



FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y EMPRESARIALES

**LAS INVERSIONES EXTRANJERAS DIRECTAS
EN LOS PAISES A LO LARGO DE LA NUEVA
RUTA DE LA SEDA EN LA ESTRATEGIA**

Autor: Zhen Fang

Director: Alfredo Arahuetes García

Madrid

Abril y 2018

Índice de Contenidos

| | |
|--|----|
| Resumen | 7 |
| Palabras claves | 7 |
| Abstract | 8 |
| Key words | 8 |
| I. Introducción | 9 |
| ➤ El propósito general de la investigación | 9 |
| ➤ Justificación del interés de investigación | 9 |
| ➤ Objetivo | 9 |
| ➤ Metodología | 10 |
| II. Revisión de literatura..... | 12 |
| ¿Qué son las inversiones extranjeras directas? | 12 |
| One Belt One Road | 13 |
| Corredor económico China-Mongolia-Rusia | 17 |
| Nuevo Puente Terrestre Euroasiático | 18 |
| Corredor económico China-Asia Central-Asia occidental | 19 |
| Corredor económico China-Pakistán | 20 |
| Corredor económico China-Península Indochina | 22 |
| Corredor económico China- Bangladesh-India-Myanmar | 23 |
| La ruta marítima de seda | 24 |
| III. La IED china en el mundo | 26 |
| 1. La historia de la IED de China | 26 |
| 2. La situación actual de la IED de China | 28 |
| 3. La distribución geográfica de la IED china en el mundo | 29 |
| 4. Las relaciones independientes de China con los principales países en términos de la IED | 31 |
| IV. La IED china en de los países relevantes con la política OBOR | 33 |
| 1. El análisis general de la IED china en los corredores económicos | 33 |

| | | |
|-----|---|----|
| a) | Los países involucrados en la política OBOR | 33 |
| b) | El análisis de las cifras de la IED china en los países a lo largo de OBOR... | 34 |
| 2. | Corredor económico China-Mongolia-Rusia | 34 |
| 2.1 | El análisis de las cifras de la IED china en el corredor China-Mongolia-Rusia | 34 |
| 2.2 | Los motivos de las inversiones en este corredor | 35 |
| 2.3 | Las desventajas y los riesgos de las inversiones en este corredor | 36 |
| 3. | Nuevo Puente Terrestre Euroasiático. | 37 |
| 3.1 | El análisis de las cifras de la IED chinas en el corredor | 37 |
| 3.2 | Los motivos de las inversiones en este corredor | 38 |
| 3.3 | Las desventajas y los riesgos de las inversiones en este corredor | 40 |
| 4. | Corredor económico China-Asia Central-Asia Occidental | 40 |
| 4.1 | El análisis de las cifras de la IED chinas en el corredor | 40 |
| 4.2 | Los motivos de las inversiones en este corredor | 41 |
| 4.3 | Las desventajas y los riesgos de las inversiones en este corredor | 42 |
| 5. | Corredor económico China-Pakistán | 43 |
| 5.1 | El análisis de las cifras de la IED china en el corredor China-Pakistán | 43 |
| 5.2 | Los motivos de las inversiones en este corredor | 44 |
| 5.3 | Las desventajas y los riesgos de las inversiones en este corredor | 45 |
| 6. | Corredor económico China-Península Indochina | 45 |
| 6.1 | El análisis de las cifras de la IED china en el corredor China-Península Indochina | 45 |
| 6.2 | Los motivos de las inversiones en este corredor | 46 |
| 6.3 | Las desventajas y los riesgos de las inversiones en este corredor | 47 |
| 7. | Corredor económico China-Bangladesh-India-Myanmar | 48 |
| 7.1 | El análisis de las cifras de la IED china en el corredor China-Bangladesh-India- Myanmar | 48 |
| 7.2 | Los motivos de las inversiones en este corredor | 49 |
| 7.3 | Las desventajas y los riesgos de las inversiones en este corredor | 50 |
| 8. | La ruta marítima de la seda | 50 |

| | |
|---|----|
| 8.1 El análisis de las cifras de la IED china en África | 51 |
| 8.2 Los motivos de las inversiones en la ruta marítima de la seda | 52 |
| 8.3 Las desventajas y los riesgos de las inversiones en la ruta marítima de la seda.... | 53 |
| V. Conclusiones | 54 |
| Bibliografía | 56 |

Índice de gráfico

| | |
|---|----|
| Gráfico 1: Seis corredores de OBOR que abarcan Asia, Europa y África | 14 |
| Gráfico 2: Flujos de IED de China en el periodo 1982-2016 | 27 |
| Gráfico 3: Los flujos de la IED china de la última etapa (cien millones de dólares) | 28 |
| Gráfico 4: la distribución del stock de la IED chinas en 2016..... | 30 |
| Gráfica 5: Radar de oportunidades y riesgos de la IED de China en 2015..... | 32 |

Índice de tabla

| | |
|--|----|
| Tabla 1: distribución de los países a lo largo de OBOR..... | 33 |
| Tabla 2: Los flujos de la IED china en el Corredor China-Mongolia-Rusia | 35 |
| Tabla 3: Los flujos de la IED china en el Corredor China-Mongolia-Rusia | 38 |
| Tabla 4: Los flujos de la IED chinas en el Asia Central | 41 |
| Tabla 5: Los flujos de la IED china en el Asia Occidental | 41 |
| Tabla 6: Los flujos de la IED china en el corredor China-Pakistán..... | 44 |
| Tabla 7: Los flujos de la IED china en el corredor China-Península Indochina..... | 46 |
| Tabla 8: Los flujos de la IED china en el corredor China-Bangladesh-India-Myanmar | 49 |
| Tabla 9: Los flujos de la IED china en África | 52 |

Resumen

Este Trabajo de Fin de Grado tiene como objeto el estudio de las inversiones extranjeras directas (IED) de China en los países más destacados de la Nueva Ruta de la Seda conocida también como la iniciativa *One Belt One Road* (OBOR) por los corredores económicos. El objetivo de esta estrategia económica consiste en aumentar la conectividad con el resto del mundo para facilitar el comercio de China con los países objeto de la iniciativa estimulando desde el principio las inversiones en infraestructuras. Los proyectos de inversión de China varían en los distintos países de la iniciativa OBOR en función de los objetivos perseguidos en cada uno de los corredores económicos. De esta forma, el trabajo estudia la situación actual de las IED en todos los corredores así como en la ruta marítima de la seda viendo las ventajas y desventajas para China y los los países receptores, así como los riesgos.

Palabras claves

China, *One Belt One Road*, Inversión Extranjera Directa, Corredores Económicos.

Abstract

This project aims to study foreign direct investment (FDI) of China in the most prominent countries of the New Silk Road, also known as the One Belt One Road (OBOR) initiative by economic corridors. The objective of this economic strategy is to increase connectivity with the rest of the world to facilitate China's trade with the countries targeted by the initiative, stimulating investment in infrastructure from the beginning. The investment projects of China vary in the different countries of the OBOR initiative depending on the objectives pursued in each of the economic corridors. In this way, the work studies the current situation of FDI in all corridors as well as in the maritime silk route, analyzing the advantages and disadvantages for China and the recipient countries, as well as the risks.

Key words

China, One Belt One Road, Foreign Direct Investment, Economic Corridors.

I. Introducción

- El propósito general de la investigación

El propósito general de la investigación es analizar las actividades de inversiones directas (IED) de China en los países asiáticos, europeos y africanos, que están en las rutas de la iniciativa One Belt One Road (OBOR).

En las siguientes páginas me encontraré esencialmente en establecer cuáles son los motivos de las inversiones de las firmas chinas y los posibles riesgos que están experimentando durante estas inversiones.

- Justificación del interés de investigación

Estamos en la época de globalización, en la que la conectividad entre los países y las regiones está aumentando. Mientras tanto, China juega un papel cada vez más importante en el escenario mundial con el crecimiento económico. Su iniciativa de OBOR tiene un impacto profundo sobre la conectividad del mundo porque las inversiones directas extranjeras de China son esencialmente las inversiones en las infraestructuras, incluidos los ferrocarriles, carreteras, rutas aéreas, telecomunicaciones, oleoductos y gasoductos y puertos. Por ello, se debe tener especial atención de cómo se han seleccionado las inversiones y por qué las han hecho. Además, los proyectos de inversiones de OBOR no sólo facilitan el desarrollo económico sino también tiene un sentido estratégico.

Personalmente, soy china y me siento emocionante el desarrollo de China en los últimos años. Los chinos y los extranjeros tenemos un punto de vista distinta sobre esta estrategia. Por ello considero que es interesante estudiar el tema sobre cómo afectará a la economía china y la economía de los países destinos de las inversiones la iniciativa de OBOR desde distintos puntos de vista. Además, me gustaría encontrar la distancia del desarrollo económico entre China y los países desarrollados a través del estudio.

➤ Objetivo

Como todo lo expuesto, el objetivo es muy sencillo: ver cómo las inversiones extranjeras directas de China inciden en cada economía en la ruta de la seda.

Trataremos de averiguar los factores por los que China realiza las inversiones en los países relevantes de la política OBOR. Veremos dichos países que tienen mayor interdependencia en términos de las IED de China y las razones por las que China invierte en ellos. A su vez, veremos unos proyectos esenciales de inversión bajo la iniciativa OBOR y su sentido para China y los países afectados. Además, será necesario ver los riesgos para invertir en los países relevantes y los corredores.

➤ Metodología

El objetivo de este TFG es conocer la situación actual de las inversiones directas en los países a lo largo de las rutas y la tendencia de las inversiones chinas a largo plazo bajo la iniciativa OBOR.

Para conseguirlo la metodología a seguir consistirá en búsqueda bibliográfica sobre los artículos publicados en relación al tema objeto de estudio para aumentar el conocimiento de lo estudiado hasta hoy. En concreto, se usará distintas bases de datos que permitirán realizar un análisis objetivo y exhaustivo y también repasaré los artículos adyacentes que me ofrecerá informaciones relevantes, con el fin de tener un entendimiento global del tema. Después de disponer de la comprensión general del tema, ya irá aplicando la metodología analítico-descriptiva.

El trabajo estará dividido en 2 partes. Una será análisis general de la IED de china en todo el mundo, y la otra será análisis de la IED por corredores económicos de OBOR.

En la primera parte, veremos una breve historia de la inversión directa de China dividiendo en unas etapas de acuerdo con su desarrollo y unas políticas lanzadas. Continuaremos con el análisis de la situación actual de la IED china viendo los datos,

el tipo de inversión y los principales sectores. En adelante, estudiaremos la distribución geográfica de la IED china. Por último, se hará un análisis de interdependencia de China en términos de la inversión directa aplicando el índice Elcano de “oportunidades y riesgos estratégicos de inversiones directas” (Steinberg y Arahetes, 2014) con lo cual permitirá identificar las oportunidades y los riesgos de inversión en cada uno de los países.

En la segunda parte, veremos los 6 corredores económicos de OBOR y la ruta marítima de la seda. En cada punto observaremos las cifras de la IED china por corredores concluyendo los principales países en los que China invirtió más. Continuaremos explicando por qué en los países China quiere invertir con algunos proyectos de OBOR en los corredores. Por último, podremos ver las desventajas de los inversores chinos y los riesgo que tienen que asumir por ellos.

II. Revisión de literatura

¿Qué son las inversiones extranjeras directas?

Para comprender el sentido de este estudio es importante entender qué son las inversiones extranjeras directas. Carlos Enrique Ramírez y Laura Florez (2006) presentan las principales definiciones elaboradas por los más destacados organismos internacionales.

i) FMI (Fondo Monetario Internacional):

“La IED, se da cuando un inversionista residente («inversionista directo»), tiene como objetivo obtener una participación duradera en una empresa residente en otra economía o país («empresa de inversión directa.»)

ii) UNCTAD (División de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo):

“La inversión extranjera directa refleja el interés de largo plazo de una entidad residente en una economía (inversor directo) en una entidad residente en otra economía (inversión directa). Cubre todas las transacciones entre los inversores directos y la inversión directa, lo cual significa que cubre no sólo la transacción inicial, sino que también las transacciones subsecuentes entre las dos entidades y el resto de empresas afiliadas.”

iii) OMC (Organización Mundial del Comercio)

“La inversión extranjera directa ocurre cuando un inversor establecido en un país (origen) adquiere un activo en otro país (destino) con el objetivo de administrarlo. La dimensión del manejo del activo es lo que distingue a la IED de la inversión de portafolio en activos, bonos y otros instrumentos financieros. En la mayoría de los casos, el activo es administrado en el extranjero como firma del mismo negocio. Cuando esto sucede, el inversor se conoce como «casa matriz» y el activo como «afilada» o «subsidiaria»”

iv) Agencia Multilateral de Garantías para la Inversión (Banco Mundial)

“Inversión extranjera significa adquirir intereses de largo plazo en una empresa que esté operando en otro país diferente al del inversor. El propósito del inversor es el de tener una voz participativa en el manejo de dicha empresa en el extranjero”

