



## Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais

Traballo de  
fin de grao

Visións competitivas  
de conectividade no  
contexto da Iniciativa  
Belt and Road

O desenvolvemento de  
infraestructuras en Indonesia

Bruno Pardo Diéguez

Xullo 2019

# Resumo

As necesidades globais de investimento en infraestruturas corren o risco de quedar sen ser materializadas. Asia é unha das rexións cun maior déficit de infraestruturas. As necesidades de cada país son diferentes, así como o seu modelo de desenvolvemento. Nese contexto, Belt and Road Initiative (BRI) foi anunciada polo presidente chinés Xi Jinping no ano 2013, coa idea de conseguir unha maior integración rexional e conectar o supercontinente Euroasiático.

China, polo tanto, presentou un novo modelo de liderazgo. A súa vez, os países da rexión seguen os seus propios intereses, servindo ademais de contrapeso ás intencións chinesas. As diferentes visións e as escollas finais dos diferentes países determinarán se finalmente as necesidades se financian con investimento público ou privado e o maior multilateralismo ou bilateralismo das relacións económicas e comerciais. Por outro lado, hai unha tendencia dos países receptores a intentar aproveitarse da competencia, e da búsqueda do equilibrio entre colaboración e competición entre os países activos nas propostas. Nese contexto, a cercanía vai ser cada vez máis relevante económica e estratéxicamente.

No caso de Indonesia, o país ten unhas necesidades de infraestruturas elevadas. Está seguindo un modelo cun papel elevado do sector público, que encaixa coa proposta chinesa, pero que mantén os problemas en termos de eficiencia. A nivel internacional, intenta aproveitarse da competencia, especialmente entre Xapón e China, e aumentar as relacións co resto do mundo a nivel comercial.

O traballo ten 34 páxinas e 9935 palabras.

# Índice

<b>Resumo</b> .....	<b>2</b>
<b>Índice</b> .....	<b>3</b>
<b>Índice de abreviaturas</b> .....	<b>5</b>
<b>Índice de táboas, gráficos ou figuras</b> .....	<b>6</b>
<b>Introdución</b> .....	<b>7</b>
<b>Planificación</b> .....	<b>9</b>
<b>Desenvolvemento do traballo</b> .....	<b>10</b>
1 Necesidades estruturais de financiación de proxectos de infraestruturas.....	10
1.1 Estimación das necesidades de financiación de infraestruturas .....	10
1.2 Principais fontes de financiación.....	10
1.2.1 Países .....	10
1.2.2 Bancos de Desenvolvemento.....	11
1.2.3 Inversión privada.....	11
1.3 O retorno dos investimentos en infraestruturas .....	12
1.4 Satisfacer necesidades diferentes.....	12
2 Visións para o desenvolvemento de infraestruturas no supercontinente Euroasiático.....	13
2.1 China.....	13
2.1.1 Lideranza global con características chinesas.....	13
2.1.2 Características dos préstamos chineses .....	13
2.1.3 Motivos de carácter interno .....	14
2.1.4 A evolución da Belt and Road Initiative .....	15
2.2 Xapón.....	17
2.2.1 Reacción.....	17
2.2.2 Visión .....	17
2.2.3 Particularidades .....	17
2.3 ASEAN .....	18
2.3.1 Reacción.....	18
2.3.2 Visións.....	18
2.3.3 Particularidades .....	18
2.4 India.....	20
2.4.1 Reacción.....	20

2.4.2	Visión .....	20
2.4.3	Particularidades .....	21
2.5	Unión Europea.....	21
2.5.1	Reacción.....	21
2.5.2	Visión .....	22
2.5.3	Particularidades .....	23
2.6	Visións: rasgos distintivos e escollas .....	23
3	Conectar as visións cos plans de desenvolvemento: o caso de Indonesia .....	25
3.1	Necesidades de financiación .....	25
3.2	Estratexia de desenvolvemento de infraestruturas .....	25
3.3	Contexto das relacións entre China e Indonesia.....	26
3.4	Relacións internacionais.....	26
3.5	Competición .....	27
3.6	Cercanía.....	27
	<b>Conclusións e ampliación.....</b>	<b>28</b>
4	Conclusións.....	28
4.1	Un proxecto para as próximas décadas .....	28
4.2	Ampliación e limitacións .....	28
	<b>Bibliografía.....</b>	<b>30</b>

# Índice de abreviaturas

ADB: Asian Development Bank.

AIIB: Asian Infrastructure Investment Bank.

ASEAN: Association of Southeast Asian Nations.

ASEM: Asia-Europe Meeting.

BRI: Belt and Road Initiative.

CPEC: China-Pakistani Economic Corridor.

EIB: European Investment Bank.

FMI: Fondo Monetario Internacional.

MOE: Memorandum of Understanding.

MPAC: Masterplan on ASEAN Connectivity.

OMC: Organización Mundial do Comercio.

ONU: Organización das Nacións Unidas.

PIB: Produto Interior Bruto.

TEN-T: Trans-European Transport Network.

UE: Unión Europea.

# Índice de táboas, gráficos ou figuras

Imaxe 1: Evolución do centro de gravidade económico da terra.

Gráfico 1: Capital levantado e investido por fondos focados en investimentos en infraestruturas.

Imaxe 2: Os seis corredores económicos da BRI.

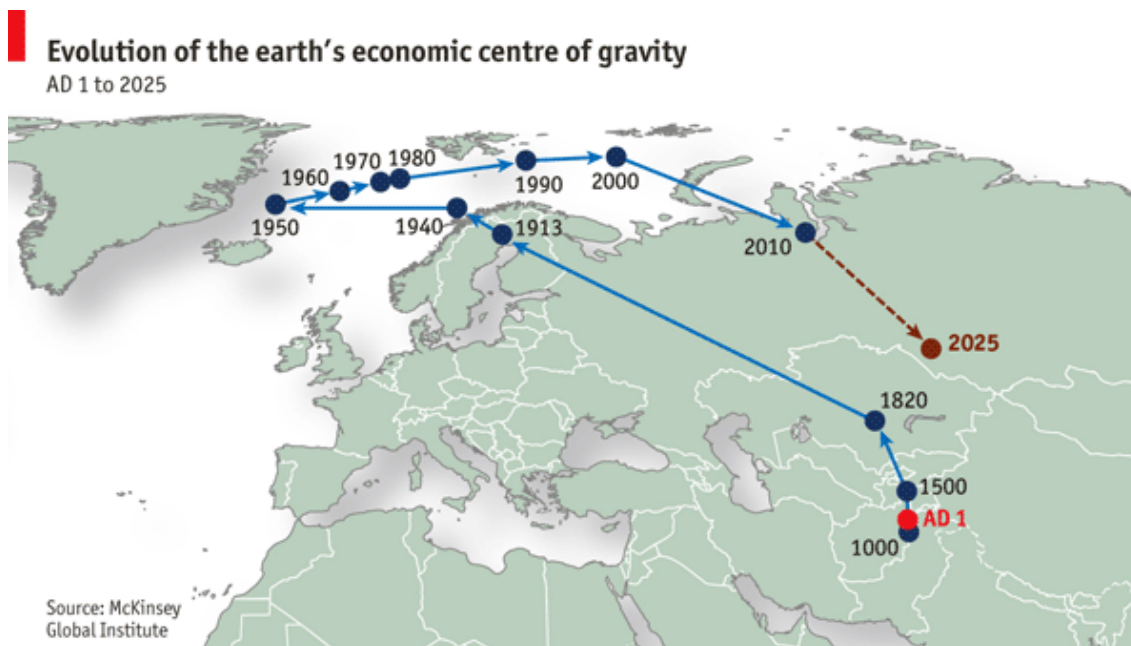
Gráfico 2: Total de investimento dos proxectos do BRI por estado membro da ASEAN.

Imaxe 3: Mapa da TEN-T.

Gráfico 3: Gasto do goberno en áreas de desenvolvemento (% do PIB).

# Introdución

O crecemento da economía chinesa dende as reformas de 1978 levou a aumentar a súa importancia na economía mundial. Ademais, a súa entrada na Organización Mundial do Comercio (OMC) no ano 2001 levou á súa integración nas cadeas de valor globais. O crecemento económico de China, xunto con outros casos de éxito previos como o de Xapón e os tigres asiáticos, está levando o centro de gravidade económico de volta ao leste, como se pode apreciar na imaxe 1.



Imaxe 1: Evolución do centro de gravidade económico da terra. Fonte: McKinsey Global Institute

Esta mudanza continuará nos próximos anos. McVey (2017) estima que durante a próxima década o 62 por cento do crecemento global se producirá na Asia, en comparación ao 43 por cento das últimas décadas. O crecemento desas economías leva a un aumento simultáneo das necesidades de infraestrutura. China, mediante a 'Belt and Road Initiative' (BRI), ofreceuse a liderar unha alternativa ás fontes de financiación existentes. Nestes últimos anos, a BRI recibiu moito interese, e leváronse a cabo unha gran cantidade de análises analizando o proxecto por parte de organizacións moi diversas: firmas de dereito como Baker McKenzie (2017), bancos de investimento como Citigroup (2019), 'think tanks', como no caso do 'Center for Strategic and International Studies' a través do proxecto 'Reconnecting Asia', ou bancos de desenvolvemento como o Banco Mundial (2019). Todas analizaron o impacto do proxecto desde o punto de vista do sector no que operan.

De todas as análises existentes nos diferentes campos de investigación, miña revisión do estado da cuestión estivo focada en dous grupos de traballos. En primeiro lugar, nas principais estimacións sobre as necesidades de infraestruturas na rexión e nas diferentes tendencias na financiación de proxectos. Nese caso, utilizo principalmente

estimacións de organizacións internacionais como o Banco Asiático de Desenvolvemento (ADB), o Banco Europeo de Investimentos ou o FMI, así como estudos e análise da literatura académica. O segundo grupo de traballos está formado por literatura académica e textos institucionais relacionados cas diferentes propostas de conectividade de China, Xapón, a Asociación de Nacións do Sudeste Asiático (ASEAN), India e a Unión Europea (UE). De ambas partes saco conclusións, que son logo aplicadas na análise do caso de Indonesia, un dos países da rexión analizada máis enfocados no desenvolvemento de infraestruturas na actualidade. Polo tanto, o obxectivo do traballo é analizar a estratexia concreta dun país, neste caso Indonesia, entendendo o contexto do sector de infraestruturas e as propostas de conectividade dos países máis relevantes no financiamento. Para acadar o obxectivo, analizo o estado da cuestión nas dúas partes comentadas previamente, saco conclusións ou temas de debate que finalmente discuto e aplico no caso práctico. Nese contexto, a aportación principal deste traballo reside nas conclusións de cada apartado e a súa aplicación no caso práctico. Os sub-obxectivos son entender as necesidades e principais tendencias no desenvolvemento de infraestruturas, revisar as propostas dos países analizados, así como repasar a evolución da iniciativa chinesa. Por último, considero que a pertinencia deste traballo débese á importancia de analizar as dinámicas no investimento de infraestruturas na rexión desde o punto de vista dun dos países receptores, tendo en conta ao mesmo tempo o contexto global no que se está levando a cabo.



