



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA: IMPLEMENTACIÓN E IMPACTO EUROASIÁTICO

Autor: Adrián Cano Guerrero
Director: Lourdes Fernández Rodríguez

Madrid
Abril 2018

Adrián
Cano
Guerrero

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA: IMPLEMENTACIÓN E IMPACTO EUROASIÁTICO



Resumen

El macro-proyecto de la Nueva Ruta de la Seda impulsado por la Administración china del Presidente Xi Jinping se presenta como la punta de la lanza del hegemón asiático para incrementar su influencia geoestratégica y encumbrarse como la próxima gran potencia mundial en el medio-largo plazo. Esta iniciativa ambiciosa no solamente impulsará el potencial económico y comercial de China, sino también consolidará la deriva de poder que se lleva produciendo en el siglo XXI desde la región atlántica hasta la euroasiática y del Pacífico, alcanzando mayores niveles de riqueza y bienestar en aquellos países socios de la Nueva Ruta de la Seda. Con este fin en mente, el Gobierno chino conjuntamente con más de 60 Estados han planificado más de media docena de rutas internacionales que canalizarán el grueso de las inversiones, especialmente en infraestructuras, que actuarán de elemento vertebrador en toda Eurasia, África, y sus cuerpos marítimos adyacentes.

Dentro del *One Belt, One Road* (OBOR) tienen cabida inversiones en prácticamente todos los sectores económicos, desde el primario con la extracción de materiales y combustibles fósiles, hasta el sector servicios con el fomento de actividades comerciales y de transporte. Pero tal frenesí inversor requiere de una financiación descomunal a la que a día de hoy parece que sólo China está dispuesta a comprometerse. Este trabajo de investigación incidirá en los riesgos y oportunidades que tiene para la economía mundial, y particularmente la china, la puesta en marcha de esta empresa de enorme envergadura, que puede apuntalar la fase de crecimiento de la región Asia-Pacífico o socavar la fortaleza financiera del baluarte que es a día de hoy la economía china, rebotante de reservas de divisas pero excesivamente dependiente del comercio internacional ante un mercado interno no lo suficientemente desarrollado aún.

Palabras Clave: *One Belt, One Road* (OBOR), Gobierno Chino, Corredor Regional, Xi Jinping, Financiación, Infraestructuras, Dependencia Energética

Abstract

The macro-project of the New Silk Road promoted by the Chinese Administration of President Xi Jinping is being presented as the leading effort of the Asian hegemon to increase its geostrategic influence and ensure its rise as the next great world power, in the medium-long term. This ambitious initiative is not only set to boost China's economic and trade potential, but also consolidate the shift of power that has been taking place since the beginning of the 21st century from the Atlantic region to the Eurasian and Pacific areas, shift that aims to achieve higher wealth levels for all the States participant in the New Silk Road's plans. Bearing this in mind, the Chinese government, collaborating closely with more than 60 Member States, has been outlining a wide array of international routes, both land and sea oriented, where the bulk of the investments will be channeled, especially in the numerous infrastructures needs of the Eurasian and African regions.

Within the One Belt, One Road initiative there is room for investment in practically every economic sector conceived, from the primary sector with the extraction of materials and fossil fuels, to the services sector with the promotion of commercial and transportation enterprises. But such frenzy in investments requires a humongous volume of financing, which nowadays only China seems willing to commit. This research paper is going to evaluate the risks and opportunities that One Belt, One Road undoubtedly represents for the world economy, and in particular China. Seldom in history have experts so clearly witnessed the inception of a project of this magnitude, which can either underpin the growth phase of the entire Asia-Pacific region or undermine the financial strength of its economic powerhouse, considering that today's Chinese economy is a bulwark of financial stability, owing to its impressive currency reserves, but it is also excessively dependent on international trade as a consequence of a still-not-sufficiently developed domestic market.

Keywords: One Belt, One Road (OBOR), Chinese government, Regional Corridor, Xi Jinping, Funding, Infrastructure, Energy Dependency.

Listado de Abreviaturas*¹

- ❖ ADB: Banco Asiático de Desarrollo
 - ❖ AIIB: Banco Asiático de Inversión en Infraestructura
 - ❖ APEC: Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico
 - ❖ ASEAN: Asociación de Naciones del Sudeste Asiático
 - ❖ BRI: *Belt Road Initiative*
 - ❖ BRICS: Grupo de las mayores economías emergentes (Brasil, Rusia, India, China, y Sudáfrica)
 - ❖ CAFTA: *China-Asean Free Trade Agreement*
 - ❖ CDNR: Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma
 - ❖ COSCO: *China Ocean Shipping Company*
 - ❖ DAC: *Development Assistance Committee*
 - ❖ ESPO: *Eastern Siberia-Pacific Ocean*
 - ❖ GATT: *General Agreement on Tariffs and Trade*
 - ❖ LNG: *Liquefied Natural Gas*
 - ❖ OBOR: *One Belt, One Road Initiative*
 - ❖ ROI: *Return on Investment* o Retorno de la Inversión
 - ❖ TPP: Acuerdo Trans-Pacífico de Cooperación Económica
-

- ❖ CEE: Comunidad Económica Europea
- ❖ CEI: Comunidad de Estados Independientes
- ❖ EEUU: Estados Unidos de América
- ❖ FMI: Fondo Monetario Internacional
- ❖ G-7: Grupo de las 7 economías más industrializadas del planeta
- ❖ I+D: Inversión y Desarrollo
- ❖ OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos
- ❖ OMC: Organización Mundial del Comercio
- ❖ PCC: Partido Comunista Chino
- ❖ PIB: Producto Interior Bruto
- ❖ PNB: Producto Nacional Bruto
- ❖ UE: Unión Europea
- ❖ URSS: Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
- ❖ ZEE: Zonas Económicas Especiales

¹ *Las abreviaturas del apartado superior proceden todas de términos anglosajones

Índice de contenidos

1. Índice de Gráficos -----	5
2. Introducción y Objetivos-----	5
3. Marco Teórico, Metodología y Estructura -----	7
4. Evolución histórica contemporánea de la economía china y sus lazos euroasiáticos: Antecedentes de la Ruta de la Seda -----	9
4.1 Desarrollo de la economía china: Del comunismo semi-autárquico a las reformas económicas de Deng Xiaoping. -----	10
4.2 Despegue del comercio internacional chino -----	15
4.3 El comercio y la Ruta de la Seda: el legado de una simbiosis histórica y su relevancia actual -----	19
5. Presentación y Definición de la Nueva Ruta de la Seda -----	22
6. Desarrollo del macro-proyecto: Misión, Visión y Objetivos -----	25
6.1 Objetivos anunciados públicamente -----	26
6.2 Objetivos que atienden a intereses nacionales de China -----	30
6.3 Corredores regionales proyectados -----	33
7. Financiación público-privada -----	36
7.1 Instituciones Internacionales -----	37
7.2 Financiación intrínseca china -----	41
7.3 Financiación de Particulares -----	44
7.4 Controversia -----	46
8. Análisis por sectores económicos -----	48
8.1 Sector Energético -----	48
8.2 Sector de Transportes -----	51
8.3 Sectores Industriales y Otros Sectores -----	57
9. Conclusiones -----	60
10. Bibliografía -----	64

1. Índice de Gráficos

- Gráfico 1 -----	17
- Gráfico 2 -----	33
- Gráfico 3 -----	37
- Gráfico 4 -----	43
- Gráfico 5 -----	49
- Gráfico 6 -----	56

2. Introducción y Objetivos

El vertiginoso crecimiento de China como potencia demográfica, militar, económica, y comercial, sobre todo tras la incorporación en 2001 en la OMC en el caso de estas dos ultimas, no es algo que haya pasado desapercibido para gran parte de la Humanidad, que presencia con asombro y cautela la creciente influencia china en todos los ámbitos de la comunidad internacional. No obstante, lo que las nuevas generaciones, a la que pertenezco, tienden a olvidar es el duro proceso emprendido por China para llegar a donde esta hoy. Para ejemplificar la inmensa transformación del gigante asiático no hay más que recordar que el Producto Interior Bruto de China seguía siendo ligeramente menor al de España en 1995, a pesar de contar con una población 25 veces superior.

Hay un sinfín de estudios que relatan como las reformas económicas y sociales emprendidas por el Gobierno chino, tales como la implementación de zonas económicas exclusivas y la política de un solo vástago, han allanado el camino de este país hasta convertirse en la segunda economía del mundo y lograr unos niveles de bienestar para su población nunca vistos en su historia. Sin embargo, la ambición de Beijing sigue siendo la de convertirse, de nuevo, en la primera potencia mundial en el corto plazo, posición que China cree firmemente que es suya y que únicamente ha perdido en estos últimos dos siglos, llegando a catalogar parte de este periodo de tiempo como el “siglo de la humillación”. No sorprende por tanto que las autoridades chinas se hayan marcado como fecha tope para esta hazaña el año 2049, que simbolizará el 100 aniversario de la creación de la República Popular de China, y dará paso al que pudiera llegar a ser el “siglo de la dominación”.

Pero, ¿cómo piensa China alcanzar los niveles de desarrollo necesarios para ser el nuevo hegemón mundial? ¿ y puede alcanzar tal cota unilateralmente, o requiere de

un crecimiento sostenible en el mundo para sostener su propia economía y potencial auge? Los desafíos que tiene aún por delante China son diversos y complejos, y la fortalecida Administración de Xi Jinping ha previsto, desde 2013, que la mejor manera para afrontar este reto es mediante un macro-proyecto regional con una distintiva impronta china: la Nueva Ruta de la Seda.

También denominada OBOR o BRI, la Nueva Ruta de la Seda constituye una constelación de inversiones en decenas de sectores y países para fomentar el crecimiento sostenible en las regiones adheridas al mismo, con un pilar imprescindible puesto en el comercio internacional. La inspiración del mismo proviene de la ancestral Ruta de la Seda, uno de los primeros procesos de intercambio comercial transcontinentales de la Historia, que tanto lucró a las naciones que apostaron por el comercio. Como antaño, la participación de numerosos países y culturas es un elemento integral de OBOR, contando hasta la fecha con 60 países socios deseosos de beneficiarse en sus propios territorios y contribuir al éxito de este vehículo de crecimiento que constituye tanto para ellos mismos como para China.

Con OBOR, Beijing tiene en mente consolidarse como un actor económico-comercial imprescindible en tres ámbitos. Primero, quiere afianzar su posición como líder exportador mundial, que tanta importancia ha ostentado en la evolución china. A pesar de que actualmente cuenta con una sobreproducción estratosférica en sectores como el acero y el aluminio, y que el país está destinando copiosos esfuerzos para desarrollar su consumo interno y así poder alejarse tanto de su consideración como fábrica del mundo, como del riesgo que supone caer en la denominada *Trampa de la Renta Media*². Cabe recalcar que a pesar de todo, China es consciente del rol fundamental que ha ostentado y ostenta el comercio exterior en su economía, y principalmente ambiciona ser más eficiente en esta área para competir no solo en volumen, sino también en calidad y valor añadido, con otros grandes exportadores como Japón, Corea del Sur, o Alemania.

Muy relacionado con el anterior punto se encuentra el afán inversor chino en el extranjero, el cual está siendo canalizado actualmente a través de la Nueva ruta de la Seda. La capacidad exportadora de China solamente alcanzará su plenitud una vez que sus socios comerciales regionales hayan desarrollado un consumo de masas propio

² ***Trampa de la Renta Media:***

Término acuñado en 2006 por el Banco Mundial, el cual hace referencia al fenómeno por el cual economías en vías de desarrollo que han experimentado grandes tasas de crecimiento durante largos periodos continuados de tiempo son incapaces de alcanzar los niveles de desarrollo y bienestar característicos de las economías desarrolladas, estancándose en niveles medios de renta.

que demande los productos manufacturados en el gigante asiático. Así, China y sus corporaciones se han propuesto colaborar mano a mano con otros países y socios comerciales para impulsar las inversiones que estos requieren en materia de infraestructuras, energía, transportes, parques industriales, etc., con la finalidad de que el flujo comercial se vea beneficiado por todo ello, facilitando las importaciones chinas de materias primas y recursos energéticos, y las exportaciones de otros muchos bienes y servicios.

Finalmente, China esta comprometida a suplir la enorme carencia de fondos para el desarrollo e infraestructuras en regiones como el Sudeste Asiático, África, o Asia Central. En el último lustro, la labor de Beijing y gran parte de las entidades financieras vinculadas al Gobierno ha sido la propia de grandes prestamistas a escala internacional, otorgando créditos en condiciones extremadamente favorables a sus aliados y países socios, los cuales están siendo invertidos en iniciativas ligadas a OBOR. Precisamente, dado el ingente volumen de fondos necesarios para acometer dichos proyectos de OBOR, Beijing ha impulsado la constitución de bancos regionales para el desarrollo y consorcios de entidades financieras vinculados a la Nueva Ruta de la Seda, como el AIIB y el Silk Road Fund. Todos ellos cuentan con una enorme capitalización y apoyo técnico proveniente tanto de China como de los múltiples países accionistas, lo que no deja de ser una apuesta por el multilateralismo y en cierta medida, el libremercado, en una etapa en la que varias naciones del mundo, sobre todo EEUU, apuestan por un retraimiento en la escena internacional y una vuelta al proteccionismo. Asimismo, esta faceta financiadora de OBOR permite al gigante asiático mejorar su posición geopolítica mundial; afianzar su red de alianzas en Eurasia, África, y América Latina; y dar salida a sus grandes reservas de divisas y capital, lo que no solamente permite dinamizar la economía mundial, sino a la larga redundará en unos notables beneficios para las arcas públicas chinas.

3. Marco Teórico y Metodología

Respetando los elementos de intereses económicos y geopolíticos que entran en juego en todas las acciones en materia de inversión y comercio internacional, este trabajo intenta conjugar la omnipresente presencia de China en la Nueva Ruta de la Seda con el rol que esta ha de jugar en el desarrollo a corto, medio, y largo plazo de las regiones donde se proyectan las inversiones, notablemente Asia Sur-Oriental y África. Quizás por ello, el multilateralismo, que está presente en cada una de las facetas de OBOR, da buena muestra del vigor y preponderancia que el comercio internacional aún ostenta

en el mundo, representando para grandes actores internacionales, como China o la Unión Europea, su mayor prioridad de cara a entablar relaciones bilaterales con otros Estados, después de que durante décadas el comercio internacional constituyese la principal razón de que estas economías hayan crecido al ritmo que lo han hecho.

Este trabajo mantiene un carácter bicéfalo, ya que conjuga aspectos de una gran intensidad investigadora para ofrecer un análisis divulgativo de como esta conformada la Nueva Ruta de la Seda y las intenciones que hay detrás de su puesta en marcha. El ensayo se nutre de las más diversas fuentes, y precisamente por que OBOR consiste en una amalgama de docenas de proyectos con poca trayectoria en términos de espacio temporal, una de las mayores dificultades encontradas para la realización del trabajo ha sido la falta de libros académicos que versen sobre la materia.

No obstante, la relevancia internacional de OBOR en su conjunto han hecho que centros de investigación y expertos de todos los rincones del mundo, desde EEUU hasta Singapur, hayan producido numerosos estudios de enorme interés en torno a OBOR y sus implicaciones para China y sus respectivos socios, y este trabajo recoge varias de estas fuentes. Asimismo, la Nueva Ruta de la Seda presenta asociadas múltiples oportunidades y amenazas para el mundo empresarial, lo que implica que prestigiosas consultoras internacionales, como McKinsey o Deloitte, han destinado recursos a estudiar la viabilidad y el recorrido de los proyectos, y estos informes constituyen fuentes de inmenso valor para un trabajo como este. En la misma línea, el interés que OBOR despierta en la comunidad académica y en los círculos financieros ha supuesto que publicaciones que cuentan con gran reconocimiento internacional, tales como el *Financial Times* o *The Economist*, hayan dedicado extensos reportajes y artículos para desentrañar los detalles del que está destinado a ser el mega-proyecto del siglo.

Mención aparte merece la abundancia de fuentes documentales de primera mano utilizadas para este trabajo. Al tratarse de una iniciativa principalmente institucional, con la participación de un sinfín de organismos multilaterales como el AIIB, de entidades financieras y fundaciones publicas, como el *Silk Road Fund*, o simplemente agencias gubernamentales; este trabajo aúna muchos de los pliegos e informes publicados por todas estas organizaciones, incluidos los fundacionales, así como abundante información recogida en sus propios portales de información a la ciudadanía. No se deben desdeñar tampoco las declaraciones y anuncios oficiales efectuados por líderes de varios gobiernos, como Xi Jinping o Nazarbayev, ya que la visión, misión y objetivos de OBOR suelen estar sucintamente recogidos en los escritos

que estos líderes efectúan en público, además de aquellos aspectos que se obvian deliberadamente y que son fundamentales para comprender porque se está llevando a cabo un proyecto de este calibre.

El trabajo consta de tres partes íntimamente relacionadas entre sí. Primero se hace una recapitulación sobre la extraordinaria trayectoria económica y política emprendida por China en los últimos 50 años, para entender la base de partida que ha permitido al país progresar hasta unos niveles que hacen recomendable aventurarse en un proyecto descomunal como es OBOR. El trabajo prosigue con el anuncio del proyecto, desentrañando el razonamiento que legitima la implementación de las diversas rutas terrestres y marítimas, y trata de cubrir aspectos tan importantes como la financiación actual de OBOR y su problemática, y la incidencia de la Nueva Ruta de la Seda en diversos sectores, destacando el de infraestructuras, el energético, o el industrial. Finalmente, se concluye abordando y recapitulando sobre el impacto que tiene y se prevé que tenga OBOR en la reconfiguración del sistema geopolítico, económico y comercial actual, que afronta un momento crucial y lleno de incertidumbre.

4. Evolución histórica contemporánea de la economía china y sus lazos euroasiáticos: Antecedentes de la Ruta de la Seda

Para entender el fulgurante crecimiento de la economía china en su conjunto, lo que ha llevado a este país a convertirse en la segunda potencia económica mundial en un plazo de solo dos años, pasando del tercer al segundo puesto entre 2009 y 2011^{3/4}, es necesario recapitular no sólo sobre sus orígenes como una economía planificada, sino también sobre los nítidos cambios en política económica que permitieron la apertura del país al comercio y al capital.

A efectos de este trabajo, trataré de acotar los apartados de relaciones comerciales chinas a las áreas euroasiáticas más afectadas por el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, es decir, Rusia y los países satélites de la extinta URSS, el sudeste asiático, y la Unión Europea, dejando de lado en buena parte la compleja relación con EEUU y Japón. Asimismo, analizaré el rol de planificación económica que aún a día de hoy ejerce el gobierno chino, quizás el mayor remanente de su ideología maoísta, y como

³ (Seager, 2018)

⁴ (Kollewe & McCurry, 2018)

este encaja en su visión a largo plazo para sacar adelante la iniciativa de la Ruta de la Seda.

Finalmente, se detallará brevemente la función vertebradora y de generación de ingresos que tuvo la antigua Ruta de la Seda para la región euroasiática y en especial para las sucesivas dinastías de China; señalando los esfuerzos modernos de algunos de sus países vecinos por resucitar dicha ruta.

4.1 Desarrollo de la economía china: Del comunismo semi-autárquico a las reformas económicas de Deng Xiaoping.

Los primeros 30 años de gobierno maoísta en China desde la proclamación de la Republica Popular de China el 1 de octubre de 1949 marcaron un antes y un después en el plano político, social y económico del inmenso país asiático. Políticamente supuso establecer un sistema comunista de orientación claramente agraria tras el fin de la sangrienta Guerra Civil China, que enfrentó al gobierno pro-occidental del Kuomintang, que controlaba las grandes áreas urbanas, con los guerrilleros comunistas, que controlaban y contaban con el apoyo del medio rural y agrario.

Los objetivos económicos y de bienestar social de todos los dirigentes del Partido Comunista Chino (PCC) eran similares: revertir en el corto plazo los efectos devastadores de la Segunda Guerra Mundial y la consecuente Guerra Civil; mitigar las diferencias de ingreso de los ciudadanos para alcanzar la igualdad de los mismos; fomentar la rápida industrialización y avances agrícolas del país para robustecer su economía como había sido el caso de la URSS; y modernizar el ejercito. Sin embargo, la forma de alcanzar estos resultados dio lugar a una pugna interna entre los jefes chinos, la cual marcará los 70 años de historia de la China moderna.

Por un lado estaban los líderes que, como Mao Zedong, veían lograr una igualdad del nivel de renta de todos los chinos como la tarea más importante del nuevo sistema, ya que sólo así conseguirían consolidar el ideario comunista y contentar a los campesinos que habían dado su apoyo mayoritario al PCC. Esta visión, que es el eje principal del Maoísmo y su ideología, chocaba con el convencimiento de otros líderes de que, dentro del paradigma comunista, se tenía que priorizar la modernización e

industrialización del país, ya que únicamente de esta manera se alcanzaría un crecimiento que permitiera mejorar los niveles de bienestar de China.

Durante el largo mandato de Mao, sus tesis conformaron el *santo sanctórum* del particular comunismo chino, y aún a día de hoy son tomadas en cuenta por el PCC y sus dirigentes. No obstante, económicamente, los resultados de las políticas maoístas, cuya visión no era otra que alcanzar una economía socialista plenamente autárquica, distaron mucho de ser positivos. Las primeras reformas económicas impulsaron la redistribución de la tierra entre la masa de campesinos más pobre, lo que unido a la relativa estabilidad interna y el apoyo técnico de la URSS, lograron que el país se recuperara a niveles anteriores a los de la guerra civil. La planificación estatal china siguió el modelo soviético de los planes quinquenales, estipulando cuotas y reformas industriales y agrarias, tales como la expropiación de todo el tejido empresarial y las explotaciones agrarias del país, que pasaron a estar bajo un régimen público o público-privado. Contrario a la concepción general, la primera colectivización de los medios de producción, entre 1953 y 1957, sí que generó un crecimiento en el número de bienes producidos en China, aunque debido al interés soviético por impulsar la industria, se relegaron otras áreas de vital importancia para el país, mayormente la agricultura, que hubo de subsistir sin planes concretos ni incentivos estatales^{5/6}.

No obstante, los consecuentes planes quinquenales y el viraje del gobierno chino para fomentar la producción agraria manteniendo las cuotas industriales como objetivo prioritario, supuso un desastre económico para China, y se convirtió en uno de los dramas humanos más importantes del Siglo XX con estimaciones de entre 20 y 30 millones de muertes a consecuencia de las hambrunas⁷. El famosamente denominado Gran Salto Adelante presionó a cientos de millones de campesinos chinos a vivir colectivamente en granjas comunitarias, y cuando las bajas tasas de producción de estas granjas ocurrieron paralelamente a inclemencias climatológicas y a la demanda de hierro por parte del sector industrial, millones de ciudadanos se vieron privados de todo alimento.