One Belt One Road

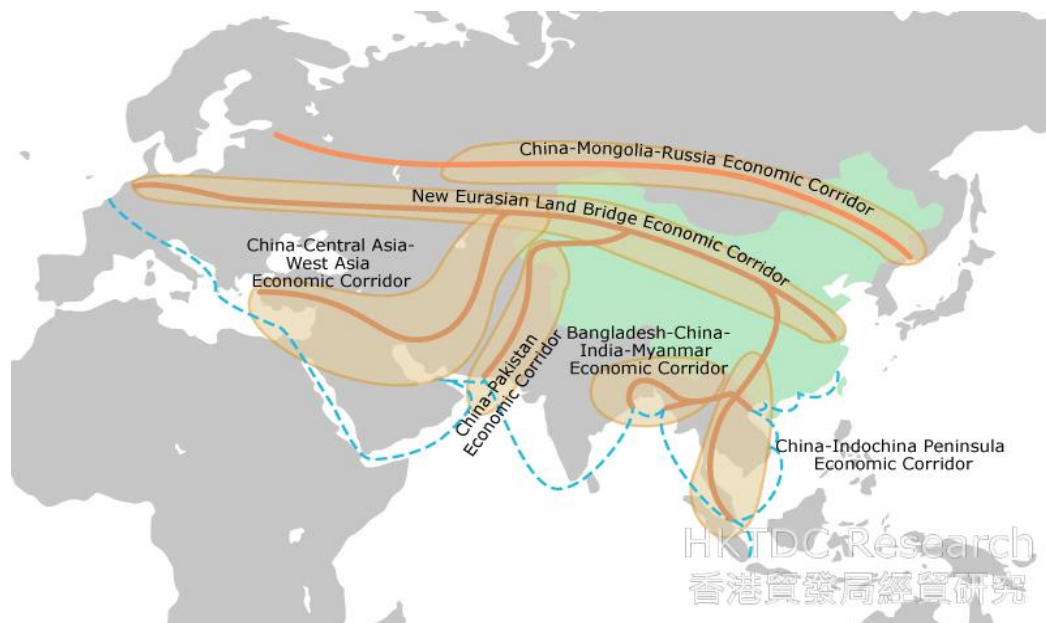
En 2013, el presidente de China Xi Jinping propuso construir el “*Silk Road Economic Belt*” y el “*Maritime Silk Road*” (el Centro de ASEAN China, 2013 y el Ministerio extranjero de República popular de China, 2013). Según varios estudios (Marbler y Shan, 2017; Zhou, 2015) esta iniciativa, luego conocido popularmente como OBOR, es un proyecto gigante, que cubre un 2/3 de población global y un 3/4 de recursos energéticos. Con China como el centro de la estrategia, el patrón de distribución a lo largo de los países OBOR atravesando al continente euroasiático, al Pacífico Occidental y al Océano Índico, OBOR es el corredor económico más largo del mundo con mejor potencial de desarrollo. Tanto es una gran visión geoeconómica como una estrategia geopolítica a largo plazo, que conectan 64 países de Asia, de Europa y de África.

Hong Kong Trade Development Council (2017) nos explicó las rutas existentes y las razones por la que existió de esta forma:

“La Iniciativa *Belt y Road* tiene objetivo como conectar Asia, Europa y África a lo largo de cinco rutas. El cinturón económico de la Ruta de la Seda se centra en: (1) vincular a China con Europa a través de Asia Central y Rusia; (2) conectar a China con el Medio Oriente a través de Asia Central; y (3) reunir a China y el sudeste de Asia, el sur de Asia y el Océano Índico. Mientras tanto, la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI se centra en el uso de los puertos costeros chinos para: (4) unir a China con Europa a través del Mar del Sur de China y el Océano Índico; y (5) conectar China con el Océano Pacífico Sur a través del Mar del Sur de China. Centrándose en las cinco rutas anteriores, Belt

and Road aprovechará las rutas de transporte internacional, así como las ciudades centrales y los puertos esenciales para fortalecer aún más la colaboración y construir seis corredores de cooperación económica internacional. Estos han sido identificados como el Nuevo Puente Terrestre de Eurasia, China-Mongolia-Rusia, China-Asia Central-Asia Occidental, China-Península de Indochina, China-Pakistán y Bangladesh-China-India-Myanmar.”

Gráfico 1: seis corredores de OBOR que abarcan Asia, Europa y África.



Fuente: Hong Kong Trade Development Council, 2017

En cuanto a la finanza de la iniciativa OBOR, nos explica An (2015) que ésta está financiada tanto por parte del gobierno chino como por parte de AIIB (Banco Asiático de Inversión en Infraestructura), que es un banco internacional de desarrollo recién establecido para la inversión de infraestructura. Con el fin de satisfacer las expectativas crecientes del papel de China en la finanza internacional y en la gobernanza global desde la crisis financiera 2008, Beijing inició AIIB como un método chino para contribuir a los bienes públicos internacionales y para financiar los proyectos futuros de OBOR. Como un banco internacional de inversión dirigido por China, en que más de 60 países decidieron a incorporar, AIIB va a jugar un papel importante en los proyectos de OBOR.

Según *HKTDC Research* (2017), la conectividad de las instalaciones es uno de los objetivos principales de la estrategia OROB, refiriendo a priorizar las áreas de construcción. Se realizarán esfuerzos para dar prioridad a eliminar de barreras en las secciones faltantes y las áreas de cuello de botella de pasajes de transporte internacional básicos, avanzar la construcción de instalaciones de infraestructura portuaria y limpiar de pasajes de transporte intermodal tierra-agua. También se promoverá la conectividad de las instalaciones de infraestructura, incluidos los ferrocarriles, carreteras, rutas aéreas, telecomunicaciones, oleoductos y gasoductos y puertos. Esto formará parte de un movimiento para establecer una red de infraestructura que conecte varias subregiones asiáticas con otras partes de Asia, Europa y África.

A continuación se va recoger cómo definen la iniciativa OBOR los principales autores. Albert (2017) señala que *soft power* es una medida de atracción internacional de un país y su habilidad de influencia a otros países y sociedades. La iniciativa OBOR, es una iniciativa conocida como un vehículo para aumentar *soft power*, se propone a incentivar la conectividad.

Por otro lado, según An (2015), la OBOR trata con los países con diversos sistemas social con la finalidad de crear cooperaciones económicas, no alianzas. Elevar el poder global aprovechando su fuerza económica orientada a servir los objetivos políticos nacionales y extranjeros. Se considera la iniciativa de OBOR como un nuevo tipo de diplomacia de redes porque se enfatiza la cooperación y la solidaridad. Su configuración principalmente la competición geográfica y poder político, a propiciar acuerdos negocios y oportunidades de cooperación.

China mira hacia fuera para encontrar oportunidades económicas por la presión de desaceleración de su crecimiento interno. Como explica An (2015), las motivaciones de la iniciativa OBOR de Beijing son complejas. El viejo modelo de crecimiento de desarrollo económico de China necesita transformación y que hay que reequilibrar el desarrollo económico convirtiéndose de la economía basada en la exportación en la economía conducido por el consumo doméstico.

Además, el autor An (2017) indican que el exceso de capacidad limita el crecimiento, entonces China quiere transformar el modelo del desarrollo, de la exportación de los productos de industrias intensivas en mano de obra e invertir en los activos fijos a promover la innovación tecnológica e industrial y reestructurar el sistema financiero y las sociedades públicas. De forma que en el primer momento, los inversores del país asiático se centraron en objetivos vinculados con la energía y los recursos naturales, pero en la actualidad están interesados en entrar en todo tipo de industrias y países. Uno de los sectores que más despertado su apetito es el tecnológico.

La respuesta a la iniciativa OBOR de los países varía por países. Según Albert (2017), los países vecinos y los socios de China respondieron prudentemente a la iniciativa OBOR, preocupados sobre todo por la ambición expansiva del país. Mientras tanto muchos líderes de empresas y de gobiernos ven OBOR como una oportunidad económica para estimular el crecimiento a lo largo de Asia con gran necesidad de infraestructura. Dentro de estos países, los países asiáticos perciben la iniciativa OBOR positivamente (Marbler y Shan, 2017).

Desde el punto de vista de los autores Marbler y Shan (2017) se puede sacar la conclusión que la IED de China se vincula intensamente con la iniciativa de OBOR sobre todo las inversiones en la infraestructuras. La inversión china en infraestructura está principalmente localizada en África y Asia.

A continuación, veremos las inversiones por corredores de OBOR. En primer lugar, debe aclararse el concepto de corredor. El corredor es un concepto económico. Basado en las rutas de transporte, la geografía, el medio ambiente y los recursos naturales forman unidades geo-económicas. En una región, las ciudades con economía desarrollada interactúan, se proponen desarrollar juntos a otras ciudades de distintas escalas y al final formar un área o corredor económico integrado (*China International Chamber of Commerce for the Private Sector*, 2017).

Los corredores implican las ciudades que están geográficamente cercanas, ignorando las fronteras entre los países, por lo tanto, un país participa posiblemente en más de un corredor. Además, el efecto que genera un corredor puede ser cada vez más amplio, y también tiene un sentido importante para un país. Entonces, continuamos a ver las informaciones por países o por asociación que están juntos en un corredor y evitamos a repetir el análisis de un mismo país aunque están en distintos corredores.

Corredor económico China-Mongolia-Rusia.

Según Heilongjiang Province People's government (2017) explica el corredor en detalle:

“Unidos por tierra, China, Mongolia y Rusia establecieron desde hace mucho tiempo diversos vínculos económicos y de cooperación a través del comercio fronterizo y la cooperación transfronteriza. En 2014, los presidentes de los tres países se alcanzaron un acuerdo en forjar una cooperación tripartita sobre la base de China y Rusia, China y Mongolia y Rusia-Mongolia relaciones bilaterales. En la misma sesión, los principios, las direcciones y áreas clave de cooperación trilateral se definieron. Los tres presidentes de estado también acordaron reunir a la construcción del corredor económico para la renovación del puente de tierra de Eurasia de Rusia y el desarrollo propuesto del camino de la estepa de Mongolia. Este compromiso fortalecerá ferrocarril y carretera conectividad y construcción, avance del despacho de aduanas y facilitación del transporte, promover la cooperación internacional en el transporte y ayudar a establecer el corredor económico China-Rusia-Mongolia. En 2015, los tres líderes celebraron una segunda reunión que se aprobó oficialmente la Hoja de ruta intermedia para el desarrollo de la cooperación trilateral entre China, Rusia y Mongolia.”

Grossman (2017) explicó que China y Mongolia han implementado una permuta de divisas y préstamos preferenciales otorgados a Mongolia por China a través del Silk Road Fund y AIIB, éste último de los cuales Mongolia es el miembro. Un acuerdo de tránsito en 2015, se crearon zonas comerciales fronterizas y Mongolia tuvo acceso al

puerto de Tianjin, una prioridad para el gobierno de Mongolia. En el mismo año, se firmó un controvertido acuerdo de arrendamiento de tierras. Se han anunciado e implementado proyectos de infraestructura centrados en inversiones en carreteras, ferrocarriles, energía e instalaciones fronterizas, aunque la actividad de construcción se ha concentrado en el lado chino de la frontera. Por último, China se ha esforzado por fortalecer los lazos entre personas estableciendo Institutos Confucio, construyendo un hospital para niños en Ulán Bator y promoviendo intercambios de estudiantes.

Además Grossman (2017) mencionó que Mongolia es extremadamente vulnerable a las fluctuaciones económicas en China. Del mismo modo, China se ha convertido en la principal fuente de inversión extranjera directa de Mongolia en los últimos años, así como en un importante prestamista. Estos cambios se han producido a medida que el crecimiento económico y la IED total en Mongolia han disminuido considerablemente.

Nuevo Puente Terrestre Euroasiático.

Según *Hong Kong Trade Development Council* (2017) explica el corredor de las vías férreas:

“El Nuevo Puente Terrestre de Eurasia, también conocido como el Segundo Puente Terrestre de Eurasia, es una línea ferroviaria internacional que se extiende desde Lianyungang, China, pasando por Xinjiang hasta Rotterdam en Holanda. Después de salir del territorio chino, el nuevo puente terrestre atraviesa Kazajstán, Rusia, Bielorrusia y Polonia y llega a varios puertos costeros de Europa. Aprovechando el nuevo Puente Terrestre de Eurasia, China ha abierto una ruta ferroviaria internacional de mercancías que une varios países europeos y China.”

Aunque muchos países europeos no están en la ruta, pero son un destino de inversión de China. Nos comenta Baker McKenzie (2017) que Europa y Norteamérica acaparan la mitad de inversiones chinas. En el caso de Viejo Continente, se destinaron 46,000 millones a adquirir compañías en 2016. Alemania y Reino Unido sigue siendo los

destinos favoritos. Las razones por las que China invirtió en Europa es que necesitan satisfacer una demanda creciente de productos de calidad, que suelen estar en Occidental.

Sigue argumentando Baker McKenzie (2017) que por un lado, en el revolver financiero de China es agolpan ya importantes muestras de emblemáticas compañías europeas. La adquisición involucra muchos países europeos como Suiza, Italia, Holanda, Portugal, Francia, Finlandia, Alemania, Suecia, España, Reino Unido, y entre otros. En los países de la OCDE, China se integra en sectores desarrollados para adquirir activos como marcas, tecnología o capacidad de gestión. Por otro lado, las inversiones chinas están limitadas por las barreras de entrada en el mercado europeo así como por las restricciones venidas por el gobierno chino. Tanto en Norteamérica como en Europa, las autoridades han bloqueado varias adquisiciones principalmente en el sector tecnológico, argumentando motivos de seguridad nacional. En cuanto a las restricciones de China, consideran que el marco es sumamente positivo, pero tengan previsto intervenir en las categorías restringidas. Las dichas restricciones afectan sobre todo a los grandes grupos privados como Wanda, pero se facilitarán las adquisiciones de empresas medianas, que tendrán más fácil comprar tecnología occidental con el visto bueno de las autoridades. Sin embargo, se suelen dilatar más que si la compra la hiciese una empresa occidental porque los inversores chinos tienen que justificar ante las autoridades chinas cualquier operación. Además, las diferencias culturales e idiomas son todavía un lastre que imprime unas características especiales a cualquier operación de compra de un inversor chino. Por último, la mentalidad de los inversores chinos es más industria que financiera. Las compañías europeas preocupan por que una vez adquirido el *know how* se cierran las plantas.

