



Título: El sector ferroviario y la iniciativa OBOR, mecanismo transcontinental estratégico para el posicionamiento geoeconómico de China en Europa y Asia.

Autor: Raquel León, Juan Carlos Tello Prior y Samantha Montiel

Institución: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Resumen

El presente trabajo se enfoca a la importancia que tiene la conjugación de dos factores importantes para China: por un lado, su liderazgo en el sector ferroviario, y por otro, el impulso a la iniciativa *One Belt, One Road* (OBOR), como elementos que coadyuvan al posicionamiento geopolítico de China a nivel transcontinental. Por lo tanto, este trabajo pretende medir los alcances de este observable a través de la conjugación de elementos de Relaciones Internacionales y Negocios Internacionales vía la importancia de la política comercial de la República Popular China.

Palabras clave: Iniciativa OBOR, sector ferroviario, geopolítica, política comercial, Europa-Asia.

El sector ferroviario y la iniciativa OBOR, mecanismo transcontinental estratégico para el posicionamiento geoeconómico de China en Europa y Asia.

Raquel León, Juan Carlos Tello y Samantha Montiel

Introducción

La segunda década del siglo XXI ha traído consigo una serie de cambios en la estructura del sistema internacional. Desde una perspectiva racional, dichos cambios o reajustes, están relacionadas con las acciones que realizan los Estados y sus estrategias para

mantener o incrementar su posición en la escena internacional. China es uno de los actores más activos dentro de este periodo, por lo que, a través del fortalecimiento de su política exterior, y el impacto de ésta a través de organizaciones y foros internacionales, relaciones bilaterales y esquemas de cooperación, han coadyuvado a que dicho país tenga un protagonismo más claro en asuntos de impacto global.

Este aspecto ha sido posible gracias a la continuidad y el avance del proyecto chino en su proceso de internacionalización y los vacíos de poder, que en pleno año 2017 se prevén. La materialización de esta nueva fase en el avance chino se concentra en la figura del presidente Xi Jinping y sus acciones al exterior. Una de éstas es la iniciativa *One Belt, One Road* (OBOR), la cual, a unos cuantos años de su lanzamiento, se hace cada día más presente en la región del corredor eurasiático.

El presente trabajo tiene objetivo describir y analizar el alcance que la propuesta OBOR tiene para este posicionamiento de China en regiones neurálgicas dentro de los continentes asiático y europeo, como lo son la tradicional zona de influencia rusa y Europa Occidental; sin dejar de lado, el potencial hacia regiones como Medio Oriente y el resto de Asia. Es así como, mediante este artículo, los autores proponemos un análisis interdisciplinario dentro de los Estudios Internacionales, a través de sinergia entre temas de alta y baja política.

El sector ferroviario chino y la iniciativa OBOR

Una de las variables identificada dentro de esta investigación es el sector ferroviario, como un elemento clave hacia la consolidación del posicionamiento chino en esta región del mundo a través de la iniciativa OBOR. No obstante, este factor no es un aspecto repentino, sino que posee una serie de características que serán descritas a continuación.

A lo largo de la historia la infraestructura creada desde un núcleo de poder, entendido como un imperio o Estado, ha sido un determinante para la consolidación de dicho actor dentro y fuera dentro de su territorio. Para ambos casos, se identifican claros ejemplos de cómo la interconectividad entre pueblos o puntos estratégicos a nivel económico y político, a través de la innovación tecnológica, ha creado bases hacia la consolidación y/o el incremento del *status quo* de este actor dentro del sistema internacional o regional (Mearsheimer en Roberts, n.d.). Tales ejemplos son el Imperio romano, Estados Unidos y Reino Unido.

En el caso de Roma, se rescata la idea de Augusto con la frase “*Omnes viae Romam ducunt*”, en castellano “Todos los caminos conducen a Roma”, y la construcción de una paz en estructura de centro-periferia a través de la construcción de vías y murallas (Martínez, 2006). Por otro lado, y más en específico en la importancia de la interconectividad vía infraestructura ferroviaria, los ingleses fueron pioneros en el continente europeo. En donde la promoción de la construcción de una red ferroviaria inter-ciudades, fue un estimulante hacia la recuperación económica a través del transporte de *commodities*, en este caso el carbón (Bruinsma, 2008). Al mismo tiempo, este auge ferroviario tuvo su impacto en el desarrollo económico de los británicos, pues “la llegada de los ferrocarriles fue el mayor instrumento de cambio en el diseño y la naturaleza de la ciudad del siglo XIX” (Smith en Bruinsma, 2008, p. 3). Mientras que, en el continente americano encontramos herencia de este esquema en Estados Unidos y Canadá, Estados que hacia finales del siglo XIX y el siglo XX utilizaron al ferrocarril como un mecanismo de impacto económico a través de redes de suministro, pero sobre todo como una estrategia de consolidación territorial y de colonización indirecta hacia los pueblos nativos: logrando así un despunte económico y la conexión Este-Oeste. En el caso estadounidense, el éxito de este esquema se debió a la sinergia entre el gobierno y las empresas, ya que se permitieron una serie de acciones como la creación de un monopolio, bonos de participación estatal, exención de impuestos, la creación de bancos especiales, entre otros (Roberts, n.d.).

La importancia del sector ferroviario chino, y el lugar que hoy en día ocupa en términos de innovación a nivel mundial, parte de un proceso de modernización. Es bien sabido que con Deng Xiaoping se da inicio a esta fase en la República Popular China, no obstante, la modernización del sector ferroviario en China inició años después. Dentro de este esquema, el desarrollo ferroviario en China había estado exclusivamente en el Estado. En el año de 1984 esto comenzó a cambiar, pues se permitieron nuevos modelos de participación dentro de este sector. Esta acción se convirtió en un parteaguas dentro del desarrollo de infraestructura ferroviaria dentro del país. El resultado fue generar una estrategia basada en maximizar la eficiencia operativa de la misma. En 1992 se lanzó una nueva regulación, en donde se empoderó al Ministerio de Ferrocarriles de China como una institución encargada del desarrollo y la implementación de la política ferroviaria. Dos años después, se llevó a cabo una nueva reforma que permitió nuevos esquemas de inversión, que a su vez, ayudaron a que este sector entrara en una nueva fase de desregulación y descentralización (Wu & Nash, 2000).

Una nueva fase de modernización vendría con la llegada del siglo XXI, pues para el año 2004 el gobierno chino comenzó una campaña de “mejora de líneas convencionales de trenes de alta velocidad” (Félon, Ramella & Züger, 2010). El resultado de esta mejora se refleja en la siguiente tabla.

Tabla 1. Modernización del sector ferroviario chino de 2008 a 2012.

