

LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA: UN ANÁLISIS DESDE LOS NEGOCIOS INTERNACIONALES

CÉSAR LLONA SILVA

<https://orcid.org/0000-0003-3342-8401>

Universidad de Lima, Facultad de Ciencias Empresariales y Económicas,
Carrera de Negocios Internacionales, Lima, Perú
Correo electrónico: cllona@ulima.edu.pe

JORGE MORENO-LEÓN

<https://orcid.org/0000-0002-2801-9905>

Universidad de Lima, Facultad de Ciencias Empresariales y Económicas,
Carrera de Negocios Internacionales, Lima, Perú
Correo electrónico: jmoreno@ulima.edu.pe

MYREYA DE LA CRUZ-DÍAZ

<https://orcid.org/0000-0001-5121-7742>

Universidad de Lima, Facultad de Ciencias Empresariales y Económicas,
Carrera de Negocios Internacionales, Lima, Perú
Correo electrónico: 20190579@aloe.ulima.edu.pe

Recibido: 25 de octubre del 2022 / Aceptado: 6 de enero del 2023

doi: <https://doi.org/10.26439/ddee2023.n003.6103>

RESUMEN. Este artículo, dirigido a la comunidad de negocios internacionales, es un análisis sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), un proyecto de la República Popular China cuyos efectos, se estima, serán sentidos por buena parte de la población mundial. Al respecto, se procura describir las principales características de la Iniciativa, analizando desde la perspectiva teórica de las relaciones internacionales sus motivaciones y objetivos, al tiempo que detallando sus principales componentes y avances a la fecha. Asimismo, se ofrece una primera aproximación a las reacciones, algunas de ellas contrarias, que la IFR ha provocado en el plano internacional, en un contexto de crecientes tensiones, propio de la emergencia de un mundo multipolar. En particular, este artículo pretende proporcionar una mirada panorámica sobre la necesidad de estructurar una participación estratégica del Perú en dicha Iniciativa, materializada con la firma del Memorándum de Entendimiento Sobre la Cooperación en el Marco de la Iniciativa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI.

PALABRAS CLAVE: relaciones internacionales / China / Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR) / cadena de suministro / economía internacional

Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la licencia Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0).

THE BELT AND ROAD INITIATIVE: AN ANALYSIS FROM INTERNATIONAL BUSINESS

ABSTRACT. This article addresses the international business community with a reflective analysis of the Belt and Road Initiative, an initiative by the People's Republic of China whose effects are expected to be felt by a large part of the world population. In this regard, the article intends to outline the main characteristics of the initiative in a stylized manner, analyzing its motivations and objectives through the theoretical perspective of International Relations, while detailing its main components and progress to date. In addition, it offers an initial glance at some of the reactions – some of them oppositional – that the initiative has been met with at the international level, in a context of growing tension within the structure of the international system that is typical of the emergence of a multipolar world. In particular, the research aims to provide a panoramic view of the need to structure the strategic participation of Peru within said initiative, which materialized with the signing of the Memorandum of Understanding on Cooperation within the Framework of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road Initiative, for which some conclusions deemed relevant are offered here.

KEYWORDS: international relations / China / Belt and Road Initiative / supply chain / international economy

Códigos JEL: E43, G21

1. INTRODUCCIÓN

Para nadie es novedad que el fenómeno globalizador ha sufrido golpes, retrocesos y transformaciones durante las últimas décadas. Luego de la crisis financiera del 2008, que supuso una primera llamada de alerta sobre la manera en que la creciente interconexión mundial podía ponernos en riesgo, fueron surgiendo nuevos retos para este fenómeno: el ascenso, entre otros, de China como potencia global y el consiguiente enfrentamiento comercial con Estados Unidos; la pandemia del COVID-19; las protestas sociales en América Latina; el retroceso del orden liberal internacional; el surgimiento de líderes nacionalistas que fomentan el proteccionismo; el conflicto en Ucrania.

Hace más de una década, Zakaria (2008) ya advertía el paso de un mundo unipolar a otro multipolar, con un desplazamiento del poder político y económico de Occidente al Sudeste Asiático. Los principales protagonistas de este nuevo orden mundial son Estados Unidos, India, Rusia y China. El famoso *rise of the West* estaba abriendo camino a lo que dicho pensador bautizaba como *rise of the rest*.

En el mismo sentido, PricewaterhouseCoppers (2017) pronosticaba que, para el 2050, el liderazgo de China como la mayor economía del planeta se vería afianzado, seguido del de India y Estados Unidos, al tiempo que completaba este panorama de cambio dando cuenta de que, para la misma fecha, algunos países emergentes, como Indonesia, Brasil, Rusia y México, entre otros denominados los "Emerging 7" o "E7", desplazarán al Grupo de los Siete (G7) como principales aportantes del PBI global (50 %).

En este contexto (y debido a él), la estabilidad del sistema internacional se ha visto afectada por este cambio en los ejes del poder global, lo que incluye retrocesos en el orden liberal internacional, encabezados activamente por gobiernos como el de Donald Trump, entre otros regímenes de corte nacionalista y populista surgidos al amparo de esta crisis del fenómeno globalizador.

Dicha actitud se percibe en diversos frentes, entre los que se puede mencionar, entre otros, los intentos de ampliar la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y los subsiguientes conflictos con Rusia; el retiro del Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP por sus siglas en inglés); y las críticas a instituciones que componen la gobernanza global, como la Organización Mundial de Comercio (OMC). A esto se suma que el mundo ha optado por multiplicar los acuerdos comerciales bilaterales o regionales, en lugar de apostar por la apertura global del comercio bajo el sistema multilateral que la OMC administra.

De todo lo mencionado, el ascenso de China ha incrementado en particular las tensiones estructurales en el sistema internacional en múltiples ámbitos: las carreras tecnológica, armamentista y espacial (todas interrelacionadas); el cambio en los equilibrios internos en los mecanismos de gobernanza internacional (véase Lagon & Lou,

2018); la búsqueda de una sola China; la guerra comercial; y, por último, pero no menos importante, proyectos como la Iniciativa de la Franja y la Ruta (IFR), cuyo objetivo es expandir su esfera de poder regional y mundial.

De hecho, algunas voces en Occidente parecieran estar lamentándose de no haber implementado una política de contención específica para prevenir el ascenso de China, tal y como sucediera en su momento con la Unión Soviética, con la famosa Doctrina Truman (Global Summitry Podcasts, 2020; Ochab, 2021). Ahora parece estar más presente que nunca la famosa frase atribuida a Napoleón: “China es un gigante dormido. Dejadlo dormir porque, cuando despierte, el mundo se sacudirá”.