Corredor económico China-Asia Central-Asia occidental

El Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental se extiende desde Xinjiang en China y sale del país a través de Alashankou para unirse a las redes férreas de Asia Central y Asia Occidental antes de llegar a la costa mediterránea y la Península

Arábiga. El corredor abarca principalmente cinco países de Asia Central: Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán y Turkmenistán, así como Irán y Turquía en Asia occidental (*China International Chamber of Commerce for the Private Sector*, 2017).

William T. Wilson (2016) planteó las relaciones económicas dependientes entre China y los países de Asia Central:

“Las empresas chinas han financiado y construido carreteras, puentes y túneles en toda Asia Central, lo que ha incrementado el comercio y ha convertido a China en la potencia económica dominante de la región. En 2013, el comercio entre China y los cinco estados de Asia Central ascendió a \$ 50 mil millones. China también reformuló la economía energética de Asia Central. Las empresas chinas ahora poseen cerca de un cuarto de la producción de petróleo de Kazajstán y representan más de la mitad de las exportaciones de gas de Turkmenistán. Recientemente firmaron \$ 15 mil millones en acuerdos de gas y uranio con Uzbekistán. Teherán ha sido muy receptivo a los proyectos de infraestructura chinos, con la esperanza de que ayude a que Irán sea un centro comercial clave entre Europa y China. A principios de este año, el primer tren de carga desde el este de China, que viajaba por Kazajstán y Turkmenistán, completó el viaje en solo catorce días, en comparación con cuarenta y cinco días por mar. El comercio sino-iraní aumentó de \$ 4 mil millones en 2003 a \$ 52 mil millones en 2014, y Teherán espera aumentar esa cifra a \$ 600 mil millones en la próxima década. Naturalmente, la infusión global de capital chino también ha fomentado cierta tensión geopolítica. Moscú, por ejemplo, no está nada complacida con la pérdida de preeminencia en Asia Central, una región que dominó durante dos siglos. China construyó un oleoducto desde Kazajstán y un gasoducto que le permitió a Turkmenistán romper su dependencia de Rusia.”

Corredor económico China-Pakistán

El concepto del Corredor Económico China-Pakistán fue planteado por primera vez por el Primer Ministro Li Keqiang durante su visita a Pakistán. De acuerdo con una declaración conjunta emitida por China y Pakistán en 2015, los dos países avanzarán proactivamente los proyectos clave de cooperación, incluida la Fase II de la modernización y renovación de la carretera Karakoram, una autopista en la bahía este del puerto de Gwadar, un nuevo aeropuerto internacional, una autopista de Karachi a Lahore, la línea naranja de ruta férrea de Lahore, la zona económica Haier-Ruba y la óptica internacional de China y Pakistán el cable óptico (Cheng, 2015).

China es el segundo socio comercial más grande de Pakistán y el mayor inversor en infraestructura, telecomunicaciones, puertos y sectores energéticos. Además, el gobierno chino y compañías privadas de China han garantizado gastar US \$ 20 mil millones en el sector energético y una cantidad masiva de más de \$ 30 mil millones en otros sectores como inversión extranjera directa en Pakistán, lo que apoyará la promoción del comercio mutuo entre los dos países. El reciente desarrollo en el Corredor hace que Pakistán sea el primer centro de tránsito para la segunda economía más grande del mundo entre los países del sur de Asia (Memoona et al, 2014; citado por S.Irshad; Q.Xin; H.Arshad, 2015).

Según el estudio de IISTE (2015) en cuanto a las razones de inversión, China descubrirá un acceso relajado a Medio Oriente, Irán y además a África y Europa, ya que es la región dominante del mundo debido a las reservas de petróleo y los enormes mercados. China ya depende del petróleo de estas regiones. Además, este corredor también abrirá rutas para los sectores privados y empresarios de China en la economía mundial de más rápido crecimiento de Pakistán y en el mundo a través de Pakistán. China puede aprovechar al máximo las ventajas tecnológicas y otras ventajas para intensificar la cooperación en el desarrollo de recursos biológicos, exploración de recursos minerales y otras áreas para mejorar la estructura industrial relevante de China y promover la competitividad industrial de la zona de libre comercio (Saqib and Qi, 2014, citado por S.Irshad; Q.Xin; H.Arshad, 2015).

Según P. Marbler y L. Shan (2017) las inversiones chinas en infraestructura parecen adaptarse a las culturas locales extranjeras. Este es el caso de Pakistán, donde se ha creado el corredor económico China-Pakistán (CPEC) y cuyas herramientas de financiamiento provienen en parte de las finanzas islámicas. Se estima que el CPEC creará más de 700 000 puestos de trabajo y añadirá 2,5 puntos al crecimiento del PIB de Pakistán.

Corredor económico China-Península Indochina

Durante la Quinta Reunión de Líderes sobre la Cooperación Económica Subregional del Gran Mekong, celebrada en Bangkok 2014, el Primer Ministro chino Li presentó tres sugerencias con respecto a la profundización de las relaciones entre China y los cinco países de la Península de Indochina. Las sugerencias incluyeron: (1) planear y construir conjuntamente una extensa red de transporte, así como una cantidad de proyectos de cooperación industrial; (2) crear un nuevo modo de cooperación para la recaudación de fondos; y (3) promover un desarrollo socio-económico sostenible y coordinado. Actualmente, los países a lo largo del Gran Río Mekong se dedican a la construcción de nueve carreteras a través del país, conectando este y oeste y conectando de norte a sur. Varios de estos proyectos de construcción ya se han completado. Guangxi, por ejemplo, ya ha terminado el trabajo en una autopista que conduce a la Puerta de la Amistad y al puerto de Dongxing en la frontera entre China y Vietnam. La provincia también ha abierto una línea ferroviaria internacional, que va desde Nanning a Hanoi, y también ha introducido rutas aéreas a varias ciudades importantes del sudeste asiático (*Hong Kong Trade Development Council, 2017*).

PwC Growth Markets Center (2017) señaló que en este corredor Hong Kong y Singapur juegan un papel importante. Con una mayor proximidad con China continental, Hong Kong está estratégicamente posicionada para ayudar a las compañías extranjeras a establecer conexiones con las partes interesadas chinas y obtener más información para navegar mejor las relaciones laborales con las empresas chinas. Considerando que, por otro lado, Singapur está bien ubicado entre China y el sudeste asiático, con fuertes

conexiones con el resto de los países del sudeste asiático, y puede apoyar a empresas extranjeras que estén interesadas en aprovechar las oportunidades en la región.

Filipinas está planificando pedir 3.4 miles de millones de dólares a China. Se han acordado al menos tres proyectos de infraestructura entre China y Filipinas, especialmente para proyectos de riego, suministro de agua y ferrocarriles. El país tiene una infraestructura que envejece y tiene como objetivo desarrollar su economía con una tasa de crecimiento objetivo del 8% y está dispuesta a fomentar sus relaciones con China. Vietnam busca inversiones en infraestructura provenientes del AIIB, con una inversión total de alrededor de \$ 50 mil millones. De hecho, el país se encuentra con problemas de congestión de tráfico, tratamiento de residuos y de infraestructura de transporte urbano. Tailandia también está dispuesta a desarrollar proyectos de infraestructura, especialmente la actividad ferroviaria (P. Marbler y L. Shan, 2017).

Corredor económico China- Bangladesh-India-Myanmar.

Según los autores (A. Bhunia y P. Sahoo, 2014) las inversiones en la infraestructura en los 3 países tiene un impacto positivo en el comercio entre China y ellos mismo:

“El Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) aumentará el desarrollo socioeconómico y el comercio en el sur de Asia. La iniciativa busca mejorar la conectividad y la infraestructura, los recursos energéticos, la agricultura y el comercio y la inversión. Conectará el noreste de India, Bangladesh, Myanmar y Yunna, China a través de una red de carreteras, ferrocarriles, vías navegables y vías aéreas bajo un marco regulatorio adecuado. El enfoque actual de las conversaciones de BCIM es en una red vial interregional. Las inversiones en las carreteras reducen los costes de transporte ya que son rutas de comercio más baratas. El Corredor BCIM tiene como objetivo promover el comercio y la inversión en la región a través de medidas de facilitación del comercio y una mayor participación de los sectores público y privado. Es probable que estimule el interés de las empresas chinas e indias

en Myanmar. Una mejora en el tramo de 312 kilómetros de Stilwell Road, que conecta el noreste de la India con Yunnan a través del norte de Myanmar, podría reducir los costes de transporte entre India y China en un 30% y aumentar el creciente comercio entre China e India a través del Corredor BCIM. Yunnan y Bengala Occidental pueden cooperar en sectores como el agro-procesamiento.”

Los estudios empíricos sugieren que la mejora de la infraestructura de transporte también podría tener una influencia directa en el desarrollo social y económico de otras subregiones en Asia (A. Bhunia y P. Sahoo, 2014).

La ruta marítima de seda

Se supone que la ruta de la seda marítima pasará por la costa de África oriental, donde se están construyendo y se construirán varios puertos. Además, los puertos no solo están planificados y en construcción en la ruta de la carretera de la seda marítima a lo largo de la costa este de África a través del Canal de Suez, sino también en las costas de África Central y Occidental. Además, se planea que algunos de esos puertos estén conectados con el interior de África por carreteras y ferrocarriles, a veces desde la costa este hasta la costa oeste.

Según los estudios de J. Breuer (2017) y P. Marbler y L. Shan (2017), China firmó acuerdos de cooperación económica y comercial con dos países africanos: Kenia y Etiopía. Etiopía ha recibido 3 préstamos por valor de más de 380 miles de millones de dólares desde el gobierno chino y el *Export-Import Bank* de China para el desarrollo de la infraestructura en el país (dos proyectos de construcción de carreteras y la mejora del sistema de la red eléctrica).

J. Breuer (2017) señala los proyectos de OBOR en África. Los puntos clave del compromiso de China en África en el ámbito de OBOR son Djibouti, Egipto y Etiopía, así como Tanzania, Zambia y Angola. Ningún otro país invierte más en el desarrollo del Corredor del Canal de Suez en Egipto que China. Además, China quiere revitalizar el ferrocarril Tanzania-Zambia, construido con la ayuda de los chinos en la década de

1970. Fue construido, entre otras cosas, para transportar cobre zambiano al puerto. Una vez que estos ferrocarriles estén conectados por el sur de la República Democrática del Congo, el puerto de Dar Es Salaam (Tanzania) en la costa este estará conectado con el puerto Lobito, Angola en la costa oeste, desde el ferrocarril Lobito-Luau (1340 km) desde la costa angoleña hasta la frontera con el Congo ya comenzó a operar en 2015. Así mismo, la Compañía de Construcción de Ingeniería Civil de China (CCECC), que participa en muchos proyectos de infraestructura en África, está construyendo actualmente un ferrocarril de 400 km desde Chipata hacia el este hasta Serenje, uniendo Zambia con la costa de Mozambique a través de Malawi.

África no solo es rica en recursos naturales, sino también un gran mercado a explotar, para los productos chinos y en particular para vender el poder de trabajo chino (J. Breur, 2017).

III: La IED china en el mundo

1. La historia de la IED de China

Comparado con la historia de las inversiones extranjeras de otros países, China empezó muy tarde en 1982. En la primera etapa, de 1982 a 1991, la IED mantenía un nivel bajo. No llegaron a 900 millones excepto de 1991. China se encontraba en una etapa exploratoria de la reforma de mercantilización del sistema económico, en la cual lanzó unas medidas de política que desarrollaba las inversiones extranjeras. Sin embargo, en esta etapa la mayoría de las empresas chinas eran públicas con pocas experiencias de inversión en países extranjeros. Las empresas no estaban motivadas ni tenían suficiente capital para invertir en el extranjero. Durante estos años la IED estaba manejadas en la mano del gobierno.

1991-2001 era la segunda etapa, en la que la IED experimentó enormes fluctuaciones. En 1992, llegó a 4 billones dólares, que era 4 veces del año anterior. Dos años después decrecieron a 2 millones y experimentaron un lento crecimiento. Según el ministro comercial de China, en el XIV Congreso Nacional del Partido Comunista de China plantearon acelerar la construcción de la economía de mercado socialista y el ritmo de apertura al mundo exterior, y declararon claramente que el objetivo de establecer un sistema económico de mercado socialista era "expandir activamente las inversiones extranjeras y la gestión transnacional de las corporaciones chinas". Las fluctuaciones reflejaban el hecho de que bajo el contexto de la reforma del sistema económico orientado al mercado y la aceleración del proceso de apertura en ese momento, las empresas nacionales ganaron más autonomía gerencial, y comenzaron a implementar y expandir conscientemente su inversión directa hacia el exterior. Sin embargo, debido a la restricción de todos los aspectos, la IED estaba motivadas por un objetivo ocasional y un objetivo de beneficios a corto plazo sino a la necesidad de desarrollo a largo plazo. Las mayores empresas no tenían una meta clara de inversión extranjera ni el posicionamiento estratégico a largo plazo.

Gráfico 2: Flujos de IED de China en el periodo 1982-2016 (miles de millones de dólares de EE.UU.)



Fuente: elaboración propia según datos de las estadísticas del Banco Mundial (2017)

La tercera etapa empezó desde 2002 hasta hoy cuando estaba experimentando un crecimiento significativo con fluctuaciones y formaba escala mostrando una gran diferenciación con las dos etapas anteriores. De 2002 a 2008 la IED aumentó de 6,2 billones a 56,7 billones. Según Bai (2017), las razones del crecimiento rápido eran el planteamiento y la aplicación de la política *Going Out*, que motivaba a todos los tipos de corporaciones las actividades de las inversiones directas en el extranjero, como los contratos de construcciones en ultramar, la provisión de los servicios en el extranjero, contratación de proyectos en el extranjero y exportación laboral. Otra razón era la entrada de China a OMC, lo cual fomenta al comercio e inversiones libres de las firmas chinas.

