para Pakistán. Ante estas dimensiones, se hace necesario analizar más en profundidad las características de este corredor económico, contrastando su desarrollo con las teorías que explican el funcionamiento de este tipo de acuerdos y la forma óptima de implementación para conseguir la mayor eficacia. De esta forma, se podrán crear una serie de hipótesis acerca de los límites de este acuerdo y de su verdadero alcance.

6. Marco Teórico y Revisión de la Literatura

6.1. Terminología: Corredor económico

Antes de analizar el caso específico del CPEC, es imprescindible tratar de entender en qué consiste verdaderamente un corredor económico delimitando su definición y, a posteriori, viendo las múltiples consecuencias que acarrea la implementación de estos proyectos en las regiones que se ven involucradas. Debemos preguntarnos cuáles son los beneficios que aportan los corredores económicos a dichas regiones, pero también sus posibles impactos negativos, y así extrapolar esas conclusiones al caso del CPEC, y vaticinar los posibles sus efectos a medio y largo plazo en China, Pakistán y la región del Sur de Asia en general.

Un corredor económico puede definirse como un proyecto de desarrollo infraestructural que busca el crecimiento económico durante un determinado periodo de tiempo en una región específica. No obstante, esta explicación es muy generalista para tratarse de un concepto tan complejo y difuso. El análisis de la literatura indica que no existe una sola definición de corredor económico, pues este se puede desarrollar e implementar de diferentes formas, pero sí se pueden destacar características que todos los corredores económicos comparten (Wolf, 2016).

Una de las primeras definiciones la aporta Whebell, aunque restringía el concepto a corredores urbanos, indicando que los corredores económicos son un “sistema lineal de zonas urbanas conectadas por redes de transporte” (Whebell, 1969). A medida que se ha extendido su alcance a ámbitos nacionales (por ejemplo, Corredor Económico de Mumbai-Bangalore), regionales (por ejemplo, el China-Pakistan Economic Corridor) e incluso plurinacionales (Corredor GMS⁵), la definición ha ido evolucionando y se ha ampliado su significado. Priemus y Zonneveld (2003) distinguen tres rasgos definitorios de los corredores económicos:

⁵ Conjunto de corredores económicos impulsados en la región del Mekong, conocida como la “*Greater Mekong Subregion*”, y que conectan Laos, Camboya, Tailandia, Vietnam, Myanmar y China.

1. Un eje de infraestructura. Necesita de una buena gestión de la infraestructura, un transporte multimodal y un control eficaz del tráfico.
2. Un eje de desarrollo económico. Tiene implicaciones en la productividad y el crecimiento económico.
3. Un eje de urbanismo. Las redes del corredor se convierten en parte fundamental de la planificación política territorial.

Los corredores económicos son fenómenos geoeconómicos complejos. No son únicamente un conjunto de infraestructuras, tales como redes de carreteras y ferroviarias o puertos, que conectan físicamente dos o varios nodos permitiendo la circulación de personas y bienes, sino que se trata de una combinación de redes – de transporte, pero también humanas, eléctricas, de comunicación y de conocimiento, entre otras - que permiten el desarrollo de diferentes actividades económicas a lo largo de las áreas interconectadas (Brunner, 2013). En pocas palabras, el corredor económico está diseñado para crear cadenas de valor internacionales y regionales que conectan nodos económicos y que, idealmente, tienen un efecto de contagio positivo multisectorial.

En última instancia, el desarrollo de estos ejes persigue una interdependencia e integración económica alrededor del corredor. Para ello, es imprescindible un marco político que facilite el desarrollo de un tejido empresarial, así como la eliminación de aranceles para impulsar el comercio (De & Iyengar, 2014). En concreto, como apunta Srivastava, los corredores económicos necesitan una actuación coordinada de actores públicos y privados, una integración laboral, una garantía de seguridad y una planificación a largo plazo (Srivastava, 2011). Solo de esta forma los corredores económicos pueden alcanzar sus objetivos: promover el atractivo económico de la región; facilitar la movilidad para promover el intercambio de bienes, servicios y personas; impulsar el mercado laboral; y promover la difusión y el intercambio de conocimiento (De, 2014).

6.2. Bases para garantizar el éxito de los corredores económicos

Los corredores económicos suelen desarrollarse con dos objetivos muy claros: la liberalización de la economía y el desarrollo de infraestructura que permite un impulso económico a largo plazo. La mayor parte de los estudios acerca de los corredores

económicos apuntan a un impacto positivo en la economía de las áreas afectadas. Muchos gobiernos, a nivel global, han querido trasladar a la práctica esas conclusiones teóricas. En el caso más concreto del continente asiático, los gobiernos han vertido gran parte de sus esfuerzos económicos en el desarrollo de nuevos corredores con los siguientes objetivos:

- Fomentar una conectividad global
- Mejorar la integración regional y la cohesión social
- Combatir las desigualdades sociales, tanto nacionales como transnacionales
- Atraer inversión extranjera directa (IED) a través de unas mejores conexiones e instalaciones
- Alcanzar economías de escala y conseguir mayor productividad (De & Iyengar, 2014)

Sin embargo, se deben dar ciertos requisitos antes, durante y tras la planificación y construcción de los corredores para poder conseguir esta serie de objetivos. Ahmar expone cuatro condiciones previas, muy generales, que van más allá del simple acuerdo económico entre dos o varias regiones (Ahmar, 2015):

1. Voluntad política para impulsar el proceso de cooperación a un nivel multimodal.
2. Garantía de promocionar la conectividad entre las regiones involucradas.
3. Establecimiento de mecanismos para mantener la cooperación institucional a largo plazo.
4. Nivel económico similar entre las regiones conectadas por el corredor.

Primero, se debe identificar una región o subregión que compartan rasgos culturales, históricos, políticos y económicos. Normalmente, cuanto más cohesionada el área, más posibilidades de que los efectos se repartan de manera equitativa. Al contrario, en un territorio poco conectado, geográfica, económica y culturalmente, los impactos tienden a concentrarse en la región más desarrollada (Asian Development Bank, 2014). Segundo, el área escogida tiene que tener cierto peso demográfico y recursos naturales que, aunque no se hayan desarrollado hasta el momento, tengan potencial de hacerlo gracias al corredor. Tercero, el corredor económico tiene que sostenerse sobre una base

industrial previa que permita tanto la construcción de la infraestructura para su posterior mantenimiento y utilización. Cuarto, se deben prefijar unos objetivos claros entre los que se encuentren la creación de empleo estable, una mayor integración social, una promoción y facilitación del comercio y una mejora de las condiciones de vida de las poblaciones colindantes. Junto con esos objetivos, se debe establecer un marco temporal y un presupuesto, que tengan en cuenta los posibles obstáculos y con los que evitar los sobrecostos desproporcionados. Quinto, debe haber una estabilidad y viabilidad económica preexistente en las regiones atravesadas por el corredor (De y Iyengar, 2014). Sexto, la coordinación con el sector privado es fundamental para que el corredor se implemente de una forma eficaz que sirva realmente a los intereses y necesidades de la industria. Séptimo, los gobiernos que firman el acuerdo deben garantizar niveles de compromiso muy elevados, proporcionales a los niveles de inversión posteriores. Esto no solo concierne al gobierno de turno que firma el acuerdo. La continuidad del proyecto solo se sostiene con el apoyo del conjunto de los agentes sociales de las regiones involucradas (Athukorala y Narayanan, 2017).

6.3. Impacto de los corredores económicos

La falta de conectividad física en países en vías de desarrollo es uno de los factores que ralentizan el proceso de crecimiento económico. Una red de infraestructura débil dificulta la movilidad y la conexión entre nodos, generando retrasos e imprevistos, lo que implica un freno al comercio y se convierte en una losa para el sector industrial. Los corredores económicos son, por ende, una solución para evitar estos males y para estimular la actividad económica y promover la integración económica de las regiones por las que pasan (Vickerman, 2002).

El desarrollo de una infraestructura de calidad origina cambios sociales y económicos muy relevantes en su entorno. La mejora de la accesibilidad y de la conectividad es un atractivo para las empresas, que se trasladan a las inmediaciones de esa infraestructura, lo que deriva en una redistribución del tejido empresarial. Estas empresas se ven atraídas por una disminución de costes, una red de comunicación y una cadena de valor eficientes, una mayor cobertura de mercado y un alcance más sencillo de las economías de escala, generando en última instancia el crecimiento económico en esas áreas concentradas (Brunner, 2013). Más allá del sector industrial, el factor de la

accesibilidad incide en el mercado laboral, pues el capital humano se desplaza a las regiones interconectadas. Esto repercute en la productividad de las empresas y acrecienta la competitividad en el entorno (Holl, 2004).

Los corredores económicos recogen los beneficios que aporta la infraestructura y a ello le suman un marco legal y regulatorio que reduzca las barreras al comercio – movilidad de bienes, servicios y personas –, permitiendo una mayor repercusión económica y social con resultados que se extienden en el largo plazo. Es lo que Athukorala y Narayanan (2017) definen como la necesidad de combinar hardware (conexión física) y software (marco legal) como elemento clave para alcanzar el potencial máximo de los corredores. No solo se consigue más rendimiento industrial, sino que también incrementa el output en los servicios. De esta manera, se consigue atraer inversiones y fomentar el comercio intrarregional y se construye, poco a poco, la integración económica en la región (Brunner, 2013).

Sin embargo, también hay autores que rechazan todas las supuestas bondades de la integración producida con los corredores económicos. Los corredores económicos pueden acentuar las desigualdades espaciales y económicas entre poblaciones y provocar la marginalización de ciertas comunidades periféricas. Las zonas dentro y alrededor del área del corredor se benefician de la mejora en la conectividad atrayendo empresas e inversión, lo que provoca, en diferentes grados, una excesiva concentración de la actividad económica. El crecimiento económico se limita a ciertas zonas y sus efectos son casi imperceptibles en el resto de regiones. Por consiguiente, aquellas que se quedan fuera de los corredores son excluidas de todo desarrollo económico (Neogi, 2014).

Por lo tanto, la planificación e implementación del corredor económico determinará el alcance de su impacto. Ante todo, debe evitarse el efecto secundario de las desigualdades económicas y sociales provocadas por la distribución espacial del corredor. Se debe plantear como un proyecto *win-win* para la sociedad en su conjunto, en la que todas las regiones y comunidades puedan beneficiarse del impulso a la economía y de la integración social.