Hay un especial interés, así como preocupación, sobre el grado de influencia que tiene la IFR en el comercio y las relaciones internacionales, así como sobre las oportunidades y retos que plantea este proyecto para nuestro país, incluyendo desafíos de carácter económico, financiero, comercial y tecnológico, entre otros. No menos importante, la Iniciativa también plantea retos de política internacional, vinculados con los cambios en la polaridad mundial, que deben ser adecuadamente gestionados por las autoridades con competencia sobre la materia.

En un mundo globalizado e interdependiente, resulta indispensable que los expertos en negocios internacionales cuenten con una comprensión integral del fenómeno de la emergencia china, y particularmente de la IFR, sus implicancias estratégicas y su posible impacto. Es pertinente mencionar que hay una polarización en las publicaciones sobre el tema, con posiciones tanto a favor como en contra.

Lo que resta de este artículo se divide en cuatro secciones. En primer lugar se describe la IFR; a continuación se analizan los efectos de su ejecución; luego se explica la participación del Perú en este proyecto y las oportunidades y retos que esto significa; y, finalmente, se presentan las conclusiones.

2. LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA (IFR)

La IFR, lanzada por la República Popular China en el año 2013, constituye un ambicioso esfuerzo de conectividad física internacional para el transporte de mercancías, teniendo como eje ese país (Busilli, 2020).

Dicha Iniciativa es también conocida como la Nueva Ruta de la Seda, una denominación que evoca una ruta de siglos atrás, cuando numerosas caravanas de comerciantes cruzaban Asia y Europa, de un extremo a otro, llevando seda y otros artículos provenientes de Asia del Este y Central. La IFR comprende dos ejes principales: la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI (The 21st Century Maritime Silk Road-MSR); y una apuesta terrestre, la Franja Económica de la Ruta de la Seda (Silk Road Economic Belt-SREB) (Blanchard & Flint, 2017).

La IFR no se limita a infraestructura para el transporte de bienes; también contempla energía, comunicaciones, industria e incluso temas culturales. Actualmente incluye vías terrestres y marítimas que cruzan Asia, Europa y el este de África con la finalidad de conectar más de 65 países, 4,4 mil millones de personas, y comprometiendo unos US\$ 23 billones (Zottele & Qian, 2022; Ho, 2019). Como lo explican Rahman (2020) y HKTDC Research (s. f.), la Iniciativa considera seis corredores internacionales terrestres (la llamada “Franja o cinturón económico de la seda”):

- El Nuevo Puente Terrestre Euroasiático, también conocido como el Segundo Puente Continental Euroasiático, conformado por una línea ferroviaria internacional que, a través de Alashankou, en Xinjiang, va desde Lianyungang, en la provincia china de Jiangsu, hasta Rotterdam, en Holanda.
- El corredor China-Asia Central-Asia Occidental, que parte de Xinjiang, en China, y sale del país por Alashankou para unirse a las redes ferroviarias de Asia Central (Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán) y Asia Occidental (Irán, Turquía, etc.).
- El corredor China-Mongolia-Rusia, el más extenso de todos. Los tres países se caracterizan por haber establecido desde hace tiempo lazos económicos y de cooperación mediante el comercio fronterizo y transfronterizo. La IFR busca implementar una mejor estructura de ferrocarriles que facilite la minería y el turismo (Soni, 2018).
- El corredor China-Pakistán, cuyo objetivo es construir una ruta económica que vaya desde la ciudad china de Kashgar (en la región de Xinjiang), en el norte, hasta el puerto pakistaní de Gwadar, en el sur.
- El corredor Bangladesh-China-India-Myanmar, mediante el cual la IFR pretende facilitar la cooperación y establecer una relación más estrecha entre estos países.
- El corredor China-Indochina Península, que abarca principalmente la subregión del Gran Mekong. En concreto, Guangxi ha abierto una línea ferroviaria internacional que va de Nanning a Hanoi, además de introducir rutas aéreas a varias de las principales ciudades del Sureste Asiático.

Por otro lado, la Iniciativa considera las siguientes rutas marítimas: mar del Sur de China-océano Índico-mar Rojo-mar Mediterráneo; y mar del Sur de China-Pacífico Sur. Asimismo, la ruta polar, a través del océano Ártico.

En lo que refiere a estas últimas rutas, cabe mencionar lo destacado por Wen et al. (2019), quienes indican que son especialmente relevantes cuando el tiempo de entrega es sensible, como ocurre con el transporte de alimentos perecibles o de mucha urgencia,

mientras que la ruta tradicional terrestre se puede reservar para el transporte de productos con un plazo de entrega más flexible.

Por otro lado, la IFR es una de las insignias del gobierno del presidente de China, Xi Jinping. Por su alcance y ambición, constituye una clara evidencia de que el mundo se encuentra en un periodo de cambio en el que nuevos actores globales, con China a la cabeza, pretenden introducir sus intereses en el escenario mundial y en las agendas internacionales.

Cabe señalar que la IFR no tiene precedentes en la historia de la humanidad. Ni siquiera el periodo de apogeo del proceso de desarrollo industrial y tecnológico japonés, u otras iniciativas, como la fallida tentativa estadounidense de crear el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA), resultan comparables en escala y ambición.

Esto se comprueba solo con mirar la Iniciativa desde la perspectiva de la infraestructura física, con su declarada intención de generar una base de infraestructura que conecte materialmente a la economía china, a una escala planetaria, con los mercados globales.

Sobre el particular, algunas autoridades chinas señalan que la IFR representa el esfuerzo de su país por extender su éxito económico a naciones vecinas, basándose en los principios de respeto y beneficio mutuo y descartando que con este proyecto se busque ejercer una influencia política en la región (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2017).

Es importante igualmente destacar lo señalado por Wang et al. (2021), quienes analizan el apoyo del Instituto Confucio a la internacionalización de las empresas chinas, encontrando que este soporte tiene un efecto positivo en las fusiones y adquisiciones transfronterizas, especialmente en los países pertenecientes al Cinturón. Esto evidencia que la IFR viene acompañada de (y constituye) un esfuerzo importante de diplomacia cultural.

En términos prácticos, la IFR refleja el interés de China de que sus productos lleguen a los mercados europeos a un menor tiempo y costo, y de contar con un acceso directo a fuentes de energía y materias primas en Asia. Para lograr este objetivo, China está promoviendo la construcción de puertos, vías ferroviarias, carreteras, aeropuertos, zonas de almacenamiento, plantas de energía, oleoductos y gaseoductos en los países que abarca la IFR.

