

Implicaciones de la cooperación internacional entre China y Laos en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta

Implications of International Cooperation between China and Laos within the Framework of the Belt and Road Initiative

Tania Anahí Díaz González
ORCID: [0000-0003-4473-6282](https://orcid.org/0000-0003-4473-6282)
tania.diaz@iteso.mx

Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente
Guadalajara, Jalisco, México

Fecha de recepción: 17 de septiembre de 2024

Fecha de aceptación: 20 de octubre de 2024



Resumen. El artículo tiene como objetivo investigar las relaciones de cooperación económica entre China y Laos, específicamente el impacto de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés) en Laos, generando tanto beneficios y oportunidades, como desafíos para el desarrollo económico del país. Haciendo uso de una metodología cualitativa, en el artículo se analiza la relación bilateral entre China y Laos, específicamente bajo el contexto de la iniciativa BRI. Utilizando el caso de Laos como ejemplo, la investigación contribuye al entendimiento de los efectos de los proyectos de esta iniciativa en el mundo.

Palabras clave: Cooperación internacional, Laos, China, BRI, inversión.

Cómo citar: Díaz-González, T.A. (2024). Implicaciones de la cooperación internacional entre China y Laos en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. *China Global Review*, 2(4), 74-94. <https://doi.org/10.53897/RevChinaGR.2023.04.04>

Abstract. This article examines the economic cooperation relations between China and Laos, specifically the impact of the Belt and Road Initiative (BRI) in Laos, resulting in both advantages and challenges for its economic development. Employing a qualitative methodology, the article analyzes the bilateral relationship between China and Laos within the context of the BRI. By using Laos as a case study, this research contributes to a better understanding of the effects of BRI projects worldwide.

Keywords: International cooperation, Laos, China, BRI, investment.

Introducción

El siglo XXI es considerado el siglo de Asia; en los foros y discusiones internacionales figuran de manera notable los países de Asia Pacífico; específicamente, la República Popular China desempeña un papel cada vez más importante en la estructura regional e internacional. Este país progresivamente profundizó sus vínculos con la región, impactando en su crecimiento económico; su objetivo no fue exclusivamente el de crear oportunidades de crecimiento, también es el de integrarse cada vez más en el ámbito económico, político y social.

En este sentido, la cooperación internacional es una herramienta para su posicionamiento regional e internacional, especialmente la cooperación económica a través del comercio y la inversión; en este contexto la Iniciativa de la Franja y la Ruta destaca como estrategia de cooperación internacional. BRI tiene como objetivo promover la conectividad y fortalecer asociaciones entre los países que se encuentran en la ruta trazada entre Asia, Europa y África.

Esta iniciativa ha impactado en los países que son parte de los ambiciosos proyectos, como es el caso Laos —oficialmente República Democrática Popular Lao—. Esta nación se ha integrado de forma cada vez más activa en la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN, por sus siglas en inglés), ha firmado acuerdos bilaterales con otros países y su papel en las instituciones internacionales también ha aumentado. Es un país que destaca debido a las tasas de crecimiento y su proceso de liberalización comercial que tuvo un efecto directo en la inversión, así como por la atracción de cooperación y el aumento de acuerdos internacionales.

La cooperación económica entre China y Laos incrementó notablemente; al mismo tiempo, el fortalecimiento de este vínculo influyó en el

aumento de inversión y el crecimiento económico del país. Por ello, es importante analizar el alcance de BRI en Laos, así como los efectos derivados de la presencia de estos proyectos y si los beneficios percibidos corresponden a las implicaciones e intereses de China en Laos.

A manera de hipótesis se asume que BRI es un instrumento de cooperación internacional que refleja los intereses de China en su ascenso como consolidación de potencia mundial y, siendo Laos uno de los países participantes, se observa que BRI presenta oportunidades y desafíos para esta nación.

El artículo tiene como objetivo investigar las relaciones de cooperación económica entre China y Laos, específicamente el impacto de BRI en la nación asiática. La investigación se organiza de la siguiente manera: se describen las generalidades de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, para posteriormente justificar la elección del país de Laos en este análisis y describir su integración en la economía mundial; en un siguiente apartado se narra el establecimiento y fortalecimiento de las relaciones bilaterales entre China Laos, posteriormente se abordan los proyectos más significativos de BRI y las implicaciones para Laos.

I. La Iniciativa de la Franja y la Ruta

La Iniciativa de la Franja y la Ruta tiene como objetivo promover la conectividad de los continentes asiático, europeo y africano, así como sus mares adyacentes, establecer y fortalecer asociaciones entre los países que se encuentran en esa ruta, construir redes de conectividad multidimensionales, así como lograr un desarrollo diversificado, independiente, equilibrado y sostenible en los países participantes (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, *et al.*, 2015).

Esta propuesta hecha por el presidente chino, en 2013, se convirtió en una de las plataformas más prometedoras para la cooperación económica internacional, forjando un nuevo camino hacia la globalización inclusiva que produce beneficios compartidos. Tiene el objetivo de construir una red de comercio e infraestructura que conecte a Asia con Europa y África a lo largo de las antiguas rutas comerciales de la Ruta de la Seda para buscar el desarrollo y prosperidad comunes (Xinhua, 2019).

Los proyectos de conectividad de la iniciativa ayudarán a alinear y coordinar las estrategias de desarrollo, aprovechar el potencial de mercado, promover la inversión y el consumo, mayores oportunidades laborales, me-

jorar los intercambios culturales y promover la paz y prosperidad (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, *et al.*, 2015). De manera simplificada, en la siguiente tabla se muestran de forma resumida los principios, prioridades y mecanismos de la iniciativa.