⁵ (Kirby, 1955)

⁶ ("China | Culture, History, & People - Economic policies", 2018)

⁷ (Dikotter, 2010)

La catástrofe económica y humanitaria necesitó de años para solucionarse, y en este tiempo China no contó con la ayuda de ningún aliado internacional. El mundo occidental, encabezado por EEUU y Europa, seguía apoyando incondicionalmente a la China nacionalista de Taiwán y no reconocía al gobierno comunista de Pekín. Los países del Tercer Mundo, representados por los futuros fundadores del Movimiento de Países No Alineados, recelaban enormemente del maoísmo chino, especialmente la India de Jawaharlal Nehru, que en 1962 entró en una guerra contra China que perdió estrepitosamente. Y la URSS, aliada tradicional de Pekín, había extinguido su provechosa relación bilateral con China ya en 1960, con un punto álgido en las tensiones en 1969, fruto de escaramuzas e incursiones a pequeña escala en la frontera sino-soviética. El motivo de este distanciamiento fue el sentimiento chino de ser relegado a un segundo plano en la lucha por el comunismo mundial, la falta de cooperación técnica por parte de los soviéticos, especialmente en materia nuclear, y los diferentes caminos tomados por cada parte: las reformas desestalinizadoras de la URSS y el Maoísmo en su más pura forma en China⁸.

La percatación de estar aislada en el tablero internacional, y su más que patente debilidad económica y comercial, fueron las principales causas de que China optara por abrirse finalmente al mundo no comunista o no alineado, empezando en 1965 con la oficialización de sus relaciones diplomáticas con la Francia de Charles de Gaulle⁹.

Acosada por los funestos resultados del Gran Salto Adelante y la imposibilidad de lograr una autarquía alimenticia e industrial al mismo tiempo, el Gobierno de Mao viró de rumbo a partir de 1962. Por primera vez se le dió total prioridad al sector agrícola, invirtiendo en mejoras tecnológicas que incrementasen el volumen de producción, sobre todo de arroz, y reduciendo los impuestos y cuotas a los campesinos, a fin de rebajar su carga y promocionar el autoabastecimiento. Estas reformas surtieron efecto aliviando la maltrecha situación económica aunque sin que se materializara el despegue económico que, por ejemplo, experimento la URSS con políticas similares, a causa, principalmente, de las diferencias demográficas entre ambos Estados y el nivel de extrema pobreza del que partía la nación china. En retrospectiva, durante los años 60 y principios de los 70 el grado de inversión pública en infraestructuras y bienes destinados a la exportación se mantuvo en niveles

⁸ (Clemente, 2015)

⁹ (Bassets, 2018)

similares a otros países del Tercer Mundo, lo que sumado a su aislamiento internacional se materializó en tímidos crecimientos de los sectores que más importaban a la economía china: el agrícola y el de la industria, sobre todo la pesada¹⁰.

El gran punto de inflexión ocurrió, una vez se entablaron relaciones diplomáticas y comerciales con EEUU en 1972 y el resto del mundo occidental subsecuentemente, con la muerte de Mao en 1976 y el ascenso al poder del ala moderada del PCC. Tras observar como buena parte de sus vecinos pasaban de ser economías subdesarrolladas a economías en vías de desarrollo como la surcoreana¹¹, o directamente desarrolladas como la japonesa y la taiwanesa, el maoísmo en su interpretación económica fue visto como un fracaso.

El celeberrimo cambio de políticas de Deng Xiaoping defendía la necesidad de “reformas y apertura”¹², y estas premisas fueron llevadas a todos los rincones de la economía y de su planificación gubernamental. En el plano nacional, las reformas se materializaron en incentivos y capital para avances tecnológicos, primero en el sector principal de la economía, la agricultura; seguido poco después por la industria de bienes de consumo. Se adoptó el concepto de que cada uno recibiese en base a su esfuerzo, el cual rompía unilateralmente con la premisa de que el individuo recibiera sustento en función de sus necesidades básicas. Esta ruptura con un principio fundamental del comunismo fue resultado de la privatización y liberalización económica en la China de los años 80, que fomentaba la descentralización de la producción, acabando con el monopolio del Estado en las empresas y con la forzosa colectivización de los medios agrarios¹³.

Pero la modernización de la economía china necesitaba de mucho más que simples reformas en el campo. Deng Xiaoping presionó al PCC para que acordase dinamizar la economía, reduciendo la burocracia centralista en favor de un control más provincial, enfatizando la importancia de invertir en educación e I+D, y lo más importante para este estudio, abriendo la economía china al mundo. La prioridad del nuevo gobierno recayó en el languideciente sector manufacturero destinado a la exportación, ya que hasta 1981, el comercio internacional (exportaciones e importaciones) había

¹⁰ (Perkins, 1983)

¹¹ (Graham, 2005)

¹² (Tisdell, 2008)

¹³ (Tisdell, 2008)

representado cada uno menos del 9,3 por ciento del PIB chino¹⁴, en el que habría de ser uno de los países exportadores por excelencia.

Para atraer inversión extranjera a un país que hasta el momento controlaba todos los sectores empresariales, y a fin de hacerlo sin que esto socavara la autoridad comunista china o el frágil sistema económico aun vigente, se abrieron en 1980 cuatro Zonas Económicas Especiales (ZEEs) en el superpoblado sur de China, donde la baja tributación y la gran cantidad de mano de obra supusieron grandes oportunidades de negocio para las multinacionales. Tal fue el éxito de las pioneras ZEEs que cinco años más tarde se crearon catorce zonas de desarrollo económico para intercambios comerciales entre empresas chinas y extranjeras en las grandes urbes del país, como Shanghái o Cantón¹⁵.

Las inversiones extranjeras tenían la obligación por parte del Estado chino de adoptar el formato de *Joint Ventures*¹⁶ para invertir en China, por el empeño del gobierno de mantener un férreo control en este proceso de liberalización y de regular la apertura al capitalismo en zonas que hasta entonces no habían tenido contacto con dicho sistema¹⁷. Incluso a día de hoy, salvo algunas grandes multinacionales, las inversiones de capital y servicios extranjeros recurren a agentes e inversores locales chinos para aventurarse a producir, vender y comerciar en China, ya que como antaño, este paso reduce considerablemente los tramites burocráticos y facilita enormemente la implantación empresarial. Así, no sorprende que el 15 por ciento que representaba el comercio internacional para el PIB chino en 1980 se duplicara en menos de un lustro, impulsando el crecimiento del PIB real en un 10 por ciento medio interanual. Esta tasa de dos dígitos de crecimiento de la economía china se mantendría ininterrumpidamente durante la mayor parte de los años 90 y 2000^{18/19}.

¹⁴ (Brender, 1992)

¹⁵ (Yu & Tian, 2011)

¹⁶ ***Joint Ventures:***

Una *joint venture* o empresa conjunta es un acuerdo que permite la asociación de varias empresas para llevar a cabo una actividad de negocio que requiere una gran inversión inicial y que reportará beneficios en el largo plazo.

¹⁷ (InterChina Consulting, 2011)

¹⁸ ("China GDP Annual Growth Rate | 1989-2018 | Data | Chart | Calendar", 2018)

¹⁹ (Yu & Tian, 2011)

4.2 Despegue del comercio internacional chino

Centrándonos en las relaciones comerciales chinas a lo largo de la segunda mitad del Siglo XX hasta ahora, se puede apreciar una evolución sustancial en los aspectos que dan pie a estos intercambios, así como al auge de determinados socios en función de la década. Por afinidad ideológica y por ser el gran país que reconocía al gobierno de Beijing, la URSS representaba, de media, un 50 por ciento del comercio exterior de China sin contar los países satélite del bloque soviético, y en aquellos años se basaba fundamentalmente en la exportación china de materias primas como el petróleo y el carbón, y la importación de tecnología industrial y armamentística, esta última representando un 25 por ciento del total²⁰.

A medida que la URSS y China se alejan, esta posición predominante la ocupará Japón, país que ya por los años 60 contaba con una industria de alta tecnología que China ha tardado décadas en asimilar a su propio tejido productivo. Sin embargo, la balanza comercial era netamente deficitaria para China, la cual exportaba, hacia 1986, el 15 por ciento de su producción, sobre todo combustibles fósiles, mientras que las importaciones japonesas de bienes de equipo, automóviles, etcétera representaban casi el 30 por ciento del total. Dentro del comercio bilateral no incluimos los cientos de millones de ayuda oficial al desarrollo que Japón concedió a China hasta los años 90, los cuales muchos analistas relacionaron con reparaciones de guerra encubiertas, y que fueron destinados principalmente a la mejora de las infraestructuras²¹. El déficit comercial se ha prolongado hasta nuestros días, con 124 y 79 billones de dólares estadounidenses²² en importaciones y exportaciones respectivamente en 2017²³, aunque la brecha comercial se ha reducido paulatinamente con los años.

²⁰ (CIA, 1956)

²¹ (Silver, 2018)

²² **Dólares estadounidenses:**

A lo largo del trabajo se simplificará la nomenclatura de la divisa del dólar estadounidense a únicamente "dólar", a menos que se señale expresamente que se trata de otra divisa en dólares de otro país, en cuyo caso se indicará debidamente.

²³ ("China Exports By Country", 2018)

Pero el caso más paradigmático del boom comercial chino se dio con EEUU. Si en 1972, año del deshielo diplomático entre ambos países, el volumen comercial bilateral era ínfimo, con 4,7 millones de dólares en total, a fecha de hoy el volumen total asciende a aproximadamente 570 billones de dólares, 80 por ciento de los cuales son exportaciones chinas a EEUU. La primacía comercial estadounidense en el mundo fue superada por China hace ya 5 años, en 2012²⁴, y las tirantes relaciones institucionales no quitan para que EEUU sea el mayor mercado para la exportación de las manufacturas chinas, superando a fecha de 2015 en casi 100 billones de dólares al segundo mercado, que es Hong Kong²⁵.

Las relaciones comerciales chinas con la constelación de países que conforman ASEAN es otro claro ejemplo de los beneficios mutuos derivados del libre-comercio, en este caso entre Estados en vías de desarrollo, muchos de los cuales contaban y siguen contando con tensas relaciones con China, como Vietnam²⁶. Los casi inexistentes lazos comerciales en los años que preceden a los 70, debido a la política diplomática de bloques, dio paso a una tímida apertura diplomática con sus aliados más importantes en la región incluso a día de hoy: Tailandia, Malasia, o Camboya.

Paralela a la mejora de las relaciones bilaterales en los años 80 y los cambios de política económica auspiciados por el afán reformista de Deng Xiaoping, la influencia diplomática china no ha ido más que en aumento, lo que ha venido parejo al mayor peso comercial de China en la región. La política china de la “Buena Vecindad” instaurada por el politburó²⁷ chino al termino de la Guerra Fría, tuvo una especial repercusión en los años 90 y 2000 en estas dos zonas del Este de Asia. Entra aquí en juego la importancia que tuvo la crisis financiera asiática de 1997 para apuntalar la nueva posición de potencia económica de China en Asia. Mientras que países como Tailandia se vieron abocados a devaluar sus divisas en la peor crisis que ha afectado al Sudeste Asiático, Beijing actuó de barrera de contención para que los efectos de la

²⁴ (Dong, 2013)

²⁵ ("China Exports By Country", 2018)

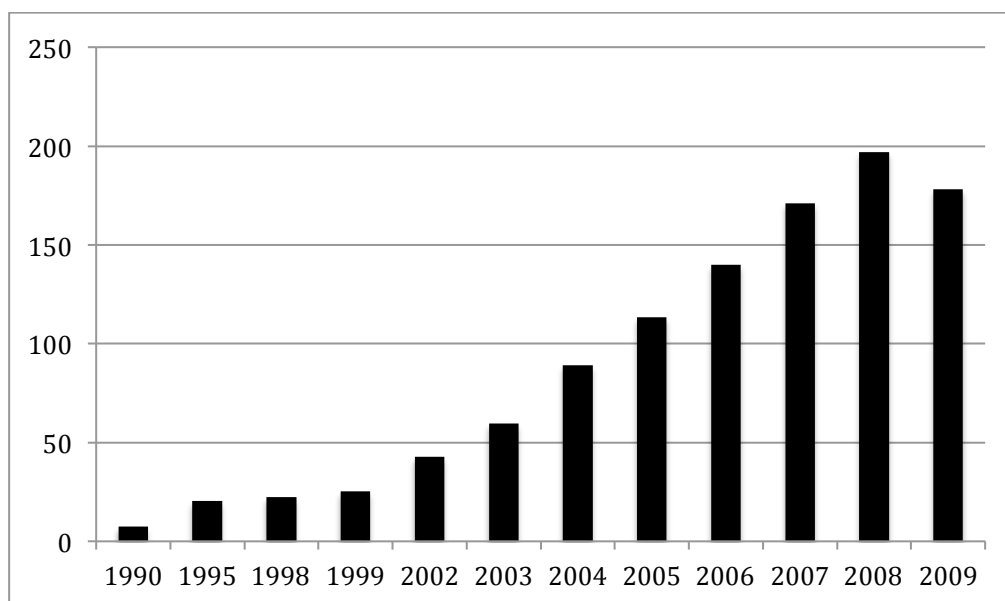
²⁶ (Li & Yongke, 2017)

²⁷ **Politburó:**

Se conoce con esta denominación al máximo órgano ejecutivo de los partidos políticos comunistas, y por extensión, al gobierno de aquellos Estados gobernados bajo esta ideología política, como la extinta URSS o la República Popular de China.

crisis no se multiplicaran, lo que le dio incontables réditos comerciales y políticos por parte de sus vecinos²⁸. Esta posición se logró de dos formas: anunciando que bajo ningún concepto el Renminbi iba a ser devaluado, es decir, que los tipos de cambio se iban a mantener intactos; y haciendo el esfuerzo de ayudar con financiación extra a aquellos estados de ASEAN que la necesitaran²⁹. Por ejemplo, Camboya, que necesitaba de ayuda financiera urgente por la crisis y los efectos devastadores en la economía de los Jemerres Rojos y las guerras a dos bandas entre Vietnam por un lado, y China y Camboya por el otro, recibió numerosos paquetes de ayuda, y a día de hoy es un aliado fiel a los intereses chinos³⁰.

Gráfico 1: Evolución comercial entre China y ASEAN, 1990-2009, en billones de dólares estadounidenses



Fuente: ASEAN Statistical Yearbook 2003, 2008. www.asean.org/news/item/foreigndirect-investment-statistics. Elaboración Propia

En cifras totales, como se puede apreciar en el gráfico 1, los cambios en la política comercial china, como la política de “Buena Vecindad” han ido sucedidos por un aumento sin precedentes del comercio, superando el comercio bilateral los 250

²⁸ (Shiau, 2001)

²⁹ (Tai & Soong, 2014)

³⁰ (Graceffo, 2017)

millones de dólares al final del milenio, y pegando un salto cuantitativo sin parangón en el siglo XXI gracias a la entrada de China en la OMC y el Acuerdo de Libre Comercio ratificado por estos dos sujetos internacionales, el CAFTA. Cabe recalcar que hoy en día para ASEAN, China es el primer socio comercial por volumen de mercancías en toda el área del Asia-Pacífico, seguido de cerca por Japón³¹.

Finalmente, las relaciones entre China y la UE son quizás las que más han tardado en materializarse por no estar presentes hasta 1975, años más tarde que las estadounidenses o japonesas, pero desde 2014, la UE es el socio comercial más importante de China³², lo que da una idea de cuán relevante esta unión es para ambas partes. Aunque en los años 80 la relación bilateral fuese tachada por algunos expertos de secundaria para los intereses mutuos³³, lo cierto es que no se escatimaron esfuerzos por ninguna de las dos partes para formalizar su relación. Primero fue el Acuerdo de Cooperación entre China y la CEE en 1978, muy poco después del deshielo diplomático entre Bruselas y Beijing, y puesto que los aspectos formales de este tratado eran muy limitados y ambos actores consideraron que su contenido no bastaba para cubrir las relaciones comerciales bilaterales, la CEE y China renovaron su recién estrenado vínculo en 1985, con la firma conjunta del Tratado de Cooperación Económico-Comercial, aun en vigor^{34/35}.

Los primeros 20 años de relación económica no fueron sencillos, ya que la UE tenía que conjugar su interés inversor en la zona con los recelos que China suscitaba en materia de derechos humanos, como los eventos de Tiananmen o las condiciones futuras de dos territorios que hasta finales de los 90 fueron europeos: Hong Kong y Macao. No obstante, a medida que China se iba consolidando como una potencia emergente, con un PIB en auge incluso durante la Crisis Financiera de 1997, la UE fue mucho más proclive a iniciar una relación estratégica, apoyando la entrada de China en la OMC³⁶ y organizando conjuntamente cumbres bilaterales anuales. Esto, no obstante, no ha privado que desde el lado europeo, de manera similar a los recelos americanos con la presunta devaluación gubernamental del yuan, no haya críticas

³¹ ("Foreign Direct Investment Statistics - ASEAN | ONE VISION ONE IDENTITY ONE COMMUNITY", 2018)

³² ("EU replaces U.S. as biggest trading partner of China", 2015)

³³ (Robinson & Shambaugh, 2006)

³⁴ (Griese, 2006)

³⁵ (Agreement on Trade and Economic Cooperation between the European Economic Community and the People's Republic of China, 1985)

³⁶ (Eglin, 1997)

hacia China en materia comercial por incumplir algunas de las obligaciones contraídas al entrar en la OMC, tales como discriminación tarifaria hacia Europa en ciertos sectores, intervención estatal en la economía en favor de sus empresas nacionales, restricción o dificultad de acceso a numerosos sectores en el país, falta de transparencia, o insuficiente protección de la propiedad intelectual³⁷.

A pesar de estos reveses, China constituye, alternativamente con EEUU, el mercado exterior primordial para la UE, y además tiene un potencial de crecimiento aun mucho mayor, favorecido precisamente por proyectos como la Nueva Ruta de la Seda. China es la mayor fuente de importaciones de la UE, especialmente de bienes de consumo como ropa o calzado, y el segundo destino de las exportaciones comunitarias, sobre todo de bienes industriales, de transporte y de lujo; sin olvidar que la UE es puntera en la prestación de servicios en China, constituyendo estos últimos casi el 20 por ciento del total de los servicios europeos en todo el mundo. Para discernir la magnitud de la importancia de este vínculo basta decir que las relaciones comerciales sino-europeas hoy por hoy alcanzan el promedio del billón de euros diario³⁸, cifra impensable apenas una década atrás.

4.3 El comercio y la Ruta de la Seda: el legado de una simbiosis histórica y su relevancia actual

Se adivina que el crecimiento exponencial que ha experimentado china década tras década desde los años 70 ha sido consecuencia directa del aperturismo comercial que este país lleva efectuando lentamente con sus vecinos y el resto de regiones del Orbe. Pero esta conexión entre comercio y riqueza no es ni mucho menos nueva para China: desde el siglo II A.C., China y sus gobernantes se han lucrado, e incluso sobrevivido³⁹, gracias a las rutas comerciales con Occidente y el Sudeste Asiático. Entre el compendio de rutas que conectaban estas zonas, destaca la famosa Ruta de la Seda, donde principalmente se intercambiaba la referida mercancía, producida en exclusiva y con celo por los chinos y de un valor equiparable al del oro para Occidente, por distintas manufacturas, caballos y plata procedente del Imperio Romano, Bizantino, y

³⁷ ("China - Trade - European Commission", 2018)

³⁸ ("China - Trade - European Commission", 2018)

³⁹ (Mark, 2014)

sucesores. También parte de su importancia histórica fue que mantuvo durante casi quince siglos unos lazos comerciales boyantes y continuos entre diversas civilizaciones no colindantes, algo nunca visto hasta la fecha.

Fue tal el importante nexo de unión de esta ruta para dos regiones remotas, que el control de la misma por intermediarios y por los distintos países productores, así como impactos históricos en cualquiera de ellos, tenían efectos de gran magnitud en los diversos socios comerciales. Por ejemplo, si el Imperio Romano o la dinastía china reinante en ese momento entraba en decadencia por invasiones de sus vecinos, ya fueran estos germanos o mongoles, el comercio de estos bienes se vería inmediatamente afectado, perjudicando las finanzas de la contraparte. Hoy en día, en un mundo cada vez más interconectado, estas alteraciones se repiten constantemente en función de como se comporten los mercados domésticos, financieros, y un sin fin de partes interesadas en la economía, dando legitimidad a la idea de que la historia no deja de ser una serie de eventos de carácter cíclico.

Por el carácter de relevancia y nostalgia que despierta esta ruta histórica en la sociedad moderna, numerosos países antes de China han tratado, con mayor o menor éxito, de emplear su nombre para describir distintos proyectos de infraestructuras e interconexión con otros países de su entorno. Los pioneros fueron los japoneses, que ya por 1997 quisieron describir su política diplomática, económica y de desarrollo con Asia Central como “la Diplomacia de la Ruta de la Seda”; y que se centró en señalar el rol de donante e inversor que Japón ha mantenido durante casi medio siglo en Asia, y específicamente con las repúblicas de Asia Central después de la caída del bloque comunista⁴⁰. Similarmente, Corea del Sur, que recientemente se convirtió en el primer país donante del DAC que hubiese recibido ayuda en algún momento pasado⁴¹, también ha puesto en marcha iniciativas de colaboración con Asia Central, a tenor de su nuevo rol de potencia tecnológica y económica.

También con las miras puestas en Asia Central y en recuperar parte de la influencia perdida desde 1991, Moscú puso en marcha en 2015, un proyecto de mercado común llamado la Unión Económica Euroasiática, que comparte una estructura ejecutiva similar a ASEAN, y donde las barreras a la circulación de bienes y personas entre sus

⁴⁰ (Len, Tomohiko & Tetsuya, 2008)

⁴¹ ("OECD Development Assistance Committee (DAC) welcomes Korean membership - OECD", 2009)

miembros (Rusia, Bielorrusia, Kazajistán, Armenia y Kirguistán) son inexistentes⁴². Asimismo, Kazajistán, en su condición de potencia regional en Asia Central, ha hecho lo propio vendiendo al exterior la imagen de que un contacto más estrecho entre Occidente y Oriente pasa necesariamente por una mayor inversión en infraestructuras en esta región intermedia.

