



BRI y sus efectos geoeconómicos y geopolíticos. El caso de Pakistán.

Ana Sofía Londoño Muñoz

Santiago Escobar Henao

Julián Andrés Castaño Casta

Artículo presentado para optar al título de Administrador de Empresas

Asesora

Lady Gaviria Ochoa, Doctor (PhD) en Filosofía

Universidad Pontificia Bolivariana

Escuela de Economía, Administración y Negocios

Administración de Empresas

Medellín, Antioquia, Colombia

2024

El contenido de este documento no ha sido presentado con anterioridad para optar a un título, ya sea en igual forma o con variaciones, en esta o en cualquiera otra universidad.

Contenido

1. Tabla Ilustraciones	4
2. Resumen	5
3. Abstract.....	6
4. Introducción	7
5. Revisión de literatura.....	11
6. Metodología	13
7. Resultados.....	16
6.1 Describir la evolución de la relación política chino-pakistaní en el contexto del BRI 2015 – 2023.....	16
6.2 Analizar el desarrollo y crecimiento económico con la participación de Pakistán en BRI 21	
6.3 Efectos de los proyectos BRI en la conectividad y la infraestructura de Pakistán.	32
8. Analizar las influencias de BRI en Pakistán en sus políticas de relacionamiento exterior, desarrollo de infraestructura y crecimiento económico en 2015 – 2023.....	38
9. Conclusión	41
10. Referencias	42

1. Tabla Ilustraciones

Figura 1	24
Figura 2	25
Figura 3	26
Figura 4	28
Figura 5	30
Figura 6	34
Figura 7	35

2. Resumen

En septiembre de 2013, el presidente chino Xi Jinping anunció la Belt and Road Initiative (BRI), un proyecto monumental para revitalizar antiguas rutas comerciales y fortalecer la conectividad económica global. Conocida también como la Nueva Ruta de la Seda, la BRI promueve un sistema económico abierto y sostenible, buscando beneficios significativos para las regiones involucradas, como un aumento del comercio internacional. La BRI, formalmente presentada en 2015, es un proyecto valorado en 1.4 billones de dólares, que incluye corredores económicos clave y rutas marítimas, conectando diversas regiones de Asia, Europa y África. Hasta junio de 2023, 149 países han participado en la iniciativa, principalmente en África y Asia, con importantes inversiones en infraestructura como puertos y rutas de transporte. Un componente crucial es el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC), que incluye proyectos energéticos, carreteras y ferrocarriles, y la expansión del puerto de Gwadar, crucial para el comercio internacional. A pesar de los beneficios económicos, Pakistán enfrenta desafíos ambientales y políticos significativos, incluyendo amenazas climáticas. Este estudio busca analizar cómo la participación de Pakistán en la BRI ha influido en sus políticas exteriores, desarrollo de infraestructura y crecimiento económico entre 2015 y 2023. Se examinará la evolución de la relación político-económica entre China y Pakistán, los sectores económicos transformados y los efectos en la conectividad e infraestructura, evaluando beneficios y desafíos.

Palabras clave: Belt and Road Initiative (BRI), Conectividad económica, Comercio internacional, Infraestructura, China, Pakistán.

3. Abstract

In September 2013, Chinese President Xi Jinping announced the Belt and Road Initiative (BRI), a monumental project to revitalize ancient trade routes and strengthen global economic connectivity. Also known as the New Silk Road, the BRI promotes an open and sustainable economic system, aiming for significant benefits for the regions involved, such as increased international trade. The BRI, formally introduced in 2015, is a \$1.4 trillion project that includes key economic corridors and maritime routes, connecting various regions of Asia, Europe, and Africa. As of June 2023, 149 countries have participated in the initiative, primarily in Africa and Asia, with significant investments in infrastructure such as ports and transport routes. A crucial component is the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), which includes energy projects, roads and railways, and the expansion of the Gwadar port, vital for international trade. Despite the economic benefits, Pakistan faces significant environmental and political challenges, including climate threats. This study seeks to analyze how Pakistan's participation in the BRI has influenced its foreign policies, infrastructure development, and economic growth between 2015 and 2023. It will examine the evolution of the political-economic relationship between China and Pakistan, the transformed economic sectors, and the effects on connectivity and infrastructure, evaluating benefits and challenges.

Keywords: Belt and Road Initiative (BRI), Economic connectivity, International trade, Infrastructure, China, Pakistan.

4. Introducción

En septiembre de 2013, el presidente de la República Popular de China, Xi Jinping, anunció la Belt and Road Initiative (BRI), una estrategia de desarrollo monumental que busca revitalizar las antiguas rutas comerciales y fortalecer la conectividad económica entre diversas regiones (The World Bank, 2019). También conocida como la Nueva Ruta de la Seda, esta iniciativa se erige como un esfuerzo global para redefinir el comercio y la cooperación internacional en el siglo XXI. La propuesta de Xi Jinping se fundamenta en la protección de un sistema económico global de naturaleza abierta y en el fomento de un crecimiento diverso, autónomo, equitativo y sostenible (Ortigoza, 2018). La implementación de estas rutas comerciales, que se materializan como corredores económicos y rutas marítimas, busca generar beneficios significativos para las áreas involucradas. Según The World Bank, se espera un aumento en el comercio internacional que oscile entre el 2,8% y el 9,7% para los países directamente implicados, y entre el 1,7% y el 6,2% para el resto del mundo.

La Belt and Road Initiative se concibió como un ambicioso proyecto hacia finales del primer trimestre de 2015 bajo la dirección de la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma de la República Popular China (Gutiérrez, 2016). La creación de una Red Transeuroasiática, compuesta por corredores económicos y rutas marítimas, representa la visión de Xi Jinping para la creación de un nuevo puente terrestre en Eurasia. Este proyecto, estimado en 1.4 billones de dólares, tiene como objetivo fomentar el crecimiento de corredores económicos clave que abarcan diversas regiones como China-Mongolia-Rusia, China-Asia Central-Asia Occidental, la península Indochina-China, China-Pakistán y Bangladesh-China-India-Myanmar (Gutiérrez, 2016).

El Belt and Road Initiative no solo se trata de impulsar el comercio internacional, sino que también busca fortalecer la colaboración en la región, fomentando el intercambio y el enriquecimiento recíproco entre diferentes culturas. Este enfoque colaborativo tiene como objetivo preservar la paz y la estabilidad mundiales, propulsando un desarrollo imparcial, justo y racional en el sistema de gobernanza económica global (Ortigoza, 2018).

Uno de los elementos clave de esta iniciativa es su capacidad para favorecer la exportación de productos chinos. Ruiz (2020) destaca que la BRI ha establecido sus ambiciones a nivel global, con un creciente número de naciones uniéndose al proyecto. Hasta junio de 2023, el grupo de naciones involucradas en esta iniciativa cuenta con 149 miembros, con una presencia predominante en los países del continente africano y asiático (Nedopil, 2023).

El BRI abarca directamente a 70 países en Asia, África y Europa a través de sus rutas e infraestructura (Ruiz, 2020). Este proyecto da forma a dos extensas redes comerciales: una terrestre y otra marítima. China tiene la intención de establecer conexiones entre gran parte de Asia y Europa, e incluso extender su alcance hacia territorios en África (La Franja Y La Ruta, n.d). Los corredores económicos, como el de China Pakistán y el de Bangladesh-China-India-Myanmar, se enlazan estrechamente con el impulso de la construcción del BRI (La Franja Y La Ruta, n.d).

La ruta marítima, con su inicio en la provincia de Fujian, D., abarca importantes regiones antes de llegar al estratégico Estrecho de Malaca (Puga, 2018). Desde allí, se extiende hacia destinos clave como Kolkata, Colombo, Nairobi y más allá, con la ambición de llegar al Mediterráneo y establecer rutas terrestres que faciliten el transporte de mercancías por toda la Unión Europea (Puga, 2018). Este despliegue estratégico se refleja en la inversión china concentrada en el puerto del Pireo, que se ha convertido en un nodo vital, respaldado por una red de infraestructuras logísticas que se extienden por los Balcanes y Hungría (Puga, 2018).

En armonía con la BRI, la apertura de China ha generado un crecimiento en las relaciones geopolíticas con todos los países de interés para este proyecto. En particular, la asociación estratégica entre Pakistán y China ha experimentado un impulso significativo a través de la cooperación económica, el aumento del comercio y la inversión, y la construcción del Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) (Abb, Swaine, Jones, 2021).

El CPEC, como parte integral de la BRI, ha llevado a diversas modificaciones para maximizar los beneficios mutuos. Este corredor económico se centra en proyectos energéticos, como respuesta a la escasez de energía en Pakistán (Khan, 2019). Además de la infraestructura energética, el desarrollo de redes de carreteras y ferrocarriles, junto con la expansión del puerto de Gwadar, son elementos esenciales del CPEC (Khan, 2019). El puerto de Gwadar, entregado a China en

arrendamiento por 40 años, se visualiza como un punto crucial para convertirse en un centro de comercio e negocios internacionales (Khan, 2019).

Este Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) representa un proyecto transformador en Asia, con una infraestructura que incluye ferrocarriles y energía, generando beneficios económicos significativos, pero también enfrentándose a desafíos ambientales y políticos en Pakistán. El país se enfrenta a amenazas considerables relacionadas con el cambio climático, como la seguridad hídrica, alimentaria y energética (Malik et al., 2012). Esta vulnerabilidad se ha manifestado en diversos desastres climáticos en las últimas décadas, incluyendo inundaciones, sequías y deslizamientos de tierra (Ali y Kandhro, 2015).

A pesar de los desafíos climáticos, el CPEC se ha integrado en la estrategia nacional de desarrollo sostenible de Pakistán (2017). Sin embargo, la coordinación con otras políticas y planes sectoriales, como la Política Nacional del Agua, resalta la necesidad de mejorar la gestión de los recursos hídricos y garantizar la sostenibilidad ambiental (Waheed, A. 2021).

Este panorama de proyectos ambiciosos plantea una pregunta fundamental para la investigación: ¿Cómo ha influido la participación de Pakistán en la Belt and Road Initiative en sus políticas de relacionamiento exterior en el sur de Asia, desarrollo de infraestructura para la conectividad y su crecimiento económico?

Este estudio tiene como objetivo principal analizar las influencias de Pakistán en la Belt and Road Initiative, centrándose en sus políticas de relacionamiento exterior, desarrollo de infraestructura y crecimiento económico durante el periodo de 2015 a 2023. Para lograr este propósito, se han delineado objetivos específicos que guiarán la investigación. En primer lugar, se buscará describir la evolución de la relación política chino-pakistaní en el contexto del BRI entre los años 2015 y 2023. Posteriormente, se llevará a cabo un análisis detallado del desarrollo y crecimiento económico de Pakistán, identificando los sectores clave que han experimentado transformaciones significativas como resultado de su participación en la BRI. Por último, se buscará identificar los efectos de los proyectos de la BRI en la conectividad y la infraestructura de Pakistán, evaluando tanto los beneficios como los posibles desafíos que este país ha enfrentado en este ámbito.