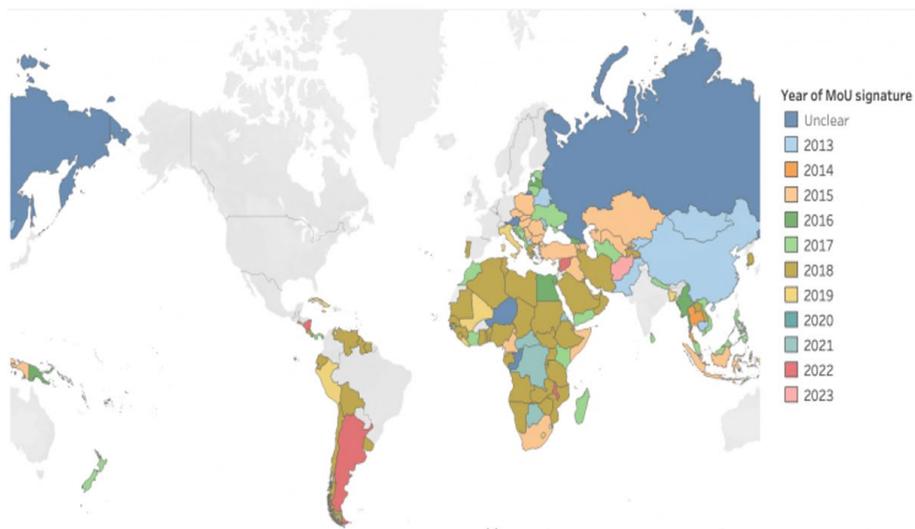
Tabla 1. Plan de acción sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta

Principios	Prioridades de cooperación	Mecanismos de cooperación
<ol style="list-style-type: none"> 1. Seguimiento de los cinco principios de coexistencia pacífica: respeto mutuo por la soberanía e integridad territorial, no agresión, no injerencia en los asuntos internos, la igualdad y el beneficio mutuo, y la coexistencia pacífica. 2. Abierta a la cooperación. 3. Armónica e inclusiva. 4. Seguir el funcionamiento del mercado. 5. Perseguir el beneficio mutuo. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Promover la coordinación de políticas. 2. Interconexión de instalaciones (comunicaciones). 3. Establecer un comercio sin trabas. 4. Integración financiera. 5. Conectar a las personas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovechar los mecanismos de cooperación bilateral y multilateral existentes. • Fortalecer la cooperación bilateral y promover el desarrollo integral de las relaciones bilaterales. • Relaciones a través de la comunicación y consulta multinivel y multicanal. • Potenciar el papel de los mecanismos de cooperación multilateral. • Fomentar el papel constructivo de los foros y exposiciones internacionales.

Fuente: elaboración propia con base en el plan de acción "Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI". <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/32802.htm>

Desde que China presentó el proyecto de la Franja y la Ruta en 2013, varias señales indican que China ha estado buscando mejorar la cooperación subregional (Lu, 2016). China ha invertido grandes sumas para impulsar megaproyectos principalmente enfocados en la infraestructura y el desarrollo de rutas comerciales. Desde 2013, hasta diciembre de 2022, la participación de China en la BRI a través de contratos de construcción (en gran parte financiados mediante instituciones financieras chinas) e inversiones ascendió a unos \$950 mil millones de dólares en países participantes (Green Finance & Development Center, 2023).

Figura 1. Países participantes en la Iniciativa de la Franja y la Ruta 2023



Fuente: Nedopil, C. (2023). "Countries of the Belt and Road Initiative".

Así mismo, en marzo de 2022, el número de países que se unieron a la Iniciativa de la Franja y la Ruta mediante la firma de un Memorando de Entendimiento (MoU) con China es de 146 (Nedopil, 2022). Para principios del año 2023 el número de países participantes sumaba 149 (Nedopil, 2023).

La iniciativa contempla el establecimiento de seis corredores económicos, en estos corredores se están realizando inversiones con un costo considerable en infraestructura y proyectos de conectividad (OECD, 2018):

1. Nuevo puente terrestre de Eurasia: que involucra el tren a Europa a través de Kazajstán, Rusia, Bielorrusia y Polonia.
2. Corredor económico de China, Mongolia y Rusia, incluidos los enlaces ferroviarios y de carretera, que enlazará con el puente terrestre.
3. Corredor económico de China, Asia central y Asia occidental: conexión con Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán, Irán y Turquía.
4. Corredor económico de China-península de Indochina: Vietnam, Tailandia, Laos, Camboya, Myanmar y Malasia.
5. Corredor económico China-Pakistán.
6. Corredor económico de China, Bangladesh, India y Myanmar.

Figura 2. Corredor económico de China-península de Indochina



Fuente: Standard Chartered (2023). Belt and Road: One masterplan. Six economic corridors of power.

Laos se encuentra en el Corredor Económico China-Península de Indochina (CICPEC, por sus siglas en inglés), el cual se extiende desde el delta del río Perla de China hacia el oeste a lo largo de la autopista Nanchong-Guangan y el ferrocarril de alta velocidad Nanning-Guangzhou a través de Nanning y Pingxiang hasta Hanoi y Singapur (Figura 2). Este puente terrestre une China con la península de Indochina y cruza el corazón de Vietnam, Laos, Camboya, Tailandia, Myanmar y Malasia; se espera que impulse la cooperación de China con los países de ASEAN (The State Council Information Office of People's Republic of China [SCIO], 2020).

Los proyectos en cada uno de los corredores tienen como objetivo generar una mejor conectividad entre ciudades a través de vías ferroviarias,

carreteras, puentes, e infraestructura en general, por ello, una vez que exista una mejor conectividad, es posible que el flujo de bienes, personas y servicios continúe aumentando.