En 2013, el gobierno fomentaba que los individuales y las empresas invirtiesen directamente en el extranjero aprovechando sus ventajas y permitía las nuevas maneras de inversiones. Además, bajo el contexto estable las empresas chinas eran cada vez más maduras y grandes. Con el fin de acelerar el ajuste de la estructura regional e industrial, China promoverá la mejora de la tecnología y la estructura de la industria y la

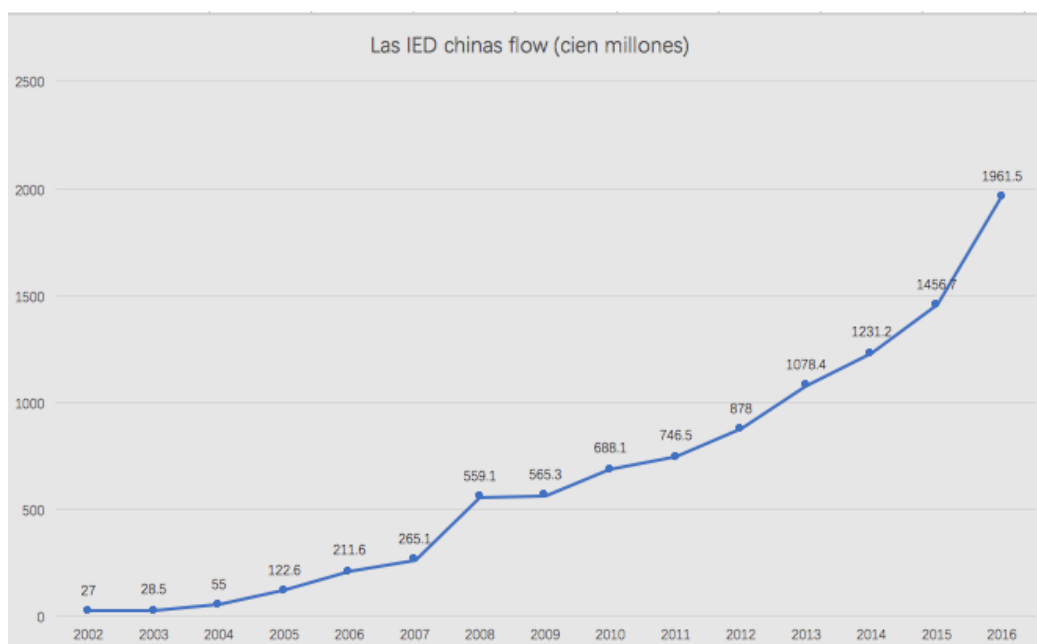
transferencia de equipos tecnológicos obsoletos y el exceso de capacidad. Estas metas tienen que realizar por las inversiones directas extranjeras (Bai, 2017).

2. La situación actual de la IED de China

En 2016, los flujos de la IED china alcanzaron al 196.150 millones de dólares, con un crecimiento de 34,7%. Desde 2015 China, seguida por EEUU, llegó a ser el segundo más invertido directamente en el extranjero en el mundo en términos de los flujos. Existía todavía una gran diferencia entre los primeros dos países, que era 102.850 millones de dólares.

Desde 2002 los flujos de la IED china crecieron a un ritmo rápido y estable durante 14 seguidos. El crecimiento medio de los flujos de la IED china era 35,8% de 2002 a 2016. Durante el periodo, la proporción de ellos aumentó de 0,5% a 13.5%; en términos de la IED el papel de China era cada vez más destacado.

Gráfico 3: Los flujos de la IED china de la última etapa (cien millones de dólares)



Fuentes: elaboración propia según los datos de *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment* (2016)

En 2016, las empresas chinas realizaron 765 proyectos de fusiones y adquisiciones de inversión extranjera, involucrando a 74 países y regiones. Dentro de ello la IED constituyó 63,9%, llegando 86,5 mil millones de dólares. 44,1% de la IED china realizó a través de las fusiones y adquisiciones. Hay que subrayar que *China Cinda Asset Management* adquirió el 100% de las acciones de *Nanyang Commercial Bank, Limited* con 8,88 mil millones de dólares. Fue un proyecto más grande de fusiones y adquisiciones en el extranjero elaborado por empresa china en 2016.

La IED china involucra 18 industrias. En términos del importe, se invirtió en la fabricación 30,01 mil millones de dólares en 200 proyectos, que era la primera industria. Al siguiente la IED en la transmisión de información / Software y servicios de tecnología de la información era 26,41 mil millones de dólares. En tercer y cuarto lugar, estaba la IED en el transporte / el almacenamiento y los servicios postales y la producción y el suministro de energía / calor / gas y agua con 13,79 mil millones de dólares y 11.21 mil millones de dólares respectivamente (Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment, 2016).

Como he comentado en la parte anterior, la historia de la IED china es corta comparada con otros países desarrollados. En 2016 los stocks de la IED china era 1.357,39 mil millones de dólares, situado en el sexto del mundo siguiendo a EEUU, China Hong Kong, Reino Unido, Japón y Alemania. Pero la distancia no era larga, excepto con EEUU.

3. La distribución geográfica de la IED china en el mundo

Hasta 2016 la IED china distribuye en 190 países y regiones a lo largo de la historia. Aisa es el continente donde atrajo 67% de la IED china. Dentro de ello, Hong Kong es una región en la que China invierte más, que ocupa 85,5% de los stocks de la IED china en Asia. Otros países principales son Singapur, Indonesia, Macao, Laos, Kazajstán, Vietnam, Emiratos Árabes Unidos, Pakistán, Myanmar, Tailandia, Camboya, Corea del Sur, Israel, Mongolia y Malasia, etc.

América Latina forman 15,3% de los stocks de la IED china, distribuyendo en Islas Caimán, Islas Vírgenes Británicas, Brasil, Venezuela, Argentina, Ecuador, Jamaica, Perú, Trinidad y Tobago y México, etc. Dentro de ello, 93,2% de la IED china están en Islas Caimán y Islas Vírgenes Británicas. Además, los stocks de la IED china en Europa, América del Norte, África y Oceanía componen 6,4%, 5,6%, 2,9% y 2,8% respectivamente.

En los últimos años, la IED china muestra una tendencia de crecimiento en Asia y América. Debe subrayar que en 2016 el crecimiento de la IED china en América Latina alcanzó al 115,9%. Por lo contrario, en África la IED chinas lleva decreciendo.

Por otra parte, la IED china presenta rápido crecimiento en los países relevantes con OBOR. En 2015, ellos recibió 13% de los flujos de la IED chinas. Las empresas chinas realizó 115 proyectos de fusiones y adquisiciones en dichos países, con importe de 6,64 mil millones de dólares.

Gráfico 4: la distribución del stock de la IED chinas en 2016



Fuentes: elaboración propia según los datos de *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment* (2016)

En cuanto a la economía, 84,2% de los stocks la IED china distribuyen en las economías en desarrollo, 14,1% en las economías desarrolladas y otros 1,7% en las economías en transición. Recientemente, la economías desarrolladas, sobre todo EEUU, Unión Europea y Australia, ha sido un lugar popular entre los inversores chinos.

4. Las relaciones independientes de China con los principales países en términos de la IED

Esta parte analiza la interdependencia de la economía china en términos de la inversión directa con el índice Elcano. Éste se configura por dos elementos: un índice de independencia económica, en este caso los flujos y los stocks de la IED de China, y otro de riesgo económico y político de otras economías, basado en los ratings de Moody's y Standard & Poor's. En el proceso de la búsqueda de datos, sólo encontré datos de los stocks in de la IED de aproximadamente 35 países que más invirtieron en China. Por eso, el grado real de la interdependencia de la economía china puede ser mayor que el resultado.

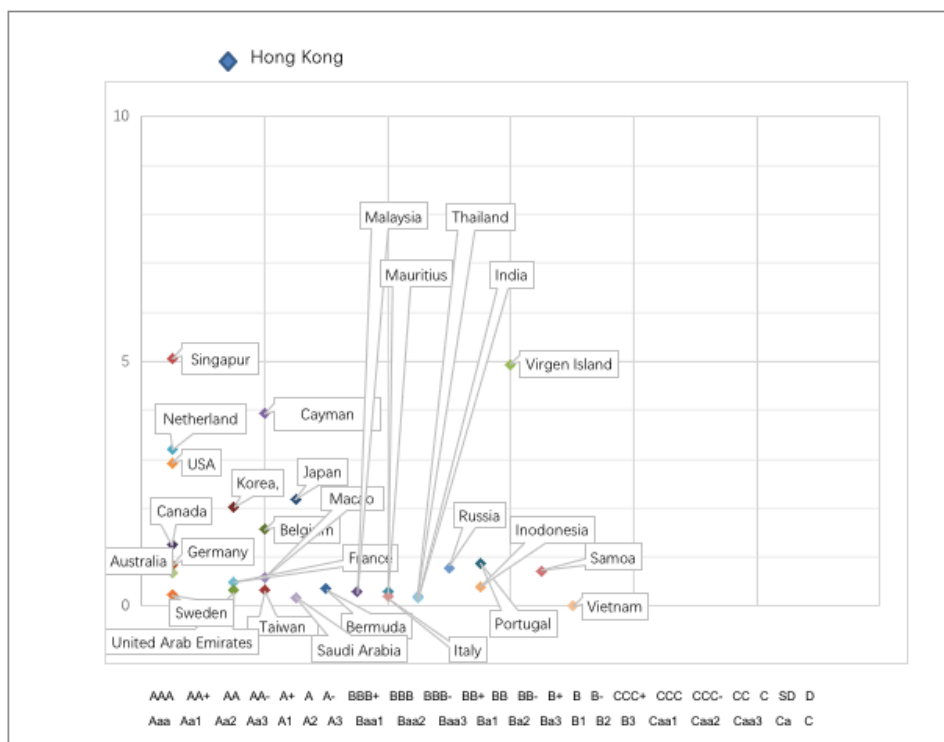
La mapa, que están los 30 países o regiones con los que la economía china mantiene relaciones más intensas, permite identificar las oportunidades y los riesgos para los inversores chinos. Según los autores Arahuetes y Steinberg (2014), la interrelación entre el índice de interdependencia económica y el índice de riesgo permite construir el radar general, con cinco zonas: “socios fundamentales”, en el área noroeste—países con los que existe un alto grado de interdependencia económica y que presentan bajos niveles de riesgo—; “oportunidades estratégicas”, en la parte sudoeste —países con menores niveles de interdependencia y bajos niveles de riesgo—; “retos estratégicos”, en la zona central del radar —países con diversos grados de interdependencia y mayores niveles de riesgo—; “riesgos estratégicos”, en la zona noreste —países con los que se registran altos niveles de interdependencia y también elevados niveles de riesgo—; y “riesgos en potencia”, en la zona sudeste —países con grados de interdependencia medios o bajos y con muy altos niveles de riesgo.

Los “socios fundamentales” de la economía china a fines de 2015 era Hong Kong, que es parte de China, seguidos por Singapur. Aunque tenía gran interdependencia entre la economía de Singapur y China en términos de la inversión directa, Singapur no era un destino final de la IED china sino un intermedio. Finalmente, ésta entraba en ASEAN.

Los países que presentan en como “oportunidades estratégicas” para la economía china son principalmente los países occidentales: Holanda, EEUU, Canadá, Alemania, Australia, Suecia, Francia, Bélgica, las Islas Caimán y Bermuda. Además, están Corea, Emiratos Árabes Unidos, Japón, Macao (China), Taiwán (China) y Arabia Saudita. Las Islas Caimán y Bermuda son intermedios de la IED de China.

En el área de “retos estratégicos”, aparecen cinco países asiáticos -Malasia, Tailandia, India, Indonesia y Vietnam- tres países europeos -Italia, Rusia y Portugal- así como Mauricio, isla virgen, Samoa. La isla virgen es un intermedio de la IED de China.

Gráfica 5: Radar de oportunidades y riesgos de la IED de China en 2015



Fuente: elaboración propia según los datos de *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment* (2016)

IV: La IED china en de los países relevantes con la estrategia OBOR

1. El análisis general de la IED china en los corredores económicos

a) Los países involucrados en la política OBOR

En cuanto a la distribución de los países relevantes con la política OBOR, China es el centro de ésta, involucrado el continente euroasiático, el Pacífico Occidental y Océano Indico. De acuerdo con la iniciativa china, ella abarca 65 países del mundo, que localizan en Asia sudoriental, Asia Meridional, Asia Central, Asia Occidental, Oriente Medio y Europa Central y Oriental.

Según los datos de Baker McKenzie (2017), los 65 países representan 69% de la población total del mundo. El tamaño total del PIB representa 51% de la economía mundial. La mayoría de los países a lo largo de OBOR son los países en desarrollo y las economías en transición que complementa con la economía china. Existe 12 países en esta región, que son economías desarrolladas, distribuyendo principalmente en Europa central y oriental.

