



COMILLAS

UNIVERSIDAD PONTIFICIA

ICAI

ICADE

CIHS

Facultad de Ciencias Humanas y Sociales

Grado en Relaciones Internacionales

**BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI):
OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS EN LA NUEVA
RUTA DE LA SEDA**

Estudiante: Teresa Azañedo Terceño

Director: José Luis Fernández Fernández

5º curso de Derecho y Relaciones Internacionales (E-5)

Trabajo de Fin de Grado

Madrid

Mayo, 2021

RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

Resumen:

La Iniciativa *Belt and Road* (de la Franja y la Ruta en español) fue lanzada por el presidente chino Xi Jinping en 2013 como un megaproyecto inspirado en las antiguas Rutas de la Seda; de ahí que también se le denomine la Nueva Ruta de la Seda. Dicha iniciativa comprende varias dimensiones: las primigenias “Cinturón Económico de la Ruta de la Seda” y “Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI”; y las más recientes “Ruta de la Seda Polar” y “Ruta de la Seda Digital”. A través de ellas, la Iniciativa *Belt and Road* conforma toda una serie de proyectos que conectan a China con toda Asia, los Estados del Golfo y Oriente Medio, África, Rusia y Europa. Tales proyectos se han centrado principalmente en las infraestructuras; sin embargo, ahora se están abriendo a otros sectores, como los servicios tecnológicos. Claramente, por medio de estos proyectos, China pretende impulsar sus exportaciones en prácticamente todos los ámbitos. Pero también persigue otros objetivos estratégicos, en concreto: reducir su exceso de oferta industrial; promover el desarrollo de sus regiones menos favorecidas; fomentar el uso de su moneda, el renminbi; reconfigurar el orden financiero internacional; posicionarse en la vanguardia de la tecnología punta; y, en última instancia, desbancar a EE. UU. como primera potencia económica mundial. En consecuencia, la iniciativa plantea ciertos retos a Occidente, y a sus empresas en particular, pero también varias oportunidades. Por ello, en este Trabajo de Fin de Grado, además de examinar el ascenso económico y la geopolítica de China, así como el diseño de la Iniciativa *Belt and Road* y el Sueño Chino que la subyace, se presentarán las oportunidades y los retos que la iniciativa ofrece a las empresas occidentales.

Palabras clave:

Belt and Road Initiative, China, Xi Jinping, COVID-19, Gran Reinicio, geopolítica, Xinjiang, Sueño Chino, Cinturón Económico, Ruta Marítima, Ruta de la Seda Digital, desafíos, oportunidades, empresas occidentales.

Abstract:

The Belt and Road Initiative (BRI) was launched by Chinese President Xi Jinping in 2013 as a mega-project inspired by the ancient Silk Roads, which is why it is also called the New Silk Road. This initiative comprises several dimensions: namely the early “Silk Road Economic Belt” and “21st Century Maritime Silk Road”; and the more recent “Polar Silk Road” and “Digital Silk Road”. Through them, the Belt and Road Initiative comprises a whole series of projects connecting China with Asia overall, the Gulf States and the Middle East, Africa, Russia and Europe. Such projects have focused primarily on infrastructure; however, they are now opening up to other domains, such as technology services. Clearly, by means of these projects, China aims to boost its exports in virtually all fields. But it is also pursuing further strategic objectives, namely: reducing its industrial oversupply; promoting the development of its less favored regions; encouraging the use of its currency, the renminbi; reshaping the international financial order; positioning itself at the forefront of cutting-edge technology; and, ultimately, overtaking the US as the world’s leading economic power. Consequently, the initiative poses certain challenges to the West, and to its companies in particular, but also many opportunities. Therefore, this thesis will trace, along with China’s economic rise and geopolitics, as well as the design of the Belt and Road Initiative and the Chinese Dream that underlies it, the opportunities and challenges that the initiative holds for Western companies.

Key words:

Belt and Road Initiative, China, Xi Jinping, COVID-19, Great Reset, geopolitics, Xinjiang, Chinese Dream, Economic Belt, Maritime Road, Digital Silk Road, challenges, opportunities, Western companies.

LISTADO DE ABREVIATURAS

- 5G: para referirse a la quinta generación de tecnologías de telefonía móvil.
- AIIB: Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (por sus siglas en inglés, *Asian Infrastructure Investment Bank*).
- ASEAN: Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (por sus siglas en inglés, *Association of Southeast Asian Nations*).
- BCIM-EC: Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar (por sus siglas en inglés, *Bangladesh, China, India and Myanmar Economic Corridor*).
- BRI: Belt and Road Initiative.
- BRICS: para referirse conjuntamente a Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica.
- CCWAEC: Corredor Económico China–Asia Central–Asia Occidental (por sus siglas en inglés, *China–Central Asia–West Asia Economic Corridor*).
- CIPEC: Corredor Económico China–Península de Indochina (por sus siglas en inglés, *China–Indochina Peninsula Economic Corridor*).
- CMREC: Corredor Económico China–Mongolia–Rusia (por sus siglas en inglés, *China–Mongolia–Russia Economic Corridor*).
- CPEC: Corredor Económico China–Pakistán (por sus siglas en inglés, *China–Pakistan Economic Corridor*).
- COSCO: China Ocean Shipping Company.
- COVID-19: nuevo coronavirus SARS-Co V-2.
- EE. UU.: Estados Unidos.
- ESG: factores medioambientales, sociales y de gobierno corporativo (por sus siglas en inglés, *environmental, social and corporate governance*).
- FEM: Foro Económico Mundial.
- FMI: Fondo Monetario Internacional.
- G-7: Grupo de los Siete.
- GE: General Electric Company.
- GPS: Sistema de Posicionamiento Global (por sus siglas en inglés, *Global Positioning System*).
- IED: Inversión Extranjera Directa.

- MdE: Memorando de entendimiento (en inglés, *MoU: memorandum of understanding*)
- MERICS: Instituto Mercator para Estudios de China (por sus siglas en inglés, *Mercator Institute for China Studies*).
- NDB: Nuevo Banco de Desarrollo (por sus siglas en inglés, *New Development Bank*).
- NELBEC: Nuevo Puente Terrestre Euroasiático (por sus siglas en inglés, *New Eurasian Land Bridge Economic Corridor*).
- OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos.
- OCS: Organización de Cooperación de Shanghái.
- OMC: Organización Mundial del Comercio.
- PCCh: Partido Comunista Chino.
- PIB: Producto Interior Bruto.
- RCEP: Asociación Económica Integral Regional (por sus siglas en inglés, *Regional Comprehensive Economic Partnership*).
- RPC: República Popular China.
- RSC: Responsabilidad Social Corporativa.
- RSD: Ruta de la Seda Digital.
- RSP: Ruta de la Seda Polar.
- SLOC: Líneas marítimas de comunicación (por sus siglas en inglés, *sea lines of communication*).
- SRA: Silk Road Associates.
- SWIFT: Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication.
- TIC: Tecnologías de la Información y de la Comunicación.
- UE: Unión Europea.
- ZEE: Zona económica especial.

ÍNDICE

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| RESUMEN Y PALABRAS CLAVE | 3 |
| LISTADO DE ABREVIATURAS | 5 |
| OBJETIVOS Y METODOLOGÍA | 9 |
| 1. INTRODUCCIÓN. SÍNTESIS DE LAS NUEVAS PERSPECTIVAS ECONÓMICAS MUNDIALES | 11 |
| 2. UNA PANORÁMICA DE LA CHINA EMERGENTE: HISTORIA, GEOPOLÍTICA Y REALIDAD SOCIOECONÓMICA | 16 |
| 2.1. EL ASCENSO DE CHINA EN UN CONTEXTO HISTÓRICO | 16 |
| 2.2. LA GEOPOLÍTICA CHINA: LA IMPORTANCIA DE LA FALTA DE UNIDAD Y PARIDAD SOCIOECONÓMICA | 19 |
| 3. <i>BELT AND ROAD INITIATIVE</i>: EL GRAN PROYECTO CHINO | 25 |
| 3.1. LA LÓGICA DETRÁS DE LA BRI: LA RUTA DE LA SEDA ORIGINAL Y EL SUEÑO CHINO | 25 |
| 3.2. DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA BRI | 28 |
| 3.2.1. EL CINTURÓN ECONÓMICO DE LA RUTA DE LA SEDA: <i>THE BELT</i> | 28 |
| 3.2.2. LA RUTA MARÍTIMA DE LA SEDA DEL SIGLO XXI: <i>THE ROAD</i> | 32 |
| 3.2.3. LA RUTA DE LA SEDA POLAR | 35 |
| 3.2.4. LA RUTA DE LA SEDA DIGITAL | 36 |
| 3.3. LOS MECANISMOS DE FINANCIACIÓN DE LA INICIATIVA Y EL NUEVO ORDEN FINANCIERO INTERNACIONAL | 38 |
| 4. OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS DE LA BRI PARA OCCIDENTE | 40 |
| 4.1. LOS DESAFÍOS QUE PLANTEA LA INICIATIVA <i>BELT AND ROAD</i> A LAS EMPRESAS OCCIDENTALES | 40 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4.2. LAS OPORTUNIDADES QUE OFRECE LA INICIATIVA A LAS EMPRESAS OCCIDENTALES | 44 |
| 5. CONCLUSIONES | 49 |
| BLIBIOGRAFÍA | 53 |
| LISTADO DE ANEXOS | 57 |

OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

Los principales objetivos de este trabajo consisten en abordar (i) cómo es el panorama real de la China emergente en términos económicos, geopolíticos y sociales; (ii) cuáles son los fundamentos, el diseño y la magnitud de la Iniciativa *Belt and Road*; y (iii) qué implica esta iniciativa para Occidente y sus empresas, en particular para la Unión Europea. Para dar respuesta a estos interrogantes, se sigue una hoja de ruta que parte de algunas nociones teóricas, necesarias en la comprensión de los fundamentos de la iniciativa, para luego abordar cuestiones más empíricas.

Así pues, en el marco teórico de este trabajo se presentan los conceptos clave que permitirán realizar el análisis empírico pertinente en los siguientes apartados. De este modo, tras esbozar el actual panorama económico internacional, se examina: en primer lugar, el ascenso económico de China y, en segundo lugar, su geopolítica, la cual nos permitirá entender las amenazas internas a la integridad territorial y a la cohesión étnica y social del país.

En el estudio de la geopolítica de China se han tenido en cuenta algunos enfoques teóricos propios de la Geopolítica como disciplina, en particular: la definición de geopolítica del Dr. George Friedman como “*The love of one’s own and the importance of place*” y los postulados de su monografía *The Geopolitics of China* (2008); así como los enunciados de Robert D. Kaplan en su obra *La venganza de la geografía* (2012).

Asimismo, en la elaboración global de este trabajo se han considerado otros planteamientos teóricos de la Geopolítica, tales como: los dictámenes de Alfred Mahan sobre la influencia del control del mar en el dominio del comercio mundial y de numerosas regiones; y las afirmaciones de Halford J. Mackinder en (i) su “teoría del *Heartland*”, según la cual quien domine el área de Eurasia que se extiende desde el río Volga hasta el Yangtze y desde el Himalaya hasta el océano Ártico, dominará el mundo, y (ii) su ponencia *The Geographical Pivot of History* (1904) en cuanto a la llegada de los chinos a Europa a través de la estepa euroasiática.

Una vez reseñados los aspectos teóricos, procede pasar al marco empírico, en el que se aborda la Iniciativa *Belt and Road*. El propósito de este apartado es comprender el diseño y la

magnitud de la iniciativa, estudiando sus corredores terrestres, sus rutas marítimas y polar, y su dimensión digital; así como sus mecanismos de financiación, que desafían el orden financiero internacional. A continuación, se examinará el impacto de esta iniciativa en Occidente, en concreto: los desafíos y las oportunidades que se derivan de ella para las empresas occidentales, con especial referencia a las de la Unión Europea.

En cuanto al marco metodológico, cabe señalar que este Trabajo de Fin de Grado se basa en una investigación cualitativa que emplea diferentes fuentes secundarias y primarias. Entre ellas se encuentran estudios de centros de investigación y *think-tanks* como CIDOB *Barcelona Centre for International Affairs*, Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), *Mercator Institute for China Studies* (MERICS), *Brookings Institution*, *Center for Strategic and International Studies* (CSIS) y *Council on Foreign Relations*, entre muchos otros. Asimismo, los informes de consultoras de prestigio mundial como *Deloitte*, KPMG o *PriceWaterhouseCoopers*. Además, la elaboración de este trabajo ha requerido la utilización de bases de datos como las del Fondo Monetario Internacional, *Rhodium Group* o *Silk Road Associates*, entre otras.

La actualidad y el cariz vanguardista de los temas tratados en este trabajo no sólo han atraído la atención de la comunidad académica, sino también la de la prensa; por ello, las publicaciones de prensa de renombre internacional, en las que participan expertos de reconocido prestigio, han constituido una fuente de información inestimable para la redacción de este trabajo. Entre ellas destacan revistas políticas como *Foreign Affairs*, *Foreign Policy* o *The Diplomat*; medios financieros como *The Economist* o *Financial Times*; y periódicos como *New York Times*, *The Guardian* o *El País*. Por su parte, los informes elaborados por organizaciones internacionales (como el Centro de Comercio Internacional o la OCDE) y gobiernos estatales, así como las publicaciones de las instituciones de la Unión Europea, también representan un fondo documental muy útil.

En definitiva, se pretende que este trabajo aporte un análisis basado en un número variado de fuentes de información fiables que satisfaga los objetivos de investigación propuestos. Para ello, se realizará una revisión documental, histórica y teórica, así como una valoración práctica de las oportunidades y retos que la iniciativa china supone para Occidente.

1. INTRODUCCIÓN. SÍNTESIS DE LAS NUEVAS PERSPECTIVAS ECONÓMICAS MUNDIALES

En febrero de 2020, la ciudad de Wuhan, en China, se había convertido en el epicentro mundial de un virus desconocido y peligroso, denominado científicamente SARS-CoV-2. Como es sabido, la propagación de este virus ha llevado a una pandemia de la enfermedad que causa, el COVID-19, y a una crisis sanitaria global con ya más de dos millones de muertes.

Pero además, la pandemia COVID-19 ha supuesto un duro golpe para la economía mundial. El confinamiento sincronizado en varios Estados durante la primera mitad de 2020 significó la desaceleración más intensa, rápida y generalizada de la actividad económica jamás vista en la historia reciente. Afectó tanto a la oferta como a la demanda y fue más perjudicial para los hogares menos favorecidos, cuyos miembros tienen más probabilidades de perder sus empleos (Furman, 2021). Además, las medidas de distanciamiento social que los gobiernos han impuesto desde entonces han mantenido la actividad económica por debajo de los niveles normales.