Acciones implementadas o resultado
En 2008, se iniciaron 68 nuevos proyectos para tender 11.306 km de líneas ferroviarias (mercancías y pasajeros).
A finales de 2008 había 18 437 locomotoras en China, de las que 6.305 eran eléctricas.
A finales de 2009, la longitud de la red ferroviaria de China era de 86.000 km. En 2012 se aumentó hasta 110.000 km.
Trayectos de más de 400 km de distancia a velocidad de 350km/h.
Colaboración entre gobierno, empresas extranjeras y universidades (Universidad Tsing-Hua, la Universidad para la energía eléctrica del norte de China, la Universidad Tianjin, la Universidad Jiaotong de Shanghai y la Universidad Chongqing) para generación de infraestructura ferroviaria eléctrica.

Fuente: Félon, et al, 2010; sitio oficial ABB.

El resultado de este proceso de modernización de la industria ferroviaria en China, ha traído consigo una carrera en el Este de Asia entre Japón y China, por ser los líderes en el sector. Como se mencionó líneas atrás, la innovación ha sido un punto importante para que China asuma ese liderazgo. Al mismo tiempo, la distancia entre las distintas ciudades que conecta la red china se ha convertido en una experiencia que ha llevado al gobierno de Beijing a plantear proyectos ambiciosos más allá de sus fronteras. Esto se ha manifestado principalmente hacia la región del Sureste Asiático, en donde actualmente existen proyectos de infraestructura ferroviaria de alta velocidad, que permitan conectar a las capitales de la región.

Uno de los mecanismos para la promoción de dichos proyectos es la iniciativa OBOR. Cabe mencionar que, a lo largo de los primeros años, China ha logrado consolidar una serie de estrategias e instituciones dentro de la región planteada por este

estudio. Algunos de estos ejemplos son: la Organización de Cooperación Shanghai (OCS) con el corredor euroasiático y el Tratado de Libre Comercio entre China y la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático. Con estos dos ejemplos se observan dos brazos de injerencia económica y de cooperación hacia el sureste y el oeste de China. No obstante, estos ejercicios no se han limitado a esto, pues en pleno 2017 existen procesos e iniciativas que involucran a ambas regiones como lo son: el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (AIIB, por sus siglas en inglés) y la Asociación Regional Económica Integral (RCEP, por sus siglas en inglés).

En el año de 2013, surgió la propuesta del presidente Xi sobre la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda. La iniciativa surge dentro de un evento en la Universidad de Kazajstán.

Bajo estas dos propuestas, es clara la idea de acrecentar su zona de influencia en el corredor euroasiático sin comprometerse abiertamente a apoyar los intereses de Rusia en la región. Mientras, que en la segunda, se busca lo mismo pero hacia la región del Sudeste Asiático, que es una zona en la que China ha perdido influencia con algunos países de vecindario a raíz de los conflictos territoriales (León, 2016).

Desde el 2013 hasta la fecha, la iniciativa OBOR ha avanzado e insertado a nuevas regiones dentro del proyecto. Tal es el caso de África y el Sur de Asia en la parte de la ruta marítima. Mientras que en lo que respecta a lo terrestre. La iniciativa ha generado un alcance sin precedentes, ya que en un primer momento se planteaba su alcance hasta algunos países de Europa del Este, y la probabilidad de ampliar su injerencia hacia países de Medio Oriente y Europa Occidental.

De acuerdo a Johnson, la iniciativa OBOR del presidente Xi es entendida como:

El resultado de la confluencia de varios factores: la preponderancia de China en el Este de Asia a través de un orden económico regional sinocéntrico, la asertividad china en temas de seguridad y el énfasis del concepto de “desarrollo común” de China hacia sus vecinos. Xi Jinping ha realizado un claro esfuerzo por promover la conectividad regional, como una medida de importancia estratégica que promueve la integración económica regional y el impulso a la competitividad, creando desarrollo sostenible en la región (2016, p.10).

Por lo tanto, de acuerdo a las declaraciones del presidente Xi durante la Reunión

Ministerial de APEC en 2014, la propuesta contempla proyectos de infraestructura, incluido el transporte. Dentro de dichas declaraciones se enfatizó la participación de capital chino y privado, aproximadamente 100 mil millones de dólares, para poder llevar a cabo los proyectos de conectividad en un periodo de tres años, a partir del año 2015 (Xinhuanet, 2014).

El avance de la iniciativa OBOR se ha reflejado en el sector ferroviario, pues después de estas declaraciones, se observan acciones claras por parte del gobierno de Beijing:

- La inauguración del tren de carga Yiwu- Madrid en 2014.
- El mecanismo de Cooperación Lancang-Mekong en 2015.
- La propuesta del tren Yiwu- Tehran en 2016.
- La inauguración del tren de carga de Sichuan a Polonia en junio de 2016.
- La expansión del tren de Yiwu hasta Londres a través del Canal de la Mancha en 2017.

Imagen 1. Red ferroviaria China- Europa.

Ruta del nuevo servicio ferroviario entre China y el Reino Unido



Fuente: Project Cargo Network

BBC

Teorización de la iniciativa OBOR

Como ya ha sido planteado, la iniciativa OBOR es uno de los proyectos comerciales más ambiciosos de los últimos tiempos, pues además de crear una de las infraestructuras mercantiles más complejas del mundo, persigue objetivos particulares en nuevo campo de oportunidad y desarrollo para China. Dichos objetivos son tanto numerosos como complejos y responden a un cuidadoso análisis de los intereses chinos con respecto a su posición y contexto actual dentro del escenario internacional.

A través de la iniciativa OBOR China ha generado diversas estrategias de política comercial encaminadas a fortalecer su inversión en diferentes sectores; su impulso al sector ferroviario busca asegurar una sostenibilidad económica a futuro estableciendo una cadena de suministro y colocación de bienes y servicios a través de la región. Sin embargo, para poder establecer una relación comercial entre dos estados, es vital que a pesar de las diferencias que puedan encontrarse entre ellos, exista también un vínculo político que permita el establecimiento de un nexo de cooperación.

Dentro del estudio de las Relaciones Internacionales existen diferentes tipos de tendencias en la teorización; cada una de ellas obedece a un enfoque particular y contextual que busca a su manera brindar una explicación o conjetura a una situación, fenómeno o momento específico al interior del Sistema Internacional. La teoría de la Economía Política Internacional asigna mayor relevancia a las relaciones económicas, pues considera que los vínculos económicos y comerciales conforman en sí mismos relaciones de origen e interés político. Esta teoría a su vez, contiene diversas corrientes que aportan un enfoque amplio y diferente dentro de la misma, entre ellas el pensamiento neoliberal.

El paradigma neoliberal analiza las interacciones de los actores internacionales desde una perspectiva que se establece en las relaciones transnacionales y de cooperación, fomentando puntos de encuentro que pueden derivar en vínculos económicos o políticos. Para Keohane (1993, p.16) la cooperación entre actores internacionales es posible gracias a la convergencia de intereses compartidos.

Mediante la iniciativa OBOR, China aspira a la cooperación con diversos actores regionales con los que comparte intereses como la sostenibilidad económica nacional. La creación de cadenas de valor a lo largo de diferentes países, es la esperanza china para concretar dicha rentabilidad comercial para todos los integrantes y asegurar beneficios económicos e influencia política en la región.