# Planificación

O traballo segue a seguinte estrutura. Na sección previa fixen a introducción ao tema e expliquei os obxectivos do traballo. Na seguinte sección, analizo as principais estimacións de necesidades de financiación de infraestruturas, así como os retornos e as principais fontes e tendencias no sector. As conclusións máis relevantes do apartado son recollidas brevemente. Na sección tres, analizo as visións dos principais actores no supercontinente Euroasiático. Primeiro, analizo a proposta chinesa, así como o tipo de liderazgo do país, os motivos internos que levaron ao país a tomar a iniciativa, a evolución nestes seis anos de proxecto, e as principais críticas recibidas a nivel internacional. Xapón, a ASEAN, India, e a Unión Europea son analizados posteriormente, recollendo nos tres casos a reacción inicial, a visión para a conectividade da rexión e as particularidades de cada unha en relación ao proxecto. De novo, desas propostas de conectividade, recollo as ideas principais. As ideas principais dos dous apartados son posteriormente analizadas no caso de Indonesia. Por último, repaso as principais conclusións, as posibles ampliacións e as limitacións do traballo.

# Desenvolvemento do traballo

## 1 Necesidades estruturais de financiación de proxectos de infraestruturas

Neste apartado revísanse brevemente as principais estimacións de necesidades de infraestruturas, as tendencias na actuación dos principais axentes encargados da financiación dos proxectos, así como o impacto dos investimentos en infraestruturas no crecemento económico.

### 1.1 Estimación das necesidades de financiación de infraestruturas

O supercontinente Euroasiático necesita investimentos substanciais en infraestruturas. Segundo o Banco Asiático de Desenvolvemento (2017), Asia necesita investimentos por un valor de US\$26 billóns entre 2016 e 2030, o equivalente a US\$1,7 billóns por ano. A rexión con máis necesidades é a do Este da Asia, a que lle corresponderían o 61 por cento dos investimentos. Porén, como porcentaxe do PIB, a área do Pacífico é a que se encontra nunha peor situación, cunhas necesidades que se corresponden co 9,1 por cento do PIB. O Sur da Asia, Asia Central, Sudeste Asiático e Este Asiático completarían a clasificación segundo este parámetro. No caso de Europa, o Banco Europeo de Investimentos estima que a Unión Europea necesita €688 mil millóns por ano para cubrir as súas necesidades de infraestrutura enerxética, de transporte, de auga e saneamento e telecomunicación.

A escala global, os actuais niveis de investimento non serían suficientes, polo que unha parte das necesidades de investimento mundiais corren o risco de quedar sen ser materializadas. De acordo a unha análise do Global Infrastructure Hub e Oxford Economics (2017) analizando 56 países, seguindo as tendencias actuais, investiríanse US\$79 billóns entre 2016 e 2040, US\$15 billóns por debaixo dos US\$94 billóns necesarios.

### 1.2 Principais fontes de financiación

#### 1.2.1 Países

O investimento en infraestruturas en Asia é principalmente desenvolvido polo estado. O ratio de financiación pública dividido pola financiación privada é de entre 2:1 e 3:1, o que contrasta cos ratios de sobre 1:2 en Europa e Estados Unidos (Inderst, 2016). Dese xeito, o investimento en infraestrutura en Asia tende a caracterizarse por un conservadurismo nas políticas e regulacións de investimento, a menor importancia relativa dos mercados de capitais, e a presenza de subsidios gubernamentais (Hillman, Brigham, Kostka, Inderst e Peyrouse, 2017).

### 1.2.2 Bancos de Desenvolvemento

Os Bancos de Desenvolvemento foron historicamente relevantes no desenvolvemento de infraestruturas nos países en desenvolvemento. No contexto deste traballo, os bancos de desenvolvemento máis importantes son o ADB e o Banco Mundial. Porén, estas institucións non teñen un foco exclusivo en investimentos en infraestruturas e tenden a ofrecer financiamento a cambio de unha serie de concesións. De acordo con Lee (2017), o desenvolvemento total dos bancos de desenvolvemento son de US\$116 mil millóns por ano, dos cales US\$45 mil millóns se destinan á construción de infraestruturas.

Na actualidade, este tipo de institucións reciben críticas tanto de líderes do mundo desenvolvido como en desenvolvemento. Por un lado, a actual administración estadounidense tende, en xeral, a criticar o sistema multilateral (Kharas, 2017). Por outro lado, os países asiáticos apuntan que o accionariado e lideranza non representan a realidade económica actual (Mahbubani, 2018).

A falta de reformas e o aumento das necesidades leva á posible irrelevancia destas institucións no sector de infraestruturas. Jim Yong Kim, que dimitiu a comezos de 2019 como presidente do Banco Mundial para traballar nun fondo de infraestruturas no sector privado, sinalaba que o maior impacto potencial para resolver problemas globais relacionados co cambio climático e o déficit de infraestruturas en países en desenvolvemento influenciaba a súa decisión (The Economist, 2019). Isto reflicta a tendencia cara a irrelevancia deste tipo de institucións no sector de infraestruturas.

### 1.2.3 Inversión privada

Ao mesmo tempo, o investimento privado está cada vez máis presente no sector. De acordo Claerhout, Brigl, Hammoud e Haddon (2018), a natureza fundamental dos proxectos de infraestrutura está mudando: por un lado, os investimentos por parte dos gobernos non son suficientes, e o alto endeudamento impide que se produza un incremento substancial; segundo, hai unha demanda significativa por parte de investidores, especialmente en activos predecibles con fluxos de caixa estables a longo prazo.

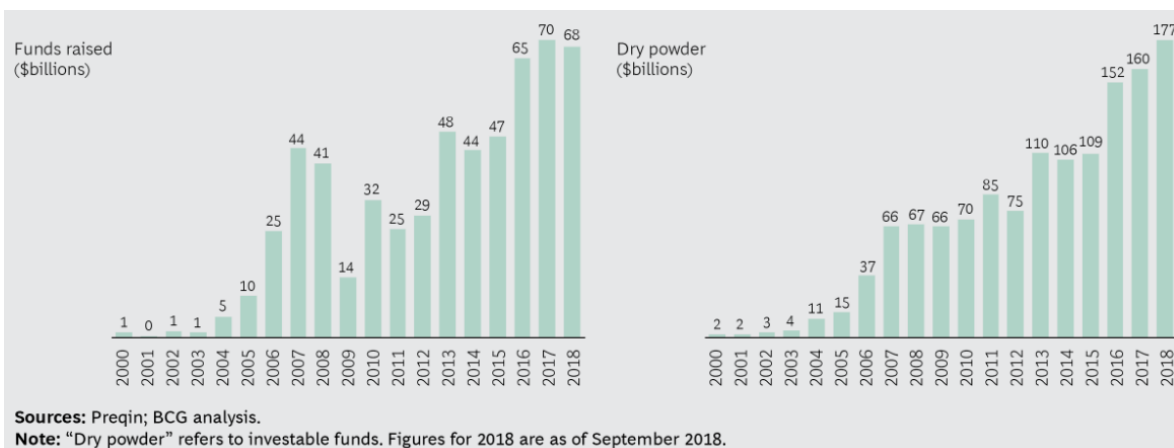


Gráfico 1: Capital levantado e capital investido por fondos focados en investimentos en infraestruturas. Fonte: Boston Consulting Group

O capital institucional global está crescendo significativamente, desde uns US\$23 billóns en 2008 a US\$40 mil millóns en 2017, segundo a firma Willis Tower Watson (2018). Bruce Flatt (2018), CEO de Brookfield, unha das firmas de capital privado con maiores investimentos no sector de infraestruturas, estima que eses fondos chegarán a US\$80 billóns en 2025. Deses fondos, unha parte cada vez maior está sendo investida en activos reais, pasando dun 5 por cento no ano 2000 a ao 25 por cento no ano 2017 (PwC, 2018). De novo, segundo Bruce Flatt (2018), esa cifra chegará ao 40 por cento en 2030, debido a alta rentabilidade relativa destes activos en comparación a accións e bonos.

### 1.3 O retorno dos investimentos en infraestruturas

A relevancia dos investimentos en infraestruturas prodúcese polo potencial retorno para o conxunto da economía. Estes retornos dependen do proxecto a levar a cabo e de manter uns procedementos de estudo, selección e administración apropiados (Warner, 2014). Abiad, Almansour, Furceri, Mulas e Tapolava (2014) estiman que incrementos do un por cento no investimento público en infraestructura levan a un incremento do 1,5 por cento no PIB durante catro anos, podendo chegar ao 2,6 por cento no caso dunha boa planificación e execución. Por outro lado, os ciclos políticos serán importantes, e aqueles países que consigan manter unha estratexia de longo prazo, con ambientes institucionais e legais estables, tenderán a obter os mellores resultados (Inderst, 2016).

No caso particular de China, xeralmente tense asociado o importante investimento en infraestructuras co extraordinario crecemento no país. Hillman et al. (2017) apuntan, pola contra, que no caso chinés se sobrepondera a importancia do investimento en infraestructuras no crecemento económico do país e se tende a infraestimar a importancia da liberalización económica e as reformas institucionais.

### 1.4 Satisfacer necesidades diferentes

Dos tres apartados anteriores saca dúas conclusións, que posteriormente serán analizadas no caso de Indonesia. Primeiro, que as necesidades de cada país son diferentes, en función do crecemento e dos investimentos realizados no pasado. Segundo, o desenvolvemento das infraestructuras vai a estar determinado polas escollas de desenvolvemento de cada país. Polo tanto, o modelo de desenvolvemento, o marco institucional ou a dívida pública van a determinar o modelo de financiación de cada país. Nese sentido, é interesante analizar se os países asiáticos intentan captar máis fondos privados para levar a cabo os investimentos necesarios, ou enfatizan no investimento público.