Como muestra del desafío económico más inminente cabe destacar algunos datos. En primer lugar, que la deuda pública mundial ha aumentado hasta el nivel más alto en tiempos de paz (Stubbington, 2019). Por otra parte, que el desempleo se ha disparado en muchos Estados: en EE.UU., por ejemplo, la tasa de desempleo nacional comenzó el 2020 con un 3,6% en enero y alcanzó un máximo histórico del 14,7% en abril; en noviembre se redujo esa cifra, pero permaneció siendo el doble que en enero (Rushe & Sainato, 2020). Por último, que la economía mundial se ha contraído en un 4,4% en 2020, lo que ha supuesto una caída del PIB de 7,2 puntos respecto al año pasado (International Monetary Fund, 2020).

Si bien estos datos revelan que ya está en marcha una recesión económica, hay algo aún más preocupante: a pesar del arranque de la campaña de vacunación en algunos Estados, todavía existe incertidumbre sobre cuándo se contendrá definitivamente la pandemia y, por tanto, cuál será su impacto económico a medio y largo plazo. Lo único que parece seguro para muchos es que los líderes deben estar a la altura de la crisis económica del COVID-19, pero

también de los problemas que la pandemia ha exacerbado. Entre ellos, la crisis climática, la creciente desigualdad, la inseguridad laboral y la falta de cooperación internacional (Furman, 2021).

En este contexto, el Foro Económico Mundial (FEM) propone la iniciativa “El Gran Reinicio” (*The Great Reset*), para una cooperación global en la gestión de las consecuencias de la pandemia del COVID-19 y los fenómenos que ha agravado. En particular, con vistas a sentar unas bases renovadas para nuestros sistemas económicos y sociales. Tal y como lo expresó el director del FEM, Klaus Schwab (2020): “La pandemia representa una oportunidad, inusual y reducida, para reflexionar, reimaginar y reiniciar nuestro mundo y forjar un futuro más sano, más equitativo y más próspero.”

La agenda del Gran Reinicio se compone de tres pilares: el primero es guiar al mercado hacia resultados más justos; el segundo es que las inversiones promuevan objetivos compartidos, como la equidad y la sostenibilidad, centrándose en la creación de las condiciones para una “economía de las partes interesadas” (“*stakeholder economy*”)¹; el tercero es aprovechar las innovaciones de la Cuarta Revolución Industrial para apoyar el bien público, en particular abordando los desafíos sanitarios y sociales (Schwab, 2020).

En línea con este planteamiento, muchos argumentan que la perturbación causada por la pandemia en las esferas económica, política y social ha llevado a la reflexión pública sobre las deficiencias del modelo socioeconómico capitalista y del sistema de gobernanza global. Y que esta reflexión, impresa en la propuesta del Gran Reinicio, está instando a apostar por un camino mejorado para el futuro.

Otros, sin embargo, ven el Gran Reinicio como una suerte de plan de gente poderosa que utiliza la pandemia como medio para forzar un cambio social y económico radical en todo el

¹ Según ha precisado el Foro de Davos de 2021, “*stakeholder economy*” es una forma de capitalismo en la que las empresas no solo optimizan los beneficios a corto plazo para los accionistas, sino que buscan la creación de valor a largo plazo, teniendo en cuenta las necesidades de todos los interesados, y de la sociedad en general. Hoy en día, el modelo de las partes interesadas es más claramente global, ya que las economías, las sociedades y el medio ambiente están más interrelacionados que nunca. Por tanto, las dos principales partes interesadas también se definen de forma global: el planeta y las personas que viven en él (Schwab & Vanham, 2021).

mundo (Slobodian, 2020), y así: imponer una distribución más equitativa de los recursos globales, implantar políticas comunistas y situar a Schwab –“un peligroso líder marxista”– en la cima.

Asimismo, se argumenta que, si bien las conspiraciones sobre la élite pueden ser excesivas, la propuesta del FEM no debería quedar exenta de reproches: la organización, cuya reunión anual se celebra en Davos (Suiza), congrega a altos ejecutivos de empresas que acuden en sus jets privados para hablar de boquilla sobre el cambio climático (Slobodian, 2020). También se critica que al mismo tiempo que Schwab declara que “el neoliberalismo ha llegado a su fin”, el FEM publica su “índice de competitividad global” anual; un índice que, desde los años 70, ha espoleado a los gobiernos nacionales en una competición por adoptar impuestos más bajos y reducir las regulaciones (Slobodian, 2020). Así pues, estos detractores del Gran Reinicio denuncian que la población se niega a ser tratada como dispositivos defectuosos que pueden ser reiniciados desde la élite empresarial. Y sostienen que lograr las transformaciones que necesitamos requerirá un movimiento de base mucho más que una propuesta de junta directiva sobre las oportunidades que ofrece la pandemia.

Con todo, lo cierto es que las instituciones de la Unión Europea se han pronunciado en el mismo sentido que el FEM, concretamente en su Plan de Recuperación para Europa (Next Generation EU). Este Plan, que incluye un Fondo Europeo de Recuperación, prevé que las ayudas reconstruyan la Europa posterior a la COVID-19 no solo de manera más digital, sino también más ecológica y resiliente (colmando las deficiencias del sistema actual) (Comisión Europea, 2021).

Más aún, esta idea de renovación para el futuro se está considerando en otros organismos internacionales además del FEM o la UE. En el Banco Mundial, por ejemplo, también se está planteando un porvenir mejorado: su presidente, David Malpass, ha señalado que, en nuestra respuesta a la crisis de la pandemia, “debemos aprovechar la oportunidad para sentar las bases de una economía mundial duradera, equitativa y sostenible” (World Bank, 2021, p.15). Todo ello refleja la existencia de un sentimiento compartido por muchos sobre el deseo de crear un entorno económico más ecológico e inclusivo de cara al final de la pandemia.

Sin embargo, estas perspectivas compartidas por la mayoría de los gobiernos y sus programas en pos de ellas, como el Fondo Europeo de Recuperación o las varias agendas climáticas, en tanto que presagian gran inversión e intervención estatal, también despiertan oposición. Algunos ven peligros en este retorno de la mano invisible del gobierno tras décadas de consenso sobre un gobierno mínimo en todo Occidente (Gerbaudo, 2021). Se oponen a un Estado intervencionista que dirija la economía según sus objetivos aparentemente progresistas: para ellos, el gobierno debe ser un árbitro, no un jugador activo (Gerbaudo, 2021). Además, advierten de los riesgos de que modalidades radicalmente diferentes de intervencionismo estatal (desde el socialdemócrata y ecologista hasta el modelo chino de capitalismo de Estado) favorezcan un acuerdo entre comunistas y capitalistas para reforzar el ya casi omnipotente poder del Estado en todo el mundo; y así, afianzar las limitaciones del estatismo y del llamado “Gran Gobierno”.

Otros, en cambio, apoyan este neo-estatismo emergente que propugnan los gobiernos occidentales. En esencia, sostienen que el keynesianismo² y la visión del Estado como motor del desarrollo económico y protector de la ciudadanía son la mejor fórmula para superar la crisis de la COVID-19. Asimismo, respaldan el enfoque de los gobiernos de utilizar un papel activo del Estado como medio para facilitar una reestructuración sostenible y ecológica de la economía; fomentando de este modo el abandono del carbón y el petróleo en favor de la energía eólica y solar.

Por su parte, en este escenario de crisis global, también se han acelerado otras tendencias en términos de poder político y económico, concretamente el desplazamiento del centro de gravedad mundial hacia China. La República Popular China (RPC), con su sistema particular de “capitalismo de Estado”³ y comunismo político, y habiendo controlado eficazmente la pandemia durante el año 2020, ha alcanzado una realidad contraria a la de la mayoría. Y como tal, su singular situación merece una consideración a parte.

² El keynesianismo es una teoría económica basada en el uso de políticas gubernamentales para gestionar la demanda agregada; fue promovida por el economista británico John Maynard Keynes (1883-1946).

³ El modelo de China se define a menudo como “capitalismo de Estado” por el papel central que desempeñan en la economía las empresas estatales. Es el caso, por ejemplo, del informe especial de enero de 2012 de la revista *The Economist* dedicado al capitalismo de Estado -*The Visible Hand*-, que expone la idoneidad de dicha expresión para China.

Asombrosamente, la economía de China terminó el año 2020 como si nada demasiado grave hubiera acontecido. El crecimiento del cuarto trimestre fue de un 6,5% anual, lo que elevó el crecimiento del producto interno bruto del país al 2,3%. Así, China fue la única potencia económica que logró evitar una contracción el año pasado. La producción industrial, por su parte, aumentó un 7,3% en diciembre con respecto al año anterior (Geopolitical Futures, 2021). Además, según la consultora KPMG, el repunte económico de China será aún más vigoroso este año, ya que se espera que la tasa de crecimiento del PIB crezca un 8,8%, volviendo a las cifras anteriores a la pandemia (KPMG China, 2020). Así pues, mientras se prevé que las economías desarrolladas de Occidente experimenten una lenta recuperación a medida que se pone fin a la pandemia, parece que la economía de China cobrará aún más protagonismo durante el 2021 y principios del 2022.

Es cierto que si profundizamos en los datos de China descubrimos que las circunstancias internas del país no son tan alentadoras como podría parecer. El comercio al por menor se ralentiza, por ejemplo, lo que pone de relieve que China todavía no puede apoyarse en su mercado interno tanto como le gustaría. Y lo que es más preocupante desde el punto de vista político, la brecha de ingresos es tan amplia como siempre (Geopolitical Futures, 2021). Estos retos, que subyacen en la economía china, nos proporcionan una visión más amplia de su realidad socioeconómica.

Aun así, no podemos negar lo evidente, la economía china ha consolidado las expectativas de un crecimiento saludable en 2021 y pretende acelerarse en todos los frentes para que la RPC se convierta en la primera potencia económica. Es más, esto es lo que estiman muchas previsiones, como la realizada por la consultora global PriceWaterhouseCoopers, que pronostica que para 2050 China será la mayor economía del mundo, superando a EE. UU. por un margen significativo (PwC, 2017).

Una afirmación atribuida a Napoleón Bonaparte nos advertía: “Dejemos que China duerma, porque cuando se despierte, hará temblar al mundo.” (Ochab, 2021). Pues bien, ahora que no hay duda de que China está plenamente despierta, todavía hay algo que las economías de Europa y EE.UU. pueden hacer para, al menos, moderarla: prestar atención a los planes del

presidente chino Xi Jinping. No deberían pasar por alto que uno de los objetivos de Xi es que China se convierta en líder internacional de un sector tan decisivo como la tecnología. Ni tampoco perder de vista sus estrategias clave para lograrlo: “*Made in China 2025*” y “*China Standards 2035*”. Del mismo modo, no deben obviar el deseo de Xi de impulsar las exportaciones chinas ni ignorar los grandes proyectos comerciales que tiene en marcha para conseguirlo (como la colosal iniciativa *Belt and Road* o la reciente Asociación Económica Integral Regional (RCEP)⁴). Todos estos instrumentos están siendo empleados por Xi para que China llegue a convertirse en el principal proveedor global de productos de calidad – incluidos los de alta tecnología– y posicionarse como la gran potencia del mundo.

Así pues, podemos concluir que la crisis del COVID-19, además de ofrecernos la oportunidad de reflexionar sobre los efectos potenciales de la pandemia en la economía y las prerrogativas del Estado; sobre la creciente inestabilidad social y la inseguridad laboral; e incluso sobre la relevancia del desafío climático de cara a futuras crisis; también nos ha permitido tomar conciencia del desplazamiento del centro de gravedad económico y de poder hacia la RPC, con todos los peligros que ello conlleva.

2. UNA PANORÁMICA DE LA CHINA EMERGENTE: HISTORIA, GEOPOLÍTICA Y REALIDAD SOCIOECONÓMICA

2.1. EL ASCENSO DE CHINA EN UN CONTEXTO HISTÓRICO

Como se ha señalado en la introducción, China está en proceso de posicionarse como la primera potencia económica del mundo para 2050 (si no antes). Por muy asombrosas que parezcan estas perspectivas económicas, no deberían ser una sorpresa. Al menos no para quienes hayan estado atentos a la evolución política y económica que se ha ido experimentando en la RPC en las últimas décadas.

⁴ La Asociación Económica Integral Regional (RCEP por sus siglas en inglés) es un tratado de libre comercio entre los diez Estados miembros de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) –Singapur, Brunei, Camboya, Laos, Indonesia, Malasia, Filipinas, Tailandia, Vietnam y Myanmar– y cinco Estados de Asia y Oceanía: China, Corea del Sur, Japón, Australia y Nueva Zelanda (Iwamoto, 2021). El tratado se firmó en la Cumbre de la ASEAN del 15 de noviembre de 2020, tras casi diez años de negociaciones.

Sin duda, el dominio chino sobre la economía mundial puede considerarse heredero de las políticas de liberalización que comenzaron a implantarse a finales de los 70 bajo el mandato de Deng Xiaoping (1978-1989). Antes de dichas reformas económicas y liberalización del comercio, la recién creada RPC de Mao Zedong (1949-1976) seguía políticas que mantenían la economía empobrecida, estancada, controlada centralmente, altamente ineficiente y prácticamente aislada de la economía mundial (Dollar, Huang, & Yao, 2020). Entre estas políticas, destacan el desastroso “Gran Salto Adelante” que, mediante la colectivización de la tierra y la organización de los campesinos en comunas militarizadas, condujo a una gran hambruna en la que murieron 45 millones de personas; y la “Revolución Cultural”, que fue una auténtica caza de brujas contra la ideología capitalista.

No obstante, desde que Deng Xiaoping puso en marcha la apertura de la RPC al comercio y la inversión extranjeras y aplicó las reformas de libre mercado –inaugurando el modelo de “socialismo con características chinas”–, la RPC mejoró drásticamente sus resultados económicos. El PIB real creció una media de casi el 10% durante el periodo 1978-2008, lo que con frecuencia se denomina el “milagro chino” (Dollar, Huang, & Yao, 2020). El Banco Mundial también califica este ritmo de crecimiento del PIB como “la expansión sostenida más rápida de una gran economía en la historia.” Por si resulta más ilustrativo, en definitiva, este periodo de progreso ha llevado a China, de media, a duplicar su PIB cada ocho años y ha contribuido a sacar de la pobreza a más de 850 millones de personas (Morrison, 2019).