7. Análisis

Este apartado pretende analizar las posibles consecuencias del CPEC para China y Pakistán. Así, con la información aportada en el estado de la cuestión acerca del conjunto de proyectos que forman el corredor económico y haciendo uso de la teoría expuesta en puntos anteriores, se tratará de crear una hipótesis consistente que aporte luz sobre el futuro del CPEC y su verdadero impacto en la región.

Las autoridades chinas y pakistaníes han ratificado en numerosas ocasiones su compromiso para llevar adelante el macro proyecto. La relación bilateral entre ambos países nunca había sido tan consistente y ambos declaran su ilusión por el CPEC. Sin embargo, es necesario evaluar sus posibilidades de éxito y resaltar las probables complicaciones que se encontrarán a lo largo del desarrollo del corredor. En el presente trabajo se analizarán las variables que determinarán esto: la utilidad del puerto de Gwadar, la fortaleza de la economía pakistaní para afrontar unas inversiones de tal magnitud, la estabilidad política de Pakistán y la seguridad en la región.

El CPEC se ha denominado como “1+4”, una expresión que hace referencia tanto a las dos partes participantes, China y Pakistán, como a los ejes que desarrolla: puerto de Gwadar, energía, infraestructura de transporte y cooperación industrial. Este análisis seguirá el mismo orden: una mirada crítica al puerto de Gwadar, la aportación al sector energético en Pakistán y, se unirán los dos últimos puntos en un apartado más general concerniente a la economía de Pakistán. Asimismo, se expondrán lo que se consideran los principales obstáculos en el desarrollo del CPEC, la seguridad y la inestabilidad política en Pakistán.

En este caso, se analizará únicamente el impacto que tiene el proyecto en los países involucrados directamente, China y Pakistán. Aun así, también resulta relevante e interesante desarrollar las implicaciones que el CPEC tiene en toda la región del Sur de Asia, teniendo en cuenta en especial las posibles reacciones de India, Irán y Afganistán en un futuro cercano.

7.1. El puerto de Gwadar

7.1.1. El pilar del CPEC

El puerto de Gwadar es el pilar central del CPEC y uno de los focos clave de la gran iniciativa OBOR. Está situado en la provincia occidental de Baluchistán, en el Mar Árabe y próximo al estrecho de Ormuz; concretamente, a 533 km de Karachi, la capital económica del país, y a 120 km de la frontera con Irán. Esta posición convierte el puerto en un enclave estratégico para China, desde un punto de vista económico y geopolítico, ya que permite un fácil acceso tanto al Golfo Pérsico como al Océano Índico, áreas con un rápido desarrollo económico atravesadas por importantes rutas marítimas.

En un primer momento, el puerto de Gwadar fue proyectado por el gobierno paquistaní en 1997 para convertirse en un gran puerto de tránsito en el Mar Árabe. En 2002 comenzó la primera fase de construcción del puerto; sin embargo, después de cuatro años de obras y tras su inauguración en 2006, el proyecto se convirtió en un estrepitoso fracaso y el puerto quedó prácticamente inoperativo. Ahora, China pretende darle la vuelta a esta situación y aprovechar la infraestructura preexistente para dotar al puerto de verdadera utilidad (Sial, 2014). El objetivo del CPEC es que se convierta en el principal *hub* portuario de la región, desde el Mar Árabe hasta el área interior de Asia Central⁶. Así, en mayo de 2013, la compañía pública China Overseas Ports Holding Company (COPHC) se hizo con los derechos de explotación del puerto durante 40 años a cambio de encargarse de la mayor parte de su ampliación. El 14 de noviembre de 2016, el ex Primer Ministro Nawaz Sharif inauguró el puerto, asegurando que Pakistán se encontraba en “los albores de una nueva era” (Dawn, 2016).

La retórica que rodea a Gwadar es grandilocuente y optimista, lo que muestra las enormes aspiraciones de ambos países en este proyecto. En efecto, con un presupuesto inicial de 792 millones de dólares – ya se han utilizado 248 millones en la primera fase del proyecto -, los planes de construcción de infraestructura son mesiánicos y se parte prácticamente de cero (Gwadar Port, 2017). Por una parte, el gobierno chino tiene previsto construir una terminal de nueve muelles a lo largo de 3,2 km de costa. Junto con la construcción del puerto, también se desarrollará la ciudad de Gwadar en forma de *smart*

⁶ Asia Central incluye, en este caso, Kazajistán, Tayikistán, Turkmenistán, Uzbekistán y Kirguistán, así como el interior de Pakistán y la provincia china de Xinjiang.

city. Hasta hace poco un puerto pesquero de 85.000 habitantes, se prevé que la población alcance el medio millón de habitantes en 2020 (The Economist, 2016). Además, a través de una *joint venture* entre China, Pakistán y Omán – pero con licencia de explotación única de China - se está construyendo el New Gwadar Airport, cuyas obras finalizarán en diciembre de 2019 con un coste de 679 millones de dólares (CAPA, 2017). De esta forma, y junto con el resto de infraestructura proyectada para el CPEC, la región de Gwadar se convertirá en una extensa área de transporte multimodal. Por otra parte, para asegurar la viabilidad económica del proyecto, ambos países han acordado la implementación de una Zona Económica Especial (ZEE) que cubre un área de 923 hectáreas y que pretende optimizar el flujo de bienes gracias a exenciones fiscales (COPHC, 2017).

La magnitud del puerto, junto con el resto de proyectos complementarios que harán de Gwadar una ciudad clave para el CPEC, pueden transformar y beneficiar económicamente la región a medio y largo plazo, como sostienen las teorías de. Por tanto, el gobierno de Pakistán espera que esta ciudad, alejada de los principales focos económicos del país (Karachi e Islamabad) y situada en la región empobrecida de Baluchistán, pueda atraer inversión extranjera, crear puestos de trabajo y generar riqueza.

7.1.2. ¿Adiós al estrecho de Malaca?

El puerto de Gwadar podría tener un impacto positivo para la economía China. Uno de los principales objetivos de China es conectar la ciudad de Kashgar en la provincia de Xinjiang con el Mar Árabe, proporcionando una alternativa a la ruta marítima del estrecho de Malaca.

De esta forma, el puerto de Gwadar se puede convertir en un bypass del estrecho de Malaca. El CPEC proporcionará una ruta más corta y más controlada por China. La ruta que va de Oriente Medio hasta los puertos de la costa este de China pasa por el estrecho de Malaca, recorriendo 12.000 km por mar, a los que habría que sumar otros 4.500 km por tierra para llegar a Kasgar. Con la construcción del corredor económico, la distancia hasta esta ciudad de Sinkiang se reduciría hasta 2.500 km marítimos y 2.800 km de carretera lo que conllevaría también a una reducción del tiempo y del coste de transporte. Alrededor del 80% de las importaciones de petróleo de China, la mayor parte de ellas provenientes de Oriente Medio, pasan por este estrecho (Storey, 2009); esto se

traduce en 6,3 millones de barriles diarios con un coste para las arcas chinas de 18 millones de dólares diarios. El gobierno chino calcula que desviando el 50% del suministro de petróleo al CPEC, se ahorrarían aproximadamente 2.000 millones de dólares cada año. Si bien es una cifra insignificante para China, a esto habría que sumarle el comercio del resto de bienes (Storey, 2009).

Sin embargo, más allá del ahorro económico, la construcción del puerto de Gwadar es eminentemente importante porque podría evitar a China el conocido como “Dilema de Malaca”. Actualmente, no solo la economía de China, sino también la estabilidad política, está condicionada por su dependencia energética. La gran potencia asiática, importadora neta de gas y petróleo, es consciente de la importancia de garantizar la seguridad energética para poder seguir con su imparable trayectoria de crecimiento económico, una seguridad que peligra por culpa de su vulnerabilidad en el estrecho de Malaca (Davis, 2014). El peligro se debe a diversas causas. Por una parte, la región sufre los continuos ataques de piratas difíciles de evitar. Por otra parte, Estados Unidos junto con otros estados aliados está fortaleciendo su posición en el Mar del Sur de China y, “han invadido la región controlando completamente la navegación a lo largo del estrecho” (Lanteigne, 2008), lo que podría llevar, en el peor de los casos, a un bloqueo naval. Por tanto, China espera eludir el estrecho de Malacca con el puerto de Gwadar, convirtiéndolo en una de las puertas de entrada a China del petróleo y el gas (Hamzah, 2017).

A pesar de las ventajas, es difícil pensar que el CPEC, pueda convertirse en el sustituto del estrecho de Malaca. Si bien la ruta marítima se acorta muchísimo, sería difícil transportar las mercancías hasta el este de China, donde realmente se necesita la energía, no solo por las dificultades infraestructurales que conlleva, sino porque el transporte terrestre es tres veces más costoso e ineficiente que el marítimo. Además, al fin y al cabo, el estrecho de Malaca es una de las líneas marítimas más transitadas. A día de hoy, esta ruta concentra más del 30% del comercio internacional, y es un elemento fundamental en la economía mundial (Rafiq, 2017).

7.1.3. Una nueva base militar china en el Índico

Si bien los argumentos de China y Pakistán acerca del puerto de Gwadar solo hacen referencia a su gran interés económico, es innegable el interés geopolítico que tiene

dada su estratégica situación en el océano Índico. Los dos países han negado las especulaciones que advierten de una posible instalación de una base naval china en Gwadar, pero el puerto puede dar respuesta a muchas preocupaciones de la política exterior y la defensa de China, por lo que esa opción no es descartable.

China está en plena expansión de su Armada del Ejército Popular – *People's Liberation Army Navy* en inglés (PLAN) -, pero de momento no alcanza el mismo poderío que el de otras potencias militares. Ante el objetivo de desplegar su presencia no solo en los mares del Este y del Sur de China, sino también en el océano Índico y el Mar Árabe, China necesita una armada eficiente y multifuncional acorde con sus aspiraciones geopolíticas. La presencia del PLAN en el Índico es cada vez más notable lo que convierte al puerto de Gwadar en una opción atractiva como base operacional con servicios de logística y mantenimiento de los buques de guerra de la armada en la región.