Stein (1982, p.318) explica que la cooperación entre actores es posible en primera instancia, gracias a los intereses propios de cada uno y que pueden ser compartidos con los demás actores con el fin de obtener las mayores ganancias posibles, es decir, que para que exista una relación de cooperación efectiva resulta necesario el reconocimiento de los intereses de todos los actores participantes. Se deben rescatar los objetivos particulares y ser examinados de forma global para encontrar correspondencia entre ellos y llegar a establecer intereses colectivos.

La inversión de China en el sector ferroviario corresponde a un esquema de cooperación sur-sur que representa una oportunidad de fortalecer y crear vínculos comerciales y políticos en la región que benefician a todos los actores implicados. La búsqueda por la modernización y crecimiento económico beneficia a la sostenibilidad del modelo de desarrollo chino, además de mejorar su imagen al exterior mostrándolo como un país atractivo competitivo y atractivo para la inversión extranjera directa.

Keohane (Baldwin, D. 1993, p.6) establece que la instauración y ejecución de las relaciones de cooperación pueden ser efectivas mediante la especificación de las condiciones en las cuales se establece la cooperación en términos políticos. Puesto que si ambos actores persiguen los mismos beneficios, la relación de cooperación se verá limitada o entorpecida. Es por ello que el gobierno chino, se ha encargado de crear beneficios económicos para los países participantes del OBOR, con la esperanza de que dicha relación de rentabilidad económica no genere una competitividad política entre ellos, que pudiera complicar o retrasar la obtención de sus ambiciones geopolíticas y geoestratégicas en la región.

De igual modo para Keohane (Baldwin, D. 1993, p.7) es significativa la posición de los estados con respecto a los intereses de otro, la cual está fundamentalmente influenciada por las percepciones de las intenciones del otro estado, puesto que los estados se preocupan más de los intereses de los enemigos que de los aliados. De acuerdo con lo anterior, puede observarse el especial cuidado que tiene el gobierno chino en la inserción y manejo de la iniciativa OBOR en países con los cuales compite comercial y políticamente, e incluso con estados cuyas disputas territoriales representan un delicado tema de política exterior y seguridad nacional.

Debido al carácter comercial de la iniciativa OBOR podría describirse como un proyecto de naturaleza meramente económica, donde el objetivo principal a concretar sea

la obtención de beneficios y crecimiento económicos. Sin embargo, aunque la cooperación internacional sea más común en términos económicos, no implica que no pueda darse en términos políticos, en especial a lo relacionado con temas de seguridad nacional (Baldwin, D 1993, p.7). Dicho trasfondo político existe de igual modo en el proyecto del OBOR, donde China, busca posicionarse como hegemón regional y fortalecer su liderazgo a nivel internacional, para así, poder fortalecer su presencia global.

La trascendencia geopolítica del OBOR debe distinguirse en la oportunidad brindada a China de potenciar su perfil regional e internacional, en cómo mediante la cooperación internacional a través de las instituciones y estructuras internacionales genera iniciativas y proyectos que de forma individual resultarían poco atractivas para otros inversionistas.

Ya que muchos países en Asia, reciben fondos chinos para desarrollo de infraestructura, puede inferirse el impulso político que esto representa, pues la ayuda financiera a países vecinos representa un gran alcance económico y político en la región, principalmente con países con los que comparte límites territoriales.

Así mismo, pueden identificarse las acciones del gobierno chino dentro del neoliberalismo institucional, el cual se mantiene a favor de la cooperación en términos de relaciones transnacionales y por medio de las instituciones internacionales para generar redes de soporte y apoyo para la cooperación, ya sea por medio del uso o creación de las mismas. Esto puede verse reflejado en los múltiples niveles de cooperación política a través de organizaciones sobre los cuales el OBOR se ha ido desarrollando; tales como la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS) para la región de Asia Central, la ASEAN para el Sudeste Asiático, el Foro de Cooperación China-Estados Árabes (CASCF) para el Medio Este, el Foro sobre Cooperación China-África (FOCAC) para África.

Geoconomía y la iniciativa OBOR

Una definición simple de geoconomía es el uso geoestratégico del poder económico

(Wigell, 2016). No obstante, cabe mencionar que este concepto como unidad de análisis dentro de las Relaciones Internacionales, tiene su aparición hacia finales del siglo pasado. En donde con la construcción del Nuevo Orden Internacional (NOI), se replantearon conceptos vinculados con el poder y su uso geoestratégico, como el caso de la geopolítica y la geoeconomía.

De acuerdo a Lorot, la geoeconomía es:

El análisis de estrategias de orden económico, decididas por los Estados en el marco de políticas que tienden a proteger su economía nacional o algunos aspectos bien identificados por ésta, y buscan adquirir el dominio de tecnologías claves y/o conquistar algunos segmentos del mercado mundial relativos a la producción, la comercialización de un producto o de una gama de productos (1999, p.15).

Mientras que Luttwak, señala que:

La penetración de los mercados con la ayuda del Estado reemplaza las bases y las guarniciones militares desplegadas en el extranjero, así como la influencia diplomática. Estas actividades representan las actividades cotidianas de las empresas privadas que trabajan por motivos meramente comerciales. Pero cuando el Estado interviene, cuando anima, asiste o dirige estas mismas actividades, no es ya sólo economía sino geoeconomía (1995, p. 42).

Como unidad de análisis, la geoeconomía posee una serie de particularidades que se pueden identificar de acuerdo a las motivaciones y la racionalización de los elementos señalados por Lorot y Luttwak. Esta revisión teórica es propuesta por Mikael Wigell, quien dice que existen dos marcos estratégicos dentro de la geoeconomía: competitivo y cooperativo. De acuerdo a esta estructura, el competitivo está vinculado con el neo-mercantilismo y el neo-imperialismo, generando juegos de suma-cero. En donde, la decisión de estos poderes es unilateral y obliga a sus vecinos a someterse al interés nacional. Mientras que el cooperativo se relaciona con el liberalismo institucional y la hegemonía, que al contrario del primer par, provocan juegos de ganancias relativas. La característica principal de este tipo de estrategias es que no son coercitivas y se promueven a través de acuerdos institucionales, como una medida “suave” de dominación

vía cooperación (Wigell, 2016, p. 141-145).

Como se mencionó en secciones atrás, es claro el posicionamiento gradual de China dentro de estos dos continentes a través de distintos esquemas. Uno de los aspectos que se ha debatido durante varios años es el bajo perfil de China al exterior. No obstante, el objetivo de este análisis no es limitarnos a este debate, sino retomar otros aspectos teóricos dentro de las Relaciones Internacionales que nos permita plantear un escenario más allá de aspectos ya revisados.