Pero, ¿qué medidas concretas llevadas a cabo durante las primeras décadas de liberalización económica han conducido a este éxito económico? Por un lado, un motor crucial fue la política de reforma económica, o la transición de un sistema de planificación centralizada a una economía de libre mercado (ZHAO, 2018). Esta transformación aumentó significativamente tanto la eficiencia asignativa, a través de una mejor asignación de recursos, como la eficiencia técnica, a través de un mejor uso de los recursos en las mismas actividades productivas (Dollar, Huang, & Yao, 2020).

Por otro lado, un factor relevante fue la Política de Puertas Abiertas (*Open Door Policy*), o la ágil incorporación de la economía china al mundo. Es cierto que el resurgimiento de China

en la economía internacional se inició en 1971 –todavía la China de Mao– con la apertura de Estados Unidos hacia Pekín, impulsada principalmente por Kissinger. Con esta incipiente relación, los fabricantes chinos encontraron en el mercado estadounidense un destino lucrativo para sus exportaciones, a la vez que una fuente de Inversión Extranjera Directa (IED) y de know-how tecnológico (Aquil & Shoaib, 2017). Sin embargo, aunque estos primeros pasos fueron esenciales para la inclusión de la RPC en el mercado global, ésta se materializó con el restablecimiento por parte de Deng Xiaoping de la Política de Puertas Abiertas⁵, que dio luz verde a las empresas extranjeras que deseaban invertir en China.

Hay que añadir, eso sí, que un factor clave para el triunfo de esta política –y el posterior auge económico de China– fue que coincidió con la ola de globalización. La combinación de ambos fenómenos posibilitó que China participara profusamente en la división internacional del trabajo. Y apoyándose en su ventaja de bajo coste, se convirtiera rápidamente en uno de los principales exportadores del mundo, sobre todo en los mercados de manufacturas intensivas en mano de obra. Como muestra de la relevancia que adquirieron las exportaciones para la economía china, cabe señalar que la relación entre las exportaciones y el PIB pasó de estar muy por debajo del 10% en 1978 al 37% en 2007. Del mismo modo, estos procesos llevaron a que, durante casi dos décadas, a partir de 1993, China fuera uno de los mayores países receptores de IED del mundo (Dollar, Huang, & Yao, 2020).

En este escenario, sin embargo, cabe destacar que la Política de Puertas Abiertas y la integración de China en el comercio mundial alcanzaron su punto álgido con la adhesión de la RPC a la Organización Mundial del Comercio (OMC) a finales de 2001. La pertenencia a la OMC obligó a Pekín a reducir todavía más las barreras comerciales y de inversión, así como a acelerar las reformas estructurales internas, lo que condujo a un aumento espectacular del comercio exterior y de la IED en China (ZHAO, 2018). Por todo ello, se concluye con frecuencia que la RPC fue uno de los principales beneficiarios de la globalización,

⁵ La Política de Puertas Abiertas se originó en 1899 y 1900, liderada por Estados Unidos, con el objetivo de establecer un sistema abierto de comercio con China que garantizara la igualdad de privilegios para todas las potencias coloniales. Durante 40 años fue una piedra angular de la política exterior estadounidense en Asia Oriental. Más tarde, el término resurgió con la política de Deng Xiaoping de abrir China a la inversión extranjera a partir de 1978. (T. Editors of Encyclopaedia, 2020)

especialmente durante las tres primeras décadas de su transformación económica (Dollar, Huang, & Yao, 2020).

A medida que la economía china ha ido madurando, sin embargo, el crecimiento de su PIB se ha ralentizado significativamente, pasando del 14,2% en 2007 al 6,1% en 2019, y el Fondo Monetario Internacional (FMI) prevé que ese crecimiento descienda hasta el 5,5% en 2024. Las autoridades chinas han asumido esta desaceleración gradual del crecimiento económico como una “nueva normalidad”, y han señalado que China pretende adoptar un nuevo modelo de crecimiento que se apoye menos en la inversión fija y la exportación, y más en el consumo privado, los servicios y la innovación (Morrison, 2019).

Ante este panorama, cabe hacer mención de la llamada “trampa de la renta media”. Dicha situación se produce cuando un país alcanza un determinado nivel económico pero comienza a experimentar un fuerte descenso del crecimiento porque, a la vez que pierde su ventaja competitiva, es incapaz de adoptar nuevas fuentes de crecimiento económico, como la innovación. Los analistas señalan a China como posible candidato a caer en ella (Santirso, 2020). Sin embargo, no cabe duda de que el gobierno de Xi Jinping ya tiene en marcha una nutrida agenda para impedirlo. Señal de ello es la prioridad absoluta que ha otorgado a la innovación en su planificación económica, así como su apuesta por la tecnología punta con varias iniciativas de gran calado.

2.2. LA GEOPOLÍTICA CHINA: LA IMPORTANCIA DE LA FALTA DE UNIDAD Y PARIDAD SOCIOECONÓMICA

La mencionada ralentización del crecimiento adquiere un significado más profundo si observamos más de cerca la realidad socioeconómica de China y el persistente desafío al que se enfrenta el Partido Comunista Chino (PCCh): la división interna y la inestabilidad social dentro de la RPC.

La verdad es que la RPC contemporánea, desde su formación en 1949, es un Estado más heterogéneo y fragmentado de lo que la mayoría del mundo cree. Esto propicia el malestar

social dentro de China y explica en gran medida el comportamiento del PCCh. Por lo tanto, es necesario examinar estas cuestiones para obtener una visión holística de la economía china y de los proyectos comerciales del gobierno de Xi Jinping.

A nivel interno, el territorio de la RPC está dividida entre el corazón de China (*Chinese heartland*) y las “zonas de amortiguación” no chinas (*non-Chinese buffer regions*) que lo rodean. Hay una línea conocida como la *isohyet* de 15 pulgadas que marca esta división: al este y al sur de esta línea se sitúa lo que llamamos el corazón de China, que es la región hogar de la etnia Han, a la que el mundo identifica como los chinos. Alrededor de este corazón hay un anillo de regiones no Han: el Tíbet en el suroeste, la provincia de Xinjiang en el noroeste, Mongolia Interior en el norte y Manchuria en el noreste (ver *Anexo I*). Es cierto que hay mongoles que viven en la China Han y chinos Han que viven en Mongolia Interior, ya que ninguna región es homogénea. Pero estas cuatro regiones, que no están dominadas por la etnia china Han, están compuestas esencialmente por otras naciones, y simplemente se han integrado políticamente en la RPC (Mauldin & Friedman, 2016).

Pero, ¿por qué? Principalmente, por razones de protección. China necesita mantener estas cuatro regiones bajo su poder porque le proporcionan fronteras defensivas contra sus invasores históricos. Además, al ser estas regiones un territorio extenso y poco poblado, constituyen una barrera estratégica que, sumada a lo anterior, hace muy difícil que alguien llegue al corazón de China (Friedman, 2008). Por ello, China no puede desprenderse de estas cuatro regiones, incluso si no están plenamente integradas y aunque se hayan resistido, en un momento u otro, a la dominación china, o lo sigan haciendo hoy en día (como el Tíbet, Xinjiang y Mongolia Interior).

En la región de Xinjiang, hogar de los uigures musulmanes –grupo étnico de habla predominantemente túrquica–, existe un movimiento insurgente y terrorista especialmente activo. Gran parte del pueblo uigur cree que Xinjiang debe ser independiente de China y se refiere a la región como Turquestán Oriental. Además, se oponen a la emigración de chinos Han a la región, patrocinada por el Estado, y a la discriminación económica y cultural generalizada (Maizland, 2021). Este movimiento independentista, que dura décadas, empezó

a dar lugar a brotes de violencia en los últimos años, lo que aumentó la preocupación del PCCh.

Así, temiendo el extremismo y la amenaza a la integridad territorial, los funcionarios chinos iniciaron en 2014 los esfuerzos de reeducación de los uigures, que se ampliaron drásticamente en 2017 con el nombramiento de Chen Quanguo⁶ como secretario del PCCh en Xinjiang. Por increíble que parezca, más de un millón de musulmanes han sido detenidos arbitrariamente e internados en campos de reeducación desde 2017. Y sin embargo, los campos de reeducación son solo una parte de la represión gubernamental contra los uigures; Pekín ha sometido a los once millones de uigures que no están detenidos a una intensa vigilancia, restricciones religiosas y esterilizaciones forzadas (Maizland, 2021).

No obstante, no son sólo consideraciones de seguridad interna las que han llevado a Pekín a reprimir a los uigures, también hay factores económicos detrás de esta represión. Xinjiang es un eslabón importante en la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China. En primer lugar, porque es la única ruta de tránsito posible entre China y Eurasia⁷. Y en segundo lugar, porque alberga las mayores reservas de carbón y gas natural de China (Maizland, 2021).

El Tíbet y Mongolia Interior han sido menos activos en los últimos años, pero no menos opuestos a la dominación china. De hecho, en septiembre de 2020 se produjo en Mongolia Interior la mayor resistencia popular de las comunidades étnicas mongolas en casi una década, después de que Pekín instituyera el mandarín estandarizado para la enseñanza en las escuelas secundarias de habla mongola. Los padres, profesores y alumnos mongoles organizaron inmediatamente sentadas, protestas y boicots a las escuelas. Pero, una vez más, las autoridades locales respondieron con una campaña de propaganda, una fuerte represión

⁶ Chen Quanguo, conocido como el brazo duro de Xi Jinping, se trasladó a la región de Xinjiang en 2016 tras haber sido secretario del PCCh en el Tíbet. En el Tíbet instituyó una mayor vigilancia policial y aumentó el control estatal sobre los monasterios budistas. En Xinjiang se le considera el artífice de los campos de reeducación y ha endurecido drásticamente las medidas de seguridad en la región desde su llegada (Cal, 2019).

⁷ La China contemporánea es una “isla” que está rodeada en el este por agua y en todas las demás direcciones por un terreno difícil de atravesar. Estas barreras protegen al mismo tiempo que encierran a China, ya que no sólo son una barrera para las fuerzas militares sino también para el comercio sustancial. La única excepción es la sección de la frontera con Kazajistán, a través de la provincia de Xinjiang. Esta zona puede ser cruzada, pero tiene relativamente poco transporte. Conforme se amplía el transporte, esta conforma la principal ruta entre China y el resto de Eurasia (Friedman, 2008).

policial y una intensa presión sobre los padres para que pusieran fin a la protesta (Shepherd & Zhou, 2020).

Ahora bien, esa línea conocida como *Isohyet* de 15 pulgadas antes mencionada, que marca la división entre el corazón de China y las zonas de amortiguación, no solo lo hace en términos étnico-políticos, sino que también muestra una división subyacente en términos económicos. Se necesitan aproximadamente 15 pulgadas de precipitación anual para mantener una economía agrícola, y sólo cae desde la línea hacia el este, es decir, sobre lo que hemos llamado el corazón de China y algunas partes de Manchuria (ver *Anexo II*). Así pues, en esencia, la superficie fértil de China se corresponde con la China Han (Friedman, 2008).

Teniendo esto en cuenta, podemos intuir que la diferencia de desarrollo económico entre la China Han y el resto de la RPC es abrumadora. Y así es, la renta per cápita en las zonas de amortiguación occidentales es entre un 30% y un 50% inferior a la renta media del resto de China (Mauldin & Friedman, 2016). Esto supone que, si la economía china se ralentiza, las esperanzas de desarrollo de estas regiones se verán mermadas y habrá aún más inestabilidad social en ellas.

La realidad que se quiere exponer sintetiza acertadamente el analista geopolítico Robert D. Kaplan (2012) en su obra *La venganza de la geografía*:

De hecho, la cuestión que China debe afrontar en estos momentos es si el grupo étnico dominante de los han, que constituye más del 90 % de la población china, y que vive en su mayor parte en la zona fértil y originaria de este país, es capaz de mantener bajo control a los tibetanos, uigures túrquicos y mongoles del interior, que habitan la periferia, y todo ello con un nivel mínimo de conflictos. El destino final del Estado chino dependerá de este factor, sobre todo, a media que China tenga que afrontar dificultades económicas y sociales. (p. 250)

Sin embargo, dentro de la China Han también hay desigualdades apremiantes. En realidad, la parte de China que está más desarrollada económicamente es la delgada franja de provincias a lo largo de la costa. El interior rural de la China Han no está tan mal como las zonas de amortiguación occidentales, pero sigue estando muy por debajo de las condiciones en la zona litoral. Así pues, la mayor parte de la riqueza de China se concentra en un radio de 200 millas desde la costa. Las siguientes 500-1.000 millas hacia el oeste constituyen una tierra de chinos Han que viven dentro de la pobreza de los países en desarrollo (ver *Anexo III*). Como muestra de ello, cabe señalar que unos 650 millones de chinos siguen viviendo en hogares rurales del interior con una renta per cápita de solo 9.892 yuanes, unos 4 dólares al día (Shapiro, 2016). Por lo que, sin duda, la China que la mayoría de los occidentales imaginan es la delgada franja de la costa.

Esta disparidad costa-interior se debe a varias razones. La más evidente es que las zonas costeras pueden comerciar fácilmente con el resto del mundo, mientras que las provincias del interior no tienen esa suerte. Pero, además, existen dos factores políticos que han favorecido esta divergencia regional. En primer lugar, la creación de varias Zonas Económicas Especiales (ZEE) desde 1980, a las que se les ha permitido adoptar los principios del libre mercado y ciertas ventajas fiscales para atraer más inversión extranjera (Crane, Albrecht, Duffin, & Albrecht, 2018). La disposición de las primeras ZEE –y luego la gran mayoría– en el litoral ha propiciado que las regiones costeras se integren en el mercado mundial mucho más rápido que otras, ya que, en economía, la apertura es importante.

En segundo lugar, el mantenimiento del ancestral sistema de registro de hogares *Hukou*, que pretende vincular a los ciudadanos al lugar donde han nacido, restringiendo el acceso a los servicios públicos si se mudan a otras zonas. Este sistema ha impedido que el desarrollo económico se extienda rápidamente de los ricos de las ciudades a los pobres de las zonas rurales y, así, perpetúa la disparidad entre la costa urbana y el interior. No solo porque favorece la permanencia de los campesinos en las zonas rurales desfavorecidas, sino también porque incluso si los trabajadores rurales se trasladan a las zonas urbanas, ofreciendo mano de obra migrante, se mantiene su indigencia. Cabe destacar que, en este caso, los trabajadores rurales no tendrían acceso a las prestaciones de la seguridad social, la sanidad y la educación

de las que disfrutaban sus equivalentes urbanos, y sufrirían probablemente una discriminación salarial (King, 2016).