## **2 Visións para o desenvolvemento de infraestruturas no supercontinente Euroasiático**

Neste apartado reviso as principais visións dos principais países do supercontinente Euroasiático. No caso de China, faise unha revisión do tipo de lideranza que ofrece o país, os motivos internos e a propia evolución dos seis anos do proxecto, de cara a entender o impacto da iniciativa noutros países. Para o resto de países ou rexións, repaso a reacción ao anuncio da BRI, as visións propostas e as particularidades de cada un en relación ao proxecto chinés. Das análises de cada país ou rexión saco unhas conclusións que son recollidas no último apartado, e posteriormente analizadas no caso de Indonesia.

### **2.1 China**

#### **2.1.1 Lideranza global con características chinesas**

A iniciativa chinesa non xurdiu no contexto dun país pechado. Neste sentido, segundo Rimmer (2017) era importante para China organizar as relacións internacionais baixo unha mesma estrutura. China estaba aumentando paulatinamente o seu papel en asuntos de carácter global e, especialmente, rexional. O resultado desa maior importancia relativa da China resultou na maior multipolaridade da actual orde mundial (Rimmer, 2017).

Entre as principais ideas da nova lideranza chinesa están o énfase na necesidade dunha maior importancia relativa do mundo en desenvolvemento, así como o foco no desenvolvemento económico e non na axuda financeira a países en dificultades (Xiujun, 2019). No relativo ás institucións protagonistas na BRI hai un contraste entre a creación de novas institucións e a alteración e adaptación das existentes. A máis relevante no primeiro caso é o Banco Asiático de Investimento en Infraestruturas (AIIB polas súas siglas en inglés) en 2015. No segundo caso, un exemplo é a adaptación do BRICS New Development Bank para que realice investimentos no contexto da BRI (Rimmer, 2017). Aínda que o proxecto se asocia máis co AIIB, o New Silk Road Fund, o China Import-Export Bank, o BRICS New Development Bank, o China Development Bank, así como os bancos estatais son claves para entender o proxecto. Especialmente tendo en conta a relación das organizacións prestamistas chinesas coas empresas estatais.

Por último, o modelo de desenvolvemento de políticas públicas no país está caracterizado pola experimentación (Heilman e Perry, 2011). Isto refléxase nas continuas revisións e adaptacións da BRI por parte da lideranza chinesa.

#### **2.1.2 Características dos préstamos chineses**

Nun recente análise, Horn, Reinhart e Trebesch (2019) chegan as seguintes conclusións sobre os préstamos chineses. Primeiro, que case todos os préstamos chineses son oficiais, xa sexa directamente a través do goberno, das empresas estatais,

ou do banco central. Segundo, os autores aseguran que os préstamos son pouco transparentes, e que o 50 por cento dos préstamos non son públicos. Terceiro, os préstamos chinos tenden a producirse a tipos de interés de mercado e con colaterais, de xeito que se aseguren petróleo ou o control dalgúns activos en caso de impago.

### 2.1.3 Motivos de carácter interno

Gran parte dos analistas de política exterior consideran a BRI unha iniciativa con intencións xeoestratéxicas. Aínda que certas partes da mesma seguen esa intención, como pode ser o caso do China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), tenden a sobreponderar a importancia da xeoestratexia e infravalorar os motivos económicos da mesma (Cai, 2018). Eses motivos internos terminan tendo un impacto nos países participantes. Os tres motivos principais, segundo Cai (2018), son a exportación de sobrecapacidade, correxir a desigualdade interrexional, e alterar as cadeas de produción rexionais en beneficio de China.

#### 2.1.3.1 2009: resposta chinesa á crise

A resposta do goberno chinés á Crise Financieira Global de 2007 foi un importante estímulo fiscal que levou a sobreproducción nalgúns industrias. Por exemplo, China usou máis cemento entre 2011 e 2013 que os Estados Unidos durante o século XX (Hillman, 2018), e sete das dez maiores empresas de construción mundiais son de China (Hillman, 2019). Nese contexto, China intenta mover parte desa sobreproducción, en sectores como cemento ou aceiro, aos países participantes na BRI (Cai, 2018).

#### 2.1.3.2 Desigualdade interrexional

En segundo lugar, o espectacular desenvolvemento chinés durante as últimas catro décadas produciuse especialmente na parte leste, perto da costa. Dende 1999, o Goberno chinés desenvolve a 'estratexia de desenvolvemento do oeste', co obxectivo de mellorar a situación económica desa parte do país (Cai, 2018). Ademais de desenvolver a rexión oeste, tamén ten o obxectivo de revitalizar a economía das provincias do noroeste e do sudeste. O principal problema é que o 90 por cento do comercio actual se realiza por mar, e vai ser complicado que se produzan mudanzas drásticas nese ámbito (Hillman, 2019).

#### 2.1.3.3 Cadeas de valor rexionais

A entrada de China na Organización Mundial do Comercio (OMC) en 2001 cambiou radicalmente a dinámica das cadeas de produción globais. No comezo, a integración na rexión debíase ao comercio intrarrexional de partes e compoñentes para logo exportar os produtos a Estados Unidos ou a Europa (Rajah, 2019). Segundo Rajah (2019), a dependencia comercial do Este de Asia mudou radicalmente na década posterior á Crise Financieira Global, tendo agora un comercio intra-rexional menos dependente dos Estados Unidos e Europa.

Nese contexto, o obxectivo de China é alterar as cadeas rexionais de produción de

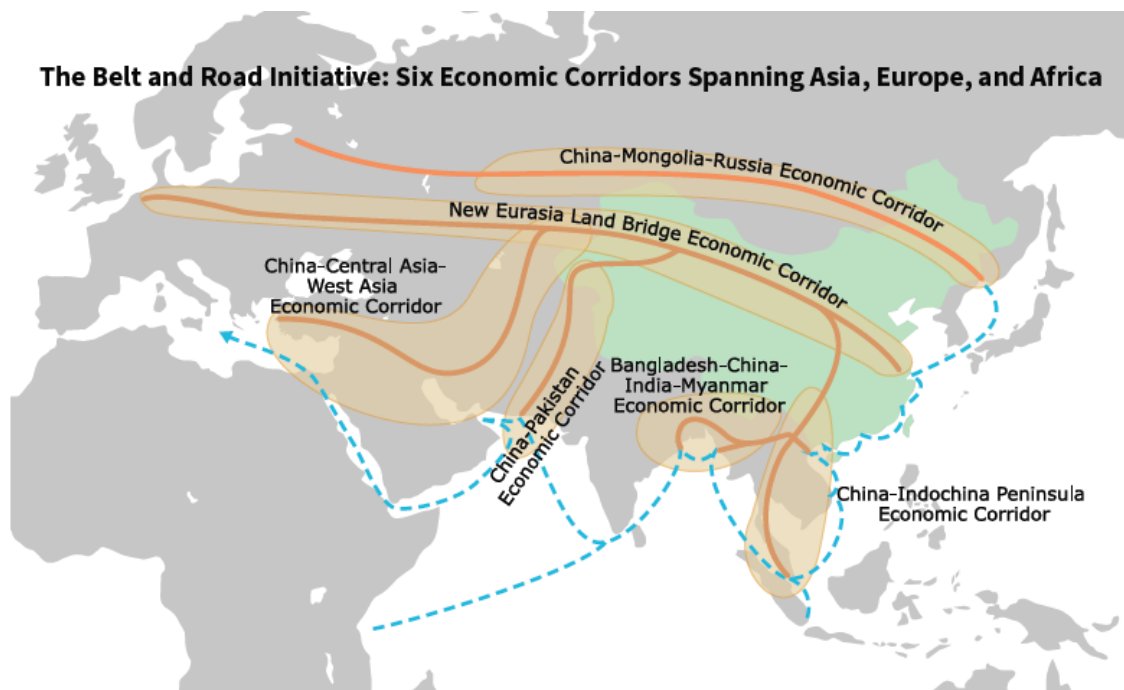
xeito que China estexa no centro. Segundo Cai (2018), isto refléxase de dúas maneiras. Primeiro, no intento de liderar a rexión na produción de manufacturas avanzadas, mediante a estratexia ‘Made in China 2025’. Segundo, na búsqueda do país de satisfacer as necesidades de materias primas do país, construindo infraestruturas no exterior que permitan o transporte dos recursos cara China.

## 2.1.4 A evolución da Belt and Road Initiative

### 2.1.4.1 A expansión da BRI

Unha das características iniciais da BRI era a presenza de seis corredores económicos e tres pasaxes económicas azuis, en referencia ás conexións por mar. A BRI foi anunciada en 2013 en Kazagstán e Indonesia: o ‘Silk Road Economic Belt’ no primeiro país e a ‘21st Century Maritime Silk Road’ no segundo.

A primeira está principalmente centrada na conexión con Asia Central, especialmente pola súa conexión con Europa e a importancia da enerxía da rexión. O principal obxectivo do ‘Silk Road Economic Belt’ é facilitar o movemento de persoas e bens entre Europa e Asia. Os principais problemas da construción son a distancia e a demografía dos países de Asia Central, que dificultan a amortización dos investimentos (Hillman et al., 2017). Por causa diso, estímase que os maiores impactos se produzan nos países receptores, e non nas relacións entre os países conectados: europeos e asiáticos continuarán desplazándose por aire, e os produtos comerciados por mar (Hillman, 2018). Porén, a integración rexional e subrexional sí pode aumentar substancialmente (Hillman, 2018).



Imaxe 2: Os seis corredores económicos da BRI. Fonte: CSIS

Datos de 173 proxectos financiados por China reflexan que cinco dos seis corredores non presentan unha relación significativa entre o corredor e a cantidade de proxectos

na área, é dicir, que os países con corredor non reciben máis investimentos que os países sen corredor (Hillman, 2018). A excepción é o CPEC, que é o único dos corredores que conta coa participación dun só país. O problema para Beijing, nese caso, é que se os propios líderes chineses non conseguen controlar a implementación da BRI, serían aínda menos capaces de monitorizar e minimizar os riscos dos proxectos (Hillman, 2018). Por outro lado, tamén pode significar que os proxectos dependen máis da demanda que do planexamento chinés, o que sería positivo (Dollar, 2017).