En conjunto, este estudio aspira a proporcionar una comprensión integral de los desafíos y beneficios que la Belt and Road Initiative ha traído a Pakistán. A través de un análisis crítico, se examinará el impacto de esta iniciativa en las políticas exteriores, el desarrollo de infraestructura y el crecimiento económico del país durante el periodo seleccionado.

El texto se organizará en un orden específico para facilitar la comprensión, partiendo de lo más general a lo más específico. En primer lugar, se realizará una revisión de la literatura para resumir los hallazgos más importantes del estado del arte. Seguido, se abordará la metodología empleada en esta investigación, detallando el tipo, alcance y lógica necesarios para el trabajo. Finalmente, se proporcionará una información más amplia sobre los objetivos planteados anteriormente, acompañada de un análisis detallado sobre los efectos en la economía y la infraestructura de Pakistán. Este enfoque secuencial permitirá una comprensión completa y contextualizada del tema.

5. Revisión de literatura

El análisis de investigaciones entre los años 2019 y 2023 revela una concentración de estudios en torno al Belt and Road Initiative (BRI), destacando el enfoque en el entorno medioambiental y la sostenibilidad, así como en temas geopolíticos. Las contribuciones de Waheed & Khan (2021), Salam & Xu (2021), Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023), y Sshraf (2022) giran en torno al impacto medioambiental del BRI. En este contexto, se evidencia un desarrollo significativo de temas geopolíticos según Khan (2020), Zhang & James (2022), Hussain & Hussain (2022), Liu & Hussain (2022), e Ismail & Husnain (2022), abordando cuestiones económicas, políticas y de cooperación.

Salientes en este periodo son los estudios de Salam & Xu (2021) que analizan el impacto del BRI en las emisiones de CO₂ en 88 países. Identifican factores como la curva de Kuznet, apertura comercial, importaciones, consumo de energía, población e industrialización como elementos que influyen significativamente en las emisiones de CO₂ en los países de la BRI. Salam & Xu (2021) enfatizan la necesidad de conciencia y coherencia en la implementación del cuidado ambiental alineado con los principios de desarrollo verde propuestos por el BRI.

Waheed & Muhamed (2021) señalan la vulnerabilidad de Pakistán al cambio climático y cómo el CPEC, parte integral del BRI, afectará la estabilidad ambiental del país. A pesar de los riesgos, proyectan una reducción del 20% en las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 como resultado del proyecto.

Ashraf (2022) aborda la relación entre la apertura comercial, la inversión directa de China en el exterior y las políticas del BRI con la contaminación y el crecimiento económico. Destaca que la estabilidad política contrarresta el deterioro ambiental, subrayando la necesidad de legislación ambiental que actualmente carece.

Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) resaltan la importancia del Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) para el desarrollo sostenible de Pakistán, reconociendo las implicaciones ambientales a corto plazo, pero anticipando beneficios a futuro.

En el ámbito geopolítico, Ismail & Husnain (2022) identifican posibles problemas de seguridad para el CPEC, incluyendo tensiones con India, Irán, Afganistán y Estados Unidos. Además, Khan

(2020) destaca la inclinación incondicional de Pakistán hacia China como aliado diplomático, moral y político, especialmente después de la fractura en la relación con Estados Unidos post-11 de septiembre.

Liu & Hussain (2022) exploran desafíos políticos exteriores e internos del CPEC, enfatizando su importancia para la integración regional y el crecimiento económico. A su vez, Hussain & Hussain (2020) relacionan la importancia de las zonas económicas especializadas (ZEE) en la industrialización y el crecimiento económico de Pakistán, destacando oportunidades de cooperación mutua, pero reconociendo desafíos en infraestructura y seguridad.

Zhang & James (2022) sugieren que la estrategia del BRI ha impulsado a China como potencia en ascenso, cerrando brechas económicas con Estados Unidos y alterando la dinámica geopolítica en el este de Asia.

Ahmed & Pantoja (2021) examinan la percepción política de China en Pakistán en relación con los proyectos asociados al BRI. En este contexto, Donald, Ynag, Moise & Roddy (2021) establecen un comparativo entre el BRI y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU. Destacan la importancia de la inversión sostenible, alineando los ODS con la BRI para crear oportunidades comerciales sustanciales.

Zahid & Yadira (2021) analizan la representación en la prensa pakistaní sobre el CPEC, destacando una visión positiva en aspectos como relaciones diplomáticas, inversiones y cultura china. Por otro lado, Hussain & Jamali (2019) comentan cómo China y Pakistán, a través del CPEC, buscan construir infraestructura, generar energía y apoyar el desarrollo de Pakistán. Subrayan que el proyecto tiene implicaciones económicas, pero también geopolíticas y geoestratégicas, generando nuevas alianzas y competiciones, especialmente con India y Estados Unidos.

En conjunto, las investigaciones ofrecen una visión completa de los desafíos y oportunidades asociados al BRI, desde las implicaciones medioambientales hasta los aspectos geopolíticos y la percepción pública. Destacan la necesidad de conciliar el desarrollo económico con la sostenibilidad ambiental y resaltan las complejidades geopolíticas que rodean al proyecto. A medida que China se consolida como una potencia en ascenso, el BRI emerge como un catalizador

de cambios significativos en la escena global, con implicaciones tanto a nivel regional como internacional.

6. Metodología

La siguiente investigación se enmarca en un diseño cualitativo, una aproximación que se caracteriza por ser interpretativa y que involucra prácticas como la observación y documentación del entorno para generar representaciones, como observaciones y grabaciones (Hernandez, Fernandez, Baptista, 2014). Esta elección metodológica busca capturar detalles significativos en áreas temáticas específicas, permitiendo contextualizar el entorno y mejorar las preguntas de investigación (Hernandez, Fernandez, Baptista, 2014).

En cuanto al alcance de la investigación, se adscribe a la modalidad descriptiva. Este enfoque busca especificidad al caracterizar las propiedades y atributos del objeto de investigación (Rusu, s.f.). Su propósito principal es proporcionar una descripción detallada de hechos, situaciones y eventos, lo que facilita una comprensión profunda del contexto y desarrollo del objeto de investigación (Rusu, s.f.). El carácter descriptivo se centra, exclusivamente, en la medición o recolección de información sobre los conceptos en cuestión, ya sea de manera independiente o conjunta (Rusu, s.f.).

En términos de lógica de investigación, se adopta una perspectiva deductiva. La lógica deductiva parte de afirmaciones generales para llegar a afirmaciones específicas, siguiendo las reglas de la lógica (Newman, 2006). Actúa como un sistema estructurado para organizar información conocida y derivar conclusiones lógicas (Newman, 2006). Este enfoque deductivo proporciona un marco lógico que orienta la investigación hacia la construcción de conclusiones basadas en principios generales establecidos.

El artículo de Glenn A. Bowen, publicado en 2009, analiza el papel de los documentos como fuente de datos en la investigación cualitativa. Está dirigido principalmente a investigadores principiantes y consigue un enfoque práctico para el análisis de documentos. Especifica la naturaleza de los

documentos, sus ventajas y limitaciones, y concede ejemplos determinados de su aplicación en investigaciones, teniendo en cuenta un estudio de teoría fundamentada.

En el artículo, se distingue la importancia de los documentos organizativos e institucionales en la investigación cualitativa (Bowen, Glenn A, 2009). Sin embargo, se resalta la carencia de detalles suficientes en la variedad de estos informes, tanto en términos de los procedimientos utilizados como de los resultados del análisis documental (Bowen, Glenn A, 2009). El artículo busca mejorar la comprensión del análisis documental como un método efectivo en la investigación cualitativa y promover su uso adecuado (Bowen, Glenn A, 2009).

El análisis de documentos implica revisar y evaluar sistemáticamente documentos, ya sean impresos o electrónicos (Bowen, Glenn A, 2009). Estos documentos pueden tomar diversas formas, como anuncios, listas de asistencia, manuales, cartas, periódicos y más (Bowen, Glenn A, 2009). El procedimiento analítico se fundamenta en buscar, seleccionar, evaluar y sintetizar datos contenidos en los documentos (Bowen, Glenn A, 2009).

El artículo subraya que el análisis de documentos se utiliza a menudo en unión con otros métodos de investigación cualitativa, como entrevistas y observaciones (Bowen, Glenn A, 2009). Al combinar los datos de diferentes fuentes, se busca aumentar la credibilidad de las conclusiones del estudio (Bowen, Glenn A, 2009).

El análisis de documentos se utiliza en varios contextos de investigación, incluyendo estudios de casos cualitativos, estudios históricos e interculturales (Bowen, Glenn A, 2009). Son especialmente útil cuando los hechos ya no pueden observarse o cuando los informantes no recuerdan detalles (Bowen, Glenn A, 2009).

El artículo destaca tanto las ventajas como las limitaciones del análisis de documentos. En las ventajas se encuentran la eficacia, la disponibilidad, la relación coste-eficacia y la estabilidad de los documentos (Bowen, Glenn A, 2009). Sin embargo, las limitaciones conllevan la falta de detalles, la limitación de recuperabilidad y la selectividad sesgada de los documentos (Bowen, Glenn A, 2009).

El proceso de análisis de documentos combina el análisis de contenido y el análisis temático (Bowen, Glenn A, 2009). El análisis de contenido implica organizar la información en categorías relacionadas con las preguntas de investigación, mientras que el análisis temático se centra en identificar temas emergentes en los datos (Bowen, Glenn A, 2009). Los investigadores deben evaluar críticamente los documentos y determinar su relevancia, teniendo en cuenta el propósito original del documento y el público al que va dirigido (Bowen, Glenn A, 2009).

7. Resultados

6.1 Describir la evolución de la relación política chino-pakistaní en el contexto del BRI 2015 – 2023

Evolución de la Relación Política China-Pakistaní en el Contexto del BRI (2015-2023).

Durante el periodo de 2015 a 2023, la relación política entre China y Pakistán ha experimentado una transformación significativa, impulsada en gran medida por el Belt and Road Initiative (BRI), que ha sido una iniciativa central en la cooperación bilateral.

Ascensión Económica de China y Opciones Estratégicas (2015-2017):

Entre 2015 y 2017, la influencia de la potencia económica de China en Pakistán se materializó con la visita crucial del presidente chino Xi Jinping, estableciendo una nueva fase en las relaciones bilaterales. La visita de Xi Jinping en 2015 marcó un momento decisivo en las relaciones bilaterales entre China y Pakistán, consolidando una asociación estratégica más estrecha mediante la firma de acuerdos significativos, como el Memorando de Entendimiento sobre el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC), que reflejó la creciente interdependencia económica y estratégica entre ambas naciones (Khan, 2020). Esta visita representó un hito clave en la colaboración sino-pakistaní, allanando el camino para una mayor cooperación en diversas áreas, incluyendo el desarrollo de infraestructura vital a través del CPEC.