Es cierto que no se pretende que los chinos registrados en las zonas rurales estén abocados indefinidamente al umbral de la pobreza. Pekín ya ha indicado que espera dismantlar completamente el sistema Hukou en los primeros años de la década de 2020. No obstante, el sistema sigue intacto, y si las regiones costeras, hasta ahora en auge, comienzan a ver cómo se ralentiza notablemente el crecimiento, podrían adoptar un enfoque más “proteccionista” (King, 2016). En ese caso, el sistema Hukou se dismantlaría muy lentamente, el paso a un mercado único de trabajo o de capitales en China no sería inminente, y se prolongaría el statu quo de divergencia.

Así pues, como podemos deducir de todo lo expuesto, la principal preocupación del PCCh es mantener la unidad de China frente a las amenazas internas. Por un lado, reprimiendo cualquier movimiento de independencia en el Tíbet, Xingiang o Mongolia Interior que pueda comprometer la integridad territorial de la RPC. Por otro, elevando los niveles de renta de los Han del interior para garantizar que no surja un conflicto social entre la región costera y el interior de la China Han, lo que solo es posible si la economía de China sigue creciendo (Mauldin & Friedman, 2016).

En este escenario, entran en juego las iniciativas económicas del presidente Xi, entre las que destaca la Iniciativa de la Franja y la Ruta, tanto por su adecuación a la coyuntura socioeconómica de China como por ser el proyecto estrella de Xi. Esta iniciativa, además de reforzar el crecimiento económico mediante el aumento de las exportaciones, pretende promover el desarrollo *in situ* de las provincias del interior. Y con ello, lograr una mayor convergencia económica interna –vital para mantener la integridad de la RPC–, así como el dominio y la asimilación cultural de regiones conflictivas como Xinjiang.

3. BELT AND ROAD INITIATIVE: EL GRAN PROYECTO CHINO

3.1. LA LÓGICA DETRÁS DE LA BRI: LA RUTA DE LA SEDA ORIGINAL Y EL SUEÑO CHINO

A finales del siglo XIX, el geógrafo alemán Ferdinand von Richthofen ideó un término para describir las redes de intercambio que habían comunicado la China de la dinastía Han con el mundo más allá de sus fronteras; las denominó die Seidestraßen, “las Rutas de la Seda”. Tal noción no era muy precisa porque, más que señalar una zona geográfica concreta, pretendía describir la circulación de mercancías, ideas y personas entre Asia y Europa y África, e ilustrar cómo el océano Pacífico y el mar de la China Meridional se enlazaban con el Mediterráneo y, en última instancia, con el Atlántico (Frankopan, 2019).

Pero, por ello mismo, la flexibilidad que ofrece el concepto “Rutas de la Seda” de Richthofen resulta muy útil a la hora de pensar en aquellas rutas. Primero, porque no se trataba de rutas en el sentido moderno del término: en ellas la distinción entre comercio de corta y larga distancia solía ser difusa (Frankopan, 2019), y los intercambios iban mucho más allá de lo estrictamente mercantil. Segundo, porque se comerciaba con muchos otros productos y mercancías además de la seda, y en ocasiones en mayor volumen que dichos textiles de lujo: especias, jade, oro y otros metales preciosos, marfil, productos de vidrio...

Pues bien, como mencionábamos, esas redes comerciales que hoy conocemos como las Rutas de la Seda (o Ruta de la Seda) nacieron con la dinastía Han de China (206 a.C.- 220 d.C.) durante la expansión hacia el oeste. Las redes se extendían por varios países que hoy conforman Asia Central –Afganistán, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán– así como las actuales India y Pakistán, y se prolongaban más de seis mil kilómetros hasta alcanzar Europa.

Así pues, Asia Central se convirtió en el epicentro de una de las primeras olas de globalización, que no solo conectó los mercados de Oriente y Occidente y estimuló una inmensa riqueza, sino que también entremezcló las tradiciones culturales y religiosas. En particular, el uso de la ruta alcanzó su máximo esplendor durante el primer milenio, bajo el

liderazgo del Imperio Romano primero y luego el Bizantino, y la Dinastía Tang (618 - 907 d.C.) en China (Chatzky & McBride, 2020). No obstante, las Cruzadas, así como los avances de los mongoles en Asia Central, comenzaron a frenar el comercio, y las Rutas de la Seda cayeron en decadencia.

Hoy, sin embargo, parece que estamos asistiendo a un renacimiento de estas rutas. El actual presidente chino, Xi Jinping, ha retomado las antiguas Rutas de la Seda terrestres y marítimas (y su éxito) como base de los planes de China a largo plazo. Sobre ellas ha articulado la Iniciativa *Belt and Road (BRI)*, piedra angular de su política económica y exterior, y por ello ha sido bautizada como la Nueva Ruta de la Seda.

El presidente Xi anunció por primera vez la iniciativa durante su visita oficial a Kazajistán en 2013. En ella, planteó el desarrollo de un nuevo modelo de cooperación regional con la realización del “Cinturón Económico de la Ruta de la Seda”, una red de infraestructuras e inversiones por tierra. Un mes más tarde, en la cumbre de la ASEAN celebrada en Indonesia, Xi anunció sus planes para la “Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI”, un megaproyecto de inversiones en puertos a lo largo del Océano Índico. En un principio, ambos se denominaron colectivamente *One Belt, One Road* (Una Franja, Una Ruta), pero finalmente se convirtieron en la *Belt and Road Initiative* (Iniciativa de la Franja y la Ruta), ya que no se trata de una sola franja ni de una sola ruta. Al igual que en la Ruta de la Seda original, debemos imaginar múltiples y variadas redes globales interconectadas.

Esta iniciativa se considera la herramienta concreta para hacer realidad el Sueño Chino de Xi del gran rejuvenecimiento de la nación china (Callahan, 2016). Desde que asumió el cargo de Secretario General del PCCh en 2012, Xi ha impulsado la doctrina del “Sueño Chino”, que consiste en que China vuelva a la normalidad histórica, en la que era una potencia global y epicentro de la economía mundial. Esta época fue interrumpida por el “siglo de humillación”, que se inició con la Guerra del Opio en 1841, en el que las potencias coloniales europeas envilecieron a China; y solo empezó a revertirse en 1949, cuando se gestó la RPC y comenzó el “nuevo siglo de revitalización de la civilización china” (Rosales, 2020).

Así pues, el Sueño Chino de un gran rejuvenecimiento de la nación que abandera Xi consiste en “un impulso fuertemente nacionalista para un crecimiento económico sostenido y una consolidación del poder geopolítico para restaurar de [sic] China en su antiguo lugar preeminente en el orden mundial” (Golden, 2015).

Durante el XIX Congreso Nacional del PCCh, el presidente chino declaró que el proceso para la realización del Sueño Chino se divide en dos etapas. Según expuso, la primera, que abarca el periodo 2020-2035, tiene como objetivo principal incrementar el poder económico, científico y tecnológico de China, de modo que se sitúe a la vanguardia de las potencias mundiales. Asimismo, en esta etapa propone reducir las desigualdades socioeconómicas, tanto entre las zonas urbanas y rurales, como entre las distintas regiones de la RPC. La segunda etapa, prevista para 2035-2049, atiende al objetivo de convertir a China en un poderoso país socialista moderno, próspero, civilizado y armonioso (Jinping, 2017).

Como ya se indicaba más arriba, la BRI puede desempeñar un papel destacado en la resolución de estas cuestiones. Y así lo confirmó el presidente chino en el XIX Congreso Nacional al anunciar que la Iniciativa *Belt and Road* poseía un rol clave en la consecución de las dos etapas del Sueño Chino (Jinping, 2017). La BRI se articula con el Sueño Chino en el sentido de que permite (i) desarrollar y conectar comercialmente las regiones que quedaron marginadas en el proceso de modernización y apertura de la RPC; y (ii) potenciar el modelo de crecimiento orientado a la exportación de China gracias a la expansión a nuevos mercados. Estos dos catalizadores del desarrollo interno contribuirán a paliar las desigualdades socioeconómicas existentes y a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos chinos (Busilli, 2020). De este modo, la BRI permitirá a China convertirse en “un poderoso país socialista moderno” y alcanzar el Sueño Chino.

Antes de pasar a describir los proyectos de la Iniciativa BRI con más detalle, conviene señalar que la BRI tiene una ambición global asombrosa. A día de hoy, más de setenta países -que representan dos tercios de la población mundial- han firmado proyectos o han manifestado su interés en hacerlo (Chatzky & McBride, 2020) (ver *Anexo IV*). Asimismo, cabe advertir que el alcance de esta iniciativa no ha sido definido con demasiada precisión por el gobierno

chino, y lo que comenzó como un proyecto centrado eminentemente en la infraestructura y la conectividad, ya tiene un importante componente de liderazgo tecnológico.

3.2. DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA BRI

La BRI está compuesta por “El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda” (*Silk Road Economic Belt*); “La Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI” (*The 21st Century Maritime Silk Road*); y la reciente “Ruta de la Seda Polar” (*Polar Silk Road*). Su objetivo es establecer corredores económicos –terrestres y marítimos– que conecten las industrias costeras de China y su creciente clase de consumidores con: Asia Central, Meridional y el Sudeste Asiático; los Estados del Golfo y Oriente Medio; África; Rusia; y Europa (ver *Anexo V y VI*). A ello hay que añadir otra dimensión de la iniciativa, también más reciente, “La Ruta de la Seda Digital” (*Digital Silk Road*), cuyo objetivo es desplegar los servicios e infraestructuras TIC⁸ chinas por todo el mundo. Entretanto, la BRI también pretende ampliar el uso internacional de la moneda china, el renminbi, y romper el cuello de botella en la conectividad de Asia creando su propia plataforma de financiación, según Xi.

3.2.1. EL CINTURÓN ECONÓMICO DE LA RUTA DE LA SEDA: *THE BELT*

El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda es un proyecto a largo plazo de desarrollo de infraestructuras terrestres, conectividad y cooperación económica en Eurasia. La visión de Xi abarca la creación de una amplia red de ferrocarriles, oleoductos, carreteras y pasos fronterizos simplificados a través de lo que fue la Ruta de la Seda. Además de las infraestructuras físicas, Xi planea establecer cincuenta Zonas Económicas Especiales (ZEE), siguiendo el modelo de la exitosa ZEE que se estableció en Shenzhen en 1980 durante las reformas económicas de Deng Xiaoping (Chatzky & McBride, 2020).

En definitiva, *the Belt* pretende coordinar en Eurasia los planes de desarrollo nacionales y regionales; expandir y conectar sus redes de transporte y mercados; desplegar y mejorar la capacidad de producción euroasiática; y facilitar el tránsito de mercancías, capitales, energía,

⁸ Tecnologías de la información y la comunicación (TIC).

materias primas y, en cierto modo, información, personas y cultura (Ghiassy & Zhou, 2017). Para ello se han diseñado seis corredores económicos que se extienden desde China al resto de Asia y Europa, algunos de los cuales conectan con *the Road* o la ruta marítima:

1. Corredor Económico del Nuevo Puente Terrestre Euroasiático

El Nuevo Puente Terrestre Euroasiático (NELBEC por sus siglas en inglés), con una longitud de 10.000 kilómetros, destaca por ser el que tiene implicaciones más directas para Europa. Este corredor nace en la costa este de China y, atravesando el noroeste de este país y el continente euroasiático, llega a Europa Central y Oriental. El NELBEC se basa en dos plataformas de cooperación preexistentes: la 16+1 (China y 16 países de Europa Central y Oriental)⁹ y la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS) (Wang, 2019).

Con este proyecto, China pretende reforzar su conexión con los mercados europeos. Y para ello, ha puesto en marcha infraestructuras de conectividad tan impresionantes como los ferrocarriles China-Europa, que enlazarán las ciudades chinas con los núcleos urbanos europeos. En 2016 se inauguró el primer gran proyecto ferroviario, un tren de mercancías desde Sichuan (China) hasta las ciudades alemanas de Duisburgo y Hamburgo, circulando a través de otros países europeos como Polonia y Bielorrusia (Parra Pérez, 2018).

2. Corredor Económico China – Asia Central – Asia Occidental

Este corredor se solapa en ciertos tramos con el ya descrito Nuevo Puente Terrestre Euroasiático (NELBEC). Comienza en la provincia de Xianjiang y atraviesa los cinco países de Asia Central y el Golfo Pérsico hasta alcanzar el Mediterráneo.

⁹ La plataforma 16+1 se puso en marcha en 2012, reuniendo a China y a 16 países de Europa Central y Oriental: Albania, Macedonia, Rumanía, República Checa, Polonia, Montenegro, Lituania, Bosnia, Hungría, Serbia, Letonia, Eslovaquia, Estonia, Croacia, Bulgaria y Eslovenia. Dicha plataforma 16+1 se convirtió en la plataforma 17+1 tras la adhesión de Grecia en 2019. Sin embargo, dado que el Parlamento de Lituania ha acordado en marzo de 2021 abandonar la plataforma, ésta volverá a ser 16+1.

Al igual que en el NELBEC, una de las prioridades de este corredor son las infraestructuras de conectividad que permitan a China acceder a nuevos mercados y hacer llegar sus productos a Europa con mayor rapidez. Si bien, en este caso se trata también de mejorar el abastecimiento de recursos energéticos, ya que los países de Asia Occidental y del Golfo están siendo los principales proveedores de gas y petróleo de Pekín (Wang, 2019). Esto explica el deseo de China de estrechar lazos con estos países en los que existe un alto grado de inestabilidad interna: al ser ricos en recursos, poseen un importante valor para China en términos de seguridad energética. No se debe obviar que, con este corredor, Pekín puede diversificar sus fuentes de suministro, reducir los costes y el tiempo de transporte (Busilli, 2020).

3. Corredor Económico China – Mongolia – Rusia

Conecta las zonas del noreste de China con regiones de Mongolia y Siberia muy ricas en recursos energéticos. El presidente chino propuso por primera vez la idea de que los tres países cooperaran en el marco de *the Belt* en 2014. Pero no fue hasta dos años después, en 2016, cuando las partes firmaron el Plan para establecer este corredor económico, concretando con ello el primer programa de cooperación multilateral de la BRI. Además de su importancia a nivel estratégico por lo que significa para la seguridad energética de China, también es importante a nivel geopolítico ya que encarna la adhesión de Rusia a la iniciativa china (Parra Pérez, 2017).