En cuanto a la Unión Europea, un estudio identifica más beneficios para aquellos países que no cuentan con salida al mar, debido a que la visión de Xi Jinping sobre la Iniciativa se enfoca sobre todo en el desarrollo de infraestructura (Herrero & Xu, 2017).

Desde el punto de vista geopolítico, es importante tomar en consideración que el

comercio internacional chino y, en especial, su abastecimiento de petróleo en el golfo Pérsico, es altamente vulnerable a las restricciones e incidentes en el paso de barcos por el estrecho de Malaca, lugar por donde transita la cuarta parte del comercio mundial. Este problema disminuiría con la apertura de nuevas rutas (Contreras, 2021).

Al respecto, Brady (2020) enfatizó que los objetivos de China son: utilizar la IFR para estimular el crecimiento económico de China a través de proyectos externos; asegurar el acceso a recursos naturales estratégicos; y desarrollar infraestructura de zonas de comercio, puertos y comunicaciones. Para ello se emprenden una serie de medidas, como entrenar a funcionarios públicos extranjeros; lograr que otros países promocionen la Iniciativa; invertir en *think tanks*; y ofrecer un acceso privilegiado al mercado chino a aquellos países que suscriban acuerdos en el marco de la Iniciativa.

Mediante un documento de la Embajada de la República Popular China en la República Federal de Alemania (2015), China declaró oficialmente que la IFR es una forma de cooperación ganar-ganar que promueve el desarrollo y prosperidad común, así como un camino hacia la paz y amistad mediante la mejora de la confianza y el entendimiento mutuo, con el fortalecimiento de los intercambios.

En cuanto a los beneficios de esta cooperación ganar-ganar para sus miembros, actuales o futuros, Cui y Song (2019) analizaron el impacto de la IFR en la economía mundial y el comercio internacional. Los resultados revelaron importantes barreras comerciales sectoriales entre China y las áreas a lo largo de la Franja, lo que podría abrir paso a espacios de cooperación intrafranja para superarlas. Algunos de los sectores beneficiados serían los textiles, productos de papel, publicaciones, caucho, productos químicos y equipos de transporte.

No obstante, es importante analizar la IFR desde una perspectiva más amplia que la meramente económica, pues si bien plantea una cooperación reforzada con China en materia de conectividad, infraestructura y desarrollo, muchos perciben detrás de ella un esfuerzo de ese país por realinear los ejes de poder político y económico mundiales (hasta ahora, en el caso de China, las mayores zonas de influencia son Asia y África) y por consolidar su ascenso a la categoría de superpotencia.

Por un lado, se espera que la IFR contribuya a la seguridad y estabilidad de Asia, dado que al generarse inversiones, intereses comerciales comunes y rutas compartidas, es de suponer una menor probabilidad de conflicto entre los países de la región, al tiempo que mediante estos beneficios sin precedentes se socavaría, vía el reemplazo, el poder hegemónico de Estados Unidos (Rahman, 2020, p. 6).

Por el otro lado, hay quienes ven algo más preocupante en esta ambición: que el fuerte endeudamiento con China de los países comprendidos en la IFR aumente el riesgo político y económico, dado que China podría ejercer una presión en tal sentido en

las naciones deudoras. Por ello, algunos expertos opinan que la Iniciativa puede haber sido creada para aplicar una “diplomacia de la deuda”, especialmente con aquellos países involucrados que aún se encuentran en desarrollo y con una escasa estabilidad económica (Navas, 2020).

3. AVANCES DE LA IFR

Para empezar a analizar los efectos de la IFR, debemos entender que este proyecto es más bien el reflejo de un cambio en el orden global que se viene dando desde el 2013, un proceso en el que el Perú debe moverse y manejarse con sumo cuidado, toda vez que Estados Unidos y China son nuestros dos principales socios comerciales.

Las acciones de quienes gobiernan nuestro país deben tener en cuenta que la Iniciativa no es un esfuerzo exclusivamente económico y que responde, como mencionamos, al surgimiento de China como superpotencia, lo que inevitablemente genera tensiones estructurales en el sistema internacional.

Al respecto, al referirse a los llamados órdenes mundiales, ya Cox (2013) hablaba de la incertidumbre propia de las épocas de cambio o transición, en las que un nuevo orden mundial alternativo se gesta, sin la estabilidad inherente de las épocas en que las hegemonías están bien establecidas y consolidadas. Esa es precisamente la época en la que vivimos ahora y en la que los agentes internacionales deben estar más preparados que nunca.

Como ya se mencionara, los golpes sufridos por el proceso globalizador, la crisis provocada por el COVID-19, el ascenso hegemónico chino y particularmente la adopción de una política de corte unilateral por parte de Estados Unidos han impactado negativamente en la estabilidad del sistema internacional, lo que ha generado que una de las principales habilidades de dicho país en liderar lo que otrora fuera llamado “el mundo libre”, que no es otra cosa que el llamado *soft power*—vale decir, la capacidad de proyectar sus valores e ideales para liderar— se ve seriamente afectada, facilitándole aún más el camino a estos nuevos actores de la política mundial.

China ha alcanzado su puesto más alto hasta el momento, ubicándose en el cuarto puesto en el Global Soft Power Index 2022, mostrando una actitud mucho más cooperativa con una profunda conciencia de su rol como actor global de primer orden (Brand Finance, 2022).

Esta conciencia se manifiesta en distintos frentes, tales como el reforzamiento de su presencia en los esquemas de gobernanza internacional, como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y una mayor participación en las fuerzas de paz. Esta presencia fortalecida, más que ajustarse al guion establecido, se ha caracterizado por la intención de reflejar sus intereses de “adentro hacia afuera” (Lagon & Lou, 2018). Así,

China ha venido avanzando en organismos internacionales, lo que incluye principalmente al Sistema de Naciones Unidas, especialmente en aquellos espacios dejados por Estados Unidos, entre ellos la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (Onudi) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) (France 24, 2020).

Rahman (2020) señala que, desde una perspectiva cultural, la estrategia de *soft power* de China y la IFR ofrecen una amplia gama de aspectos culturales. Además de los institutos Confucios, la Iniciativa ofrece la oportunidad de que la industria cinematográfica china y las naciones incorporadas en la IFR colaboren, promuevan y compartan su rica y diversa cultura con el resto del mundo. Por otro lado, desde el 2017 se han anunciado 131 cursos de idioma chino y hay 137 institutos Confucios en más de 50 países "IFR" (Rahman, 2020, p. 6).

Para hablar específicamente de la IFR y sus avances, es necesario destacar que, desde su lanzamiento en el 2013, las inversiones desplegadas han sido cuantiosas, siendo quizás el logro más importante, si tomamos en consideración sus objetivos globales (acceso a mercados, fuentes de energía y materias primas), la puesta en servicio de rutas marítimas y terrestres.