Tabla 1: distribución de los países a lo largo de OBOR

| Regiones | Países principales |
|---------------------------|--|
| Mongolia–Rusia | Mongolia, Rusia |
| Europa Central y Oriental | Polonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, Eslovenia, Croacia, Rumania, Bulgaria, Serbia, Montenegro, Macedonia, Bosnia y Herzegovina, Albania, Estonia, Lituania, Letonia, Ucrania, Bielorrusia, Moldavia, Grecia |
| Asia Occidental | Turquía, Irán, Siria, Iraq, Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudita, Qatar, Bahreín, Kuwait, Líbano, Omán, Yemen, |

| | |
|------------------|--|
| | Jordania, Israel, Palestina, Armenia, Georgia, Azerbaiyán, Egipto |
| Asia Central | Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán |
| Asia sudoriental | Vietnam, Laos, Camboya, Tailandia, Malasia, Singapur, Indonesia, Brunei, Filipinas, Myanmar, Timor-Leste |
| Asia Meridional | India, Pakistán, Bangladesh, Afganistán, Nepal, Bután, Sri Lanka, Maldivas |

Fuente: The Direct Investment Distribution along the “One Belt and One Road” and Its Challenges (2015)

b) El análisis de las cifras de la IED china en los países a lo largo de OBOR

En los últimos 10 años, la IED china en los países a lo largo de OBOR experimentaron un rápido crecimiento. Este es mayor que el crecimiento general de la IED china. Según los datos del Ministerio de Comercio de China, de 2003 a 2015 la escala de las inversiones desarrolló de 200 millones de dólares a 18.9 mil millones de dólares. La cuota creció de 7,1% a 13%. Según *American Heritage Foundation* (2016), en 2016 la escala de las inversiones en los grandes proyecto en estos países alcanzó 33.08 mil millones de dólares, que formaba 19,5% de todas.

2. Corredor económico China-Mongolia-Rusia.

2. 1 El análisis de las cifras de la IED china en el corredor China-Mongolia-Rusia

De 2007 a 2015 los datos de los flujos de la IED de China mostraban una tendencia de incremento con gigantes fluctuaciones. Debe subrayar que en 2015, el número creció un 367.3% a comparado con el años anterior alcanzando a 2.96 mil millones de dólares. Dentro de ellas, las inversiones constituían 47,6% en la industria minera y 25,9% en la industria financiera. Las inversiones en esta industria siempre ocupaba una buena parte

de todas a lo largo de la historia. Hasta 2015, las firmas chinas establecían más de mil negocios en Rusia y crearon 41.000 empleos.

La IED china en Mongolia también experimentaron las fluctuaciones enormes. En 2012 llegó el pico de 904,03 millones de dólares, y en 2015 llegó el punto más bajo, -23,19 millones. El número menos 0 representa la reinversión de las ganancias.

Tabla 2: Los flujos de la IED china en el Corredor China-Mongolia-Rusia

| Country/Region (millions of USD) | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|---------|
| Russian Federation | 477.61 | 395.23 | 348.22 | 567.72 | 715.81 | 784.62 | 1022.25 | 633.56 | 2960.86 |
| Mongolia | 196.27 | 238.61 | 276.54 | 193.86 | 451.04 | 904.03 | 388.79 | 502.61 | -23.19 |

Fuente: elaboración propia según los datos de *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment (2016)*

2.2 Los motivos de las inversiones en este corredor

Según Cai (2015), después de la crisis económica 2008, China, Mongolia y Rusia enfrentan la presión de la desaceleración del crecimiento económico. Bajo el mismo deseo de los 3 países, que es la transición de la economía y aceleración de crecimiento, crearon el corredor como una plataforma para desarrollar juntos ya que tienen ventajas geográficas adyacentes.

Asimismo, tienen una cooperación tradicional de buena vecindad y amistad. En 2014, China y Mongolia establecieron una asociación estratégica integral; y en 2013, China y Rusia actualizaron su asociación estratégica de cooperación a una asociación estratégica integral. Como la confianza y la cooperación mutua está promoviendo, las firmas chinas tienen una buena ambiente político para invertir. (Huang, 2016)

En cuanto al nivel estratégico, en primer lugar éste corredor ofrece un un pasillo más barato ya que comparados con otros cruzan menos países, y es la ruta más corta que conecta China y Europa. En segundo lugar, como hay menos impacto proveniente de terrorismo y separatismo comparado con Asia Central y Asia Meridional, Mongolia y

Rusia el ambiente de inversión es más estable. En tercer lugar, con el calentamiento climático global, destaca las ventajas de la línea marítima por el Polo Norte de China a Europa, cuyo tiempo y coste son menor que por la vía mediterránea (Cai, 2015).

China ha sido el tercer inversor de Rusia y el primero de Mongolia. Por la caída del precio de las materias primas, tiene un impacto en la economía rusa y de Mongolia. Por lo tanto, necesitan las inversiones extranjeras en locales y la construcción de las infraestructuras para el crecimiento. Como China tiene mucho conocimiento en la construcción de las infraestructuras, se invierte en ella para desarrollar el corredor y vincularse con los demás. Según *The State Council Information Office of the People's Republic of China* (2015), con el fin de exportar los productos chinos a Europa con eficiencia y efectividad, China llevaba invirtiendo en el sistema de transporte ferrocarril en el corredor. En 2014, China y Rusia empezó a colaborar para la construcción de ferrocarril de alta velocidad de Beijing a Moscú. Otra razón por la que invierte en este corredor consiste en que China quiere transferir su exceso de capacidad de producción. Sin embargo, la exportación no puede resolver el conflicto interior de oferta y demanda, sino quiere que transferir todo el sistema de producción que necesitan hacia los dos países con el objetivo de transformación industrial. Además, el nivel económico de Extremo Oriente ruso y Mongolia son bajos, y les faltan las infraestructuras, por lo tanto, China invierte en la construcción de infraestructuras para facilitar la colaboración con ellos y lograr beneficios.

2.3 Las desventajas y los riesgos de las inversiones en el corredor

Por un parte, el crecimiento económico depende fundamentalmente de la industria minera y su exportación. De forma que no puede mantener un crecimiento estable a largo plazo. Por otro lado, la industria minera no impulsa el desarrollo de las industrias complementarias, de forma que, no puede crear economía de escala. Por otra parte, la ineficiencia de la administración gubernamental de Mongolia y su corrupción resulta que los proyectos de inversión del corredor avanza lentamente. Los frecuentes cambios de leyes generan muchos riesgos para invertir en el corredor. Además, la conciencia

social está afectada por la tradicional nómada, no quieren que los inversores exploten las minas, así que generan los conflictos entre los inversores y los mongoles.

En cuanto a la economía rusa, la industria pesada es la base en Extremo Oriente ruso. Juega un papel de proveedor de energía y materias primas, sin embargo no puede adaptar la nueva tendencia del desarrollo tecnológico y la reestructura industrial. Asimismo, el ambiente financiero es malo para inversores ya que tiene alto interés de préstamo, muchos riesgos y mucha barrera de entrada de préstamo. Los frecuentes cambios de las normativas sobre tributación e inversiones extranjeras reducen las inversiones, sobre todo las inversiones de largo periodo y gran importe. Por último, el índice de delincuencia es alto, de forma que el factor social es inestable para los inversores (Huang, 2016).

3. Nuevo Puente Terrestre Euroasiático.

En el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático se refiere básicamente a 3 líneas ferrocarriles de Lianyungang, China a Puerto de Róterdam, Holanda. Los países cruzados por el corredor son los países europeos. Los países con que China tiene asociación estratégica son principalmente los países europeos centrales y orientales. Sin embargo, la estrategia OBOR también tiene mucho impacto en Europa Occidental ya que las vías ferrocarriles llegan a Alemania y Holanda. Además, se han construido nuevos ferrocarriles vinculando China y otros países europeos occidentales. Por lo tanto, esta parte habla de la IED china en toda la Europa.

3.1 El análisis de las cifras de la IED chinas en el corredor Nuevo Puente Terrestre Euroasiático

De 2007 a 2015, las cifras de la IED china en Europa fluctuaron dramáticamente. En 2014 llegó al pico de 10,83 mil millones de dólares. En 2008, por la crisis económica, era el punto más bajo de los últimos años, que era 875,79 millones. De 2014 a 2015, sufrió una caída de 34.4%.

El 77% de los flujos de la IED china de 2015 eran realizados en la Unión Europea. Holanda es el país donde China más invirtió en 2015; UK y Alemania seguían. La vital industria de inversiones era la industria manufactura, representaba 55,2%. 39,3% de la IED china fue en la industria financiera y 10,7% en los servicios tecnológicos y la investigación científica.

En cuanto a la distribución de la industria en los stocks de la IED de China, la industria minera es la más invertida. Sin embargo, en los últimos años, solo hay muy pocas inversiones en ésta. Este fenómeno refleja que está modificando la estructura de las inversiones chinas. Su foco se centra en las industrias con mayor valor añadido, como la tecnología y las finanzas. Ellos promueven la reestructura y la actualización industrial en China.

Hasta final de 2015, China estableció 2.300 empresas de inversión directa en la UE, que cubrieron los 28 miembros de la UE y empleaban a casi 90.000 empleados extranjeros. (*Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment*, 2016)

Tabla 3: Los flujos de la IED china en el Corredor China-Mongolia-Rusia

| Country/Region (millions of USD) | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------------------------|----------|--------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|
| Europe | 1,540.43 | 875.79 | 3,352.72 | 6,760.19 | 8,251.08 | 7,035.09 | 5,948.53 | 10,837.91 | 7,118.43 |

Fuente: elaboración propia según los datos de *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment* (2016)

3.2 Los motivos de las inversiones en este corredor

En general, los países europeos tienen un buen ambiente para invertir en términos de política y economía. El entorno general de desarrollo económico es estable, y la política es persistente. Las leyes y las normativas protegen las inversiones extranjeras, de forma que el riesgo es pequeño para invertir.

Parra (2018) comenta el incentivo de dos proyectos de la inversión en Europa, Grecia y España:

“Por un lado, la compra en 2016 de la participación mayoritaria del 67% del puerto de El Pireo, Grecia, por parte de *China Ocean Shipping Company*, ha sido el gran exponente del proyecto, convirtiendo a Grecia en el punto estratégico de OBOR en el Mediterráneo. De esta forma China consigue aumentar la influencia en Europa ya que el puerto El Pireo conecta la ruta marítima con el interior de Europa por vía férrea. Por una parte pueden evitar el trayecto por Gibraltar hasta llegar a los puertos de Rotterdam y Ámsterdam, en los Países Bajos, y de Duisburgo y Hamburgo, en Alemania, reduciendo los tiempos de entrega y los costes. Hacia el interior, el puerto conectará con el enclave rumano de Constanza, en el Mar Negro, hasta alcanzar Viena, atravesando Bucarest y Budapest. Por otro lado, el inicio de la línea férrea más larga del mundo: Yiwu, China – Madrid, España en 2014 es otro proyecto de OBOR. Conecta con el corazón de Europa rutas que duran menos de tres semanas, la mitad que el trayecto marítimo. ”

Según los datos oficiales de China, desde que se inaugurara en 2011, por el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático se han realizado un total de 6.235 viajes, que atraviesan 12 países, conectando 35 ciudades chinas y 34 europeas. Las inversiones en el desarrollo de la infraestructura vinculan intensamente el comercio entre China y Europa. Durante los primeros diez meses de 2017 se registró un incremento del 16,2% interanual (Li, He, 2016).

Los dos proyectos mencionados de OBOR junto con las tres rutas férreas de China a Holanda son las inversiones de China en la construcción de infraestructura, cuyo primer fin es impulsar el comercio con los países desarrollados. A través de ello, China persigue tanto aprender las experiencias administrativas y la tecnología de los países occidentales como atraer el capital internacional. Además, Europa es un mercado con mucha demanda de los productos manufacturados chinos. China obtiene la ventaja de competitividad de exportación por la facilitación del transporte.

Otro fin que tiene las inversiones chinas consisten en generar la influencia política en Europa, así que China puede ganar el prestigio y el estado internacional. Por ejemplo, en el proyecto del puerto de El Pireo. Como explica Parra (2018): “el griego significa un enclave de gran interés geopolítico. China persigue el apoyo de los beneficiarios de la avanza de las infraestructuras para que presionen a su favor. Este papel ya lo ha desempeñado Atenas conseguía impedir que la Unión Europea condenara la situación de los derechos humanos en el país. Además de mostrarse en contra de una evaluación más en profundidad de las inversiones chinas en Europa.”

3.3 Las desventajas y los riesgos de las inversiones en este corredor

Por un lado, China todavía está en la vía de desarrollo, pero la economía europea ya es desarrollada. Antes China introdujo el capital y la tecnología de Europa, y ahora China ha empezado a invertir en ella. Las experiencias de inversión de las firmas chinas son escasas. Por otro lado, las normativas sobre inversión de los países europeos son distintos, por lo tanto, es difícil que realizar el proceso de aprobación de los proyectos.

Asimismo, a las instituciones europeas les falta confianza de las firmas chinas de forma que no es fácil que éstas consigan crédito local. Las culturas de inversiones son distintas. Según los estudios, el tiempo medio de transacción entre las firmas europeas y las de Asia-Pacífico es 108 días. Sin embargo, el tiempo medio entre las europeas y las norteamericanas es solo 57 días. Entonces, la diferencia entre las culturas de inversión genera mucha ineficiencia en el proceso de inversión (Casaburi, 2015-16).

4 Corredor económico China-Asia Central-Asia Occidental

4.1 El análisis de las cifras de la IED de China en el corredor China-Asia Central-Asia Occidental

En general, las inversiones chinas tenían gran escala, y llevaba mayor crecimiento en este corredor. Las fluctuaciones de los flujos de las inversiones chinas en los países de Asia Central eran gigantes. Según Wang y Li (2017), aparecían las desinversiones de escala en este corredor, que llegaron 2.33 mil millones de dólares. Estas representaban

alrededor de 30% de las inversiones totales en el período anterior. Kazakstán es el foco de las inversiones chinas en el corredor, cuyo stock era 2,86 mil millones de dólares, que ocupaba 53,8% de todas las inversiones chinas en Asia Central.