El Corredor Económico China Pakistán (CPEC) se encuentra entre los seis pasajes terrestres proyectados por *Belt and Road Initiative* (BRI) por el gobierno chino. Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) aclaran que el CPEC es el corredor económico que se encuentra entre estos dos países que tiene como objetivo lograr una minimización mutua significativa de las barreras transfronterizas, de manufactura, inversión y negocios y permite su acceso prolongado al mercado externo y a las materias primas, el desarrollo regional y una mayor contribución geográfica como no lo muestra Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023).

El CPEC se convirtió en una manifestación tangible de la colaboración económica entre China y Pakistán.

La ejecución del CPEC, como destacan Hussain y Jamali (2019), no solo inició un "Nuevo Gran Juego" en la región, sino que también estableció el puerto de Gwadar como un elemento fundamental de esta colaboración económica y estratégica. Este hito no solo simbolizó el desarrollo económico, sino que también marcó una reconfiguración de las relaciones de poder en el área, consolidando así al CPEC como un componente central del BRI.

Esta transformación regional debido al CPEC y la creciente potencia económica de China han ejercido una influencia significativa en las decisiones estratégicas de Pakistán. Como resultado, Pakistán ha tenido que reevaluar sus relaciones tradicionales, especialmente con los Estados Unidos. La visita de Xi Jinping y la firma de acuerdos estratégicos no solo proporcionaron oportunidades importantes para la inversión y el desarrollo en Pakistán, sino que también sentaron las bases para una asociación estratégica duradera en los años siguientes.

Geo-Political Dynamics del CPEC y el Nuevo Gran Juego (2017-2019):

Liu & Hussain (2022) explican que el CPEC es un proyecto clave de *Belt and Road Initiative* de China, este proyecto se considera importante para las iniciativas de Beijing para "cerrar la brecha" con sus regiones sin salida al mar, especialmente su región autónoma de Xinjiang. Liu & Hussain (2022) mencionan que el CPEC se estima como un "proyecto revolucionario" para la economía de Pakistán, un "proyecto emblemático" y un "proyecto de entrada" para el BRI en general. Liu & Hussain (2022) aclaran que el CPEC ejerce un papel importante en el crecimiento de ambos países, especialmente Pakistán, por medio de la integración regional, la conectividad y el crecimiento económico. Liu & Hussain (2022) Identifican el papel influyente de Estados Unidos en el sur de Asia como un desafío global, los representantes de la India y la incertidumbre política en Afganistán como desafíos regionales, y la seguridad, el terrorismo y la falta de consenso entre partidos políticos y provincias como desafíos internos.

El Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) es un proyecto crucial dentro del proyecto *Belt and Road Initiative* de China, que busca enlazar la región autónoma de Xinjiang con los puertos de aguas profundas de Gwadar y Karachi en Pakistán como lo mencionan Liu & Hussain (2022). Liu & Hussain (2022) explican que este proyecto no solo fortalece los lazos entre China y

Pakistán, sino que también establece vínculos estratégicos entre China, Pakistán y otras regiones como el Mar Árabe, el Golfo y Oriente Medio, aumentando así la importancia de ambos países a nivel internacional. Liu & Hussain (2022) mencionan que el periodo entre 2017 y 2019 fue especialmente significativo para el CPEC, ya que se consolidó como un componente estratégico fundamental del Belt and Road Initiative (BRI), tal como destacan Hussain y Jamali (2019). Liu & Hussain (2022) agregan que esta integración del CPEC redefinió las dinámicas geopolíticas en el Sur de Asia, desencadenando lo que se ha denominado como un "Nuevo Gran Juego". En este contexto, la infraestructura clave, como el puerto de Gwadar, no solo representó el crecimiento económico sino también la creciente influencia estratégica de China en el océano Índico, consolidando así su posición en la región, tal y como mencionan Liu & Hussain (2022). Además, el CPEC, con su red de carreteras y rutas marítimas, facilita la conectividad regional y global, lo que potencia la colaboración institucional y la integración económica entre diferentes regiones.

La inauguración del puerto de Gwadar en 2018, resaltada como un hito por su importancia estratégica, fortaleció aún más la colaboración entre China y Pakistán, como señalan Muhammadi, Liu y Hussain (2022). Sin embargo, este periodo también estuvo marcado por debates y desafíos en relación con la seguridad y la gobernanza del CPEC. La percepción del CPEC como un elemento estratégico atrajo una mayor atención internacional y sus implicaciones geopolíticas fueron objeto de evaluación constante.

Durante estos años, el CPEC se consolidó como un actor central en el escenario del "Nuevo Gran Juego" en el Sur de Asia, transformando las dinámicas geopolíticas de la región. La influencia de China se hizo más evidente a medida que se desarrollaba la infraestructura estratégica. Este periodo crítico marcó una fase determinante en la evolución de la relación sino-pakistaní, con el CPEC emergiendo como un factor clave en la reconfiguración de las relaciones de poder en el área.

Dimensiones Emergentes y Desafíos del CPEC (2019-2023):

Desde 2019 hasta 2023, las dimensiones emergentes de la cooperación económica entre China y Pakistán, así como los desafíos asociados con el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC), han sido temas centrales de análisis. Muhammadi (2022) resalta la emergencia de nuevas dimensiones en la cooperación económica entre China y Pakistán.

El análisis aborda una amplia gama de sectores, como el comercio y la inversión, demostrando una expansión y diversificación notables en la cooperación económica entre China y Pakistán, según lo señalado por Muhammadi (2022).

Sin embargo, la implementación del CPEC no ha estado exenta de desafíos. Muhammadi, (2022) identifica y analiza los desafíos significativos asociados con la colaboración económica y el desarrollo del CPEC. Entre estos desafíos se incluyen aspectos relacionados con la seguridad, la gestión de la deuda y la gobernanza. Muhammadi et al. (2022) destaca que, a pesar de las dimensiones emergentes de la cooperación económica, el CPEC enfrenta desafíos notables. La seguridad, la gestión de la deuda y la gobernanza son aspectos críticos que requieren atención y abordaje.

El éxito continuo del CPEC dependerá de la capacidad de ambas naciones para abordar y superar estos desafíos. La gestión efectiva de la seguridad y la gobernanza se convierte en imperativa para garantizar la viabilidad a largo plazo de los proyectos del CPEC (Muhammadi, 2022).

Además, el impacto de la pandemia de COVID-19 en 2020 también se hace evidente en el análisis. Muhammadi, (2022) examinando cómo la pandemia afectó la implementación de proyectos y la dinámica económica bilateral, subrayando la importancia de la resiliencia y la adaptabilidad en la relación. La pandemia de COVID-19 ha afectado la implementación de proyectos del CPEC y ha resaltado la necesidad de adaptabilidad en la colaboración económica chino-pakistaní. (Muhammadi, 2022).

Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) que el Corredor Económico China Pakistán (CPEC) se encuentra entre los seis pasajes terrestres proyectados el BRI por el gobierno chino. Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) aclaran que el CPEC es el corredor económico entre estos dos países tienen como objetivo reducir considerablemente las barreras

comerciales, de fabricación, inversión y negocios que cruzan sus fronteras, facilitando así su acceso continuado a los mercados exteriores y a los recursos naturales, promoviendo el desarrollo regional y una mayor contribución geográfica.

Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) mencionan que, durante más de setenta años, las comunidades de China y Pakistán han mantenido relaciones estratégicas sólidas y perdurables. Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) expone que, por lo tanto, estos países firmaron una Declaración Conjunta de Cooperación en noviembre de 2003, declarando su deseo mutuo de mejorar su economía y comercio. Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) explican que Posteriormente, firmaron el Tratado de Libre Comercio (TLC) China-Pakistán en 2006, bajo las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) expresa que los beneficios de este acuerdo fueron evidentes durante la visita del presidente chino Xi Jinping a Pakistán en 2015. En particular, China y Pakistán firmaron 51 acuerdos, contratos de financiación y memorandos de entendimiento (MoU) durante esta visita, indicando el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC). Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) manifiestan que el CPEC es una financiación china de 62.000 millones de dólares en los sectores de energía y transporte de Pakistán. Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) comentan que más de la mitad de este financiamiento se destina al sector energético de Pakistán y el resto amplía su infraestructura existente. Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) describen que, en particular, la infraestructura de transporte portuario de Kashgar a Gwadar del CPEC es la ruta más corta de China hacia el Golfo Pérsico. Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) aclaran que el tiempo de envío correspondiente se reduce de unos 45 días (para la ruta existente China-Golfo Pérsico de 13.000 km) a sólo diez días (para la ruta CPEC China-Golfo Pérsico de 2.000 km). Además, se espera que los recursos energéticos protegidos del CPEC, el mayor atractivo para la inversión y las rutas comerciales bien construidas fortalezcan las industrias textil, turística, agrícola y de producción de Pakistán, así como lo explican Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023)

Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) mencionan que el CPEC es una estrategia a largo plazo que durará hasta 2030 y supondrá una inversión total de 54.000 millones de dólares

estadounidenses. Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) demuestran que el proyecto CPEC tiene una importancia sustancial debido a la ubicación estratégica de Pakistán ya que, una vez completado, fortalecerá significativamente la posición geoestratégica, económica y comercial de la región. Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) mencionan que esto también beneficiará a las provincias pobres y desfavorecidas de Pakistán al reducir las tasas de desempleo, desigualdad y pobreza. Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) explican que debido a que conducirá a una importante actividad comercial que hará avanzar las economías de ambos países y les traerá prosperidad, el CPEC se considera una iniciativa revolucionaria y beneficiosa para todos en la región. Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) explican que, al abordar una variedad de cuestiones, incluida la conectividad de infraestructura, la energía, la cooperación industrial y otras cuestiones, el CPEC aborda los principales obstáculos económicos en Pakistán. Rashid, Mahboob, Shafique, Shafiq & Hussain (2023) mencionan que, la inversión en infraestructura del país se ve facilitada por los proyectos CPEC, que también mejoran el desempeño de la infraestructura del país en su conjunto.

6.2 Analizar el desarrollo y crecimiento económico con la participación de Pakistán en BRI

Arshad, et al. (2023) comentan que la realidad es que el efecto de la ayuda externa varía entre los países, ya que cada uno enfrenta circunstancias únicas. Arshad, et al. (2023) interpretan que, en los países de ingresos medios, por ejemplo, la ayuda se ha utilizado para fortalecer la infraestructura social y económica, lo que ha impulsado el empleo y el crecimiento económico a largo plazo. Arshad, et al. (2023) aclaran que la ayuda también puede acarrear diversos problemas para los países receptores, como la desaparición de industrias locales, la corrupción y una mayor dependencia. Arshad, et al. (2023) explican que esta situación se ve reflejada en

naciones como Etiopía, Ruanda, Pakistán, Sri Lanka y Somalia, donde la corrupción y el lento progreso económico y social persisten a pesar de la asistencia recibida.