Al respecto, la mesa de negocios del Belt and Road Portal (2019) indica que el comercio de bienes entre China y los países de la región contemplados en la IFR registró un volumen de más de US\$ 6 trillones del 2013 al 2018, un periodo durante el cual se crearon más de 244 000 empleos; la inversión extranjera directa china excedió los US\$ 90 billones; y los trenes de carga que conectan China con 50 ciudades en 15 países europeos han completado más de 14 000 viajes a marzo del 2019.

A fin de impulsar la IFR, China creó en el año 2015 el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (AIIB por sus siglas en inglés), el cual en su portal web se define como un banco multilateral de desarrollo, cuya misión es mejorar el desarrollo social y económico en Asia. A la fecha, esta entidad tiene 100 miembros y ha otorgado préstamos por US\$ 9300 millones (Asian Infrastructure Investment Bank, 2020). El AIIB compromete capitales de los países involucrados, lo cual provoca que los casos de incumplimiento resulten costosos para los países morosos.

La ejecución del 96 % de la construcción de los proyectos de la IFR estuvo a cargo de empresas estatales chinas, lo cual indica que se trata de créditos atados, con el condicionante de que el constructor sea una empresa china. Se debe tener presente que normalmente las empresas locales no cuentan con capacidad técnica ni económica para realizar obras de gran envergadura. No obstante, las corporaciones locales se están quejando de la competencia de las empresas chinas debido a la falta de licitaciones

abiertas, que les impide competir en el mercado, lo que también ha despertado, como era de suponer, preocupación en Estados Unidos (Hillman & Sacks, 2021).

Al respecto, el Council of Foreign Relations (CFR), además de advertir acerca de los niveles insostenibles de endeudamiento para los países participantes, da cuenta de lo extremadamente cerradas que son las licitaciones de los proyectos de la IFR, lo que excluye a compañías de Estados Unidos y otros países, en favor de contratistas chinos (Hillman & Sacks, 2021).

Como ya hemos señalado, la IFR genera posiciones encontradas. Las opiniones a favor sostienen que generará desarrollo en los países donde se tiene previsto realizar las inversiones, que permitirá crear nuevos puestos de trabajo (tanto en la etapa de inversión como en la de operación) y que producirá mejoras significativas en los ingresos y niveles de vida de la población, por lo que los países desarrollados sufrirán una menor presión migratoria.

Los beneficios potenciales y el impacto económico de la IFR no se ponen en cuestión (ni siquiera los discuten algunos de sus acérrimos críticos), centrándose más los reparos en la geopolítica detrás de la Iniciativa o en que la misma representa una amenaza para los intereses de otras potencias, fundamentalmente Estados Unidos.

Al respecto, en el CFR, Hillman y Sacks (2021) señalan que el tamaño y el alcance de la IFR le otorgan el potencial de impulsar el producto bruto interno (PBI) mundial hasta en US\$ 7,1 billones para 2040 y reducir los costos del comercio mundial hasta en un 2,2 %. Además, promete proporcionar el financiamiento que tanto necesitan los países en desarrollo, ayudando a construir la infraestructura necesaria para eliminar los apagones, aliviar los cuellos de botella del transporte y hacer que muchas economías sean más competitivas a escala mundial.

Las opiniones en contra se centran en el riesgo político y económico que representa que países con un bajo desarrollo económico se endeuden fuertemente. Estados Unidos y algunas naciones europeas han llegado a calificar esta situación como la “trampa de endeudamiento”, indicando que podría llevar a diversas naciones a tener problemas de sobreendeudamiento y de ruptura de la cadena de pagos, y a una pérdida de la soberanía política al tener que sujetarse a las condiciones del gobierno chino (Hillman & Sacks, 2021).

En el ya citado documento, los autores del CFR también mencionan una serie de hallazgos sobre la IFR, muchos de ellos relacionados con el riesgo de sobreendeudamiento. Entre estos hallazgos se puede mencionar que el COVID-19 está acelerando la tendencia de ralentización de los préstamos y aumento de endeudamiento que ya estaba en marcha antes de la pandemia; que las crisis provocadas por el COVID-19 están poniendo de manifiesto los problemas de sostenibilidad de la deuda provocados por la IFR (incluidos

los relacionados con las pautas de préstamo de China); y que, aunque no establecen trampas de deuda explícitas, las prácticas de préstamo de China contribuyen a las crisis de deuda en los países involucrados en la IFR (Hillman & Sacks, 2021).

Un efecto de lo anterior es que en las naciones asiáticas que forman parte de la IFR empieza a haber cierta polarización política. Los gobiernos de turno han adoptado posiciones que van desde acoger y fomentar las inversiones chinas en infraestructura y conectividad, hasta oponerse a ellas radicalmente, denunciando supuestos gastos excesivos y corrupción. Un patrón que se repite en Malasia y Sri Lanka es la acusación por actos de corrupción contra políticos y funcionarios que suscribieron contratos con empresas chinas.

El caso más emblemático es el de Malasia, un país que tuvo un programa activo de inversiones chinas como parte de la IFR. En agosto del 2018, el entonces primer ministro Mahathir Mohamad canceló dos importantes proyectos: el East Coast Rail Link, una red ferroviaria de 688 km valorada en US\$ 20 mil millones, y el gasoducto de dos tuberías en Sabah, en la isla de Borneo, cuya inversión prevista fue de US\$ 2300 millones. Los argumentos para frenar ambas iniciativas fueron el alto nivel de endeudamiento del país, que Malasia no podía darse ese lujo ni pagar el préstamo, y que por el momento estos proyectos no eran necesarios (*Reuters*, 2019).

En el 2015, Indonesia y Tailandia también suspendieron el proyecto de tren de alta velocidad por discrepancias sobre las condiciones financieras y los procesos de adquisición. Dos años después, Nepal canceló el acuerdo que tenía con China con miras a la construcción de una central hidroeléctrica. Asimismo, las islas Maldivas, Myanmar y Sierra Leona han mostrado preocupación por los proyectos de la IFR y empiezan a cuestionar su alcance y escala y lo que puede conseguir la cooperación china (Moreno-León, 2021).

Por otro lado, los proyectos de la IFR no han estado exentos de cuestionamientos de carácter medioambiental, toda vez que han generado un impacto ambiental y social que varía según el país.

Por ejemplo, la mayoría de las centrales de carbón financiadas por China y construidas fuera de ese país utilizan una tecnología subcrítica de baja eficiencia, que produce unas de las emisiones más altas de cualquier tipo de generación de energía. Se ha declarado que por ahora no hay otra opción y que recién en el 2030 se espera poder recurrir a alternativas más sostenibles (Cheng, 2021).

