

Corredor Económico China-Pakistán: implicaciones para la economía de Pakistán y preocupaciones de seguridad

China Pakistan Economic Corridor: implications on pakistan's economy and security concerns

Resumen: El CPEC (China-Pakistan Economic Corridor en inglés) tiene una importancia única en las futuras actividades económicas de Pakistán. Es un desiderátum vital de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China. El objetivo es actualizar la infraestructura necesaria de Pakistán y fortalecer su economía mediante la construcción de redes de transporte modernas, varios proyectos de energía y zonas económicas especiales. En general, es un gran proyecto de conectividad regional. El proyecto es la base del futuro progreso económico de Pakistán, que seguramente traerá muchos cambios positivos en el desarrollo del país. Bajo los auspicios del CPEC, se construirán una serie de carreteras, energía, zonas económicas especiales y nuevas vías ferroviarias junto con el desarrollo del puerto marítimo de Guadar, que tiene una importancia vital y estratégica para Pakistán y China. Sin embargo, dado el hecho de que Estados Unidos se ha opuesto abiertamente al CPEC bajo su política de contener a China, varios actores regionales, especialmente India, han tenido como objetivo desde el principio detener el proyecto. Hay algunas preocupaciones de seguridad en el proyecto, algunas de las cuales son nativas y la mayoría están patrocinadas externamente.

Palabras clave: Corredor Económico China-Pakistán (CPEC). Zonas Económicas Especiales. Desarrollo del Puerto de Guadar.

Abstract: CPEC (China Pakistan Economic Corridor) holds a unique importance in Pakistan's economic future pursuits. It aims at upgrading Pakistan's required infrastructure and strengthen its economy by the construction of modern transportation networks, various energy projects, and special economic zones. CPEC will not only benefit China and Pakistan but will have positive impact on Iran, Afghanistan, Central Asian Republic, and the region. The project is the bedrock of Pakistan's future economic progress which is sure to bring lot of positive changes in the country's development. Under the auspices of CPEC, a number of roads, energy, special economic zones and new railway tracks will be constructed along with development of Gawadar seaport which holds a vital and strategic importance for both Pakistan and China. However, given the fact that USA has been openly opposing the CPEC under it's contain China policy, a number of regional players specially India has aimed from the beginning to disrupt the project. There are some security concerns to the project some of which are indigenous and most are externally sponsored.

Keywords: China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). Special Economic Zones. Development of Gwadar Port.

Ammar Karim 

Pakistan Army.

Punjab, Pakistan.

ammarkarimgilgiti@gmail.com

Recibido: 09 abr. 2021

Aprobado: 28 oct. 2021

COLEÇÃO MEIRA MATTOS

ISSN on-line 2316-4891 / ISSN print 2316-4833

<http://ebrevistas.eb.mil.br/index.php/RMM/index>



1 Introducción

a. El Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) está siendo considerado como el punto de inflexión no solo en Pakistán, sino también entre la mayoría de los países de la región. Dada la situación, el CPEC se considera un golpe de perfección (GUL; ISHAQUE; ASGHAR, 2021) en grandes proyectos exigidos por Pakistán y debidamente adoptados por China. El corredor gira en torno a una interfaz de carretera y ferrocarril de 2.000 kilómetros entre el oeste de China y Pakistán. Kasgar se asocia con el puerto de Guadar, en el mar Arábigo. El CPEC está bajo el paraguas de un esfuerzo mayor del OBOR (One Belt, One Road en Inglés) chino "Un Cinturón, Una Ruta" que incorpora una población multimillonaria y un ingreso monetario de US\$ 21 billones (KHALID; JALAL; ULLAH, 2019) en Eurasia. Por supuesto, la relación Sino-Pakistaní se desarrollará esencialmente con el CPEC (de acuerdo con una perspectiva de seguridad financiera) y podrá modificar los problemas geoeconómicos, geopolíticos y legislativos del Sur de Asia.

b. Previsto a mediados de 2013 e iniciado en abril de 2015, el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC), denota otro período de vínculos financieros en relación mutua que generalmente se caracteriza por la participación en seguro. La economía de Pakistán claramente necesita un cambio y varias autoridades dicen que el CPEC ayudará de esta manera.

c. El CPEC, que involucra créditos, especulaciones y premios que pueden alcanzar alrededor de US\$ 60 mil millones, atraviesa un camino de 2.700 km. Comienza en el puerto del mar Arábigo de Pakistán de Guadar en el área de Baluchistán, se mueve a lo largo de la carretera Karakórum a través del paso Khunjerab en Gilgit-Baltistán, antes de la intersección con el Kasgar en el distrito de Xinjiang de China. Dentro del dominio de Pakistán, los proyectos monetarios y de mejora se centran en la base del transporte, el giro moderno de los eventos, la energía y el puerto de Guadar en Baluchistán. El CPEC se valoró inicialmente en 50 mil millones de dólares, que se expandió adicionalmente a 62 mil millones de dólares (HUSSAIN, 2021) y se valoró para superar los 100 mil millones de dólares para 2030. En esta circunstancia específica, el OBOR es la impresión de incorporación política provincial, refinamiento financiero de eventos, intercambio, aumento del grado de aplicación de recursos en las áreas de transporte y energía. Al asociar a China con Asia, Europa, África y Medio Oriente, OBOR planea remodelar el comercio. El CPEC probablemente abre caminos para el comercio y la modernización económica para Pakistán y China, así como para Irán, Afganistán y las repúblicas de Asia Central.