II. La integración de Laos en la economía mundial

La declaración de Laos como un estado independiente se produjo en 1948, pero su consolidación como tal se extendió hasta 1953. Durante este proceso se desarrolló una nueva cultura política que demostró ser lo suficientemente duradera como para proporcionar un grado de continuidad histórica durante la transición del gobierno monárquico a la República Popular en 1975 (Stuart-Fox, 1993).

El país se caracterizaba por tener una economía poco desarrollada y poseer los primeros lugares en los índices de pobreza respecto a otros países en Asia. Sus instituciones eran frágiles y su infraestructura ineficiente. Sin embargo, lo que comenzó alrededor de 1979 como una reparación menor al sistema económico existente, se convirtió en un proceso de reforma profundo y duradero que incluyó la reducción de la planificación centralizada, la desregulación de precios y otras características de un modelo de desarrollo externo basado en el mercado (St. John, 2006).

Después de la Revolución Comunista en 1975, Laos adoptó un sistema económico de planificación centralizada, que tenía un desempeño económico limitado. Por ello en 1986, con la entrada en vigor del Nuevo Mecanismo Económico (NEM), el gobierno propuso varias reformas económicas y estructurales que sentaron las bases para la transición hacia una economía orientada al mercado (ADB, 2017).

A partir de ese año se inició la nueva reforma económica, destinada a trasladar la expansión de una economía de planificación centralizada a una economía de mercado orientada bajo el NEM. Este proceso implicó pasar de un sistema de gestión económica socialista a un sistema orientado al mercado, con dos objetivos políticos básicos: una política de mercado abierto y la introducción de principios económicos de mercado (Phimphanthavong, 2012).

Como parte del NEM, el gobierno laosiano promovió, entre las reformas impulsadas en 1986, medidas de estabilización macroeconómica y liberalización comercial. Se destacó la rapidez con que se introdujeron las reformas y la capacidad del gobierno para ejecutar una reorientación radical de su economía, principalmente debido a la naturaleza subdesarrollada de

ésta, lo que permitió transformar un sistema mayoritariamente de subsistencia hacia uno más alineado con las demandas del mercado (St. John, 1997).

Laos implementó importantes reformas económicas e institucionales destinadas a mejorar el bienestar social y económico de su población mediante la construcción de una economía orientada al mercado. El país ha experimentado un notable crecimiento económico, acompañado de un aumento significativo de la inversión pública y privada, así como del fortalecimiento y diversificación de las actividades económicas y de la cooperación económica regional y mundial (Phimphanthavong, 2012).

Inicialmente, Laos tenía una economía centralmente dirigida, lo que significaba que el gobierno controlaba las decisiones económicas. Con el tiempo, comenzó a adoptar cambios institucionales y a orientar su economía hacia el mercado, incrementando su apertura externa y fortaleciendo sus relaciones con otros países, lo que le permitió insertarse en el mercado internacional. Gracias a estas reformas, se generaron condiciones que facilitaron el crecimiento económico de Laos y lo hicieron más atractivo para otras naciones.

Laos cuenta con una superficie de 236,800 km² (Banco Mundial, 2023), es abundante en biodiversidad y en recursos hídricos. De esta superficie, las regiones occidentales del país en su mayoría se definen por el río Mekong, que fluye de norte a sur y forma secciones principales de la frontera con Myanmar y Tailandia. En total, alrededor del 20% del país está compuesto por las llanuras y terrazas del Mekong y sus afluentes (CFE-DMHA, 2021).

La agricultura, dominada por el cultivo de arroz en las tierras bajas, representa alrededor del 20% del PIB y el 73% del empleo total de la población (CIA, 2021). Con datos del año 2022 tiene una población de 7,529,475 habitantes (Banco Mundial, 2023), de los cuales la mayoría vive en los alrededores del río, trabajando en el sector agrícola ya mencionado o aprovechando la biodiversidad que ofrece su hidrografía.

El modelo de desarrollo orientado a las exportaciones y la apertura económica fueron las fuerzas impulsoras de la reforma económica de Laos; actualmente está en el proceso de transitar de la exportación de productos primarios a la fabricación de productos de mano de obra intensiva, e incluso en etapas posteriores persigue transitar hacia una economía basada en el conocimiento (Chheang y Wong, 2015).

Entre 2000 y 2022, el PIB de Laos creció a una tasa anual promedio del 6.5% (Banco Mundial, 2023). Antes de la pandemia, se pronosticaba que

la tasa de crecimiento económico se mantendría robusta, aunque con una ligera desaceleración, alcanzando un promedio de 7.02% de 2018 a 2022. Se espera que este crecimiento se vea impulsado por la puesta en marcha de nuevos proyectos hidroeléctricos y el aumento de la inversión extranjera (ADB, 2019).

Estos datos reflejan un buen desempeño económico, resultado de la implementación de reformas y de una mayor integración en la esfera internacional. La economía de Laos depende en gran medida de las exportaciones de recursos naturales intensivos en capital y se ha beneficiado de la inversión extranjera directa en proyectos de presas hidroeléctricas a lo largo del río Mekong, así como en la extracción de cobre y oro, la tala y la construcción (CIA, 2021). El país posee un enorme potencial para la generación de energía hidroeléctrica, gracias a sus variaciones de altitud, las lluvias y la abundancia de recursos hídricos (UNDP, 2016).

Así mismo posee un gran potencial como atrayente de turismo e inversión extranjera y un mercado con altos estándares de crecimiento. Al ser un país fronterizo, mantiene lazos históricos y de cooperación con China, mismos que son importantes evaluar para definir el impacto e intereses que tiene esta nación en el país.

III. Establecimiento y fortalecimiento de las relaciones bilaterales

El vínculo geográfico entre China y Laos ha sido determinante en su relación a lo largo de la historia. Fue el 25 de abril de 1961 cuando ambas naciones establecen relaciones diplomáticas, desde entonces mantienen relaciones amistosas y de vecindad. Sin embargo, entre fines de la década de 1970 y mediados de 1980, sus relaciones sufrieron bastantes cambios hasta que se normalizaron en 1989 (ASEAN, 2022).