Asia Occidental tienen abundantes recursos naturales, que es una de las vitales fuentes de energías para China. Las principales industrias de inversiones eran la energía, la infraestructura y la manufactura. Emiratos Árabes Unidos era el destino más invertido de Asia Occidental por China en 2015, cuya inversión llegó a 1,268 mil millones de dólares. Turquía y Arabia Saudita seguían.

Tabla 4: Los flujos de la IED chinas en el Asia Central

| Country/Region (millions of USD) | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|---------|----------|--------|--------|-----------|
| Kazakhstan | 279.92 | 496.43 | 66.81 | 36.06 | 581.60 | 2,995.99 | 811.49 | -40.07 | -2,510.27 |
| Kyrgyzstan | 14.99 | 7.06 | 136.91 | 82.47 | 145.07 | 161.40 | 203.39 | 107.83 | 151.55 |
| Tajikistan | 67.93 | 26.58 | 16.67 | 15.42 | 22.10 | 234.11 | 72.33 | 107.20 | 219.31 |
| Uzbekistan | 13.15 | 39.37 | 4.93 | -4.63 | 88.25 | -26.79 | 44.17 | 180.59 | 127.89 |
| Turkmenistan | 1.26 | 86.71 | 119.68 | 450.51 | -383.04 | 12.34 | -32.43 | 195.15 | -314.57 |

Fuente: elaboración propia según los datos de *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment (2016)*

Tabla 5: Los flujos de la IED china en el Asia Occidental

| Country/Region (millions of USD) | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------|
| Iran | 11.42 | -34.53 | 124.83 | 511.00 | 615.56 | 702.14 | 745.27 | 592.86 | -549.66 |
| Turkey | 1.61 | 9.10 | 293.26 | 7.82 | 13.50 | 108.95 | 178.55 | 104.97 | 628.31 |
| Iraq | 0.36 | -1.66 | 1.79 | 48.14 | 122.44 | 148.40 | 20.02 | 82.86 | 12.31 |
| Syria | -11.26 | -1.17 | 3.43 | 8.12 | -2.08 | -6.07 | -8.05 | 9.55 | -3.56 |
| United Arab Emirates | 49.15 | 127.38 | 88.90 | 348.83 | 314.58 | 105.11 | 294.58 | 705.34 | 1,268.68 |
| Saudi Arabia | 117.96 | 88.39 | 90.23 | 36.48 | 122.56 | 153.67 | 478.82 | 184.30 | 404.79 |
| Qatar | 9.81 | 10.00 | -3.74 | 11.14 | 38.59 | 84.46 | 87.47 | 35.79 | 140.85 |
| Bahrain | -- | 0.12 | -- | -- | -- | 5.08 | -5.34 | -- | -- |
| Kuwait | -6.25 | 2.44 | 2.92 | 22.86 | 42.00 | -11.88 | -0.59 | 161.91 | 144.44 |
| Lebanon | -- | -- | -- | 0.42 | -- | -- | 0.68 | 0.09 | -- |
| Oman | 2.59 | -22.95 | -6.24 | 11.03 | 9.51 | 3.37 | -0.74 | 15.16 | 10.95 |
| Yemen | 43.47 | 18.81 | 1.64 | 31.49 | -9.12 | 14.07 | 331.25 | 5.96 | -102.16 |
| Jordan | 0.60 | -1.63 | 0.11 | 0.07 | 0.18 | 9.83 | 0.77 | 6.74 | 1.58 |
| Israel | 2.22 | -1.00 | -- | 10.50 | 2.01 | 11.58 | 1.89 | 52.58 | 229.74 |
| Palestine | -- | -- | -- | -- | -- | 0.02 | 0.02 | -- | -- |
| Georgia | 8.21 | 10.00 | 7.78 | 40.57 | 0.80 | 68.74 | 109.62 | 224.35 | 43.98 |
| Azerbaijan | -1.15 | -0.66 | 1.73 | 0.37 | 17.68 | 0.34 | -4.43 | 16.83 | 1.36 |
| Egypt | 24.98 | 14.57 | 133.86 | 51.65 | 66.45 | 119.41 | 23.22 | 162.87 | 80.81 |

Fuente: elaboración propia según los datos de *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment (2016)*

4.2 Los motivos de las inversiones en este corredor

Por un parte, los 5 países de Asia Central y los 16 países de Asia Occidental son los importantes socios de la construcción de OBOR China y han fundado relaciones amistosas estratégicas a largo plazo entre sí. De forma que, ofrecen un buen ambiente y facilita las inversiones chinas en locales.

A diferencia de los primeros corredores que subrayan la superioridad de transporte, éste es un pasillo de energía, ya que en Asia Central existen gran variedad de recursos minerales de petróleo y gas con cuantiosos depósitos. Kazakstán tiene la tercera mayor de reserva de cromita. La explotación de gas natural, Oro y Uranio de Uzbekistán ocupa la 11ª, 9ª y 5ª del mundo respectivamente. Las reservas de plomo y zinc en Tayikistán y las de petróleo y gas natural en Turkmenistán figuran entre las más altas del mundo. Más de 90% de la extracción del petróleo de Asia Central se explota al extranjero. Arabia Saudita, Iraq, Irán son las tres importantes de los proveedores de petróleo crudo de China (Guan, 2015). Por lo tanto, las inversiones en Asia Central garantiza la seguridad energética y la demanda.

Israel, distinto con otros países en este corredor, es un país con industria de alta tecnología, por lo tanto es un foco de inversión de las firmas chinas. El país dispone del nivel de alta tecnología, calidad de laboral y la política de incentivos a la inversión, que atraen muchas inversiones extranjeras. Especialmente el gobierno fomenta que los inversores establezcan un centro de I + D (Xiao, 2016).

4.3 Las desventajas y los riesgos de las inversiones en este corredor

En términos de solvencia, el déficit fiscal de Jordania, Kirguistán e Israel superan la línea de advertencia internacional, cuya fortaleza financiera es preocupante. Kuwait, Omán, Jordania, Arabia Saudita y otros países de Asia occidental tienen una proporción relativamente alta de deuda a corto plazo. El riesgo de un brote a corto plazo es aún mayor (Guan, 2015).

Los países de Asia Central y Asia Occidental han entrado en un período de crecientes riesgos políticos ya que la estabilidad política es muy vulnerable e incierta. Por ejemplo,

la situación política en Uzbekistán ha cambiado considerablemente y la lucha política de Tayikistán es evidente. El problema nuclear de Irán no podría resolver dentro de corto plazo. Conflicto israelí-palestino genera frecuentemente ataques terroristas. Además, Asia Central y Occidental se han convertido en un área de narcotráfico, que daña la estabilidad y la seguridad social.

Actualmente en los países asiáticos centrales todavía no ha formado red completa de transmisión hidroeléctrica, por tanto enfrente con frecuencia al problema de escasez de agua y electricidad. El sistema de transporte se distribuye de manera desequilibrada e incompleta (Guan, 2015). Estos factores causan mucha inconveniencia tanto para llevar a cabo el proyecto de inversiones como para la vida de los inversores. Sin embargo, no sólo es un inconveniente para inversores sino también es una oportunidad de inversión.

5 Corredor económico China-Pakistán

5.1 El análisis de las cifras de la IED china en el corredor China-Pakistán

China es el primer inversor de Pakistán. Según los datos de *Statistical Bulletin* (2016) China tiene larga historia de inversión en Pakistán. Los stocks de inversión figuraban entre los diez primeros durante los últimos años. No obstante, los flujos de las inversiones son estables. Durante el periodo 2008 a 2013, las inversiones presentaba una tendencia de recesión sostenida. En 2014, la inversión llegó al pico 1,014 mil millones de dólares, luego decreció un 68,3% en 2015.

Las razones del gran crecimiento en 2014 de la IED china en Pakistán consiste en el inicio de la construcción del corredor económico China-Pakistán en 2013. Desde entonces, ambas partes firmaron una serie de acuerdos de cooperación y unos proyectos con gran impacto.

Tabla 6: Los flujos de la IED china en el corredor China-Pakistán

| Country/Region (millions of USD) | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------------------------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|----------|--------|
| Pakistan | 910.63 | 265.37 | 76.75 | 331.35 | 333.28 | 88.93 | 163.57 | 1,014.26 | 320.74 |

Fuente: elaboración propia según los datos de *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment* (2016)

5.2 Los motivos de las inversiones en este corredor

Por la gran intención de ambas partes de China y Pakistán, los proyectos incluidos ferrocarril, cartera, puerto y parque industrial, se han avanzado a prioridad y han sido ejemplos de los proyectos de otros corredores. El corredor inicia de Kashgar, China a Puerto de Gwadar, Pakistán. La intención de Pekín de iniciar la construcción del corredor es promover la conexión con Pakistán en términos de carreteras, ferrocarriles, oleoductos, gasoductos y el cable óptico (Liu, 2015).

La clave de todos los proyectos de inversión en el corredor es la inversión en el Puerto de Gwadar, que es el fin del corredor. Según Parra (2018), cuando esté operativo en tres o cuatro años, se convertirá en la principal ruta comercial de China con el resto del mundo. Éste está localizado en un lugar significativo que es la salida más cerca del Océano Índico para Asia Central. Entonces, China realiza las inversiones en muchas dimensiones, en el Puerto de Gwadar para tanto para desarrollar el comercio con Asia Central, Asia Occidental y África como para garantizar el transporte de petróleo y el uso militar.

Por un lado, Parra (2018) comenta: “planteado como la alternativa terrestre en Asia Central al estrecho de Malaca, durante siglos la ruta principal y vía por la que transita el 80% de todo el suministro de petróleo mundial, Gwadar que se ha convertido en enclave estratégico de la nueva Ruta de la Seda.”

Por otro lado, durante la construcción del corredor, ofrecerá las oportunidades de empleo tanto en China como en Pakistán. Al haber construido, aumentará el comercio

entre China y los países asiáticos centrales ya que tendrá capacidad de transporte de energía, carga y servicio.

Tiene un importante sentido para fortalecer las capacidades militares de China. Parra (2018) revela el Puerto de Gwadar: “al ser un puerto de aguas profundas, Gwadar se convertirá en la segunda base naval fuera de China, después de Yibuti, en el Cuerno de África. De esta manera se refuerza así la estrategia china de desplegar nuevas posiciones navales fuera del área de Asia-Pacífico.”

5.3 Las desventajas y los riesgos de las inversiones en este corredor

Como el Puerto de Gwadar tiene una gran importancia militar, por lo tanto, su explotación involucra los intereses de muchos países. Según Liu (2015), India ha expresado claramente su oposición de la explotación por China. Mientras India y EEUU están buscando otros puntos estratégicos cerca de esa zona con el objetivo de contrapesos. Entonces, China va a sufrir una serie de riesgos políticos al invertir en el puerto.

En términos del riesgo de pago, el depósito de divisas no son altos en Pakistán, mientras que tiene mucha deuda, por lo tanto es posible que difiera el pago. Asimismo, la tasa de cambio entre Rupia pakistani y dólares es inestable por la manipulación y el control del mercado negro.

Por último, las terroristas y las separatistas son mayores problemas de seguridad para invertir en locales.

6 Corredor económico China-Península Indochina

6.1 El análisis de las cifras de la IED china en el corredor China-Península Indochina

En el corredor China-Península Indochina están principalmente los países de ASEAN. De 2007 a 2015 las inversiones de China en los países del corredor mostraba una

tendencia de incremento continuo. En 2013 y 2014 superó 5 mil millones y en 2015 llegó a 14,638 mil millones, que era casi triple del año anterior.

Singapur es el destino que recibió más inversiones de China en el corredor. De 2008 a 2014, fluctuaron entre mil millones de dólares y 3,5 mil millones de dólares. En 2015 subió al 10 mil millones de dólares. La IED en Indonesia, que seguía a Singapur, experimentó una tendencia de subida. Desde 2012 la IED mantenía un nivel más mil millones de dólares.

Tabla 7: Los flujos de la IED china en el corredor China-Península Indochina

| Country/Region (millions of USD) | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------------------------|--------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| Singapore | 397.73 | 1,550.95 | 1,414.25 | 1,118.50 | 3,268.96 | 1,518.75 | 2,032.67 | 2,813.63 | 10,452.48 |
| Malaysia | -32.82 | 34.43 | 53.78 | 163.54 | 95.13 | 199.04 | 616.38 | 521.34 | 488.91 |
| Indonesia | 99.09 | 173.98 | 226.09 | 201.31 | 592.19 | 1,361.29 | 1,563.38 | 1,271.98 | 1,450.57 |
| Myanmar | 92.31 | 232.53 | 376.70 | 875.61 | 217.82 | 748.96 | 475.33 | 343.13 | 331.72 |
| Thailand | 76.41 | 45.47 | 49.77 | 699.87 | 230.11 | 478.60 | 755.19 | 839.46 | 407.24 |
| Lao PDR | 154.35 | 87.00 | 203.24 | 313.55 | 458.52 | 808.82 | 781.48 | 1,026.90 | 517.21 |
| Cambodia | 64.45 | 204.64 | 215.83 | 466.51 | 566.02 | 559.66 | 499.33 | 438.27 | 419.68 |
| Viet Nam | 110.88 | 119.84 | 112.39 | 305.13 | 189.19 | 349.43 | 480.50 | 332.89 | 560.17 |
| Brunei | 1.18 | 1.82 | 5.81 | 16.53 | 20.11 | 0.99 | 8.52 | -3.28 | 3.92 |
| Philippines | 4.50 | 33.69 | 40.24 | 244.09 | 267.19 | 74.90 | 54.40 | 224.95 | -27.59 |
| Timor-Leste | -- | -- | -- | -- | -- | -- | 1.60 | 9.73 | 33.81 |
| total | 570.35 | 933.40 | 1283.85 | 3286.14 | 2636.28 | 4581.69 | 5236.11 | 5005.37 | 14638.12 |

Fuente: elaboración propia según los datos de *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment (2016)*

6.2 Los motivos de las inversiones en el corredor

El objetivo invertir en el corredor consiste en que quiere llegar a través del corredor es elevar el nivel de apertura de Oeste de China con el fin de favorecer el explotación la región y promueve el desarrollo coordinado (Lu, Gong, Li, 2017). Entonces, las inversiones en las rutas férreas y las carreteras son partes esenciales de los proyectos en el corredor. Tailandia, India, Indonesia y Malasia sean los socios estratégicos para la conectividad en alta velocidad en el Corredor China-Península de Indochina.