En mayo del 2017, durante el primer foro sobre la IFR, el presidente Xi Jinping la anunció como “Una visión de desarrollo verde, una forma de vida y trabajo que es verde, baja en carbono, circular y sostenible”, pero China sigue siendo el mayor exportador de equipos de energía de carbón altamente contaminantes a escala mundial y no está

adoptando esa visión de sostenibilidad (Olinga-Shannon et al., 2019). Además, según estadísticas del Banco Mundial (2019), la infraestructura de transporte de la IFR aumenta las emisiones de dióxido de carbono en un 0,3 % en todo el mundo, pero en un 7 % o más en algunos países, a medida que crece la producción en los sectores con más emisiones.

Como ya se dijo, algunas inversiones de la IFR también tienen un efecto positivo. Por ejemplo, según la compañía china State Railway Group Co. Ltd., el tren de carga que une China con Europa completó 12 400 viajes en el 2020, lo que representa un aumento del 50 % con respecto al 2019. Si comparamos el número de unidades de carga, el aumento interanual es aún mayor (56 %), con más de un millón de unidades transportadas. Asimismo, el tren que une a la ciudad china de Yiwu con las capitales de Inglaterra y España atraviesa el centro geopolítico euroasiático de este a oeste, uniendo a diez países, entre ellos las principales economías, como Alemania, Bélgica, Francia y Rusia. El primer viaje se realizó en el 2014 y a partir de allí el comercio entre China y Europa se ha incrementado fuertemente, volviéndose esto la arteria comercial de la IFR (Schulz, 2021).

A raíz de la pandemia, muchos países que recibieron grandes préstamos de China para financiar puertos, aeropuertos, plantas eléctricas, gasoductos y vías ferroviarias están enfrentando dificultades para afrontar la crisis sanitaria y la mayoría ha informado al Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura que no puede seguir pagando las deudas. Por ello han solicitado retrasar, cancelar o reestructurar el pago de las deudas que han vencido, lo que ha generado una enorme preocupación en China porque podría deteriorar su propio sistema financiero y provocar una reacción negativa de su población, que también está sufriendo los efectos económicos de la pandemia. Por otro lado, si China exige a sus deudores (entre los cuales muchos son países tercermundistas) cumplir con sus pagos, esto generaría muchas críticas por parte de la prensa internacional y reforzaría la opinión de que la IFR es una “trampa de endeudamiento” (Bermúdez, 2021).

No obstante, la IFR es un pilar económico y político vital para el gobierno del presidente Xi Jinping, por lo que es muy poco probable que la abandone. Por el contrario, la pandemia ha sido un punto de inflexión que le ha brindado una nueva perspectiva a este proyecto, al incorporarse dos nuevas iniciativas: la Ruta de la Salud y la Ruta Digital (Navas, 2020).

4. EL PERÚ EN LA IFR: OPORTUNIDADES Y RETOS

Como marco, debe tomarse en consideración el estado actual de la relación entre el Perú y China. Desde el 1 marzo del 2010 se encuentra en vigor el tratado de libre comercio (TLC) entre ambos países, que ha permitido mejorar los términos del intercambio comercial. Desde el 2014, China es el primer socio comercial del Perú.

El 25 de abril del 2019, el Perú se unió oficialmente a la IFR al suscribir el Memorándum de Entendimiento Sobre la Cooperación en el Marco de la Iniciativa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, mediante el cual ambos países confirmaron la voluntad de que el Perú participe en las iniciativas de cooperación comercial y de conectividad que forman parte de la IFR. Durante la firma del acuerdo, realizada por el ministro de Comercio Exterior y Turismo Edgar Vásquez, este funcionario declaró lo siguiente:

China se ha consolidado como el principal socio comercial del Perú y estamos seguros de que las relaciones entre ambos países se profundizarán aún más gracias a las iniciativas de cooperación que puedan desarrollarse en el marco de la Franja y la Ruta. (*El Comercio*, 2019a)

De acuerdo con cifras del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2021), China representa el 32 % de nuestro comercio de bienes, habiendo superado los US\$ 34 000 millones en el 2021, en gran medida debido al crecimiento de las exportaciones pesqueras (principalmente langostinos) y mineras (principalmente cobre) y al aumento de las importaciones. Las exportaciones agropecuarias también han tenido un incremento significativo al amparo del TLC Perú-China.

Cabe mencionar que la relación entre Perú y China va más allá del plano comercial, considerando que el TLC entre ambos países ha generado un marco propicio para atraer inversión china al Perú. Un documento reciente de ComexPerú (2022), citando cifras de ProInversión, da cuenta de que las inversiones chinas alcanzaron los US\$ 286 millones a mediados del 2022.

De hecho, China se ha convertido en un actor de primer orden en la ayuda al desarrollo, y la salida de inversión extranjera directa china ha aumentado en el 2021, pese a la pandemia, hasta alcanzar los US\$ 153 700 millones ese año, lo que ha convertido a ese país en el mayor inversionista directo a escala mundial por primera vez en la historia (Statista, 2021).

En una exposición presentada en el Foro la Franja y la Ruta, el embajador peruano Elard Escala (2019) explicó que mediante el citado Memorándum de Entendimiento el Perú ha privilegiado su relación política con China, para participar en un proyecto que impulsa el desarrollo a través de la reducción de brechas de infraestructura, por medio de la promoción del diálogo y profundización de la cooperación mutua.

Además, se enfatizó que el Memorándum se enmarca en los instrumentos bilaterales suscritos con China, como la Asociación Estratégica Integral y el TLC, especialmente en lo referido al respeto hacia los intereses fundamentales y la legislación de cada una de las partes (Escala, 2019).

Luego de firmarse el Memorándum de Entendimiento, algunas empresas peruanas han empezado a participar en el proyecto, como es el caso de Minera Volcán y la empresa estatal china Cosco Shipping Ports, que han suscrito un acuerdo para construir un megapuerto en Chancay, a 50 km al norte de Lima. La empresa china ha adquirido el 60 % de las acciones, mientras que el 40 % de las mismas permanecerá en manos de Volcán (*El Comercio*, 2019b). Este puerto iniciará sus operaciones en el año 2023.

Se puede comprobar entonces que la IFR genera diversas oportunidades para el Perú, así como diferentes retos. Como la Iniciativa comprende proyectos de infraestructura, las principales oportunidades se dan por el lado del comercio internacional. Las inversiones de la IFR permitirán reducir el costo de traslado de las mercaderías y lograr un menor tiempo en el movimiento de carga, y generarán clústeres productivos y redes de negocios competitivas. Se trata de inversiones que no han logrado ser financiadas por la banca tradicional de desarrollo, por lo que el financiamiento chino de proyectos de infraestructura es una opción viable que abre las puertas a su ejecución.