Finalmente, tanto EEUU como la India, que temen quedar apartados en sus respectivas áreas de influencia por el reciente ímpetu inversor de China y el resto de los países, han desarrollado sus propias iniciativas para contrarrestar a sus rivales comerciales. En 2011, la por entonces Secretaria de Estado norteamericana, Hillary Clinton, lanzó al mundo por primera vez su idea de una “Nueva Ruta de la Seda”, que indudablemente ha tenido repercusión en el posterior proyecto chino, a pesar de que los estadounidenses tenían más en mente desarrollar una ruta en el sur y sudeste asiático.

India es indudablemente el país más interesante e importante de cuantos tratan de rivalizar con China en la ambición de sus proyectos de infraestructura e inversión regional. En 2014, el primer ministro indio Narendra Modi anunció que su país estaba ultimando una iniciativa, llamada Mausam, de carácter comercial y cultural, por la cual tratará de conectar todos los países ribereños al océano Índico para fomentar y salvaguardar las históricas relaciones comerciales entre ellos. Inspirado en el comercio de especias que tanto lucró a todos los países del Índico, desde el Cuerno de África hasta las Indias Orientales, India quiere ser el centro de un proyecto que la aúpe a la condición de gran potencia y que además, cierre el paso a China en sus ambiciones en este océano⁴³.

El proyecto Mausam, del cual se conoce en la actualidad mucho menos que de la Nueva Ruta de la Seda, rivalizaría así con el componente marítimo de la Nueva Ruta de la Seda. Beijing ha tratado repetidas veces de convencer a la India de la oportunidad que se abriría si unieran esfuerzos, pero ambos países son internamente conscientes de que su rivalidad por influencia en el sur y sudeste asiático hace imposible llevar a cabo una iniciativa conjuntamente⁴⁴. Esta política exterior india tan pro-activa

⁴² ("Eurasian Economic Commission", 2018)

⁴³ (Pillalamarri, 2014)

⁴⁴ (Tiezzi, 2015)

contrasta con su tradicional introversión, que siempre ha tenido que lidiar con los incontables problemas que acarrea una democracia con mil millones de habitantes, y es un indicador fiable de que India está genuinamente preocupada por la asertiva y ambiciosa política exterior de su vecino chino, el cual no solamente tiene excelentes relaciones con Pakistán, sino también con algunos aliados tradicionales de la India, como Sri Lanka o Maldivas⁴⁵.

Si la Nueva Ruta de la Seda cuenta con inmensos desafíos e incertidumbres en su horizonte, principalmente de financiación y viabilidad económica de las inversiones, el proyecto Mautsam cuenta con muchas más incógnitas, ya que la India tiene un camino aun más largo por recorrer en cuanto a paliación de la pobreza y modernización de sus infraestructuras se refiere. Es por esto que la Nueva Ruta de la Seda, que prevé generar dividendos que redunden en beneficio de China y todos los países que colaboren, constituye el proyecto más ambicioso planteado nunca en Asia⁴⁶.

5. Presentación y Definición de la Nueva Ruta de la Seda

En Septiembre de 2013, durante una visita oficial a Kazajistán, el Presidente chino Xi Jinping sorprendió al mundo anunciando el que habrá de ser el proyecto de infraestructuras de mayor envergadura de nuestro siglo. En la Universidad Nazarbayev, nombre que honra al vigente presidente kazako en el poder desde la caída de la URSS, Xi Jinping dió un discurso detallando, entre otras cosas, “que con el fin de forjar lazos económicos y de cooperación más estrechos e impulsar un espacio para el desarrollo en toda la región euro-asiática, debemos adoptar medidas innovadoras y aunar esfuerzos para construir un ‘cinturón económico alrededor de la Ruta de la Seda’. Empezaremos trabajando en áreas individuales a fin de unirlos en el futuro y de dar cobertura a toda la región eventualmente”⁴⁷

Aunque este fue el primer anuncio de la nueva “Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda”, las novedades no cesaron ahí, tomando por sorpresa a buena parte de los analistas sobre China. Un mes más tarde, durante la Cumbre de Líderes Económicos del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) en Yakarta, Xi Jinping también

⁴⁵ (Sahasrabuddhe & Mallapur, 2017)

⁴⁶ (Wilson, 2017)

⁴⁷ (Amighini, Berkofsky, Magri & Yiwei, 2015)

anunció la proyectada segunda parte paralela al componente terrestre de la iniciativa lanzada en Kazajistán: La Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI. Mientras que el primer discurso se preparó con las miras puestas en que apuntalara los esfuerzos de proyección de China hacia Asia Central, una de las regiones cruciales para la iniciativa, este segundo anuncio quiso contentar a los países miembros de ASEAN, la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático. Para los Estados del Sudeste Asiático es fundamental mantener su rol tradicional de enclaves comerciales privilegiados a lo largo de las rutas marítimas (Malaca, Singapur, Yakarta, Penang, etc.), y China les garantiza que en su futuro proyecto mantendrán y expandirán si cabe su posición crucial⁴⁸.

Estas dos iniciativas, en conjunción con nuevas inversiones planteadas al albor de estos anuncios, forman el plan estelar del gobierno chino para abrirse al mundo y sus vecinos como una potencia económica, política y diplomática: el *One Belt, One Road Initiative* (OBOR), o como se le denomina más popularmente en la literatura hispana, la Nueva Ruta de la Seda.

En un intervalo de tiempo muy corto la Nueva Ruta de la Seda ha adquirido una palpable notoriedad en los medios de comunicación y en el mundo académico, siendo relacionado con la nueva fase estelar en la relaciones exteriores china. No obstante, como apunta el Doctor Tim Summers⁴⁹, el concepto de la Nueva Ruta de la Seda no recoge a la perfección el significado imbuido en este proyecto por las autoridades chinas, priorizando el elemento físico de establecer rutas e infraestructuras nuevas sobre las más importantes redes comerciales que se van a materializar.

Yi dai yi lu, OBOR en mandarín, expresa nítidamente la bicefalia de ideas sobre las cuales hace mención el doctor Summers: por un lado la idea de interconexión regional, emulando la primera ruta de la seda que, por ejemplo, permitió los primeros contactos entre Europa Occidental y China; y por el otro, el componente marítimo de la misma, señalando el rol que las rutas comerciales marítimas tuvieron en el esplendor de las ciudades de China Oriental (Cantón, Shanghái, Tianjin)⁵⁰. En la opinión de este experto, la Nueva Ruta de la Seda tendría que transmitir, aparte de la diversidad de rutas comerciales que se impulsarán en contraposición con la ruta singular a la que apunta su

⁴⁸ ("Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament", 2013)

⁴⁹ (Summers, 2015)

⁵⁰ (Wilson, 2017)

etimología en inglés y castellano, la importancia de esta iniciativa no solamente para China, sino también para el mundo⁵¹.

El proyecto de la Nueva Ruta de la Seda es por tanto una constelación de inversiones que el gobierno chino ha visto necesarias para afianzar una red de infraestructuras que aseguren el progreso económico del continente asiático. La participación y colaboración, tanto técnica como económica, de diversos países, organismos internacionales, instituciones financieras y empresas son la punta de lanza que fomentará el estrechamiento de los lazos económico-comerciales de los integrantes del proyecto, lo que a la postre debería establecer un gran mercado euro-asiático que actué como adalid de las zonas de libre comercio futuras⁵².

En marzo de 2015, dos años después de los anuncios de Xi Jinping, la Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma (CDNR), el Ministerio de Asuntos Exteriores, y el Ministerio de Comercio, presentaron conjuntamente la que habrá de ser la hoja de ruta de la Nueva Ruta de la Seda. El informe, llamado “Visiones y Acciones para Construir Conjuntamente el Cinturón y la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”, detalla minuciosamente los objetivos del proyecto, y desvela también detalles de como se va a implementar dicha iniciativa⁵³. A efectos actuales, lo más relevante de dicho informe es que anunció los que iban a ser los corredores terrestres y marítimos en los que se centraría, los cuales serán analizados pormenorizadamente en este trabajo.

Las rutas, terrestres y marítimas, habrán de conectar Asia, Europa, y en menor medida, África, facilitando los intercambios comerciales de todo tipo de bienes y servicios. Asimismo, la Nueva Ruta de la Seda ambiciona ir más allá de reducir aranceles y poner los medios físicos que abaraten el comercio internacional, ya que entre sus objetivos de establecer unos lazos inter-estatales más estrechos también hay cabida para facilitar los flujos de información y de personas. En cualquier caso, al tratarse de una iniciativa concebida por el gobierno chino, su planificación está encaminada a beneficiar a la República Popular de China, tanto en el plano nacional como en el internacional, como se podrá apreciar a lo largo del trabajo.

⁵¹ (Summers, 2015)

⁵² (Amighini, Berkofsky, Magri & Yiwei, 2015)

⁵³ ("Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", 2015)

Precisamente, dado el sustancial calibre del gran número de inversiones que están amparadas y conforman la Nueva Ruta de la Seda, el tiempo estimado para dar por acabado el proyecto en su conjunto es desconocido, pero requerirá de varias décadas. A día de hoy, la fecha que se maneja para conocer los primeros resultados de los trabajos de la iniciativa es 2049⁵⁴. Esta fecha, para cualquier conocedor de la realidad china, no es baladí, ya que conmemora el 100 aniversario de la victoria comunista en la Guerra Civil China, y la proclamación de la República Popular de China por Mao Zedong.

Para la economía mundial, el potencial de esta iniciativa no tiene parangón con ningún otro proyecto del siglo XXI, y hay expertos que coinciden en que hay que remontarse al Plan Marshall para hallar una propuesta de este calibre⁵⁵. En términos macroeconómicos, la Nueva Ruta de la Seda tendrá un impacto significativo en el 70 por ciento de la población mundial, dentro de un área geográfica que comprende el 55 por ciento de la economía mundial en términos de su PNB⁵⁶. El capital estimado que invertiría el gobierno chino sería de alrededor de 300 billones de dólares americanos, de los cuales 100 billones provendrían directamente de las reservas del país, y adicionalmente se tendría que entrar a valorar el efecto de apalancamiento que esta inversión descomunal tendría en los sectores privados de inversiones y préstamos⁵⁷. Se estima que las infraestructuras construidas en 40 países (carreteras, oleoductos, puertos, vías ferroviarias, etcétera) incrementarán el valor del comercio chino en 250 billones de dólares americanos, en un intervalo de tiempo no superior a una década desde su finalización.

6. Desarrollo del macro-proyecto: Misión, Visión y Objetivos

La iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda está siendo desarrollada por múltiples agencias gubernamentales chinas, dada la prioridad que constituye para la actual Administración de Xi Jinping. Bajo la supervisión directa del vice-primer ministro, Zhang Gaoli, la CDNR, el Ministerio de Asuntos Exteriores, y el Ministerio de Comercio; son los encargados de

⁵⁴ (Li, 2014)

⁵⁵ (De Jonge, 2017)

⁵⁶ (Clemente, 2015)

⁵⁷ (Bondaz, Godement, Cohen, Kratz & Pantucci, 2015)

los aspectos técnicos y de difusión del macro-proyecto, ejerciendo la CDNR la función de control.

Hoy por hoy, la planificación del proyecto busca principalmente impulsar los intercambios comerciales entre el vibrante cuadrante económico de la región Asia-Pacífico y los mercados desarrollados de Europa, en especial de la zona occidental. De este modo, la ruta trazada prevé incorporar un gran número de Estados que o bien tengan ya mercados desarrollados y asentados, como pueda ser Alemania, o cuyo potencial económico e interés para China supongan un incentivo a su inclusión, tales como Kazajistán⁵⁸ o Pakistán⁵⁹.

En palabras de Xi Jinping, la Nueva Ruta de la Seda deberá ser construida de acuerdo a los intereses de todas las partes y países implicados en su puesta en funcionamiento, haciéndose imprescindible que la comunicación entre las distintas partes interesadas sea fluida y constructiva, a fin de garantizar su éxito. Para ello, según el presidente chino, se va a hacer un esfuerzo por integrar las propuestas y planes de desarrollo de todos los Estados ubicados en las rutas proyectadas⁶⁰. No cuesta darse cuenta de que esta iniciativa es de una envergadura tal para el Gobierno chino que esté siendo comparada con otras ocasiones históricas de este país abriéndose al exterior y a inversiones foráneas, como pudieran ser la creación de las ZEEs y las zonas de desarrollo económico en la época aperturista de Deng Xiaoping, o la entrada en 2001 en la OMC después de numerosas concesiones para fomentar aun más la liberalización de su economía y la apertura de ciertos sectores económicos al capital extranjero.

6.1 Objetivos anunciados públicamente

Entre los objetivos primordiales explícitamente declarados por el Gobierno chino destacan:

- ❖ El afán del mismo para lograr generar prosperidad en las partes menos desarrolladas de la Republica Popular de China, especialmente las ubicadas al oeste del país, como

⁵⁸ (Higgins, 2018)

⁵⁹ ("Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", 2015)

⁶⁰ ("The State Council Information Office of the People's Republic of China", 2018)

Xinjiang, la cual cuenta con una larga y conflictiva población uigur de creencias musulmanas. Tras años de desarrollo de las regiones orientales y centrales de China, con la creación de Zonas Económicas Especiales y Municipalidades, tales como Chongqing y Tianjin, que han concentrado la mayor parte de la inversión estatal y por ende del crecimiento experimentado en China desde la segunda mitad del siglo XX, las regiones occidentales han sido por muchas décadas condenadas al ostracismo⁶¹. Esto se ha debido en parte a su baja densidad de población, como las provincias de Qinghai o Gansu, y en mayor medida a la conflictividad y falta de homogeneidad étnica con el resto de China que muchas de ellas presentan, como la citada Xinjiang o Tíbet.⁶² Así, dado el marcado interés por conectar China con Rusia, Asia Central, Europa y Oriente Medio, las regiones orientales de China se van a beneficiar por ser punto de paso obligado para mercancías y diversos bienes, como ya fueron siglos antes con la Ruta de la Seda primigenia.

- ❖ Incrementar la conectividad y el progreso económico a lo largo y ancho de las rutas gracias a los intercambios comerciales y movimientos de bienes, servicios, información, y personas. Este objetivo es especialmente relevante para los dirigentes de Beijing, ya que el gran crecimiento económico que China ha experimentado todos estos años gracias a la expansión de las inversiones en su tejido productivo destinado a la exportación, parece haber llegado a una fase de estancamiento y retraimiento en los últimos años⁶³. Si el Estado chino quiere seguir teniendo unas tasas de crecimiento que aporten estabilidad al país, este tiene que apostar más por incrementar la demanda interior, generar proyectos económicos viables dentro y fuera de sus fronteras, y diversificar sus inversiones extranjeras, para lo cual la Nueva Ruta de la Seda cumple con todos estos requisitos⁶⁴.

- ❖ Mejorar sus relaciones diplomáticas y alcanzar un mayor grado de integración con los países de su entorno. Desde tiempos inmemoriales, la nación china ha compartido un destino manifiesto, similar al que los Estados Unidos ha defendido desde finales del siglo XIX, por el cual China es el centro del mundo. Esta concepción de superioridad del propio país emana principalmente de dos realidades. La primera es puramente geográfica. China, dada su enorme extensión, cuenta con recursos

⁶¹ (Ionela, 2016)

⁶² (The Economist, 2015)

⁶³ (Taplin, 2017)

⁶⁴ (Financial Times, 2017)

naturales y humanos en una proporción mayor que la de la mayoría del resto de regiones del mundo⁶⁵. Esto nos lleva directamente a su enorme importancia histórica, como cuna de civilizaciones y como país objeto de invasiones y abuso por parte de vecinos menos desarrollados pero más militarizados, como Mongolia, Manchuria o Japón.

Los vastos recursos hallados en su propio territorio, las dificultades e ingente tarea de administrar un Estado de este calibre, y la hostilidad encontrada en sus fronteras; han determinado que China a lo largo de su historia haya deliberadamente descuidado su acción exterior y contacto con el resto del mundo⁶⁶. Teniendo en cuenta que hasta los siglos XX y XXI los únicos contactos comerciales de gran calibre fueron las rutas marítimas financiadas por los primeros emperadores Ming⁶⁷ y la histórica Ruta de la Seda, no sorprende que en su afán por alcanzar lazos comerciales y de integración con sus vecinos, China reformule sus dos logros comerciales más importantes, con el *One Belt, One Road* y la *21st Century Maritime Silk Road*.

Merece un punto y aparte la ambición de la Nueva Ruta de la Seda por fomentar la liberalización del comercio y las inversiones en los países vinculados, dada la reticencia pasada de muchos de ellos, inclusive China, a dar acceso a buena parte de sus sectores nacionales y a controlar exhaustivamente los intercambios comerciales con políticas como el temido '*dumping*'⁶⁸ comercial⁶⁹. La Nueva Ruta de la Seda planea hacer las veces de una zona de libre comercio, mejorando la cooperación aduanera entre los Estados vinculados, y asegurándose que los aranceles entre dichos miembros son reducidos o eliminados, labor ampliamente apoyada por la OMC. Sin embargo, aunque la cooperación financiera sea un eje imprescindible de este proyecto a través del AIIB y el *Silk Road Fund*, la Nueva Ruta de la Seda no prevé

⁶⁵ (Marshall, 2017)

⁶⁶ (Lewis, 2014)

⁶⁷ (Gronewald, 2005)

⁶⁸ **Dumping:**

También se conoce como Venta a Pérdidas, y hace referencia a la práctica de vender por debajo del precio normal o a precios inferiores al costo con el fin de eliminar a la competencia y adueñarse del mercado. Suele usarse dumping en el contexto de las leyes internacionales.

⁶⁹ (Bulloch, 2016)

hacer las veces de una unión económica al estilo de la UE, pero sí que, por ejemplo, hará lo posible por garantizar la estabilidad cambiaria, en colaboración con el FMI⁷⁰.

- ❖ Ser más eficiente con su actual modelo energético, empezando por diversificar las fuentes de energía y los distintos proveedores internacionales de las mismas. A pesar de que China es el mayor productor y consumidor mundial de electricidad⁷¹, todavía sigue dependiendo abrumadoramente de las importaciones de petróleo y gas desde Rusia y Oriente Medio, este último por vía marítima en su mayoría. Asimismo, China es el país que sigue empleando más carbón como fuente de energía a día de hoy, a mucha distancia del resto, lo que conlleva un enorme impacto medioambiental negativo que el Gobierno está decidido a revertir. En esta línea, y con el fin de abastecer su ingente demanda energética sin crear una dependencia manifiesta en un solo país o recurso energético, China busca con la Nueva Ruta de la Seda y otros proyectos crear las infraestructuras necesarias para conectarse con Rusia, Kazajistán, con quien ya posee oleoductos desde el año 2009⁷², y otros Estados con los que tiene buenas relaciones, tales como Irán o Guinea Ecuatorial⁷³. Así, por ejemplo, estimaciones de la Administración de Información Energética, el brazo estadístico del Departamento de Energía de los Estados Unidos, indican que Rusia podrá abastecer el 85 y el 100 por ciento de la demanda china de petróleo y gas natural, respectivamente. Esto sólo podrá ser posible una vez se finalicen de construir al completo los proyectos acordados en 2011, 2013 y 2014 que interconectarán los vastos campos energéticos de Siberia con China, los renombrados gaseoductos *Power of Siberia* y los oleoductos *Eastern Siberia-Pacific Ocean* (ESPO)^{74/75}.

Dicho cambio será crucial en el tablero internacional de aquí a muy pocos años, ya que este será recíprocamente beneficioso para la economía rusa, que dejará de ser dependiente casi en exclusiva de la demanda de la Unión Europea, y para la economía china, que se asegura un flujo energético continuo ajeno completamente del control que Estados Unidos ejerce a día de hoy en áreas como Oriente Medio o el Pacífico. Aunque daría para un trabajo en si mismo, cabe mencionar que la

⁷⁰ (Yafei, 2015)

⁷¹ (The World Factbook — Central Intelligence Agency, 2018)

⁷² (Hsu, 2016)

⁷³ (Esteban, 2009)

⁷⁴ (Tata, 2017)

⁷⁵ (Xin, 2017)

inseguridad energética actual de China está detrás de buena parte de los conflictos y tensiones que se desarrollan en Eurasia, empezando por los conflictos en el Mar del Sur de China derivados en parte de la búsqueda de yacimientos energéticos⁷⁶, pasando por el fortalecimiento iraní de los últimos dos años, que ha contado siempre con el beneplácito chino en aspectos tan importantes como el Acuerdo de No Proliferación Nuclear de 2015, dado que China busca un proveedor de energía fuerte paralelo a Rusia.

- ❖ Armonizar los criterios de construcción en toda la región, poniendo el énfasis en compartir conocimientos e información que mejoren las técnicas empleadas actualmente en proyectos tan dispares como la perforación de túneles en altitudes elevadas o la construcción de puertos de calado profundo. Asimismo, los intercambios de conocimientos en sectores punteros, como el de la biotecnología, energías renovables, nuevos materiales, etc., es otro de los fines de este proyecto integrador.

6.2 Objetivos que atienden a intereses nacionales de China

Aunque no estén explícitamente detallados ni en los pliegos y proyecciones oficiales del proyecto, ni en las numerosas referencias al mismo que han ido realizando los mandatarios chinos desde su puesta de largo, la Nueva Ruta de la Seda abarca más objetivos que los detallados con anterioridad, fines en su mayoría marcadamente económicos. No obstante, dichos objetivos obedecen más a razones de interés nacional, y por lo tanto no están desglosados abiertamente, a pesar de lo cual han sido analizados concienzudamente por numerosos analistas y expertos.

Por un lado, la Nueva Ruta de la Seda es vista desde Beijing como una manera ventajosa de dar salida a la sobrecapacidad productiva y manufacturera que la potencia asiática ha alcanzado en las últimas dos décadas. La pujanza del mercado doméstico chino y la vertiginosa industrialización de amplios sectores industriales y extractivos han desembocado en excesos de producción, algo inaudito en un país con poca tradición de excedentes. Lo que a priori debiera impulsar aun más el crecimiento del PIB chino, materializándose gracias a mayores exportaciones y a precios más

⁷⁶ (Hsu, 2016)

competitivos por la amplia oferta, se ha encontrado con que sus mercados prioritarios abordan dificultades económicas derivadas de la última gran recesión mundial. Como es bien sabido, la crisis de 2008 ha afectado más hondamente a Europa que al conjunto de los países emergentes, causando profundos desequilibrios en las balanzas comerciales entre los tradicionales países consumidores y exportadores.