Parra (2018) explica relaciona la defensa de la seguridad en Asia Pacífico con las inversiones de China en este corredor: “El estrecho de Malaca y el Mar del Sur de China son enclaves de un gran valor económico, ya que por esa ruta transita el 20% del comercio mundial de mercancías, valorado en 5.000 millones de dólares anuales. Pero

el verdadero valor estratégico es la riqueza de los recursos naturales del subsuelo, motivo por el que algunos países mantienen abiertas reivindicaciones territoriales. De modo que al evitar la conflictividad de la ruta marítima, China no sólo tiene la ventaja de alcanzar los mercados del Sureste Asiático en condiciones más seguras, sino que utilizará las vías de alta velocidad para el transporte de mercancías y para promover la emisión del turismo chino hacia los países vecinos.”

A lo largo de la ruta férrea se está fundando muchos parques industriales y favorece el libre comercio en ellas. Al montarlas, ofrecerían una plataforma del desarrollo coordinado de unas industrias fundamentales y emergentes. Por ejemplo, se va a construir un parque industrial agrícola integrado, y el procesamiento de productos agrícolas, el almacenamiento, la logística y la investigación científica se localizarán en Laos. Esta va a ser una plataforma de comercio agrícola internacional y un puerto interior ferroviario que impacta en China y toda la península Indochina. Por lo tanto, la ruta férrea no sólo es una inversión en sí misma sino también una manera de avance junto con otras industrias en ésta región (Lu, Gong, Li, 2017).

Por último, debe aclarar que Singapur es un intermedio de las inversiones. Las firmas chinas han establecido la sede regional en Singapur porque ofrece mucha conveniencia en términos de beneficios fiscales y servicios de financiación como un Freeport. En realidad mucho realidad han entrado en otros países de ASEAN como Vietnam y Tailandia.

6.3 Las desventajas y los riesgos de las inversiones en este corredor

Deben considerar los riesgos políticos en Tailandia, Filipinas y Vietnam. La continua confusión de la situación política de Tailandia y el conflicto territorial en el mar de la China meridional con Filipinas y Vietnam tiene un impacto negativo en el ambiente de inversión.

Como un país pequeño y rico, Brunei tiene una buena base de inversión y comercio. Sin embargo, sus principal socios comerciales son Japón, Corea y los socios de

ASEAN, además la competencia entre las firmas es intensa, por lo tanto la entrada en el mercado es bastante complicado para las empresas chinas (Jia, 2013).

Camboya, Myanmar y Laos son tradicionales países agrícolas, entonces las condiciones del mercado, las leyes y el mercado financiero restringen las inversiones. Por otro parte, las infraestructuras locales atrasadas y los altos costes de agua y electricidad aumentan el coste de inversión (Jia, 2013).

7 Corredor económico China-Bangladesh-India-Myanmar

7.1 El análisis de las cifras de la IED china en el corredor China-Bangladesh-India-Myanmar

En el corredor económico las inversiones se centraban en India en 2015, que era 705,25 millones de dólares. Es mayor que la suma de las inversiones de otros dos países. De 2007 a 2015 mostraba una tendencia de crecimiento con fluctuaciones. Sobre todo, su crecimiento era significativo en 2015, que representaba 122,4% interanual.

La IED en Myanmar, que seguía a India, mostraba una tendencia de caída antes de la subida y llegó a 331,72 millones en 2015. Por lo contrario, la IED en Bangladesh mantenía un nivel bajo y estable, que fluctuaba entre 0 y 40 millones de dólares de 2007 a 2015.

Las inversiones totales en los tres países superaron 1.000 millones de dólares por primera vez en 2015. En general, comparado con el crecimiento económico y el nivel de comercio y la inversión de los 4 países, el nivel de cooperación económica y comercial es bajo. Sobre todo, el impacto de las inversiones en el corredor se puede ignorar.

Tabla 8: Los flujos de la IED china en el corredor China-Bangladesh-India-Myanmar

| Country/Region | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| India | 22.02 | 101.88 | -24.88 | 47.61 | 180.08 | 276.81 | 148.57 | 317.18 | 705.25 |
| Bangladesh | 3.64 | 4.50 | 10.75 | 7.24 | 10.32 | 33.03 | 41.37 | 25.02 | 31.19 |
| Myanmar | 92.31 | 232.53 | 376.70 | 875.61 | 217.82 | 748.96 | 475.33 | 343.13 | 331.72 |

Fuente: elaboración propia según datos de *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment (2016)*

7.2 Los motivos de las inversiones en este corredor

Hoy en día, al aparecer las economías emergentes como China el coste laboral sube, por lo tanto, aparece la reestructuración industrial sostenida en Asia oriental. Myanmar ha sido uno de los países que reciben las inversiones intensivas en mano de obra. Entonces Myanmar, que es un destino de la transferencia de la industria intensiva en mano de obra producida, corresponde la necesidad de actualización industrial de China.

Otro proyecto de oleoducto China-Myanmar une sudoeste de China y Myanmar. Éste permite que China abra el canal de energía del Océano Índico y promueve la diversificación de las importaciones de petróleo y gas, también fomenta el desarrollo económico de sudoeste de China.

Bangladesh tiene una buena condición comercial porque con el crecimiento de PIB el nivel de salario sigue aumentando, por lo tanto, tiene un mercado potencial. Además, se incorporó al WTO, la liberalización comercial favorece la intención de los inversores chinos. Por otra parte, según Ren y Niu (2015), la población laboral en el mercado de Bangladesh es enorme y su coste es bajo, entonces la mayoría de las inversiones chinas están en la industria de textil donde la escala de inversión es pequeña.

Un motivo esencial de inversiones de China en India consiste en que las firmas chinas están buscando la tecnología clave de software ya que los recursos humanos y las experiencias sobre la explotación de software en India atraen muchos inversores extranjeros. Justamente China necesita la tecnología para desarrollar el valor añadido

con el fin de buscar nuevas oportunidades y ser más competitiva en el mercado internacional (Ren, Niu, 2015).

En cuanto a las inversiones en la infraestructura en el corredor, va a generar la interconexión entre los países. Además, promueve los flujos de los factores de producción y motiva las inversiones en la industria. Sin embargo, por las limitaciones políticas y económicas muchos proyectos que están diseñados no se pueden ejecutar (Lan, 2013).

7.3 Las desventajas y los riesgos de las inversiones en este corredor

En primer lugar, las relaciones entre los 4 países tienen ciertos problemas aunque va mejorando. Sobre todo hay poca confianza entre China e India, por tanto India no tiene una actitud clara hacia la iniciativa de OBOR. La principal razón sería la estrategia de India tiene cierto conflicto con la iniciativa de China. Además, India queda insatisfecha que China haya invertido en las infraestructuras en sus países vecinos, como Pakistán, Bangladesh y Sri Lanka. Por último, existe disputa territorial y fronteriza (Lan, 2013).

En segundo lugar, la mayoría de las regiones de los países en el corredor son subdesarrolladas, y su nivel de su nivel de desarrollo del mercado es bajo, por lo tanto, es difícil promover el la cooperación económica, incluido la inversión y el comercio. Por otro lado, están las barreras comerciales con el fin de proteger el comercio nacional, entonces las inversiones pueden generar fricciones.

En Asia sudeste no sólo están las actividades terroristas extremas locales, sino también los terrorismos internacionales. Por ejemplo, en 2016 los terroristas asesinaron 20 personas, de las cuales que la mayoría era extranjeros en la capital de Bangladesh. Por otra parte, casi todas las poblaciones de los tres países son religiosos. Sin embargo, tienen religiones muy distintas, y generan grandes conflictos. Desde 2012 expandían rápidamente los conflictos violentos entre musulmanes y budistas en Myanmar. Por lo tanto, el problema de violencia es una de las mayores preocupaciones de los inversores extranjeros (Ren, Niu, 2015).

8 La ruta marítima de la seda

Durante la visita a Indonesia, el presidente Xi Jinping planteó que China quería construir la ruta marítima de la seda junto con ASEAN. Junto con los corredores económicos, la ruta marítima forma parte de OBOR (*The history of Commerce*, 2013). A diferencia de los corredores económicos, que busca la conexión con los países europeos, especialmente con los países con gran poder de fabricación: Alemania, la ruta marítima busca la cooperación con el sudeste asiático, Asia occidental y los países africanos (Yao, 2017). Por otro lado, la ruta marítima de la seda no está limitada en el mar, sino que está inseparablemente interconectado con los corredores económicos en la tierra.

En esta parte el foco es estudiar las inversiones en África, ya que es la región que no pueden alcanzar los corredores. Aunque sólo Egipto está claramente incluido en la lista de los países a lo largo de OBOR, China tiene profunda cooperación con los países africanos en términos de la política, el comercio sin obstáculos, los fondos y la infraestructura. Es decir, el mecanismo de cooperación entre China y África lidera OBOR en ciertos aspectos.

8.1 El análisis de las cifras de la IED china en África

De 2007 a 2015 las inversiones chinas fluctúan mucho en África. En 2015, se cayeron un 6,98% interanual a 2,978 mil millones de dólares. El peso de la IED en África era 2%. Hasta el mismo año, las empresas chinas establecieron alrededor de 3000 negocios en África, distribuido principalmente en Zambia, Nigeria, Sudáfrica, Etiopía, Tanzania, Ghana, Kenia, Angola, Uganda, Egipto, etc.

Según los datos de *Statistical Bulletin* (2016), 27,5% de los flujos fue invertido en la industria minera. La industria de la construcción que seguía representaba un 27,4%. La industria manufacturera y la industria financiera eran 13,3% y 9,9% respectivamente.

Tabla 9: Los flujos de la IED china en África

| Country/Region | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|----------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Africa | 1,574.31 | 5,490.55 | 1,438.87 | 2,111.99 | 3,173.14 | 2,516.66 | 3,370.64 | 3,201.93 | 2,977.92 |

Fuente: elaboración propia según los datos de *Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment* (2016)

8.2 Los motivos de las inversiones en la ruta marítima de la seda

Para empezar, hablamos de los motivos de las inversiones en la ruta marítima en general. La seguridad del canal marítimo es la garantía para el crecimiento económico sostenido de China y el fortalecimiento de los contactos extranjeros. Según los autores Fu y Lou (2015), 90% del comercio tienen que atravesar el canal marítimo, sobre todo las importaciones de recursos energéticos como el petróleo crudo, el mineral de hierro, el mineral de cobre y el carbón pasan por Estrecho de Malaca. Aunque construir dos oleoductos a través de Myanmar y Pakistán puede reducir la dependencia del canal de mar, no lo puede sustituir. Con el fin de resolver el dilema de Malaca, China busca la colaboración marítima con otros países.

Al siguiente, debe enfocarse en África, que tiene una necesidad considerable de los fondos para reconstruir las infraestructuras por el mal estado de éstas. Se habían desplomado tras décadas de descuido y destrucción lamentables por guerras civiles sin sentido. El mal estado de las infraestructuras produce la recesión de la economía. Para acabar con el déficit de infraestructura, sería necesario invertir 93 mil millones de dólares al año. Según el Banco Africano de Desarrollo, África tiene que invertir 360 mil millones de dólares en infraestructuras para el 2040. Sin embargo, África no tiene los fondos necesarios, pero sí dispone de los recursos naturales que China necesita (Ayittey, 2017). Según Deborah Brautigam (2009), el intercambio de los recursos e las infraestructuras entre China y África se basa en la experiencia positiva de China en el cambio de la tecnología industrial japonesa con el petróleo en los años setenta. De forma que China logró la base del crecimiento económico. Por lo tanto, el objetivo de

la inversión china en África es una estrategia similar, que permite ambas partes lograr su beneficio.

Las inversiones de China no sólo están en los recursos naturales y materias primas, sino que las primarias inversiones en los servicios y la manufactura están incrementando. Las construcciones también componen una gran parte. Debe mencionar que el modelo de las inversiones en la construcción de las infraestructuras ha cambiado. Antes las firmas chinas son contratistas que sólo encargaba en contemplar los proyectos, por eso, no recibieron las siguientes ganancias. Según Liu (2015), actualmente, las firmas chinas están expandiendo de arriba abajo de la cadena industrial. Por ejemplo, China firmó un contrato de siguiente operación en Ferrocarril de vía estándar Mombasa-Nairobi y Ferrocarril de Abuya para crear nuevos puntos de ganancia.

Por otro lado, según los datos de Xinhuanet (2014), las inversiones de China promueven el comercio con África. Hasta 2013, China era el mayor socio de comercial el continente. El comercio entre China y África llegó a 210,2 mil millones, lo que hizo que este país se convirtiera en el mayor socio comercial de la zona por quinto año consecutivo.

8.3 Las desventajas y los riesgos de las inversiones en la ruta marítima de la seda

En general, las relaciones políticas deciden las inversiones en la construcción en la ruta marítima. Como la ruta involucra muchos países, los conflictos con unos países obstaculiza el desarrollo de la construcción de la ruta. Por otra parte, muchos crímenes violentos, como Terrorismo, tráfico de drogas y contrabando de armas destruye la seguridad de la ruta marítima.