Si Gwadar se convierte finalmente en una nueva base de la armada china, un uso militar de él podría alterar el balance de poder en la región. Apenas 500 km separan Gwadar del puerto de Karachi, con gran presencia de la Marina de Estados Unidos. Además, se vería envuelta en una escalada de tensión geoestratégica con India, cuyo gobierno no ve con buenos ojos el acercamiento entre China y Pakistán. De hecho, el gobierno indio ya ha expresado sus preocupaciones acerca de la creciente presencia de la armada china en puertos cercanos como Hambantota en Sri Lanka, Chittagong en Bangladesh o Sittwe en Myanmar (Chowdhury, 2014). Además, India ha invertido más de 100 millones de dólares en la expansión del puerto de Chabahar en Irán, que precisamente se encuentra muy próximo de la frontera con Pakistán.

Por lo tanto, desde un punto de vista geoestratégico, un probable uso militar del puerto de Gwadar creará fricciones entre China e India y podría intensificar las ya de por sí malas relaciones entre este Estado y Pakistán. De este modo, la instalación del PLAN en el puerto del CPEC provocaría una escalada de tensión en el Océano Índico y desestabilizará la región.

7.2. El sector energético en Pakistán

7.2.1. Una crisis interminable

Pakistán vive en una permanente crisis energética que daña su ya de por sí débil economía y afecta diariamente a millones de personas. Sus problemas energéticos vienen de lejos y son muy complejos puesto que provienen tanto de la escasez de producción energética como de los continuos cortes en la distribución (Kugelman, 2013). Entre las causas de esta crisis energética destacan cuatro: la ausencia de una estrategia en materia energética a largo plazo, un presupuesto escaso para el desarrollo de un sistema energético más eficiente y potente, una ineficiencia en la distribución y una reticencia del gobierno a adoptar medidas impopulares como la subida del precio de la electricidad (Aziz y Ahmad, 2015).

Según el periódico *International Business Times*, mientras que Pakistán es capaz de producir 12.000 MW diarios, la demanda nacional alcanza los 16.000 MW. Por consiguiente, el país afronta un creciente déficit energético de aproximadamente 4.000 MW y, en ciertas ocasiones ha llegado a los 8.500 MW, es decir, más del 50% de la demanda total. Esto provoca apagones durante varias horas al día, sobre todo en zonas rurales, que muchas veces tienen que contentarse con cuatro horas de electricidad al día (Vaid y Tourangbam, 2014). Las predicciones tampoco son optimistas. Pakistán está en plena fase de urbanización acelerada; en la próxima década se espera que más del 50% de la población viva en áreas urbanas, donde la demanda de electricidad se dispara con respecto al medio rural. Esto está provocando una creciente disparidad con respecto a los niveles de producción nacionales. La compañía nacional de petróleo y Gas, Oil and Gas Development Company Limited (OGDCL), ha calculado que las reservas petrolíferas y de gas pakistaníes se agotarán en 2025 y 2030 respectivamente. Asimismo, la producción hidroeléctrica también está en peligro por culpa de las cada vez más frecuentes sequías causadas por el cambio climático (Kugelman, 2013).

Las consecuencias de esta crisis energética son devastadoras. En el ámbito económico, numerosos estudios estiman que, por culpa de los cortes eléctricos, cada año Pakistán pierde entre el 2% y, en el peor de los casos, el 4% de su PIB. En 2015, la agencia de calificación de riesgo Moody's advirtió al gobierno paquistaní que la crisis dañaría la

valoración de sus bonos. La escasez eléctrica también consigue alimentar las causas extremistas, que se aprovechan de la incapacidad del gobierno para garantizar un servicio decente, proporcionando ellos mismos esos recursos. A lo largo del país, son muy comunes los ataques a gaseoductos y oleoductos como forma de protesta o el robo de energía. Por ejemplo, en abril de 2013, los Talibanes hicieron estallar la mayor planta eléctrica de la provincia de Khyber-Pakhtunkhwa, provocando el corte de electricidad a más de un millón de habitantes, la mitad de la población de Peshawar (Kugelman, 2015).

El gobierno de Pakistán ha depositado todas sus esperanzas en el CPEC como vehículo para atajar este grave problema. El ex primer ministro Nawaz Sharif declaró sin tapujos que el país “se desharía por completo con la crisis de electricidad y gas” (Rifaat y Maini, 2016). Aproximadamente 35 de los 46 mil millones de dólares invertidos están destinados a un total de 21 proyectos energéticos – centrales de carbón, plantas solares, un gaseoducto desde Irán y la planta hidroeléctrica de Karot-, muchos de ellos ya en marcha. Según el organismo del CPEC, esta nueva infraestructura energética aportará 16.400 MW, prácticamente igual que la capacidad de producción actual (Tiezzi, 2016). Si bien estos datos son esperanzadores, la crisis energética es sencillamente demasiado compleja como para ser solucionada tras la ejecución de todos los proyectos planteados (Kugelman, 2015).

7.2.2. CPEC como remedio

A priori considerado un *win-win* para Pakistán y China, este planteamiento también tiene muchas sombras, tanto desde un punto de vista político como económico. Por un lado, Pakistán recibirá pocos beneficios económicos de los proyectos energéticos puesto que su financiación sigue un modelo *build-own-operate* (Construcción-Posesión-Operación); es decir, las constructoras chinas encargadas de los proyectos tienen la concesión de explotación y, por ende, el control sobre la producción energética. Además, los inversores chinos, que actúan como proveedores de energía independientes, tienen asegurado un 18% de rentabilidad de la inversión (Esteban, 2016). Por tanto, Pakistán pasaría a depender, en materia energética, de la voluntad de los inversores chinos.

Por otro lado, los gobiernos chino y pakistaní están sorteando demasiados obstáculos en cuanto a la construcción de la infraestructura. La desigual distribución

territorial de los proyectos está siendo cuestionada por parte de la sociedad que se siente aislada del CPEC. Las regiones de Punjab y Sindh – las más pujantes económicamente - albergarán las obras de mayor calibre, que producirán 3.640 MW y 4.420 MW respectivamente. En concreto, el 53% de los proyectos están asignados a Punjab. Mientras tanto, las regiones de Khyber Pakhtunkhwa, Baluchistán y POK (*Pakistan Occupied Kashmir*) se tendrán que contentar con infraestructuras menores. Esto ha provocado fricciones entre el gobierno central y las administraciones de las provincias periféricas, al que acusan de robarles la energía y cerrarles las puertas a la inversión proveniente de China. Esta repartición asimétrica de la infraestructura es uno de los principales problemas de los corredores económicos a los que hacíamos referencia en el marco teórico. Puede reflejarse en una profundización de las desigualdades internas del país y de un choque social entre las provincias más desarrolladas y aquellas rurales y marginadas (Neogi, 2014).

Asimismo, gran parte de los proyectos energéticos tienen retrasos espectaculares en parte propiciados por la corrupción endémica del gobierno y de una gestión inadecuada de la administración pakistaní (Vats, 2016). Los acuerdos preveían que, para marzo de 2018, 14 proyectos estuviesen inaugurados y en plena actividad. Sin embargo, a día de hoy, ninguno ha concluido. Es el caso, por ejemplo, de la planta hidroeléctrica de Karot; en un primer momento iba a estar operativa en marzo de 2018, pero el Ministerio del Agua y la Energía pakistaní ha retrasado esa fecha hasta 2020/2021 (Ministry of Water and Power, 2017).

Vistas las complicaciones surgidas a lo largo de la puesta en marcha de los proyectos energéticos, surge una duda ¿debe confiar Pakistán ciegamente en los 35 mil millones de dólares invertidos del CPEC en los proyectos energéticos para paliar su crisis? En esta fase inicial, no hay garantías suficientes de que la infraestructura promovida por China vaya a paliar el problema y tampoco se puede confiar en que, en un futuro cercano, se alcancen los resultados previstos de producción energética. Mientras la demanda de energía siga aumentando y los trabajos se retrasen, la población seguirá estando afectada por los cortes eléctricos.

7.3. Impacto en la economía pakistaní

7.3.1. Principales datos macroeconómicos

A simple vista, parece que Pakistán se encuentra en una fase de crecimiento económico estable desde 2010. Durante los últimos años, el aumento del PIB ha sido contante y ha ido en aumento, pasando de un 1,61% en 2010 a un 5,47% en 2016 (Anexo 5). Las estimaciones del Banco Mundial para 2018 y 2019 son igual de prometedoras pues augura un crecimiento del 5,5% y del 5.8% respectivamente (BM, 2017). Estos datos macroeconómicos son muy positivos para un país que necesita un gran impulso económico y que, a pesar de ser el sexto más poblado del mundo con 205 millones de habitantes, solo alcanza el puesto 42 en términos de PIB en la economía mundial (CIA, 2017).

El PIB de Pakistán alcanzó los 284 mil millones de dólares en 2016 y su PIB per cápita fue de 1.488,19 dólares, clasificándose dentro de los países denominados por la OCDE como “países de ingresos mediano-bajos”⁷ (OCDE, 2017), (Anexo 6). El crecimiento económico de los últimos años se atribuye principalmente a un aumento del consumo doméstico desde 2009 de entre el 2% y el 7%, así como a la bajada de los precios del petróleo y a un incremento constante y considerable de las remesas desde hace 12 años, salvo un leve retroceso en el año 2017 (BM, 2017). En concreto, en 2016 Pakistán recibió 19,9 mil millones de dólares en forma de remesa, convirtiéndose en el quinto mayor receptor mundial, y lo que representa más del 7% de su PIB (Knoema, 2017). Una de las variables que también mejora es la fiscal, pues Pakistán ha reducido considerablemente su déficit, que ha pasado del 8% en 2013 a un poco menos del 5% en 2016 (BM, 2017).