Por lo tanto, la investigación de Mikael Wigell permite ubicar a la iniciativa OBOR en otro plano de análisis. Una de las aportaciones que este académico realiza a los estudios geoestratégicos, recae en llevar a Lorot y Luttwak a una mayor profundización dentro de las Relaciones Internacionales y el papel del Estado en pleno siglo XXI.

Primero, dentro de la clasificación tradicional, con los teóricos clásicos de la geoconomía. La iniciativa OBOR plantea un escenario que fortalece la política del *Going Out* y el fortalecimiento de su modelo de crecimiento económico. En este caso, la particularidad de los capitales chino, algunos privados y en su mayoría paraestatales, permiten darle un plus a esta sostenibilidad del modelo de crecimiento en el contexto actual. Al mismo tiempo, la posesión de tecnología hace un énfasis particular en el caso del *expertise* que los chinos poseen con respecto de la infraestructura ferroviaria, a diferencia de las regiones que pretende permear.

Segundo, cabe rescatar y ubicar la estrategia china vía OBOR dentro de la clasificación de Wigell como geoconomía de enfoque cooperativo. Existen varios elementos que remiten a éste:

1. Implementación de esquemas de Cooperación Sur- Sur y la idea de “desarrollo común” por parte del presidente Xi.
2. La institucionalización de las estrategias, en este caso, dentro y fuera de China.
3. Discursivamente se proponen ganancias relativas, pues la cooperación por naturaleza se basa en este aspecto. Al mismo tiempo, la diplomacia china del “desarrollo común” y la importancia de la conectividad permiten dotar a China y a sus vecinos de beneficios.

Otro aspecto importante dentro del enfoque cooperativo, recae en la importancia

que tiene la potencia regional para volverse un proveedor de bienes públicos para lograr los beneficios en común (Wigell, 2016, p. 141); en lo que respecta a OBOR, la infraestructura ferroviaria, junto con carreteras, aeropuertos y puentes, se convierten en un aspecto determinante para China. Por consiguiente, “una estrategia geoeconómica hegemónica implica que la potencia regional asuma una proporción desproporcionada de los costes de los bienes públicos” (Prys citado en Wigell, 2016, p. 145).

Con respecto, a la importancia de la infraestructura, desde una perspectiva de liberalismo institucional denota una noción orientada a la economía del idealismo de la política exterior, “basándose en la creencia de que la interdependencia y la integración económica son un imperativo crucial para todos los niveles de seguridad y prosperidad” (Wigell, 2016, p. 145), situación ejemplificada en el discurso chino en distintos foros sobre la importancia de la iniciativa OBOR.

Inserción de China en Asia Central

La capacidad de China de adherirse a los procesos globales de representatividad política y económica ha estado de la mano de las estrategias innovadoras de inversión y cooperación internacional que han brindado la posibilidad de incrementar los flujos de interconectividad con las diversas regiones alrededor del continente asiático y europeo.

El caso del OBOR es una variable de importancia, debido a que las implicaciones económicas y políticas se encuentran predefinidas en un acto de presencia sobre regiones en las que existen oportunidades de incrementar los flujos de intercambio comercial mediante la facilitación de estrategias logísticas concentradas en la agilización del sector ferroviario, esto, ante las expectativas internacionales que genera en los diferentes escenarios transcontinentales el inicio de actividades de una vía carga y transporte de alta velocidad.

Aunado a estas expectativas, es indispensable considerar que el sector ferroviario se está convirtiendo en una ruta estratégica de acercamiento de China ante diferentes naciones en la zona, siendo que medios como la ruta del Mar Caspio a su vez propone la adherencia a los procesos logísticos y comerciales de este país con naciones como Turquía, Ucrania y Europa de Occidente (Ibragimova, 2015). Visualizando dentro de estas estrategias una “competencia” por innovar e invertir en nuevas rutas ferroviarias que

denoten la presencia política y económica de naciones como China, Rusia y los Estados Unidos de Norteamérica en la región, en donde, la primera ha sido aquella que ha incentivado de manera acelerada sus intenciones de permanecer en la vanguardia a través de sus proyectos OBOR.

Según los argumentos de Muzalevsky (2010), la construcción de rutas ferroviarias que conectan a China con sus soberanos en Asia Central, permite que los propósitos de acercamiento comercial y político se acrecientan, aunados a los flujos de inversión que han sido requeridos erogar a fin de canalizar de manera apropiada estos proyectos, de donde se destaca que existe una intención notoria por vincular a la infraestructura ferroviaria como un medio de vínculo entre los mercados asiáticos y europeos.

Entre los beneficios logrados alrededor de estas estrategias de inversión se encuentra la voluntad de cooperar con las naciones de Asia Central en la construcción de una dinámica de trabajo que representa un parteaguas ante las nuevas y nacientes necesidades de crecimiento económico y estabilidad que se comparten entre los beneficiados por la iniciativa (Ramachandran, 2016).

Ante ello se visualizan decisiones estratégicas importantes como la búsqueda de un préstamo por 13 millones de dólares por parte de Tayikistán para ampliar la ruta ferroviaria y su comercio con Uzbekistán, Afganistán y China, así como la colaboración de estos últimos en la propulsión de una ampliación de la infraestructura mediante doce rutas logísticas adicionales a la ruta principal que conecta con Londres. Siendo motivo de destacar que las líneas ferroviarias de alta velocidad representan un costo tres veces mayor que las inversiones en infraestructura convencional de este método de transporte lo que generaría para China una deuda de alrededor de 890 mil millones de dólares [1], lo que la posiciona como la pionera en estas inversiones, tomando en consideración estrategias de inversión similares presentadas por Rusia mediante su proyecto de la ruta Transiberiana y los esfuerzos japoneses cimentados con apoyo del Banco Mundial y el Banco Asiático de Desarrollo (Muzalevsky, 2010).

Las determinaciones que se han brindado respecto a la presencia de China en las comunidades Europeas de Oriente, en Asia Central y Europa Occidental a través de la iniciativa OBOR son variadas, sin embargo, coinciden en las intenciones comerciales de diversificación e incremento del posicionamiento de productos y servicios chinos, enaltecidos gracias a iniciativas de inversión en infraestructura como el sector ferroviario.

En el caso de Asia Central, China mediante la iniciativa OBOR se ha reflejado como un referente de posicionamiento que ha implicado de una mayor interacción en nexos comerciales, en función de los beneficios que la “nueva ruta de la seda” atrae hacia la zona de constitución.

La pregunta específica a responderse es de ¿dónde se derivan las intenciones comerciales de China sobre las naciones de Asia Central?, para la respuesta ante esta premisa es importante considerar lo propuesto por Masoud (2014) quien delimita que las cinco repúblicas establecidas en Asia Central (Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán,, Kirguistán y Kazajistán) están dotadas de una vasta cantidad de recursos naturales, lo que se convierte en un atractivo ante las necesidades productivas y de crecimiento económico de esta nación [2].