2 Contexto Histórico

a. El CPEC es un brazo del esfuerzo OBOR (Un Cinturón, Una Ruta) cuyas raíces se pueden seguir hasta la antigua ruta de la seda. La Ruta de la Seda, una antigua vía marítima, que conecta China con Occidente, que transportaba mercancías y pensamientos entre los dos

increíbles desarrollos de Roma y China. China obtuvo el Cristianismo Nestoriano y el Budismo (de la India) a través de la Ruta de la Seda.

b. En 138 a. C. (HOPKIRK, 2001), un explorador audaz, Chang Chien, fue enviado a Occidente por el emperador Han Wu-Ti, quien enfrentó la insistencia colosal de los adversarios convencionales de China (Hsing-Nu, hunos de origen turco) desde 476-201 a. C. La extraordinaria masa de China en el 221 a. C. subyacía a un escenario similar. La motivación detrás del esfuerzo fue buscar nuevos socios en Occidente contra el poder Chino. Se envió una suma de 100 personas al emprendimiento a través del paisaje seco/complicado del desierto de Taklamakán en el suroeste de China. Solo 2 x personas regresaron después de 13 años de haber conectado efectivamente con Asia que trajo la Ruta de la Seda.

c. La Ruta de la Seda permaneció en uso hasta 1453 d. C. (SILK..., 2021), cuando el Imperio Otomano boicoteó (HISTORY, 2017) todo tipo de comercio con China. A pesar de estar interrumpido durante un largo período de tiempo, ha pasado mucho tiempo desde que se utilizó la Ruta de la Seda para el comercio mundial, los cursos no utilizados han afectado seriamente el comercio, la cultura y la historia que reverberan hasta la actualidad.

Mapa 1 – Los principales caminos de la Ruta de la Seda



The Main Routes of the Old Silk Road

Fuente: Hopkirk (2001).

3 El CPEC y la Economía de Pakistán

Debe recordarse que la organización del CPEC sigue cuatro fases (HUSAIN, 2018) que son:

- a. Cosecha Temprana (2015-2019). La mayoría de los emprendimientos están orientados a la energía y están casi terminados agregando alrededor de 7.000 MW de potencia al sector energético público, lo que facilita las deficiencias de energía y el corte de carga.
- b. Proyectos a corto plazo (hasta 2022). Principalmente carreteras, desarrollo de la ciudad de Guadar, organización de Fibra Óptica y los proyectos de minería de carbón Hydel+.
- c. Proyectos a mediano plazo (hasta 2025) incluyen la modernización ferroviaria y las zonas industriales.
- d. Proyectos a largo plazo (hasta 2030) incluyen la finalización de Zonas Industriales, Agricultura, Turismo, y así sucesivamente.

4 Sector de Energía

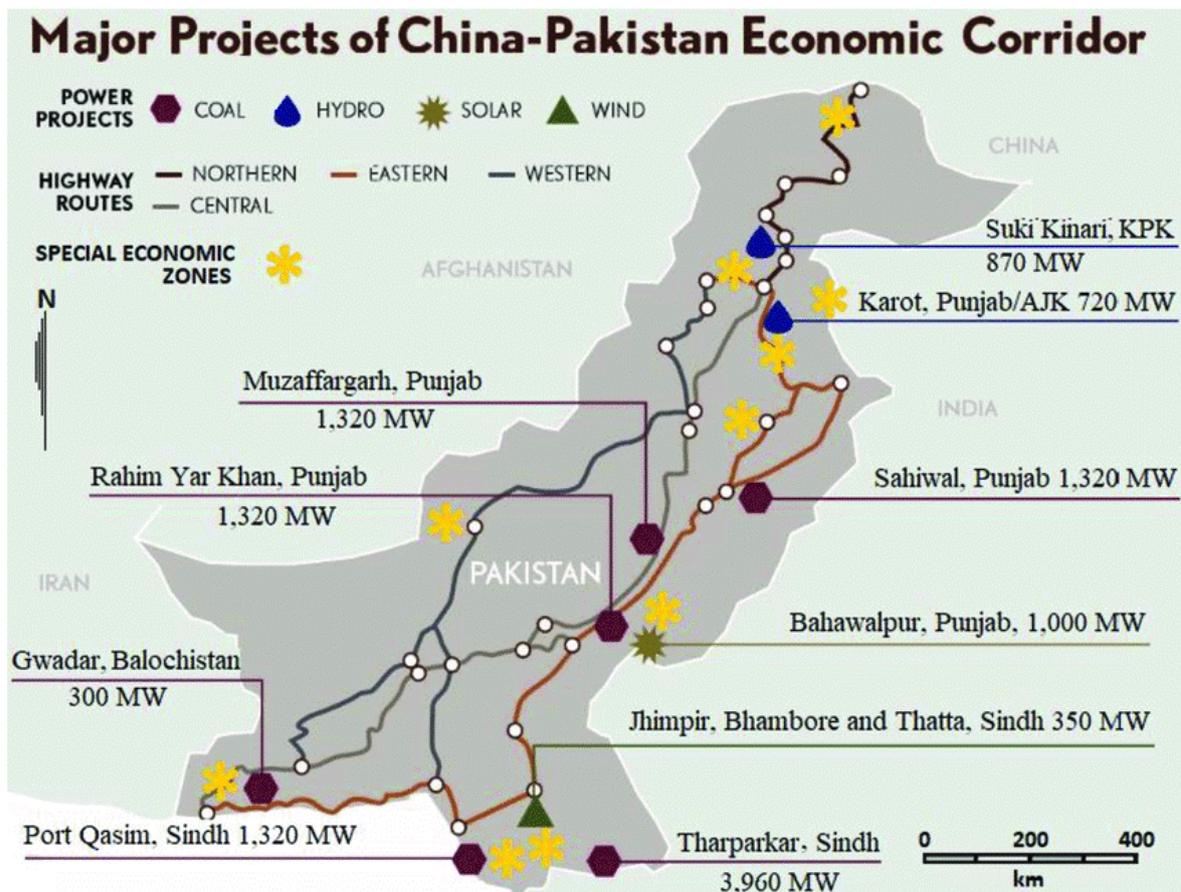
a. Pakistán ha sufrido escasez de energía en el pasado reciente. Más de 140 millones de paquistaníes han estado expuestos a caídas de carga y escasez de energía que experimentan más de 12 horas de caídas de carga todos los días. El déficit normal en el área de energía fue de alrededor de 4.000 MWs. El déficit tenía el potencial de aumentar a 7.000 MW o el 32% de la red eléctrica completa (JAVID, 2018). La escasez de energía le costó a Pakistán casi 14 mil millones de rupias paquistaníes (7% del PIB) el año pasado. En estas condiciones, la industria de Pakistán se ha reducido seriamente. Las empresas fueron obligadas a utilizar generadores diesel para satisfacer sus necesidades. Más de 500.000 familias se vieron afectadas por el desempleo.