Sin embargo, estos datos macroeconómicos positivos no pueden ocultar la situación general de la economía pakistaní, que dista de ser óptima. En primer lugar, Pakistán necesitaría crecer a un ritmo de entre el 7% u 8%, 2% más que el crecimiento actual, para crear suficientes puestos de trabajo para los recién llegados al mercado laboral. En segundo lugar, la Inversión Extranjera Directa no está pasando por su mejor

⁷ Entran dentro de esta denominación los países con un PIB per cápita situado en la horquilla de 1.046\$ a 4.125\$.

momento ya que la inestabilidad política, la corrupción, la escasa seguridad jurídica y, sobre todo, el progresivo deterioro de las relaciones con Estados Unidos, han lastrado la confianza de los inversores extranjeros en el país. Tras un incremento entre 2006 y 2008, la IED se ha ido encogiendo considerablemente durante los siguientes años. Mientras que los principales inversores de Pakistán – Estados Unidos, Reino Unido, Suiza y Emiratos Árabes Unidos – han disminuido su presencia en el país, China ha apostado por una fuerte inversión, desplazando en 2013 a Estados Unidos como su mayor inversor. En concreto esta inversión ha crecido exponencialmente tras el anuncio del CPEC en 2015.

Por lo tanto, el gobierno pakistaní considera los 46 mil millones de dólares prometidos por China a través del CPEC como un balón de oxígeno al que aferrarse para alcanzar la estabilidad económica. Los datos que manejan son muy prometedores. Se calcula que, si todos los proyectos son implementados de aquí a 2030, el valor de las inversiones extranjeras sería mayor que el conjunto de inversiones hechas en Pakistán desde 1970. Los 46 mil millones de dólares prometidos inicialmente por China representan el 16,5% del PIB pakistaní de 2016 (BM, 2016). Igualmente, el gobierno estima que se crearán alrededor de 700.000 puestos de trabajo directos en el periodo de 2015 a 2030 y se alcanzará un aumento de 2.5 puntos porcentuales en la tasa de crecimiento del PIB. Según cálculos del gobierno pakistaní, el impacto directo del corredor económico en la economía será de 2 mil millones de dólares en 2017 y pasará a ser de 4 mil millones en 2024 (Deloitte, 2017).

Con estas cifras tan abultadas ¿conseguirá el CPEC convertirse en el impulso económico que Pakistán necesita para relanzar definitivamente su economía? Aunque las autoridades pakistaníes aseguren que esta inversión solo aportará beneficios económicos, también conlleva ciertos riesgos. Organismos internacionales como el FMI y el Banco Mundial o la agencia de calificación Moody's han alertado del peligro de sobreestimar el impulso del CPEC para la economía pakistaní.

7.3.2. La balanza comercial y la deuda pública

La economía pakistaní tiene uno de sus puntos más débiles en su balanza comercial, que arrastra, año tras año, déficits cada vez más pronunciados. En 2017, Pakistán exportó bienes y servicios por valor de 20,5 mil millones de dólares e importó

46,9 mil millones, lo que resultó en un déficit comercial de 26,4 mil millones de dólares. Esta proporción resulta aún más exagerada si solo se analiza la relación comercial sino-pakistaní. China recibe el 7,7% de las exportaciones pakistaníes, siendo su segundo socio comercial tras Estados Unidos (17%). No obstante, con el 29% del total de importaciones, China es el primer país de origen de las importaciones pakistaníes (MIT, 2017). Un análisis de la evolución de la balanza comercial también resulta esclarecedor. Durante los últimos tres años, las exportaciones se han contraído: -1,48% en el año fiscal 2014-15, -6,34% en 2015-16 y -1,60% en 2016-17⁸ (WB, 2017). Mientras tanto, las importaciones han seguido una tendencia alcista en ese mismo periodo: +0,25% en el año fiscal 2014-15, -1,61% en 2015-16 y +11,70% en 2016-17. Así, los déficits que arrastra la balanza comercial se han convertido en un grave problema para Pakistán. Por lo tanto, más que solucionarlo, el CPEC acentuará este problema si Pakistán no es capaz de mejorar las exportaciones a China y al resto de mundo.

TABLA 1. Balanza comercial de Pakistán con China y globalmente

	China	Global
Balanza comercial (bn \$)	-12,089	-26,464
Exportaciones (bn \$)	1,591	20,533
Importaciones (bn \$)	13,680	46,999
Socio de importaciones (%)	29,11	
Socio de exportaciones (%)	7,75	

Tabla 1. Fuente: Elaboración propia con datos ofrecidos por el Banco Mundial

Por otra parte, si bien la inversión China será de 46 mil millones de dólares – el 16,5% del PIB pakistaní (WB, 2017), la mayor parte es en forma de préstamos y no de subvención. Aunque se desconoce la cuantía exacta de estos préstamos, la proporción será bastante elevada y, probablemente, más de la esperada debido a los retrasos en la construcción de los proyectos y a la suma de sobrecostos. Esto ya se ha podido comprobar en algunos de los proyectos que ya están en marcha. Por ejemplo, China ha invertido 2 mil millones de dólares en la planta de carbón Thar, y 820 millones – el 41% de la inversión - provienen de préstamos otorgados por el China Development Bank, el Construction Bank of China y el Industrial and Commercial Bank of China (Esteban,

⁸ El año fiscal pakistaní comienza el 1 de julio y finaliza el 30 de junio del año siguiente.

2016). Por consiguiente, el CPEC inflará la deuda externa de Pakistán, que deberá devolver con intereses esta inversión; algo que, según el último informe del FMI, parece difícil a día de hoy.

El país ya tiene una abultada deuda externa. A finales de 2017 alcanzó los 85 mil millones de dólares, un 12,3% más respecto al año anterior, y que representa el 67,2% del PIB (State Bank of Pakistan, 2017). Este porcentaje no es muy elevado si lo comparamos con el endeudamiento público de muchos otros estados. Sin embargo, la salud del bono público pakistaní está en entredicho debido a las recientes bajadas en las reservas de moneda extranjera y de los flujos de capital (Anexo 9). La agencia Moody's califica los bonos pakistaníes con un B3 y ha alertado de posibles impagos si sigue aumentando la deuda y el gobierno no es capaz de corregir estas tendencias (Moody's, 2017).

Pakistán se ha comprometido a comenzar a pagar los préstamos concernientes al CPEC en 2020. No obstante, no será hasta 2024 cuando la devolución de los préstamos alcanzará su mayor nivel, con una cuantía que se estima entre 3,5 y 4,5 mil millones de dólares anuales. Así, debido al incremento de las obligaciones de pago de la deuda relacionadas con el CPEC, la necesidad de financiación exterior supondrá alrededor de un 7,5% del PIB en el medio plazo. Este incremento de la deuda externa podría compensarse con un aumento en las exportaciones y con la rentabilidad obtenida por la inversión del corredor económico. Sin embargo, el FMI ya ha advertido que el CPEC no supondrá un gran cambio en los niveles de exportación si la rupia pakistaní continúa sobrevalorada, y que China se aprovechará de la facilidad para repatriar los beneficios. Por lo tanto, el organismo económico internacional propone a Pakistán en el informe una serie de políticas urgentes que atajen el impacto negativo en la economía de la deuda externa del CPEC. Para ello, el país deberá impulsar las reformas estructurales de la economía destinadas a una mayor competitividad, aumentar la recaudación del Estado y atajar el problema endémico de la corrupción (FMI, 2017).

De momento, la mayor parte de la comunidad económica pakistaní percibe el CPEC como una oportunidad única para dar un impulso a la débil economía del país. Sin embargo, también hay voces que reclaman prudencia, que advierten que los inversores chinos no pretenden compartir las ganancias del proyecto y que consideran que China pretende convertir Pakistán en otro cliente en materia de importación de bienes y servicios. Temen que Pakistán haya concedido demasiado y que eso dañará la industria e

incluso la soberanía del país. La frágil situación de Pakistán frente al CPEC se puede resumir con las palabras del ex Ministro de Comercio Khurram Dastgir Khan: “Pakistán lleva ausente del mundo demasiado tiempo. Ahora empezamos a emerger de la oscura burbuja en la que estábamos. Tenemos miedo que China nos venda productos baratos con los que no podamos competir, pero es nuestra única alternativa” (Sender y Stacey, 2017).

7.4. Posibles amenazas para la seguridad

A día de hoy, el principal desafío al que se enfrentan China y Pakistán para alcanzar la implementación efectiva del CPEC es la seguridad. Como indican la mayor parte de autores citados en el marco teórico, la seguridad es un pilar fundamental en la implementación exitosa de un corredor económico. Por consiguiente, mantener la seguridad a lo largo del corredor económico, especialmente en Pakistán, es indispensable para desarrollar e impulsar las actividades económicas y el comercio en la región con total normalidad. Además, únicamente garantizando la estabilidad territorial se podrán cumplir los plazos previstos y tener el conjunto de infraestructuras listas para 2030.

Aunque la situación haya mejorado en los últimos años, todavía existen graves amenazas que ponen en peligro la construcción de la infraestructura y, sobre todo, al personal trabajando en los proyectos. Si se tienen en cuenta los antecedentes de Pakistán, el estado no ha sido capaz de luchar contra las fuerzas que causan la inestabilidad interna, frenando su desarrollo. Por ello, surge un gran dilema mientras se desarrolla el CPEC: ¿podrán China y Pakistán mitigar los riesgos de la volátil seguridad pakistaní para llevar a buen puerto los proyectos del CPEC?

7.4.1. El fantasma del terrorismo

El corredor atraviesa zonas potencialmente peligrosas, tanto en China como en Pakistán, donde están muy presentes las disputas territoriales. Entre estos territorios, destacan la provincia china de Sinkiang y las provincias con conflictos pakistaníes como Khyber Pakhtunkhwa, POK o Baluchistán (puerto de Gwadar), entre otras. Por un lado, Sinkiang alberga movimientos independentistas de la población Uigur, enfrentada a la población Han en un conflicto interétnico que China no ha conseguido paliar de momento. Por otro lado, la seguridad y la estabilidad interna de Pakistán se ven afectadas

constantemente por la amenaza de grupos terroristas como el Talibán Tehrik-e-Talibán Pakistán (TTP) de la región de FATA, los grupos de independentistas de Baluchistán (Ejército de Liberación de Baluchistán, Frente de Liberación de Baluchistán), los supremacistas sunnís Lashkar-e-Jhangvi (LeJ), Al-Qaeda o ISIS (Boyce, 2017).