Considerando el contexto internacional, los efectos derivados de la Guerra de Vietnam, las transformaciones políticas, los problemas económicos, estructurales e ideológicos, la relación bilateral transitó por un periodo complejo; una vez normalizadas las relaciones, el acercamiento y fortalecimiento del vínculo entre ambos países fue bastante acelerado.

Un rasgo destacable de su relación es que Laos alguna vez fue único en el Sudeste Asiático por sus comunidades chinas. A pesar de que la mayoría de éstas huyó del país cuando las fuerzas comunistas tomaron el poder en

1975, después del año 2000, el panorama socioeconómico del norte de Laos se ha transformado profundamente por la llegada de inmigrantes chinos en busca de oportunidades comerciales (Tan, 2012).

Desde el establecimiento de sus relaciones, la ayuda china se concentra en mejorar las comunicaciones entre China y Laos; los ingenieros chinos han estado construyendo carreteras en el norte de Laos desde principios de la década de 1960. Unas décadas después y posterior a la normalización de las relaciones, en 1999 se expandió el programa de ayuda de China a Laos, cuando China otorgó un préstamo importante para que Laos pudiera enfrentar la crisis económica asiática (Stuart-Fox, 2009).

Con el paso de los años se observa mayor cooperación económica entre China y Laos, fortaleciendo los lazos políticos y económicos. “La inversión china en Laos aumentó drásticamente a mediados de la década del 2000 después de la implementación de la política china de salir (*zou chu qu*) que alentaba a sus empresas nacionales a invertir en el extranjero” (Tan, 2015: 12-13).

Durante la crisis financiera de 1997, China dio un paso al frente para estabilizar la economía laosiana y las relaciones bilaterales se fortalecieron. Desde entonces, las inversiones chinas se volvieron esenciales para el desarrollo de algunos sectores en Laos y desde 2013 es su mayor inversor. La influencia que ejerce en Laos se refleja principalmente en los sectores de exportación minero e hidroeléctrico, así como en la infraestructura de transporte terrestre, pues la finalización de autopistas y el ferrocarril de alta velocidad fortalecieron la presencia de China en Laos (Bradford, 2021).

Además del aspecto económico, la cuestión ideológica tiene bastante relevancia para la toma de decisiones del gobierno laosiano. En este sentido, se ha observado en el plano ideológico la forma en que Laos procura y triangula las relaciones con China y Vietnam, sus aliados socialistas tradicionales (Gunn, 2020).

Se advierte que la relación entró en una nueva etapa que indica una influencia cada vez más profunda de China sobre Laos, que se puede ver en dos eventos importantes: el aumento de las visitas diplomáticas y la influencia política, así como el aumento de la influencia económica (Ku, 2015). Las visitas entre funcionarios de alto nivel se han vuelto comunes desde 2009, cuando ambos países establecieron una Asociación Estratégica Integral (Ku, 2015).

China y Laos han ampliado y fortalecido su cooperación en distintos ámbitos que incluyen el aspecto político y económico; las inversiones chi-

nas se volvieron esenciales para el desarrollo de la infraestructura de Laos, así como del sector energético, agrícola y el fomento de las exportaciones.

China es actualmente el mayor inversor del país y tiene como objetivo ampliar la inversión y la cooperación, como dejó claro el presidente Xi Jinping con motivo de su visita a Laos en noviembre de 2017 (Tappe, 2018). La cooperación económica entre China y Laos incrementó notablemente, al mismo tiempo el fortalecimiento de este vínculo influye en el aumento de inversión extranjera y en el crecimiento económico del país.

IV. China en Laos: inversión y proyectos de la iniciativa

Desde finales de la década de 1990 y principios de 2000, el liderazgo de Laos ha optado por una estrategia de “convertir la tierra en capital” (Dwyer 2007), basada en el arrendamiento de su tierra y la explotación de sus recursos naturales como el principal motor del desarrollo nacional. Para ellos, la energía hidroeléctrica junto con la minería, el turismo, la madera y las industrias de agro-procesamiento se han convertido en sectores de alta prioridad para la inversión dado su potencial para estimular el crecimiento económico y generar mayores ingresos (Tan, 2015). De acuerdo con esta afirmación, China es un actor muy importante en los proyectos enfocados a la explotación de los recursos naturales de Laos.

La inversión china a gran escala en Laos aumentó rápidamente, principalmente en agricultura, en la producción de energía, las telecomunicaciones, los materiales de construcción y la minería; de hecho, las empresas chinas están involucradas en la explotación de minerales, están explotando depósitos de piedra caliza y potasa (Stuart-Fox, 2009).

En términos de ingresos de IED en Laos, los países que han tenido una mayor participación son China, Tailandia y Vietnam. Se destaca que la inversión en Laos no está diversificada y se basa en gran medida en los recursos naturales. El sector de energía e hidroelectricidad absorbió más de la mitad de la inversión total, el sector de generación eléctrica absorbe alrededor del 30% y el sector minero representa el 23% de la inversión total del país (Kyophilavong *et al.*, 2017).

Específicamente hablando de BRI, el corredor de la península de Indochina, en el que se encuentra Laos (figura 2), tiene como objetivo conectar mejor las ciudades de esta región con una red de vías ferroviarias y

carreteras para facilitar el flujo de personas, bienes, capitales e información. Abrirá nuevas oportunidades para la cooperación estratégica y creará una economía regional impulsada por fortalezas complementarias para garantizar un desarrollo regional sólido. Al erigir nuevos motores de crecimiento regional, favorecerá la prosperidad común en la península y fortalecerá la comunidad China-ASEAN (SCIO, 2020).