Arshad, et al. (2023) expresan que en las décadas de 1960 y 1970, Pakistán fue uno de los mayores países receptor de ayuda en Asia y, por lo tanto, la ayuda fue una importante fuente de capital en este período. Arshad, et al. (2023) comentan que, de igual manera, Pakistán recibió una gran cantidad de ayuda exterior debido a su papel en el conflicto entre Estados Unidos y la Unión Soviética en Afganistán. Arshad, et al. (2023) narran que el incidente del 11 de septiembre fue un punto importante en la historia de Pakistán, ya que el volumen de entrada de ayuda aumentó más de siete veces debido a la participación en la "Guerra contra el terrorismo".

Arshad, et al. (2023) describen que la importancia de la ayuda exterior a Pakistán, la efectividad de la ayuda recibida a lo largo de los años se vuelve crucial. Arshad, et al. (2023) comentan que la ayuda, que se recibe en forma de préstamos, va respaldada de una gran cantidad de condiciones que debe cumplir el país como receptor. Arshad, et al. (2023) explican que, entre sus socios bilaterales, China, Estados Unidos, Arabia Saudita, Japón, Francia, Alemania, Kuwait y Corea del Sur son los donantes importantes. Arshad, et al. (2023) demuestran que Estados Unidos y China son los principales donantes bilaterales. Arshad, et al. (2023) hablan de que El Corredor Económico China Pakistán (CPEC), el actual proyecto emblemático de China y Pakistán se centra en financiar redes de energía, ferrocarriles y carreteras.

Hussain, E., Rao (2020) explican que Pakistán ha experimentado una tasa de crecimiento económico variable, desde un modesto 0,4% en 2008-2009 hasta un sólido 4,24% en 2014-2015.

Hussain, E., Rao (2020) comentan que, gracias a eventos estratégicos y económicos, como la implementación del Corredor Económico China-Pakistán (CPEC), la economía del país ha mostrado tendencias positivas en todos los sectores principales durante el período 2014-2018, alcanzando una tasa de crecimiento del PIB revisada del 5,2% en 2018. A pesar de las expectativas de convertirse en una economía regional prominente, Pakistán aún lucha por alcanzar sus objetivos económicos declarados, que incluyen una tasa de crecimiento anual del 8%. Hussain, E., Rao (2020) aclaran que la tasa de crecimiento del PIB disminuyó al 3,8%

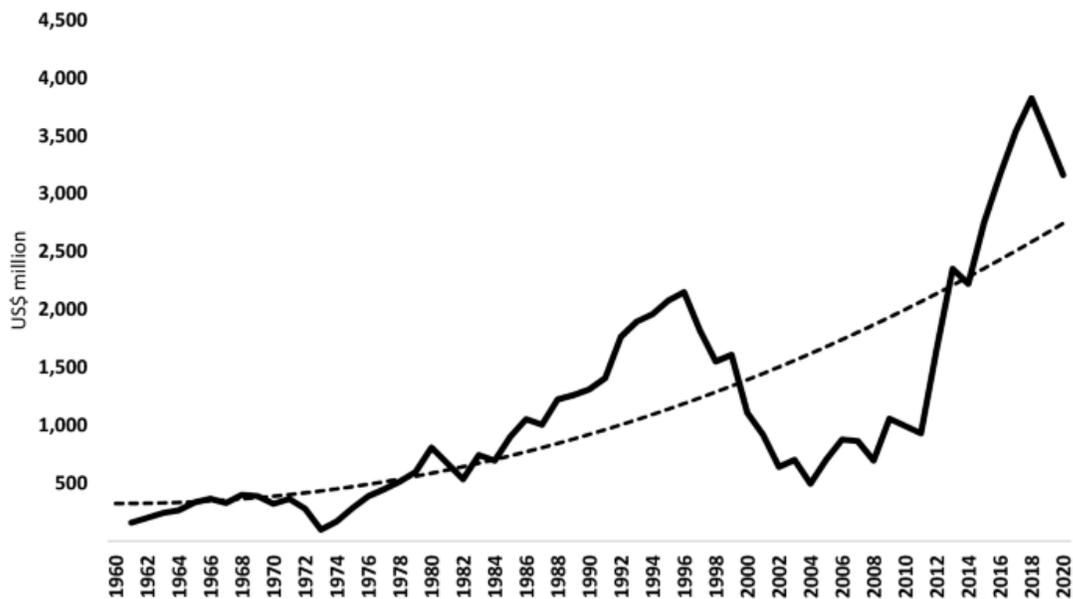
durante el primer trimestre del año fiscal 2018-2019. Además, la proyección para 2020-2021 es negativa debido a la pandemia de Covid-19.

Arshad, et al. (2023) aclaran que la meta de solicitar asistencia exterior es promover proyectos que generen un impacto significativo y sostenible en el progreso socioeconómico y el bienestar público. Arshad, et al. (2023) comentan que, en el caso de Pakistán, la ayuda exterior destinada a este propósito se divide en dos categorías principales: ayuda para proyectos y ayuda no vinculada a proyectos. Arshad, et al. (2023) explican que la ayuda para proyectos se destina a financiar iniciativas de desarrollo en áreas como salud, educación, infraestructura y reducción de la pobreza, siguiendo procedimientos oficiales e institucionales establecidos. Arshad et al. (2023) expresan que, por otro lado, la ayuda no vinculada a proyectos se emplea para enfrentar crisis repentinas o desafíos financieros del gobierno, como emergencias catastróficas.

Hussain, E., Rao (2020) expresan que, dada la posibilidad de un crecimiento económico sostenido a nivel regional o incluso global, es crucial que Pakistán revise su política económica para aprovechar su potencial en infraestructura, demografía y recursos humanos. Hussain, E., Rao (2020) expresan que el sector manufacturero de Pakistán ha registrado una tasa anual promedio del 7% durante las últimas cuatro décadas, demostrando la resiliencia de las industrias y empresarios del país, un factor clave para el crecimiento económico sostenido.

Arshad, et al. (2023) narran que la tendencia de la ayuda para proyectos se muestra en la Figura 1, donde se evidencia un ligero incremento desde 1960 hasta 2020, aunque con cierta variabilidad a lo largo del tiempo. Arshad, et al. (2023) comentan que durante eventos significativos como la invasión soviética de 1979 a 1991 (conocida como la "guerra afgana") y la guerra contra el terrorismo de 2001 a 2011, Pakistán recibió una considerable cantidad de ayuda exterior, reflejada en un aumento en la ayuda para proyectos (Figura 1). Arshad, et al. (2023) explican que entre 1985 y 1996, el país recibió un total de 18.023 millones de dólares en ayuda para proyectos. Arshad, et al. (2023) declaran que estos períodos de aumento en la ayuda para proyectos se explican en parte por la prolongada planificación y ejecución de los proyectos. Arshad, et al. (2023) comentan que, durante esos años, la ayuda para proyectos representó, en promedio, el 66% del total de la ayuda recibida por Pakistán. Arshad, et al. (2023) manifiestan que entre 2004

y 2018, se observó otro período de crecimiento en la ayuda para proyectos, alcanzando un total de US\$ 26.150 millones. Arshad, et al. (2023) narran que esto representó, en promedio, el 37% de la ayuda total durante ese período.



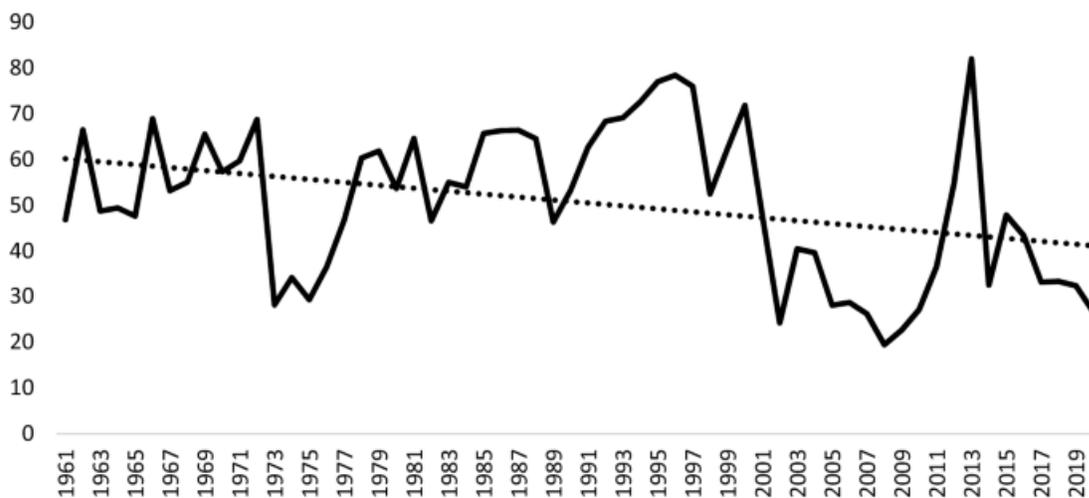
(China–Pakistan Economic Cooperation: The Case Of Special Economic Zones (SEZs), 2020)

Figura 1

Tendencia de las ayudas a proyectos. Fuente de datos: Manual de estadísticas sobre la economía de Pakistán 2020, SBP

Arshad, et al. (2023) razonan que, durante la Guerra contra el Terrorismo, a pesar de una tendencia general de crecimiento en la ayuda para proyectos, la proporción de esta ayuda con respecto al total disminuyó entre 2008 y 2010 (Figura 2). Arshad, et al. (2023) dicen que, en el 2008, esta proporción alcanzó su nivel más bajo registrado en la historia de la asistencia exterior a Pakistán, situándose en un 19.5%. Arshad, et al. (2023) hablan de que en el año fiscal 2013-2014, esta proporción aumentó significativamente hasta alcanzar un 82%, principalmente debido al inicio de proyectos en los sectores de energía y transporte, impulsados por la asociación renovada de Pakistán con China a través del "Corredor Económico China Pakistán" (CPEC).

Arshad, et al. (2023) expresan que los proyectos tempranos del CPEC incluyeron inversiones significativas en generación de energía, infraestructura de transporte y desarrollo portuario y urbano en Gwadar, con inversiones aproximadas de 20.700 millones de dólares. Arshad, et al. (2023) declaran que se llevó a cabo un proyecto transfronterizo de cable de fibra óptica, con una inversión de \$37.4 millones, completado en 2018.