Desde el comienzo de la construcción del corredor económico, China y Pakistán han tenido que hacer frente a amenazas de seguridad en forma de violencia, robos, secuestros de operarios y ataques terroristas. De hecho, desde 2014, han fallecido por lo menos 44 trabajadores chinos⁹ relacionados con el CPEC. La mayor parte de esos asesinatos se han producido en Baluchistán, en las intermediaciones del puerto de Gwadar. Asimismo, en varios puntos del corredor, terroristas y militantes contrarios al CPEC han dañado gaseoductos, oleoductos y vías de tren, entre otros (Hassan, 2016).

Es comprensible, por lo tanto, la preocupación de China, que demanda garantías para que su inversión millonaria no se vea seriamente perjudicada. Ha presionado al gobierno pakistaní para que implemente una estrategia de seguridad que detenga los ataques y pacifique las áreas atravesadas por el corredor. Por consiguiente, tras una visita de Xi Jinping a Islamabad en abril de 2016, las autoridades pakistaníes se comprometieron firmemente a desplegar 12.000 soldados para proteger la construcción de los proyectos en todos sus puntos (Wolf, 2016). Para ello, se ha creado unas fuerzas especiales, combinación de militares y policías, llamada Special Security Division (SSD), cuyos servicios se centrarán exclusivamente en defender el corredor económico. En una reciente entrevista, Mushahid Hussain Sayed, presidente de la comisión pakistaní del CPEC, declaró que ese número se incrementaría a 30.000 a lo largo de 2018. A estas medidas se ha sumado la implementación de un sistema de seguimiento y vigilancia las 24 horas en los proyectos en construcción, y la puesta en marcha de sistemas de detección de explosivos en las áreas más propensas a recibir ataques (principales autopistas, zonas muy transitadas o centrales eléctricas) (Ashraf, Shafiq y Batool, 2017).

Además, Pakistán ha luchado contra grupos insurgentes de la frontera entre ambos países. Entre ellos destaca el ETIM (East Turkestan Islamic Movement), un grupo de

⁹ Estas cifras corresponden a los datos obtenidos hasta octubre de 2016 y se refieren únicamente a las víctimas con una relación directa con el CPEC. Seguramente esa cifra sea más abultada a comienzos de 2018.

origen Uigur, cuyos miembros se esconden en tierras pakistaníes y afganas, que lucha por la independencia de Sinkiang a través de ataques terroristas dirigidos contra ciudadanos chinos tanto en territorio chino como en el pakistaní. Así, en un intento de complacer a China y demostrar la capacidad de las fuerzas militares pakistaníes, el ministro de defensa Khawaja Asif declaró a finales de 2015 que “creemos que hemos acabado con ellos... la lucha contra ETIM es nuestra propia lucha, no es solo la lucha de China” (Baker, 2015). Sin embargo, este anuncio es insuficiente, pues la amenaza de otros muchos grupos sigue presente en el día a día del país. Pakistán debería hacer frente a todos ellos desmantelando la estructura terrorista y eliminando de una vez por todas el peligro que se cierne sobre el país.

7.4.2. Las disputas territoriales en Pakistán

Otra de las razones de la inestabilidad en Pakistán son sus disputas territoriales, que se pueden ver reforzadas con el CPEC. En efecto, si bien el apoyo al CPEC es prácticamente unánime entre los partidos políticos, Pakistán también debe hacer frente a las protestas de muchas de sus provincias que acusan al gobierno central de haber asignado las inversiones, los parques industriales y las áreas ZEE de manera desigual (como se ha visto en el análisis de los proyectos energéticos), beneficiando a áreas ya de por sí desarrolladas con la ruta del este, y marginando a las más vulnerables. En particular, Punjab se lleva el “premio gordo”, pues acapara casi el 50% de las inversiones (Boyce, 2017). Y puede que no sea casualidad. Punjab es la provincia de donde provienen los altos cargos del gobierno, del partido Pakistan Muslim League-N (PML-N), y donde reciben el máximo apoyo electoral. Esto ha provocado la oposición de muchos grupos sociales, escépticos por la falta de transparencia y molestos por la disparidad en el trato. En última instancia, esto se traslada en una intensificación de las disputas territoriales y de los movimientos separatistas (Sial, 2014).

China, sabedora de estos problemas, quiere que se despolitice el CPEC y también ha presionado a las autoridades pakistaníes en este aspecto. Así, el 28 de mayo de 2015, el ex Primer Ministro Nawaz Sharif convocó una conferencia con todos los partidos políticos del parlamento pakistaní para debatir la repartición de las inversiones. Finalmente, llegaron a un “consenso nacional” para desarrollar en primer lugar las rutas del oeste, que atraviesan las regiones más empobrecidas, y para incluir todas las

provincias en el proyecto. De esta manera, al menos a corto plazo, se ha conseguido un compromiso por parte de toda la comunidad política (Wolf, 2016).

7.4.3. El caso de Baluchistán

El caso de Baluchistán cobra especial relevancia en el marco del CPEC, ya que es en esa provincia donde se desarrolla el proyecto de mayor envergadura, el puerto de Gwadar y donde radica focos de tensión en Pakistán.

Baluchistán es la provincia más grande y la menos densamente poblada de Pakistán. Es una región rica en recursos naturales y, sin embargo, es la más pobre del país. Alberga la mayor parte de la población baluchi, una etnia con lengua y cultura propias asentada en Pakistán, Afganistán e Irán, que ha sido marginada a lo largo de la historia en estos estados. En Pakistán los baluchis han luchado, usando la violencia, por una mayor autonomía e incluso por la independencia. El conflicto se debe en gran medida a la imposición, por parte del gobierno central, de una narrativa histórica, cultural y religiosa homogénea que obvia las particularidades de esta etnia (Kupez, 2018).

En 2004, tras años de estabilidad en Baluchistán, la insurgencia baluchi volvió a estallar. Desde entonces, la sensación de marginación social, el desprecio de la clase política, la imposición de la homogeneidad religiosa en el país, la respuesta militar a las protestas por la independencia y el deterioro económico de la región han provocado un aumento de la tensión en la provincia. Los militantes se han radicalizado y han aumentado sus ataques terroristas. De hecho, Quetta, capital de Baluchistán, junto con la región de FATA se ha convertido en el centro de operaciones de los Talibanes y de Al Qaeda en territorio pakistaní. Por tanto, las luchas en esta región representan, a día de hoy, el mayor peligro para la implementación con éxito del CPEC (Markey y West, 2016).

El CPEC no ha hecho más que empeorar la situación. Los grupos más extremistas consideran el CPEC una forma de sometimiento y de invasión extranjera. El gobierno central ha excluido a los baluchis de los proyectos del puerto de Gwadar impidiéndoles la participación en la construcción y la gestión de muchos de ellos. De hecho, para la construcción del puerto y del aeropuerto, Pakistán ha confiado en la mano de obra y el

conocimiento técnico de ingenieros chinos, obviando a la población baluchi (Lim, 2017). De este modo, los baluchis vuelven a sentirse apartados por Pakistán y, conscientes de que ellos no obtendrán ventajas del CPEC, advierten de que el macroproyecto solo beneficiará a China y al gobierno en Islamabad, conscientes de que quizás ellos no saboreen las mieles del CPEC. Además, con la atracción de inversores internacionales y el desarrollo de Gwadar, los baluchis se sienten amenazados como comunidad, puesto que pueden acabar convirtiéndose en una minoría local en su propia región (Ashraf, Shafiq y Batool, 2017).

Como consecuencia, los insurgentes de esta etnia han atacado las obras del CPEC, dañando los gaseoductos y oleoductos, y han atentado contra los trabajadores chinos y las fuerzas de seguridad. Aun así, la violencia de los separatistas se ha notado en todo el territorio. Los ejemplos son cuantiosos. En abril de 2015, el *Baluchistan Liberation Army* asesinó a veinte trabajadores que participaban en la construcción de la presa Mirani al suroeste de la provincia. En agosto de 2016, un grupo de insurgentes mató a siete policías pakistaníes en Quetta y, ese mismo mes, también mataron a dos guardias de seguridad que vigilaban la construcción de un oleoducto en Gwadar (Lim, 2017). En octubre de ese año, otros terroristas reivindicaron la autoría del asesinato de seis pasajeros de un tren con dirección Gwadar. En marzo de 2017, dos bombas destrozaron un puente y una torre de electricidad. El mes siguiente, cuatro trabajadores del CPEC perdieron la vida en un ataque de separatistas baluchis (Shafqat, 2017).

El gobierno de Pakistán ha desarrollado un conjunto de medidas para hacer frente a estos ataques. Por un lado, se ha implementado un perímetro de seguridad con puestos de control que rodea el puerto de Gwadar. Por otro lado, se han desplegado fuerzas militares en la provincia para luchar contra los ataques (Lim, 2017). Sin embargo, esta propuesta puede tener el efecto contrario al deseado y puede exacerbar la tensión entre autoridad estatal y grupos insurgentes. Por lo tanto, el CPEC, a pesar de su probable impacto positivo en las condiciones de vida de las poblaciones en las que está presente, puede conllevar una mayor alienación de las comunidades locales.

El CPEC no es solo un proyecto destinado a impulsar únicamente el crecimiento económico. Representa igualmente los esfuerzos de China para proporcionar seguridad a la región y, esta seguridad se consigue precisamente si hay desarrollo económico. La creación de empleos, el suministro de energía y la creación de vías de comunicación generan mejores condiciones de vida y reducen la pobreza. Así, como consecuencia indirecta, consiguen la estabilidad social y, por ende, la seguridad interna tan deseada por Pakistán. Atajando estos problemas, China espera generar mayor seguridad y prosperidad en su propio territorio.

Estos deseos de las autoridades chinas son muy loables pero muy difíciles de conseguir viendo los antecedentes de Pakistán y la gran inestabilidad de los países colindantes como Afganistán o las luchas territoriales de Cachemira con India. Por lo tanto, solo el tiempo dirá si China conseguirá reducir los riesgos y desarrollar con normalidad y a tiempo el CPEC.