Los retos son diversos y los intereses no necesariamente alineados u homogéneos. Para China, el principal desafío es ejecutar, sin mayor retraso, la IFR, lo que implica disponer de fondos, poder realizar las obras a través de empresas estatales chinas, promocionar debidamente los beneficios y cambiar las opiniones en contra del proyecto.

Para el Perú, como país receptor potencial de inversiones chinas, el principal reto es contar con proyectos bien diseñados, evitar los casos de corrupción política, tener gestores de proyectos debidamente capacitados y acceder a financiamiento en condiciones equitativas, con cuotas cuyos pagos estén a su alcance. Se debe aprovechar la oportunidad no solo para los planes de interconexión oceánica con China, sino también para crear una infraestructura de transporte al interior del Perú.

Un aspecto que el Perú debería negociar es el concerniente al carácter cerrado de las licitaciones vinculadas a la IFR, con las empresas estatales chinas controlando completamente las inversiones. Como ya se mencionó, en algunos países esto ha generado protestas de contratistas locales, así como también de compañías de otros lugares, con Estados Unidos a la cabeza.

Esto no hace más que poner de manifiesto los riesgos que representa un proyecto que persigue objetivos más allá de los económicos, tales como el aumento de la presencia e influencia chinas a escala planetaria, y que ha generado ya, como es natural, fricciones y enfrentamientos con Estados Unidos. Quizás el momento más icónico de esta tensión haya sido el que se vivió en el marco del Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC por sus siglas en inglés) del 2018, cuando el entonces vicepresidente de Estados Unidos, Mike Pence, calificó a la IFR de *one way road* y de *constricting belt* (*Reuters*, 2018).

Un reto cada vez más notorio para el Perú y China es la preservación del medioambiente, debido a la escala de los proyectos, la cercanía al mar en el caso de los

puertos y a áreas rurales en el caso de carreteras y vías férreas. Hay una preocupación sobre el impacto que la IFR podría tener en la biodiversidad de nuestro país. En este tema inquieta la propuesta china de construir un tren transamazónico a través del Perú y Brasil, una zona con una gran variedad de especies animales y vegetales.

Otro desafío para nuestro país es que la IFR permite a China el acceso directo a minerales en Irán, Paquistán y Afganistán. Los trenes y camiones que circularán hacia Europa llevando mercaderías, a su retorno tendrán que trasladar carga a China, llevando entre ella minerales. Esto significa el ingreso de nuevos competidores en el abastecimiento de minerales a China, con la ventaja de la menor distancia y la disponibilidad de medios de transporte que de otra manera retornarían vacíos.

En cuanto a la capacidad del Perú de participar en la IFR, con lo que esto representa en endeudamiento, en general la economía peruana se ha caracterizado por una gran resiliencia frente a la adversa coyuntura internacional, pero no debemos descuidarnos. Se debe utilizar los recursos de la manera más eficiente posible, teniendo en cuenta el entorno pospandémico de recuperación en el que se encuentra el país.

Otro reto que no debe perder de vista el Perú es el de incrementar la diversificación, como parte de sus estrategias de crecimiento, para no caer o, en todo caso, para poder salir de la llamada "trampa del ingreso medio". Precisamente, uno de los cuellos de botella de nuestro país es el déficit de infraestructura para la competitividad, un problema que podría ayudar a solucionar la IFR. Al respecto, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, 2016) advertía que salir de la llamada "trampa del ingreso medio" exige diversificar la economía, más allá de superar la dependencia de los recursos naturales, y aumentar los niveles de productividad en varios sectores. De la misma manera, la OCDE et al. (2019) señalaban lo siguiente:

La concentración de las exportaciones de muchos países de la región en sectores primarios y extractivos debilita la participación de las economías de la región en las cadenas globales de valor (CGV). Esto, a su vez, limita los niveles de adopción de tecnología y genera pocos incentivos para invertir en capacidades productivas. De este modo, la competitividad no aumenta, lo que dificulta avanzar hacia segmentos de mayor valor agregado de las CGV. Esto alimenta un círculo vicioso que menoscaba la productividad. (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos et al., 2019, p. 106)

Por ello, debería evaluarse la posibilidad de acompañar la participación del Perú en la IFR con ejercicios de intercambio de experiencias e identificar áreas futuras de cooperación (tales como ciencia, tecnología e innovación) que nos permitan, aprovechando las lecciones que la senda del desarrollo china nos proporciona, incorporarnos al proyecto agregando valor a las potentes cadenas de valor del Sudeste Asiático. Para lograrlo, el TLC firmado entre el Perú y China, que en el 2023 cumple trece años de vigencia, puede constituir una buena plataforma.

Como ya se ha mencionado, otro reto importante en este proceso de fortalecimiento de nuestras relaciones con China es evitar que las crecientes tensiones y dinámicas competitivas que vienen generándose por el surgimiento de un orden internacional multipolar afecten nuestras relaciones internacionales, lo cual resulta particularmente cierto en lo que refiere a las actuales tensiones geopolíticas entre China y Estados Unidos.

Ambos actores globales constituyen los dos principales socios comerciales del Perú, razón por la cual la política exterior peruana, liderada por la Cancillería, debe moverse al amparo de lo que en relaciones internacionales se conoce como “ambigüedad estratégica” (un concepto que caracteriza, por ejemplo, la política que Estados Unidos mantiene con Taiwán), o lo que algunos diplomáticos y analistas peruanos han denominado “relacionamiento múltiple y pragmático” (Novak & Namihás, 2020).

Al respecto, creemos que el Perú debe seguir apostando por una política exterior de relacionamiento múltiple y pragmático, lo que implica continuar manteniendo nuestras relaciones con las potencias tradicionales, pero también construir relaciones de complementariedad con las potencias emergentes.

Es indudable que hay un desplazamiento del poder económico y político del bloque occidental al oriental, lo que obliga a prestar más atención a las relaciones en todo nivel con países como China, Japón e India, entre otras naciones emergentes, con el fin de crear estrategias con miras al futuro y el nuevo orden mundial (Novak & Namihás, 2018).

Sin embargo, como ya hemos dicho, este “relacionamiento múltiple y pragmático” debe ser cuidadoso y equilibrado, teniendo en cuenta los valores y principios que rigen a nuestra sociedad y que el Perú comparte con Estados Unidos y Europa; la democracia, los derechos humanos, el libre mercado, el respeto hacia el medioambiente, el multilateralismo, entre otros, deben mantenerse como líneas maestras de nuestra política exterior.