A 'Maritime Silk Road', por outro lado, busca aprofundar a relación dos portos chineses cos principais centros económicos mundiais. A ruta que máis atención está recibendo até o momento é a que pasa polo Océano Índico, África e mar Mediterráneo. Os proxectos tenden a enfocarse na construción e financiación de portos, así como o desenvolvemento de proxectos en zonas de libre comercio e ferrocarrís (Rimmer, 2018).

Porén a natureza non excluínate da BRI, así coma o interese de países arredor do mundo, levou á expansión do proxecto para engadir a América Latina, África, e ata o Ártico (Hillman, 2018). Segundo Hillman (2018), esta expansión conleva desafíos de cara a coordinar a iniciativa no seu conxunto e sincronizar as visións dos diferentes países coa de Beijing. Outra incorporación importante foi a BRI Dixital, unha adaptación causada pola tendencia no sector de infraestruturas ao crecemento das infraestruturas dixitais, desde cables de fibra óptica e centros de datos ao desenvolvemento de infraestrutura 5G. Segundo Shen (2018), o rol deste tipo de infraestruturas non é suficientemente discutido nos debates sobre o BRI, a pesar do crecemento dos xigantes tecnolóxicos chineses e aos anuncios por parte da administración chinesa sobre a importancia desta BRI Dixital.

#### 2.1.4.2 Principais críticas

Os líderes mundiais mostran interese sobre a BRI. No ano 2017 tivo lugar o primeiro BRI Forum en Beijing, que contou coa presenza de 29 xefes de Estado; a segunda edición, en 2019, contou coa presenza de 37 xefes de Estado (Bickram e Ji, 2019).

Porén, o proxecto conta con diversas críticas. Unha das principais acusacións é a de 'Debt trap diplomacy', especialmente debido ás 'debt-for-equity swaps' que se deron no porto de Hambantota en Sri Lanka. Nese caso, a imposibilidade de pagar por parte de Sri Lanka leva a China a controlar o porto durante 99 anos (Abi-Habib, 2018). Por outro lado, Hillman (2018) argumenta que neses proxectos non contratan localmente e non promoven a transferencia de tecnoloxía, algo no que tenden a enfatizar os Bancos de Desenvolvemento liderados por Estados Unidos e Europa. Outra das queixas é a falta de transparencia, criticando a dificultade de obter información sobre os proxectos e a financiación (Mardell, 2018). Por último, o medio ambiente tamén é sinalado como área de preocupación. A construción de seis prantas de carbón en Pakistán, cunha produción estimada do 27 por cento da capacidade actual do país, foi criticada como non sustentable para o medio ambiente (Cameron, 2018).



## 2.2 Xapón

### 2.2.1 Reacción

Xapón é un país interesante xa que conta cunha posición privilexiada no ecosistema asiático de desenvolvemento de infraestruturas. O país leva décadas desenvolvendo proxectos de infraestruturas en Asia, especialmente no Sudeste Asiático, onde moitas infraestruturas de transporte serven as necesidades operativas das empresas xaponesas (Hillman et al., 2017). Na mesma liña, a participación de Xapón nos Bancos de Desenvolvemento é moi destacada, especialmente no Banco de Desenvolvemento Asiático (ADB), onde é o maior contribuínte. Porén, a coxuntura no Leste da Asia mudou: de acordo coas estadísticas do Fondo Monetario Internacional, China superou a Xapón como a segunda maior economía do planeta no ano 2011. A nova situación incomoda ao país nipón, o que se trasladou nunha reacción inicial de clara oposición ao proxecto. Enquisas como a 'Japan-China Public Opinion Survey' mostran unha maior complicidade actual: ante a falta de iniciativa e propostas do seu maior aliado, os Estados Unidos, comeza a darse un consenso en Xapón de que a mellor opción é unirse e impactar o proxecto mediante participación, non oposición. Esa maior complicidade plasmouse, por exemplo, no envío dunha delegación xaponesa ao Belt and Road Forum (Bickram e Ji, 2019).

### 2.2.2 Visión

En 2015, o presidente Abe anunciou o 'Partnership for Quality Infrastructure', que contaba cun incremento do 30 por cento nos fondos para o ADB, chegando a un total de US\$110 mil millóns para os cinco anos seguintes (MOFA, 2015). A 'Partnership for Quality Infrastructure' enfatiza nos altos estándares dos proxectos, transparencia e infraestrutura de 'alta calidade' (MOFA, 2015). A súa vez, presenta visións alternativas ás de China en diversas rexións, especialmente no Sur e Sudeste Asiático. En relación á parte comercial, Xapón foi capaz de enderezar a difícil situación na que se atopou coa saída dos Estados Unidos do Trans-Pacific Partnership (TPP). Finalmente, conseguíu manter o TPP-11 xunto con outros dez países.

### 2.2.3 Particularidades

O máis importante en relación ao papel xaponés é que, actualmente, é probablemente o único país capaz de rivalizar con China na rexión. De acordo con Lemahieu e Bley (2019), Xapón é capaz de competir con China nos investimentos en infraestruturas no Sur e Sudeste Asiático, reducindo a dependencia dos países da rexión aos préstamos chineses. A competencia entre AIIB e ADB continuará durante os próximos anos. Aínda que o AIIB ten máis membros, o ADB continúa superando en investimento (Hillman et al., 2017). É complicado atopar consenso sobre cal é o país que investe máis na rexión. Por un lado, Hillman (2018) asegura que en 2017, Xapón continuaba investindo máis que China en proxectos de transporte en seis dos nove países do Sudeste Asiático, perdendo o liderazgo só en Cambodia, Laos e Malasia. Porén, segundo estimacións de 'Fitch Solutions', China tamén superaría a Xapón en Indonesia, Singapur e Tailandia (Jamrisko, 2019).

## 2.3 ASEAN

### 2.3.1 Reacción

Os países da ASEAN teñen necesidades substanciais de infraestruturas, e dependen de capital externo para realizalas, o que os levou a celebrar a (Hillman et al., 2017). Porén, hai matices nesas necesidades, debido ás profundas diferencias entre os países da rexión.

### 2.3.2 Visións

A principal visión para a conectividade rexional no Sudeste Asiático é o ‘Masterplan on ASEAN connectivity’ (MPAC), anunciado en 2016 e que representa unha adaptación do primeiro plan de 2010. Porén, a capacidade de implementación do primeiro MPAC foi baixa: só se completaron 39 dos 125 proxectos, sendo moitos deles considerados non-prioritarios na formulación do plan (ASEAN Secretariat, 2016). Ademais, o carácter intergubernamental da organización leva a que os procesos de gobernanza rexional se manteñan en mans dos estados (Nair, 2016). Así, aínda que o segundo MPAC introduce un marco totalmente diferente, segundo Mueller (2018), continúa sendo un plan máis aspiracional que concreto, no cal non hai un marco claro para a implementación dos proxectos.

En relación ás preferencias da rexión, Mueller (2018) afirma que os países teñen unha preferencia cara os socios do Leste da Asia no referente á infraestrutura física, intentando os países da ASEAN aproveitar a competencia entre eles. Por outro lado, a EU, Estados Unidos e Australia manteñen o foco no desenvolvemento institucional e a conectividade entre persoas (Mueller, 2018). A rexión tamén intenta mudar a arquitectura institucional a nivel comercial, especialmente mediante o Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP).

### 2.3.3 Particularidades

#### 2.3.3.1 Centralidade da ASEAN

A centralidade da ASEAN é unha das principais características na arquitectura institucional da rexión, especialmente en asuntos de seguridade (Caballero-Anthony, 2014). Esa centralidade da ASEAN estase vendo reducida, debido as diferentes visións dos axentes externos que pretenden influenciar e plasmar os seus propios intereses na axenda de conectividade (Mueller, 2018). Os principios de ‘consulta e consenso’ na toma de decisións na ASEAN é outra característica que, aínda que favoreceu a estabilidade na Asociación durante as últimas décadas, leva a que os países da rexión non busquen activamente acoplar esas diferentes visións (Mahbubani e Sng, 2017). O resultado é que China, Xapón, e máis recentemente Corea do Sur, poñan máis esforzo nas relacións bilaterais, o que leva a desaxustes e falta de complementariedade nos proxectos a nivel rexional (Mueller, 2018).

#### 2.3.3.2 Beneficiarse da competición

Os países da rexión intentan aproveitar a competición, especialmente entre Xapón e

China, para obter mellores condicións de financiación para os seus proxectos (Mueller, 2018). Porén, o aumento da competición entre diferentes países non vai beneficiar aos países da ASEAN en todas as ocasións. De acordo con Quah (2019), o Sudeste Asiático é unha das rexións que máis vai sentir o incremento da competición entre as principais potencias mundiais, China e Estados Unidos, e é un dos maiores interesados en manter unha orde mundial baseada en regras.

### 2.3.3.3 Diferencias entre os países

Como foi apuntado previamente, os países da rexión son moi diferentes entre sí, o que leva a relacións moi diferentes con China sobre proxecto. Por exemplo, Singapur xoga un rol fundamental na conectividade financeira e na mediación (Vineles, 2019), un papel totalmente diferente ao que poidan xogar países como Filipinas ou Vietnam.