b. Bajo el CPEC, se agregarían 13.000 MW de electricidad generada adicionalmente a la red eléctrica, de los cuales ya se han completado proyectos por valor de 10.000 MW (para 2018). Es probable que los proyectos restantes se completen para 2022. Las empresas bajo CPEC se muestra conforme Anexo A de este documento.

c. La energía se define como la línea de vida de la economía de cualquier país. Es el instrumento más dinámico de avance financiero de un país. Debido al aumento de la población y la expansión industrial, ha habido emergencias energéticas extremas en Pakistán. La explicación significativa de la escasez de energía de Pakistán es la inseguridad política y la dramática ausencia de productividad. Aún no se ha encontrado respuesta al problema y continúa torturando a los residentes. La escasez de energía y la caída de carga (cortes intencionales de energía) son normales en cada esfera en Pakistán, pero son particularmente importantes en las áreas urbanas.

d. El CPEC ayudará a liberar a la nación de las emergencias energéticas. La accesibilidad energética restaurará los emprendimientos existentes y probablemente agregará un 2% al PIB de Pakistán. China ya está ampliando la gran colaboración monetaria con Pakistán y está llevando a cabo un intento genuino de solucionar la escasez de energía. La estructura de CPEC cubrirá cuatro regiones significativas y la energía es una de ellas. En energía, el proyecto por un total de 10.400 megavatios se ha completado (hasta 2018). Las empresas chinas crearán entre US \$ 35 a US \$ 37 mil millones en el sector IPP con la estrategia de acceder a proyectos de energía con financiadores. Estos proyectos se basarían en la era eólica, solar, de carbón e hidroeléctrica, con un resultado estimado de 16.400 MWs y estarían situados en todas las regiones, incluida Azad Cachemira. China establecería 10 proyectos de 6.600 MW (ABID; ASHFAQ, 2015) en el desierto de Thar, que probablemente convertirían este remoto distrito en la capital energética de Pakistán y abrirían la libertad monetaria para los habitantes.

Figura 1 – Principales proyectos del Corredor Económico China-Pakistán



5 Infraestructura (ZIA; WAQAR, 2018)

(1) Carreteras. Para Pakistán, el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) es un modelo adecuado que asocia a China con Asia Central, Asia Occidental y partes del Sur de Asia. Se prevé que los proyectos de transporte posibiliten los proyectos de CPEC por más de US\$ 45 mil millones, de los cuales el 30% (US\$ 13,58 mil millones) se acreditan para el desarrollo de la fundación. Actualmente, se están desarrollando 6 proyectos de estructura de carreteras en varias áreas de Pakistán. Estos incorporan el KKH Phase II (Thakot-Havelian Section) situado en Gilgit-Baltistán y KPK, Peshawar-Karachi Motorway, el área de Multan-Sukkur y Lahore-Multan, en Punjab y Sindh, actualización de D.I Khan (Yarik) – Zhob, N-50 Phase – I entre Peshawar y Baluchistán, E-35 Expressway y, por último, el M-4 entre Faisalabad y Multan en Punjab. La infraestructura vial que se está desarrollando bajo las rúbricas del CPEC ayudará a transformar la economía de Pakistán, no solo asegurando el transporte de mercancías, sino también dando un gran impulso a la industria Turística del país, que tiene un gran potencial. Proyectos significativos de estructura en el ámbito CPEC se especifican a continuación:

(a) KKH Phase II (Thakot-Havelian Section).

Cubriendo la longitud de unos 440 km (gastos de US\$1.366 millones), KKH Phase II conecta los distritos de Gilgit-Baltistán y KPK con la capital de Pakistán. Con la finalización de este proyecto, el comercio entre Pakistán y China ganará nuevas alturas, ya que el camino actual de Gilgit a KPK está agotado. Gilgit-Baltistan se encuentran en el norte de Pakistán y albergan algunas de las montañas más altas del mundo. El área tiene un enorme potencial turístico y el proyecto puede ayudar a aumentar ese potencial.

(b) Peshawar-Karachi Motorway (Multan-Sukkur and Lahore-Multan Section).

Esta parte de la carretera conecta Punjab con Sindh cubriendo 392 km con un plan financiero valorado en US\$ 2.980 millones. Concibe el desarrollo de una carretera de 6 carriles también para una longitud de 1.100 km. Esta autopista comienza desde la autopista de Karachi a través de M-9 hasta Hyderabad (136 km). Desde Hyderabad, esta carretera se extiende hacia Sukkur, terminando la longitud de 345 km.

(c) Actualización de D.I Khan (Yarik-Hakla), Phase I to V.

La actualización de la autopista D.I Khan se centra en la parte occidental del desarrollo de la infraestructura. Se centra en la construcción de la carretera entre Peshawar y Baluchistán a través de Hakla (cerca de Fatah Jang). El costo evaluado para terminar este emprendimiento es de aproximadamente US\$ 120 millones, cubriendo una longitud de 290 km.