5. CONCLUSIONES

La IFR comprende inversiones en infraestructura para conectar físicamente las economías productoras del este de Asia con las economías consumidoras de Europa. Tiene la finalidad de lograr una mayor integración económica y aumentar el comercio internacional, el crecimiento económico y el desarrollo. Para llevarla a cabo, China viene brindando financiamiento a los países por donde pasan las rutas de este proyecto, principalmente para la construcción de puertos, vías ferroviarias, carreteras, aeropuertos, plantas de energía, oleoductos y gaseoductos. Por tratarse de obras de gran envergadura, vienen siendo ejecutadas por empresas estatales chinas.

Sin perjuicio de lo anterior, en las relaciones internacionales las acciones no suelen ser gratuitas y la IFR es un programa de préstamos que no necesariamente dialoga con la capacidad de endeudamiento de los países participantes.

Esta ha sido una crítica reiterada de Occidente a la Iniciativa, tomando como ejemplo el nivel de endeudamiento de los países del continente africano con el gigante asiático, lo que lleva a sospechar que el proyecto obedece a motivos de corte geopolítico que van más allá de las intenciones reveladas por China. En todo caso, si de una pugna por la hegemonía se trata, el Occidente debería plantear alternativas.

Los problemas suscitados en algunos países asiáticos por acusaciones de corrupción política o sobreendeudamiento, o las críticas mencionadas en el párrafo anterior, constituyen algunos de los desafíos más importantes que la Iniciativa enfrenta, toda vez que una falta de credibilidad podría generar un efecto dominó en toda la cadena de inversiones y en los países de la región.

En el caso del Perú, se abren oportunidades para recibir inversiones chinas en infraestructura de transporte, como ocurre con los puertos de Chancay e Ilo, y para generar una palanca en el desarrollo nacional y brindar mejores condiciones de acceso a los mercados extranjeros. El reto para nuestro país, sobre la base del Memorándum de Entendimiento suscrito, es lograr atraer inversión china en condiciones favorables para ambas partes, conseguir que Chancay y otros puertos se constituyan en los *hubs* de China en Sudamérica y, lo más importante, lograr que las mejoras en infraestructura se traduzcan en una mayor competitividad de nuestro comercio internacional, reduciendo los costos y tiempos logísticos y optimizando la oferta exportable.

Los desafíos vienen, para comenzar, por el lado de la ingeniería del proyecto. Es necesario lograr inversiones eficaces y eficientes, conseguir que la ingeniería del financiamiento resulte adecuada, y elevar los niveles de seguridad que garanticen la cadena de distribución física internacional de mercaderías. Los retos también se presentan por los lados económico, financiero comercial, tecnológico y político de la Iniciativa, debido a su amplio alcance. Sin embargo, bien gestionada, la IFR tiene el potencial de poder contribuir de manera significativa a la prosperidad, estabilidad y seguridad.

Para el Perú, desde la perspectiva gubernamental, empresarial y de la sociedad en su conjunto, la IFR es sumamente atractiva. A corto plazo atraerá inversiones y generará empleo y crecimiento económico. A largo plazo, la infraestructura permitirá disminuir el tiempo de traslado de las mercaderías y, por lo tanto, reducir el costo del transporte, así como contar con fuentes alternativas de energía, redundando todo ello en el desarrollo nacional.

Con la participación de los actores políticos y de los sectores empresarial y académico, el Perú debe poner en debate qué orientación y grado de integración desea lograr con China, a fin de establecer políticas claras. Hay un amplio campo para la integración que va más allá de las inversiones en infraestructura y el comercio exterior;

tenemos también la posibilidad de profundizar las relaciones en materia de ciencia y tecnología, cultura, comercio y salud. Si el Perú toma la decisión de recorrer ese camino, se abre la posibilidad de desarrollar proyectos conjuntos. Para ello, habrá que promover clases de idioma mandarín, programas académicos sobre temas chino-peruanos, grupos especializados que debatan asuntos de la relación con China, y puntos de encuentros entre empresas chinas y peruanas, así como crear *joint ventures* y dictar políticas desde el Estado que promuevan la integración y la especialización de profesionales. Asimismo, se debe poner énfasis en el desarrollo de proyectos de educación y tecnología.

Finalmente, es importante recalcar que debido a la posición en la que se encuentra el Perú, un enfoque de ambigüedad estratégica es clave para aprovechar los beneficios de la IFR sin que nuestro país se vea afectado por las actuales tensiones geopolíticas.

Créditos de autoría

César Llona: conceptualización; análisis de datos; investigación; preparación y redacción del primer borrador; redacción; revisión y edición; supervisión.

Jorge Moreno: conceptualización; investigación; preparación y redacción del primer borrador; redacción; revisión y edición; supervisión.

Myreya De la Cruz: investigación; preparación y redacción del primer borrador; redacción; revisión y edición.

REFERENCIAS

Asian Infrastructure investment bank (2020). *Infrastructure for tomorrow*. <https://www.aiib.org/en/index.html>

Banco Mundial (2019). *Economía del cinturón y la ruta: oportunidades y riesgos de los corredores de transporte*. <https://www.bancomundial.org/es/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>

Belt and Road Portal (2019). *China has signed 171 B&R cooperation documents*. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/81686.htm>

Bermúdez, A. (2021). La "diplomacia de la deuda": cómo China desafía a Australia expandiendo su influencia en el Pacífico Sur. *BBC News Mundo*.

Blanchard, J.-M. F., & Flint, C. (2017). The geopolitics of China's maritime silk road initiative. *Geopolitics*, 22(2), 223-245.