Según Webb (2017) entre los resultados esperados del *One belt- One road*, se encuentra el incremento comercial con 65 países, así como una cobertura de mercado a través de la ruta de casi 4.4 billones de personas. Lo que ha puesto a diplomáticos y ejecutivos chinos en un esquema de persuasión asiduo para lograr que mediante el Banco de Infraestructura e Inversión Asiática (AIIB) se canalicen los proyectos de las fases del OBOR en sus diferentes zonas geográficas de cobertura, teniendo un fuerte fondeo y negociaciones para incentivar esta ruta ferroviaria estratégica en países como Pakistán, Tayikistán y Kazajistán.

Sin embargo, el camino ante los retos que presupone el OBOR no ha sido un camino que ha transitado de manera fluida en todos los casos, la diplomacia, diálogo y estrategias de convencimiento de autoridades chinas se han hecho presentes ante la meta de esta nueva ruta de la seda [3], como en el caso de Uzbekistán, cuyos dirigentes representaban una resistencia hacia la iniciativa, sobre todo bajo el argumento de que la bonanza comercial y económica se vería concentrada en naciones como Kazajistán y Kirguistán, lo que los llevó a tomar decisiones de minimizar los flujos de inversión sugeridos por esta propuesta china, no obstante, gracias al diálogo se han podido involucrar de manera paulatina a los países meta en las intenciones político-comerciales de la República Popular China (Hashimova, 2015).

Las intenciones de asociaciones multilaterales con los países de Asia Central se han concentrado además de los aspectos básicos de comercio en sectores estratégicos para las necesidades abastecimiento chinas, como el caso de energía, hidrocarburos,

recursos naturales y materias primas, así como el contar con rutas de transporte para su ágil y económico abastecimiento. Entre las que cabe destacar la línea de abastecimiento de gas natural que asciende a los 1770 kilómetros de longitud y que conecta a Turquía, Uzbekistán, Kazajistán y China, siendo que para el año 2009 ya había alcanzado su máxima productividad, generando la recuperación de la inversión de manera rápida entre los inversores y acrecentando la confianza en continuar la brecha de inversiones ferroviarias. Lo que ha llevado a China a proveer de generosos préstamos e inversiones en territorio de Asia Central, con la intención de solidificar sus relaciones internacionales en esta región y así dar continuidad a proyectos de ambición como los que representa la iniciativa OBOR entre los flujos de inversión se pueden argumentar cuatro mil millones para Turkmenistán, diez mil millones para Kazajistán, cinco mil millones para la empresa *KazMunaiGas* en particular. Asimismo, de la inversión propia en rutas ferroviarias, como el gasto de dos mil millones para conectar a Kirguistán y Uzbekistán, así como el acercamiento de estas regiones a la vez con la Federación de Rusia (Fedorenko, 2013).

El proyecto OBOR es un proyecto ambicioso y una fuerte estrategia de acercamiento político con naciones de Asia Central y Europa, se destacan entre sus rutas; la Moscú-Kazajistán con 770 km, la Horgos-Aktau con 643 km, la ruta de abastecimiento de gas natural Asia Central-China con 3, 666 km, la ruta D Asia Central-China con una ampliación de la capacidad de abasto de la ruta original, la conexión ferroviaria Uzbekistán-Kirguistán-China de 129 km y el puente de Horgos que ha generado un gasto de alrededor de 600 millones de dólares (Farchy, 2016).

Esto, significando para China su papel de innovación y representatividad en la región, fungiendo como un parteaguas para su posicionamiento como una nación involucrada en el desarrollo comercial y crecimiento económico de esta región geoeconómica.

La presencia en Europa Oriental

Los objetivos establecidos por China hacia la apertura comercial, logística y de interacción con los países de las diversas regiones del mundo se representan como una realidad, la iniciativa One Belt- One Road ha sido una premisa que en su primera fase ha facilitado el comercio con algunas de las naciones con economía más sólida en Europa como Inglaterra y Alemania.

Los beneficios que conlleva para Europa Oriental son variados, ya que, gracias a la infraestructura presentada será posible que estos mismos países inicien un proceso de adhesión a los procesos de dinamismo comercial originados mediante la inversión propuesta, lo que ampliará sus capacidades de interactuar con China y los países del Asia Pacífico.

La iniciativa de acercamiento mediante la inversión ferroviaria principia por parte de China en el año de 2015, en la celebración de la quinta convención 16+1 en la que se dan cita dieciséis naciones de Europa Oriental, sobre las cuales se tiene un interés particular por agilizar los núcleos comerciales y económicos con las mismas, siendo que se ofrece la primicia de una inversión por encima de los diez mil millones de dólares sobre esta región para inversión en el sector ferroviario.

La asimilación de estos países ante la mayor cooperación con China ha sido una tendencia que se ha reflejado de manera favorable debido a diversas consideraciones, en primera instancia, ante la pública intención de apoyar en el financiamiento e inversión en puertos regionales, construcción de rutas ferroviarias convencionales y de alta velocidad y robustecer los flujos de comercio global entre regiones, así como fungir de medio de acercamiento con Asia. Siendo que se refleja como una iniciación a intenciones comerciales con mayor significancia futura en la presencia de China, tales como la inserción de compañías chinas en el mercado de Europa Oriental, así como el incremento de las exportaciones de bienes y servicios chinos hacia la zona. Dejando abierta a su vez la posibilidad de adherir de manera gradual a estas implicaciones a los Balcanes Occidentales logrando una mayor interacción política no sólo con Europa del Este sino además con la Unión Europea (Melitiv, Dimatovic & Sanfey, 2016).

Los flujos de infraestructura y proyectos liderados por China como inversor y prestamista los podemos analizar en la Tabla 2 la cual especifica los países que han tenido un apoyo comercial y político de esta nación para incentivar proyectos ferroviarios y de desarrollo estructural al interior de sus territorios, siendo los más beneficiados, Serbia, Bosnia, Rumania y Albania.

País	Proyecto	Valor	% del PIB
Montenegro	Renovación de la flota marítima	€100 mn	27%
Montenegro	Sección de la autopista XI de Serbia	€809	

o		mn	
B&H	Banja-Luka autopista dividida	€600mn	16%
B&H	450 Mw en la planta energética termal de Tuzla.	€786 mn	
B&H	350 MW planta de energía termal de Banovici	€400 mn	
B&H	300 MW planta de energía termal de Stanari	€350 mn	
Serbia	Puente Danubio	€170	7 - 8 %
Serbia	Autopista de alta velocidad entre Belgrado y Budapest.	€800	
Serbia	350 MV en la plant de energia térmica Kostolac	€700	
Serbia	Sección de la autopista europea XI (hacia MNE)	€900	
FYRoM	Modernización de la autopista europea corredor X	n/a	7% - n/a %
FYRoM	Construcción de carreteras	€580 mn	
Albania	Autopista europea seccion VIII hacia Macedonia	n/a	n/a
Albania	Parque industrial en Durres.	n/a	
Romania	500 MW en la planta de energía térmica de Rovinari	€ 1 bn	3-4%
Romania	Modernización de la planta de energía térmica de Mintia-Deva	€250 mn	
Romania	Expansión de la planta de energía hidráulica Tarnita-Lapustesti	€1 bn	
Romania	Unidades III y IV de la planta de energía nuclear en Cernavoda.	€2 bn	

Fuente: Melitiv, Dimatovic & Sanfey, 2016

Parte de las intenciones de China sobre Europa Oriental están en función de incrementar los flujos de comercio global con estos países, por lo que en la Tabla 3 se puede visualizar la balanza comercial de este país con su contraparte europea, teniendo flujos de comercio estables para 2014, sin embargo, con la posibilidad de ser incrementados toda vez que exista un plan de desarrollo conjunto que se identifica en la posibilidad de generarse gracias a nuevos dictámenes geoeconómicos que se atraen a raíz del OBOR.