(d) Faisalabad-Multan Motorway (M4), Package II e III.

La carretera desarrollada bajo este emprendimiento está financiada por ADB Bank y se divide en 2 áreas principales desde Gojra hasta Khanewal. El segmento principal cubre

una distancia de 61 km, mientras que el otro segmento cubre una distancia de 65 km. El proyecto está en desarrollo y se completó en 2018.

(e) E-35 Expressway.

Este proyecto es importante, puesto que comienza en Burhan en la M-1 (Carretera Peshawar-Islamabad) y termina en Havelian. Esta carretera de 59,1 km y 6 carriles se completará en tres etapas. La etapa principal comienza de Burhan a Jhari Kas (20 km), la segunda etapa de Jhari Kas a Sarai Saleh (19 km) y la tercera etapa de Sarai Saleh a Havelian (18 km).

El esquema detallado de los proyectos de infraestructura se proporciona de acuerdo con el Anexo B de este documento (CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR, c2020).

(2) Ferrocarriles (ML-1 PROJECT..., 2021)

(a) El gobierno chino está contribuyendo con US\$ 6,8 mil millones en tareas ML-1, que incluyen la gradación y la dualización de la línea ferroviaria. Esta línea de 1.872 kilómetros de Peshawar a Karachi está destinada a hacer 24.000 paradas y garantizará una velocidad de tren de hasta 160 kilómetros por hora. La línea ferroviaria se actualizaría de Karachi a Peshawar y de Taxila a Havelian. Este proyecto "uber" es una clara ilustración de la afinidad Pak-China.

(b) Según datos oficiales, el límite de la línea ferroviaria también se ampliará de 34 trenes por día a 170 trenes por día, y la velocidad de los trenes de carga se ampliará hasta 120 km/h. La Pakistan Railways es una institución estatal, pero no han sido un elemento generador de beneficios. Al ver su importancia, la autoridad pública apoyó las tareas a través del Comité Ejecutivo del Consejo Económico Nacional (ECNEC en inglés), que está valorado en US \$ 6,8 mil millones. Las tareas iniciales implican el desarrollo de vías de 527 km de longitud que asocian Peshawar, Rawalpindi y Lahore (que se completará en 2024), el segundo y tercer proyectos generalmente tienen como objetivo renovar la línea ferroviaria de 251 km entre Lahore y Hyderabad y la línea ferroviaria de 740 km entre Rawalpindi-Peshawar y Hyderabad-Multan por separado.

(c) Pakistán conectará China con Asia Occidental y África a través de su puerto de Guadar. Todos los productos entregados desde y hacia China se enviarán con la propia mercancía de Pakistán. La consumación ideal de ML-I es en el mejor interés financiero de Pakistán tanto como lo es para China. Es normal que el ferrocarril conecte directamente los productos chinos y de Asia Oriental con los puertos marítimos paquistaníes en Karachi y Guadar para 2030. Los detalles se proporcionan de acuerdo con el Anexo B (CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR, c2020).

6 Zonas Económicas Especiales.

a. SEZs (Zonas Económicas Especiales) propuestas

(1) China y Pakistán marcaron el Memorando de Entendimiento (MoU - Memorandum of Understanding en inglés) en 2013, que sirvió de base para el Corredor Económico China-Pakistán. La visita a Pakistán en 2015 del presidente chino Xi Jinping formalizó el CPEC para la distribución de 46 mil millones de dólares. A finales de 2017, el agregado de créditos y especulaciones bajo el CPEC superaba los 60 mil millones de dólares. En total, las actividades iniciales de CPEC se han puesto en funcionamiento de manera efectiva y decenas de proyectos en puertos, energía, ferrocarriles, calles, y así sucesivamente ya están en marcha.

(2) Para unir el CPEC y mejorar el comercio recíproco, los gobiernos Chino y Paquistaní terminaron, en el 6th Joint Cooperation Committee (JCC), celebrado en diciembre de 2016, la creación de Zonas Económicas Especiales. El número de tales SEZs ha cambiado de más de cien a cuarenta y seis. Sin embargo, el Ministerio de Planificación, Desarrollo y Reforma y el Consejo de Inversión (que trabaja bajo la Secretaría del Primer Ministro) han propuesto el desarrollo de nueve zonas modernas en varios sectores de Pakistán. Su marco figura en el Anexo C.

(3) Las Zonas Económicas Especiales se consideran los pilares fundamentales del Corredor Económico China-Pakistán. Para acelerar el desarrollo de las SEZs propuestas, se enumeraron cuatro zonas bajo el CPEC: ICT Model Industrial Zone (Islamabad), Allama Iqbal Industrial City (Punjab), Rashakai Economic Zone (KP) y Dhabeji (Sindh). El primer ministro de Pakistán, Imran Khan, consintió en diferentes acuerdos con sus socios chinos. Críticamente, uno de los arreglos se identificó con el desarrollo de la Zona Económica de Rashakai como una mayor necesidad. El trabajo en SEZs adicionales también está en curso de acuerdo con el segundo período de CPEC. Las SEZs propuestas ofrecen varias libertades al gobierno chino y paquistaní, empresas e individuos.

b. Oportunidades Ofrecidas

(1) Pakistán exige el establecimiento de un marco sólido para su recuperación financiera y restablecimiento; Las Zonas Económicas Especiales darían un amplio margen de libertad para apoyar una mejor industrialización. Pakistán probablemente estará bien situado en el mercado provincial y mundial debido a estas zonas económicas especiales. Si bien depende del CPEC para actualizar varias partes en Pakistán y la parte occidental de China, es probable que el desarrollo y la racionalización de las SEZs propuestas ayuden al desarrollo industrial en Pakistán y China.