En África, el coste laboral de los africanos es bajo en términos internacionales. Según He (2016), el salario de un trabajador chino es 6000 yuanes por mes y el de un africano es 2000 yuanes. Sin embargo, todavía faltan los trabajadores técnicos en África, por lo tanto, tiene que utilizar los trabajadores chinos. Además, la cultura entre ambas partes tiene diferencia. En primer lugar, el idioma dificulta la comunicación, por ello, es difícil

aprovechar el bajo coste laboral. En segundo lugar, las oraciones de los musulmanes suelen ocupar el tiempo de trabajo, que hace la ineficiencia.

V. Conclusiones

A través del presente trabajo hemos podido ver el desarrollo de las inversiones directas de China. Es un incentivo la iniciativa OBOR, que ofrece numerosas oportunidades para que las firmas chinas inviertan en los proyectos de construcción de infraestructura con distintos fines estratégicos en cada uno de los corredores económicos así como en la ruta marítima de la seda.

Como han mencionado en las partes anteriores, los incentivos de las inversiones de China en cada uno de los corredores son distintos. No obstante, se concluye unos incentivos comunes en los proyectos de OBOR. En primer lugar, uno sería promover el comercio con el resto del mundo ya que las construcciones de las infraestructuras ofrecen varias vías de comercio, por lo tanto dan numerosas posibilidades para comerciar, sobre todo con los países europeos. En segundo lugar, las inversiones en los corredores intentan procurar múltiples canales de energía con el fin de satisfacer la demanda interna de China, por ello, ayudan a garantizar la seguridad de energía. Por último, otro fin de las inversiones sería resolver el problema del exceso de producción interna. China tiene la industria manufactura desarrollada, de forma que el suministro interno es mayor que la demanda. Entonces quieren transferir su capacidad de producción y buscan nuevos mercados.

En cuanto al problema de las inversiones, muchos países consideran que la iniciativa de OBOR es un plan ambicioso y están dudando la cooperación con China, por tanto, aumenta la barrera de la inversión de China. Un riesgo esencial de los proyectos de las inversiones sería la inestabilidad de la política interna de los países relevantes, ya que la mayoría de dichos países son subdesarrollados o en la vía de desarrollo, excepto de los países europeos. La política inestable ofrece un peor ambiente económico, así que aumenta el riesgo. Otro problema a que está enfrente es la inversión está demasiado concentrado en la industria de la construcción y la explotación de recursos que son los

sectores no tiene mucho valor añadido. Últimamente, entre los inversores chinos existe mucha competitividad, por tanto reduce su eficiencia y su beneficio.

Al analizar los incentivos y los riesgos de la inversión de China, planteo unas recomendaciones para los inversores chinos. En primer lugar, evita centrarse en la inversión en los recursos naturales, que puede generar preocupación y sospecha de otros países sobre la intención de China. En segundo lugar, China debe intentar a encontrar los intereses comunes de la inversión con otros países con el fin de realizar el desarrollo sostenible de las inversiones directas para OBOR. Por último, debe fortalecer la evaluación del ambiente de riesgo de los países relevantes con OBOR construyendo el sistema de advertencia de riesgo para los inversores. Como inversores, las firmas china debe conocer tanto las normativas y las regulaciones locales como las culturas distintas las suyas con el objetivo de reducir el riesgo.

Bibliografía

1. Lau, S, N B. Ling, M. Rathbone, D. Wijeratne, G. Wong, J. Yau. (2017). *Repaving the ancient Silk Routes* (Online). PwC Growth Markets Centre – Realising opportunities along the Belt and Road. Disponible en:
<https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-centre/assets/pdf/pwc-gmc-repaving-the-ancient-silk-routes-web.pdf> (Consultado el 3 de enero de 2018)
2. Yang Qiuyu. (2017). *The Belt and Road Initiative* (Online). Hong Kong Trade Development Council. Disponible en:
<http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>
(Consultado el 3 de enero de 2018)
3. Albert Eleanor. (2018). *China's Big Bet on Soft Power* (Online). Council on Foreign Relations. Disponible en:
<https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-big-bet-soft-power> (Consultado el 8 de enero de 2018)
4. Qi Xueying, (2017) *El estado del desarrollo de la construcción de seis corredores económicos de One Belt One Road* (Online). Heilongjiang Province People's government. Disponible en:
<http://www.hlj.gov.cn/zwfb/system/2017/02/06/010810889.shtml> (Consultado el 4 de Marzo de 2018)
5. An Yuhong (2015). *La estrategia OBOR*. Macroeconomic Management, 2015 (01), pag 82
Baker McKenzie. (2017). *La influencia creciente: la evaluación de la IED de China en Norte América y Europa* (Online). Disponible en:
<https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/03/chinafdi/outboundchinareportchinese.pdf?la=en> (Consultado el 4 de Enero de 2018)
6. Departamento de información. (2017). *Explanation of six corridors of Belt and Road* (Online). China International Chamber of Commerce for the Private Sector.

Disponible en:

<http://www.ciccps.org/News/Shownews.asp?id=940> (Consultado el 3 de enero de 2018)

7. Grossman G. (2017). *One Belt One Road and the Sino-Mongolia Relationship* (Online). Blickwechsel. Disponible en:
https://www.eu-china.net/uploads/tx_news/2017_April-9_Mongolei_UA_sec_01.pdf (consultado el 5 de enero de 2018)
8. González Màsich Dídac, Sandra Ramos Illán. (2017). *50 preguntas para entender el mercado chino* (Online). ICEX. Disponible en:
https://www.icex.es/icex/wcm/idc/groups/documentacion/@int/@CHINA/documentos/documento/mde2/njm5/~edisp/DAX2017714760.pdf?utm_source=banner-inicio&utm_medium=icex-es&utm_campaign=50-preguntas&utm_content=319-319 (Consultado el 10 de Febrero)
9. Breuer. Julia (2017). *¿Two Belts, one Road? The role of Africa in Chinas's Belt & Road initiative* (Online). Blickwechsel. Disponible en:
https://www.asienhaus.de/uploads/tx_news/Blickwechsel_OBOR-Afrika_01.pdf (Consultado el día 6 de enero de 2018)
10. Saqib Irshad Muhammad, Qi Xin, Hamza Arshad (2015). *One Belt and One Road: Dose China-Pakistan Economic Corridor benefit for Pakistan's Economy?* Journal of Economics and Sustainable Development, 24 (6), pag 200-207.
11. Marbler Penelope, Lea Shan. (2017). *Chinese investments in infrastructure worldwide* (Online). IRIS. Disponible en:
<http://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2017/06/Asia-Focus-36.pdf> (Consultado el 18 de enero de 2018)
12. T. Wilson William. (2016). *China's Huge 'One Belt, One Road' Initiative Is Sweeping Central Asia* (Online). The Heritage Foundation. Disponible en:
<http://www.heritage.org/asia/commentary/chinas-huge-one-belt-one-road-initiative-sweeping-central-asia> (Consultado el 18 de enero de 2018)
13. Yunjie Cheng. (2015). *Estudio sobre el desarrollo del comercio entre China y Pakistán bajo el contexto del Corredor Económico China-Pakistán*. South Asian

- Studies Quarterly, 2015 (02), pag 100-107.
14. Sahoo Pravakar and Abhirup Bhunia. (2014). *BCIM Corridor a game changer for South Asian trade* (Online). Institute of Economic Growth. Disponible en: <http://www.eastasiaforum.org/2014/07/18/bcim-corridor-a-game-changer-for-south-asian-trade/> (Consultado el 18 de enero de 2018)
 15. Ramírez Carlos Enrique y Laura Florez. (2006). *Apuntes de inversión extranjera directa: definiciones, tipología y casos de aplicación colombianos* (Online). Universidad ICESI. Disponible en: <https://www.icesi.edu.co/departamentos/economia/publicaciones/docs/Apecon8.pdf> (Consultado el 21 de enero de 2018)
 16. Guangyu Bai. (2017). *El rápido desarrollo de la inversión extranjera directa* (Online). The History of Commerce. Disponible en: <http://history.mofcom.gov.cn/?newchina=%E5%AF%B9%E5%A4%96%E7%9B%B4%E6%8E%A5%E6%8A%95%E8%B5%84%E7%9A%84%E8%BF%85%E9%80%9F%E5%8F%91%E5%B1%95-2> (Consultado el 21 de enero de 2018)
 17. Xiao Xian. (2016). *Las relaciones entre China e Israel bajo OBOR*. West Asia and Africa, 2016 (02), pag 91-108.
 18. Ministry of Commerce of the People's Republic of China, National Bureau of Statistics of the People's Republic of China, State Administration of Foreign Exchange. (2016). *2015 Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment*. Beijing: China Statistics Press.
 19. Zhou Wuqi. (2015). *The Direct Investment Distribution along the "One Belt and One Road" and Its Challenges*. Reform, 258 (08), pag 39- 47.
 20. Cai Zhenwei. (2015). *Las oportunidades, los desafíos y las contramedidas de la construcción de corredores económicos en China-Mongolia-Rusia* (Online). The State Council Information Office of the People's Republic of China. Disponible en: <http://www.scio.gov.cn/m/31773/35507/35515/35523/Document/1530426/1530426.htm> (Consultado el 22 de enero de 2018)
 21. Huang Fengzhi. (2016). *Strategic Analysis of the China-Mongolia-Russia Economic Corridor* (Online). National Planning Office of Philosophy and Social

- Science. Disponible en:
<http://www.npopss-cn.gov.cn/n1/2016/1202/c230169-28920994.html> (Consultado el 1 de Febrero de 2018)
22. Parra Pérez Águeda. (2018). *Cuatro grandes proyectos de la nueva Ruta de la Seda* (Online). Universidad San Pablo. Disponible en:
<https://www.esglobal.org/cuatro-grandes-proyectos-la-nueva-ruta-la-seda/>
(Consultado el 1 de Abril de 2018)
23. He Xingqiang, Xin Li. (2016). *El cinturón económico de la Ruta de la Seda se conecta con la Unión Económica Euroasiática: construir el espacio económico común euroasiático* (Online). Shanghai Institutes for International Studies. Disponible en:
<http://www.siiis.org.cn/Research/Info/660> (Consultado el 1 de Marzo de 2018)
24. Casaburi Ivana. (2015-16). *Las inversiones de China en Europa* (Online). ESADE. Disponible en:
<http://itemsweb.esade.edu/research/esadageo/CHInversionChinaEuropa201516.pdf>
(Consultado el 1 de Febrero de 2018)
25. Li Chenxi, Zhongyong Wang, (2017). *The characteristics of Chinese FDI in countries throughout OBOR* (Online). International Investment Studies. Disponible en:
http://www.iwep.org.cn/xscg/xscg_lwybg/201705/W020170531577889133101.pdf
(Consultado el 1 de Febrero de 2018)
26. Guan Qingyou. (2015). *Países de alto riesgo en el Corredor Económico de Asia Central-Asia Occidental* (Online). Global View. Disponible en:
http://www.globalview.cn/html/global/info_3793.html (Consultado el 4 de Febrero de 2018)
27. Liu Ying. (2015). *The meaning of the China-Pakistan corridor for OBOR* (Online). China Investment. Disponible en:
http://www.chinainvestment.com.cn/type_qycz/5613.html (Consultado el 7 de Febrero de 2018)
28. Ren Lin, Heng Niu. (2015). *Los riesgos de inversión en OBOR-Bangladesh*

- (Online). Institute of World Economics and Politics Chinese Academy of Social Science. Disponible en: http://www.iwep.org.cn/zlxz/zlxz_sp/201506/t20150611_2031041.shtml (Consultado el 7 de Febrero de 2018)
29. Jia Xiudong. (2013). *La nueva estrategia del comercio entre China y ASEAN* (Online). China Institute of International Studies. Disponible en: http://www.ciis.org.cn/chinese/2013-11/07/content_6438775.htm (Consultado el 7 de Febrero de 2018)
30. Lan Jianxue. (2013). El estado y el futuro de la interconexión entre China y el sur de Asia del Sur. China Institute of International Studies. Disponible en: http://www.ciis.org.cn/chinese/2013-07/30/content_6165571.htm (Consultado el 7 de Febrero de 2018)
31. Lu Wei, Piping Gong, Dawei Li. (2017). *Las principales tareas y la estrategia de la construcción del corredor China- Península Indochina*. Economic Review, 2017 (02), pag 50-56.
32. Fu Mengzi, Lou Chunhao (2015). *Reflexión sobre la ruta marítima de la seda del siglo XXI* (Online). China Institutes of Contemporary International Relations. Disponible en: www.cicir.ac.cn/UploadFile/files/20150609095445961.pdf (Consultado el 7 de Febrero de 2018)
33. Ayittey George B. N. (2017). *Inversiones chinas en África: el mercantilismo de los palillos chinos* (Online). UMOYA. Disponible en: <https://umoya.org/2017/11/08/inversiones-chinas-en-africa-el-mercantilismo-de-los-palillos-chinos/> (Consultado el 7 de Febrero de 2018)
34. Brautigam Deborah. (2009). *The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa*. Oxford: Oxford University Press.
35. He Wenping. (2016). *La verdad de China en África* (Online). Global view. Disponible en: http://www.globalview.cn/html/global/info_13632.html (Consultado el 7 de Febrero de 2018)

36. Arahetes Alfredo, Federico Steinberg. (2014). *Índice Elcano de oportunidades y riesgos estratégicos para la economía española* (Online). Real Instituto Elcano. Disponible en: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/4d53290046333d6ebcfce1c56628e08/InformeElcano17_Quinto_Indice_Elcano_Economia_Espanola.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=4d53290046333d6ebcfce1c56628e08 (Consultado el 14 de marzo de 2018)