En la actualidad, China sigue siendo el mayor inversor extranjero en Laos, con un total de 813 proyectos con un valor de \$16 billones de dólares; las zonas económicas especiales, los parques industriales y los proyectos de infraestructura a gran escala constituyen la mayor parte de inversión china en Laos (Thanabouasy, 2021).

Parte de la inversión incluye 961 proyectos relacionados con 74 túneles, 157 puentes, la construcción de carreteras, la red eléctrica y la construcción del sistema de drenaje. Además, ya se completó uno de los dos puentes más largos sobre el río Mekong en la provincia de Luang Prabang (Organización de las Naciones Unidas [ONU], 2021).

Dentro de estos proyectos se destaca que el más ambicioso es el del ferrocarril China-Laos; las vías planificadas están destinadas a conectar la provincia de Yunnan en el sur de China, con la capital de Laos, además el proyecto incluye el puente de Luang Prabang que cruza el Mekong y cuya extensión es de 1,458.9 metros (Gunn, 2020). Estos proyectos que incluyen la activación de vías, puertos y las zonas especiales, en definitiva, tienen un impacto directo en la economía, así como en la ampliación de mercados y la generación de empleos en el país.

El 3 de diciembre de 2022 se inauguró el ferrocarril Boten-Vientiane, un ferrocarril de alta velocidad de 414 kilómetros que se extiende entre la capital del país Vientiane y la ciudad de Boten en la frontera entre Laos y China (Janssen, 2021). Esto significa una gran oportunidad para Laos de lograr una mejor conectividad frente a su desventaja geográfica por ser un país sin salida al mar.

Figura 3. Ferrocarril Boten-Vientiane



Fuente: elaboración propia con base en los proyectos señalados.

Este proyecto de \$6 billones de dólares (equivalente a un tercio del PIB de Laos) está respaldado por China como parte de BRI y es un eje de la profundización de los lazos entre ambas naciones. Viajar a la frontera china ahora toma menos de cuatro horas en comparación con las 15 horas en automóvil. En Boten, la línea se dirige hacia el norte unos 595 km antes de terminar en Kunming, la capital de la provincia china de Yunnan; el tren podría transformar significativamente a este país sin salida al mar, mejorando su conectividad y a su vez siendo más atractivo tanto para la inversión extranjera como para el turismo internacional (Falak, 2021).

Anteriormente se describió el potencial de Laos, mismo que fue considerando al momento de implementar algunos proyectos hidroeléctricos, de los cuales destaca el *Nam Ou River Cascade*, el cual es considerado un proyecto clave de la BRI y es propiedad de *PowerChina Resources*, éste

comprende siete represas, con una capacidad de generación combinada de 1,27 GW. La cascada incluye dos fases: la fase uno ha estado en pleno funcionamiento desde octubre de 2016 y la fase dos desde septiembre de 2021 (International Rivers, 2021).

Finalmente, como parte de BRI se han hecho inversiones en la construcción y ampliación de zonas económicas especiales (ZEE), como la de Boten. Abarca 1,640 hectáreas y se afirma que es actualmente el proyecto de desarrollo de infraestructura más caro de Laos; esta ciudad se ubica en la provincia de Luang Namtha, al otro lado de la frontera con la ciudad de Mohan en Yunnan (WTO Center, 2022).

La ZEE de Boten es una de las mayores inversiones en infraestructura en Laos, ha sido construida y financiada por China por valor de \$10 mil millones de dólares. Tiene como objetivo convertirse en un centro urbano y turístico, así como en un centro comercial y logístico, además se le conoce como la “primera parada” en el sudeste asiático del ferrocarril Laos-China y es el proyecto más grande de Laos hasta la fecha en términos de inversión de capital (Di Carlo, 2022).

V. Oportunidades y desafíos derivados de los proyectos BRI en Laos

Laos tiene la visión de transformarse de un país sin litoral a un país vinculado por tierra a través del desarrollo de infraestructura regional, por ello, se realizaron importantes inversiones para mejorar la conectividad regional, incluido el ferrocarril Laos-China, el corredor económico y redes de carreteras clave, generando una conexión entre Laos con toda la red de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (World Bank, 2022).

A fin de considerar el impacto de este y otros proyectos, es importante analizar los resultados en el corto plazo, a los 100 días de la inauguración del ferrocarril; ya se habían transportado más de 1.2 millones de toneladas de mercancías y se impulsó más la cooperación económica y comercial entre China y la ASEAN, debido a que se convirtió en un canal logístico, en ese transcurso de tiempo se enviaron más de 360 trenes de carga transfronterizos, exportando mercancías a los países miembros (Global Times, 2022).

La conectividad regional proporciona a Laos un vínculo terrestre vital con las cadenas de suministro globales y regionales, lo que podría hacer que el país sea más atractivo para los inversores, crear nuevos empleos y acelerar

las exportaciones. En el sector agrícola también se puede aprovechar una mayor conectividad del transporte para estimular las exportaciones agrícolas, así como satisfacer la creciente demanda de alimentos y productos agrícolas (World Bank, 2022).

Los beneficios para la economía nacional también incluyen la creación de empleo y la promoción de la cadena de suministro nacional, como el cemento, la electricidad, los alimentos y otros suministros domésticos relacionados (ONU, 2021).

El comercio entre China y los países de Tailandia, Malasia y Singapur ascendió a 55 millones de toneladas en 2020, de las cuales solo el 5% se transportaron a través de Laos y el 95% restante por mar; el ferrocarril simboliza una oportunidad para capturar una parte del comercio marítimo entre China y estos tres países de la ASEAN, así como para aumentar los flujos comerciales con China. Se espera que este incremento sea notable, pasando de 1.8 millones de toneladas en 2020 a 4.4 millones de toneladas en 2030, de las cuales 2 millones de toneladas pasarían del transporte marítimo al ferrocarril (World Bank, 2022).