Si comparamos el comportamiento económico del G-7, el grupo de países con las economías más industrializadas del planeta⁷⁷, y de los BRICS, una asociación económico-comercial de los cinco países emergentes mas importantes (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica)⁷⁸, veríamos que, por ejemplo, de 1990 a 2010, el crecimiento medio de las economías BRICS fue del 5,38 por ciento, casi cuadruplicando el 1,41 por ciento medio de crecimiento en el G-7 para el mismo periodo⁷⁹. Tal desproporción, unida a las impertérritas consecuencias de la recesión en economías tan importantes como la francesa, la italiana, o la española, ha provocado una ralentización del comercio internacional, cuyo mayor exponente se encuentra en las nuevas llamadas al proteccionismo en algunas de las economías mas avanzadas del orbe, notablemente en los Estados Unidos⁸⁰, quien recordemos abandono unilateralmente el Acuerdo Trans-Pacífico de Cooperación Económica (TPP) en enero de 2017⁸¹, o Francia^{82/83}.

Otro objetivo velado dentro de la estrategia de Beijing con la Nueva Ruta de la Seda es atajar los problemas derivados de la enorme acumulación de reservas de divisas extranjeras que el régimen chino ha sostenido hasta el momento. Debido a que China es un país cuya balanza comercial es netamente favorable, es decir, exporta bienes y servicios en un ratio mucho mayor de los que los importa, el gobierno chino alcanzó en junio de 2014 los 4 billones de dólares en reservas de divisas internacionales, cifra que ha disminuido drásticamente hasta los 3,19 trillones en agosto de 2016⁸⁴. La estrategia china al respecto ha sido tradicionalmente ofrecer a todas sus compañías nacionales la posibilidad de convertir las divisas que estas recibieran en sus transacciones comerciales en yuanes o renminbis, con la intención de establecer unas reservas que

⁷⁷ ("What are the G7 and the G8?", 2016)

⁷⁸ ("BRICS - JOINT SITE OF MINISTRIES OF FOREIGN AFFAIRS OF BRICS MEMBER STATES", 2018)

⁷⁹ (Mostafa & Mahmood, 2015)

⁸⁰ (Arana, 2018)

⁸¹ (Ferreira, 2017)

⁸² (Alderman, 2017)

⁸³ (Hsu, Sept. 2017)

⁸⁴ (Neely, 2017)

estabilizaran la economía china y que permitieran al Banco Popular de China mantener una política inflacionaria con respecto al renmimbi, manteniendo su propia divisa artificialmente depreciada para favorecer las exportaciones y las inversiones extranjeras directas en su territorio nacional⁸⁵.

Asimismo, el hecho de que gran parte de estas reservas sean en dólares y que el gobierno chino sea el mayor poseedor de deuda gubernamental americana supone un arma de doble filo para Beijing. Por un lado le confiere una herramienta de presión, ya que al poseer tal volumen de deuda y divisas americanas, y en teoría poder disponer de ellas a discreción, un movimiento de venta masiva de cualquiera de estos activos podría ser perjudicial para la economía norteamericana. Sin embargo, por otro lado la falta de diversificación en cuanto a sus reservas hace impensable que las autoridades chinas lleven a cabo un brusco desprendimiento de dichos activos, recurriendo en su lugar a unas paulatinas estrategias de diversificación, como se observaba en el párrafo anterior en el periodo bi-anual de 2014-2016⁸⁶.

Por todo esto, la Nueva Ruta de la Seda está destinada a servir como un nuevo y ventajoso canal para reconducir la inversiones chinas en el extranjero, dando salida a los excedentes de capital en forma de reservas de divisas en aras de conseguir una amplia rentabilidad futura y el respaldo y poder blando que le confiere su estatus de gran inversor. Adicionalmente, siguiendo la estrategia de numerosos organismos multilaterales y Estados⁸⁷, las inversiones y flujos de capital inherentes a este proyecto tendrán como resultado una deseada diversificación de la cesta de divisas que componen las reservas chinas, disminuyendo la relevancia del dólar americano en la toma de decisiones económico-financieras de Beijing.

Finalmente, sacado a colación por el esfuerzo por diversificar sus inversiones internacionales, el objetivo principal del gobierno chino con la Nueva Ruta de la Seda es el de incrementar la presencia de los productos y servicios chinos en los numerosos nuevos mercados que han surgido a raíz de la globalización. De igual manera que Europa trata de reducir su enorme dependencia energética en el gas natural ruso mediante rutas alternativas desde el Norte de África o Anatolia, China es consciente de

⁸⁵ (Wei, 2016)

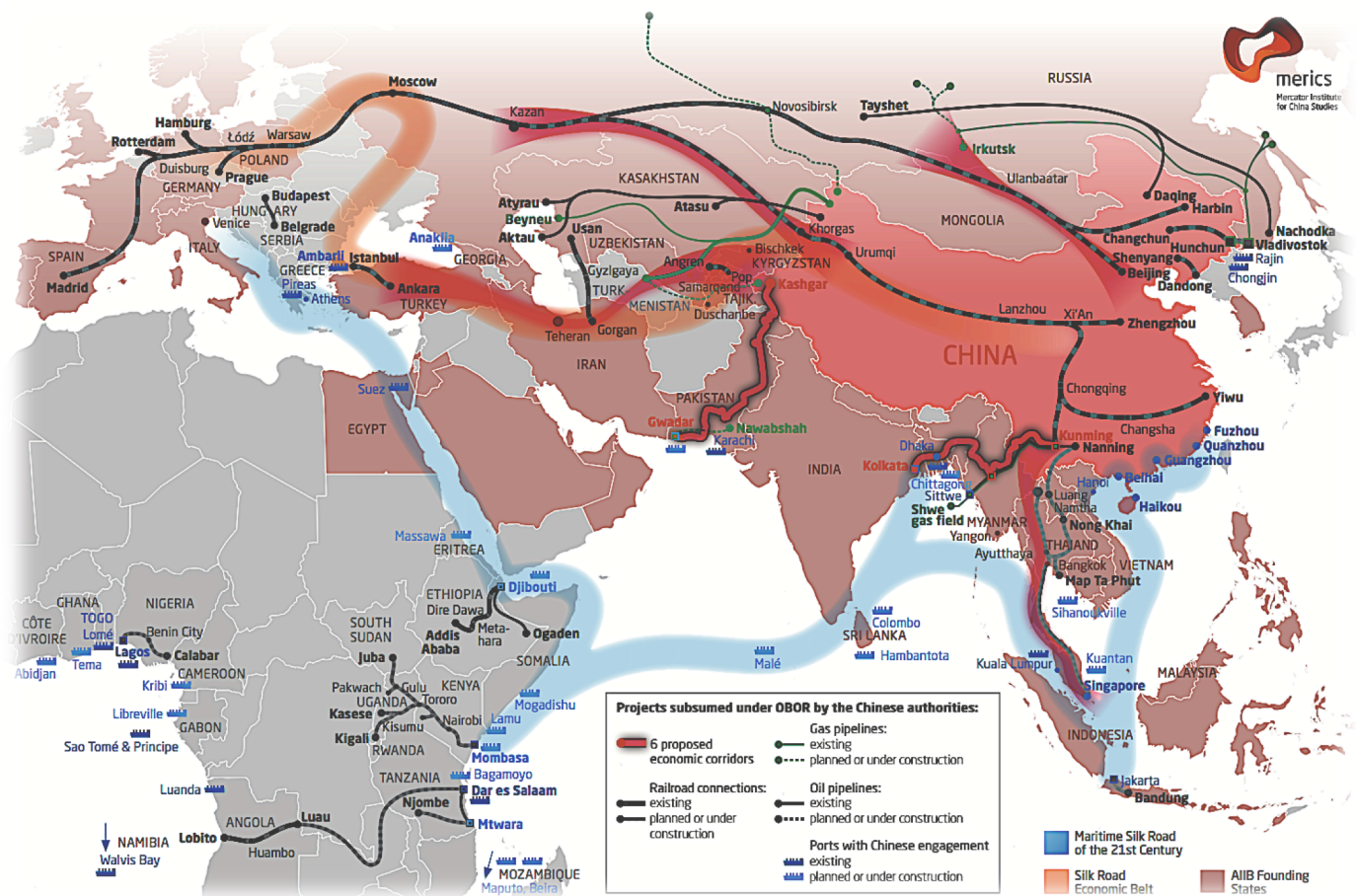
⁸⁶ (Parker, 2012)

⁸⁷ ("El FMI adopta una nueva cesta del DEG que incluye el renminbi chino y determina las nuevas cantidades de cada moneda", 2016)

la dependencia que tiene actualmente en las exportaciones a los países desarrollados. Por ello, a tenor del mayor peso que las nuevas economías emergentes tienen en la economía mundial, es lógico pensar que China ambiciona congraciarse con buena parte de estos países con inversiones y líneas de financiación ventajosas, que apuntalen su liderazgo comercial futuro. Además, abrir o expandir mercados, como en su día hicieron EEUU, Japón, etcétera, impulsará la tecnología y los medios de producción chinos, procurando una mayor eficiencia y especialización en el tejido industrial del país, el cual a día de hoy excede las capacidades de un mercado domestico chino insuficiente pero en notable progresión⁸⁸.

6.3 Corredores internacionales proyectados

Gráfico 2: Composición de las rutas terrestres y marítimas de OBOR



Fuente: MERICS, "One Belt, One Road: The Silk Road Initiative".MERICS China Mapping

⁸⁸ (Bulloch, Agosto 2016)

Aunque lejos de estar concretado el número final de corredores y países que de una manera u otra se van a ver involucrados en OBOR, los expertos y los planes ya hechos públicos hacen pensar que hasta 2049 las inversiones se van a centrar en 6 corredores terrestres internacionales, a lo que hay que sumar la multi-oceánica y continental Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI. Todas ellas se pueden apreciar en el mapamundi que constituye el gráfico 2. En este sub-apartado se va a resumir brevemente las características y extensión de dichas rutas, dado que gran parte de los proyectos propios de cada una se analizarán en más detalle a lo largo de la financiación y análisis sectoriales.

- **El Nuevo Corredor Económico del Puente Terrestre Euroasiático:** Consiste en un compendio de líneas ferroviarias que conectan las áreas costeras chinas con Europa, con un trazado que ofrece inversiones y dinamismo económico a zonas del centro y oeste de China privadas hasta hoy de las mismas oportunidades que impulsaron a la China Oriental. El destino final de la línea principal es Hamburgo, en Alemania, y hay muchas otras estribaciones que terminan en países como Polonia o España, tras el paso de los trenes por las estepas rusas y centro-asiáticas. Una característica que aporta gran valor a estas líneas es el sistema implementado de “una declaración, una inspección, un destino”, por el cual se simplifican notablemente los tramites burocráticos, y las mercancías embarcadas en China solo tendrán que superar una única inspección hasta llegar a su destino final, y viceversa⁸⁹.
- **El Corredor Económico Sino-Ruso-Mongol:** Al albor de las excelentes, e históricas, relaciones bilaterales entre Mongolia, Rusia y China, los tres países se han comprometido desde 2014 a fomentar los intercambios tri-laterales. Este compromiso de colaboración apunta a la modernización y expansión de las existentes vías terrestres, carreteras y ferrocarriles, entre los tres Estados, para promover los intercambios comerciales cruzados y avanzar en la reducción de tramites fronterizos. También menciona explícitamente la relevancia de conseguir un vinculo industrial más cercano, mediante mecanismos que garanticen la colaboración empresarial y de las cámaras de comercio. En 2015, los líderes de los tres países adoptaron un plan para materializar todas estas iniciativas, boceto que ha pasado a llamarse el Mapa Terrestre a Medio-Plazo para el Desarrollo de la Cooperación Trilateral entre China, Rusia y Mongolia⁹⁰.

⁸⁹ (Lim, 2016)

⁹⁰ (Mid-term Roadmap for Development of Trilateral Co-operation between China, Russia and Mongolia, 2015)

- **El Corredor Económico China-Asia Central y Occidental:** Uno de los componentes más esperados de OBOR, ya que se centra en regiones económicas con pocos precedentes de inversión a gran escala. Abarca rutas que interconectarán el deprimido oeste de China con las repúblicas centro-asiáticas y Oriente Próximo (Irán, Turquía, etc.), reviviendo el planteamiento original de la antigua Ruta de la Seda al pasar por grandes centros comerciales regionales como Samarcanda o Xinjiang. Asimismo, el nivel de compromiso de países como Kazajistán o Uzbekistán con OBOR es de los más altos a día de hoy, con estrategias nacionales propias que complementan a la Nueva Ruta de la Seda⁹¹.

- **El Corredor Económico de China y la Península Indochina:** Tradicionalmente, el área donde China siempre ha ambicionado proyectar su poder financiero y militar es el Sudeste Asiático, y esta tendencia se ha acentuado en los últimos años con ASEAN. La Nueva Ruta de la Seda supone una oportunidad única para mejorar la percepción de China en esta y obtener aliados valiosos, así como para a la postre incrementar el PIB de todo el este de Asia. La manera en que OBOR se va a concretar en este corredor es a través de: una planificación y construcción conjunta de las redes de transporte y parques industriales; una estrecha cooperación para la obtención de fondos de capital, sobre todo con Singapur; y la promoción de un crecimiento inter-regional sostenible y comprometido con el desarrollo de los socios más vulnerables⁹².

- **El Corredor Económico Sino-Pakistaní:** Es la fase de OBOR con más avances hasta la fecha, y por tanto una de las que será estudiada en más detalle a lo largo de este trabajo, debido a que la relación bilateral de China con este aliado no tiene rivalidad dentro de los 60 países que participan en OBOR. Destaca especialmente por la gran cantidad de fondos destinados a un único socio, 46 billones de dólares, y porque prácticamente todas las modalidades de inversión previstas en OBOR se dan cita en este Estado meridional: infraestructuras de carreteras, ferroviarias, aeroportuarias y marítimas; proyectos energéticos de aprovechamiento hidroeléctrico y transporte de combustibles fósiles; complejos industriales; etc.⁹³.

- **El Corredor Económico entre Bangladesh, China, India y Myanmar (BCIM):** Constituye la más compleja de las rutas propuestas, como consecuencia de los

⁹¹ ("The Belt and Road Initiative", 2017)

⁹² (Summers, 2016)

⁹³ (Bhattacharjee, 2015)

recelos sino-indios, la patente fragilidad económica y demográfica de Bangladesh y la antigua Birmania, y de la falta de acceso físico al océano Índico por parte de China. Sin embargo, como señala el Doctor Vinod Anand, BCIM puede llegar a ser una oportunidad para alcanzar mayor integración entre sus participantes, no solamente en áreas comerciales como la logística o el turismo, si no también en áreas tan importante como la paz y defensa en la región^{94/95}.

- **La Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI:** Abarcando ininterrumpidamente desde el mar Mediterráneo oriental hasta el Mar de China, el componente marítimo de OBOR ambiciona que China adquiera un peso fundamental en el enorme tráfico comercial que transcurre por estas vías de agua. Gracias al reguero de inversiones tri-continetales en Europa, África y Asia; financiando infraestructuras, terminales portuarias, y enclaves comerciales como Gwadar, Colombo, o Yibuti; China confía en paulatinamente ir incrementando su influencia geopolítica, en detrimento de otros bloques comerciales externos, como la Unión Europea o NAFTA, que se verán relegados a sus propias áreas de influencia geográfica⁹⁶.

7. Financiación público-privada

El calibre de las fases y proyectos que componen, ahora y en el futuro, la Nueva Ruta de la Seda, nos trae a colación el elemento fundamental de cualquier inversión: los medios que se emplean para su financiación. Aunque es imposible saber de antemano el monto total que será necesario para crear todas las infraestructuras euro-asiáticas, las previsiones indican que la suma total acumulada para 2020 rondará los 8 trillones de dólares americanos⁹⁷.

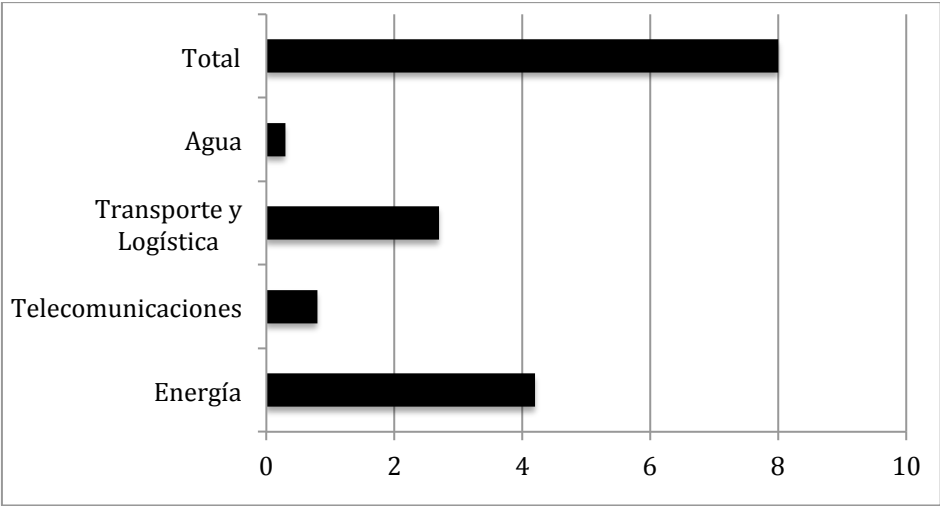
⁹⁴ (Anand, 2014)

⁹⁵ (Deepak, 2017)

⁹⁶ (van der Putten & Meijnders, 2015)

⁹⁷ (Devonshire-Ellis, 2017)

Gráfico 3: Áreas que requieren futuras inversiones, en trillones de dólares.



Fuente: ADB, <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>.
Elaboración Propia, estimando las necesidades de inversión.

Dado que el proyecto requiere forzosamente, para llegar a buen término, de la participación económica de los distintos países de la región, e incluso de grandes países contribuyentes a priori ajenos a las rutas proyectadas, este apartado del trabajo tiene un claro componente internacional, sin obviar el poder decisorio que aún se abroga Beijing.

También se hará mención a la necesaria aportación de capital privado y las distintas formas en que este pondrá su granito de arena en el proyecto del siglo. Finalmente, se discutirá concisamente sobre la viabilidad financiera del proyecto, su sostenibilidad de acuerdo a las actuales características del comercio internacional, y los graves riesgos económicos derivados de la estrategia de endeudamiento e inversiones subvencionadas que han caracterizado la política exterior china en esta última década.

7.1 Instituciones Internacionales

Con la vista puesta en la ejecución de las docenas de proyectos simultáneos y la más que probable necesidad de recibir capital foráneo adicional para sufragarlos, sin que esto signifique que rivales comerciales de Beijing como Japón o EEUU puedan interferir en la toma de decisiones de la Nueva Ruta de la Seda, el gobierno chino anunció casi

paralelamente a la Nueva Ruta de la Seda la creación de una institución asiática de inversiones en infraestructuras, que promoviese la dotación de fondos a aquellos proyectos destinados a mejorar el nivel de vida de los Estados asiáticos.

Esta organización financiera multilateral adoptó el nombre de Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB), y desde su presentación en octubre de 2013 por Xi Jinping⁹⁸, provocó un cataclismo de reacciones, tanto positivas como negativas. Por un lado, China y sus aliados alegaron que para mantener la actual trayectoria de crecimiento regional eran necesarios al menos 290 billones de dólares en infraestructuras de conectividad⁹⁹, y estas cifras eran inalcanzables con los mecanismos existentes hasta la fecha.

Por el otro, sus detractores apuntaban a la duplicidad que suponía tener, además del Banco Mundial, dos grandes instituciones de desarrollo e infraestructura en Asia-Pacífico, ya que el ADB, con 50 años a sus espaldas y casi 150.000 millones de dólares en capital suscrito, ya contaba con China como socio importante¹⁰⁰, a pesar de lo cual, Japón y EEUU, con un 13 por ciento de acciones cada uno sobre el capital neto de esta entidad, cuentan con capacidad de veto de acuerdo a la normativa rectora de la institución¹⁰¹.

Durante dos años se produjo un impase en la construcción del AIIB, debido a que China trataba de alentar a países de la OCDE para que estos fueran socios fundadores de la institución, mientras que EEUU ejercía su influencia diplomática para obstruir estas posibles incorporaciones¹⁰². Finalmente, Reino Unido sorprendió al mundo anunciando que se uniría al AIIB¹⁰³, una decisión que supuso un aluvión de nuevas peticiones de incorporación a este organismo por parte del resto de potencias europeas¹⁰⁴, incluida España, y que enfadó en gran medida a EEUU¹⁰⁵, al dar legitimidad a un banco que iba contra sus intereses nacionales. Finalmente, en 2016 se constituyó la entidad y su junta de gobierno, en la cual China ostenta poder de veto gracias al 30 por ciento de las

⁹⁸ ("Only connect", 2013)

⁹⁹ (Infrastructure for a seamless Asia, 2009)

¹⁰⁰ (Reynolds & Curran, 2015)

¹⁰¹ (ADB, 2016)

¹⁰² ("Europeans defy US to join China-led development bank", 2015)

¹⁰³ (Her Majesty's Treasury, 2015)

¹⁰⁴ (Thomas & Hutzler, 2015)

¹⁰⁵ (Watt, Lewis & Branigan, 2015)

acciones totales que posee¹⁰⁶, en un sistema que para determinar el peso de cada país se toma en cuenta el PIB nominal y el PIB *per cápita* con un ratio 60/40 por ciento, respectivamente¹⁰⁷.

El AIIB lleva por tanto desde 2016 financiando diversos proyectos en el continente euro-asiático, algunos de los cuales, como la construcción de carreteras en Pakistán y Georgia¹⁰⁸, entran dentro de los objetivos de OBOR. Para realizarlos, el AIIB se ha valido de las aportaciones de dinero de sus miembros y del *know-how* de como suelen funcionar otros bancos de desarrollo, siendo esta última característica lo que hace la incorporación de países como Reino Unido o Francia tan importantes para la consolidación del organismo. Durante su primer año de funcionamiento, 2016, el AIIB destino más de 1.700 millones de dólares a proyectos de reconstrucción y mejora en 7 países, superando en 500 millones las proyecciones iniciales de inversión para ese periodo¹⁰⁹.

No obstante, no es oro todo lo que reluce. En 2017 el AIIB solo financió proyectos por un total de 3,3 billones de dólares, muy lejos de los 10 billones anuales que anunciaba China que sería la cifra estimada durante su primer lustro de funcionamiento¹¹⁰. Si a esto se le suma que el ADB, en el mismo periodo de tiempo, invirtió 19,1 billones de dólares¹¹¹, las cuentas no cuadran para explicar de donde se están obteniendo los cuantiosos fondos que exigen los milmillonarios proyectos que engloba la Nueva Ruta de la Seda, incluso si se tiene en cuenta que los primeros años de la institución difícilmente traerán consigo inversiones de enorme calado. Paradójicamente, cabe destacar que el ADB está a cargo de la financiación del moderno sistema ferroviario de Uzbekistán, habiendo desembolsado ya la mitad de los 180 millones de dólares que costará¹¹², siendo esta iniciativa una más de la extensa red dentro de OBOR.