8. Conclusiones

China aspira a incrementar su influencia política y económica a nivel mundial a través de su iniciativa One Belt One Road. Con acuerdos como el China Pakistan Economic Corridor, Pekín tiene como objetivo fomentar el desarrollo de economías vecinas – en este caso Pakistán - aportando grandes flujos de financiación para la construcción de infraestructura e impulsar así el comercio con estas regiones, lo que repercute positivamente en su propia economía. Como hemos visto a lo largo de este trabajo, estos corredores económicos son eficaces, consiguiendo una mayor integración económica y social, si se dan ciertas condiciones previas como la estabilidad política y económica, el buen entendimiento y la garantía de compromiso a largo plazo de las partes. Asimismo, se ha visto que no se consigue siempre impactos positivos con estos proyectos. Si bien se puede lograr una disminución de la desigualdad a nivel transnacional, a nivel estatal puede darse el efecto contrario. Los corredores económicos pueden provocar una desigualdad entre zonas marginales, alejadas de los principales nodos del corredor, y zonas interconectadas que acaparan la mayor parte de los beneficios económicos.

En el caso del CPEC, Pakistán espera que éste suponga un verdadero impulso para su desarrollo mientras que China espera expandir su presencia e influencia en el Índico. Para ver si se conseguirán estos objetivos, se han analizado las principales variantes - con un claro enfoque sobre Pakistán - que repercuten sobre los resultados que tendrá el corredor una vez completado en 2030: desarrollo del puerto de Gwadar, crisis energética, el estado actual y la evolución de la economía pakistaní, la endeble seguridad y las disputas territoriales.

Respondiendo a la pregunta de investigación, tanto el puerto de Gwadar, como la red de transporte y los proyectos energéticos, que se llevan la mayor parte del presupuesto del CPEC, sí pueden suponer un gran impulso para la economía de Pakistán y paliar la crisis energética; siempre y cuando se llevan a cabo sin retrasos, con la seguridad de los trabajadores y de la infraestructura garantizada, y sin mayores sobrecostes. A pesar de ello, la implementación del corredor también conllevará ciertos problemas que los gobiernos de Pekín e Islamabad no han considerado: un preocupante aumento de la deuda pública pakistaní, una marginación de las poblaciones ajenas al corredor, la

intensificación de algunas disputas territoriales y unos sobrecostes desproporcionados. Por ello, China y Pakistán tendrán que hacer un esfuerzo para fijar un compromiso a largo plazo y para que el CPEC acabe repercutiendo positivamente en la población de las regiones de Sinkiang y de Pakistán en general.

Más allá de las conclusiones presentadas, este trabajo tiene ciertas limitaciones que habría que tener en cuenta para seguir analizando el CPEC. En primer lugar, las consecuencias del corredor económico para China y Pakistán son, a día de hoy, solo hipótesis, pues el verdadero impacto se notará a lo largo de los años y su repercusión no se podrá analizar con datos contrastados hasta que terminen las obras. No se sabe el alcance del proyecto, pero tampoco se sabe si la forma que tomará al final tendrá que ver con lo proyectado desde 2014. La respuesta de los estados vecinos, los posibles cambios en la opinión pública acerca del CPEC o un freno en la economía china durante los próximos años son factores determinantes a tener en cuenta a la hora de hacer conjeturas sobre el futuro del acuerdo. En segundo lugar, la inestabilidad de Pakistán supone un desafío constante para el correcto desarrollo del corredor económico, y la corrupción endémica se vuelve un problema a la hora de cuantificar los beneficios y costes de los proyectos. Finalmente, la rapidez con la que se suceden los cambios en el contexto actual mundial, hacen aún más difícil prever con antelación cualquier resultado las posibles formas que tomará el CPEC.

El presente trabajo se ha centrado en la posición de China y Pakistán acerca del CPEC y en el impacto que éste tendrá en ambos países. Para futuras investigaciones, resultará interesante analizar el CPEC desde el punto de vista del resto de Estados de la región del Sur de Asia, en particular India y Afganistán.

India ya ha escenificado en numerosas ocasiones su discrepancia con el CPEC. De hecho, Narendra Modi llegó a calificar el corredor como “inaceptable” en 2015 (Desk, 2015). El fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre China y Pakistán puede ser un nuevo punto de fricción con la otra potencia de la región más allá del conflicto por Cachemira. Por un lado, una de las rutas del CPEC pasa por la región de *Pakistan-occupied-Kashmir* (PoK), que se disputan Pakistán e India, y que este último considera como una “violación de su soberanía e integridad territorial”. Por otro lado, el posible uso militar del puerto de Gwadar por parte de la RPC forma parte de su política de expansión

militar a través del PLAN. Esto puede suponer una escalada de tensión en el Índico y se podrían repetir los patrones de los conflictos que se dan actualmente en el Mar de la China Meridional (Kugelman, 2017).

En el caso de Afganistán, el gobierno chino ha insinuado recientemente que desearía extender el alcance del CPEC hasta este país. De hecho, en diciembre de 2017, los Ministros de Asuntos Exteriores de China, Pakistán y Afganistán se reunieron en Pekín para tratar esta cuestión. Aún así, esta operación resulta complicada debido a las frágiles relaciones entre Pakistán y Afganistán. Estos últimos han acusado a Pakistán de convertirse en una guarida para los terroristas islámicos y le culpan de parte de sus problemas con el islamismo radical. Además, Estados Unidos podría intentar frenar a Kabul de su participación en este acuerdo.

En definitiva, el CPEC es un proyecto transnacional que tiene el potencial de impulsar una integración económica y social entre China y Pakistán beneficiosa para ambos países y para la región del Sur de Asia. El tiempo dirá si el CPEC verdaderamente conseguirá alcanzar todo lo que se propone. Mientras tanto, queda claro que China no escatima en sus demostraciones de potencia económica, política, diplomática y militar para alcanzar sus ambiciosos planes.

9. Referencias

Ahmar, D. M. (2015). Strategic meaning of the China-Pakistan Economic Corridor. *Institute of Strategic Studies Islamabad*.

Ali, A. (2016). China Pakistan Economic Corridor: Prospects and Challenges for Regional Integration. *Arts and Social Sciences Journal*, 7(4)

Ashraf, M., Shafiq, A., & Batool, S. (2017). China Pakistan Economic Corridor (CPEC): Analysis of Internal and External Challenges. *International Journal of Business*, 4(5), 106-111.

Azis, I. (2014). *Economic Corridor Development for Inclusive Asian Regional Integration: Modeling Approach to Economic Corridors*. Manila: Asian Development Bank.

Aziz, R., & Ahmad, M. B. (2015). Pakistan's power crisis. *Special report. United States Institute of Peace*. Recuperado de <http://www.usip.org/sites/default/files/SR375-Pakistans-Power-Crisis-The-Way-Forward.pdf>.

Boyce, T. (2017). The China-Pakistan Economic Corridor: Trade Security and Regional Implications. *Office of Scientific and Technical Information U.S. Department of Energy*. Recuperado de <https://www.osti.gov/biblio/1344537>

Brunner, H.P. (2013). What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? *Asian Development Bank*. Recuperado de <https://www.adb.org/publications/economic-corridor-development-and-what-it-can-achieve-in-asia-subregions>

Cai, P. (2017). Understanding china's belt and road initiative. *Lowy Institute for International Policy*. Recuperado de <https://think-asia.org/handle/11540/6810>

Centre for Aviation. (2017). New Gwadar Airport. Recuperado de <https://centreforaviation.com/data/profiles/newairports/new-gwadar-airport>

Chaturvedy, R. R. (2017). China's Strategic Access to Gwadar Port: Pivotal Position in Belt and Road. *Nanyang Technological University*.

Churchman, K. (2015). China's vision for a new Asian economic and political order. *National Bureau of Asian Research*, 22.

De, P. (2014). Economic corridors and regional economic integration. *Economic Corridors in South Asia*, 15.

Desk, W. (2015). China-Pakistan Economic Corridor “unacceptable”, Modi tells China. *The Express Tribune*. Recuperado de <https://tribune.com.pk/story/895611/china-pakistan-economic-corridor-unacceptable-modi-tells-china/>

Du, M. M. (2016). China's “One Belt, One Road” Initiative: Context, Focus, Institutions, and Implications. *The Chinese Journal of Global Governance*, 2(1), 30-43.

- Esteban, M. (2016). The China-Pakistan corridor: A Transit, Economic or Development Corridor. Recuperado de http://www.issi.org.pk/wp-content/uploads/2016/08/4-Mario_Esteban_SS_Vol_36_No.2_2016.pdf
- Ferdinand, P. (2016). Westward ho—The China Dream and ‘One Belt, One Road’: Chinese Foreign Policy Under Xi Jinping. *International Affairs*, 92(4), 941-957.
- Hali, S. M., Shukui, T., & Iqbal, S. (2015). One Belt and One Road: Impact on China-Pakistan Economic Corridor. *Strategic Studies*, 34(4), 147-164.
- Heilmann, S., Rudolf, M., Huotari, M., & Buckow, J. (2014). China’s shadow foreign policy: parallel structures challenge the established international order. *China Monitor*, 18(28)
- Hope, A., & Cox, J. (2015). Development Corridors. *Coffey International Development*. Recuperado de https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf
- Huang, Y. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. *China Economic Review*, 40, 314-321.
- Hussain, E. (2017). China–Pakistan Economic Corridor: Will It Sustain Itself? *Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences*, 10(2), 145-159.
- Hussain, J. (2016). China Pakistan Economic Corridor. *Defence Journal*, 19(6), 13.
- Irshad, M. S. (2015). One belt and one road: Does China-Pakistan Economic Corridor Benefit for Pakistan's Economy? Recuperado de https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2710352
- Jacques, M. (2012). *When China Rules the World: The Rise of the Middle Kingdom and the End of the Western World*. Penguin UK.
- Javid, U. (2016). Assessing CPEC: Potential Threats and Prospects. *Journal of the Research Society of Pakistan*, 53(2)
- Jinchen, T. (2016). *One belt one road: Connecting china and the world*. Recuperado de <https://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/one-belt-and-one-road-connecting-china-and-the-world>
- Kadira Pethiyagoda. (2017). *What's Driving China's New Silk Road, and How Should the West Respond?* Recuperado de <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/17/whats-driving-chinas-new-silk-road-and-how-should-the-west-respond/>
- Kugelman, M. (2013a). Pakistan’s Energy Crisis: From Conundrum to Catastrophe? *The National Bureau of Asian Research*. Recuperado de http://www.nbr.org/downloads/pdfs/eta/Kugelman_commentary_03132013.pdf

Kugelman, M. (2015b). *Pakistan's interminable energy crisis: Is there any way out?* Woodrow Wilson International Center for Scholars.