(China–Pakistan Economic Cooperation: The Case Of Special Economic Zones (SEZs), 2020)

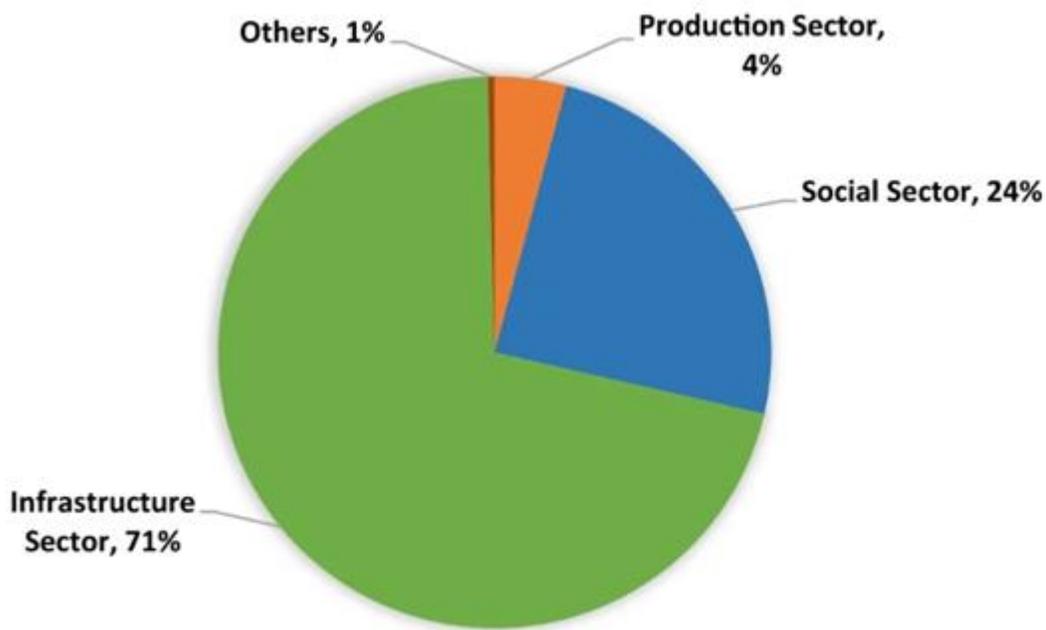
Figura 2

Proporción de la ayuda para proyectos en la ayuda total (%). Fuente de datos: Manual de estadísticas sobre la economía de Pakistán 2020, SBP

Arshad, et al. (2023) interpretan que debido a la falta de datos sectoriales sobre la ayuda para proyectos antes de 2001, la Figura 3 presenta la composición sectorial de la ayuda para proyectos para el período de 2001 a 2020. Arshad, et al. (2023) explican que los datos sectoriales se dividen en tres principales áreas: producción, social e infraestructura. Arshad, et al. (2023) comentan el sector productivo abarca la ayuda destinada a mejorar la producción agrícola y el desarrollo industrial. Arshad. et al. (2023) demuestran que los subsectores relacionados con la salud, educación, bienestar social y reducción de la pobreza pertenecen al sector social. Arshad,

et al. (2023) comentan que el sector de infraestructura incluye transporte, energía, planificación física y vivienda.

Arshad, et al. (2023) demuestran que desde 2001, el gobierno ha recibido un total de 31.268 millones de dólares en ayuda para proyectos, lo que representa el 42% del total de la ayuda exterior de 73.600 millones de dólares. Arshad, M., Pasha, SH, Akram, N. et al. (2023) explican que según la Figura 3, el sector de infraestructura recibió la mayor proporción de ayuda (71% del total para proyectos), seguido por el sector social (24%) y el sector productivo (4%). Arshad, et al. (2023) comentan que estos datos sugieren que tanto el país donante como el receptor acordaron llevar a cabo proyectos de infraestructura, lo que también se alineaba con las prioridades de desarrollo de los planes nacionales respectivos y las estrategias de asociación de los donantes multilaterales.



(China–Pakistan Economic Cooperation: The Case Of Special Economic Zones (SEZs), 2020)

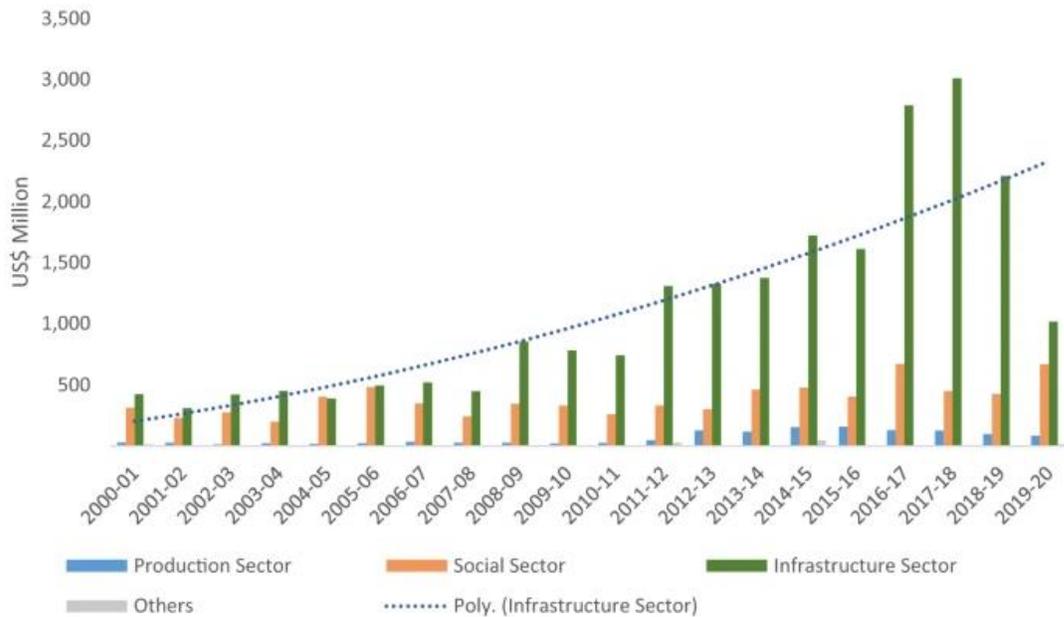
Figura 3

Composición de la ayuda a proyectos (2001 a 2020). Fuente de datos: Ministerio de Asuntos Económicos

Arshad, et al. (2023) expresan que en el sector de infraestructura destaca como el principal receptor de ayuda para proyectos, indicando que el desarrollo de infraestructura continúa siendo una prioridad para los gobiernos (Figura 4). Arshad, et al. (2023) aclaran que, dentro de este sector, el transporte y las comunicaciones recibieron la mayor parte, representando el 47% de la ayuda total, seguido por el sector energético.

Arshad, et al. (2023) Por otro lado, esclarecen que la ayuda para proyectos destinada al sector social ha mantenido una tendencia constante desde 2001. Arshad, et al. (2023) declaran que, dentro de este sector, el Desarrollo Rural y la Reducción de la Pobreza han recibido el mayor porcentaje, un 38% del total de la ayuda social, seguido por el sector de educación y formación, con un 25% de la ayuda total durante las últimas dos décadas.

Arshad et al. (2023) establecen que el sector productivo parece no haber sido una prioridad tanto para el gobierno como para los socios de desarrollo, recibiendo solo 1.312 millones de dólares entre 2001 y 2020. Arshad, et al. (2023) explican que, dentro de esta ayuda al sector productivo, el 96% se destinó al sector agrícola durante el período mencionado.



(China–Pakistan Economic Cooperation: The Case Of Special Economic Zones (SEZs), 2020)

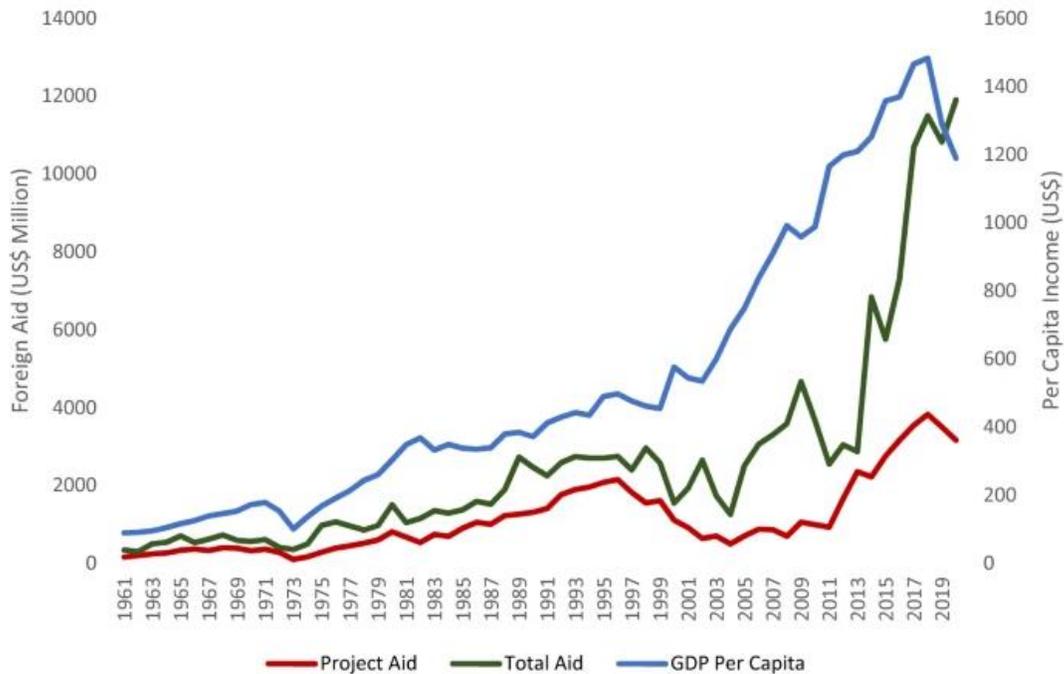
Figura 4

Tendencia de las ayudas a proyectos sectoriales. Fuente de datos: Ministerio de Asuntos Económicos

Arshad, et al. (2023) comentan que en el año 2016-2017, el sector de transporte y comunicaciones (T&C) recibió la mayor cantidad de ayuda, alcanzando los 1551 millones de dólares. Arshad, et al. (2023) justifican que esto se atribuye a la priorización de proyectos de conectividad vial y ferroviaria dentro del país, como parte del Corredor Económico China-Pakistán (CPEC). Arshad, et al. (2023) demuestran que además del sector T&C, el sector energético también recibió una importante cantidad de ayuda para proyectos dentro de la categoría de infraestructura. Arshad, et al. (2023) comentan que desde el año 2007, Pakistán ha enfrentado una grave escasez de electricidad, lo que ha llevado a los donantes a comprender la necesidad de apoyar proyectos energéticos para satisfacer la demanda eléctrica requerida.

Arshad, et al. (2023) observan un notable aumento en proyectos de infraestructura entre 2011 y 2012, con un aumento del 76% en la ayuda al sector de infraestructura en comparación con el período anterior de 2010-2011 (Figura 4). Arshad, et al. (2023) declaran que esta tendencia se ha mantenido constante hasta la fecha, con otro incremento significativo en 2016-2017.

Arshad, et al. (2023) explican que en la Figura 5 examina la relación entre la ayuda exterior y el desarrollo económico, resaltando una asociación positiva entre la ayuda exterior y el desarrollo económico, medido a través del PIB per cápita. Arshad, et al. (2023) demuestran que cualquier cambio en el flujo de ayuda exterior tiene un efecto correlacionado en el PIB per cápita. Arshad, et al. (2023) aclaran que la tendencia de la ayuda para proyectos está estrechamente relacionada con la de la ayuda exterior total. Arshad, et al. (2023) deducen que cada vez que Pakistán ha sido un aliado de primera línea de Estados Unidos, ha recibido más ayuda para proyectos en paralelo con la asistencia exterior en general. Arshad, et al. (2023) explican que otros socios de desarrollo también han aumentado sus fondos para proyectos de desarrollo, reconociendo los esfuerzos y las necesidades de desarrollo del país durante los períodos de guerra.