Se afirma que la ZEE de Boten ayudará a fortalecer las relaciones económicas y comerciales entre China y Laos, además, el propósito de los grupos de negocios es mejorar la estandarización de los procedimientos de comercio internacional, establecer un centro regional de distribución de productos básicos que influya en las áreas circundantes, construir un sistema financiero avanzado y establecer un centro de comercio internacional (Di Carlo, 2022). En conjunto con los otros proyectos de BRI se promoverá la prosperidad económica en esa región, aportando a la productividad, el empleo y el dinamismo de la ciudad.

Respecto a las presas y la energía hidroeléctrica, esta es clave para expandir la exportación de electricidad a la región y para que Laos continúe trabajando en alcanzar sus objetivos de desarrollo. Prueba de ello, en el río Nam Tha se espera que la central hidroeléctrica Nam Tha 1 alcance una generación anual de 720 GWh y proporcione energía verde a más de 2 millones de personas en las regiones fronterizas de Tailandia, Myanmar y Laos, además de ayudar a estimular el desarrollo económico en las regiones montañosas, así mismo, el proyecto *Nam Ou River Cascade* generó más de 13.3 mil millones kWh de electricidad hasta junio de 2023 (Xinhua, 2023).

Estos resultados aportan en la consecución del objetivo que Laos se propuso de convertirse en la “Batería del Sudeste Asiático”, generando

suficiente energía eléctrica y fomentando a través de estos proyectos el crecimiento económico y posicionamiento del país en la región.

Además de los beneficios citados, existen desafíos que comprenden: una posible dependencia, preocupación por el impacto ambiental y las grandes cantidades de deuda generadas como consecuencia de los proyectos BRI. El proyecto ferroviario se financió por el Banco EXIM de China por el 60% de su costo, mientras que Laos financió el 40% restante. China creó *Laos-China Railway Company*, una empresa conjunta entre los dos países para cubrir el 40% restante del costo del proyecto que le corresponde a Laos, en esta empresa conjunta destaca cómo China tiene una participación del 70% (Chaudhury, 2021).

La deuda de Laos con China alcanzó un estimado del 45% de su PIB y los pagos se volvieron tan elevados que Vientiane vendió a inversores chinos, activos estatales críticos como la red eléctrica nacional. Laos ha buscado equilibrar esta dependencia económica manteniendo a Vietnam como su socio político y de seguridad más importante, también busca cada vez más crear opciones fortaleciendo los lazos económicos con Tailandia (Bradford, 2021).

En el caso de los proyectos de energía hidroeléctrica, éstos han sido implementados principalmente por empresas como *China Southern Power Grid (CSG)* quienes concluyeron en 2018 la central hidroeléctrica *Nam Tha 1* y por *Power Construction Corporation of China* que construyó el proyecto hidroeléctrico del río *Nam Ou* (Xinhua, 2023).

Existen efectos en el medio ambiente y en la sociedad, referente al caso del río *Nam Ou*, éste es reconocido como uno de los afluentes más importantes del río Mekong en términos de biodiversidad, las presas tienen un impacto en la ecología y biodiversidad de la cuenca del río de la que dependen miles de personas para su sustento, además, personas fueron desplazadas, en su mayoría minorías étnicas y pueblos indígenas (International Rivers, 2021).

Antes del desarrollo de la ZEE, Boten estaba cubierto por un denso bosque, sin embargo, se perdieron grandes terrenos forestales para dar paso a varias etapas de construcción, mismos que fueron reemplazados por agricultura a gran escala (por ejemplo, plantaciones de caucho y azúcar), así como por el desarrollo de infraestructura, lo que provocó la pérdida de hábitat y biodiversidad. Además, la construcción se ha caracterizado por una importante contaminación de polvo, ruido y el aire (Di Carlo, 2022).

Los desafíos no han sido una limitante para la cooperación y los proyectos implementados en Laos, el interés por cubrir las necesidades de desarrollo de Laos es más fuerte que los desafíos que representan para la sociedad, el medio ambiente, la deuda e independencia del país. De hecho, se espera que China continúe siendo la principal fuente de inversión extranjera directa de Laos, que los proyectos de BRI continúen desarrollándose en el país y que el comercio también aumente.

Las tendencias indican que el vínculo entre China y Laos seguirá fortaleciéndose y ambos se beneficiarán aún más de los proyectos de cooperación. Xi Jinping afirmó que su gobierno continuará alentando a las empresas chinas a invertir en Laos, particularmente en los sectores de energía, minería y electricidad. China también se comprometerá a aumentar las importaciones de Laos, específicamente productos agrícolas (Economist Intelligence, 2022).

El desafío clave es garantizar que Laos pueda beneficiarse plenamente de una mejor conectividad regional, no sólo como país de tránsito sino también a través de mayores actividades económicas y volúmenes de exportación, servicios de valor agregado y la creación de nuevos y mejores empleos, lo cual requiere que se implementen reformas críticas para mejorar el entorno empresarial y facilitar inversiones complementarias en infraestructura bien focalizadas (World Bank, 2022), lo cual significa que el gobierno tiene que trabajar para generar un balance entre la recepción de inversión y la facilitación de proyectos con reformas que garanticen la seguridad social y una distribución equilibrada de los beneficios, sin ignorar los desafíos que significan dichos proyectos.

De acuerdo con predicciones del Banco Asiático de Desarrollo se estima que Laos crezca un 4% tanto en 2023 como en 2024 (ADB, 2023). Son cifras bastante alentadoras después de los estragos y las pérdidas económicas derivadas de la pandemia, sin embargo, dichas predicciones dan a entender que para lograr convertirse en un país de ingreso mediano alto aún tendría que crecer a un ritmo más elevado. En este sentido, la diversificación de las relaciones externas, así como el aumento de inversión, desempeñarán un papel importante, especialmente si Laos persigue disminuir la dependencia del sector energético y natural.