4. Corredor Económico China – Península de Indochina

Este corredor está ubicado entre China y el Sudeste Asiático, y une la ciudad china de Kunming con Singapur. Atraviesa una región con varias economías en desarrollo y un total de aproximadamente 600 millones de habitantes. Entre los avances positivos de los últimos años se encuentran la finalización de la autopista Kunming-Bangkok y las obras de las líneas ferroviarias China-Laos y China-Tailandia, que avanzan a buen ritmo (Busilli, 2020). Sin duda, la cooperación de China con Camboya, Laos, Myanmar, Vietnam y Tailandia en el marco de este corredor económico está siendo fructífera. Por tanto, este proyecto permitirá

una mayor integración económica de China con los países de la ASEAN, lo que contribuirá a consolidar el liderazgo chino en la región.

5. Corredor Económico Bangladesh – China – India – Myanmar

La idea del Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM-EC por sus siglas en inglés) es en realidad 14 años anterior a la BRI, ya que fue planteada por primera vez en 1999 por China durante un foro subregional. Esta incipiente iniciativa pretendía conectar las regiones económicamente atrasadas del suroeste de China y el noreste de India a través de Myanmar y Bangladesh (Anwar, 2020).

El BCIM-EC en el marco de la BRI promete una enorme inversión en infraestructuras y una mayor conectividad de los mercados; sin embargo, aunque ya se han entablado conversaciones intergubernamentales, no se han adoptado medidas concretas para hacer realidad el proyecto. La oposición india sigue siendo el principal obstáculo. Entre otras cosas, India teme que, dado que el corredor atraviesa regiones conflictivas y propensas a la insurgencia (como el noreste de la India), China se sirva de él para apoyar a los grupos separatistas (Anwar, 2020). Pero además, el compromiso de Myanmar y Bangladesh en el proyecto tampoco ha sido firme, en este caso debido a la persecución de los musulmanes en Myanmar y a la crisis de los refugiados rohingya, que complica la cooperación entre ambos países. Sin embargo, a medida que la BRI evoluciona, Pekín insiste en la BCIM-CE, pues tiene claro que es un eslabón importante en el plan más amplio de conectividad subregional.

6. Corredor Económico China – Pakistán

El Corredor Económico China-Pakistán (CPEC por sus siglas en inglés) es el buque insignia de la BRI, ya que es el más avanzado hasta ahora y el que ha recibido mayor financiación (62 billones de dólares). Su objetivo es conectar la ciudad china de Kasgar, en la provincia de Xinjiang, con el puerto de Gwadar, en Pakistán, mediante una red de 3.000 kilómetros de carreteras, ferrocarriles y oleoductos.

El puerto de Gwadar forma parte asimismo de la Ruta Marítima, siendo el punto de enlace en el Mar Árabe. Esto convierte al puerto de Gwadar en un eje de conexión entre el Cinturón Económico y la Ruta Marítima (Busilli, 2020), así como en un elemento clave para la conectividad y el flujo comercial en Asia. Pero también hace del CPEC una vía crucial para transportar mercancías desde las provincias occidentales de China hasta el Mar Árabe y más allá, además de para asegurar el suministro energético de China desde Oriente Medio (Anwar, 2020).

Por último, cabe destacar que el puerto de Gwadar se caracteriza por tener aguas profundas, lo que ofrece a China la posibilidad de ubicar allí sus submarinos y portaaviones. Con ello, Gwadar deviene, además, un puerto estratégico clave para la defensa de los intereses chinos a escala militar.

En definitiva, la posibilidad de despliegue militar, la puerta de entrada al desarrollo económico de las provincias occidentales chinas y la rapidez del abastecimiento energético hacen que Gwadar y el CPEC sean esenciales para la seguridad de China y, efectivamente, una prioridad para Pekín.

3.2.2. LA RUTA MARÍTIMA DE LA SEDA DEL SIGLO XXI: *THE ROAD*

La otra cara de la Iniciativa *Belt and Road* es la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI o “*The Road*”, que está diseñada para reforzar la conectividad marítima de China y potenciar sus exportaciones. La idea es que China logre un mayor tráfico comercial marítimo mediante la inversión en el desarrollo de infraestructuras (como puertos, carreteras, puentes, oleoductos y gasoductos submarinos) en dos áreas principales: la Región del Océano Índico -que se extiende desde el Sudeste Asiático hasta el este de África- y cierta parte de Europa.

De este modo, la Ruta Marítima unirá a China con el Sudeste Asiático, Indonesia, India, la Península Árabe, Somalia, Egipto y Europa, recorriendo el Mar de China Meridional, el Estrecho de Malaca, el Océano Índico, el Golfo de Bengala, el Mar Árabe, el Golfo Pérsico y el Mar Rojo.

Ahora bien, a la vista de todos estos enlaces estratégicos, resulta evidente que China no sólo pretende aumentar el tráfico comercial con la Ruta Marítima, sino también satisfacer otros intereses fundamentales de la RPC. Entre ellos, reforzar su seguridad energética, diversificar y dominar las líneas de comunicación marítima (*SLOC*)¹⁰ en la región, o defender su soberanía sobre las reivindicaciones territoriales en el Mar de China Meridional.

Con todo, hay que señalar que las inversiones chinas en infraestructuras avanzan a buen ritmo y, para visualizar los logros alcanzados, debemos examinar algunas de ellas. Empecemos por la región del Océano Índico, en particular con Asia. En primer lugar, cabe destacar el puerto de Hambantota, en Sri Lanka, que ha sido el primer proyecto de la Ruta Marítima. Fue construido por China en 2017 en el emplazamiento de un pueblo pesquero con una ubicación privilegiada en las rutas internacionales de paso de mercancías, y está arrendado a una empresa china por 99 años (Anwar, 2020).

Asimismo, resulta clave en la Ruta Marítima el ya mencionado puerto de aguas profundas de Gwadar, en Pakistán, que también forma parte de la CPEC y del Cinturón terrestre. Desde la perspectiva marítima podemos situarlo cerca de la desembocadura del Golfo Pérsico, justo debajo del Estrecho de Ormuz, por lo que tiene una posición estratégica para acceder a recursos energéticos. Además, como ya se ha señalado, este puerto es muy valioso para China porque puede estacionar allí sus fuerzas navales y ampliar su proyección de poder marítimo en la región del Indo-Pacífico, contrarrestando a Estados Unidos e India.

También China ha llevado a cabo proyectos de infraestructura en otros puntos estratégicos. Como, por ejemplo, el puerto marítimo de Payra, en Bangladés, que promete ser el mayor del país. O la localidad marítima de Kyauk Phyu, en Myanmar, donde se ha establecido una ZEE controlada por una empresa china, que no solo incluye un puerto, sino también un oleoducto de 2.806 kilómetros que conecta con la ciudad china de Kunming (Siqui & Jie, 2017). O, también, la pequeña nación insular de las Maldivas, donde China ha negociado un

¹⁰ Las líneas marítimas de comunicación (*sea lines of communication, SLOC*) se refieren a las principales rutas marítimas entre puertos, utilizadas para el comercio, las fuerzas navales u otros fines.

acuerdo para el arrendamiento a largo plazo de un puerto marítimo de posición clave en el Océano Índico (Anwar, 2020).

Como puede apreciarse, la estrategia marítima de China en Asia, orientada a una decidida expansión en el Índico, se ajusta a la hipótesis de poder marítimo de Alfred Mahan: “Quien controle el Océano Índico dominará toda Asia” (Herrera Pilar, 2020). Y en este escenario, la Ruta Marítima de la Seda resulta esencial, ya que ofrece una vía única para que China acceda a los puertos estratégicos que rodean la Región del Océano Índico, como Gwadar, Kyauk Phyu o Hambantota.

Dejando a un lado la vertiente asiática del Océano Índico y centrándonos en la africana, podemos observar que también en África del Este, especialmente en el Cuerno de África, China está invirtiendo en el desarrollo de proyectos clave. Así, la actuación china en países como Egipto, Yibuti y Kenia revela el papel fundamental del Cuerno de África en la Ruta Marítima de la Seda.

Egipto es de especial relevancia para la Ruta Marítima porque el Canal de Suez es la principal vía de tránsito entre el Océano Índico y el Mar Mediterráneo. Por ello, Xi Jinping ha animado a las empresas chinas a participar en proyectos de gran calado en el país, como el desarrollo del Nuevo Canal de Suez y la construcción de una nueva capital administrativa (Tiezzi, 2016).

Del mismo modo, Yibuti es un lugar clave, por lo que China ya ha construido allí su primera base naval. Aunque China insiste en rechazar el término “base militar” (Pautasso, 2016), es evidente que quiere instalar allí su Marina (ya ha ubicado algunos portaaviones) para disputar el control de esas aguas a la ya asentada Marina estadounidense.

Finalmente, en Kenia, que resulta igual de importante, el gobierno chino ha cerrado un acuerdo para construir un puerto en la ciudad costera de Lamu. Además, está llevando a cabo proyectos de infraestructuras terrestres para conectar Sudán del Sur y Etiopía con este puerto. Y, de este modo, llevar las industrias emergentes de petróleo y de gas de África del Este a la órbita de los mercados asiáticos (Pautasso, 2016).

Tras haber abordado la región del Océano Índico, ha llegado el momento de centrarse en la otra instancia de la Ruta Marítima de la Seda: Europa. En Europa, cabe destacar la importante inversión realizada por la empresa china Ocean Shipping Company (COSCO) en el puerto del Pireo (Grecia), donde ahora tiene una participación mayoritaria del 67%. La propiedad del puerto griego permite a China poner en marcha la ruta de transporte ferroviario y marítimo Asia-Europa, que pretende habilitar nuevas vías comerciales más rápidas y cortas entre China y Europa. Asimismo, cabe resaltar el acuerdo del gobierno de China con el de Rumanía sobre el puerto de Constanza, en el Mar Negro (Parra Pérez, 2017). Mediante este acuerdo, el puerto rumano se abre a la inversión china y busca convertirse en un punto de conexión principal en la ruta de transporte Asia-Europa.

3.2.3. LA RUTA DE LA SEDA POLAR

Junto a las dos ramas principales de la iniciativa *Belt and Road*, el Cinturón Terrestre y la Ruta Marítima, el gobierno chino ha introducido recientemente la Ruta de la Seda Polar (RSP). A medida que el cambio climático hace que las aguas del Ártico sean navegables en cada vez más tramos, se abre una nueva ruta marítima desde el este de Asia hasta Europa por la costa norte de Rusia. China, por supuesto, no podía desaprovecharla, por lo que ha firmado un acuerdo con Rusia para incorporarla a la BRI. La ruta ha sido bautizada como la “Ruta de la Seda Polar” (RSP) en China y como la “Ruta Marítima del Norte” en Rusia. Aunque conviene recalcar que, si bien es cierto que se trata de una vía marítima, las autoridades chinas la han considerado una instancia aparte de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI por sus características únicas.

En enero de 2018, la Oficina de Información del Consejo de Estado de China publicó un libro blanco en el que se detallaba por primera vez la política oficial del país sobre el Ártico. El documento trazaba el rumbo de los futuros esfuerzos de China (científicos, comerciales, de extracción de recursos...) en la región, y alienaba los intereses chinos en el Ártico con la BRI (Nakano & Li, 2018). En este sentido, presentaba una primera visión de la RSP, afirmando que brindaría oportunidades a todas las partes interesadas y facilitaría la conectividad y el desarrollo económico y social sostenible en el Ártico (Tillman, Yang, & Nielsson, 2018).

Más allá de esta retórica, el interés de China por el Ártico parece estar impulsado, a todas luces, por los beneficios energéticos, comerciales y geopolíticos que puede obtener. No debemos olvidar que la región cuenta con una gran cantidad de recursos energéticos y naturales, poseyendo aproximadamente el 13% del petróleo crudo y el 30% del gas natural no descubiertos del mundo (Nakano & Li, 2018). Además, el pasaje comercial entre China y Europa que pretende abrir el RSP permite a China disponer de una alternativa a la ruta principal –más larga y vulnerable– del Estrecho de Malaca y el Canal de Suez. Con ello, China estaría facultada para perturbar las cadenas de suministro y la geopolítica mundiales.

En definitiva, la RSP ha sido concebida por las autoridades chinas como un conjunto de cooperaciones con Rusia, así como con los países nórdicos, para urdir una red internacional de infraestructuras en el Ártico que impulse el comercio y la seguridad energética de China.

3.2.4. LA RUTA DE LA SEDA DIGITAL

Finalmente, cabe hacer mención al flamante componente de la *Belt and Road*, la llamada Ruta de la Seda Digital (RSD), que también se suma a las patas originales de la iniciativa, el Cinturón Económico y la Ruta Marítima, y se interrelaciona con ellas. La RSD fue introducida en 2015, a través de un libro blanco oficial del gobierno chino, con el característico mandato impreciso que invade la BRI, y desde entonces ha ido ganando más y más protagonismo. De hecho, muchos creen que China tiene previsto que la Ruta de la Seda Digital sea el escenario principal en el que se desarrolle la BRI en el futuro (The Economist, 2020).

Mediante la RSD, China pretende aprovechar la fuerza de sus gigantes tecnológicos del sector público y privado para hacer avanzar las tecnologías y los estándares chinos en los ecosistemas digitales de todo el mundo, ya sean economías menos desarrolladas, emergentes o desarrolladas (Nouwens, 2021).

Los países de África, Oriente Medio y partes de Europa del Este, América Latina y Asia necesitan desesperadamente infraestructuras y tecnología barata y de calidad para ampliar las redes de telefonía inalámbrica y la cobertura de Internet de banda ancha. Así, dado que el

mundo emergente ofrece una enorme fuente de demanda, y los proveedores chinos se enfrentan a un creciente escrutinio en las economías avanzadas, China está redoblando sus esfuerzos en las economías en desarrollo (Hillman, 2021). En África, de hecho, China ya proporciona más financiación para las TIC que todos los organismos multilaterales y las principales democracias juntos. Sin embargo, como decíamos, la RSD tiene vocación de alcance global, y China también ha puesto todo su empeño en firmar acuerdos de cooperación con algunos países desarrollados, como Corea del Sur (Kurlantzick, 2020).

En concreto, a través de la RSD, China pretende ayudar a los Estados receptores a mejorar en: redes de telecomunicaciones; capacidades de inteligencia artificial; computación en la nube; comercio electrónico (*e-commerce*) y sistemas de pago por móvil; tecnología de vigilancia; ciudades inteligentes; y otras áreas de alta tecnología (Greene & Triolo, 2020). Además, las empresas chinas ofrecen beneficios adicionales a los países en desarrollo, como la creación de centros de formación y programas de investigación que permiten: (i) impulsar la cooperación entre los científicos e ingenieros de estos países y sus homólogos chinos, y (ii) transferir *know-how* en los diversos campos de alta tecnología (Kurlantzick, 2020).