Brady, A.-M. (2020, 18 de septiembre). *Magic weapons: China's political influence activities under Xi Jinping*. <https://www.wilsoncenter.org/article/magic-weapons-chinas-political-influence-activities-under-xi-jinping>

- Brand Finance (2022, 15 de marzo). *Global soft power index 2022: USA bounces back better to top of nation brand ranking*. <https://brandfinance.com/press-releases/global-soft-power-index-2022-usa-bounces-back-better-to-top-of-nation-brand-ranking>
- Busilli, V. S. (2020). Belt and Road Initiative (BRI): la iniciativa estratégica de Xi Jinping. *Cuadernos de Política Exterior Argentina*, 131, 69-88.
- Cheng, E. (2021, 29 de abril). China has "No other choice" but to rely on coal power for now, Official Says. *CNBC*.
- ComexPerú (2022, 28 de enero). *Perú-China: una relación con grandes beneficios para la economía peruana*. <https://www.comexperu.org.pe/en/articulo/peru-china-una-relacion-con-grandes-beneficios-para-la-economia-peruana>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe – CEPAL (2017). *La Franja y la Ruta es una propuesta civilizatoria de conectividad y prosperidad compartida*. <https://www.cepal.org/es/comunicados/la-franja-la-ruta-es-propuesta-civilizatoria-conectividad-prosperidad-compartida-cepal>
- Contreras, A. (2021, 16 de julio). Una colisión de barcos en el estrecho de Malaca visibiliza de nuevo el riesgo de los megabuques. <https://www.naucher.com/una-colision-de-barcos-en-el-estrecho-de-malaca-visibiliza-de-nuevo-el-riesgo-de-los-megabuques/>
- Cox, R. W. (2013). Fuerzas sociales, estados y órdenes mundiales: más allá de la teoría de relaciones internacionales. *Relaciones Internacionales*, (24), 99-116.
- Cui, L., & Song, M. (2019). Economic evaluation of the Belt and Road Initiative from an unimpeded trade perspective. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 22(1), 25-46.
- El Comercio* (2019a, 25 de abril). Mincetur: China y el Perú suscriben acuerdo para fortalecer integración comercial.
- El Comercio* (2019b, 23 de enero). Naviera china Cosco y Volcán construirán puerto de US\$ 3.000 mlls. en Chancay.
- Embassy of the People's Republic of China in the Federal Republic of Germany (2015). *Vision and Actions on jointly building belt and road*. <https://www.mfa.gov.cn/ce/cede/det/zt/yidaiyilude/t1250293.htm>
- Escala, E. (2019). *Visión geoestratégica del Perú: una aproximación geopolítica y diplomática a la Iniciativa de la Franja y la Ruta*. [Ponencia]. Foro la Franja y la Ruta, Universidad del Pacífico.
- France 24* (2020, 18 de abril). China aumenta su influencia en la ONU sobre el terreno que deja EEUU.

- Global Summitry Podcasts (2020). *Shaking the global order, Ep. 26: John J. Mearsheimer on "Offensive realism" in foreign policy*. <https://open.spotify.com/episode/6S2XRnJM60kMSKByFtviz5?si=byKB-tP5QuGeemRgOMmgtA>
- Herrero, A. G., & Xu, J. (2017). China's Belt and Road Initiative: can europe expect trade gains? *China & World Economy*, 25(6), 84-99.
- Hillman, J., & Sacks, D. (2021). China's Belt and Road: implications for the United States. *Council on Foreign Relations*. (Working paper 79).
- HKTDC Research (s. f.). *The Belt and Road Initiative*.
- Ho, G. K. S. (2019). China's Belt and Road Initiative: A changing global landscape for agricultural and food business development. *Cereal Foods World*, 64(1), 1-4.
- Lagon, M., & Lou, T. (2018). The dragon in turtle bay: the impact of china's rise in the UN on the United States and global governance. *World Affairs*, 181(3), 239-255.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (2021). *Reporte de comercio bilateral anual 2021 Perú-China*. <https://www.mincetur.gob.pe/comercio-externior/reportes-estadisticos/reportes-de-comercio/reportes-de-comercio-bilateral/>
- Moreno-León, J. (2021). Financiamiento transfronterizo chino para proyectos de infraestructura para el desarrollo: oportunidades y retos para América Latina. *Revista Otro Sur Digital*, 16, 20-33.
- Navas, M. E. (2020, 22 de junio). Cómo la pandemia de coronavirus amenaza la Nueva Ruta de la Seda, la mayor iniciativa de política exterior de China. *BBC News Mundo*.
- Novak, F., & Namihás, S. (2018). *La política exterior de Donald Trump y su impacto en América Latina*. Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú y Fundación Konrad Adenauer.
- Novak, F., & Namihás, S. (2020). *El bicentenario de la política exterior peruana y su proyección en un mundo de cambio*. Instituto de Estudios Internacionales de la Pontificia Universidad Católica del Perú y Fundación Konrad Adenauer.
- Ochab, E. U. (2021, 13 de enero). Let China sleep, for when she wakes, she will shake the world. *Forbes*.
- Olinga-Shannon, S., Vervest, P., & Barbesgaard, M. (2019). China y la Iniciativa de la Franja y la Ruta: documento de trabajo. www.aepf.int. https://www.tni.org/files/publication-downloads/web_final_bri_framing_sp.pdf
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (2016). *Estudio multidimensional del Perú* (vol. 2): *Análisis detallado y recomendaciones*. https://www.oecd.org/dev/americas/RESUMEN_EJECUTIVO_MDCR_Peru.pdf

- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CAF-Banco de Desarrollo de América Latina, Unión Europea (2019). *Perspectivas económicas de América Latina 2019: desarrollo en transición*. OECD Publishing.
- PricewaterhouseCoopers (2017). *The World in 2050*. <https://www.pwc.com/gx/en/research-insights/economy/the-world-in-2050.html>
- Rahman, Z. U. (2020). A Comprehensive overview of China's Belt and Road Initiative and its implication for the region and beyond. *Journal of Public Affairs*, 22(1), 1-12.
- Reuters (2018, 16 de noviembre). Pence vows no end to tariffs until China bows.
- Reuters (2019, 26 de junio). Malaysia to cancel \$20 Billion China-backed rail project, minister says. *CNBC*.
- Schulz, J. (2021). Ruta de la Seda vs. COVID-19: balance de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en época de pandemia y crisis mundial. *Jiexi Zhongguo*, 37, 38-47.
- Soni, S. K. (2018). China-Mongolia-Russia economic corridor: opportunities and challenges. *China's Global Rebalancing and the New Silk Road* (pp. 101-117).
- Statista (2021). *Foreign Direct Investment (FDI) from China*. <https://www.statista.com/topics/5290/foreign-direct-investment-from-china/#dossierKeyfigures>
- Tratado de Libre Comercio de América del Norte (2020). Excepciones y disposiciones generales. Canadá, Estados Unidos y México (artículo 32.10).
- Wang, H., Han, Y., Fidrmuc, J., & Wei, D. (2021). Confucius Institute, Belt and Road Initiative, and Internationalization. *International Review of Economics & Finance*, 71, 237-256.
- Wen, X., Ma, H.-L., Choi, T.-M., & Sheu, J.-B. (2019). Impacts of the Belt and Road Initiative on the China-Europe trading route selections. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 122, 581-604.
- Zakaria, F. (2008). *The Post-american world*. W. W. Norton & Company.
- Zottele, E., & Qian, W. (2018). La Franja y la Ruta: oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible. *Orientando*, 13, 36-69.