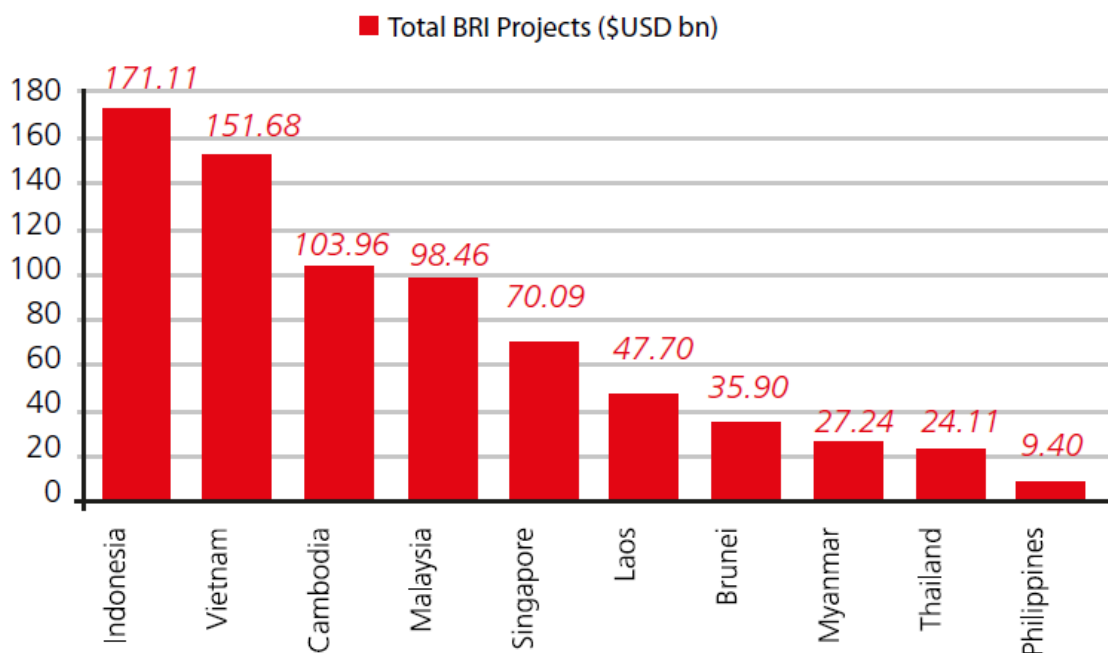


Gráfico 1: Total de investimento dos proxectos do BRI por estado membro da ASEAN. Fonte: Oxford Economics.

Porén, teñen en común a conectividade comercial con China. De acordo co BRI China Connectivity Index do banco ICBC, Singapur, Vietnam, Tailandia, Malasia, Cambodia e Myanmar están situados entre os dez países máis conectados con China comercialmente. Por tanto, os países do Sudeste Asiático son unha parte fundamental no obxectivo de desplazar parte da sobrecapacidade ao exterior sinalado previamente. Neste sentido, e reforzando o argumento do diferente impacto da iniciativa nos diferentes países, Yan (2018) sinala as diferenzas entre o impacto deste desplazamento nas economías de baixa renda e o contraste co impacto nos países cunha renda maior. No caso do primeiro grupo de países, Yan (2018) destaca o crecemento da industria de componentes en Vietnam, o procesamento de comida en Cambodia e a manufactura de roupa en Myanmar. No caso dos segundos, sinala o impacto a produción de microchips en Malasia ou os químicos e plásticos en Singapur (Yan, 2018).

## 2.4 India

India tamén ten unhas necesidades de infraestruturas moi elevadas, como é característico na rexión do Sur da Asia, que é segundo o ADB (2016) a segunda rexión coas maiores necesidades en relación ao seu PIB tras as illas do Pacífico. Polo tanto, o foco do país é máis interno que externo. Porén, é un país moi importante debido ao seu rápido crecemento económico, a poboación do país, e a súa importancia para a total integración da rexión, especialmente na arquitectura rexional, debido a ser unha economía relativamente pechada.

### 2.4.1 Reacción

Desde o anuncio do proxecto, India foi un dos principais críticos. O motivo principal é o China-Pakistani Economic Corridor, que pasa pola rexión de Kashmir, reclamada por India e ocupada por Pakistán. Como consecuencia, India denuncia que o proxecto vulnera a soberanía do país e a súa integridade territorial (Bagchi, 2017). Por outro lado, India tamén considera clave a fronteira con China e Bután, especialmente tras as tensións na fronteira en 2017 (Kellogg, 2017). A súa vez, India está tamén preocupada por unha posible sobredependencia de Pakistán á China, así como os investimentos nos países do Océano Índico que poidan cercar á India no coñecido como 'String of Pearls' (Jaishankar, 2017). Porén, forman parte do AIIB, o que reflexa o carácter singular da institución, e a conferencia anual de 2018 produciuse en India. Por outro lado, India non asistiu a ningún dos dous Foros da BRI (Bickram e Ji, 2019).

### 2.4.2 Visión

A principal iniciativa da India é a 'Act East', que ven da renovación da iniciativa 'Look East', iniciada en 1991 (The Economic Times, 2007). A renovación do proxecto foi unha das prioridades durante o primeiro mandato de Narendra Modi, o actual primeiro ministro da India (Parashar, 2018). Ese interese reflexouse, por exemplo, na invitación a participar nas celebracións do Día da República en India no ano 2018 aos 10 líderes da ASEAN (Parashar, 2018). Ademais, coinciden en apoiar o concepto de Indo-Pacífico como marco xeopolítico amplo sobre o que construír acordos (Izzuddin e Mohan, 2019).

A ASEAN é o cuarto socio comercial da India, aínda que segundo Jaishankar (2017), o país ten potencial para estar máis conectado coa rexión do sudeste asiático a nivel comercial. Certamente, os obxectivos son ambiciosos nas relacións bilaterais entre India e algúns países do Sudeste Asiático. Por exemplo, India e Indonesia teñen o obxectivo de incrementar o comercio bilateral existente en 2019 de US\$19 mil millóns a US\$50 mil millóns en 2025 (Izzuddin e Mohan, 2019). A finalización do RCEP, que foi proposto pola ASEAN en 2012, reflexaría o compromiso da India coa integración cos países da ASEAN a nivel comercial (Izzuddin e Mohan, 2019). Porén, recentemente, o primeiro ministro malaio Mahathir Mohamad expresou o seu interese en continuar o RCEP sen India, no caso de que continuara atrasando a súa conclusión (Haidar, 2019). Aínda así, un problema esencial para unha maior integración é que os estados máis produtivos da India sitúanse na costa oeste, que ademais están mal conectados cos estados do leste (Luchinikava-Schorsch, 2015).

## 2.4.3 Particularidades

### 2.4.3.1 Foco na conectividade interna

Os proxectos de infraestrutura principais para o país son os que cubren as necesidades internas do país. Para iso, desenvolve os seus propios proxectos, contando con Xapón como o principal socio internacional (Singh, 2017). Ademais, os investimentos da India no estranxeiro son liderados principalmente polo sector privado. Dese xeito, é altamente improvable que os negocios indios se involucren en investimentos de risco no estranxeiro, especialmente tendo en conta as oportunidades de negocio no propio país (Jaishankar, 2017).

### 2.4.3.2 'Neighborhood First'

A India ten un déficit comercial co resto do mundo moi elevado, o que leva ao país a ser cauto cos proxectos de integración rexional (Puri, 2017). Nese contexto, e ante a imposibilidade, comentada previamente, de financiar proxectos de gran escala fóra da súa fronteira, mantén os países veciños como prioridade, o que se reflexa na política 'Neighborhood First' (Jaishankar, 2017). Os países prioritarios, dese xeito, serían Nepal, Bután e Bangladesh. Por outro lado, o país intenta conectar con outros países da rexión como contrapeso da influencia chinesa, como por exemplo coa colaboración con Irán (Singh, 2017), así como os países de Asia Central a través do 'International North South Transport Corridor' (Ramachandran, 2019).

## 2.5 Unión Europea

### 2.5.1 Reacción

De acordo a Zuokui (2018), a reacción da Unión Europea á BRI pasou por tres fases: a fase 'wait-and-see', en 2013 e 2014; a de 'cooperación prudente', en 2015, e a de protección activa, a partir de 2016. Nesa etapa de cooperación prudente estableceuse a EU-China Connectivity Platform, coa intención de coordinar as visións do TEN-T e a BRI (Soula, 2018).

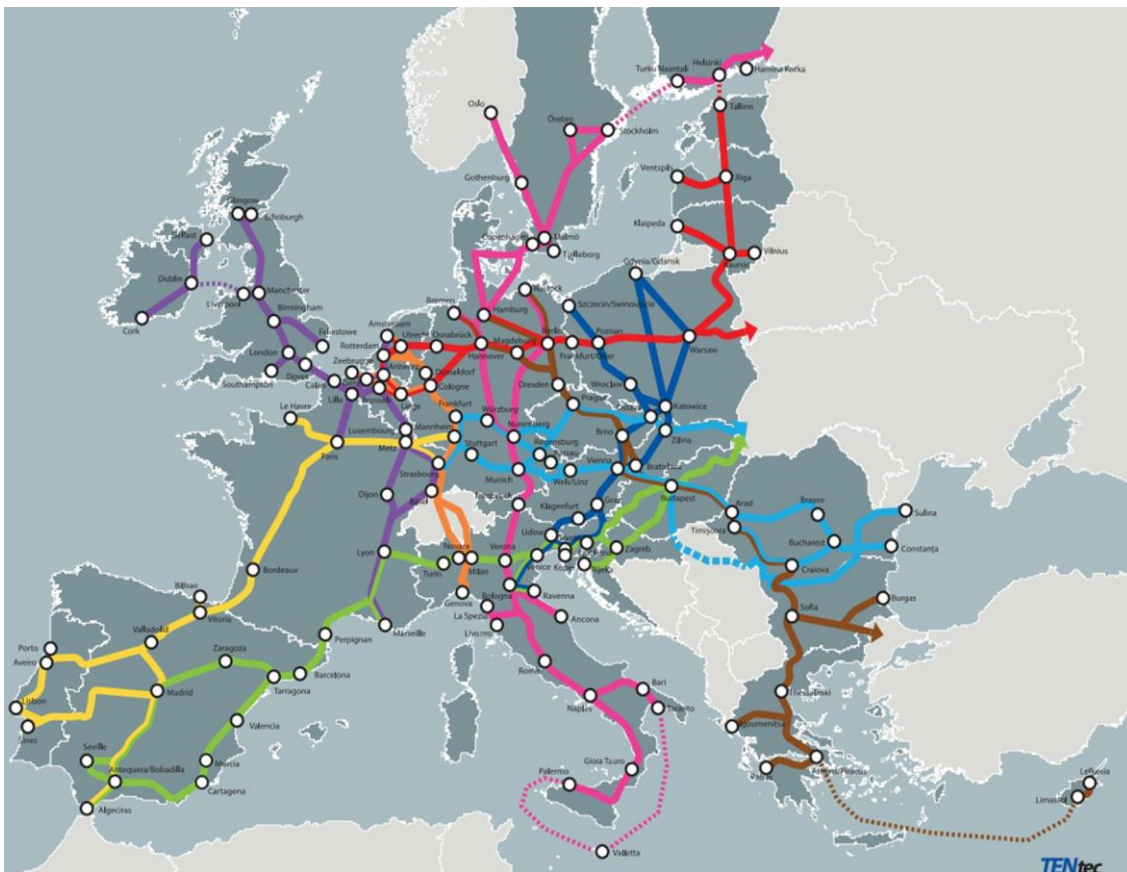
O anuncio da BRI deuse nun período de profundos cambios estruturais na relación entre ambos países. Primeiro, produciuse un cambio na importancia económica relativa de ambos. En 2008, a produción da China representaba o 24% da produción da UE; en 2016, excluindo ao Reino Unido, chegaría ao 77% (Hongjian, 2018). Segundo, o investimento estranxeiro directo (IED) de China na Unión Europea pasou de menos de mil millóns en 2008 a €35 mil millóns en 2016, triplicando a cantidade de IED na dirección oposta (Hanemann e Huotari, 2018). Ademais, China está comprando infraestrutura de vital relevancia, mentres que o Investimento Extranxeiro Directo das empresas europeas está decrecendo (Cameron, 2018). A UE non se sente cómoda co crecemento tan acelerado do xigante asiático, xa que está preocupada pola competitividade das súas empresas e polo desafío que representa o modelo chinés ao modelo e valores occidentais (Hongjian, 2018). As últimas respostas da UE foron de crítica ao proxecto. En 2018, os embaixadores dos países membros da Unión Europea

en China escribiron unha carta recopilando as diversas queixas sobre o proxecto, carta que contou coa ausencia de Hungría (Heide, Hoppe, Scheuer & Stratmann, 2018). Os embaixadores mencionaron algunhas das críticas recollidas previamente, como o favorecemento ás empresas estatais chinesas, a falta de transparencia, ou os problemas de endevidamento dalgúns dos países receptores.