De este modo, China pretende posicionarse como líder en la fabricación y exportación de productos tecnológicos, así como en el comercio electrónico, apoyando a sus gigantes tecnológicos como Huawei, Alibaba y Tencent. Pero también, fomentar la adopción de los estándares propios y ampliar su poder en los organismos internacionales de gobernanza tecnológica (Greene & Triolo, 2020). En consecuencia, la RSD se sitúa en la intersección de dos importantes iniciativas respaldadas por el Estado chino, además de la BRI: “*Made in China 2025*” y “*China Standards 2035*”. Con la primera, Pekín aspira a liderar la fabricación de tecnología avanzada; con la segunda, el establecimiento de estándares tecnológicos (Hillman, 2021).

Así pues, algunas democracias han expresado serias preocupaciones sobre la Ruta de la Seda Digital. En primer lugar, porque los países receptores que deseen adoptar el modelo chino de autoritarismo basado en la tecnología tendrán facilidades para hacerlo, en detrimento de las libertades individuales de su población. A este respecto, cabe señalar que ciertas empresas

tecnológicas chinas ya han ayudado a los gobiernos de otros países a desarrollar funciones de vigilancia que podrían utilizarse contra los grupos de oposición. Y también que Pekín ha proporcionado formación a los países receptores de la RSD interesados acerca de cómo controlar y censurar Internet en tiempo real. Además, todo ello podría acelerar una fractura de la Internet global, teniendo en cuenta que algunos países persiguen estas políticas de control de Internet mientras que otros siguen comprometidos con las libertades de Internet (Kurlantzick, 2020).

En segundo lugar, porque si las empresas chinas construyen las infraestructuras, tal como las redes de quinta generación (5G), y los estándares chinos se convierten en los estándares de muchos países, se facilitaría el espionaje por parte de China. Y esto conlleva un riesgo de coacción política sobre otros Estados, ya que Pekín podría llevar a cabo violaciones de datos y chantajear a las élites políticas de esos Estados (Kurlantzick, 2020), provocando una pérdida de soberanía de los mismos. Pero también sitúa a la población en una posición vulnerable, ya que con los cables de fibra óptica submarinos y los servicios en la nube, los datos de los usuarios pueden suministrarse a China desde cualquier parte del mundo. Y más aún si la población hace uso de algunos servicios como BeiDou, la respuesta china al GPS estadounidense, ya que en este caso facilitarían enormemente la obtención de datos de localización por parte de China y aumentarían su capacidad de vigilancia y control (The Economist, 2020).

3.3. LOS MECANISMOS DE FINANCIACIÓN DE LA INICIATIVA Y EL NUEVO ORDEN FINANCIERO INTERNACIONAL

Por último, conviene considerar cómo piensa China financiar todos estos proyectos y la integración que contempla la Nueva Ruta de la Seda. Según la OCDE, las principales fuentes de financiación para el grueso de los proyectos son los propios bancos chinos, en particular el Banco Exim, así como el Fondo de la Ruta de la Seda, dotado con 40.000 millones de dólares (OCDE, 2018). Sin embargo, China está involucrando cada vez más a las instituciones financieras internacionales que ha promovido recientemente. Entre ellas, el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (AIIB en inglés), el Nuevo Banco de

Desarrollo (NBD) de los BRICS y la institución financiera que ha constituido en el marco de la Organización de Cooperación de Shangai (OCS).

La capacidad financiera que China articula a través de estas nuevas instituciones tiene como objetivo no sólo hacer avanzar la economía china en el tablero internacional, sino también impulsar el surgimiento de una nueva arquitectura financiera y geoeconómica a escala global. Así lo demuestran varios factores.

En primer lugar, que el gobierno chino viene afirmando, desde la crisis financiera de 2008, que la economía china debe superar la vulnerabilidad de formar parte de un sistema anclado en el dólar y que le presiona para que introduzca su propia moneda en la cesta de divisas del FMI, como empezó a ocurrir en 2016. Asimismo, que todos los países del BRICS crearon su propio banco (el Nuevo Banco de Desarrollo) y firmaron un Acuerdo de Reservas Contingentes en 2014, durante la VI Cumbre del grupo, para disponer de una alternativa para sus necesidades de financiación. Por otro lado, que China ha ampliado su papel como financiador de infraestructuras a nivel mundial con la expansión internacional de sus Banco de Desarrollo de China y Banco Exim, ambos creados en 1994 como bancos de desarrollo estatales (Pautasso, 2016). Finalmente, que el gobierno chino ha creado marcas de tecnología financiera como WeChat Pay y Alipay que pretenden ayudar a internacionalizar el renminbi y establecer un sistema de pagos transfronterizos como alternativa al SWIFT, establecido por EE.UU. y dominante en Occidente (The Economist, 2020).

Por todo ello, podemos afirmar que el gobierno chino ha utilizado la BRI para avanzar en su objetivo de dismantelar el sistema de Bretton Woods, garante de la hegemonía estadounidense, y reconfigurar el panorama financiero internacional. Para ello, está construyendo una dialéctica entre poder y capital que se encauza a través de: una menor dependencia de la economía global en el dólar; el fomento de la internacionalización de su moneda, el renminbi; el debilitamiento de los mercados financieros centralizados en Estados Unidos y la UE; y el diseño de un nuevo sistema que mejore la conectividad en Asia y favorezca a China. Así pues, parece que el objetivo último de China es establecer un nuevo orden económico y financiero mundial. La cuestión es si Occidente se lo permitirá.

4. OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS DE LA BRI PARA OCCIDENTE

Una vez expuesto el diseño de la Iniciativa *Belt and Road* y las prioridades básicas de China, quedan por abordar dos cuestiones cruciales: primero, ¿qué papel les queda a las empresas occidentales tanto en la BRI como en el nuevo orden económico y financiero que pretende China? Y, segundo, ¿cómo pueden las empresas occidentales competir con las chinas para superar tal papel? Para llegar a una respuesta, conviene analizar las oportunidades y los desafíos que supone la BRI para las empresas occidentales. Máxime cuando, a raíz de la crisis del COVID-19, los cimientos del escenario económico mundial se tambalean aún más y el futuro es más incierto, tal y como refleja la propuesta del Gran Reinicio.

4.1. LOS DESAFÍOS QUE PLANTEA LA INICIATIVA *BELT AND ROAD* A LAS EMPRESAS OCCIDENTALES

El primer reto que plantea la BRI para las empresas occidentales puede resumirse en una determinación concreta del gobierno chino: “ser más globales”. Sin duda, un desafío para las empresas occidentales es el alcance global y expansivo de la BRI y, más concretamente, los objetivos estratégicos del PCCh para las empresas chinas en el marco de tal iniciativa.

De entrada, conviene recordar que la Iniciativa *Belt and Road* es más una declaración de intenciones que un plan político definido, pues no ofrece una descripción clara de lo que es un proyecto BRI y se ha ido extendiendo a diversas áreas económicas y geográficas. En particular, cabe evocar que las dimensiones globales de la iniciativa son a día de hoy abrumadoras: tiene presencia en más de 70 países de Asia, Oriente Medio, África y Europa, por lo que repercute en casi dos tercios de la población mundial y en más del 51% del PIB global.

La estrategia general de China tras el lanzamiento de esta iniciativa, por tanto, se basa en una premisa clara: la realización de proyectos e inversiones por parte de empresas chinas en los países de la BRI ofrece la oportunidad de comercializar productos chinos en estos nuevos mercados. Así, China puede: (i) posicionarse como líder en exportaciones, incluidas las

tecnológicas, y (ii) reducir su exceso de capacidad en industrias tradicionales, como el carbón y el acero, y diversificar su economía, lo que le permitirá un crecimiento cualitativo más que cuantitativo.

Más concretamente, hay que señalar que Pekín también tiene dos prioridades estratégicas con la BRI que se dirigen **específicamente** a las empresas chinas y, por tanto, deberían ser motivo de inquietud para las empresas de Occidente. La primera prioridad consiste en acelerar la internacionalización de las empresas chinas, así como en crear multinacionales y cadenas de suministro de categoría mundial (Baker Mackenzie, 2017). Ello supone una ampliación de la política “Go Global” del gobierno chino iniciada en los 90, cuyo objetivo es posicionar a las empresas chinas para la competencia global promoviendo activamente su internacionalización y aumentando la IED china (Tiezzi, 2014). La segunda prioridad consiste en la reestructuración industrial, a medida que las empresas chinas aprenden a competir en la escena internacional mediante (i) la adopción de las mejores prácticas internacionales, (ii) la adquisición de tecnologías punteras y (iii) la creación de escala en los mercados extranjeros (Baker Mackenzie, 2017).

Según una investigación de Silk Road Associates (SRA), más de 50 empresas estatales chinas han invertido o participado en unos 1.700 proyectos en países miembros de la BRI en los últimos años (Baker Mackenzie, 2017). Asimismo, conforme a dicha investigación, las empresas chinas de propiedad privada representan un porcentaje cada vez mayor de la actividad de salida (*outbound activity*) de la iniciativa (Baker Mackenzie, 2017). Algunas de ellas, incluso, como el fabricante de *smartphones* Oppo, el promotor inmobiliario Country Garden o el gigante de Internet y tecnología Tencent, ya tienen una presencia significativa en los mercados de la BRI. Así es que el alcance global de la BRI y la prioridad de internacionalización de las empresas chinas –crucial para las empresas extranjeras– empiezan a conjugarse, lo que debería hacer saltar las alarmas en Occidente.

El segundo reto que plantea la BRI para las empresas occidentales, y las europeas en particular, puede sintetizarse también en un empeño de larga data del gobierno chino: “convertir a Europa en un destino de primer orden para las inversiones chinas”.

Es cierto que, desde antes de la puesta en marcha de la BRI, China ya buscaba invertir en activos estratégicos en el extranjero, particularmente en las economías maduras de Europa. No obstante, en la última década (que transcurre prácticamente con la BRI), las inversiones realizadas por empresas chinas en sectores clave de toda Europa han sido especialmente relevantes. Así, se han producido una serie de adquisiciones muy destacadas: participaciones en la mayoría de los principales bancos del Reino Unido, en el mayor fabricante de automóviles de Suecia, en el sector de la robótica de Alemania, en empresas eléctricas de Portugal, en parques solares de Hungría e incluso, como ya se señaló, en el puerto marítimo del Pireo de Grecia (Deloitte China, 2019).

Italia, a su vez, es ya uno de los principales destinos europeos para la inversión china. Según datos recopilados por el Rhodium Group, desde el año 2000 las empresas chinas han invertido unos 15.3 billones de euros en empresas italianas de sectores que van desde las marcas de lujo hasta la fabricación de alta tecnología o la red eléctrica nacional (Hanemann, Huotari, & Kratz, 2019). Pero, además, hay que destacar la relación entre China e Italia porque este último se ha convertido en el primer país del G-7, y la primera gran economía de la UE, que firma un acuerdo BRI (Pacho, 2019). Y, en línea con ello, porque, a raíz de la firma de este acuerdo en 2019, se señala que Italia podría abrir pronto sus puertos a la inversión china y, en particular, el puerto de Trieste, cuyo potencial como puerta de entrada a Europa es clave para China (Horowitz, 2019).

Varios países europeos han intentado contrarrestar su preocupación por las ambiciones de China apostando por los posibles beneficios de la BRI. Por un lado, varios países de Europa Oriental y Central se han adherido formalmente a la iniciativa¹¹, sobre todo los que forman parte de la plataforma económica “16+1” con China (destinada precisamente a la construcción y modernización de infraestructuras de transporte); por otro lado, algunos países de Europa Occidental, como Luxemburgo y Portugal, han firmado acuerdos provisionales para cooperar en proyectos de la BRI. Los dirigentes de estos países consideran que la colaboración y, por ende, el estímulo a la inversión china es un medio eficaz para maximizar

¹¹ Mediante la firma de un memorando de entendimiento (MdE) (*memorandum of understanding (MoU)*) o un acuerdo de cooperación.

la calidad de las ofertas de construcción de las empresas europeas y estadounidenses (Chatzky & McBride, 2020).

Es cierto que la inversión china a Europa se desplomó en 2018, y siguió cayendo hasta alcanzar un mínimo histórico en 2019 (ver *Anexo VII*); pero también lo es que los impulsores de dichos descensos –es decir, los controles de capital de Pekín, la creciente carga de la deuda pública de China y el mayor escrutinio de los reguladores extranjeros sobre las adquisiciones chinas (Deloitte China, 2019)– han conducido no sólo a una disminución de la IED china en Europa, sino de la IED china en su conjunto. Sin embargo, dado que dichas limitaciones están en proceso de ser superadas, las previsiones para 2020 y años posteriores eran de un repunte de las inversiones chinas en Europa; y si bien se ha producido un estancamiento debido a la crisis del COVID-19, esas previsiones parecen mantenerse de cara al futuro.

Esta expectativa de repunte en la IED, junto con el hecho de que la inversión en sectores estratégicamente relevantes se haya mantenido estable, y el argumento de muchos de que “la diferencia está en que las empresas chinas se centran ahora en elegir las inversiones con más criterio” (Deloitte China, 2019), permiten afirmar que la preocupación por las inversiones chinas en Europa sigue siendo plenamente legítima.

Además, debemos tener presente que las inversiones y adquisiciones de China en sectores clave le permiten expandir su creciente influencia global en Europa, introduciendo sus políticas y valores. Y que ello se ve propiciado en el marco de la BRI, ya que, como indicó el presidente francés Emmanuel Macron, da más poder a Pekín para convertir a los países socios en “Estados vasallos”(Chatzky & McBride, 2020).

A su vez, debemos tener en cuenta que algunos de los países más pobres de la UE se encuentran en una situación de dependencia, provocada por un desequilibrio comercial a favor de China (los trenes entran en Varsovia con toneladas de productos chinos, pero vuelven medio vacíos (Müller-Markus, 2016)). Y que, con frecuencia, la construcción de infraestructuras y de nuevos centros de producción y distribución de productos chinos en

estos países se desarrolla fuera del control de Bruselas (Müller-Markus, 2016). Lo cual, sin duda, tiene implicaciones políticas y económicas para estos países, y para la UE en general.

En definitiva, a la vista de todas estas consideraciones, resulta evidente que la UE debería inquietarse por su relación comercial y de exportación con China y, en general, por las ambiciones de Pekín en el continente. Y también, que los Estados miembros deberían vigilar la posibilidad de que las inversiones chinas se conviertan en el caballo de Troya que traslade las prácticas y los estándares de China al corazón de Europa.

4.2. LAS OPORTUNIDADES QUE OFRECE LA INICIATIVA A LAS EMPRESAS OCCIDENTALES

Ahora bien, la BRI también presenta oportunidades para las empresas occidentales, especialmente dadas sus ventajas competitivas en muchos aspectos; por lo tanto, a continuación se presentarán tres de esas oportunidades de forma comprehensiva.