País	Exportaciones			Importaciones			Comercio con China		
	En MDD	% del total de exportaciones	% del PIB	En MDD	% del total de importaciones	% del PIB	En MDD	% del comercio total	% del PIB
Albania	164	6.7	1.2	382	7.3	2.9	546	7.1	4.1
B&H	34	0.6	0.2	376	3.4	2.0	410	2.4	2.2
Bulgaria	709	2.4	1.2	1,147	3.3	2.0	1,856	2.9	3.3
Croacia	68	0.5	0.1	589	2.6	1.0	657	1.8	1.1

Chipre	53	2.7	0.2	300	4.4	1.3	353	4.0	1.5
Grecia	370	1.0	0.2	3,314	5.3	1.4	3,684	3.8	1.6
Macedonia	93	1.9	0.8	432	5.9	3.8	525	4.3	4.6
Montenegro	3	0.8	0.1	176	7.4	3.8	179	6.4	3.9
Rumania	759	1.1	0.4	3,150	4.0	1.6	3,909	2.6	2.0
Serbia	14	0.1	0.0	1,561	7.6	3.5	1,575	4.4	3.6
SEE	2,267	1.3	0.3	11,427	4.6	1.7	13,694	3.2	2.1

Fuente: UNCTAD, 2014

En tanto a la representación que tiene para China el mercado del Sureste Europeo así como Europa del Este lo podemos apreciar mediante la tabla 4, en la que se visualiza la cantidad poblacional y Producto Interno Bruto Mundial que representan, si bien su visualización política y económica no implicarían el principal medio de atención en China, el posicionamiento estratégico de la región así como su capacidad de inversión y capacidad de abastecimiento de materias primas e insumos le dan una importancia en el posicionamiento geoeconómico y geopolítico sobre este espacio. Siendo que esta nueva ruta de la seda planifica mediante el OBOR (Natarak & Sekhani, 2016).

País	% en términos de la población mundial	% en términos del Producto Interno Bruto
Norte y este de Asia	21	20.1
Asia Central	1.4	0.7
Asia del Este	5	6.26
Sudeste Asiático	9	0.99
Asia del Sur	23	6.36
Europa del Este	1.4	1.5
Suroeste de Europa	2.3	8.37
África del Este	2	6.35
Total	65	50.6

Fuente: Natarak & Sekhani, 2016

Implicaciones para los países Europeos

Sin duda, uno de los referentes sobre los cuales se construyen las necesidades de posicionamiento en las naciones europeas es el considerar la articulación de nuevos paradigmas comerciales entre Asia y Europa, lo que ha permitido que mediante algunos factores en común como la necesidad de una logística más competitiva sean referentes

para fortalecer los nexos de cooperación entre ambas regiones.

El caso más específico sería el de la ruta ferroviaria de alta velocidad que refleja el OBOR, siendo que esta inversión se considera como una alternativa para lograr que la comunidad de Europa del Este pueda apegarse a los procesos globales de comercialización y un progresivo involucramiento en los criterios geopolíticos que se viven alrededor de este bloque económico.

La ruta transcontinental ubicará relaciones internacionales adecuadas realizando la conexión entre las naciones de Asia Central, sin dejar de lado la vinculación que se genera con países como Turquía e Irán, y los beneficios que atrae a la vez para los países miembros de la Unión Europea [5], siendo que el proyecto consistente en 81,000 km benefactor en la vinculación de 28 estados a través la ruta ferroviaria (Muzalevsky, 2010).

La logística que sigue la ruta para enlazar a Londres con China es un factor estratégico importante de analizar, según Webb (2017) entre las naciones europeas en las que se contará con un desplazamiento de las mercaderías serán Rusia, Bielorrusia, Polonia, Bélgica y Alemania, lo que inicia un camino hacia una mayor presencia dentro de diferentes países europeos, pero además de ello la capacidad mediante el uso de inversión extranjera e infraestructura ferroviaria de contar con mecanismos de comunicación y diplomacia con estos bloques económicos, así como la simplificación de costos logísticos a las mercancías de origen chino que ampliarían su capacidad de insertarse en nuevos mercados, fortaleciendo la política comercial y exterior de este país.

El mercado europeo se presenta para China como un factor de preponderancia comercial al ocupar la tercera parte de las exportaciones globales de su economía, siendo que las exportaciones hasta 2015 superaban los 600 mil millones de dólares por año, siendo que, gracias a la iniciativa OBOR se espera que estas se acrecienten hasta más de un trillón de dólares anuales para el 2020 (Maverick, 2016). Lo que demarca el gran compromiso que se ha trazado para lograr solidificar los flujos de interacción con cada zona geográfica por la cual se tiene presencia dentro de la ruta generada.

Pero, el argumento comercial no sólo está contextualizado en las exportaciones chinas hacia estas regiones, al mismo tiempo, el incremento de la capacidad adquisitiva de la población china (derivado de un crecimiento económico constante en las últimas

décadas) ha significado de su interés por un flujo de importaciones de productos provenientes de estas economías, lo que incrementa la demanda de bienes de consumo, pero además de proveedores que ofrezcan mayor calidad en los bienes intermedios y productos terminados logrando con ello una diversificación en las propuestas de bienes y servicios, lo que origina patrones de evolución en las cadenas de valor para las empresas chinas.

La presencia de China dentro de Europa se refleja como una necesidad que impera a sus objetivos estratégicos de política exterior, esto debido a que los flujos mundiales de Producto Interno Bruto, están homologados entre las zonas comerciales, siendo que China contempla el 11.4% de las exportaciones para 2015 [, mientras que la totalidad de la zona Euro el 25.5%, lo que convierte al “gigante asiático” en un referente mundial de intenciones comerciales y políticas como medio de acercamiento con las demás naciones alrededor del Este Asiático (Natarak & Sekhani, 2016).