(2) Las Zonas Económicas Especiales propuestas deben funcionar como un sólido impulso financiero para que los expertos paquistaníes conozcan los cambios y mejoren el clima de mercado doméstico, manejen el comportamiento, el límite útil, envíen la base y mejoren el atractivo comercial para otras especulaciones desconocidas. Además, la industrialización con otro aspecto probablemente generará ocupaciones para la enorme población subempleada del país. El movimiento moderno planeado bajo las SEZs en general y el CPEC crearía específicamente trabajo para la fuerza laboral en desarrollo.

(3) En segundo lugar, las SEZs ofrecen la oportunidad de atraer a la diáspora Paquistaní con sus habilidades e información junto con su capital reunida para posibilidades más beneficiosas en el país. Las SEZs pueden capacitar a las empresas para que se aglomeren y obtengan ventajas de las economías externas y, de esta manera, darán libertad para colocar a las empresas locales en un camino más alto de la expectativa de absorber información.

(4) En tercer lugar, es probable que las aperturas comerciales obliguen a ambos estados a mejorar y reforzar el sistema comercial recíproco. Además, dentro de la SEZs, las organizaciones paquistaníes que compiten o complementan a las organizaciones chinas aprenderían métodos de negocios y de comercio. Del mismo modo, las empresas internacionales que están definiendo predominantemente su creación e intercambio progresivamente en busca de las áreas menos exorbitantes: Zonas Económicas Especiales pueden dar un escenario para recibir las recompensas de tales libertades que, en un sentido real, son ignoradas por los expertos paquistaníes.

(5) En cuarto lugar, las SEZs ofrecen la oportunidad de reforzar la innovación y la colaboración entre las organizaciones chinas y paquistaníes.

(6) Además, las SEZs dan libertad para supervisar la agrupación laboral, reduciendo así los gastos de investigación y disminuyendo el desempleo de los trabajadores talentosos. Además, cuando se trabaja dentro de una SEZ, puede haber una oportunidad sólida de mantener pensamientos creativos que pueden ser dispersados por organizaciones y empresas.

(7) En conclusión, las SEZs propuestas, que se pondrían en funcionamiento en el segundo período del corredor económico China–Pakistán (2020-2025), transmiten la posibilidad de establecer vínculos con el gigantesco mercado chino; y las SEZs chinas.

7 Desarrollo del puerto de Guadar (NAZ; ALI, 2018).

El puerto de Guadar fue llamado "Ciudad de Entrada" para el CPEC y como "puerta a Asia". El puerto está situado en las cercanías del Estrecho de Ormuz (20% del suministro mundial de petróleo). Su desarrollo se completó en 2016 y, a partir de octubre de 2016, los fletes de intercambio de Kasgar comenzaron a ingresar a Pakistán, llegando de manera segura al puerto de Guadar. Con respecto a OBOR, Guadar asumirá una mayor importancia en la mejora de los países de Asia Central sin litoral. Se investiga que después de la finalización del puerto de Guadar, Pakistán será el eje central de toda la región. Treinta organizaciones efectivamente invirtieron recursos en la zona de libre comercio con un estimado de 474 millones de dólares. Se asignó un fondo total de 792,62 millones de dólares al avance de Guadar con los siguientes compromisos:

- a. Desarrollo de la Universidad de Guadar.
- b. Cuarenta organizaciones diferentes estarían en la Zona Franca de Comercio de Guadar centrándose principalmente en negocios de acero inoxidable y petroquímicos.
- c. Se iniciarán emprendimientos especiales para el avance de la pesca y la fundación de la industria de fabricación de barcos.
- d. Para el avance de la formación, de las capacidades y la mejora del bienestar, se crearán organizaciones profesionales y especializadas, clínicas, el abastecimiento primario y nuevo de agua y su difusión.
- e. La construcción de terminales adicionales, la autopista East-Bay (para conectar Guadar con la carretera costera de Makran) y el Aeropuerto Internacional de Guadar son los proyectos importantes.

8 Oportunidades de Empleo.

El CPEC dará el impulso necesario a la economía de Pakistán. Según los informes, un incremento gradual de 3,6 unidades en la especulación estimula el desarrollo del PIB en una unidad. El CPEC solicitará una expansión en la tasa de desarrollo del PIB en un 1,5%.

9 Amenazas Regionales de Seguridad para Pakistán

- a. CPEC es un emprendimiento multimillonario enfocado en la red de infraestructura, que desarrolla aún más la economía de Pakistán y convierte a Guadar en un centro económico regional. Diferentes naciones han mostrado interés en recibir sus recompensas.

Pero, el proyecto enfrenta desafíos de seguridad gigantescos. El entorno cambiante del Sur de Asia es especialmente perjudicial para la seguridad de CPEC. La región está viendo los albores del Estado Islámico en Afganistán, el Levantamiento de Baluchi y la agresión de la India contra Pakistán en general y el CPEC en particular.

b. Es importante comprender que la situación de estabilidad de Afganistán tendría un impacto excesivo en Pakistán. Baluchistán es una parte crucial del CPEC y también tiene su frontera con Afganistán. En adelante, cualquier insurrección en Afganistán puede (sin mucho esfuerzo) aplastar a Baluchistán y poner en peligro todo el proyecto. Permítanos ver las circunstancias básicas de seguridad del Sur de Asia y sus probables efectos en el corredor económico de China Pakistán.

c. Dada su guerra comercial con China, Estados Unidos mostró su desaprobación del CPEC desde sus inicios. Estados Unidos ha sido muy franco en sus críticas al megaproyecto y está presionando diplomáticamente a Pakistán para que lo abandone. Pakistán, sin embargo, sostuvo que no retrocedería del proyecto debido a sus enormes beneficios para la economía del país. En el pasado reciente, la relación entre los dos países no ha sido ideal a causa de la misma razón.