La primera oportunidad para las empresas occidentales se resume en la posibilidad de expandirse en nuevos y mayores mercados (al hilo de la BRI): bien por la predisposición de ciertos países a los actores occidentales; bien por los planes de Bruselas de reforzar las asociaciones estratégicas con algunos países y establecer mecanismos de crédito para aumentar la presencia de las empresas de la UE en esos países.

Así, por un lado, debemos tener en cuenta que las empresas chinas han tenido dificultades para conseguir contratos en las economías más maduras y competitivas de la región euroasiática de la BRI: los datos de Silk Road Associates muestran que tienen dificultades para competir con las empresas coreanas, japonesas, estadounidenses o europeas, que ya están afianzadas en esos mercados (Baker Mackenzie, 2017). En particular, esto se aprecia si observamos las diez primeras economías, que representan el 66% del PIB de la región (excluyendo a China) y la mayoría de las oportunidades comerciales: India, Rusia, Indonesia, Corea, Turquía, Arabia Saudí, Irán, Tailandia, Taiwán y Polonia (Baker Mackenzie, 2017). Aquí se abren muchas oportunidades para las empresas occidentales, ya que las dificultades

que enfrentan las empresas chinas para hacerse con una gran cuota de mercado sólo pueden superarse con socios o proveedores occidentales.

Por otro lado, para las empresas de la UE, esta oportunidad de expandirse a nuevos mercados se ve reforzada por la intención de Bruselas de estrechar los lazos comerciales con ciertas regiones estratégicas; intención que se recoge en la reciente Comunicación de la Comisión Europea sobre Revisión de la Política Comercial (2021).

En dicha Comunicación, la UE presenta en primer lugar su objetivo de reforzar sus relaciones con los más cercanos geográficamente, ya que –según afirma– son las más significativas. Así se propone: (i) profundizar en las relaciones comerciales y económicas con otros países de Europa, incluidos los Balcanes Occidentales y los países de la Asociación Oriental¹²; (ii) desarrollar una política comercial que favorezca la interdependencia estratégica con los países de la Vecindad Meridional¹³, especialmente en las cadenas de valor estratégicas; y (iii) lanzar una nueva iniciativa de inversión sostenible dirigida a los socios o regiones interesadas de África y de la Vecindad Meridional, así como reforzar su compromiso con los países africanos (Comisión Europea, 2021).

Pero más allá de tender la mano a los países vecinos, la UE declara en la Comunicación su propósito de consolidar sus asociaciones con las principales regiones de crecimiento, es decir, Asia-Pacífico y América Latina. En este sentido, la UE manifiesta su voluntad de crear las condiciones para concluir las negociaciones y ratificar los acuerdos bilaterales pendientes (Comisión Europea, 2021).

Finalmente, para impulsar aún más la participación de las empresas europeas en los mercados extranjeros, la Comisión Europea señala en la Comunicación que está estudiando las opciones para lanzar un nuevo mecanismo de crédito a la exportación. Dicho mecanismo

¹² La Asociación Oriental es una dimensión oriental específica de la Política Europea de Vecindad, que concierne a seis países socios de Europa oriental y el Cáucaso meridional: Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Georgia, Moldavia y Ucrania (Consejo Europeo, 2020).

¹³ La Vecindad Meridional es también una dimensión de la Política Europea de Vecindad de la UE, que incluye a 10 países socios: Argelia, Egipto, Israel, Jordania, el Líbano, Libia, Marruecos, Siria, los Territorios Palestinos y Túnez (Jongberg & Trapouzanlis, 2021).

formaría parte de una agenda más amplia de la UE para ayudar a los exportadores nacionales a hacer frente a los competidores mundiales (Thompson, 2021).

La segunda oportunidad principal que ofrece la iniciativa BRI surge de las necesidades de asociación y suministro que tienen las empresas chinas con respecto a Occidente; concretamente, por las características de los bienes y servicios que los occidentales pueden proveer a los chinos. Así pues, las motivaciones de las empresas chinas en este caso no tienen que ver simplemente con el arraigo de los actores occidentales en determinados países (que es el escenario expuesto anteriormente), sino con los bienes que los occidentales pueden proporcionarles. Estos van desde productos relacionados con los estándares ESG, hasta tecnologías punteras o conocimientos de gestión avanzada, como se verá a continuación.

En primer lugar, en relación con los estándares ESG (ambientales, sociales y de gobernanza empresarial – ESG por sus siglas en inglés), surgen oportunidades para las empresas occidentales en cuanto al suministro de servicios y productos a los contratistas chinos cuando los criterios ESG son estrictos. Para numerosas empresas chinas, las relaciones laborales, la protección del medio ambiente y la RSC (Responsabilidad Social Corporativa) son nuevos retos, especialmente en países donde la oposición política y el activismo medioambiental y social son vigorosos (Baker Mackenzie, 2017). Cada vez más, los gobiernos extranjeros exigen evaluaciones exhaustivas del impacto medioambiental y social, así como el cumplimiento de estrictas leyes medioambientales y laborales, todo lo cual los occidentales dominan mejor.

Por otro lado, las empresas occidentales tienen oportunidades de proporcionar tecnologías avanzadas a las empresas chinas, ya sea mediante la transferencia de tecnología o la concesión de licencias o incluso su adquisición como empresa. Pues lo cierto es que, aunque como resultado de la estrategia “Go Global” de China, sus empresas públicas y privadas se están poniendo al nivel de sus homólogas occidentales en cuanto a tecnología, la mayoría siguen estando rezagadas (Deloitte China, 2019).

Así, las empresas chinas quieren hacerse con tecnologías punteras de todo el mundo para competir en los principales mercados de la BRI y, también, en línea con lo dicho sobre ESG, para cumplir con estándares medioambientales. Por ello, como ya se indicó, las empresas chinas están adquiriendo muchas empresas europeas de sectores estratégicos; siendo un ejemplo paradigmático el de Envision Energy, con sede en Shanghái, que ha adquirido BazeField, un proveedor noruego de sistemas de gestión de parques eólicos (Baker Mackenzie, 2017). A través de estas adquisiciones, las empresas chinas obtienen tecnologías cruciales para ganar licitaciones competitivas o para ajustarse a estrictas exigencias medioambientales.

En definitiva: los proyectos en los que deben cumplir rigurosos estándares locales (ya sean de tecnologías de ahorro energético, medioambientales o de salud y seguridad), así como los proyectos relacionados con sectores de alta tecnología, albergan muchas oportunidades para un Occidente bien posicionado en estos campos. Y las empresas occidentales pueden aprovechar dichas oportunidades, ya sea aportando tecnología, prestando servicios sobre ESG o siendo adquiridas directamente por empresas chinas. Aunque, como señalamos, esto último es un arma de doble filo y, en el caso de la UE, puede suponer un reto si China avanza en la “compra de Europa”.

Por último, dentro de los productos que los occidentales pueden proveer a los chinos, también existen oportunidades para Occidente derivadas de la avanzada experiencia de gestión de muchas de sus empresas, especialmente las multinacionales. Varias multinacionales occidentales tienen más pericia que las chinas en la gestión de infraestructuras, bienes inmuebles y *joint ventures*, así como en la dirección de operaciones en varios países (Deloitte China, 2019). Por ejemplo, la estadounidense General Electric (GE), con presencia en la mayor parte de los países de la BRI, cuenta con valiosos conocimientos locales y ventajas competitivas que son un reclamo para las empresas chinas.

Por último, la tercera gran oportunidad que se desprende de la BRI para las empresas occidentales reside en la posibilidad de ofrecer a los mercados de la BRI directamente (sin

intermediación de las empresas chinas) o, más aún, a los mercados globales, productos y servicios con las siguientes características:

- De origen sostenible;
- Que cumplan los estándares internacionales sociales, sanitarios, medioambientales y de seguridad;
- Transparentes sobre sus cadenas de producción y suministro (y, por tanto, fiables);
- De alta calidad y exclusivos.
- Pioneros o innovadores;

La oportunidad surge porque el interés de los consumidores por los productos que reúnen estas características va en aumento de cara al futuro (según un informe del Centro de Comercio Internacional, por ejemplo, el 85% de los minoristas de la UE declaran haber aumentado las ventas de productos sostenibles en los últimos cinco años y el 92% espera que estas ventas sigan creciendo en los próximos cinco (International Trade Centre, 2019)); y las empresas occidentales tienen los medios para suministrar estos productos tan demandados por el público y dejar atrás a las empresas chinas. Principalmente porque las empresas occidentales siempre han sido pioneras en estos aspectos, pero también porque los valores imperantes en las sociedades libres de Occidente se corresponden con las características de dichos productos, facilitando la tarea.

Además, cabe destacar que la demanda de estos productos está siendo especialmente impulsada por la postura que están adoptando los gobiernos occidentales. La UE, por ejemplo, ha manifestado que tiene la intención de continuar la transformación de su economía en consonancia con sus objetivos verdes; reforzar la sostenibilidad de sus cadenas de suministro; y promover el respeto de los derechos humanos y laborales fundamentales (Comisión Europea, 2021). Y con ello, potenciar la posición de liderazgo de sus empresas en innovación y en el ámbito del crecimiento sostenible.

Las empresas occidentales, por tanto, deberían prestar atención a esta nueva dirección que están tomando sus sociedades y gobiernos, y considerar los nichos de mercado que están surgiendo como resultado. Deberían tener en cuenta, por ejemplo, que EE.UU. y la UE son

el primer y el segundo demandante mundial de productos ecológicos, respectivamente, y que estas tendencias no sólo están aumentando en ambos países, sino que están empezando a extenderse a otros mercados. Estos nichos de mercado brindan muchas oportunidades que las empresas occidentales pueden aprovechar ofreciendo productos y servicios sostenibles de alta calidad, posicionándose así en las puertas del futuro.

5. CONCLUSIONES

El análisis precedente nos lleva a constatar que el orden económico y de poder mundial, tal como lo hemos conocido hasta ahora, está experimentando un profundo cambio. La incertidumbre inherente a la pandemia nos impide determinar con certeza hasta dónde penetrará ese cambio, pero una cosa parece clara: la fortaleza de China será aún más palpable. El megaproyecto *Belt and Road*, que ya se presumía como un medio eficaz para que el PCC acelerara la posición de liderazgo de China en un nuevo statu quo, ha encontrado en la COVID-19 un catalizador. Mientras que en 2020 las economías de Occidente se contraían y presagiaban una larga recuperación, China terminó el año con un increíble crecimiento del PIB y con muchos Estados dependiendo de sus suministros médicos.

Ahora bien, para calibrar con precisión el creciente poder político y económico de China, es necesario conocer su panorama real en términos económicos, geopolíticos y sociales; de ahí que éste haya sido nuestro primer objetivo de investigación en el presente trabajo. Dicho objetivo ha motivado un análisis exhaustivo de la RPC, que nos ha llevado a las siguientes conclusiones. La primera es que la evolución económica de la China emergente ha sido tal que puede calificarse de inédita. China ha experimentado este asombroso auge gracias, primero, a un paquete de medidas de liberalización y apertura ideado por Deng Xiaoping (algunas de las cuales, como las ZEE, han sido reproducidas por sus sucesores); y, posteriormente, a los resortes de la globalización. Y si bien es cierto que su economía se enfrenta ahora a una desaceleración “normal”, no prevé caer en la trampa de la renta media, pues Pekín ha hecho de la innovación y la alta tecnología una prioridad absoluta para evitarlo.

La segunda conclusión derivada del estudio de la RPC, que se desprende del análisis de la geopolítica y la realidad social de China, es que ésta se enfrenta a serios problemas internos que amenazan su existencia misma. Por un lado, la feroz desigualdad entre las distintas regiones de la RPC, en particular, el corazón de China (región de origen de la etnia Han, predominante en China), y las “zonas de amortiguación” circundantes (provincias pobladas por grupos étnicos minoritarios, económicamente rezagadas, y que expresan su descontento a través de movimientos separatistas). Por otro lado, la creciente disparidad costa-interior, es decir, entre las poblaciones ricas de la costa y las más rurales y empobrecidas del interior. Frente a ello, la iniciativa BRI se erige como el instrumento idóneo para afrontar los problemas: las exportaciones que promete la iniciativa permitirán continuar con el crecimiento económico y mejorar las condiciones de vida de los chinos Han del interior; a su vez, los corredores económicos que atraviesan provincias de las subversivas “zonas de amortiguación” (como Xinjiang) promoverán su desarrollo económico *in situ*, así como una mayor asimilación o control.

Ello nos conduce al segundo objetivo de investigación de este trabajo: abordar los fundamentos, el diseño y la magnitud de la Iniciativa *Belt and Road*. También en este punto se pueden extraer algunas conclusiones concretas. La primera es que los *fundamentos* de la iniciativa radican en la preocupación de Pekín por sus debilidades internas, la cual Xi Jinping articula a través del Sueño Chino del gran rejuvenecimiento de la nación y la vía para materializarlo – la BRI.

La segunda conclusión, relacionada con el *diseño*, es que esta iniciativa, como reminiscencia de las antiguas Rutas de la Seda, debe imaginarse como tales: redes de intercambio misceláneas sin un trazado demasiado nítido. La iniciativa china es más una declaración de intenciones que un itinerario definido. Sus dimensiones se han ido ampliando desde el Cinturón Económico (*The Belt*) y la Ruta de la Seda Marítima (*The Road*) que Xi Jinping presentó en 2013 en Kazajistán e Indonesia como la BRI; hasta la Ruta de la Seda Polar, que lanzó en 2018 como un proyecto de ruta marítima diferenciada; pasando por la Ruta de la Seda Digital que puso en marcha en 2015. Como es lógico, esta última está despertando muchos recelos, aunque lo cierto es que todas las ramas de la iniciativa parten de una apuesta

por las infraestructuras y la mayor conectividad para lograr ulteriores fines: ya sean mayores exportaciones (incluidas las tecnológicas), mejor acceso a recursos estratégicos, posicionamiento militar clave o liderazgo en la definición de estándares tecnológicos a nivel internacional. Más aún si tenemos en cuenta que Pekín persigue con la iniciativa objetivos tan ambiciosos como remodelar el orden financiero internacional prooccidental.

Todo ello ya demuestra que la Iniciativa *Belt and Road* es un proyecto muy ambicioso y en expansión, pero la cantidad de Estados que aglutina lo evidencia aún más. Hasta ahora, más de 70 países de Asia, Oriente Medio, África, Europa, Rusia, e incluso América Latina forman parte de la iniciativa, y la lista no deja de crecer. Así, llegamos a la tercera conclusión que se puede extraer en este apartado, y que se refiere a la *magnitud* de la BRI: el alcance de la iniciativa es abrumador.