(China–Pakistan Economic Cooperation: The Case Of Special Economic Zones (SEZs), 2020)

Figura 5

Nexo entre ayuda exterior y desarrollo económico. Fuente de datos: Manual de estadísticas sobre la economía de Pakistán 2020, SBP

Arshad, et al. (2023) demuestran que la ayuda exterior desempeña un papel crucial en la estrategia de desarrollo de Pakistán, proporcionando fondos adicionales que permiten al gobierno aumentar su gasto en desarrollo. Arshad, et al. (2023) declaran que la cooperación técnica puede ayudar a cerrar las brechas de capacidad que obstaculizan la prestación efectiva de servicios a nivel federal y provincial. Arshad, et al. (2023) describen que para garantizar que la ayuda exterior sea efectiva y complementaria a los esfuerzos de desarrollo nacional, debe alinearse con las prioridades y procedimientos del país.

Arshad, al. (2023) explican que, a pesar de los beneficios, la falta de coordinación entre los múltiples donantes resulta en iniciativas individuales que no están coherentemente alineadas a nivel

sectorial. Arshad, et al. (2023) comentan que la coordinación entre los socios de desarrollo es limitada, lo que conlleva a una distribución fragmentada de la ayuda entre una variedad de sectores. Arshad, et al. (2023) demuestran que esta fragmentación no solo dificulta la alineación de la ayuda, sino que también aumenta los desafíos de coordinación y los costos administrativos para el gobierno.

Hussain, E., Rao (2020) explican que, para alcanzar su potencial de crecimiento económico anual, Pakistán debe aprovechar plenamente sus recursos naturales y humanos, mejorar los sectores agrícola y manufacturero, y convertirse en una economía regional estable. Hussain, E., Rao (2020) declaran que la implementación del CPEC en 2015 ha sido un hito para acelerar el desarrollo industrial en el país. Hussain, E., Rao (2020) interpretan que el CPEC permita establecer industrias financieramente sólidas y socialmente beneficiosas, incluidas textiles de alta calidad, telecomunicaciones, manufactura basada en el conocimiento y productos marinos, entre otros, en Zonas Económicas Especiales (ZEE).

Hussain, E., Rao (2020) esclarecen que las ZEE ofrecen una oportunidad única para que las empresas paquistaníes trabajen en colaboración con sus contrapartes chinas para desarrollar industrias manufactureras orientadas a la exportación y superar desafíos como la baja inversión, la falta de tecnología moderna y la fuga de cerebros. Hussain, E., Rao (2020) comentan que, se espera que estas ZEE impulsen la actividad económica en todo el país al generar empleo y desarrollar infraestructura industrial y comercial.

Hussain, E., Rao (2020) razonan que Pakistán tiene la oportunidad de capitalizar la experiencia china en la construcción y gestión de ZEE, así como de recibir inversiones, recursos humanos y tecnología para establecer parques industriales liderados por China. Hussain, E., Rao (2020) describen que se enfrentará desafíos políticos y operativos para convertir el CPEC en un éxito económico bilateral y para proyectar una imagen positiva de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI). La construcción de ZEE se vuelve, por lo tanto, crucial para este objetivo, concluyen Hussain, E., Rao (2020).

6.3 Efectos de los proyectos BRI en la conectividad y la infraestructura de Pakistán.

La Iniciativa BRI ha sido objeto de investigaciones que abordan una variedad de temas relacionados con su implementación y efectos en Pakistán. Durante los años 2019 y 2023, se ha centrado un análisis exhaustivo en diversas áreas de interés que abarcan el entorno medioambiental, la sostenibilidad, aspectos geopolíticos, y temas económicos y políticos. En cuanto al impacto medioambiental de los proyectos BRI, se ha destacado la preocupación por las emisiones de CO₂ y su relación con el desarrollo económico. Investigaciones como la de Salam & Xu (2021) sugieren que la apertura comercial entre China y los países de la BRI, junto con otros factores como la industrialización y el consumo de energía, pueden influir significativamente en las emisiones de CO₂. Sin embargo, también se señala la importancia de implementar prácticas de desarrollo verde para mitigar estos impactos negativos (Salam & Xu, 2021).

Por otro lado, se destaca la importancia del proyecto CPEC dentro de la BRI y su impacto en la estabilidad ambiental de Pakistán. Se proyecta que, a largo plazo, el CPEC podría contribuir a la reducción de gases de efecto invernadero en el país (Waheed & Muhamed, 2021). Sin embargo, también se reconoce que la implementación de proyectos BRI puede contribuir a la contaminación y al crecimiento económico, destacando la necesidad de equilibrar el desarrollo económico con la protección del medio ambiente (Ashraf, 2022).

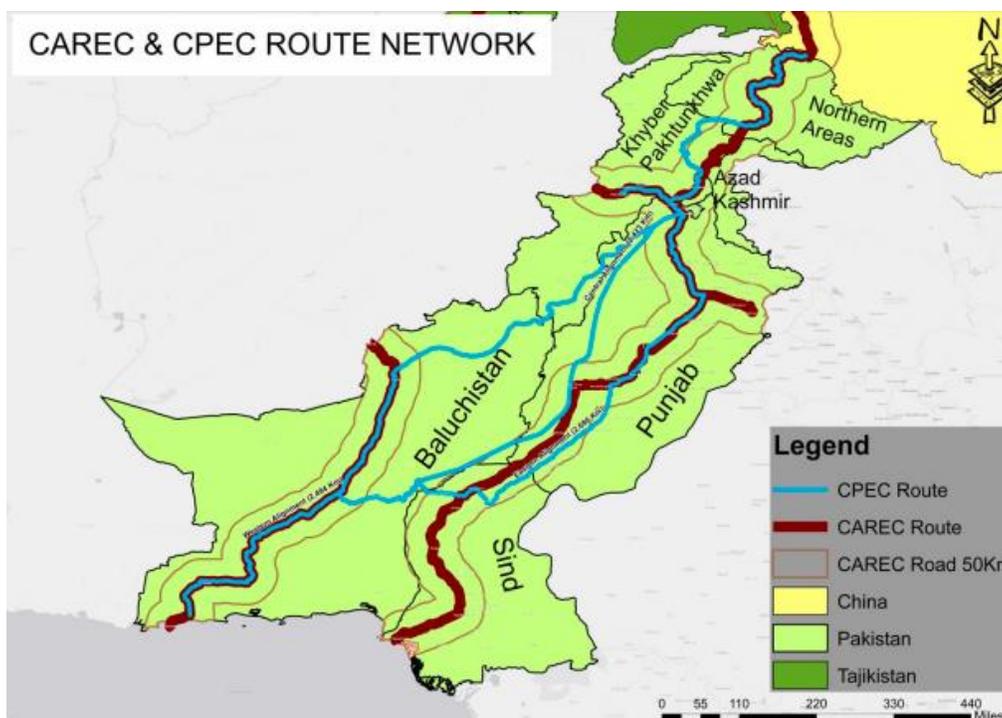
En el ámbito geopolítico y geoestratégico, se han identificado una serie de desafíos y amenazas para el proyecto BRI, especialmente en relación con el CPEC. Se ha señalado la preocupación por problemas de seguridad planteados por países vecinos como India, Irán y Estados Unidos, así como por actores regionales (Ismail & Husnain, 2022). Además, se destaca la importancia de las relaciones diplomáticas entre China y Pakistán, especialmente en el contexto de la creciente influencia china en la región (Khan, 2020).

También se han explorado las percepciones políticas de China en Pakistán en relación con los proyectos asociados al BRI. Se sugiere que la prensa pakistaní promueve una imagen positiva de China a través de su cultura, apoyo diplomático e inversiones (Zahid & Yadira, 2021). Esto sugiere

una relación estratégica sólida entre ambos países, especialmente en el contexto de la creciente rivalidad entre China y Estados Unidos (Donald J, Xiaohua & Stephen, 2021).

Los proyectos BRI han tenido un impacto significativo en la conectividad y la infraestructura de Pakistán, según lo señalado por el Banco Mundial (2023). La construcción de carreteras, ferrocarriles y puertos ha mejorado la conectividad interna e internacional del país, facilitando el movimiento de personas y bienes, impulsando el comercio y la inversión. Además, el Fondo Monetario Internacional (2023) destaca que el BRI ha impulsado la inversión en infraestructura en Pakistán, contribuyendo al crecimiento económico del país.

En cuanto al desarrollo de infraestructura, Pakistán se unió a CAREC (Central Asia Regional Economic Cooperation) en 2010, atrayendo inversiones significativas para mejorar su infraestructura de comercio y transporte, con alrededor de US\$1.47 mil millones invertidos hasta la fecha (Hasan, 2020). Por otro lado, el CPEC tiene una cartera diversa que incluye proyectos en energía e infraestructura, con una inversión planeada de alrededor de US\$13 mil millones en infraestructura vial y ferroviaria, lo que equivale al 23% del total del proyecto CPEC (Hasan, 2020).