d. Situación de seguridad en Afganistán (antes de la reciente toma de los talibanes)

(1) El clima de seguridad de Afganistán es uno de los peligros importantes para el CPEC debido a la proximidad y susceptibilidad de Pakistán a él. La terrible prueba al CPEC es la precariedad en Afganistán¹⁸. El logro de CPEC y OBOR depende extraordinariamente de la armonía en Pakistán, Afganistán y China Occidental. Islamabad y Pequín han estado trabajando en esfuerzos para llevar el Talibán a la mesa de organización, manteniendo conversaciones entre los talibanes y los Estados Unidos para detener el conflicto afgano. La situación de seguridad en Afganistán se está volviendo cada vez más lamentable, ya que es probable que las tropas estadounidenses se retiren. Los talibanes afganos han salido de su hibernación y actualmente dirigen el país devastado por la guerra. Además, la posible afluencia de refugiados afganos tiene la posibilidad de comprometer el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC). Desde la declaración de la CPEC en 2015, Pequín espera extender la CPEC a las naciones adyacentes de Pakistán, incluido Afganistán. Para prepararse para esto, Pequín ha estado presionando a Pakistán para que abra sus fronteras y aumente las relaciones bilaterales con Afganistán para expandir el CPEC. ***Debido a los esfuerzos chinos y paquistaníes, Pakistán ha declarado planes para construir mercados de 12 líneas con Afganistán, frente a solo mercados de 6 líneas con Irán.

(2) Otra amenaza para el CPEC surgió con los separatistas Baluchis que intentaban desestabilizar la situación de seguridad dentro de Pakistán. Ya han llevado a cabo ataques en Baluchistán contra los proyectos del CPEC y la fuerza laboral china en el sitio. El creciente número de militantes del TTP en Afganistán con su relación subyacente con los separatistas Baluchis es directamente proporcional al aumento de la presencia india en Afganistán. A partir de 2013, el líder terrorista descrito por Estados Unidos, Latif Mahsud (comandante talibán de Pakistán) fue detenido en el este de Afganistán (PAKISTAN..., 2013). Según la investigación de las tropas estadounidenses, Latif Mehsud regresaba de una reunión con oficiales de inteligencia Afganos para discutir la posibilidad de atacar varios segmentos en Pakistán de acuerdo con los requisitos de la NDS (Agencia de seguridad de Afganistán). Latif Mahsud era un confidente cercano del líder talibán paquistaní, Hakimullah Mehsud, cuyo grupo fue asesinado a los miles en su conflicto con el gobierno paquistaní. Similar relación oscura entre el NDS afgano y el TTP fue encontrada durante el ataque terrorista llevado a cabo en la APS Peshawar, que resultó en el shahadat de cientos de niños.

(3) La conquista del CPEC, y de manera similar, todo el BRI, actualmente depende de un Afganistán estable.

e. Ascenso de ISIS

(1) En medio de las negociaciones de paz, un grupo más ascendió en Afganistán, la Provincia de Khorasan del Estado Islámico (ISKP). Su presencia no solo es un peligro para los talibanes y las potencias unidas, sino que también representa una amenaza para todos los vecinos. Pakistán y China acogieron con satisfacción la adhesión de Afganistán al CPEC, ya que su consideración sería útil no solo para toda la región, sino particularmente para Afganistán. No obstante, la situación de seguridad demolida en Afganistán es un obstáculo importante en el camino de la incorporación de Afganistán al CPEC. Pakistán tiene serias preocupaciones sobre la conexión entre el ISKP y los talibanes paquistaníes.

(2) En 2015, el representante de ISIS declaró oficialmente el esfuerzo del grupo para utilizar Afganistán como un hito importante del territorio Islámico de Khorasan que también se fusiona con Pakistán y Asia Central. Los talibanes se apresuraron a denunciar al grupo y los brutales conflictos entre los dos han sido incesantes. Varios combatientes talibanes (ULLAH; AHMAD; KHAN, 2020) y oficiales huyeron al ISKP debido a las divisiones internas (KHAN, 2019). Ambos rivales lucharon entre sí en Kunar, Farah, Nangarhar, Helmand y Kunduz desde 2014 hasta la primavera de 2015 y ambas partes sufrieron pérdidas sustanciales. Estos sucesos hacen evidente que el ISKP es actualmente otra potencia en el conflicto afgano.

f. Proyecto Hegemónico de la India contra el CPEC

(1) Desde el comienzo de la CPEC, los indios permanecieron hostiles al pensamiento y lucharon sobre la base del curso de la CPEC pasando por Gilgit-Baltistán. Cachemira es una región ocupada por los indios y una de las partes de Cachemira es Gilgit-Baltistán. India lo reclama como suyo, que fue ocupado por Pakistán. La verdadera posición de la India gira en torno a la declaración de que el CPEC es una violación de su respetabilidad regional. India está tomando todas las acciones habituales y no convencionales para dificultar el proyecto.

(2) La captura del agente secreto indio Kulbhushan Yadhav (oficial de la Marina india) en la provincia paquistaní de Baluchistán acusado de terrorismo y espionaje para la agencia de inteligencia india, RAW. El oficial de la marina india admitió su participación en actividades subversivas en Pakistán. El agente testificó por trabajar en estrecha colaboración para el RAW y su contacto con separatistas y militantes Baluchis para combatir la violencia sectaria en la provincia y en el país. Su admisión de canalizar el apoyo financiero a los militantes en Baluchistán y Karachi indica los nefastos proyectos indios de desestabilizar Pakistán a cualquier costo. El presunto terrorista indio viajaba con un nombre falso de "Mubarak Hussain Patel" con un pasaporte oficial indio debidamente examinado por las autoridades indias interesadas. India admite que Kulbushan era ciudadano indio, sin embargo, niega el hecho de que estuvo involucrado en actividades terroristas y afirma que viajó a Irán de donde desapareció. La afirmación india no tiene fundamento, dado el hecho de que él poseía un documento indio válido con un nombre falso.