La plétora de instituciones bancarias regionales que contribuyen a la Nueva Ruta de la Seda es un elemento diferenciador de la misma, permitiendo la finalización de proyectos de manera simultanea y al mismo tiempo causando recelos entre los

¹⁰⁶ (Huang & Cheng, 2015)

¹⁰⁷ (Asian Infrastructure Investment Bank, 2014)

¹⁰⁸ ("Approved Projects Overview - AIIB", 2018)

¹⁰⁹ (Harada, 2017)

¹¹⁰ (Babone, 2018)

¹¹¹ ("ADB 2017 Operations Reach \$28.9 Billion", 2018)

¹¹² ("ADB Approves \$80 Million for Uzbekistan Railway Electrification", 2017)

acreedores, que se hallan en una carrera por ver quién obtendrá los proyectos de mayor viabilidad económica. Dentro de los bancos de desarrollo regional caben destacar:

- ❖ El *New Development Bank* (NDB), una entidad formada en 2015 por los cinco Estados constituyentes de los BRICS y con sede en Shanghái que ha revolucionado el monopolio de los países desarrollados en las instituciones multilaterales orientadas a la cooperación económica. Cada uno de sus miembros controla y aporta un 20 por ciento a los fondos del NDB, cuya capitalización actual de 50 billones de dólares muy pronto se duplicará con una aportación extraordinaria de otros 50 billones bajo el mismo sistema de repartición¹¹³. Para este 2018 el NDB ya ha presupuestado 3 billones de dólares en proyectos, algunos de los cuales, como la construcción de centrales hidroeléctricas en Rusia y China, entran dentro de los planes de OBOR^{114/115}.
- ❖ El *Silk Road Gold Fund*, un fondo soberano conformado por aportaciones de 60 países que se centra en proyectos de índole minera, con especial énfasis en la extracción de metales preciosos. Con su sede localizada en Xi'an, una de las ciudades que se prevé que más se beneficiaran de la Nueva Ruta de la Seda con inversiones que llegarían hasta los 19 billones de dólares¹¹⁶, la finalidad de este fondo es que las actividades mineras sean costeadas entre varios Estados, repartiéndose los dividendos de la enajenación de los metales extraídos, cuya comercialización se realizará a través del *Shanghai Gold Exchange*. El fondo cuenta en la actualidad con 16 billones de dólares de capital fundacional, cifra muy alta si se toma en cuenta que este sector primario no está considerado prioritario dentro de OBOR¹¹⁷.
- ❖ El Banco Euroasiático de Desarrollo (EDB), establecido conjuntamente por Rusia y Kazajistán en 2006, maneja una cartera de inversiones próxima a los 2,5 billones de dólares en 2018, y desde su fundación ha destinado préstamos y fondos por un valor acumulado de 6,3 billones de dólares¹¹⁸ invertidos en proyectos energéticos

¹¹³ ("BRICS New Development Bank Approves New Projects", 2017)

¹¹⁴ ("The "One Belt, One Road" Initiative and the New Development Bank", 2016)

¹¹⁵ ("BRICS bank to lend between \$2.5-3 bln in 2017 - China Daily", 2017)

¹¹⁶ (Wong, 2015)

¹¹⁷ (Jurídica, 2014)

¹¹⁸ ("EDB Projects", 2018)

(17,6%), de transportes (18,2%), etc., en la media docena de países de la CEI que son socios¹¹⁹. Asimismo, al albor de las buenas relaciones sino-rusas actuales, se está debatiendo la creación de otro banco de desarrollo regional bajo el amparo de la Organización de Cooperación de Shanghái¹²⁰.

7.2 Financiación intrínseca china

Sin embargo, a día de hoy, y sin perjuicio de que esto se modifique a medida que se acometen proyectos más costosos o que China no quiera proseguir con su política actual de apalancamiento financiero, la gran mayoría de las inversiones en la Nueva Ruta de la Seda proceden de fondos de inversión estatales chinos¹²¹. El gobierno de Beijing ha dispuesto que la extensa red de bancos nacionales y regionales, la gran mayoría de los cuales cuentan con el gobierno central o local como accionistas mayoritarios, adopten como prioridad la financiación de los proyectos de la Nueva Ruta de la Seda, mediante la concesión de créditos a las empresas de titularidad pública chinas y a otros gobiernos regionales¹²². Esta directriz engloba a algunas de las entidades financieras más destacadas del mundo, como ICBC, que es, con activos valorados en 3,6 trillones de dólares, la compañía pública más importante del mundo y la que cuenta con mayor capitalización bursátil¹²³; o al Bank of China, por ejemplo.

Las aportaciones realizadas por el tejido bancario chino son muy superiores a las ejecutadas por instituciones multilaterales, alcanzando los 82 billones de dólares en 2015¹²⁴, lo que supone una anomalía adicional en este caso, debido a que muchos de los créditos chinos están siendo concedidos para la puesta en marcha de proyectos en Asia Central, Pakistán, y el Sudeste Asiático, cuando el ámbito de operación de estas entidades en muy contadas ocasiones tiene lugar fuera de territorio chino, donde ya se producen desfalcos que afectan a la viabilidad económica de determinados proyectos. Este extremo no es nada desdeñable, ya que la política tradicional de los bancos de exigir colaterales en forma de activos localizados en territorio chino a todas aquellas

¹¹⁹ ("EDB Projects", 2018)

¹²⁰ (Devonshire-Ellis, 2017)

¹²¹ (Wang, 2017)

¹²² (Hsu, 2015)

¹²³ (Wang & Sinnreich, 2017)

¹²⁴ (Wang, 2017)

corporaciones que soliciten financiación ha quedado relegado en el caso de iniciativas ligadas a OBOR¹²⁵.

Se presupone que el motivo de este viraje es la voluntad de la administración gubernamental por financiar dichos proyectos a toda costa, máxime cuando en varias ocasiones se ha puesto en tela de juicio la coherencia inversora de acometer determinadas construcciones¹²⁶. A día de hoy, dos tercios de los créditos concedidos en China para empresas en el extranjero en 2016, con un valor total próximo a los 1,2 trillones de dólares, procede de la banca comercial, y dado que las compañías y países receptores de esos fondos muchas veces tienen un pésimo o inexistente *rating* crediticio, los riesgos inherentes a estos créditos serían inasumibles para los bancos si estuvieran en un sistema de libre mercado¹²⁷, y no en un mercado donde las decisiones de concesión de préstamos son acordadas por las altas esferas político-económicas chinas y transmitidas consecuentemente a la cúpula directiva de los bancos¹²⁸.

Otro actor chino principal en este ámbito es el *Silk Road Fund*, un fondo de inversión a medio y largo plazo de titularidad enteramente pública, cuyo objetivo comercial es realizar inversiones de capital que apoyen la estrategia gubernamental de OBOR, al mismo tiempo que se asegura que el retorno de beneficios de dichas inversiones, lo que llamamos financieramente ROI, sea razonable para los intereses chinos¹²⁹.

Del total de 40 billones de dólares que el gobierno chino ha determinado que disfrutará esta fundación en tanto en cuanto OBOR siga necesitando financiación, solamente se han suscrito los primeros 10 billones de dólares, aunque su actividad crediticia es, considerando su volumen actual, mucho más activa que la de otros acreedores, con 5 billones de dólares prestados hasta la fecha¹³⁰. Las entidades conformadoras del fondo son 4:

- El *State Administration of Foreign Exchange*, con una aportación mayoritaria de 6,5 billones de dólares provenientes de la gestión en exclusiva de las inmensas reservas de divisas de China¹³¹.

¹²⁵ (Devonshire-Ellis, 2017)

¹²⁶ (Yeo, 2017)

¹²⁷ (Hsu, 2015)

¹²⁸ (Yu, 2017)

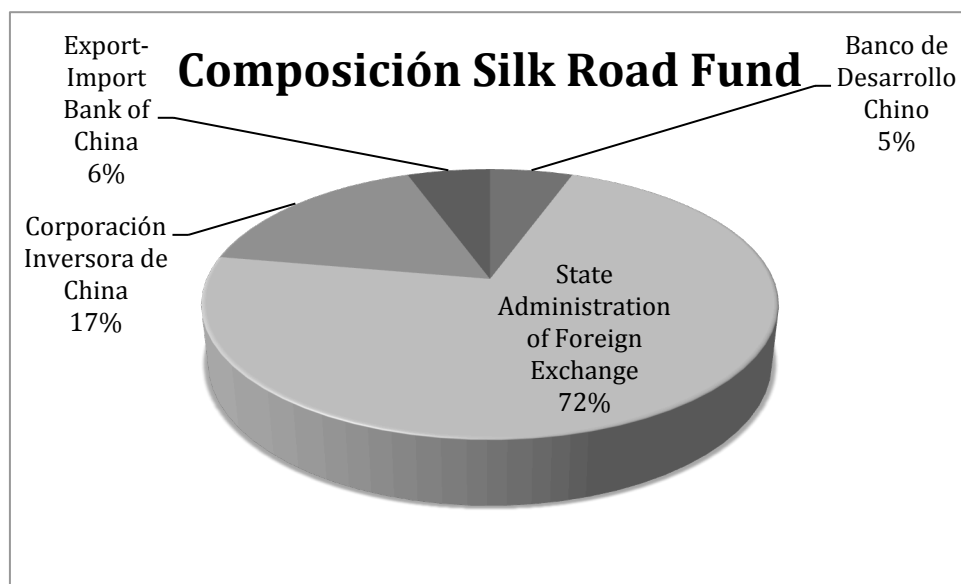
¹²⁹ ("Overview Silk Road Fund", 2018)

¹³⁰ (Devonshire-Ellis, June 2017)

¹³¹ (Browne, 2006)

- La Corporación Inversora de China, un fondo soberano de inversión que canaliza las operaciones de compra-venta de activos financieros diversificados (deuda soberana de otros países, reservas de activos refugios como el oro y divisas, etc.)¹³². Su contribución al *Silk Road Fund* es de 1.500 millones de dólares.
- El Banco de Desarrollo Chino, con una aportación nominal de 500 millones de dólares.
- El *Export-Import Bank of China (EXIM)*, piedra angular de este consorcio dada la prioridad que suponen los intercambios comerciales de cara a determinar los criterios de concesión de fondos. Su capital invertido asciende a los 1,5 billones de dólares.

Gráfico 4: Porcentaje de Participación en el Silk Road Fund



Fuente: Silk Road Fund, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>, Elaboración Propia

Precisamente, el *Export-Import Bank of China* y el Banco de Desarrollo de China, aunque no tengan la notoriedad del AIIB, son en la actualidad los mayores contribuyentes en solitario de fondos destinados a OBOR, debido a que, al estar bajo el control directo del gobierno chino a través del Consejo de Estado, comparten la misión prioritaria que OBOR supone para el futuro de este país. El papel del primero como entidad encargada de

¹³² ("China Investment Corporation", 2018)

ejecutar las ayudas y préstamos concesionales al desarrollo le confiere un discreto pero crucial papel para seleccionar los países, zonas y proyectos a los que irán destinados los esfuerzos económicos chinos con la misión de que estos redunden en un futuro en beneficio de la balanza comercial de China¹³³. El Banco de Desarrollo lleva asuntos de similar calibre aunque enfocados más al territorio nacional chino, como los aspectos financieros del mega-proyecto hidráulico de las Tres Gargantas¹³⁴.

Las cifras no dejan lugar a dudas sobre la relevancia de ambos consorcios públicos: en conjunto se prevé que potencialmente vayan a invertir 415 billones de dólares en el trienio 2017-2020¹³⁵, con un anuncio por parte del Banco de Desarrollo de que tiene intención de poner unos 250 billones de dólares adicionales¹³⁶. A estos se le han de sumar los 200 billones de dólares ya desembolsados en más de 1000 proyectos dentro de la Nueva Ruta de la Seda^{137/138}.

7.3 Financiación de Particulares

El talón de Aquiles en la captación de fondos para OBOR radica en las dificultades encontradas hasta el momento para atraer capital del sector privado. El gobierno chino y su extensa red bancaria están en proceso de incrementar el conocimiento internacional sobre el potencial de invertir en su macro-aventura, y para ello está optando por atraer a los grandes inversores de importantes plazas financieras mundiales, como Londres, Singapur, o Hong Kong¹³⁹.

A tal fin, Beijing ha dictaminado que la manera más sencilla de aumentar el interés de los grandes fondos privados es ofreciendo al mercado un surtido variado de valores de deuda en distintas divisas (renminbis, libras esterlinas, dólares estadounidenses, etc.), en función del tipo de segmento del mercado inversor al que se esté dirigiendo. Algunos de los valores más empleados son los denominados “Bonos Verdes”, que son títulos de deuda libre de impuestos emitida por gobiernos locales para el desarrollo de áreas en desuso e

¹³³ ("The Export-Import Bank of China", 2018)

¹³⁴ ("China Development Bank to US-listed Chinese companies: time to come home", 2017)

¹³⁵ (García Herrero, 2018)

¹³⁶ (Sun, 2018)

¹³⁷ (Kyngé, 2016)

¹³⁸ (Zang & Miller, 2017)

¹³⁹ (Kyngé, 2015)

iniciativas eco-sostenibles¹⁴⁰, como muchas de las que OBOR quiere impulsar¹⁴¹; y bonos emitidos específicamente para la construcción de infraestructuras de gran escala a largo plazo¹⁴².

A favor de los esfuerzos de China por posicionar en el mercado emisiones de deuda atractiva están la popularidad del Renminbi, divisa que adquiere cada vez más peso internacional en paralelo al aumento de la relevancia internacional de China, y que impera un entorno económico favorable para este país en los mercados gracias a los tipos de interés reducidos¹⁴³. Esto se ha demostrado en la alta liquidez de las nuevas emisiones realizadas, amparadas en muchos casos por el aval de las grandes reservas de divisas con las que cuenta China.

Hay numerosos ejemplos de bonos emitidos por instituciones públicas chinas:

- ❖ El Banco de Construcción de China, la segunda entidad del país, lleva desde 2015 emitiendo bonos con una altísima demanda en los mercados, posicionando al menos 15 billones de dólares en títulos en este tiempo¹⁴⁴. Los motivos de esta demanda obedecen a las atractivas condiciones inherentes a algunos de sus bonos, recibiendo sus compradores, en algunos casos, intereses en forma de cupones periódicos del 4,2 por ciento, y teniendo estos valores un riesgo de impago casi inexistente, siendo catalogados por especialistas como bonos casi tan seguros como los valores soberanos¹⁴⁵.
- ❖ El Banco Agrícola Chino puso en el mercado en 2015 uno de los “Bonos Verdes” mencionados con anterioridad para proyectos especializados en desarrollo sostenible, y logró colocar títulos en dólares y renmimibis por un valor estimado de 1 billón de dólares¹⁴⁶.
- ❖ El Banco Central de la República Popular de China, el equivalente chino al Banco Central Europeo o el Banco de España, también lanza de manera regular al mercado títulos de deuda vinculados a la Nueva Ruta de la Seda con vencimiento a un año, como las Letras del Tesoro español. Mientras que las Letras soberanas chinas daban un interés medio del 2,4 por ciento en 2015, el valor vinculado a

¹⁴⁰ (Global Capital, 2015)

¹⁴¹ (Whiley, 2017)

¹⁴² (Devonshire-Ellis, 2017)

¹⁴³ (Kynge, 2015)

¹⁴⁴ (Wu & Zhu, 2017)

¹⁴⁵ (Kynge, 2015)

¹⁴⁶ ("China bond sales powered by banks", 2015)

OBOR, de muy bajo riesgo, tenía un interés medio del 3,1 por ciento, lo que ayuda sobremanera a la alta demanda de estos títulos en las subastas¹⁴⁷.

7.4 Controversia

Hay una preocupación creciente con la alta probabilidad de que buena parte de la financiación proyectada hasta el momento no sea económicamente viable, con el riesgo que esto supondría para la economía de China y el resto de países involucrados. Sí los proyectos no reportan beneficios una vez concluidos, el altísimo porcentaje de capital que corresponde a entidades chinas dejaría grandes descubiertos y pérdidas en su contabilidad, lo que amenaza directamente a un gobierno que participa mayoritariamente en todas estas instituciones.

Beijing lleva 3 años subvencionando con dinero público todo lo relacionado con OBOR, desde la comercialización por parte de sus bancos de bonos con intereses elevados y enormes garantías de repago, hasta la concesión de préstamos a multitud de gobiernos amigos con condiciones inmejorables en el mercado y periodos de devolución amplísimos, muchas veces prorrogables¹⁴⁸. Todas estas medidas han ayudado sobremanera a que las grandes compañías chinas hayan podido competir agresivamente en los mercados y subastas internacionales con inmejorables ofertas, pero los expertos ya han advertido de que dicha política, de continuarse en el tiempo, puede traer parejo numerosos riesgos y problemas, empezando por la insostenibilidad económica que esto supone^{149/150}.

China tiene un largo bagaje en otorgar financiación y ayudas bilaterales a países que luego han sido incapaces de devolverlos íntegramente, como sucede en el caso venezolano, con 65 billones de dólares prestados cuyo reembolso íntegro, aunque sea por medio de productos petrolíferos, se da por imposible¹⁵¹. Muchos analistas señalan que situaciones similares se pueden repetir a lo largo y ancho de los socios estratégicos que están recibiendo fondos de Beijing para ejecutar sus proyectos. Por ejemplo, el ferrocarril sino-laosiano ha necesitado de 7 billones de dólares para su finalización, cifra que supone más de la mitad del Producto Interior Bruto de Laos, uno de los países más pobres de Asia. Esta operación fue llevada a cabo por EXIM, urgida por el gobierno chino, que tuvo que

¹⁴⁷ (Kim, 2015)

¹⁴⁸ (Zang & Miller, 2017)

¹⁴⁹ (Yu, 2017)

¹⁵⁰ (Gilchrist, 2017)

¹⁵¹ (Clarín, 2017)

conceder un préstamo por ese montante con un tipo de interés inferior al 3 por ciento, cifra que, si tenemos en cuenta las nulas posibilidades de repago a corto plazo y el costoso acceso de Laos a la financiación internacional, son claramente insuficientes¹⁵². Otros muchos países comparten la misma suerte que Laos, siendo algunos de los más relevantes Pakistán y Sri Lanka¹⁵³, con gravísimos problemas de endeudamiento por asumir excesivos préstamos, aún siendo estos en unas condiciones envidiables¹⁵⁴.

Otros problemas sujetos a la captación de fondos es la opacidad que parece reinar en el sistema financiero chino. Los tipos de interés en este país no están determinados libremente por el mercado, lo que en muchos casos puede suponer enormes diferencias entre los préstamos concedidos por bancos públicos chinos y los que son otorgados por la banca tradicional que se rige por los tipos de interés de mercado¹⁵⁵. Esta falta de transparencia conlleva continuas violaciones de la normativa de la OMC para la libre competencia, que China adoptó hará ya más de 17 años, y da lugar a casos de corrupción como los acontecidos en este país en los últimos tiempos. Algunos expertos también debaten sobre si la política china de concesión de algunos créditos baratos no sea solo “de cara a la galería”, y que realmente lo que esté sucediendo es que gran parte de las negociaciones financieras bilaterales se realicen lejos del escrutinio público normal en este tipo de operaciones¹⁵⁶.

Entre las recomendaciones para disminuir los riesgos que acechan al macro-proyecto se habla de:

- Reformar el sector financiero para incentivar el flujo de crédito procedente de la banca menos institucionalizada y de propiedad privada;
- De innovar en la emisión de bonos y otros productos financieros regulados por el libre mercado, así como certificar los riesgos de impago y deterioro de los valores mediante agencias de calificación reconocidas;
- Comprometerse con la liberalización de los tipos de interés y con reformar los mecanismos de fijación de los tipos cambiarios, que junto a las barreras interpuestas a las transferencias internacionales de capital desincentivan la inversión privada e incrementan la desconfianza de los grandes inversores y el

¹⁵² (AidData, 2015)

¹⁵³ (Roy Chaudhury, 2017)

¹⁵⁴ (Eisenman & Stewart, 2017)

¹⁵⁵ (People's Bank of China, 2015)

¹⁵⁶ (Devonshire-Ellis, June 2017)

resto de Estados, debido a la volatilidad cambiaria y la intromisión estatal en la fluctuación del renminbi¹⁵⁷.

8. Análisis por sectores económicos

Englobados dentro de la Nueva Ruta de la Seda conviven inversiones en sectores con una altísima interconexión que permite justificar por que el macro-proyecto no se especializa en un solo ámbito de inversión. Así, infraestructuras sufragadas con fondos de OBOR o similares, como la construcción de puertos marítimos a lo largo y ancho del Océano Índico, esta intrínsecamente relacionado con el objetivo final que pueda tener en mente China o el Estado socio para fomentar el comercio de recursos energéticos o minerales.

Atendiendo a los intereses nacionales de los países colaboradores en OBOR se puede apreciar una enorme divergencia entre la clase de proyectos que se están poniendo en marcha o que están ya licitados en función de la región geográfica y el país. Así, paralelamente al sector que este siendo analizado, se tratará de centrar su relativa importancia para unos Estados más que otros, como puedan ser las vías férreas en ASEAN o el energético en la Federación Rusa. En última instancia, cabe reseñar que todos los sectores donde actualmente se están acometiendo las inversiones tienen como nexo en común la importancia que estos tendrán para proyectar el comercio internacional y regional entre los participantes.