En las dos primeras décadas del siglo XXI la influencia de China es predominantemente económica, pero también incluye el ámbito político y militar (Shambaugh, 2020). El crecimiento de su influencia geoeconómica se refleja en un aumento del comercio, también en las posturas comparti-

das en términos de inversión y definitivamente en el aumento de todos los proyectos de favorecidos por la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Conclusiones

La transformación estructural de Laos, impulsada por reformas económicas e institucionales, y la liberalización del comercio, ha generado un escenario propicio para que el país amplíe sus relaciones con otros estados en busca de mejorar sus condiciones socioeconómicas. En este contexto, China ha desempeñado un papel importante a través de inversiones y proyectos en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta se presenta como un instrumento de cooperación internacional que refleja los intereses de China en su ascenso y consolidación como potencia mundial. Esta iniciativa funciona como una estrategia para aumentar su influencia regional e internacional, garantizando el estrechamiento de relaciones con otros países y el establecimiento de mejores rutas comerciales.

China y Laos han ampliado y fortalecido su cooperación en distintos ámbitos, incluyendo el político y económico, reconociendo la complementariedad de sus intereses en áreas como la energía, el turismo, la infraestructura y la agricultura. Para Laos, al igual que para otros países de la región, China se ha convertido en el principal socio comercial y de inversión, evidenciando que los intereses individuales de cada nación son un motor de cooperación bilateral.

Laos se beneficia de esta cooperación, que influye directamente en su crecimiento económico, aportando beneficios en el comercio, la generación de empleos, el desarrollo de infraestructura como redes ferroviarias y autopistas, así como el desarrollo del sector minero, agrícola e hidroeléctrico. Sin embargo, es importante no desatender los efectos negativos que pueden derivarse de su relación, como una posible dependencia y pérdida de soberanía, el aumento de la deuda y el impacto ambiental de los proyectos.

Ubicado en la región del Mekong, Laos goza de una ubicación estratégica que es fundamental para que China impulse proyectos bajo la iniciativa BRI. El ferrocarril de alta velocidad y las autopistas facilitan una mejor conectividad regional, lo que podría impulsar el comercio al atraer parte del tráfico que actualmente utiliza rutas de transporte marítimo y aéreo. Además, estos proyectos fomentarán el aumento del comercio, la productividad y el empleo. Las iniciativas hidroeléctricas contribuirán al objetivo de que Laos se

convierta en la “batería del sudeste asiático”, mientras que la inversión en la zona económica especial de Boten permitirá el desarrollo de la ciudad como un centro de conexión entre China y Laos, generando un mayor crecimiento industrial, turístico y comercial.

En general, los proyectos y la inversión han tenido un impacto positivo en el desarrollo de Laos, generando oportunidades para que el país esté más conectado y aproveche mejor sus capacidades y recursos. No obstante, la influencia de China sobre Laos también ha aumentado, evidenciando que se prioriza el crecimiento económico del país a expensas de ciertos grupos sociales, del impacto ambiental y de la integridad de la soberanía nacional.

A pesar de los efectos negativos y desafíos que presentan los proyectos de China en Laos, esta nación es una de las más receptivas en la región y, como se explicó anteriormente, con el paso del tiempo las relaciones bilaterales se fortalecieron y diversificaron, convirtiéndose China en el mayor inversor en Laos.

Finalmente es importante señalar que existe una relación de donde ambos países obtienen beneficios de esta cooperación; por una parte, el capital económico de China ha satisfecho la necesidad de inversión en Laos y ha hecho posible el desarrollo de importantes proyectos de infraestructura. Por otro lado, BRI responde a los intereses de China en la región, el ejemplo ilustrado en este artículo es de utilidad para analizar y comparar los casos en los que se replica esta estrategia en otros países participantes, proporcionando una perspectiva sobre las oportunidades y desafíos que implican ser parte de esta iniciativa.

Referencias

- ASEAN (2022). Member countries. ASEAN-China Centre. http://www.asean-china-center.org/english/2010-07/09/c_13392051.htm
- Asian Development Bank (2017). Lao PDR accelerating structural transformation for inclusive growth. Country Diagnostic Study. <http://dx.doi.org/10.22617/TCS179052-2>
- Asian Development Bank (2019). Lao People’s Democratic Republic Energy Sector Assessment, Strategy, and Road Map. Asian Development Bank. November 2019. p. 2-4. <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/547396/lao-pdr-energy-assessment-2019.pdf>
- Asian Development Bank (2023). Asian Development Outlook 2023. <https://www.adb.org/countries/lao-pdr/economy>
- Banco Mundial (2023). Base de datos del Banco Mundial. <https://datos.bancomundial.org/indicador>