## 2.5.2 Visión

### 2.5.2.1 TEN-T

A principal plataforma para o desenvolvemento de infraestruturas transnacionais na Unión Europea é a ‘Trans-European Transport Network’ (TEN-T). Como se detalla na imaxe 3, conta con nove corredores, dos cales cinco se estenden cara Eurasia, conectando a Unión Europea con Ucraia, Belarus, Turquía e Rusia. O actual Comisario da Comisión Europea destaca a Unión de Transporte como unha visión para apoiar o mercado único da UE e a conectividade global da UE (European Commission, 2017).



Imaxe 3: Mapa da TEN-T. Fonte: Comisión Europea.

### 2.5.2.2 Acercando o TEN-T e a BRI

Como comentei previamente, en 2015 estableceuse a EU-China Connectivity Platform, coa intención de coordinar as visións do TEN-T e a BRI (Soula, 2018). Porén, non son as únicas plataformas para a conectividade da UE con Asia. A Unión Europea conta tamén co Asia-Europe Meeting (ASEM), no que intenta acercar posturas con India, Xapón e a

ASEAN para reforzar a visión multilateral no sector de infraestruturas (Zuokui, 2018). Por último, en setembro de 2018, a UE presentou a estratexia para conectar Europa e Asia (European Commission, 2019), na que enfatiza nos conceptos de sustentabilidade, competencia nos procesos de selección e a colaboración financeira internacional.

### 2.5.3 Particularidades

#### 2.5.3.1 Bilateralismo e sub-rexionalización

Segundo Lee Kuan Yew (2013), antigo primeiro ministro de Singapur, China beneficiaríase dunha Unión Europea fragmentada, podendo perseguir os seus intereses nacionais mediante relacións bilaterais. A sub-rexionalización e re-nacionalización en termos de desenvolvemento económico facilita que China explore novos canles de comunicación con diferentes países de Europa, sen seguir necesariamente o contacto directo coa Unión Europea (Hongjian, 2019). Nese sentido, China creou canles de comunicación sub-rexionais e bilaterais. Así, países como Hungría e Polonia, utilizaron a BRI como unha estratexia de negociación de cara a recibir máis diñeiro para investimentos (Zuokui, 2018). Neste sentido, a iniciativa máis importante en relación á división é a do 16+1, que serve de plataforma para a comunicación entre China e os países da rexión centro-leste (Zuokui, 2018). Os investimentos chineses na rexión levaron a dous tipos de alarmas. Por un lado, o aumento da dívida, como aconteceu no caso de Montenegro en 2014, ano no que recibiu un préstamo do China Exim Bank para un proxecto cun custo de cerca do 25 por cento do PIB do país (Cameron, 2018). Por outro lado, tamén preocupa a compra de influencia chinesa; un exemplo se produciu nunha decisión conxunta da UE no Comité de Dereitos Humanos na Organización das Nacións Unidas (ONU) en 2017, no cal Grecia bloqueou unha comunicación conxunta da UE criticando a situación dos dereitos humanos en China (Soula, 2018). Por tanto, a Unión Europea ten que manter con China un equilibrio entre unha maior competición económica e comercial, e coordinación de cara a fortalecer a gobernanza global (Hongjian, 2019). En canto aos acordos bilaterais, cabe destacar o Memorandum of Understanding (MOE) firmado con Italia.

#### 2.5.3.2 Maior foco interno

Nos últimos anos, a Unión Europea está mantendo un maior foco en asuntos internos e de estabilidade nos territorios periféricos, especialmente despois da crise financeira global e os problemas internos de gobernanza e solución da crise, así como os ataques de terrorismo, a crise de refuxiados, a invasión de Crimea por parte de Rusia, ou o 'Brexit' (Hongjian, 2019).

## 2.6 Visións: rasgos distintivos e escollas

As diferentes visións reflexan diferentes prioridades e xeitos de cooperación entre países. A continuación recollo as características e tendencias identificadas na análise previa das diferentes visións. Estes puntos poden ser aplicados para analizar a situación de diferentes países, e van a ser utilizados no caso de Indonesia no próximo

apartado.

- **Investimento privado e o papel do Estado**

Primeiro, o modelo chinés ten aos bancos e empresas públicas como peza esencial á hora de levar a cabo os investimentos. Isto leva a que sexa necesario un papel máis forte do Estado no país receptor, xa que os préstamos forman parte da relación bilateral entre os dous países. As críticas a este tipo de préstamos son numerosas: falta de transparencia, o favorecemento das empresas estatais chinesas, ou a non contratación de traballadores locais. A alternativa, en moitas ocasións, é incentivar o investimento privado, para o que é necesario levar a cabo reformas institucionais que poden retrasar os investimentos.

- **Multilateralismo vs bilateralismo**

China potencia as relacións bilaterais como principal forma de cooperación. Dese xeito enfoca as súas relacións cos países que forman parte de organizacións multilaterais como a ASEAN e a Unión Europea. Isto dificulta o desenvolvemento de proxectos transnacionais, pero pode favorecer aos países focados na conectividade interna e, en algúns casos, rexional. Por outro lado, a falta de reformas nos principais bancos de desenvolvemento impide que alternativas multilaterais de financiamento gañen peso. A intensificación das relacións mediante acordos comerciais poden ser unha alternativa para algúns dos países activos nas visións rexionais que non teñan a posibilidade de ofrecer financiamento a gran escala, como pode ser o caso de India ou a Unión Europea.

- **A importancia da cercanía**

A importancia da cercanía refléxase de dous xeitos diferentes. Por un lado, na crecente importancia da integración das cadeas de valor rexionais. Por outro, no foco de moitos países nos territorios máis próximos, especialmente a nivel estratéxico. Isto pódese apreciar na 'Neighborhood First' da India, a estratexia do Pacífico de Australia, ou no nerviosismo pola influencia de China nos países veciños por parte da UE.

- **Tendencia dos países receptores a intentar aproveitarse da competencia**

Os países que necesitan capital para poder levar a cabo os proxectos de infraestruturas necesarios mostran unha tendencia a intentar aproveitar a competencia. A competencia entre Xapón e China sería máis relevante no caso do Sudeste Asiático, a competencia entre a Unión Europea e China sería máis relevante no caso de Europa, e a de Australia e China nas illas do Pacífico.

- **Equilibrio entre colaboración e competición**

Por outro lado, os países con propostas de conectividade, Xapón, a Unión Europea, India e, en menor medida, Australia, buscan un equilibrio entre colaboración e competición. En calquera caso, o único capaz de rivalizar con China no Sur e Sudeste Asiático é Xapón, que continúa financiando gran parte dos proxectos en ambas rexións.



## 3 Conectar as visións cos plans de desenvolvemento: o caso de Indonesia

### 3.1 Necesidades de financiación

A crise dos países asiáticos no ano 1998 tivo consecuencias profundas na economía indonesia. Por un lado, levaron a unha política económica que priorizou a estabilidade sobre o crecemento económico (Rajah, 2018). Por outro lado, levou a un déficit de infraestruturas: o ratio do 'stock' de infraestruturas entre o PIB caeu constantemente desde aquela data, e os investimentos non foron suficientes para compensar a depreciación física e o incremento da demanda (Rajah, 2018). Nos últimos anos, o goberno de Joko Widodo seguiu unha estratexia de desenvolvemento económico focada nun 'big push' no desenvolvemento de infraestruturas, coa intención de revertir o déficit de infraestruturas e reducir a desigualdade interrexional do arquipélago (Rajah, 2018). De acordo coas estadísticas oficiais do goberno, estes esforzos aumentaron o investimento dun tres por cento do PIB en 2014 a un catro por cento en 2016.

Polo tanto, Indonesia é un país cunhas necesidades de investimento en infraestruturas elevadas.

### 3.2 Estratexia de desenvolvemento de infraestruturas

Para o desenvolvemento das infraestruturas necesarias, a estratexia seguida por Indonesia levou a unha forte dependencia nas empresas estatais, que creceron nos últimos anos sen que o investimento do sector privado crecera significativamente (Ray & Yan, 2016). Porén, segundo Rajah (2016), as necesidades do país son demasiado elevadas como para que o investimento das empresas estatais sexa suficiente. Ray e Yan (2016) argumentan que o sector estaba dominado polo sector público, polo que consideran que o uso das empresas estatais foi unha postura pragmática, e non ideolóxica, para levar a cabo un aumento rápido dos investimentos. Porén, o uso de canles públicos tamén serve os intereses da élite política e burocrática, que teñen unha tendencia cara o nacionalismo económico, especialmente no relacionado coas materias primas.

Como parte negativa, Ray e Yan (2016) argumentan que o aumento dos investimentos se está facendo baixo un marco institucional inadecuado. A preferencia por rapidez e o liderazgo do sector público levou á atribución directa de proxectos relevantes ás empresas estatais en lugar de asignalos a través do mercado.

Ademáis, o aumento do investimento en infraestruturas pode producirse a expensas de aumentar o investimento en outras partidas de desenvolvemento, como se pode ver no gráfico.