8.1 Sector Energético

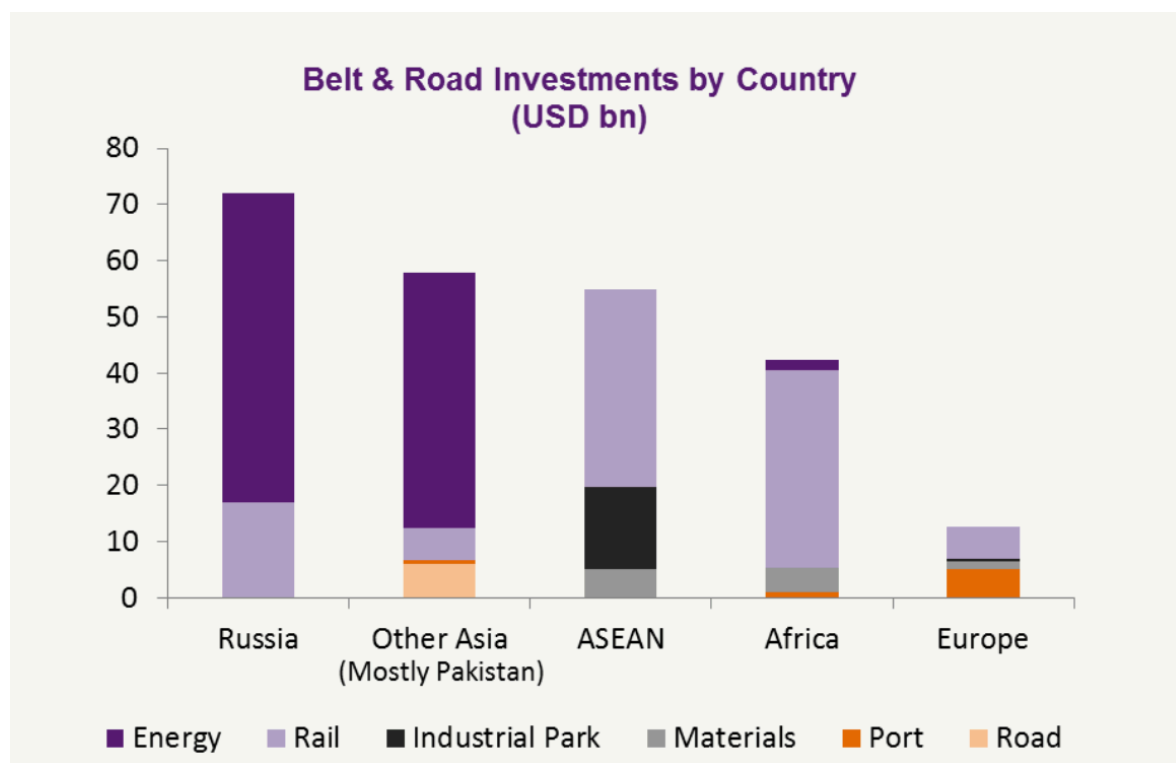
Es ampliamente conocida la importancia que el abastecimiento energético siempre ha ostentado dentro de las prioridades del gobierno chino, a medida que la población de este país demandaba cantidades cada vez mayores de electricidad y gasolina para sustentar sus nuevos niveles de vida. Desde mediados de los años 90, China ha pasado de ser un exportador neto de recursos energéticos a convertirse en el mayor importador de petróleo y gas natural del mundo, lo que implica que la seguridad energética para suplir la demanda nacional y de su industria es una de las grandes causas de preocupación para el gigante asiático¹⁵⁸.

¹⁵⁷ (Hsu, 2015)

¹⁵⁸ (Daojiong, 2005)

Por ende, OBOR presenta una oportunidad sin parangón para incrementar y hacer más eficiente el tráfico de hidrocarburos desde los países extractores, muchos de los cuales son socios y beneficiarios de la Nueva Ruta de la Seda, y los grandes países demandantes, con China a la cabeza. Asimismo, en palabras de la experta Audrey Dubois-Hebert, el gobierno de Beijing prepara junto a OBOR paquetes de estímulo para dar mayor brío a las empresas energéticas de este país, como Petrochina, China National Petroleum Corp o Sinopec, mediante programas de fomento de consumo energético entre la población y financiación a bajos tipos de interés¹⁵⁹.

Gráfico 5: Inversiones de OBOR por sector y región



Fuente: Bruegel, <http://bruegel.org/wp-content/uploads/2017/02/presentation.pdf>, García, Alicia. (febrero 2017)

Puesto que la procedencia de la mayor parte de los hidrocarburos que nutren la región Asia-Pacífico a día de hoy proceden en su mayoría de los países del Golfo Pérsico o de la Comunidad de Estados Independientes, es lógico que las inversiones en este sector se centren en estas regiones, como se aprecia en el gráfico 5, para facilitar su gestión

¹⁵⁹ (Diala-McBride, n.d.)

upstream, midstream y downstream y aumentar su eficiencia¹⁶⁰. Por ende, incluso antes de poner en marcha OBOR, China ya firmó sustanciosos contratos comerciales con países de su entorno para poner al día las instalaciones energéticas de estos para suplir la creciente demanda china de energía. Ejemplo de esta política fueron la construcción en 2011 del oleoducto sino-ruso de ESPO, que permitía a China comprar 15 millones de toneladas de petróleo anuales, y que desde enero de 2018, con una ampliación del oleoducto programada dentro de OBOR, esta permitiendo a China doblar la cantidad de petróleo a la que tenía acceso desde 2011, con 30 millones de toneladas, aproximadamente 1,2 millones de barriles de crudo al día¹⁶¹.

En el caso ruso lo mismo se puede hablar del impresionante tejido comercial petrolero como del gasístico, al ser una potencia proveedora de ambos. Con la finalización de los gasoductos del *Power of Siberia*, previstos para finales de 2019, China dejará de ser tan dependiente de otros métodos más costosos, como el LNG, que en buena medida es transportado desde los países extractores en barco hasta su destino. No obstante, dado que China sigue llevando a cabo una política de diversificación de fuentes de energía, no está previsto que Beijing vaya a dejar de lado el LNG en el corto plazo. Tanto es así que en marzo de 2016 la compañía rusa Novatek vendió al *Silk Road Fund*, que se ha estudiado en capítulos anteriores, el 9,9 por ciento de su participación en el proyecto de extracción gasística mediante LNG en Yamal, Rusia, por 1087 millones de euros y la concesión de un préstamo a 15 años vista de 12 billones de dólares para Novatek¹⁶². Se estima que una vez este finalizado, la planta extractora de gas de Yamal produzca por sí sola anualmente 16,5 millones de toneladas de este recurso, lo que da una idea de cuán relevante esto es para OBOR.

La diversificación de los proveedores energéticos y los canales de comercio de estos activos juegan un rol estratégico y defensivo muy importante y que muchas veces pasa inadvertido cuando se analiza un sector como este. Tradicionalmente y aún en la

¹⁶⁰ **Sobre las industrias de extracción de hidrocarburos:**

Según el Instituto Americano del Petróleo, las industrias de hidrocarburos se dividen normalmente en tres fases:

1. "*Upstream*": Exploración y producción.
2. "*Midstream*": Transporte, procesos y almacenamiento.
3. "*Downstream*": Refino, venta y distribución.

¹⁶¹ ("Russia Tightens Oil Grip With China's Second Pipeline", 2018)

¹⁶² (London Stock Exchange, 2016)

actualidad EEUU controla el tráfico comercial por mar, pudiendo, llegado al extremo, cortar el suministro de los recursos energéticos por vía marítima a China, lo que sería devastador para este país, como en su día lo fue para Japón en la II Guerra Mundial. China, mediante la finalización de sus interconexiones terrestres y portuarias en diversas localizaciones, y un número elevado de socios en esta materia, esta siendo capaz cada día de soterrar la amenaza militar estadounidense a su nación, algo que sin lugar a dudas es un claro impulsor de la Nueva Ruta de la Seda¹⁶³.

Otros gobiernos que entran dentro del programa de diversificación de fuentes de energía son:

- Las ex-republicas soviéticas de Asia Central, con varias inversiones gasísticas en espera por un valor total de 10 billones de dólares, principalmente para el transporte por gaseoducto.
- Las autoridades pakistaníes, que en los cinco años que lleva en marcha OBOR han despuntado como el país más beneficiado por las inversiones. En la actualidad se está construyendo una terminal de LNG en el puerto de Gwadar, una de las prioridades del Corredor Económico Chino-Pakistaní dentro de OBOR, y gaseoductos que permitan una máxima interconexión entre China e Irán. Se prevé que el coste de ambos proyectos, que fueron anunciados en octubre de 2015, alcance los 46 billones de dólares¹⁶⁴.
- Arabia Saudí también se ha sumado a los aspectos de OBOR que más aportan a su poco diversificada economía, financiando las multinacionales petroleras estatales saudíes y chinas, Aramco y Sinopec, respectivamente, la refinería puntera de crudo de Yanbu, en “el reino del desierto” . El coste total de esta empresa conjunta será de 12 billones de dólares¹⁶⁵.

8.2 Sector de Transportes

Ningún sector esta tan íntimamente relacionado con OBOR como el logístico, que se halla incluido en el propio nombre de *One Belt, One Road* como el componente de ruta, siendo el otro término una referencia directa al comercio. Para la gran mayoría de los Estados involucrados en OBOR las infraestructuras de transporte constituyen el eje principal de su

¹⁶³ (Tata, 2017)

¹⁶⁴ (Intelligence, 2017)

¹⁶⁵ ("Saudi Aramco Yanbu Refinery", n.d.)

participación, dada las urgentes necesidades de interconectividad que hay en la región, como apuntan todos los organismos multilaterales de desarrollo¹⁶⁶.

También, pocos sectores denotan tan claramente el escenario de *win-win* que OBOR constituye para todos sus participantes: mientras que los países con déficit de infraestructuras terrestres, ferroviarias, marítimas o de otra índole, reciben fondos baratos para desarrollarlas y ser capaces de comerciar más eficiente y competitivamente con sus vecinos regionales y el mundo en general; China da salida al exterior a su completísimo tejido empresarial de constructoras, se convierte en acreedor preferente en la región del mundo con un crecimiento más espectacular y mayor potencial, y además optimiza las rutas comerciales empleadas por su propia industria para la exportación de manufacturas y otros bienes, y la importación de materias primas y recursos energéticos varios.

Este binomio es favorable a los intereses económicos chinos, ya que muchos gobiernos empiezan a acudir a consorcios chinos para la realización de sus proyectos de infraestructuras, obteniendo China contratos que en el pasado hubiesen sido directamente asignados a países europeos, entre ellos España y sus grandes constructoras, o a los japoneses. Por ejemplo, en septiembre de 2015 China ganó un suculento contrato para construir el primer tren de alta velocidad en Indonesia, que va a conectar la capital, Yakarta, con la segunda ciudad del país, Bandung. En un principio el contrato iba a ser para el celeberrimo tren de alta velocidad japonés, pero las facilidades de crédito y cobro por parte chinas decantaron la balanza en favor de esta última nación. Muchas de estas estratagemas chinas en este y otros proyectos para asegurarse la concesión han provocado desencuentros de bajo perfil con los gobiernos occidentales, que acusan a Beijing de rebasar las normas de la libre competencia justa ofreciéndose a hacerse cargo de todo el riesgo financiero con el fin de ganar las licitaciones¹⁶⁷.

Las tres regiones donde la construcción de carreteras, puertos, y ferrocarriles suponen en términos globales la mayor parte de sus compromisos con OBOR son Europa, África, y el Sudeste Asiático. En el caso europeo, a pesar de que en esta fase temprana las inversiones de OBOR hacia esta región hayan sido modestas en comparación con otras áreas geográficas, cabe reseñar que uno de los objetivos finales para China es tener el acceso libre y barato al mercado de alto valor añadido europeo. Para las empresas chinas, Europa representa un área pionera en términos tecnológicos y de estándares de vida a emular, y

¹⁶⁶ (Devonshire-Ellis, 2017)

¹⁶⁷ (Harner, 2015)

al mismo tiempo es un amplio mercado donde destinar los productos chinos de alto valor añadido.

A tal fin, la creciente red de nodos de interconexión euroasiáticos eventualmente alcanzaran el reto de conectar Asia-Pacífico con Europa Occidental de tal manera que conlleve menos tiempo y costes. Por ejemplo, el transporte por ferrocarril entre estas dos regiones era, hasta hace apenas unos años, impensable a pesar de tardar menos tiempo que en barco, y esto se debía por un lado a la falta de conexión directa, y por otro a que los convoyes procedentes de China sí que eran rentables, pero al volver de Europa semivacíos por la falta de demanda interior china, la empresa global resultaba deficitaria. Este es el gran problema que se encontró la nueva línea férrea Madrid-Yiwu, la más larga del mundo, y sin embargo, a medida que el mercado chino se consolida gracias a sus clases medias, la viabilidad de este tren se irá haciendo más patente¹⁶⁸. Paralelamente, las líneas férreas que alcanzan Europa a través de Rusia y de Turquía son ya una realidad, con numerosas empresas especializadas en logística haciendo uso de estos corredores norte y sur para sus envíos¹⁶⁹.

Pero la gran particularidad de OBOR en Europa es la fuerza de las inversiones chinas en el sector marítimo de este continente. Como elemento clave de la Nueva Ruta de la Seda Marítima sobresale la reciente adquisición en 2016 del puerto ateniense del Pireo por COSCO, la compañía naviera más importante de Asia y de titularidad pública china, que ha lo ha convertido en líder en el tráfico de contenedores y pasajeros en Europa, rivalizando con los grandes puertos del norte como Rotterdam o Hamburgo¹⁷⁰.

Estas compras de gran calibre y repercusión son la punta del iceberg de los grandes planes que esta elaborando China en Europa oriental, que ambicionan interconectar Europa occidental con Atenas a través de los Balcanes, y que están consiguiendo ya que a día de hoy países como Grecia, Chipre, o Turquía vean en China un socio comercial a la altura de la Unión Europea. Si las proyecciones se materializan y los bienes de lujo alemanes, italianos, etc., acaban alcanzando los mercados de Asia meridional gracias a los corredores férreos y marítimos operados y controlados por el capital chino, es probable que estos proyectos se conviertan en algunos de los más rentables dentro de OBOR¹⁷¹.

¹⁶⁸ (Carbajosa, 2016)

¹⁶⁹ (Intelligence, 2017)

¹⁷⁰ (O'Dea, 2015)

¹⁷¹ (van der Putten, Montesano, van de Ven & van Ham, 2016)

África es el caso que mejor representa el auge de China en el mundo, ya que ha pasado de ser un continente que tradicionalmente dependía de los intereses europeos y norteamericanos para obtener fondos, a obtenerlos directamente de China, que es el primer proveedor de fondos para todo el continente y el mayor constructor de infraestructuras, catapultando su poder diplomático en la región. Una particularidad de los proyectos de transportes africanos dentro de OBOR es que los componentes férreos y marítimos están estrechamente relacionados, para así facilitar el acceso de los vastos recursos naturales africanos a la costa para su posterior embarcación en buques que los lleven a China, y lo mismo sucede para el camino inverso de mercaderías procedentes de este país.

China y OBOR están detrás de los tres mayores proyectos ferroviarios de este siglo en África:

- El tren que une desde 2017 Nairobi, capital de Kenia, con Mombasa, la ciudad keniana que constituye el mayor puerto comercial de África oriental, costó 3,8 billones de dólares, fue construido por una corporación íntegramente china y financiado a su vez en un 90 por ciento por el Export-Import Bank of China¹⁷²
- El tren que une los 750 kilómetros que separan Addis Abeba del puerto de Yibuti, empezó a operar en 2017, y tuvo unos costes totales de 4 billones de dólares financiados en un 80 por ciento por la misma entidad que el tren Nairobi-Mombasa¹⁷³.
- La futura ampliación del tren de Nairobi hasta Malaba y Kisumu, con un presupuesto de en torno a 3.600 millones de dólares¹⁷⁴.
- El proyecto continental africano de ferrocarriles más grande hasta el momento, que unirá la ciudad costera de Dar-Es-Salaam, con Ruanda y Burundi, y que requerirá de unos 7,6 billones de dólares para su consecución¹⁷⁵.

Finalmente, el Sur y Sudeste Asiático han sido receptores netos de fondos y préstamos destinados a mejorar sobre todo sus deficiencias en materia ferroviaria. Destaca la singularidad de Pakistán, país que en la última ha virado su política de proximidad con Estados Unidos en favor de Beijing para contrarrestar la buena coyuntura económica de su

¹⁷² (Sun, 2017)

¹⁷³ (van Staden, 2017)

¹⁷⁴ (Breuer, 2017)

¹⁷⁵ (Pinsent Masons, 2016)

rival indio. China ha decidido que la ciudad de Gwadar, con su renombrado puerto de agua profunda, sea la puerta de entrada occidental a gran parte de las mercancías y combustibles fósiles procedentes de allende el océano Índico. A tal fin, hay actualmente en marcha un proyecto por valor de 2 billones de dólares para mejorar y ampliar la terminal portuaria, habilitando inclusive un área económica especial de baja tributación empresarial, similar a las que revolucionaron la economía china hace más de un cuarto de siglo¹⁷⁶.

Asimismo, el tren que vertebra Pakistán de norte a sur, conectando la meridional Gwadar con China para facilitar el transporte de mercancías está ya proyectado, y en construcción se encuentran el aeropuerto internacional de Gwadar, el tren de alta velocidad Karachi-Peshawar, o la reparación y expansión de múltiples carreteras. El monto final que será necesario para concluir estas infraestructura de transporte es de entre 11 y 12,4 billones de dólares^{177/178}, y la financiación sólo ha sido posible gracias al ímpetu de OBOR por desarrollar esta zona fundamental para los intereses estratégicos chinos.

Todas las miradas de los oficiales chinos están puestas en expandir la actual influencia de este país en sus vecinos sureños. Para ello se ha desplegado una batería de inversiones en todos los países miembros de ASEAN, lo que ha tenido como resultado la adjudicación de una ingente cantidad de proyectos para compañías chinas, fruto de los enormes desembolsos de capital puestos encima de la mesa por Beijing y de las facilidades de crédito a sus socios más estrechos¹⁷⁹, algunos de los cuales, como Laos o Camboya, aún conservan regímenes comunistas similares al de China.

¹⁷⁶ (DBS Vickers Securities, 2017)

¹⁷⁷ (DBS Vickers Securities, 2017)

¹⁷⁸ (Deloitte, n.d.)

¹⁷⁹ (Baker McKenzie, n.d.)

Gráfico 6: Trazado de la Red Ferroviaria Pan-Asiática



Fuente: DBS, "170724_insights_one_belt_one_road_moving_faster_than_expected (1).pdf", DBS Group Research. (Julio 2017)

Destaca el empeño chino por conectar ferroviariamente la capital del sur de la China no costera, Kunming, con el conjunto de capitales de los Estados indochinos, bajo el nombre de la Red Ferroviaria Pan-Asiática. Puesto en marcha a principios de la década pasada, este proyecto ambiciona conectar Kunming con el oeste, centro y este del Sudeste Asiático, creando un nudo de transportes y logístico de primer orden en la región. Como se puede observar en el gráfico 6, la mayor parte de las líneas están ya en funcionamiento, dado que se incorporaron estando ya operativas para facilitar la consecución del proyecto, o se han ido realizando en estos 15 años¹⁸⁰.

La envergadura total del proyecto, si contabilizamos aquellos tramos que están en construcción y aquellos pendientes de licitación, es descomunal, alcanzando los casi 40.000 millones de dólares en sus tres vertientes geográficas¹⁸¹, equivalente a la

¹⁸⁰ (Lanjian & Wei, 2015)

¹⁸¹ (DBS Vickers Securities, 2017)

capitalización total que se prevé que contará el *Silk Road Fund*. Muchos tramos disfrutarán de un tráfico mercantil y de personas envidiable, como el tren de alta velocidad que en un futuro aún no concreto unirá Kuala Lumpur con Singapur, dos de las grandes capitales de ASEAN, por un importe de 15 billones de dólares, cifra que aún siendo muy elevada servirá para impulsar una de las líneas ferroviarias con más tránsito en el mundo¹⁸².

Sin abundar en cada uno de los tramos más cortos, cabe destacar el rol primordial que tiene Laos por su ubicación como nexo de unión central entre China y ASEAN. Aproximadamente 11.000 millones de dólares, de los 40.000 detallados previamente, han sido invertidos por compañías estatales chinas en conectar la frontera norte de Laos con su sureña capital, Vientián¹⁸³, dado que este país contaba con una inexistente infraestructura previa y el limitadísimo comercio interior e internacional se realizaba por vía fluvial, a través del Mekong.

Asimismo, desde Vientián a Bangkok también hay programada una conexión ferroviaria por valor de 11.360 millones de dólares, que transcurrirá en su mayoría por Tailandia, pero que amplía aún más el futuro comercial del históricamente de Laos, conocido en el pasado como el país ermitaño del Sudeste Asiático. Como se detallaba en profundidad en el capítulo de financiación, aunque Laos reciba el grueso del apoyo financiero chino para la puesta en marcha de sus infraestructuras, es también uno de los puntos más críticos de todo el proyecto OBOR por su altísimo riesgo de impago, lo que ha encendido las alarmas entre varios analistas de que gran parte de las inversiones en este país puedan estar haciéndose a fondo perdido¹⁸⁴.

8.3 Sectores Industriales y Otros Sectores

Aún no siendo la prioridad de OBOR, por centrarse este en habilitar las infraestructuras necesarias para el comercio regional y las necesidades energéticas que esto conlleva, hay otros sectores beneficiados directa o indirectamente por las inversiones de la Nueva Ruta de la Seda. A lo largo de este trabajo se han mencionado ya algunas iniciativas empresariales que se salen de los ámbitos donde la afluencia de financiación china ha tenido una mayor repercusión, tales como las explotaciones mineras de metales preciosos que se han puesto en funcionamiento de manera multilateral entre varios Estados y corporaciones chinas o el nuevo uso de un buen número de terrenos para empresas que

¹⁸² (Yuandong, Xiaolin, Le, Xixi & Wenchao, n.d.)

¹⁸³ (DBS Vickers Securities, 2017)

¹⁸⁴ (Janssen, 2017)

sean respetuosas con el medio ambiente, pero son muchas otras las que también se han visto impulsadas a raíz de las sinergias regionales presentadas por OBOR.

China durante muchos años ha destacado por su sistema de priorización de determinadas regiones de su geografía a través de incentivos fiscales, lo que explica la rápida industrialización de ciertas áreas, sin que esto haya sido en detrimento del resto de la nación. El conocimiento adquirido en la creación de parques industriales pioneros e innovadores que dinamicen su economía nacional han permitido que este sea un activo exportable a los socios de OBOR que quieran seguir los pasos para su propio desarrollo económico, lo que en la práctica se circunscribe a las naciones del Sudeste Asiático, que, como se puede observar en el Gráfico 3, son a día de hoy las que más atraen inversión extranjera para la fabricación de incontables bienes, como sigue pasando en China sin llegar a los niveles alcanzados en la década pasada.

El número de complejos industriales extranjeros creados con capital chino, conjuntamente con los propios gobiernos y compañías de los países socios, asciende a 52¹⁸⁵. Por un lado, estos parques de empresas son una excelente vía para dar salida a la sobreproducción china y los conocimientos adquiridos durante décadas de vertiginoso crecimiento industrial, y por el otro, permiten a las compañías chinas asentarse de una forma coordinada entre ellas en países con poca tradición de recibir inversiones directas extranjeras. Este último punto tiene mucha relevancia, ya que China consigue facilitar que sus empresas se instalen en el extranjero de una manera mucho más organizada y que permita darle grandes privilegios, fiscales o de otra índole prioritaria, a estos parques, dado que las negociaciones tienen por un lado a gobiernos socios deseosos de aumentar sus tejidos industriales, y por el otro a un abundante número de poderosos consorcios económicos chinos.