- Bradford, J. (2021). China's Security Force Posture in Thailand, Laos, and Cambodia. United States Institute of Peace. https://www.usip.org/sites/default/files/2021-12/sr_505-chinas_security_force_posture_in_thailand_laos_and_cambodia.pdf
- CIA. (2021). The World Factbook. Laos. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/laos/#economy>
- CFE-DMHA (2021). LAO PDR Disaster Management Reference Handbook. <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/disaster-mgmt-ref-hdbk-lao-pdr2021.pdf>
- Chaudhury, D. (2021). Laos-China Railway: Key symbol of cross-border BRI infra. The economic times. <https://economictimes.indiatimes.com/news/international/world-news/laos-china-railway-key-symbol-of-cross-border-bri-infra/articleshow/88344818.cms?from=mdr>
- Chheang, V. & Wong, Y. (2015). Cambodia-Laos-Vietnam: Economic Reforms and Sub-regional Integration. Kyoto Sangyo University Economic Review No.1.
- Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio de Comercio (2015). Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI. <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/32802.htm>
- Di Carlo, J. (15 de marzo de 2022). Boten Special Economic Zone/Boten Beautiful Land. The People's Map of China. <https://thepeoplesmap.net/project/boten-special-economic-zone-boten-beautiful-land/>
- Falak, A. (2021). The Completed China-Laos Railway: Bringing Opportunities for ASEAN and the Asia Pacific. ASEAN Briefing. <https://www.aseanbriefing.com/news/the-completed-china-laos-railway/>
- Global Times (2022). China-Laos Railway marks 100 days of service, invigorating trade with ASEAN. Global Times. <https://www.globaltimes.cn/page/202203/1254688.shtml>
- Green Finance & Development Center (2023). Investments in the Belt and Road Initiative (BRI). <https://greenfdc.org/investments-in-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-statechange=1695420615923>
- Gunn, G. (2020). LAOS IN 2019: Moving Heaven and Earth on the Mekong. *Southeast Asian Affairs*, 175–188. <https://doi.org/10.1355/9789814881319-011>
- International Rivers (01 de marzo de 2021). Nam Ou River Cascade Hydropower Project. <https://thepeoplesmap.net/project/nam-ou-river-cascade-hydropower-project/>
- Janssen, P. (2 de diciembre de 2021). \$6 billion Laos-China railway on track to somewhere. Asia Times. <https://asiatimes.com/2021/12/6-billion-laos-china-railway-on-track-tosomewhere/>
- Ku, S. C. (2015). Laos in 2014: Deepening Chinese Influence. *Asian Survey*, 55(1), 214-219. <https://doi.org/10.1525/as.2015.55.1.214>
- Kyophilavong, P., Bin, X., Vanhnala, B., Wongpit, P., Phonvisay, A. & Onphanhdala, P. (2017). The impact of Chinese FDI on economy and poverty of Lao PDR. *International Journal of China Studies*, 8(2), 259-276.
- Lu, G. (2016). *China Seeks to Improve Mekong Sub-regional Cooperation: Causes and Policies*. Rajaratnam School of International Studies. <http://hdl.handle.net/11540/6512>.
- Nedopil, C. (2022). "Countries of the Belt and Road Initiative"; Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, www.greenfdc.org
- Nedopil, C. (2023). "Countries of the Belt and Road Initiative"; Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, www.greenfdc.org

- OECD (2018). OECD Investment Policy Reviews: Cambodia 2018, OECD Investment Policy Reviews, OECD Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/9789264309074en>
- Organización de las Naciones Unidas (2021). Construcción conjunta de la Franja y la Ruta hacia los ODS: RDP Laos.
- Phimphanthavong, H. (2012). Economic Reform and Regional Development of Laos. *Modern Economy*. <https://doi.org/10.4236/me.2012.32025>
- Shambaugh, D. (2020). *Where great powers meet: America and China in Southeast Asia*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oso/9780190914974.001.0001>
- St. John, R. (1997). End of the Beginning: Economic Reform in Cambodia, Laos, and Vietnam. *Contemporary Southeast Asia*, 19(2), 172–189. https://doi.org/10.1355/CS19_2D
- St. John, R. (2006). *Revolution, reform and regionalism in Southeast Asia: Cambodia, Laos and Vietnam*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203099476>
- Standard Chartered (2023). Belt and Road: One masterplan. Six economic corridors of power. <https://www.sc.com/en/feature/one-masterplan-six-corridors/>
- Stuart-Fox, M. (1993). On the Writing of Lao History: Continuities and Discontinuities. *Journal of Southeast Asian Studies*, 24(1), 106–121. <https://doi.org/10.1017/S0022463400001521>
- Stuart-Fox, M. (2009). LAOS: The Chinese Connection. *Southeast Asian Affairs*, 141–169. <https://doi.org/10.1355/SEAA091>
- Tan, D. (2012). “Small is Beautiful”: Lessons from Laos for the Study of Chinese Overseas. *Journal of Current Chinese Affairs*, 41(2), 61–94. <https://doi.org/10.1177/186810261204100204>
- Tan, D. (2015). Chinese Engagement in Laos. In *Chinese Engagement in Laos*. ISEAS Publishing. <https://doi.org/10.1355/9789814620895>
- Tappe, O. (2018). On the right track? The Lao People’s Democratic Republic in 2017. *Southeast Asian Affairs*, 169–184. <https://doi.org/10.1355/9789814786843-012>
- Thanabouasy, P. (2021). China Remains the Largest Foreign Investor in Laos. *The Laotian Times*. <https://laotiantimes.com/2021/08/17/china-remains-the-largest-foreign-investor-inlaos-2/>
- The State Council Information Office of People’s Republic of China [SCIO]. (2020). What are six economic corridors under Belt and Road Initiative? http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- UNDP. (2016). NAMA for the renewable energy sector of Lao PDR. https://data.opendevlopmentmekong.net/en/library_record/nama-for-the-renewableenergy-sector-in-laos
- World Bank (2022). Lao PDR Economic Monitor, Abril 2022: Unlocking the Potential of Regional Connectivity. <https://thepeoplesmap.net/project/boten-special-economic-zoneboten-beautiful-land/>
- WTO Center (28 de julio de 2022). 2023 Foreign Investment Opportunities in Laos. <https://wtocenter.vn/chuyen-de/20014-2023-foreign-investment-opportunities-in-laos>
- Xinhua (16 de febrero de 2019). Spotlight: BRI promotes global trade, connectivity: think tanks. https://www.xinhuanet.com/english/2019-02/16/c_137827273.htm
- Xinhua (03 de agosto de 2023). Asia Album: BRI hydropower projects send bliss of development to Laos. <https://english.news.cn/20230803/f2ca1307ac0d40ed95218772b03c-5ca3/c.html>