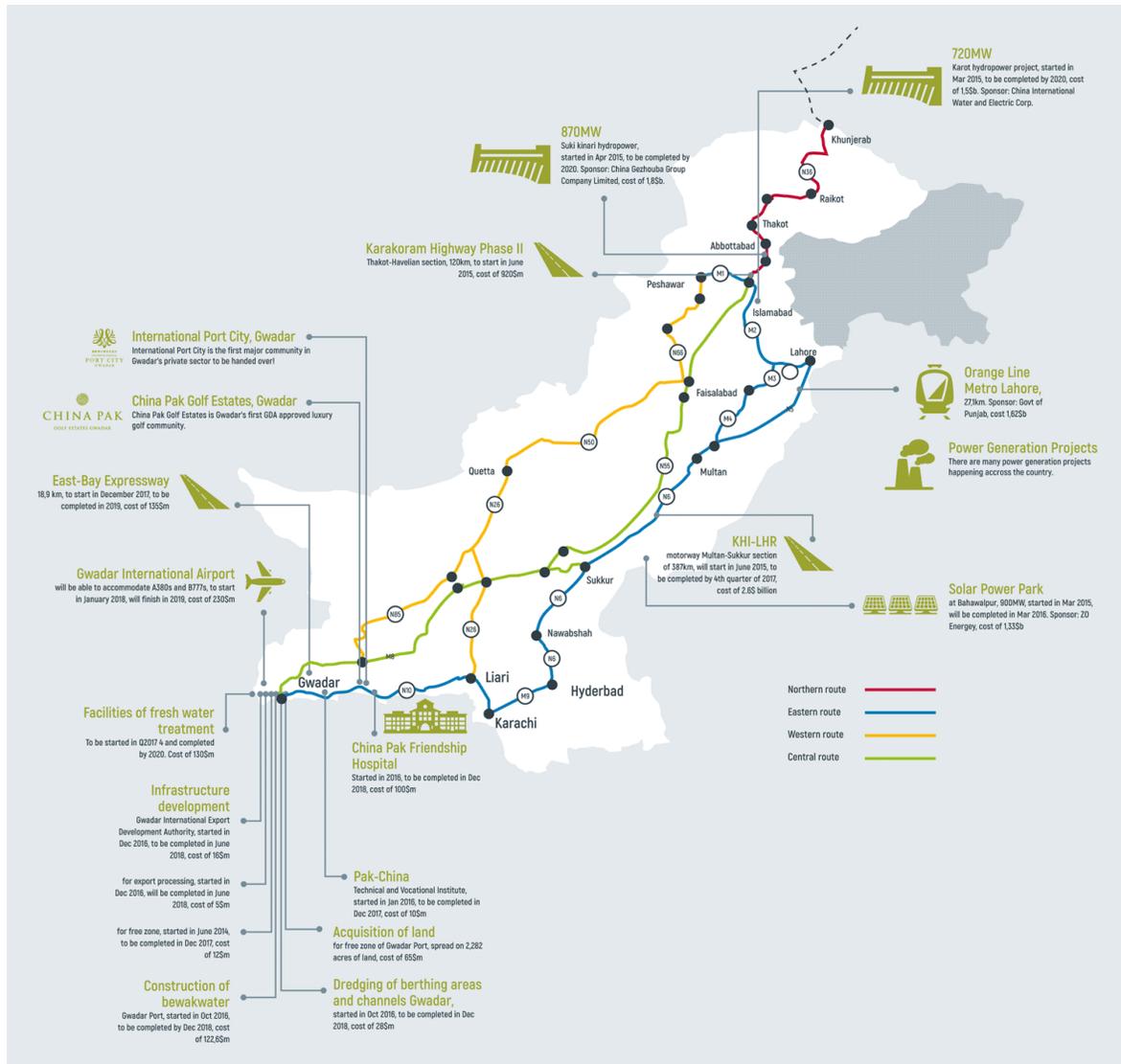


(Identification and Spatial Mapping of Economic Clusters in CAREC: A GIS-based Analysis for the PRC, Pakistan and Tajikistan, 2020)

Figura 6

Hasan, S M. (2020), Map of CAREC and CPEC corridors in Pakistan, CAREC institute.

Ambos programas podrían beneficiar a los países, mejorando su conectividad y aumentando su participación en el comercio, lo que podría ayudar a aliviar sus desventajas geográficas (Hasan, 2020). Sin embargo, la capacidad de estos países para aprovechar estos proyectos dependerá del mapa de conectividad emergente. Se espera que CAREC y CPEC alteren la productividad empresarial, las oportunidades de empleo y las rutas comerciales, con un enfoque específico en la construcción de infraestructura del CPEC que promoverá la capacidad industrial y el uso eficiente de los recursos (Hasan, 2020).



CPEC Map - CPIC Global. (2021, January 2). CPIC Global. <https://www.cpicglobal.com/cpec-map/>

Figura 7

Los proyectos en marcha del Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) prometen transformar significativamente la infraestructura de Pakistán. En particular, la ciudad de Gwadar, como punto focal del proyecto, experimentará una mejora masiva, convirtiéndose en un puerto moderno y un centro comercial clave para el sur de Asia (Shah, 2021). Se espera que esta inversión de \$4.8 mil millones genere 50,000 empleos profesionales para el año 2023 (Shah, 2021). Además, se están llevando a cabo iniciativas para mejorar la capacidad energética del país, con la construcción de

nuevas plantas de energía y la inversión de \$35 mil millones por parte de China (Shah, 2021). En términos de transporte, se están construyendo más de 2,000 km de nuevas carreteras y ferrocarriles para fortalecer la conectividad entre China y Gwadar. China está invirtiendo en infraestructura digital, como cables de fibra óptica y redes móviles 4G, para apoyar el desarrollo tecnológico de Pakistán. Este impulso en la infraestructura y la tecnología es fundamental para el crecimiento económico y la modernización de Pakistán (Shah, 2021).

Parque Solar Quaid-e-Azam en Bahawalpur, la planta de energía solar de 100MW en Bahawalpur ha generado no solo empleos, sino también la fuente de energía más limpia y confiable para Pakistán, gracias a la colaboración de los gobiernos de China y Pakistán (CPIC, 2018). Este proyecto solar único es el mayor productor de energía solar en Pakistán y ha superado su producción de energía prevista en un 4.42 % en 2015-2016 y un 5.48 % en 2016-2017 (CPIC, 2018).

Gwadar se ha convertido en una importante ciudad portuaria global y será la puerta de enlace comercial del continente, conectando a China con los mercados de Asia Central y del Sur. Se espera que más de 500,000 profesionales lleguen a la ciudad para el 2023, con una inversión de \$4.8 mil millones USD (CPIC, 2018).

El tren metropolitano de Lahore promete conectar la ciudad de Lahore de un extremo al otro. Este proyecto único, financiado por China, mejorará drásticamente la infraestructura de Pakistán y atenderá a 250,000 pasajeros diariamente (CPIC, 2018).

Redes de carreteras y ferrocarriles que conectan Kashgar, China, con Gwadar, Pakistán, el CPEC se enfoca únicamente en la infraestructura de Pakistán de norte a sur a lo largo del corredor económico (CPIC, 2018). Las cadenas de carreteras y redes ferroviarias aseguran una comunicación más eficiente para inversores y el público, con expectativas de beneficios económicos para ambos países (CPIC, 2018).

Planta de energía de carbón de Sahiwal, coordinado por el Ministerio de Agua y Energía de Pakistán, dicha planta promete entregar 1.3MW de energía y se completó en 2017, marcando un hito en la historia de las relaciones entre Pakistán y China (CPIC, 2018).

\$35 mil millones invertidos por China para construir 19 plantas de energía. De los \$46 mil millones, \$35 mil millones son invertidos por empresas chinas (CPIC, 2018). Esta gran inversión promete brindar 12,1 MW de energía a Pakistán, ofreciendo soluciones a corto plazo para la crisis energética del país (CPIC, 2018).

Creación de 30,000 empleos directos en los sectores de energía e infraestructura para los pakistaníes, específicamente, 5,000 empleos se han creado en el Proyecto de Energía de Carbón de Port Qasim, y se estima que alrededor de 800,000 oportunidades laborales estarán disponibles en las próximas dos décadas, debido a la diversidad y naturaleza de los proyectos e inversiones en expansión del CPEC (CPIC, 2018).

La fase 2 de la autopista Karakoram conecta Thakot y Havelian en KPK (Khyber Pakhtunkhwa) en una autopista de 120km (CPIC, 2018).

Zonas económicas especiales con incentivos comerciales y exenciones fiscales, lo que busca facilitar el desarrollo comercial y económico y fomentar la inversión de industrias de todo el mundo (CPIC, 2018). De estas inversiones se espera que los proyectos del CPEC ayuden a impulsar el PIB de Pakistán al 7.5%. Se estima que la introducción del CPEC en Pakistán aumentará directamente el PIB actual en un 2.5% (CPIC, 2018).

8. Analizar las influencias de BRI en Pakistán en sus políticas de relacionamiento exterior, desarrollo de infraestructura y crecimiento económico en 2015 – 2023

El Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) ha sido un proyecto de gran envergadura que ha tenido un profundo impacto en las políticas de relacionamiento exterior, el desarrollo de infraestructura y el crecimiento económico de Pakistán desde su inicio en 2013 hasta el período comprendido entre 2015 y 2023.

El CPEC ha llevado a una estrecha colaboración y una creciente dependencia económica de Pakistán en China. Esta relación bilateral se ha fortalecido considerablemente, con un incremento en los acuerdos comerciales y diplomáticos entre ambas naciones. Los lazos estratégicos y económicos se han consolidado aún más, lo que ha promovido una mayor cooperación en diversas áreas, desde la inversión hasta la seguridad.

Sin embargo, este estrechamiento de vínculos con China ha suscitado inquietudes y tensiones en las relaciones regionales de Pakistán. Especialmente, India y otros países vecinos han expresado preocupaciones sobre el impacto geopolítico del CPEC. La creciente presencia china en la región ha generado un nuevo escenario geopolítico que ha influido en las dinámicas de poder y ha llevado a un replanteamiento de las estrategias de política exterior de Pakistán y sus relaciones con países vecinos.

El CPEC ha sido un motor crucial para el desarrollo de la infraestructura en Pakistán. Este proyecto ha impulsado la construcción de carreteras, puertos, ferrocarriles y proyectos de energía en todo el país. La mejora de la infraestructura de transporte y energía ha sido especialmente notable, ya que ha facilitado el movimiento de bienes y personas dentro del país y ha mejorado la conectividad con otras regiones, incluida China.

Además del impacto a nivel nacional, la construcción de infraestructura a lo largo del CPEC ha generado beneficios económicos a nivel regional. Se han creado empleos y oportunidades económicas en las áreas afectadas por los proyectos de desarrollo, lo que ha contribuido al crecimiento económico local y regional y ha reducido las disparidades de desarrollo entre diferentes regiones del país.

El desarrollo de infraestructura y la inversión asociada con el CPEC han sido un importante catalizador para el crecimiento económico de Pakistán. La creación de nuevos sectores económicos y el fortalecimiento de la infraestructura han estimulado el crecimiento económico y la diversificación de la economía del país. Además, la mejora de la conectividad ha facilitado el comercio y la inversión, promoviendo un ambiente propicio para el desarrollo empresarial y la expansión económica.

Sin embargo, a pesar de los beneficios económicos, el CPEC también ha planteado desafíos financieros para Pakistán. La dependencia de la financiación china y los altos costos de los proyectos han generado preocupaciones sobre la sostenibilidad financiera a largo plazo del CPEC. La acumulación de deuda y los riesgos financieros asociados pueden representar obstáculos significativos para el desarrollo económico sostenible de Pakistán y requerirán una gestión cuidadosa en los próximos años.

Esta sólida asociación se ha visto fortalecida por la Iniciativa Belt and Road (BRI), una empresa global impulsada por China que busca fomentar el desarrollo de infraestructuras y la conectividad en regiones estratégicas como Asia, Europa y África.

En el plano económico, la presencia china en Pakistán es innegable y de gran magnitud. Con una inversión que supera los \$62 mil millones desde 2013 (Dawn, 2023), principalmente a través de préstamos y financiamiento de proyectos, China ha sido un actor fundamental en el crecimiento económico del país. Este flujo de capital ha sido un motor para el incremento del PIB pakistaní, registrando un crecimiento del 5.3% en 2023 (Banco Mundial, 2024). Sin embargo, esta bonanza financiera también ha levantado preocupaciones sobre la sostenibilidad de la deuda, la cual representa actualmente el 93% del PIB de Pakistán (The Guardian, 2023). La dependencia económica de Pakistán de la financiación china ha crecido de manera significativa, lo que plantea riesgos considerables en caso de una desaceleración económica en China o un deterioro en las relaciones bilaterales.