Sin embargo, el rol fundamental que actualmente poseen los parques industriales para acrecentar el prestigio chino y su influencia internacional en materia legislativa y comercial, no esta exento de la enorme complejidad de montar dichos complejos. Meramente copiar el sistema de éxito en China ha demostrado generar dificultades tangibles, como ha sucedido en por ejemplo la Zona Económica Especial de Sihanoukville, en Camboya o en el Parque Industrial de Kuantan, en Malasia; donde las deficiencias en infraestructuras, en la calidad del personal laboral, o en la cadena de suministro, implican la necesidad de un mayor compromiso por parte de las industrias chinas¹⁸⁶. Sin embargo, puesto en perspectiva, el beneficio para ambas partes es indudable, y en el caso

¹⁸⁵ ("CCG Hosts Seminar on OBOR Overseas Industrial Parks", 2017)

¹⁸⁶ (East Coast Economic Region Malaysia, n.d.)

camboyano ha reportado grandes cambios en la economía regional, generando empleo e impulsando la educación y la sanidad en un área de amplias necesidades¹⁸⁷.

Asimismo, el atractivo de esta aventura empresarial es dispar en función del sector, siendo el comercial, el de I+D y el sector extractivo de materias primas los más entusiastas, ya que se benefician de un verdadero ímpetu gubernamental que logra, por ejemplo, simplificar tramites aduaneros y sortear trabas legislativas en explotaciones de recursos como la madera o el hierro¹⁸⁸. En cambio, el sector de la industria pesada, que requiere una mayor inversión de capital y asumir más riesgo, tanto económico como por parte de la legislación de un país tercero, sigue prefiriendo operar desde mercados en los que tengan experiencia y les den seguridad jurídica.

Precisamente, el sector dedicado a la extracción y procesamiento de materiales se espera que experimente un enorme crecimiento, a raíz de la enorme demanda existente para estos productos tanto para la construcción física de las infraestructuras, como para los renovados lazos comerciales que acerquen mercados con consumidores y empresas, sobre todo de otros países con China, siempre hambrienta de materias primas¹⁸⁹.

El sector siderúrgico despunta por estar presente en la práctica totalidad de los planes de OBOR, y por su carácter estratégico para todos los Estados, embarcados en guerras arancelarias en torno al acero. Se prevé que la mera construcción de la ruta, con railes de tren y oleoductos a la cabeza, va a suponer un incremento anual del 5 por ciento en la demanda de acero producido en China, datos que si se materializan, aliviarán la sobreproducción del gigante chino, el cual, con una producción de más de 800 millones de toneladas métricas copa la mitad de toda la producción mundial y septuplica al segundo productor, que es la Unión Europea en su totalidad¹⁹⁰.

Además, el acero conjuga una gran transversalidad en todo su proceso productivo que hace que OBOR sea especialmente útil en este sector. Por un lado, se tiende a buscar minas de hierro y crear centros de producción dentro de la órbita de OBOR, para así potencialmente reducir costes con el traslado de estos materiales a China, y aumentar la calidad del acero patrio en regiones que destacan por el volumen de acero con bajos niveles de pureza. Por el otro, las corporaciones siderúrgicas chinas han adoptado con fuerza los esfuerzos de Beijing por deslocalizar parte de la industria del acero en el

¹⁸⁷ ("CCG Hosts Seminar on OBOR Overseas Industrial Parks", 2017)

¹⁸⁸ ("Prospects for the Malaysia-China Kuantan Industrial Park and Kuantan Port", 2017)

¹⁸⁹ (Pethiyagoda, 2017)

¹⁹⁰ (World Steel Association, 2017)

extranjero, dado su naturaleza contaminante y el ahorro de costes de producir cerca de los mercados demandantes¹⁹¹.

Finalmente, algunos sectores que a priori pasan más inadvertidos son el turismo o la educación. El desarrollo de infraestructuras de transporte, especialmente aeropuertos, el aumento del nivel de vida en los países socios de OBOR, la disponibilidad de fondos dedicados en exclusiva a promocionar destinos que hoy por hoy no están entre las prioridades de este sector, como Asia Central, y la mayor apertura hacia Estados europeos con un alto nivel adquisitivo, tendrá repercusiones positivas en la promoción turística, tanto por placer como por negocios¹⁹².

En cuanto al sector educativo, es muy relevante los esfuerzos de las instituciones educativas chinas por incrementar el nivel en países de la región con tasas bajas de graduados, que son imprescindibles para acometer todos los proyectos de OBOR. En 2015 China lanzó la Alianza Universitaria de la Ruta de la Seda, que ha obtenido más de 130 convenios entre universidades del mundo. También sobresalen los recientes esfuerzos de universidades chinas por establecer campus fuera de sus fronteras en países con un enorme potencial a medio plazo, como es el caso de la Universidad de Xiamen en Malasia o la Universidad Soochow en Laos¹⁹³.

9. Conclusiones

No cabe duda de que el empeño de países emergentes y en vías de desarrollo de todo el mundo por sacar adelante un macro-proyecto conjunto de las características de OBOR supone un hito en favor del multilateralismo que tanto crecimiento trajo parejo durante los tres cuartos de siglo posteriores a la Segunda Guerra Mundial. La Nueva Ruta de la Seda está siendo comparada en numerosos círculos académicos, empresariales, y políticos, con el Plan Marshall, cuyo éxito en la reconstrucción y desarrollo de Europa Occidental permitió que Estados Unidos se erigiera como el gran exportador, inversor, y financiador mundial durante más de 50 años.

Y sin embargo, las tornas parecen haber cambiado drásticamente, en una demostración adicional de que la historia es cíclica y tiende a repetirse. Con EEUU sucumbiendo a los cantos de sirena del aislacionismo y el proteccionismo, a causa, por ejemplo, de su

¹⁹¹ (Zalick, 2017)

¹⁹² (Intelligence, 2017)

¹⁹³ ("Education is a priority of the Belt and Road Initiative - OBOReuropa", 2017)

recientemente adquirida independencia energética con respecto al resto del mundo; China está determinada, como ya ha anunciado sucesivamente en foros tan importantes como el de Davos, a impulsar su propia economía y aquella del resto de sus países socios a través de un comercio libre que no atente contra sus intereses nacionales. Esto parecería inaudito si tomamos en consideración el pasado, y algunos expertos dicen el presente, intervencionista y protector de Beijing sobre su economía y comercio, pero es la realidad que se sucede todos los días en los círculos internacionales

OBOR, con todos los componentes de inversión en numerosos sectores y países y los complejos mecanismos de financiación, es sin lugar a dudas la apuesta china para encumbrarse en la comunidad internacional como un Estado capaz de liderar; de ser responsable con una globalización constructiva que sea beneficiosa no solamente para unos pocos países desarrollados, sino para el conjunto de los actores internacionales; y de presentar un modelo alternativo al establecido hoy en día favorable a los intereses de los grandes países desarrollados del G-7.

Como se desprende de este trabajo, todas y cada una de las regiones y países involucrados en mayor o menor medida con OBOR lo hacen tanto para beneficiarse económicamente de las posibilidades inversoras ligadas a esta iniciativa, como para alinearse con sus propios vecinos y China en la imperiosa necesidad de proteger el desarrollo económico-comercial internacional alcanzado hasta la fecha, el cual China es el primer país deseoso de aumentar y mejorar dado los beneficios que le han reportado todas estas décadas.

Así se entiende que, entre muchos otros, países como Rusia e Irán, que dependen económicamente de sus explotaciones de hidrocarburos y que sufren enormes sanciones económicas promovidas principalmente por EEUU; regiones como Asia Central, África y Oriente Medio, cuyas economías se sustentan en las exportaciones de materias primas y recursos energéticos; o países de Europa que tienen una gran dependencia energética pero exportan bienes con alto valor añadido; vean con renovadas esperanzas como OBOR consigue fomentar los intercambios interregionales con una mayor eficiencia dada por las inversiones en infraestructuras o transportes, y que hayan decidido sumarse a OBOR para proteger sus propios intereses en un mundo cada vez más competitivo e inseguro.

Es casi imposible predecir el futuro a ciencia cierta en materias de geopolítica, pero una de las conclusiones que se extraen de las características detalladas en este trabajo sobre OBOR es que la envergadura de todas sus iniciativas puestas en conjunto están convirtiendo a la Nueva Ruta de la Seda en un proyecto que crea un espacio vertebrador

entre Europa, Asia, y África; algo que a pesar de los riesgos financieros inherentes a cualquier empresa de esta magnitud, tiene visos de constituir un paso hacia delante en una mundialización responsable. Recientemente, regiones y países como América Latina, Japón, y Europa Occidental, que no estaban incluidas en los pliegos originales de OBOR, en muchos casos por su gran alineación geoestratégica con EEUU, han hecho público su enorme interés por contribuir al éxito de la Nueva Ruta de la Seda, buscando ser tanto receptores como aportadores de fondos a la gran iniciativa común.

China, como impulsor mayoritario del macro-proyecto, confía con OBOR en triunfar allí donde otros países no han tenido un notable éxito, fortaleciendo su agenda internacional y el compromiso del Gobierno chino para incrementar el nivel de vida de su población. Es por esto que OBOR, además de su vertiente principal de inversión en sectores estratégicos para China y sus aliados, también tiene componentes que fomentan un desarrollo eco-sostenible, una de las principales preocupaciones de un país cuyo modelo productivo ha tenido uno de los impactos más adversos jamás registrados contra el medioambiente.

Con todo, sigue habiendo espacio para disminuir la incertidumbre existente en varios tramos y modos de financiación del proyecto. Actualmente, hay una excesiva dependencia en la voluntad y el compromiso de la Administración china por impulsar OBOR, y esta falta de diversificación dentro de los promotores del proyecto es precisamente su principal Talón de Aquiles. Aunque OBOR se trate de un proyecto donde Xi Jinping ha invertido una gran cantidad de capital político y de prestigio, y a día de hoy la Presidencia china ha alcanzado un grado de consolidación solamente comparable con la etapa de mayor esplendor de Mao Zedong; no favorece al perfil de riesgo de esta iniciativa que la inmensa mayoría del peso provenga del interés de Beijing por que salga adelante.

Hasta el momento los esfuerzos diversificadores en la búsqueda de aportadores de fondos han sido bastante infructuosos, ya que se han centrado especialmente en ampliar el número de socios dentro de la financiación institucional multilateral, la cual se ha comprobado en este trabajo que es minoritaria dentro de las necesidades de capital de OBOR. Si la financiación privada y de entidades bancarias sigue proviniendo casi en exclusiva de consorcios y particulares chinos, cualquier imprevisto, como un encadenamiento de impagos por parte de varios de los países y compañías extranjeras endeudadas con un perfil crediticio cuestionable, puede tener en consecuencia efectos económicos perjudiciales. Además, cualquier tropiezo de esta naturaleza conllevaría una pérdida considerable de credibilidad para todo el entramado de la Nueva Ruta de la Seda, y los efectos tendrían un factor multiplicador para la economía china, al tratarse de la más expuesta e implicada con OBOR.

Durante el lustro en el que se han ido desvelando y realizando las primeras inversiones sectoriales, la Nueva Ruta de la Seda y sus proyectos adscritos han contado con hitos, como la finalización de complejas rutas ferroviarias en África, ASEAN o Asia Meridional, y fracasos, como la baja inversión comparada con las previsiones por parte de organismos multilaterales de fomento de infraestructuras. No obstante, en este periodo de tiempo se ha podido sacar en claro el compromiso de la nación china para cumplir con el esfuerzo financiero que requiere OBOR, apoyando con desembolsos allá donde fueran necesarios de forma ininterrumpida año tras año.

A medida que las infraestructuras viran hacia algunas de las áreas más prometedoras para los intereses nacionales chinos, como el Sudeste Asiático y la reconversión de las regiones occidentales chinas, será más sencillo juzgar con datos objetivos el grado de éxito de OBOR, ya que es prematuro aventurarse a sacar resultados sobre un macro-proyecto cuyo horizonte temporal abarca hasta 2049. Indistintamente del resultado y de si China logra sus objetivos, lo que si se puede predecir es que la Nueva Ruta de la Seda va a tener un impacto importantísimo y duradero en la concepción futura de la economía global, y el crucial análisis del rol que tuvo OBOR en la configuración de dicho sistema será, sin ningún genero de dudas, objeto de interesantísimos estudios.

10. Bibliografía

- *ADB Approves \$80 Million for Uzbekistan Railway Electrification.* (2017). *Asian Development Bank.* Obtenido de <https://www.adb.org/news/adb-approves-80-million-uzbekistan-railway-electrification>
- ADB. (2016). *Management's Discussion and Analysis and Annual Financial Statements.* Manila. Obtenido de <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/237881/adb-financial-report-2016.pdf>
- *ADB 2017 Operations Reach \$28.9 Billion.* (2018). *Asian Development Bank.* Obtenido de <https://www.adb.org/news/adb-2017-operations-reach-289-billion>
- Agreement on Trade and Economic Cooperation between the European Economic Community and the People's Republic of China (1985). Bruselas.
- AidData. (2015). *EXIM Bank loan for construction of Kunming-Vientiane high-speed railway link.* Kunming. Obtenido de <http://china.aiddata.org/projects/33726>
- Alderman, L. (2017). *Macron Vowed to Be Business Friendly. Now He Faces a Protectionist Uproar.* *Nytimes.com.* Obtenido de <https://www.nytimes.com/2017/08/01/business/france-macron-jobs-economy.html>
- Amighini, A., Berkofsky, A., Magri, P., & Yiwei, W. (2015). *Xi's policy gambles* (p. Capítulo 6 - China's "New Silk Road": A Case Study in EU-China Relations). *IPSI.* Milán.
- Anand, V. (2014). *BCIM Economic Corridor: Prospects and Issues.* Presentation, Yunnan University.
- *Approved Projects Overview - AIIB.* (2018). *Aiib.org.* Obtenido de <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html>
- Arana, I. (2018). *Estados Unidos bloquea la venta de la empresa MoneyGram a la china Ant Financial, filial de Alibaba.* *ELMUNDO.* Obtenido de <http://www.elmundo.es/economia/2018/01/04/5a4cf50922601d174f8b4648.html>
- Asian Infrastructure Investment Bank (2014). <http://www.aiib.org/uploadfile/2015/0814/20150814022158430.pdf>.
- Babone, S. (2018). *China's AIIB Expected To Lend \$10-15B A Year, But Has Only Managed \$4.4B In 2 Years.* *Forbes.com.* Obtenido de <https://www.forbes.com/sites/salvatorebabones/2018/01/16/chinas-aiib-expected-to-lend-10-15b-a-year-but-has-only-managed-4-4b-in-2-years/#2dd0ee5b37f1>
- Baker McKenzie. *Belt & Road: Opportunity & Risk The prospects and perils of building China's New Silk Road.* Silk Road Associates. Obtenido de https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf?la=en

- Bassets, M. (2018). *Análisis | 'Emmanuel De Gaulle' en China. EL PAÍS*. Obtenido de https://elpais.com/internacional/2018/01/08/actualidad/1515428979_471779.html
- Bhattacharjee, D. (2015). China Pakistan Economic Corridor. *SSRN Electronic Journal*. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2608927>
- Bondaz, A., Godement, F., Cohen, D., Kratz, A., & Pantucci, R. (2015). "ONE BELT, ONE ROAD": CHINA'S GREAT LEAP OUTWARD. *Ecfr.eu*. Obtenido de http://www.ecfr.eu/page/-/China_analysis_belt_road.pdf
- Brender, Adi. (1992). *China's Foreign Trade Behavior in the 1980s: An Empirical Analysis*. IMF Working Paper, Vol. pp. 1-64, <https://ssrn.com/abstract=884537>
- Breuer, J. (2017). https://www.asienhaus.de/uploads/tx_news/Blickwechsel_OBOR-Afrika_01.pdf. *Stiftung Asienhaus*, 1-8. Obtenido de https://www.asienhaus.de/uploads/tx_news/Blickwechsel_OBOR-Afrika_01.pdf
- BRICS - JOINT SITE OF MINISTRIES OF FOREIGN AFFAIRS OF BRICS MEMBER STATES. (2018). *BRICS*. Obtenido de <https://web.archive.org/web/20170322122341/http://infobrics.org/#>
- BRICS bank to lend between \$2.5-3 bln in 2017 - *China Daily*. (2017). *Reuters*. Obtenido de <https://www.reuters.com/article/china-brics-bank/brics-bank-to-lend-between-2-5-3-bln-in-2017-china-daily-idUSL3N1GF2J0>
- BRICS New Development Bank Approves New Projects. (2017). *Silk Road Briefing*. Obtenido de <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/09/01/brics-new-development-bank-approves-new-projects/>
- Browne, A. (2006). *China's Reserves Near Milestone, Underscoring Its Financial Clout*. *WSJ*. Obtenido de <https://www.wsj.com/articles/SB116104977336494710>
- Bulloch, D. (2016). *Protectionism May Be Rising Around The World, But In China It Never Went Away*. *Forbes.com*. Obtenido de <https://www.forbes.com/sites/douglasbulloch/2016/10/12/protectionism-may-be-rising-around-the-world-but-in-china-it-never-went-away/#267a0e3573da>
- Bulloch, D. (2016). *Why China's Internal Economic Arguments Matter, For Everyone*. *Forbes.com*. Obtenido de <https://www.forbes.com/sites/douglasbulloch/2016/09/25/why-chinas-internal-economic-arguments-matter-for-everyone/#15897aa83e29>
- Carbajosa, A. (2016). El tren Madrid-Yiwu circula a medio gas. *El País*. Obtenido de https://elpais.com/economia/2016/03/18/actualidad/1458329302_446055.html
- CCG Hosts Seminar on OBOR Overseas Industrial Parks. (2017). Center for China & Globalization.
- China bond sales powered by banks. (2015). *Ft.com*. Obtenido de <https://www.ft.com/content/550a68b0-7977-11e5-933d-efcdc3c11c89>
- China | Culture, History, & People - Economic policies. (2018). *Encyclopedia Britannica*. Obtenido de <https://www.britannica.com/place/China/Economic-policies#ref589618>

- *China Development Bank to US-listed Chinese companies: time to come home.* (2017). *Ft.com*. Obtenido de <https://www.ft.com/content/702f290b-8ab3-3d58-bcfe-7ed989557cfa>
- *China Exports By Country.* (2018). *Tradingeconomics.com*. Obtenido de <https://tradingeconomics.com/china/exports-by-country>
- Dong WANG. (2013). "U.S.-China Trade: 1971-2012: Insights into the U.S.-China Relationship," *The Asia-Pacific Journal*, Vol 11, Issue 24, No. 4,
- *China GDP Annual Growth Rate | 1989-2018 | Data | Chart | Calendar.* (2018). *Tradingeconomics.com*. Obtenido de <https://tradingeconomics.com/china/gdp-growth-annual>
- *China Investment Corporation.* (2018). *China-inv.cn*. Obtenido de <http://www.china-inv.cn/wps/portal/!ut/p/a1/jZDBCoJAEIafKGZaTe24aemaW4RlthdZlnUhVwnp0NNnQkdX5zbwffwzPwjiQWj5VpX>
- *China - Trade - European Commission.* (2018). *Ec.europa.eu*. Obtenido de <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/>
- CIA. (1956). *Communist China's Imports and Exports, 1955: Trade and Transport Involved.* Langley, Virginia. Obtenido de <https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP85S00362R000400030001-3.pdf>
- Clarin. (2017). China se diferencia de Rusia y no ofrece renegociar la deuda de Venezuela. Obtenido de https://www.clarin.com/mundo/china-diferencia-rusia-ofrece-renegociar-deuda-venezuela_0_SJjRLfSkM.html
- Clemente, A. (2015). *THE "ONE BELT, ONE ROAD" INITIATIVE AND ITS EFFECTS ON THE RELATIONS BETWEEN CHINA AND EUROPEAN UNION* (Master's Degree). LUISS.
- DBS Vickers Securities. (2017). *One Belt One Road Infrastructure Sector*. DBS.
- Daojiong, Z. (2005). China's Energy Security and Its International Relations. *THE CHINA AND EURASIA FORUM QUARTERLY*, 3(3), 39-54. Obtenido de http://www.silkroadstudies.org/new/docs/CEF/Zha_Daojiong.pdf
- Deepak, B. (2017). *China's Global Rebalancing and the New Silk Road* (1st ed.). Singapore: Springer Verlag.
- van der Putten, F., & Meijnders, M. (2015). China, Europe and the Maritime Silk Road. *Cligendael Netherlands Institute Of International Relations*.
- De Jonge, A. (2017). *IS CHINA'S 'ONE BELT, ONE ROAD' THE WORLD'S NEW MARSHALL PLAN?*. *Monash University*. Obtenido de <https://www2.monash.edu/impact/articles/is-chinas-one-belt-one-road-the-worlds-new-marshall-plan/>
- Deloitte. *How will CPEC boost Pakistan economy?* (pp. 1-5). Deloitte. Obtenido de <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/pk/Documents/risk/pak-china-eco-corridor-deloittepk-noexp.pdf>

- Devonshire-Ellis, C. (2017). *Financing China's One Belt, One Road: US\$8 Trillion in Capital Requirements*. *Silk Road Briefing*. Obtenido de <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/04/03/financing-chinas-one-belt-one-road-us8-trillion-in-capital-requirements/>
- Devonshire-Ellis, C. (June, 2017). *China Spending Just 2% Of International OBOR Financing On Actual Projects*. *Silk Road Briefings*. Obtenido de <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/06/07/china-spending-just-2-international-obor-financing-actual-projects>
- Diala-McBride, C. *OBOR and the Future of Energy Trade*. *Enidday.com*. Obtenido de https://www.enidday.com/en/sparks_en/obor-china-global-energy-map/
- Dikotter, F. (2010). *Opinion | Mao's Great Leap to Famine*. *Nytimes.com*. Obtenido de <http://www.nytimes.com/2010/12/16/opinion/16iht-eddikotter16.html>
- East Coast Economic Region Malaysia. *MALAYSIA-CHINA KUANTAN INDUSTRIAL PARK*. Obtenido de <http://www.ecerdc.com.my/en/wp-content/uploads/2016/08/ECER-Malaysia-China-Kuantan-Industrial-Park.pdf>
- *EDB Projects*. (2018). *Eurasian Development Bank*. Obtenido de <https://eabr.org/en/projects/eabr/>
- *Education is a priority of the Belt and Road Initiative - OBOReuropa*. (2017). *OBOReuropa*. Obtenido de <http://www.oboreurope.com/en/education-priority/>
- Eglin, M. (1997) China's entry into the WTO with a little help from the EU. *London: International Affairs*, 73(3), 489-508.
- Esteban, M. (2009). The Chinese Amigo: Implications for the Development of Equatorial Guinea. *The China Quarterly*, 199, 667. <http://dx.doi.org/10.1017/s0305741009990154>
- Eisenman, J., & Stewart, D. (2017). China's New Silk Road Is Getting Muddy. *Foreign Policy*. Obtenido de <http://foreignpolicy.com/2017/01/09/chinas-new-silk-road-is-getting-muddy/>
- *El FMI adopta una nueva cesta del DEG que incluye el renminbi chino y determina las nuevas cantidades de cada moneda*. (2016). *IMF*. Obtenido de <https://www.imf.org/es/News/Articles/2016/09/30/AM16-PR16440-IMF-Launches-New-SDR-Basket-Including-Chinese-Renminbi>
- *Eurasian Economic Commission*. (2018). *Eurasiancommission.org*. Obtenido de <http://www.eurasiancommission.org/en/Pages/default.aspx>
- *EU replaces U.S. as biggest trading partner of China*. (2015). *China-embassy.org*. Obtenido de <http://www.china-embassy.org/eng/xw/t272113.htm>
- *Europeans defy US to join China-led development bank*. (2015). *Ft.com*. Obtenido de <https://www.ft.com/content/0655b342-cc29-11e4-beca-00144feab7de>
- Ferreira, A. (2017). DONALD TRUMP, TPP, NAFTA AND INTERNATIONAL INVESTMENT LAW: TIME TO PANIC OR TIME FOR HOPE?. *EPH- International Journal Of Science And Engineering, Volumen 3*(Edición 3).