La legitimidad económica de China se verá maximizada en su devenir de apertura y aproximación comercial con países europeos, lo que significará, de un incremento significativo de sus flujos comerciales en materia de energéticos, insumos o recursos naturales, productos de categoría intermedia, así como productos de lujo. Esto contribuirá en el crecimiento del mercado doméstico, pero a la vez en la diversificación de las fuentes de proveeduría de los bienes y servicios que satisfacen los gustos y exigencias de la población en crecimiento económico. Por su parte, existirá un papel importante en el acomodo y distribución de productos con transformación China siendo la infraestructura del OBOR el mecanismo básico para la llegada de los mismos hasta destinos que incrementarán de manera gradual el interés por la cooperación comercial con la nación asiática.

Conclusiones

Como se ha puntualizado a lo largo de todo el documento, hoy por hoy, la iniciativa OBOR es un punto fundamental dentro de la política exterior china. En donde el presidente Xi busca materializar el posicionamiento de China dentro de la región, como un contrapeso a otras iniciativas dentro de ambos continentes. Este aspecto, crea un precedente interesante a nivel geoestratégico, ya que ante poderes regionales como Rusia, India y Alemania, a través de la iniciativa OBOR se logra permear estas zonas de influencia de dichas potencias.

Un segundo aspecto importante dentro del protagonismo de OBOR en la política exterior china, es la manera en cómo a través del diseño de instituciones de carácter internacional, China ha logrado incrementar su grado de aceptación y una mejora de su imagen a nivel internacional ante el contexto internacional. Sin lugar a duda, el actual escenario de la política internacional, en donde el surgimiento de personajes como Donald Trump y sus efectos dentro del sistema internacional producen cambios y posibles vacíos de poder en zonas tradicionalmente influenciadas por Estados Unidos. Un claro ejemplo de dichos vacíos de poder es el incremento del diálogo político del presidente Xi con la Canciller Angela Merkel y la postura china dentro de foros internacionales, como el caso de APEC y Davos.

Bajo este escenario general, se produce un panorama que lleva la confirmación de la hipótesis, pues a lo largo del texto se ha rescatado la sinergia que existe entre la creación y diseño de políticas comerciales de impacto regional, la importancia de la infraestructura al comercio y la interdependencia económica, como elementos de poder para potencias regionales, como es el caso de China.

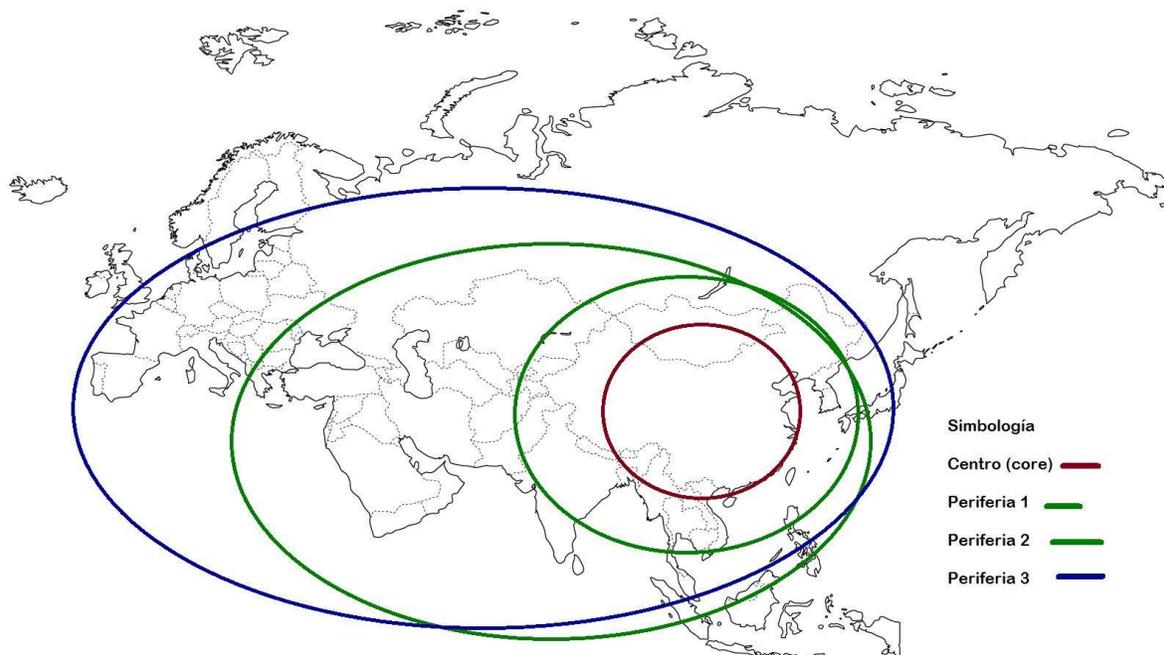
Sí bien es cierto que uno de los grandes desafíos de China es el sostenimiento de su esquema de crecimiento económico para mantenerse como una potencia, es claro que la iniciativa OBOR permite crear condiciones para reavivar la política del *Going Global* y fortalecer el comercio exterior chino. Por esta razón, la orientación de la iniciativa OBOR, recae en un esquema cooperativo y no competitivo, por lo tanto, mediante esta vulnerabilidad china es que las ganancias no son suma-cero. No obstante, esto no significa que las ganancias a largo plazo sean equitativas, sino relativas. Al mismo tiempo, esta estrategia, no necesariamente responde a un aspecto de bajo perfil o pasividad, ya que a nivel geoeconómico responde a mecanismo de dominación suave.

En el caso de la iniciativa OBOR, como geoestrategia, cabe mencionar que no es un mecanismo innovador, ya que como se muestra a inicios del documento, la construcción de infraestructura con impacto en la conectividad de una potencia con su periferia ha sido utilizada a lo largo de la historia de la humanidad. No obstante, en el caso de la iniciativa OBOR, la infraestructura ferroviaria permite crear un canal circulatorio que genera los escenarios descritos a lo largo del análisis, y al mismo tiempo, mantiene nutrido al centro.

Además, es importante fortalecer la idea de que el diseño institucional y

estratégico de la iniciativa OBOR mantiene viva la idea de estructura sinocentrista, tal y como se muestra en el siguiente diagrama:

Diagrama 1. Esquema sinocentrista de la iniciativa OBOR.



Fuente: Elaboración propia.

En el diagrama 1, se muestra la estrategia geoeconómica que representa a través de una estructura de impactos y papeles que cada una de las periferias juegan dentro del mismo, y que se fortalecen a través de la infraestructura ferroviaria que va desde Yiwu hasta Londres. En el caso de la periferia 1, que es el círculo más cercano al centro, sus actividades recaen más en la obtención de materias primas que suministran a la industria china, pero al mismo tiempo existe un consumo de productos chino y colocación importante de capital chino. La primera periferia posee la particularidad de ser la de mayor poder debido a la vinculación histórica y de diáspora con el sistema sinocentrista. Con respecto a la periferia 2, es la región más vulnerable, pero al mismo tiempo la más importante dentro del sistema, ya que en ésta se encuentran otras potencias regionales que han estado presentes a lo largo de la historia y evolución de la región. No obstante, el grado de consolidación de la infraestructura permitirá una maximización del sistema sinocentrista, ya que esta periferia corresponde a la conexión geográfica y un mayor acceso a materias primas y mercado que permitan el sostenimiento del modelo de

crecimiento. Por último, la periferia 3, corresponde a una zona de colocación de producto más de que suministro. Al mismo tiempo, implica la caída de idea de la separación entre Occidente y Oriente, pues con la consolidación de este flujo de comunicación a través de la infraestructura, representa una mayor presencia china en Europa Occidental, un punto vital en un escenario vulnerable en Occidente y de posibles balanceos de poder.