Por otro lado, la BRI ha abierto nuevas puertas para las exportaciones pakistaníes hacia el mercado chino, que se ha consolidado como el principal destino de estos productos, abarcando el 31% del

total en 2023 (Dawn, 2023). Este acceso privilegiado ha permitido una diversificación económica para Pakistán, reduciendo su dependencia de mercados tradicionales como Estados Unidos y Europa. Sin embargo, las exportaciones hacia China se centran mayormente en productos de bajo valor agregado, lo que limita el potencial de beneficios económicos.

En términos de desarrollo industrial, la inversión china ha sido crucial en la creación de Zonas Económicas Especiales (ZEEs) en Pakistán, como la Zona Económica Especial de Gwadar. Estas ZEEs han generado oportunidades de empleo y han atraído inversiones extranjeras, contribuyendo al crecimiento económico local (CPEC, 2024). A pesar de ello, persisten críticas sobre las condiciones laborales y la transferencia de tecnología en estas áreas.

Uno de los proyectos emblemáticos de la BRI en Pakistán es el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC), que busca conectar el puerto de Gwadar en el Mar Árabe con Kashgar en el oeste de China (Dawn, 2023). Esta ambiciosa empresa abarca carreteras, ferrocarriles, oleoductos, proyectos de energía y fibra óptica, y ha tenido un impacto significativo en el desarrollo de la infraestructura del país, mejorando tanto la conectividad interna como regional (Dawn, 2023). No obstante, algunos expertos han planteado dudas sobre la viabilidad económica y el impacto ambiental de ciertos componentes del proyecto.

En términos de conectividad, la BRI ha permitido a Pakistán mejorar sus lazos regionales e internacionales, facilitando el comercio y la integración económica con China y otros países de Asia Central y Meridional (Dawn, 2023). Esta mayor conectividad tiene el potencial de impulsar el crecimiento económico a largo plazo del país, aunque es fundamental abordar las barreras no arancelarias para maximizar los beneficios.

En el ámbito político, la BRI ha fortalecido la relación bilateral entre Pakistán y China, consolidando una alianza estratégica que va más allá de lo meramente económico (MFA Pakistan, 2024). China ha emergido como un socio crucial en materia de seguridad y desarrollo para Pakistán, afianzando aún más los lazos entre ambas naciones.

La profunda dependencia de Pakistán de China en el contexto de la BRI ha generado tanto oportunidades como desafíos significativos. Esto ha impulsado el crecimiento económico y la infraestructura del país, también ha planteado preocupaciones sobre la sostenibilidad de la deuda y

la viabilidad de algunos proyectos. Sin embargo, la estrecha asociación entre Pakistán y China en el marco de la BRI parece ser una realidad duradera que continuará moldeando el panorama económico y político de la región en los años venideros.

9. Conclusión

A pesar de estos avances económicos, los proyectos BRI también enfrentan desafíos importantes, como el alto costo de los proyectos, preocupaciones sobre su impacto ambiental y posibles implicaciones en la soberanía nacional de Pakistán. Estos aspectos deben abordarse de manera integral para garantizar un desarrollo equilibrado y sostenible en la región.

Si bien las obras de la BRI han tenido un impacto positivo en el crecimiento económico de Pakistán, es fundamental abordar los desafíos existentes para garantizar la sostenibilidad a largo plazo de estos proyectos. Esto requerirá un enfoque colaborativo entre China, Pakistán y otros actores relevantes, así como una gestión cuidadosa de los impactos ambientales y sociales de las obras de infraestructura.

10. Referencias

- Abb, P., Swaine, R., & Jones, I. (2021). “All-Weather” Friends and Local Enmities: The BRI in Pakistan. En *Road to Peace or Bone of Contention?: The Impact of the Belt and Road Initiative on Conflict States* (pp. 7–12). Peace Research Institute Frankfurt. [Enlace: <http://www.jstor.org/stable/resrep30908.7>]
- Arévalo, J. (2020). Foreword. En S. C. Vargas (Ed.), *Economic Corridors in Asia: Paradigm of Integration? A Reflection for Latin America* (1st ed., pp. 13–16). Universidad del Externado. [Enlace: <https://doi.org/10.2307/j.ctv1rcf2bf.3>]
- Ashraf, J. (2023). Does political risk undermine environment and economic development in Pakistan? Empirical evidence from China–Pakistan economic corridor. *Econ Change Restruct*, 56, 581–608. [Enlace: <https://doi-org.consultaremota.upb.edu.co/10.1007/s10644-022-09434-z>]
- Bowen, G. A. (2008). Naturalistic inquiry and the saturation concept: A research note. *Qualitative Research*, 8(1), 137-152. [CrossRef]
- Gutiérrez, G. (2016). La ruta de la seda. Tercer Seminario Internacional “América Latina y el Caribe y China: Condiciones y Retos en el Siglo XXI, México.
- Gutiérrez, G. (s. f.). La ruta de la seda y América Latina [Diapositivas]. Tercer Seminario Internacional “América Latina y el Caribe y China: Condiciones y Retos en el Siglo XXI, México, D.F, México. [Enlace: https://www.redalyc.org/journal/290/29058775002/html/https/www.redalcchina.org/v21/images/seminario/2016/B4/20160531_RED-ALC-]

- Hussain, E., & Rao, M.F. (2020). China–Pakistan Economic Cooperation: The Case of Special Economic Zones (SEZs). *Fudan J. Hum. Soc. Sci*, 13, 453–472. [Enlace: <https://doi-org.consultaremota.upb.edu.co/10.1007/s40647-020-00292-5>]
- Hussain, M., & Jamali, A.B. (2019). Geo-Political Dynamics of the China–Pakistan Economic Corridor: A New Great Game in South Asia. *Chin. Polit. Sci. Rev*, 4, 303–326. [Enlace: <https://doi-org.consultaremota.upb.edu.co/10.1007/s41111-019-00128-y>]
- Ismail, M., & Husnain, S.M. (2022). Recalibrating Impact of Regional Actors on Security of China–Pakistan Economic Corridor (CPEC). *Fudan J. Hum. Soc. Sci*, 15, 437–462. [Enlace: <https://doi-org.consultaremota.upb.edu.co/10.1007/s40647-022-00347-9>]
- Ittefaq, M., Ahmed, Z.S., & Martínez Pantoja, Y.I. (2023). China’s Belt and Road Initiative and soft power in Pakistan: an examination of the local English-language press. *Place Brand Public Dipl*, 19, 1–14. [Enlace: <https://doi-org.consultaremota.upb.edu.co/10.1057/s41254-021-00212-8>]
- Khan, H.U. (2020). China, the emerging economic power: options and repercussions for Pak–US relations. *Int Polit*. [Enlace: <https://doi-org.consultaremota.upb.edu.co/10.1057/s41311-020-00265-1>]
- Khan, M. Z. U., & Khan, M. M. (2019). China-Pakistan Economic Corridor: Opportunities and Challenges. *Strategic Studies*, 39(2), 67–82. [Enlace: <https://www.jstor.org/stable/48544300>]
- La Franja y La Ruta. (n. d.). [Enlace: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm>]
- Lewis, D.J., Yang, X., Moise, D. et al. (2021). Dynamic synergies between China’s Belt and Road Initiative and the UN’s Sustainable Development Goals. *J Int Bus Policy*, 4, 58–79. [Enlace: <https://doi-org.consultaremota.upb.edu.co/10.1057/s42214-020-00082-6>]

- Muhammadi, Liu, H., & Hussain, I. (2022). The Emerging Dimensions of China–Pakistan Economic Cooperation and CPEC: Significance and Challenges. *Fudan J. Hum. Soc. Sci*, 15, 531–551. [Enlace: <https://doi-org.consultaremota.upb.edu.co/10.1007/s40647-022-00354-w>]
- Nedopil, C. (2023). Countries of the Belt and Road Initiative. Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University. [Enlace: www.greenfdc.org]
- Ortigoza, M. A. (2018). Ruta de la Seda. Nuevas alianzas para la participación de América Latina. [Enlace: <https://www.redalyc.org/journal/290/29058775002/html/>]
- Palmer, G., & Morgan, C. (2010). *A Theory of Foreign Policy*. Princeton University Press.
- Puga, J. (2018). Una nueva ruta de la seda para el siglo XXI. Unav.edu. [Enlace: <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/una-nueva-ruta-de-la-seda-para-el-sigloxxi#:~:text=La%20Ruta%20de%20la%20Seda%20mar%C3%ADtima%20dirigida%20hacia%20Oriente%2C%20comenzar%C3%A1,%20en%20direcci%C3%B3n%20a%20Nairobi>]
- Rashid, R., Mahboob, I., & Shafique, S. et al. (2023). Exploring the environmental sustainability potential of the China-Pakistan economic corridor for Pakistan. *Stoch Environ Res Risk Assess*. [Enlace: <https://doi-org.consultaremota.upb.edu.co/10.1007/s00477-023-02474-5>]
- Ruta, M., Dappe, M. H., Lall, S. V., Zhang, C., Constantinescu, C., Lebrand, M., Mulabdic, A., & Churchill, E. (2019). *Belt and Road Economics: Opportunities and risks of transport corridors*. Washington, DC: World Bank ebooks. [Enlace: <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1392-4>]
- Ruiz, A. (2020). La nueva ruta de la seda: impacto en las relaciones entre la Unión Europea y China [trabajo fin de grado]. Universidad Autónoma de Madrid.

Salam, M., & Xu, Y. (2022). Trade openness and environment: a panel data analysis for 88 selected BRI countries. *Environ Sci Pollut Res*, 29, 23249–23263. [Enlace: <https://doi-org.consultaremota.upb.edu.co/10.1007/s11356-021-17037-w>]

Waheed, A., Fischer, T. B., & Khan, M.I. (2021). Climate Change Policy Coherence across Policies, Plans, and Strategies in Pakistan—Implications for the China–Pakistan Economic Corridor Plan. *Environmental Management*, 67, 793–810. [Enlace: <https://doi-org.consultaremota.upb.edu.co/10.1007/s00267-021-01449-y>]

Zhang, E., & James, P. (2023). All Roads Lead to Beijing: Systemism, Power Transition Theory and the Belt and Road Initiative. *Chin. Polit. Sci. Rev*, 8, 18–44. [Enlace: <https://doi-org.consultaremota.upb.edu.co/10.1007/s41111-022-00211-x>]

Shah, A. (2021, January 2). China-Pakistan Economic Corridor: CPEC Projects & Progress| CPIC. CPIC Global. <https://www.cpicglobal.com/pakistan-overview/cpec/>

Global, C. (2024, February 7). 10 Benefits of CPEC - CPIC Global. CPIC Global. <https://www.cpicglobal.com/10-benefits-of-cpec-2/>

VFP-2020-spatial-mapping-XUAR-PAK-TAJ-ed.pdf (carecinstitute.org) <https://link-springer-com.consultaremota.upb.edu.co/article/10.1007/s40647-020-00292-5#article-info>(<https://link-springer-com.consultaremota.upb.edu.co/article/10.1007/s40647-020-00292-5#article-info>)