- Financial Times. (2017). *ADB forecasts growth in Asia will counter China's slowdown*. *Ft.com*. Obtenido de <https://www.ft.com/content/2f90914d-d116-3586-8e04-a72117ee5d07>
- *Foreign Direct Investment Statistics - ASEAN | ONE VISION ONE IDENTITY ONE COMMUNITY*. (2018). ASEAN. Obtenido de http://asean.org/?static_post=foreign-direct-investment-statistics
- Garcia Herrero, A. (2018). OBOR Financing. *Bruegel, Improving Economic Policy*, 1-8.
- Gilchrist, K. (2017). *China's 'Belt and Road' initiative could be the next risk to the global financial system*. *CNBC*. Obtenido de <https://www.cnn.com/2017/08/24/chinas-belt-and-road-initiative-could-be-the-next-risk-to-the-global-financial-system.html>
- Global Capital. (2015). ONE BELT, ONE ROAD: THE FUTURE FOR INFRASTRUCTURE AND SUSTAINABLE FINANCING. *Global Capital, Sustainable Infrastructure Financing*(1), 2-35. Obtenido de <http://cdn.globalcapital.com/Media/documents/euroweek/pdfs/OBOR%20Low%20res2.pdf>
- Graceffo, A. (2017). *The History of Economic Relations Between China and Cambodia | Foreign Policy Journal*. *Foreign Policy Journal*. Obtenido de <https://www.foreignpolicyjournal.com/2017/03/23/history-economic-relations-china-cambodia/>
- Graham, E. (2005). *Reforming Korea's industrial conglomerates*. Inst. for Internat. Economics. Washington, DC
- Gronewald, S. (2005). THE MING VOYAGES. In *Asia for Educators*. Columbia: Columbia University.
- Griese, O. (2006). EU-China relations—an assessment by the communications of the European union. *Asia Europe Journal*, 4(4), 545-553. <http://dx.doi.org/10.1007/s10308-006-0087-x>
- Harada, I. (2017). *AIB hits its first-year lending target- Nikkei Asian Review*. *Nikkei Asian Review*. Obtenido de <https://asia.nikkei.com/magazine/20170126/Politics-Economy/AIB-hits-its-first-year-lending-target>
- Harner, S. (2015). *Japan's Rail Project Loss To China: Why It Matters For Abe's Economic Diplomacy And For China's*. *Forbes.com*. Obtenido de <https://www.forbes.com/sites/stephenharner/2015/10/01/japans-rail-project-loss-to-china-why-it-matters-for-abes-economic-diplomacy-and-for-chinas/#38c426af2fae>
- Her Majesty's Treasury. (2015). *UK announces plans to join Asian Infrastructure Investment Bank*. Obtenido de <https://www.gov.uk/government/news/uk-announces-plans-to-join-asian-infrastructure-investment-bank>
- Higgins, A. (2018). *China's Ambitious New 'Port': Landlocked Kazakhstan*. *Nytimes.com*. Obtenido de <https://www.nytimes.com/2018/01/01/world/asia/china-kazakhstan-silk-road.html>
- Hsu, S. (2015). One Belt One Road and the Roadmap to Financial Reform. *Binzagr Institute For Sustainable Prosperity*, 107(1), 1-6. Obtenido de <http://www.binzagr-institute.org/wp-content/uploads/2015/08/PN-107.pdf>
- Hsu, S. (2016). *China's Energy Insecurity Glaring In South China Sea Dispute*. *Forbes.com*. Obtenido de <https://www.forbes.com/sites/sarahhsu/2016/09/02/china-energy-insecurity-south-china-sea-dispute/#7bda46dc2eec>

- Hsu, S. (Septiembre, 2017). *Rising U.S. Protectionism May Hurt China's Economy And Begin A Trade War*. *Forbes.com*. Obtenido de <https://www.forbes.com/sites/sarahsu/2017/09/12/rising-u-s-protectionism-may-hurt-chinas-economy-and-begin-a-trade-war/#6e19d84d1a32>
- Huang, C., & Cheng, A. (2015). *China to have 30 per cent stake, veto power under AIIB deal*. *South China Morning Post*. Obtenido de <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/1829342/aiib-deal-seals-chinas-big-stake-new-lender>
- *Infrastructure for a seamless Asia*. (2009). ADB. Manila.
- Intelligence, E. (2017). *OBOR – What's in Store for Multinational Companies?*. *Eos-intelligence.com*. Obtenido de <http://www.eos-intelligence.com/perspectives/?p=3000>
- InterChina Consulting. (2011). *Establishment of a Joint Venture (JV) in China*. InterChina. Obtenido de <https://www.caixabank.es/deployedfiles/particulars/Estaticos/PDFs/InfolineaAbierta/JVinChina.pdf>
- Ionela, I. (2016). Strengths and Challenges of China's "One belt, One road" Initiative. *Centre For Geopolitics & Security In Realism Studies*, 1-12. Obtenido de <http://docplayer.net/44392914-Strengths-and-challenges-of-china-s-one-belt-one-road-initiative.html>
- Janssen, P. (2017). *Land-locked Laos on track for controversial China rail link- Nikkei Asian Review*. *Nikkei Asian Review*. Obtenido de <https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/Land-locked-Laos-on-track-for-controversial-China-rail-link>
- Jurídica, Enciclopedia. (2014). Capital fundacional. In *Enciclopedia Jurídica*.
- Kim, N. (2015). *Bank of China rakes in 'Silk Road' bond success*. *Globalcapital.com*. Obtenido de www.globalcapital.com/article/s55gjz63gv8w/bank-of-china-rakes-in-silk-road-bond-success
- Kirby, E. (1955). China's first five-year plan. *Journal Of The Royal Central Asian Society*, 42(3-4), 269-274. <http://dx.doi.org/10.1080/03068375508731554>
- Kollwe, J., & McCurry, J. (2018). *China overtakes Japan as world's second-largest economy*. *The Guardian*. Obtenido de <https://www.theguardian.com/business/2011/feb/14/china-second-largest-economy>
- Kyngé, J. (2015). *'One Belt, One Road' set to turbocharge renminbi usage*. *Ft.com*. Obtenido de <https://www.ft.com/content/6f105c2a-7f02-11e5-98fb-5a6d4728f74e>
- Kyngé, J. (2016). *How the Silk Road plans will be financed*. *Ft.com*. Obtenido de <https://www.ft.com/content/e83ced94-0bd8-11e6-9456-444ab5211a2f>
- Lanjian, C., & Wei, Z. (2015). China OBOR in Perspective of High-speed Railway (HSR) — Research on OBOR Economic Expansion Strategy of China. *Advances In Economics And Business*, 3(8), 303-321. <http://dx.doi.org/10.13189/aeb.2015.030803>
- Len, C., Tomohiko, U., & Tetsuya, H. (2008). *Japan's Silk Road diplomacy*. Washington, D.C.: Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program.

- Lewis, R. (2014). *Why China Considers Itself The Center Of The World*. *Business Insider*. Obtenido de <http://www.businessinsider.com/understanding-chinese-perspectives-2014-7>
- Li Jinlei. (2014). "Report: Silk Road Economic Belt May Be Divided Into Three Phases; Initial Completion Predicted in 2049", *Zhongguo Xinwen Wang*.
- Li, X. & Yongke, L. (2017). *The Belt and Road Initiative and China's Southeast Asia Diplomacy*. *The Diplomat*. Obtenido de <https://thediplomat.com/2017/11/the-belt-and-road-initiative-and-chinas-southeast-asia-diplomacy/>
- Lim, T. (2016). *China's One Belt One Road Initiative* (1st ed., pp. 190-203). Londres: Imperial College press.
- London Stock Exchange. (2016). *NOVATEK and China's Silk Road Fund Conclude Selling 9.9% Stake in Yamal LNG*. Obtenido de <http://www.londonstockexchange.com/exchange/news/market-news/market-news-detail/NVTK/12738303.html>
- Mark, J. (2014). *Silk Road*. *Ancient History Encyclopedia*. Obtenido de https://www.ancient.eu/Silk_Road/
- Marshall, T. (2017). *La clave está en el mapa*. *EL PAÍS*. Obtenido de https://elpais.com/internacional/2017/05/19/actualidad/1495192079_342641.html
- Mid-term Roadmap for Development of Trilateral Co-operation between China, Russia and Mongolia (2015). Government of China, Mongolia, and the Russian Federation.
- Mostafa, G., & Mahmood, M. (2015). The rise of the BRICS and their challenge to the G7. *International Journal Of Emerging Markets*, 10(1), 156-170. <http://dx.doi.org/10.1108/ijoem-07-2012-0063>
- Neely, C. (2017). Chinese Foreign Exchange Reserves, Policy Choices and the U.S. Economy. *Federal Reserve Bank Of St. Louis, Working Papers*, 2017(001). <http://dx.doi.org/10.20955/wp.2017.001>
- O'Dea, C. (2015). *Logistics Asia: Respinning the Silk Road*. *IPE Real Assets*. Obtenido de <https://realassets.ipe.com/markets-/sectors/industrial/logistics-asia-respinning-the-silk-road/10010677.fullarticle>
- *OECD Development Assistance Committee (DAC) welcomes Korean membership - OECD*. (2009). *Oecd.org*. Obtenido de <http://www.oecd.org/korea/oecddevelopmentassistancecommitteedacwelcomeskoreanmembersh ip.htm>
- *Only connect*. (2013). *The Economist*. Obtenido de <https://www.economist.com/blogs/analects/2013/10/asian-infrastructure-bank-1>
- *Overview Silk Road Fund*. (2018). *Silkroadfund.com.cn*. Obtenido de <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>
- Parker, J. (2012). *The Dollar Trap: China's Misunderstood Foreign Exchange Reserves*. *The Diplomat*. Obtenido de <https://thediplomat.com/2012/09/the-dollar-trap-chinas-misunderstood-foreign-exchange-reserves/>

- People's Bank of China. (2015). *On Removal of the Deposit Interest Rate Ceiling Dr. Yi Gang, Deputy Governor*. Obtenido de <http://www.pbc.gov.cn/english/130724/2969444/index.html>
- Perkins, D. (1983). Research on the Economy of the People's Republic of China: A Survey of the Field. *The Journal Of Asian Studies*, 42(2), 345. <http://dx.doi.org/10.2307/2055118>
- Pillalamarri, A. (2014). *Project Mausam: India's Answer to China's 'Maritime Silk Road'*. *The Diplomat*. Obtenido de <https://thediplomat.com/2014/09/project-mausam-indias-answer-to-chinas-maritime-silk-road/>
- Pethiyagoda, K. (2017). What's driving China's New Silk Road, and how should the West respond?. *Brookings*, (Order from Chaos). Obtenido de <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/17/whats-driving-chinas-new-silk-road-and-how-should-the-west-respond/>
- Pinsent Masons. (2016). *"One Belt, One Road" Mapping China's main outbound route*. London: Pinsent Masons. Obtenido de https://www.pinsentmasons.com/PDF/2016/obor/OBOR-Pinsent_Masons-2016.pdf
- *Prospects for the Malaysia-China Kuantan Industrial Park and Kuantan Port*. (2017). Hong Kong Trade Development Council. Obtenido de <http://hkmb.hktdc.com/en/1X0AA0CO/hktdc-research/Prospects-for-the-Malaysia-China-Kuantan-Industrial-Park-and-Kuantan-Port>
- Reynolds, I., & Curran, E. (2015). *In Development Bank Battle, Surge to China Rattles Japan*. *Bloomberg.com*. Obtenido de <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-03-18/in-development-bank-battle-surge-to-china-rattles-japan>
- Robinson, T., & Shambaugh, D. (2006). *Chinese foreign policy {Chapter 10- China and Europe: the Significance of a Secondary Relationship}* (pp. 266-282). Oxford: Oxford University Press.
- Roy Chaudhury, D. (2017). UN warns about financial risks in China's One Belt One Road Project. *The Economic Times*. Obtenido de <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/un-warns-about-financial-risks-in-chinas-one-belt-one-road-project/articleshow/58831087.cms>
- *Russia Tightens Oil Grip With China's Second Pipeline*. (2018). *Bloomberg.com*. Obtenido de <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-01-01/second-chinese-crude-oil-pipeline-linked-to-russia-s-espo-opens>
- Sahasrabudde, U., & Mallapur, C. (2017). *Modi's Strategic Foreign Policy Vision: A Glass Half Full*. *The Diplomat*. Obtenido de <https://thediplomat.com/2017/05/modis-strategic-foreign-policy-vision-a-glass-half-full/>
- *Saudi Aramco Yanbu Refinery. Hydrocarbons Technology*. Obtenido de <https://www.hydrocarbons-technology.com/projects/aramco-yanbu/>
- Seager, A. (2018). *China becomes world's third largest economy*. *The Guardian*. Obtenido de <https://www.theguardian.com/business/2009/jan/14/china-world-economic-growth>
- Shiau, Ch.-j. (2001). *"The Political and Economic Development Prospects in the Asia-Pacific Region Under Globalization."* *Taiwan Economic Research Monthly*. no 6: 22–27.
- Silver, N. (2018). *The United States, Japan, and China: Setting the Course*. CFR. Obtenido de https://www.cfr.org/content/publications/.../us_jap_china1-62.pdf

- *Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament.* (2013). ASEAN-China Centre. Obtenido de http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm
- Summers, T. (2015). What exactly is ‘one belt, one road’. *Chatham House*. London. <https://www.chathamhouse.org/publication/twt/what-exactly-one-belt-one-road>
- Summers, T. (2016). China’s ‘New Silk Roads’: sub-national regions and networks of global political economy. *Third World Quarterly*, 37(9), 1628-1643. <http://dx.doi.org/10.1080/01436597.2016.1153415>
- Sun, N. (2018). *China Development Bank commits \$250bn to Belt and Road- Nikkei Asian Review.* *Nikkei Asian Review*. Obtenido de <https://asia.nikkei.com/Politics-Economy/Economy/China-Development-Bank-commits-250bn-to-Belt-and-Road?page=2>
- Tai, W., & Soong, J. (2014). Trade Relations Between China and Southeast. *Chinese Economy*, 47(3), 23-39. <http://dx.doi.org/10.2753/ces1097-1475470302>
- Taplin, N. (2017). *The China Growth Slowdown Has Arrived.* *WSJ*. Obtenido de <https://www.wsj.com/articles/the-china-growth-slowdown-has-arrived-1502689717>
- Tata, S. (2017). *Deconstructing China’s Energy Security Strategy.* *The Diplomat*. Obtenido de <https://thediplomat.com/2017/01/deconstructing-chinas-energy-security-strategy/>
- *The Belt and Road Initiative.* (2017). *Hong Kong Trade Development Council*. Obtenido de <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>
- The Economist. (2015). *Don’t make yourself at home.* *The Economist*. Obtenido de <https://www.economist.com/news/china/21639555-ughurs-and-tibetans-feel-left-out-chinas-economic-boom-ethnic-discrimination-not>
- *The Export-Import Bank of China.* (2018). *English.eximbank.gov.cn*. Obtenido de http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-TCN/index_617.html
- *The “One Belt, One Road” Initiative and the New Development Bank.* (2016). *UNESCAP*. Suzhou.
- *The State Council Information Office of the People's Republic of China.* (2018). *English.scio.gov.cn*. Obtenido de <http://english.scio.gov.cn/>
- *The World Factbook — Central Intelligence Agency.* (2018). *Cia.gov*. Obtenido de <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html>
- Thomas, A., & Hutzler, C. (2015). *Germany, France, Italy to Join China-Backed Development Bank.* *WSJ*. Obtenido de <https://www.wsj.com/articles/germany-france-italy-to-join-china-backed-development-bank-1426597078>
- Tiezzi, S. (2015). *Can China Woo India to the Maritime Silk Road?.* *The Diplomat*. Obtenido de <https://thediplomat.com/2015/04/can-china-woo-india-to-the-maritime-silk-road/>

- Tisdell, C. (2008). *Thirty Years of Economic Reform and Openness in China: Retrospect and Prospect*. (pp. 1-16). Queensland: University of Queensland. Obtenido de <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.567.1690&rep=rep1&type=pdf>
- Wang, H. (2017). *China and Development Lending in the Asia-Pacific*. Presentation, University of Waterloo-Brookings Institute.
- Wang, J., & Sinnreich, A. (2017). Industrial and Commercial Bank of China. *Encyclopedia Of Big Data*, 1-3. http://dx.doi.org/10.1007/978-3-319-32001-4_113-1
- Watt, N., Lewis, P., & Branigan, T. (2015). *US anger at Britain joining Chinese-led investment bank AIIB*. *the Guardian*. Obtenido de <https://www.theguardian.com/us-news/2015/mar/13/white-house-pointedly-asks-uk-to-use-its-voice-as-part-of-chinese-led-bank>
- Wei, L. (2016). *China's Forex Reserves Plunge to More-Than-Three-Year Low*. *WSJ*. Obtenido de <https://www.wsj.com/articles/chinas-forex-reserves-plunge-to-more-than-three-year-low-1454816583>
- *What are the G7 and the G8?*. (2016). *G8.utoronto.ca*. Obtenido de http://www.g8.utoronto.ca/what_is_g8.html
- Whiley, A. (2017). *World's biggest bank issues Climate Bonds Certified Green Bond: One Belt One Road Green Climate Bond from ICBC*. *Climate Bonds Initiative*. Obtenido de <https://www.climatebonds.net/2017/09/breaking-world%E2%80%99s-biggest-bank-issues-climate-bonds-certified-green-bond-one-belt-one-road>
- Wilson, S. (2017). *How China is building a new Silk Road* - *MoneyWeek*. Obtenido de <https://moneyweek.com/how-china-is-building-a-new-silk-road/>
- Wong, C. (2015). *Xi'an readies for key role in 'One Belt, One Road' initiative* - *Global Times*. *Globaltimes.cn*. Obtenido de <http://www.globaltimes.cn/content/917943.shtml>
- World Steel Association. (2017). *Monthly Crude Steel Production*. Obtenido de <https://www.worldsteel.org/en/dam/jcr:0909050c-1086-4017-95ef-0eb94b1487c2/Steel+production+December+2017.pdf>
- Wu, K., & Zhu, J. (2017). *China's 'big four' banks raise billions for Belt and Road deals*. *Reuters*. Obtenido de <https://www.reuters.com/article/us-ccb-fundraising/exclusive-chinas-big-four-banks-raise-billions-for-belt-and-road-deals-sources-idUSKCN1B20ER>
- van der Putten, F., Montesano, F., van de Ven, J., & van Ham, P. (2016). The Geopolitical Relevance of Piraeus and China's New Silk Road for Southeast Europe and Turkey. *Clingendael*, 1(1), 11-49. Obtenido de https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Report_the%20geopolitical_relevance_of_Piraeus_and_Ch
- van Staden, C. (2017). One Belt One Road and East Africa: Beyond Chinese Influence. *The Jamestown Foundation*, 17(14). Obtenido de <https://jamestown.org/program/one-belt-one-road-east-africa-beyond-chinese-influence/>
- *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. (2015). *En.ndrc.gov.cn*. Obtenido de http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

- Yafei, H. (2015). *Connecting the World Through "Belt & Road"*. *China-US Focus*. Obtenido de <https://www.chinausfocus.com/foreign-policy/the-belt-road-initiative-offers-new-model-of-cooperation-in-global-governance>
- Yeo, G. (2017). *Understanding the risks lurking behind China's one belt one road initiative*. *The Edge Singapore*. Obtenido de <https://www.theedgesingapore.com/article/understanding-risks-lurking-behind-china%E2%80%99s-one-belt-one-road-initiative>
- Yu, F. (2017). *China's One Belt, One Road is a Gamble for Banks*. *www.theepochtimes.com*. Obtenido de https://www.theepochtimes.com/chinas-one-belt-one-road-is-a-gamble-for-banks_2219092.html
- Yuandong, C., Xiaolin, D., Le, P., Xixi, Z., & Wenchao, Z. *LOCATION OF HIGH SPEED RAILWAY TERMINAL IN SINGAPORE*. Singapur Obtenido de <https://cpb-us-west-2-juc1ugur1qwqqqo4.stackpathdns.com/blog.nus.edu.sg/dist/8/6658/files/2016/10/CE2184-HSR-Project-17gflp8.pdf>
- Xin, Z. (2017). *New pipeline to boost energy diversification*. *Chinadaily.com.cn*. Obtenido de http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-09/13/content_31928934.htm
- Zalick, M. (2017). *China's 'One Belt One Road' Initiative and the Future of Chinese Steel - System Seals Inc.*. *System Seals Inc.*. Obtenido de <http://www.systemseals.com/news/chinas-one-belt-one-road-initiative-future-chinese-steel/>
- Zang, S., & Miller, M. (2017). *Behind China's Silk Road vision: cheap funds, heavy debt, growing risk*. *Reuters*. Obtenido de <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-finance/behind-chinas-silk-road-vision-cheap-funds-heavy-debt-growing-risk-idUSKCN18B0YS>