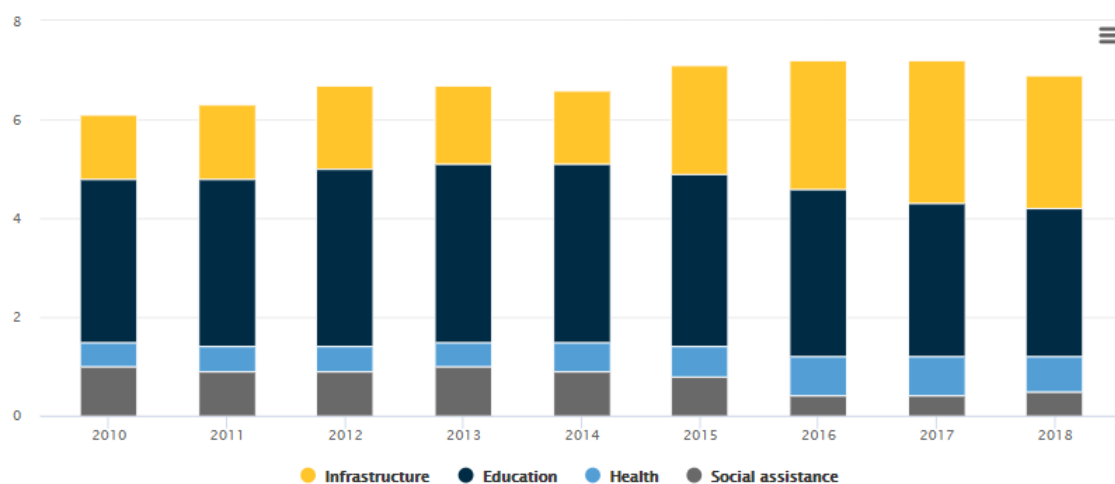


Gráfico 3: Gasto do goberno en áreas de desenvolvemento (% do PIB). Fonte: Lowy Institute.

A estratexia seguida por o goberno indonesio encaixa coa proposta e visión chinesa, baseada nun modelo liderado polo sector público e as empresas estatais que facilita o investimento sen a necesidade de levar a cabo reformas institucionais de calado. Nese sentido, o anuncio do ofrecemento por parte de Indonesia a China no BRI Forum de participar nun fondo de 28 proxectos por un valor de US\$91 mil millóns encaixa co modelo indonesio de desenvolvemento de infraestruturas (Parameswaran, 2019).

Paradóxicamente, un cambio de goberno en Indonesia nas eleccións de 2019 podería ter mudado a política de infraestruturas cara un maior foco no investimento privado, reducindo drásticamente as relacións con China (New Mandala, 2019).

### 3.3 Contexto das relacións entre China e Indonesia

As relacións económicas entre China e Indonesia aumentaron substancialmente nos últimos anos. O comercio bilateral, que supuña un catro por cento do comercio total de Indonesia en 1998, pasou a un dezasete por cento no ano 2016 (Dharma Negara e Suryadinata, 2018). En comparación, Xapón, que supuña un dezaioito por cento no ano 1998, agora representa un dez por cento. O mesmo ocorre co Investimento Extranxeiro Directo: China pasou de ser o décimo país en 2008 ao terceiro en 2016. Nese sentido, aínda continúa sendo reducido en comparación a Xapón (Dharma Negara e Suryadinata, 2018).

### 3.4 Relacións internacionais

No caso de Indonesia as necesidades a cubrir son internas, xa que as relacións do arquipélago co resto de países prodúcese vía marítima, o que contrasta con outros países da rexión como Malasia ou Tailandia. Eso leva a un maior énfase nas relacións bilaterais que multilaterais. Sumado a iso, o escaso éxito do 'Masterplan on ASEAN Connectivity', xunto coa falta de alternativas de financiación por parte doutros bancos de desenvolvemento, así como a falta de reformas para incentivar o investimento

privado, levan a Indonesia a manter fortes relacións con China.

Outras formas de relación con Indonesia, por outra banda, sería a través de tratados de libre comercio, tendo en conta o interese de Indonesia en integrarse nas cadeas de valor rexionais e globais. Nese sentido, Australia firmou o 'Indonesia-Australia Economic Partnership' en marzo de 2019, a Unión Europea tivo a oitava ronda de negociacións dun acordo de libre comercio en xuño de 2019, e Indonesia mantén o seu interese no RCEP, que continúa en proceso de negociación.

### 3.5 Competición

En relación á competición, Indonesia é un país que se aproveitou da competición entre Xapón e China, como no exemplo da competencia entre os dous países para levar a cabo a construción do tren de alta velocidade entre Jakarta e Bandung (Dharma e Suryadinata, 2018). Nese caso, o proxecto da China superou ao xaponés. As estimacións non son claras en canto ao estado da competición, xa que diferentes entidades apuntan diferentes niveis de investimentos: algunhas sinalan que o investimento chinés é maior (Jamrisko, 2019), e outras que o investimento xaponés é maior (Hillman, 2019).

### 3.6 Cercanía

Por último, no relacionado coa cercanía, como argumentei previamente, Indonesia prioriza a súa integración nas cadeas rexionais de valor. Por outro lado, segundo Dharma Negara e Suryadinata (2018), as principais preocupacións estratéxicas e na relación con China están relacionadas co Mar do Sur da China, a chegada de traballadores chineses, que se suma aos problemas dos indonesios de etnia chinesa e á percepción de dominio económico por parte da China.

# Conclusións e ampliación

## 4 Conclusións

### 4.1 Un proxecto para as próximas décadas

As necesidades de desenvolvemento de infraestruturas son moi elevadas. Para satisfacelas, os países interesados poden facer uso de diferentes fontes de financiación. Nese sentido, a BRI consolidouse nestes cinco anos como unha das visións máis ambiciosas da actualidade. A súa adaptación constante, levando ao aumento xeográfico e á integración doutros sectores mediante a BRI dixital, significa que o proxecto pode mudar, pero non caer. O feito de que Xi Jinping, seu principal impulsor, acabara co límite de mandatos, consolidando o seu poder no país (BBC, 2018), reforza ese argumento. Para Beijing, servíu para xuntar as dispersas relacións que tiña co resto do mundo cun gran éxito, como se ve na cantidade de líderes mundiais que asisten ao BRI Forum. Porén, o seu carácter aberto e en constante expansión leva ao proxecto a ser, internamente máis difícil de dirixir, e externamente máis propenso a ser esaxerado.

A súa relación cos países máis relevantes da rexión foi tratada en detalle. Das principais visións para a conectividade e das accións levadas a cabo polos diferentes actores, extraíronse varias conclusións. Os plans de desenvolvemento vanse dividir entre aqueles que reforzan o papel do estado no sector de infraestruturas, e aqueles que intentan atraer investimento privado. Ademais, algúns países terán un enfoque máis multilateral, que contraste co enfoque bilateral dos chinos. A cercanía, por outro lado, será cada vez máis importante, tanto na integración das cadeas de valor rexionais como a nivel estratéxico. Por último, os países receptores de capital van a intentar aproveitarse da competencia, especialmente entre proxectos xaponeses e chinos; mentres que os países activos nas propostas se centran en manter un equilibrio entre colaboración e competición con China. O caso de Indonesia, recollido neste traballo, é un no que se mantivo o papel do estado. Nese sentido, e a pesar de aproveitarse da competición en varias circunstancias, as últimas indicacións indican que se decantan polo proxecto chinés para satisfacer as súas necesidades de financiación. O modelo indonesio é un que enfatiza nas relacións bilaterais para infraestruturas, pero busca conectar co resto do mundo a través de tratados de libre comercio. Os principais problemas son a falta de reformas institucionais no sector que permitan obter uns maiores retornos, así como a falta de investimento do sector privado, que imposibilita dedicar menos recursos á infraestruturas para aumentar os investimentos en outras partidas de desenvolvemento.

### 4.2 Ampliación e limitacións

O traballo podería ser ampliado de moitas maneiras. En particular, eu destaco tres principais ampliacións. En primeiro lugar, o traballo necesitaría máis análise de datos

sobre os investimentos levados a cabo por cada país. Segundo, podería terme centrado exclusivamente nunha das rexións, particularmente a da ASEAN, ao facer o caso práctico sobre Indonesia. Porén, considero que foi interesante analizar as visións de forma máis xeral, sen a cal non se poderían ter sacado algunhas das conclusións, como por exemplo a da rexionalización. Nesa liña, o estudo da rexión podería ter ignorado Europa e focado no Pacífico, incluíndo aos Estados Unidos. Terceiro, gustaríame ter analizado máis a BRI Dixital, especialmente na rexión do Sudeste Asiático.

En canto ás limitacións, a principal foi a dificultade de obter datos fiables e de fácil interpretación. Os chinos vinculan todas as relacións cun país á BRI, polo que moitos dos investimentos contabilizados non teñen que ver con proxectos de infraestruturas. Probablemente, manter un foco de división sectorial sería máis favorable á hora de sacar conclusións fiables.

Por último, as cuestións tratadas atópanse nun momento inicial. No futuro, será interesante ver se os países participantes poden alterar o proxecto para seguir os seus intereses, ou ver se as críticas actuais continúan. Nese sentido, a característica experimentación china levará a cambios constantes no proxecto. Por outro lado, Estados Unidos e Europa poden recuperar parte da súa importancia solucionando os seus problemas internos, India pode gañar peso nas próximas décadas, así como China pode ter problemas para manter estes niveis de investimento no extranxeiro se se produce unha redución do seu crecemento económico.