Kugelman, M. (30 de junio de 2015). Powerless in Pakistan. *Foreign Policy*. Recuperado de <http://foreignpolicy.com/2015/06/30/powerless-in-pakistan/>

Lim, T. W., Chan, H. H. L., Tseng, K. H. Y., & Lim, W. X. (2016). *China's one belt one road initiative*. London: Imperial College Press.

Malik, A. R. (2018). The China–Pakistan Economic Corridor (CPEC): A Game Changer for Pakistan’s Economy. *China's Global Rebalancing and the New Silk Road* (pp. 69-83) Springer.

Markey, D. S., & West, J. (2016). Behind China’s gambit in Pakistan. *Council on Foreign Relations*, 5(1).

Miller, T. (2017). *China's Asian Dream: Empire Building Along the New Silk Road* Zed Books Ltd.

Phillips, T. (12 de mayo de 2017). World’s Biggest Building Project Aims to Make China Great Again. *The Guardian*. Recuperado de <https://www.theguardian.com/world/2017/may/12/chinese-president-belt-and-road-initiative>

Priemus, H., & Zonneveld, W. (2003). What Are Corridors and What Are the Issues? Introduction to Special Issue: The Governance of Corridors. *Journal of Transport Geography*, 11(3), 167-177.

Rodríguez, M. (2017). *"One Belt One Road": Estado de Desarrollo*. Madrid: ICEX. Recuperado de <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/DOC2017723750.pdf>

Sender, H. & Stacey, K. (17 de mayo 2017). China Takes ‘Project of the Century’ to Pakistan. *Financial Times*. Recuperado de <https://www.ft.com/content/05979e18-2fe4-11e7-9555-23ef563ecf9a>

Sial, S. (2014). The China-Pakistan Economic Corridor: An Assessment of Potential Threats and Constraints. *Conflict and Peace Studies*, 6(2), 24.

Srivastava, P. (2011). *Regional corridors development in regional cooperation* (258). Recuperado de https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1874493##.

Su, A. (17 de Octubre de 2016). The Limits of Chinese Isolationism. *The Atlantic*. Recuperado de <https://www.theatlantic.com/international/archive/2016/10/china-xinping-trade-xinjiang-muslim-uighur/504176/>

Tiezzi, S. (2016). China Powers Up Pakistan: The Energy Component of the CPEC. *The Diplomat*. Recuperado de <https://thediplomat.com/2016/01/china-powers-up-pakistan-the-energy-component-of-the-cpec/>

Transparency International. (13 de enero de 2016). Corruption perception index 2017. Recuperado de https://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2017

Vaid, M., & Tourangbam, M. (13 de Agosto de 2014). Pakistan's energy crisis. *Foreign Policy*. Recuperado de <http://foreignpolicy.com/2014/08/13/pakistans-energy-crisis/>

Venkatachalam, K.S. (16 de junio de 2017). Can Pakistan Afford CPEC? *The Diplomat*. Recuperado de <https://search.proquest.com/docview/1938518951>

Vickerman, R. (2002). The role of infrastructure for expansion and integration. *Regional development reconsidered* (pp. 137-147) Springer.

Wolf, S. O. (2016). The China-Pakistan Economic Corridor: An Assessment of Its Feasibility and Impact on Regional Cooperation. Recuperado de https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2834599

Yinhong, S. (2015). China's Complicated Foreign Policy. Recuperado de http://www.ecfr.eu/article/commentary_chinas_complicated_foreign_policy311562

Yu, H. (2017). Motivation Behind China's 'One Belt, One Road's Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank. *Journal of Contemporary China*, 26(105), 353-368.

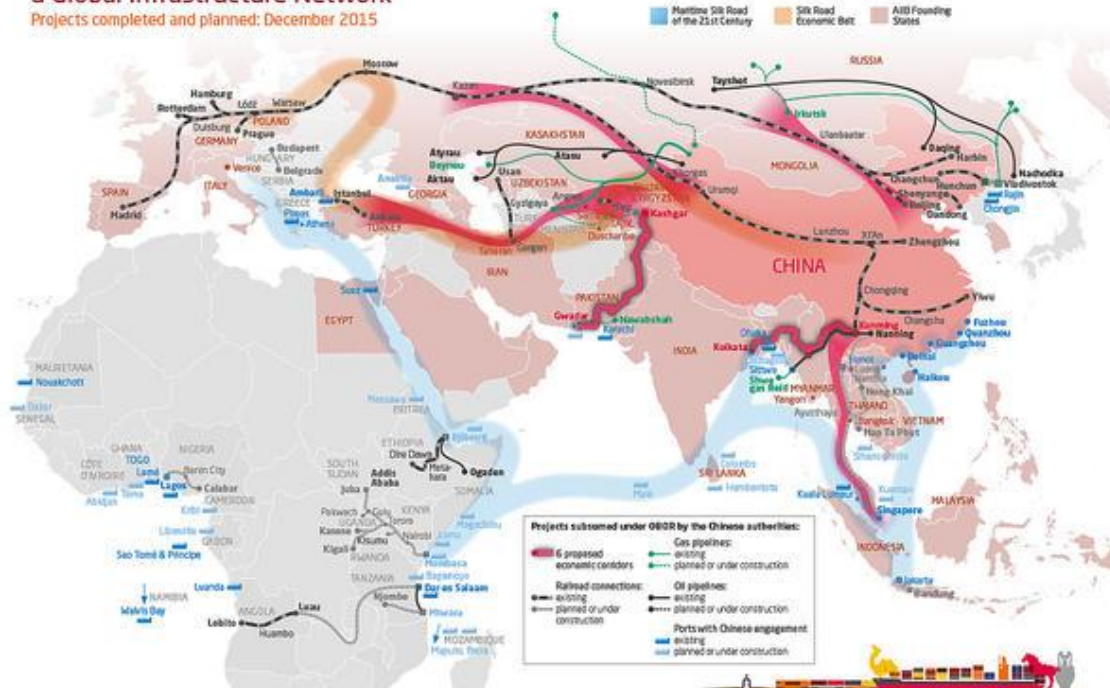
10. Anexos

10.1. Mapa de la iniciativa One Belt One Road

MERICCS China Mapping

One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network

Projects completed and planned: December 2015



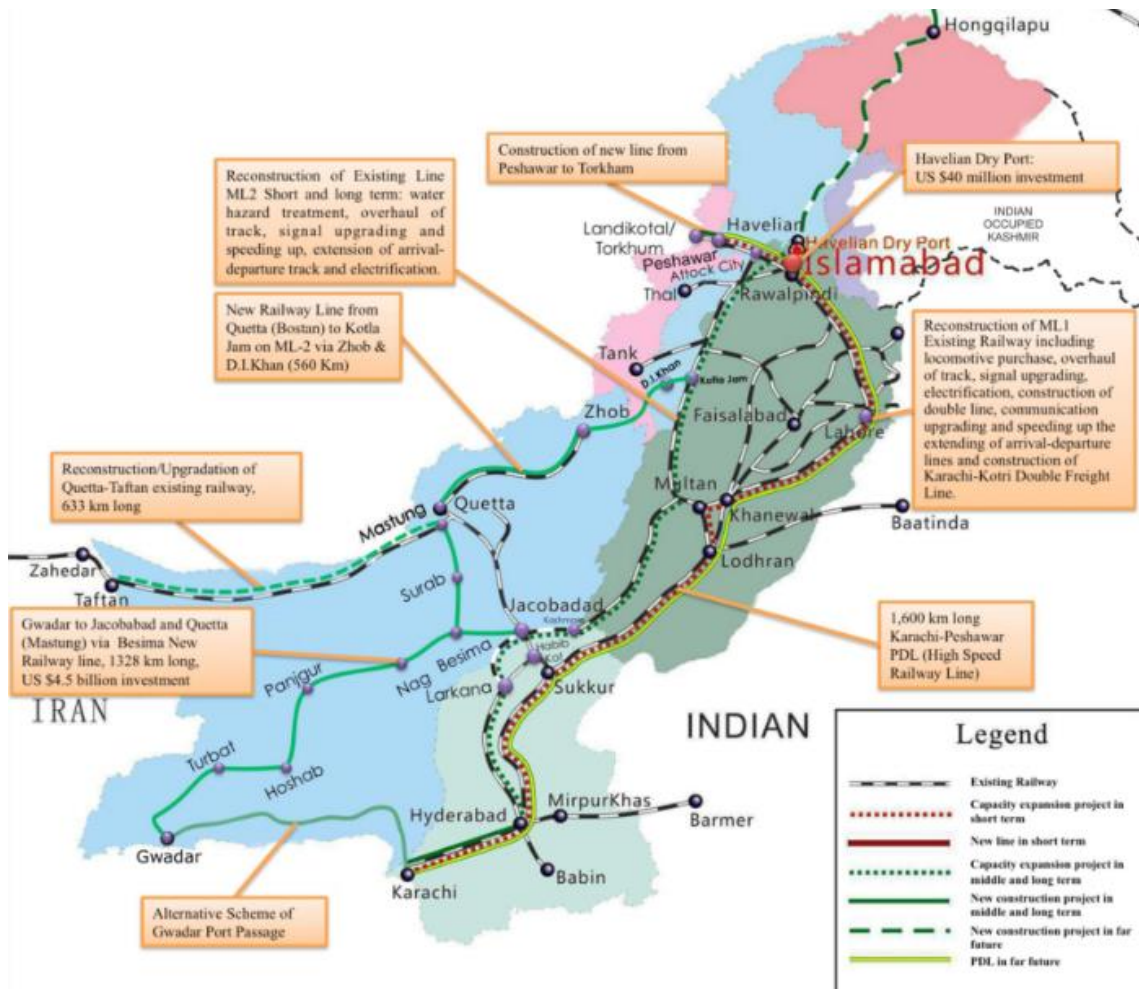
Fuente: Mercator Institute for China Studies (MERICCS), China Mapping

10.2. Plan de red de autopistas del CPEC (2013 – 2030)



Fuente: China Pakistan Economic Corridor, Ministerio de Planificación, Desarrollo y Reforma de Pakistán