(3) Además, India también está preocupada por la admisión marítima de China al Océano Índico. Esta carga de realidades demuestra que India está desarrollando odio por el CPEC. Incluso después de tales esfuerzos, varias naciones comunicaron su deseo de unirse al emprendimiento, incluidas Irán, Arabia Saudita y las Repúblicas de Asia Central. Esto limitó a la India a utilizar el Levantamiento de Baluchi como su intermediario para debilitar la región y eventualmente dañar el CPEC.

(4) En los últimos intentos indios de lanzar obstáculos, nueve ciudadanos chinos murieron en una explosión de transporte de furgoneta en el área de Khyber Pakhtunkhwa en Pakistán el 14 de julio mientras se dirigían al proyecto hidroeléctrico Dasu contribuido por China. Según la investigación de Pakistán, las conexiones entre los terroristas y el Research and Analysis Wing (RAW) de la India y la National Directorate of Security (NDS) de Afganistán se establecieron en el ataque terrorista (TRUTH..., 2021)21.

(5) En diciembre de 2019, una agencia de investigación de renombre, European Union Disinformation Lab, detuvo una operación india bien organizada, "Indian chronicles", destinada a atacar a Pakistán con noticias falsas con el objetivo de influir en las instituciones internacionales. La red estaba activa en Bruselas y Ginebra produciendo contenido para socavar los intereses de Pakistán.

g. Terrorismo y Extremismo Religioso. La guerra psicológica, la hostilidad y el extremismo también representan dificultades genuinas para el CPEC. Más de 63.000 fuerzas de seguridad y personas comunes han muerto en Pakistán desde el ataque del 11 de septiembre. En un momento en que el extremismo religioso estaba en pleno apogeo, China ofreció un paquete al CPEC de US \$ 46 mil millones, que mejoró extraordinariamente el ambiente en Pakistán. A fin de cuentas, la rivalidad india siempre existente con respecto al desarrollo de Pakistán ha asegurado la continuidad del extremismo religioso y el terrorismo religioso en algunos distritos del norte, presentando peligros duraderos para el CPEC.

10 Conclusión

a. La ejecución/finalización de proyectos de CPEC en el período de tiempo previsto depende de la mitigación oportuna de peligros complejos de naturaleza interna y externa. Tanto Pakistán como China deben ofrecer a los jugadores regionales e internacionales unirse al megaproyecto en lugar de oponerse a él. En el frente de seguridad, a pesar de las afirmaciones del gobierno y de los militares paquistaníes, hay muchas dificultades por delante. Dada la inmensidad del proyecto y las dolorosas relaciones de Islamabad con India, la fragilidad en Afganistán y el tenso Irán, la velocidad del proyecto puede deteriorarse dada la serie de preocupaciones de seguridad habituales y poco convencionales. A medida que avanza el proyecto, es probable que los vecinos deseosos y las obstrucciones externas aumenten, de esta manera, intensificando conjuntamente la medición de seguridad. En adelante, si las medidas multifacéticas no se llevan a cabo rígidamente, los desafíos planteados por el radicalismo y la opresión psicológica en Pakistán no pueden eliminarse. El CPEC es visto como un vehículo para alentar el giro financiero de los eventos. En pocas palabras, los desafíos políticos, sociales y de seguridad que enfrenta el CPEC y su ejecución no pueden quedar sin resolución:

(1) Los principales peligros son la opresión psicológica, que ha saboteado durante mucho tiempo la seguridad y confiabilidad de Pakistán.

(2) En segundo lugar, un marco político estable es importante para la realización del CPEC. Pakistán siempre ha luchado por la solidez política. En adelante, Pakistán necesita garantizar la estabilidad en su frente nacional.

(3) En tercer lugar, las diferentes prácticas sociales pueden provocar errores, y esto puede sabotear la ejecución de proyectos de CPEC. Para que las organizaciones

chinas sean fructíferas en Pakistán, deben comprender la cultura y los patrones paquistaníes.

b. Alejar al CPEC del sectarismo y el extremismo es la prueba más difícil, acentuada aún más por la participación China-Pakistán en el contexto de las crecientes tensiones entre Pakistán e India. Sin embargo, Pakistán se mantiene firme y en cualquier momento preparado en su determinación de luchar contra todo tipo de peligros sectarios y extremistas. Pakistán se da cuenta adecuadamente de la importancia de sus relaciones con China y el CPEC es un esfuerzo que vale la pena en lo que respecta a las mejoras financieras.

c. Así, cooperando mutuamente, las dos naciones pueden superar estos obstáculos, siempre que se dé el debido cuidado y consideración como se espera de ellas. Al continuar poniendo en práctica su visión común de armonía y éxito territorial, una reacción cálida a los desafíos de seguridad actuales de CPEC puede disminuir notablemente los peligros potenciales de seguridad a medida que pasa el tiempo. Esto sería una prueba inmediata de cómo la lucha contra los peligros más inusuales para la seguridad territorial puede lograr un cambio específico dentro del marco de seguridad global.

d. En conjunto, el desarrollo del "Corredor Económico China-Pakistán" es una pieza imperativa de la visión "Un Cinturón, Una Ruta" de China. Es de increíble importancia para comprender el esquema comercial de China, proteger la seguridad financiera pública, avanzar en la rápida mejora de China Occidental, manteniendo la confiabilidad de todas las regiones/vecinos y establecer un canal seguro basado en tierra. Pakistán confía en que el CPEC traerá calidad económica, mejora de la infraestructura, apertura de trabajo, poniendo fin a la subestimación de la disponibilidad distante y más territorial, pública y subpública. Es decir, el CPEC es una apuesta no exenta de desafíos!