# Bibliografía

- Abiad, A., Almansour, A., Furceri, D., Mulas, C. & Tapolava, P. (2014). Is it time for an infrastructure push? The macroeconomic effects of public investment. Washington DC, United States: IMF.
- Abi-Habib, M. (2018). How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port. *The New York Times*. Retrieved from <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>
- ASEAN Secretariat (2016). *Master Plan on ASEAN Connectivity 2025*. Jakarta, Indonesia: ASEAN Secretariat.
- Asian Development Bank (2017). *Meeting Asia's infrastructure needs*. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.
- Bagchi, I. (2017). India slams China's One Belt One Road initiative, says it violates sovereignty. *Times of India*. Retrieved from <https://timesofindia.indiatimes.com/india/china-road-initiative-is-like-a-colonial-enterprise-india/articleshow/58664098.cms>
- World Bank (2019). *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. Washington, DC: World Bank.
- China's Xi allowed to remain 'president for life' as term limits removed (2018, March 11). *BBC*. Retrieved from <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-43361276>
- Bickram, P. & Ji, X. (2019). *Belt and Road Forum 2019: BRI 2.0 in the making?* Singapore: RSIS.
- Caballero-Anthony, M. (2014). Understanding ASEAN's centrality: Bases and prospects in an evolving regional architecture. *The Pacific Review* 27(4), 563-584. doi: 10.1080/09512748.2014.924227
- Cai, P. (2017). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Sydney: Lowy Institute.
- Cameron, F. (2018). Europe's answer to China's Belt and Road. *The Diplomat*. Retrieved from <https://thediplomat.com/2018/09/europes-answer-to-chinas-belt-and-road/>
- Citigroup (2018). *China's Belt and Road at Five*. New York, NY: Citigroup.
- Claerhout, A., Brigl, M., Hammoud, T. & Haddon, J. (2018). *Infrastructure's Future Looks a lot like Private Equity*. New York: Boston Consulting Group.
- Dharma Negara, S. & Suryadinata, L. (2018). *Indonesia and China's Belt and Road Initiatives: Perspectives, Issues and Prospects*. Singapore: ISEAS Yusof Ishak Institute.
- Dollar, D. (2017). *Where is China's development finance really going?* Washington DC: Brookings Institution.
- European Commission (2017). *Delivering TEN-T*. Brussels: European Commission

## Mobility and Transport.

- European Commission (2018). *Connecting Europe and Asia: Building blocks for an EU Strategy*. Brussels, Belgium: European External Action Service.
- European Commission (2019). *EU Funding for TEN-T*. Brussels: European Commission. Retrieved from [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding_en)
- Flatt, B. (2018, September 5). Bruce J. Flatt 'Durable Principles for Real Asset Investing': Talks at Google [Video file]. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=vmt1Li1Rnes&t=839s>
- Global Infrastructure Hub e Oxford Economics (2017). *Global Infrastructure Outlook*. London, United Kingdom: Oxford Economics.
- Haidar, S. (2019). Should India stay with Regional Comprehensive Economic Partnership mooted by ASEAN? Retrieved from <https://www.thehindu.com/news/international/should-india-stay-with-regional-comprehensive-economic-partnership-mooted-by-asean/article28228900.ece>
- Hanemann, T. e Huotari, M. (2018). Chinese FDI in Europe in 2017: working towards reciprocity in investment relations. *Merics papers on China* no. 3.
- Heide, D., Hoppe, T., Scheuer, S. & Stratmann, K. (2018). China First: EU ambassadors band together against Silk Road. *Handelsblatt*. <https://www.handelsblatt.com/today/politics/china-first-eu-ambassadors-band-together-against-silk-road/23581860.html?ticket=ST-1872687-4pAWyQ41eQXbL1eQJ3zh-ap3>
- Heilman, S. & Perry, E. (2011). *Mao's Invisible Hand: The political foundations of adaptive governance in China*. Boston, MA: Harvard Contemporary China Series 17.
- Hillman, J. (2018). *China's Belt and Road Is Full of Holes*. Washington DC: Center for Strategic and International Studies.
- Hillman, J. (2019). Five myths about China's Belt and Road Initiative. *Washington Post*. Retrieved from [https://www.washingtonpost.com/outlook/five-myths/five-myths-about-chinas-belt-and-road-initiative/2019/05/30/d6870958-8223-11e9-bce7-40b4105f7ca0\\_story.html?noredirect=on&utm\\_term=.80522b43d4e9](https://www.washingtonpost.com/outlook/five-myths/five-myths-about-chinas-belt-and-road-initiative/2019/05/30/d6870958-8223-11e9-bce7-40b4105f7ca0_story.html?noredirect=on&utm_term=.80522b43d4e9)
- Hillman, J., Brigham, L., Kostka, G., Inderst, G. & Peyrouse, S. (2017). *Is Asia Reconnecting? Essays on Asia's Infrastructure Contest*. Washington DC: Center for Strategic and International Studies.
- Hongjian, C. (2018). *China-EU Relations: Structural Changes and Future Prospects*. Beijing, China: China Institute of International Studies.
- Horn, S., Reinhart, C. & Trebesch, C. (2019). China's Overseas Lending. *National Bureau of Economic Research*. NBER Working Paper 206050.
- Inderst, G. (2016). *Infrastructure Investment, Private Finance, and Institutional Investors: Asia from a Global Perspective*. ADBI Working Paper Series no. 555. Tokyo, Japan: Asian Development Bank Institute.

- Izzuddin, M. & Mohan, C. (2019). Jokowi and Modi's budding bromance. *The Interpreter*. Retrieved from <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/jokowi-and-modi-s-budding-bromance>
- Jaishankar, D. (2017). India feeling the heat on Belt and Road. *The Interpreter*. Retrieved from <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/india-feeling-heat-belt-road>
- Jamrisko, M. (2019). China no match for Japan in Southeast Asia Infrastructure Race. *Bloomberg*. Retrieved from <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-06-23/china-no-match-for-japan-in-southeast-asia-infrastructure-race>
- Kellogg, T. (2017). The China-India Border Standoff: What Does Beijing Want? *Foreign Policy*. Retrieved from <https://foreignpolicy.com/2017/09/01/the-china-india-border-standoff-what-does-beijing-want/>
- Kharas, H. (2017). *Multilateralism under stress*. Washington DC: Brookings Institution.
- Kuan Yew, L. (2013). *One Man's View of the World*. Singapore: Strait Times Press.
- Lee, N. (2017). *Billions to Trillions? Issues on the Role of Development Banks in Mobilizing Private Finance*. Washington DC: Center for Global Development.
- Lemahieu, H. & Bley, B. (2019). *Asia Power Index*. Sydney, Australia: Lowy Institute.
- Luchinikava-Schorsch, H. (2015). *Understanding India's regional economics*. London: IHS Markit.
- Mahubani, K. & Sng, J. (2017). *The ASEAN Miracle: A Catalyst for Peace*. Singapore: NUS Press.
- Mahubani, K. (2018). *Has the West lost it?: A provocation*. New York, United States: Penguin.
- Mardell, J. (2018). Traveling 60,000 km across China's Belt and Road. *Reconnecting Asia*. <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/traveling-60000km-across-chinas-belt-and-road/>
- McVey, H. (2017). *Asia: Leaning In*. New York: Kohlberg, Kravis & Roberts.
- Ministry of Foreign Affairs of Japan (2015). *Partnership for Quality Infrastructure: Investment for Asia's Future*. Tokyo: Ministry of Foreign Affairs.
- Müller, L. (2018). Governing Regional Connectivity in Southeast Asia – The role of the ASEAN Secretariat and ASEAN's external partners. *Southeast Asian Studies at the University of Freiburg*. Occasional paper no. 42.
- Nair, D. (2016). *A Strong Secretariat, a Strong ASEAN? A Re-evaluation*. Singapore: ISEAS Yusof Ishak Institute.
- Q&A: Sandiaga Uno on economic policy (2019, March 4). *New Mandala*. Retrieved from <https://www.newmandala.org/qa-sandiaga-uno-on-economic-policy/>
- Parameswaran, P. (2019). What's in China's New Belt and Road Recalibration? *The Diplomat*. Retrieved from <https://thediplomat.com/2019/05/whats-in-chinas->



new-belt-and-road-recalibration/

- Parashar, S. (2018). India to invite heads of 10 ASEAN nations for Republic Day celebrations. *Times of India*. Retrieved from <https://timesofindia.indiatimes.com/india/india-to-invite-heads-of-10-asean-nations-for-republic-day-celebtations/articleshow/59497883.cms>
- PriceWaterhouseCoopers (2018). *The rising attractiveness of alternative asset classes for Sovereign Wealth Funds*. New York, NY: PriceWaterhouseCoopers.
- Quah, D. (2019). In the US-China geostrategic rivalry, Southeast Asia needs to be articulate and empowered consumer. Retrieved from <http://www.dannyquah.com/writings/en/2019/06/26/in-the-us-china-geostrategic-rivalry-southeast-asia-needs-to-be-articulate-and-empowered-consumer/>
- Rajah, R. (2018). *Indonesia's economy: Between growth and stability*. Sydney, Australia: Lowy Institute.
- Rajah, R. (2019). *East Asia's decoupling*. Sydney, Australia: Lowy Institute.
- Ray, D. & Yang Ing, L. (2016). Addressing Indonesia's Infrastructure Deficit. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 52(1), 1-25. Doi: 10.1080/00074918.2016.1162266
- Rimmer, P. (2018). China's Belt and Road Initiative: underlying economic and international relation dimensions. *Asian-Pacific Economic Literature* 32(2), 3-26. doi: 10.1111/apel.12247
- Shen, H. (2018). Building a Digital Silk Road? Situating the Internet in China's Belt and Road Initiative. *International Journal of Communication* 12, 2683-2701.
- Singh, H. (2017). *India's trade policy dilemma and the role of domestic reform*. Washington DC: Carnegie Endowment for International Peace.
- Soula, E. (2018). *Europe's emerging approach to China's Belt and Road Initiative*. Brussels, Belgium: Carnegie Endowment for International Peace.
- The world bank's president resigns abruptly (2019, Jan 12). *The Economist*. Retrieved from <https://www.economist.com/finance-and-economics/2019/01/12/the-world-banks-president-resigns-abruptly>
- Vineles, P. (2019). *Tweaking BRI: What Southeast Asia Can Do*. Singapore: RSIS.
- Warner, A. (2014). *Public Investment as an Engine of Growth*. Washington, DC: International Monetary Fund.
- Willis Tower Watson (2018). *Global pension assets study 2018*. Dublin, Ireland: Author.
- Wong, A. & Jia, S. (2017). *Belt & Road: Opportunity & Risk*. Chicago, IL: Baker McKenzie.
- Xiujun, X. (2019). *Global Economic Governance: China finds its role*. Beijing: China. Chinese Academy of Social Sciences.
- Yan, J. (2018). *The BRI in Southeast Asia*. Kuala Lumpur, Malaysia: CIMB ASEAN Research Institute.

Zuokui, L. (2018). Europe and the 'Belt and Road Initiative': Challenges and Opportunities. *China Belt and Road Initiative Journal* 1(3), 1-52.