Como conclusión final, de lograrse esta consolidación del corredor entre ambos continentes a través de la infraestructura ferroviaria y la maximización de esta ventaja a nivel geoeconómico, el enfoque cooperativo de la iniciativa, que hasta hoy en día es una hibridación entre liberalismo institucional y hegemonía, tendería más la segunda orientación.

Bibliografía

- Baldwin, D. (1993). Neoliberalism, Neorealism, And World Politics. En *Neorealism and Neoliberalism: The Contemporary Debate*. Nueva York: Columbia University Press. pp. 1-25.
- Bruinsma, F. R. (2008). *Railway development. [electronic resource] : impacts on urban dynamics*. [Heidelberg] : Physica-Verlag, c2008.
- Fahim, N. (12 de Marzo de 2014). Central Asia: A Region of Strategic Importance to China. *International Policy Digest*. Recuperado de: <https://intpolicydigest.org/2014/03/12/central-asia-region-strategic-importance-china/>
- Farchy, J. (09 de Mayo de 2016). China seeking to revive the Silk Road. *Financial Times*. Recuperado de : <https://www.ft.com/content/e99ff7a8-0bd8-11e6-9456-444ab5211a2f>
- Fedorenko, V. (2013). *The new Silk Road initiatives in Central Asia*. Washington: Rethink. Recuperado de: <http://www.rethinkinstitute.org/wp-content/uploads/2013/11/Fedorenko-The-New-Silk-Road.pdf>
- Félon, C., Ramella, F. & Züger, H. (2010). La revolución ferroviaria china. *Revista AAB en Español*. Vol 2, pp. 19-23.

- Hashimova, U. (01 de Enero de 2015). Central Asia: Uzbekistan could miss the train in the transport area. *Asianews*. Recuperado de: <http://www.asianews.it/news-en/Central-Asia:-Uzbekistan-could-miss-the-train-in-the-transport-area-33332.html>
- Hong, S. (2016). Study on the correlation between the hierarchical urban system and high-speed railway network planning in China. *Frontiers Of Architectural Research*, Vol 5, Iss 3, Pp 301-318 (2016), (3), 301.
- Ibrahimova, G. (04 de Diciembre de 2015). Central Asia: The new Great Game is all about economic power. *Russia Direct*. Recuperado de: <http://www.russia-direct.org/debates/central-asia-new-great-game-all-about-economic-power>
- Johnson, C.K. (2016). *President Xi Jinping's "Belt and Road" Initiative. A Practical Assessment of the Chinese Communist Party's Roadmap for China's Global Resurgence*. Center for Strategic and International Studies. Disponible en: https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/160328_Johnson_PresidentXiJinping_Web.pdf
- Keohane, R., Nye, J., & Hoffman, S. (1993). *After the Cold War: Institutions and State Strategies in Europe, 1989-1991*. Massachusetts: Harvard University Press.
- León de la Rosa, R. (2016). La Ruta Marítima de la Seda en el siglo XXI: ¿Oportunidades para América Latina. In I. Bartesaghi, *Explorando espacios para la integración productiva entre América Latina y Asia Pacífico*. Montevideo: Observatorio América Latina- Asia Pacífico.
- Levitin, O., Milatovic, J., & Sanfey, P. (2016). *China and South-Eastern Europe: Infrastructure, trade and investment links*. EBRD.
- Lorot, P. (1999). *Introducción a la Geoeconomía*. París: Económica.
- Luttwak, E. (1995) *El sueño americano en peligro*. París: O Jalcob.
- Martínez, A. V. (2006). Adriano, el camino a la paz augústea: un cambio en la política exterior (117-138 D. DE C.). (Spanish). *Tiempo Y Espacio*, 13(16), 7-20.
- Maverick, T. (s.f.). China's New Silk Road: Railway to Europe. *Wall Street Daily*. Recuperado de: <https://www.wallstreetdaily.com/2016/04/21/china-europe-silk-road-railway/>

- Muzalevsky, R. (02 de Abril de 2010). The Implications of China's High-Speed Eurasian Railway Strategy for Central Asia. *The Jamestown Foundation*. Recuperado de: <https://jamestown.org/program/the-implications-of-chinas-high-speed-eurasian-railway-strategy-for-central-asia/>
- Nataraj, G., & Sekhani, R. (17 de Marzo de 2016). China's One Belt One Road Initiative: Analysis from an Indian Perspective. *HDTC Research*. Recuperado de: <http://china-trade-research.hktcdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/China-s-One-Belt-One-Road-Initiative-Analysis-from-an-Indian-Perspective/obor/en/1/1X000000/1X0A5J3C.htm>
- Ramachandran, S. (30 de Marzo de 2016). Iran, China and the Silk Road Train. *The Diplomat*. Recuperado de: <http://thediplomat.com/2016/03/iran-china-and-the-silk-road-train/>
- Roberts, A. (n.d). The Great Railroad Revolution: The History of Trains in America. *Public Administration Review*, 74(5), 664-U237.
- Stein, A. A. (1982). Coordination and collaboration: regimes in anarchic world. *International Organization*, 36(2), 299-324.
- _____ (1982b). When Misperception Matters. *World Politics*, (4). 505.
- Webb, J. (03 de Enero de 2017). The New Silk Road: China Launches Beijing-London Freight Train Route. *Forbes*. Recuperado de: <http://www.forbes.com/sites/jwebb/2017/01/03/the-new-silk-road-china-launches-beijing-london-freight-train-route/#178123065205>
- Wigell, M. (2016). Conceptualizing regional powers' geoeconomic strategies: neo-imperialism, neo-mercantilism, hegemony, and liberal institutionalism. *Asia Europe Journal*, 14(2), 135-151.
- Wu, J. H., & Nash, C. (2000). Railway reform in China. *Transport Reviews*, 20(1), 25-48.
- Xinhuanet. (noviembre 2014). *China to speed up construction of new Silk Road: Xi*. Recuperado de: http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-11/06/c_133770684.htm

[1] Financiados en su mayoría a través del Banco Chino de Desarrollo (CDB, por sus siglas en inglés)

[2] Con una centralización de las intenciones en Kazajistán

[3] Gracias a la significancia en costos y operatividad del sector ferroviario por encima del marítimo (lento) y el aéreo (costoso).

[4] Con énfasis en Alemania y Gran Bretaña

[5] Tomando en consideración que como nación soberana contempla casi la mitad del PIB exportador que refleja la zona Euro.