Referencias

ABID, M.; ASHFAQ, A. CPEC: challenges and opportunities for Pakistan. **Pakistan Vision**, Lahore, v. 16, n. 2, p. 143-169, 2015. Disponible en: [http://www.documents.pk/file/Punjab%20University%20\(PU\)%20-%20CPEC-%20Challenges%20and%20Opportunities%20for%20Pakistan.pdf](http://www.documents.pk/file/Punjab%20University%20(PU)%20-%20CPEC-%20Challenges%20and%20Opportunities%20for%20Pakistan.pdf). Acceso en: Nov 27, 2021.

CHINA-PAKISTAN ECONOMIC CORRIDOR. CPEC Authority. Ministry of Planning, Development and Special Initiatives. CPEC projects. **Trasnport infrastructure projects under CPEC**. Islamabad: CPEC, c2020. Disponible en: <http://cpec.gov.pk/infrastructure>. Acceso en: Nov 27, 2021.

GUL, S.; ISHAQUE, W.; ASGHAR, M. F. Impact of China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) on national development and integration in Pakistan. **Global Political Review**, Cambridge, v. 6, n. 1, p. 50-65, 2021. Disponible en: <https://www.gprjournal.com/jadmin/Auther/31rvIolA2LALJouq9hkR/CXy4xbBZ2e.pdf>. Acceso en: Nov 27, 2021.

HISTORY. Topics. Ancient Middle East. **Silk road**. New York: A&E television Networks, Nov 3, 2017. Disponible en: <https://www.history.com/topics/ancient-middle-east/silk-road>. Acceso en: Nov 27, 2021.

HOPKIRK, P. **Foreign devils on the Silk Road**: the search for the lost cities and treasures of Chinese Central Asia. Oxford: Oxford University Press, 2001.

HUSAIN, I. **CPEC & Pakistan's economy**: a way forward. Islamabad: Centre of Excellence for China-Pakistan Economic Corridor, 2018. (Working paper, 20). Disponible en: https://cpec-centre.pk/wp-content/uploads/2018/05/CPEC-Pakistans-economy-a-way-forward_Website.pdf. Acceso en: Nov 27, 2021.

HUSSAIN, M. CPEC and geo-security behind geo-economics: China's master stroke to counter terrorism and energy security dilemma. **East Asia**, Piscataway, HJ, v. 38, 11, 1-20, Dec 2021.

JAVID, Z. How CPEC can help Pakistan's chronic power shortage. **China Daily**, Beijing, Aug 31, 2018. Disponible en: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201808/31/WS5b88e0d5a310add14f388e63.html>. Acceso en: Nov 27, 2021.

KHALID, I.; JALAL, S. U.; ULLAH, M. U. Beijing Interests in CPEC. **Global Strategic and Security Studies Review**, Islamabad, v. 4, n. 1, p. 11-21, 2019. Disponible en: <https://gssrjournal.com/papers/f3FDIUIK1c.pdf>. Acceso en: Nov 27, 2021.

KHAN, H. U. Regional security threats to CPEC: a strategic overview. **Journal of the Research Society of Pakistan**, Lahore, v. 56, n. 1, p. 181-189, Jan/June 2019. Disponible en: https://www.researchgate.net/profile/Hafeez-Khan/publication/335095537_Regional_Security_Threats_to_CPEC_A_Strategic_Overview/links/5d4e3b68a6fdcc370a89d856/Regional-Security-Threats-to-CPEC-A-Strategic-Overview.pdf. Acceso en: Nov 27, 2021.

ML-1 PROJECT a glaring example of Pak-China cooperation under CPEC. **Daily Times**, Lahore, May 20, 2021. Disponible en: <https://dailytimes.com.pk/758409/ml-1-project-a-glaring-example-of-pak-china-cooperation-under-cpec/>. Acceso en: Nov 27, 2021.

NAZ, A.; ALI, F. Gwadar port: as an economic hub for Maritime trade in the world corridor (CPEC). **Journal of Business and Social Review in Emerging Economies**, [Örebro, Sweden], v. 4, n. 1, p. 7-16.x, 2018.

PAKISTAN Taliban commander 'seized in US operation'. **BBC News**, [London], Oct 12, 2013. Disponible en: <https://www.bbc.com/news/world-asia-24500286>. Acceso en: Nov 26, 2021.

SILK road. *In*: ENCYCLOPAEDIA Britannica. [Chicago]: Encyclopedia Britannica Inc, 2021. Disponible en: <https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route>. Acceso en: Nov 27, 2021.

TRUTH on Dasu terror attack surfaces amid unanswered questions, as China and Pakistan step up security for Chinese. **Global Times**, Beijing, Aug 14, 2021. Disponible en: <https://www.globaltimes.cn/page/202108/1231423.shtml>. Acceso en: Nov 26, 2021.

ULLAH, H.; AHMAD, R.; KHAN, M. M. Afghanistan: US-Taliban peace talks: CPEC perspective. **Conflict Studies Quarterly**, Cluj-Napoca, Romania, n. 32, p. 53-73, July 2020. Disponible en: <http://www.csq.ro/wp-content/uploads/Hafeez-ULLAH-et-all.pdf>. Acceso en: Nov 26, 2021.

ZIA, M. M.; WAQAR, S. **Employment generation and labour composition in CPEC and related road infrastructure projects**. Islamabad: Centre of Excellence for China-Pakistan Economic Corridor, 2018. (Working paper, 11). Disponible en: <https://cpec-centre.pk/wp-content/uploads/2018/06/WP11-Employment-Generation-and-Labour-Composition-in-CPEC-and-Related-Road-Infrastructure-Projects.pdf>. Acceso en: Nov 27, 2021.