10.3. Plan de red ferroviaria del CPEC (2014 – 2030)



Fuente: China Pakistan Economic Corridor, Ministerio de Planificación, Desarrollo y Reforma de Pakistán

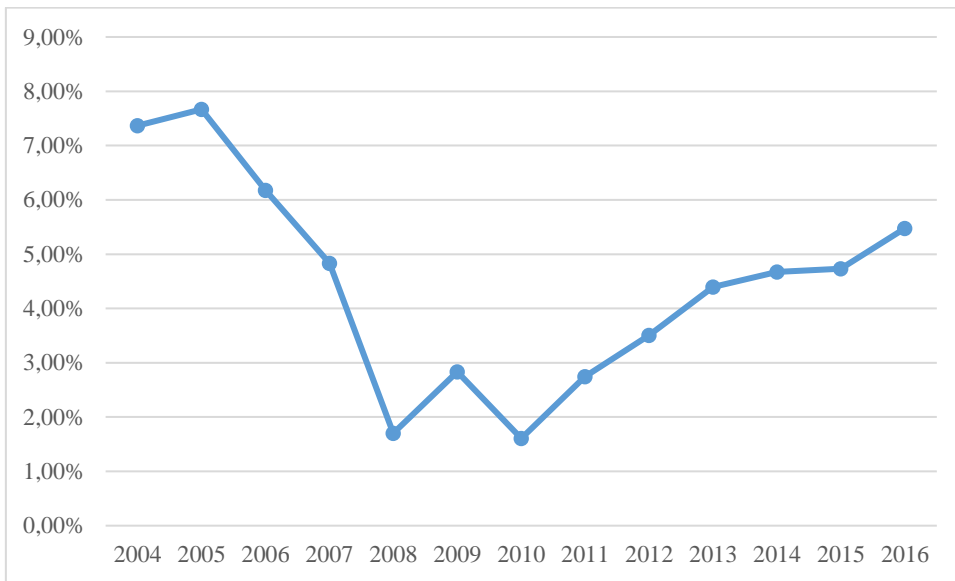
10.4. Lista de los principales proyectos del CPEC

Área	Nombre del proyecto	Coste (en millones de dólares)	Estado actual
Energía	2x660 MW Coal-fired Power plants en el Puerto de Karachi	1.980	Sin comenzar – presupuesto pactado
	Suki Kinari Hydropower Station	1.802	Completado en 2017 y operacional
	Quaid-e-Azam 1000 MW Solar Park	1.302	Operacional desde 2016
	Sahiwal 2x660MW Coal-fired Power Plant, Punjab	1.600	Completado en 2017

	Hydro China Dawood 50MW Wind Farm	125	Completado en 2017 y operacional
	Surface mine in block II of Thar Coal field, 3.8 million tons/year	1.470	Financiación cerrada
	Phandar Hydropower Station	-	Proyecto potencial
Puerto de Gwadar	Gwadar East-Bay Expressway	140,6	Finalización prevista para 2018.
	New Gwadar International Airport	230	Comienzo de las obras en 2018.
	Infrastructure Development for Free Zone & EPZs	32	Exención fiscal y Zona de Libre Comercio notificada en 2016
	Construction of Breakwaters	130	Borrador del proyecto aceptado.
Red de transporte	Peshawar-Karachi Motorway (Multan-Sukkur Section)	2.980	Obras comenzadas en Agosto 2016. Finalización prevista para agosto 2019.
	KKH Phase II (Thakot - Havelian Section)	1.366	Obras comenzadas en septiembre 2016. Finalización prevista para marzo 2020.
	KKH Thakot-Raikot N35 remaining portion (136 Km)	719.8	Plan en espera de ser aceptado por China.
	Expansion and reconstruction of existing Line ML-1	8.172	Plan aprobado. Finalización revista para 2022.

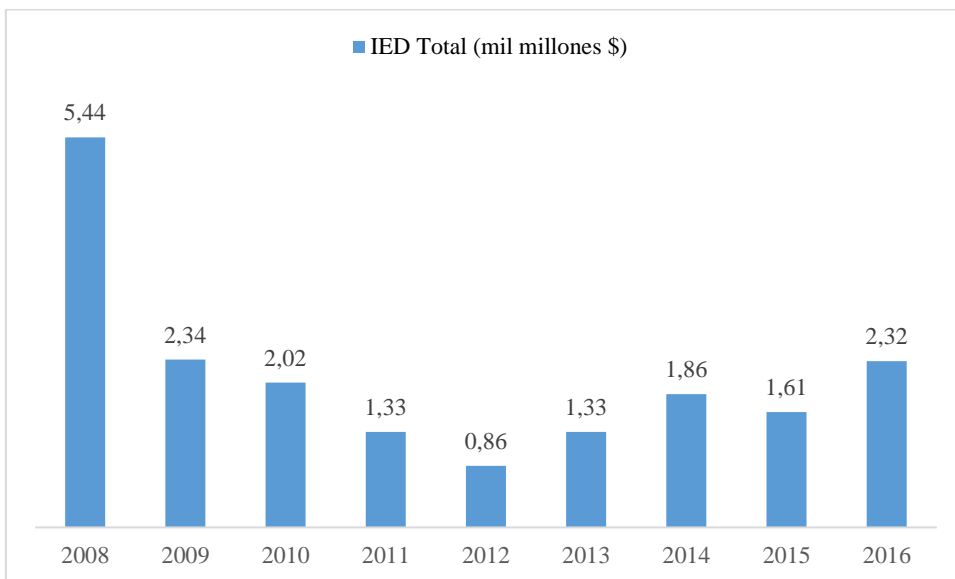
Fuente: Elaboración propia con datos ofrecidos por el Ministerio de Planificación, Desarrollo y Reforma pakistaní

10.5. Evolución del PIB de Pakistán (2004 – 2016)



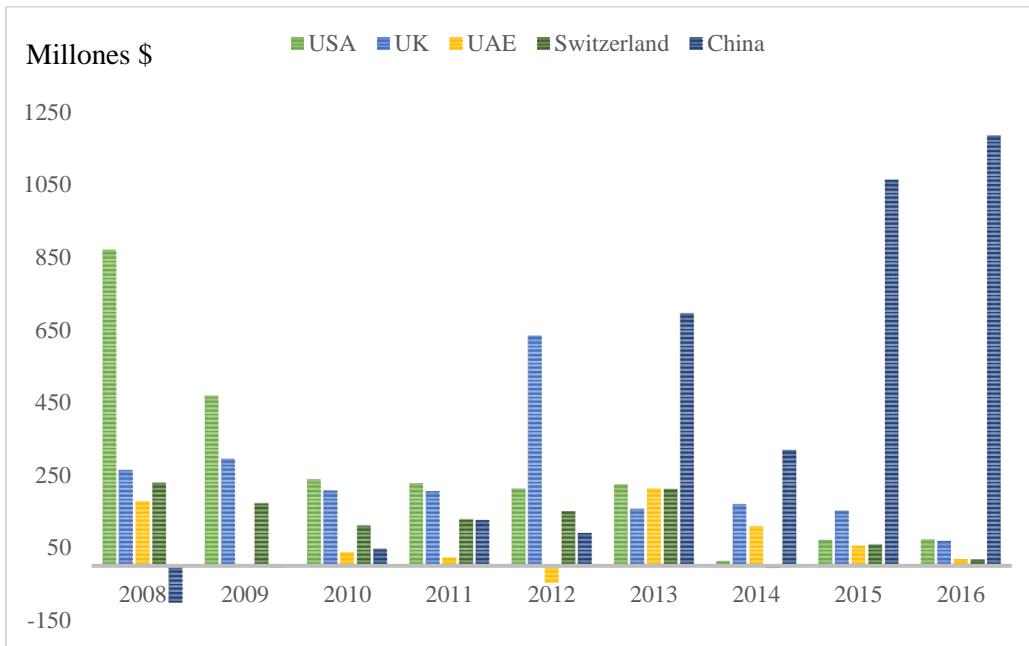
Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Banco Mundial (2018)

10.6. Evolución de la Inversión Extranjera Directa en Pakistán (2004 – 2016)



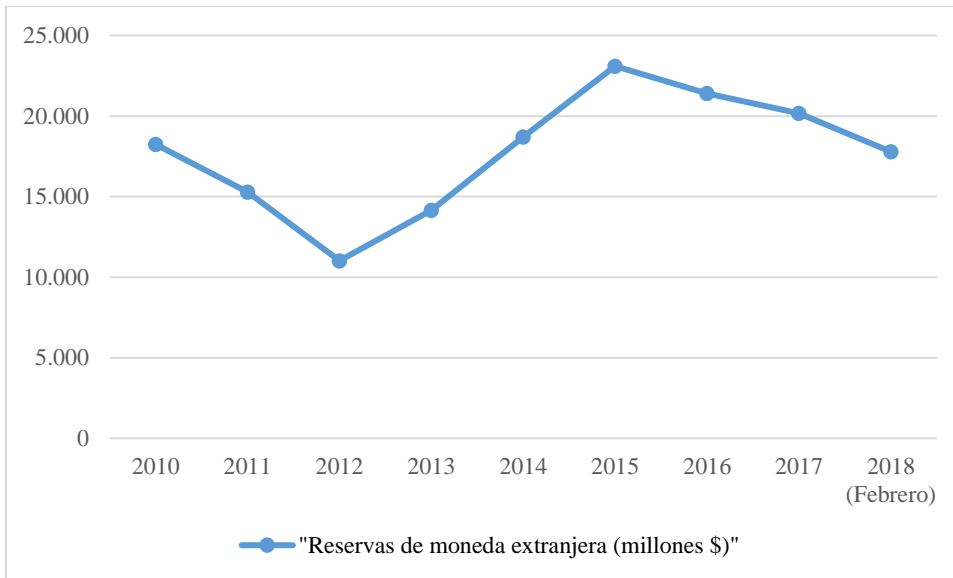
Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Banco Mundial (2018)

10.7. Evolución de la IED en Pakistán de sus principales países inversores (2008 – 2016)



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos por la Comisión de Inversiones de la Secretaría Oficina del Primer Ministro del gobierno de Pakistán.

10.8. Evolución de las Reservas de Moneda Extranjera en Pakistán



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos por el State Bank of Pakistan