En resumen, podemos afirmar que las prioridades básicas del gobierno chino tras la iniciativa BRI pueden sintetizarse en: (i) reforzar el protagonismo económico y político de China en Eurasia, así como en África y América Latina; (ii) aumentar las exportaciones a los países de la BRI, con el fin de preservar el crecimiento económico y el desarrollo interno de la RPC; (iii) reducir el exceso de oferta de productos industriales, aprovechando la oportunidad que ofrece la BRI de vender esos productos a otros mercados; (iv) lograr un mayor acceso a los recursos naturales y energéticos; e (v) impulsar el papel global del renminbi y el liderazgo financiero de China. Por lo que no es de extrañar que los países occidentales, y en particular las empresas, sientan cierta preocupación por la iniciativa y su ambición colosal.

Esto nos lleva, pues, al tercer objetivo de investigación del trabajo: abordar lo que esta iniciativa implica para Occidente y sus empresas, en particular para la UE. Así, en primer lugar, los retos que esta iniciativa plantea a Occidente incluyen: la creciente presencia mundial de las empresas chinas; las adquisiciones de China en sectores estratégicos de la UE; y la inserción de políticas y valores chinos en el corazón de Europa. En segundo lugar, en cuanto a las oportunidades que la iniciativa representa para las empresas occidentales, especialmente las de la UE, cabe destacar: la expansión en mercados más amplios, ya sea aprovechando la revitalización de las asociaciones estratégicas, la predisposición de algunos

países a las empresas occidentales, o los productos y servicios que éstas pueden ofrecer a las empresas chinas; y por otro lado, el empuje para explotar los nuevos nichos que están surgiendo en los países occidentales, ofreciendo bienes sostenibles de alta calidad, que a los chinos les resulta más difícil proporcionar. Con todo, podemos concluir que la relación comercial y de inversión de Occidente con China, en la que se enmarca la iniciativa *Belt and Road*, es tan crítica como desafiante.

BIBLIOGRAFÍA

- Anwar, A. (2020). South Asia and China's Belt and Road Initiative: Security Implications and Ways Forward. In A. L. Vuving (Ed.), *Hindsight, insight, foresight: Thinking about security in the indo-pacific* (pp. 161-178) Daniel K. Inouye Asia-Pacific Center for Security Studies.
- Aquil, S., & Shoaib, M. (2017). China's Rise in the International System: A Natural Reality. *FWU Journal of Social Sciences*, 160-171.
- Baker Mackenzie. (2017). *Belt & Road: Opportunity & Risk. The prospects and perils of building China's New Silk Road*. Backer Mackenzie & Silk Road Associates.
- Busilli, V. S. (2020). Belt and Road Initiative (BRI). *CUPEA Cuadernos De Política Exterior Argentina*, (131), 69-88. doi:10.35305/cc.vi131.81
- Callahan, W. A. (2016). *China's Belt and Road Initiative and the New Eurasian Order*. Norwegian Institute for International Affairs (NUPI). Recuperado de <http://www.jstor.com/stable/resrep07951>
- Chatzky, A., y McBride, J. (2020). China's Massive Belt and Road Initiative. *Council on Foreign Relations (CFR)*. Recuperado de <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
- Comisión Europea. (2021). Plan de recuperación para Europa. Recuperado de https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_es
- Comisión Europea. (2021). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*, 18 Febrero 2021, COM(2021) 66 final. Recuperado de: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2021/EN/COM-2021-66-F1-EN-MAIN-PART-1.PDF>
- Consejo Europeo. (2020). Asociación Oriental. Recuperado de <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/eastern-partnership/>
- Crane, B., Albrecht, C., Duffin, K. M., & Albrecht, C. (2018). China's special economic zones: an analysis of policy to reduce regional disparities. *Regional Studies, Regional Science*, 5(1), 98-107. doi:10.1080/21681376.2018.1430612
- Deloitte China. (2019). *Deloitte Insights. China's Belt and Road Initiative: Recalibration and new opportunities*. Deloitte Touche Tohmatsu Limited.
- Dollar, D., Huang, Y., & Yao, Y. (2020). CHINA 2049: ECONOMIC CHALLENGES OF A RISING GLOBAL POWER. *The Brookings*, 1-13.
- Frankopan, P. (2019). Introducción. En P. Frankopan, *Las nuevas rutas de la seda. Presente y futuro del mundo*. (págs. 9-23). Barcelona: Crítica.
- Friedman, G. (2008). *THE GEOPOLITICS OF CHINA: A Great Power Enclosed*. June 15: Stratfor.
- Furman, J. (2021, En 01). The Crisis Opportunity. What It Will Take to Build Back a Better Economy. *Foreign Affairs (New York, N.Y.)*, 100, 25.
- Geopolitical Futures. (18 de Febrero de 2021). Daily Memo: China's Year of Growth, Navalny's Unwelcome Return. *Geopolitical Futures*.
- Gerbaudo, P. (2021). Big Government Is Back. *Foreign Policy*. Recuperado de <https://foreignpolicy.com/2021/02/13/big-government-is-back/> .

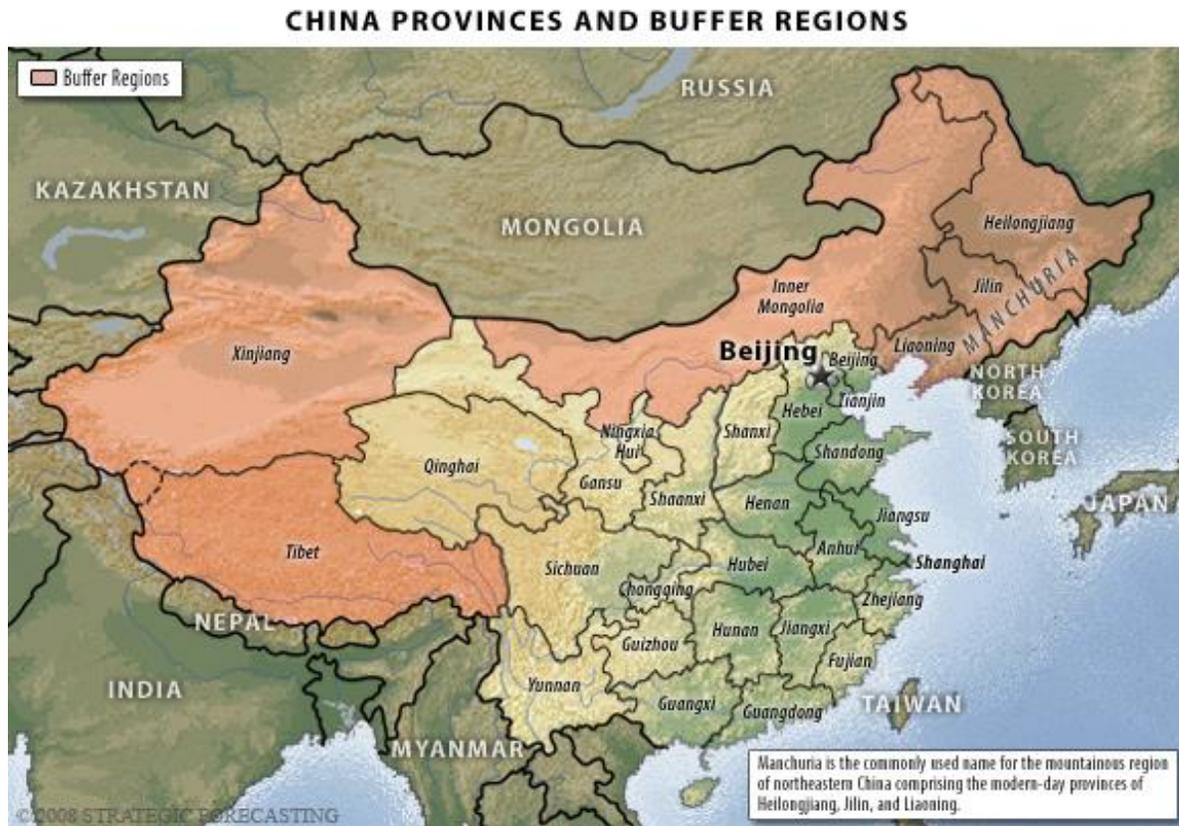
- Ghiasy, R., & Zhou, J. (2017). *THE SILK ROAD ECONOMIC BELT: Considering security implications and EU–China cooperation prospects*. Suecia: STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE.
- Golden, S. (2015). EL SUEÑO CHINO DE XI JINPING. *ANUARIO INTERNACIONAL CIDOB*. Recuperado de <http://anuariocidob.org/el-sueno-chino-de-xi-jinping/>
- Greene, R., & Triolo, P. (2020). Will China Control the Global Internet Via its Digital Silk Road? *Carnegie Endowment for International Peace*. Recuperado de <https://carnegieendowment.org/2020/05/08/will-china-control-global-internet-via-its-digital-silk-road-pub-81857>
- Hanemann, T., Huotari, M., & Kratz, A. (2019). *MERICIS PAPERS ON CHINA. CHINESE FDI IN EUROPE: 2018 TRENDS AND IMPACT OF NEW SCREENING POLICIES*. Berlin: Rhodium Group (RHG) & Mercator Institute for China Studies (MERICIS).
- Herrera Pilar, M. (2020). ¿El fin de la ambigüedad estratégica india? *Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de opinión, 67/2020*, 1-20.
- Hillman, J. E. (2021). Competing with China's Digital Silk Road. *Center For Strategic and International Studies (CSIS)*. Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/competing-chinas-digital-silk-road>.
- Horowitz, J. (18 de Marzo de 2019). A Forgotten Italian Port Could Become a Chinese Gateway to Europe. *New York Times*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/2019/03/18/world/europe/italy-trieste-china-belt-road.html> .
- International Monetary Fund. (2020). *World Economic Outlook: A Long and Difficult Ascent*. Washington, DC, Octubre.: International Monetary Fund, Publication Services.
- International Trade Centre. (2019). *The European Union Market for Sustainable Products: The retail perspective on sourcing policies and consumer demand*. Ginebra: International Trade Centre & European Comission.
- Jongberg, K., & Trapouzanlis, C. (2021). Los socios meridionales. *Parlamento Europeo*. Recuperado de <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/173/los-socios-meridionales>
- Kaplan, R. D. (2012). *La venganza de la geografía*. RBA Libros.
- King, S. (2 de Febrero de 2016). China's path to tackling regional inequality. *Financial Times*. Recuperado de <https://www.ft.com/content/9c6203d8-e1d9-3ca3-818a-e55b409ece94>.
- KPMG China. (2020). *10 Macro Economic Trends in 2021*. China: KPMG Huazhen LLP.
- Kurlantzick, J. (2020). Assessing China's Digital Silk Road Initiative. *Council on Foreign Relations (CFR)*. Recuperado de <https://www.cfr.org/china-digital-silk-road/> .
- Müller-Markus, C. (2016). One Belt, One Road: el Sueño Chino y su impacto sobre Europa. *Notes Internacionals CIDOB 148*, 1-6. ISSN: 2013-4428.
- Maizland, L. (2021). China's Repression of Uighurs in Xinjiang. *Council on Foreign Affairs*. Recuperado de <https://www.cfr.org/background/chinas-repression-uighurs-xinjiang>.

- Mauldin, J., & Friedman, G. (2016). 5 Maps That Explain China's Strategy. *Forbes*. Recuperado de <https://www.forbes.com/sites/johnmauldin/2016/02/25/5-maps-that-explain-chinas-strategy/?sh=3ddfe2a465b7>.
- Morrison, W. M. (2019). *China's Economic Rise: History, Trends, Challenges, and Implications for the United States*. Congressional Research Service.
- Nakano, J., & Li, W. (2018). China Launches the Polar Silk Road. *Center for Strategic and International Studies (CSIS)*. Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/china-launches-polar-silk-road>
- Nouwens, M. (2021). China's Digital Silk Road: Integration into National IT Infrastructure and Wider Implications for Western Defence Industries. *The International Institute for Strategic Studies (IISS)*. Recuperado de <https://www.iiiss.org/blogs/research-paper/2021/02/china-digital-silk-road-implications-for-defence-industry>
- OCDE. (2018). *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*. Paris: OCDE BUSINESS AND FINANCE OUTLOOK.
- Ochab, E. U. (2021). 'Let China Sleep, For When She Wakes, She Will Shake The World'. *Forbes*. Recuperado de <https://www.forbes.com/sites/ewelinaochab/2021/01/13/let-china-sleep-for-when-she-wakes-she-will-shake-the-world/?sh=1432d2266537>.
- Pacho, L. (23 de Marzo de 2019). Italia se integra en la nueva Ruta de la Seda china pese a los recelos de Europa. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/internacional/2019/03/23/actualidad/1553372559_842155.html
- Parra Pérez, A. (2017). OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. *Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de opinión, 113*, 1-19.
- Parra Pérez, A. (2018). El juego geopolítico de la nueva Ruta de la Seda en Asia. *Instituto Español de Estudios Estratégicos. Documento de opinión, 126*, 1-19.
- Pautasso, D. (2016). THE ROLE OF AFRICA IN THE NEW MARITIME SILK ROAD. *Revista Brasileira De Estudos Africanos = Brazilian Journal of African Studies, 1(2)*, 118. doi:10.22456/2448-3923.67028
- PwC. (2017). *Una mirada al futuro ¿Cómo cambiará el orden económico mundial para el 2050?* Colombia: PwC.
- Rosales, O. (2020). El sueño chino. ¿Cómo se ve China a sí misma y cómo nos equivocamos los occidentales al interpretarla? *CUPEA Cuadernos De Política Exterior Argentina, (131)*, 127-129. doi:10.35305/cc.vi131.88
- Rushe, D., & Sainato, M. (31 de Diciembre de 2020). Year ends on low note as 787,000 more Americans file for unemployment. *The Guardian*. Recuperado de <https://www.theguardian.com/business/2020/dec/31/us-unemployment-december-coronavirus>.
- Santirso, J. (17 de Enero de 2020). China crece un 6,1% en 2019, su ritmo más bajo en 29 años. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/economia/2020/01/17/actualidad/1579235103_910784.html.
- Schwab, K. (2020). Now is the time for a 'great reset'. *World Economic Forum*. Recuperado de <https://www.weforum.org/agenda/2020/06/now-is-the-time-for-a-great-reset/>
- Shapiro, J. L. (2016). China Is Still Really Poor. *Geopolitical Futures*. Recuperado de <https://geopoliticalfutures.com/china-is-still-really-poor/>.

- Shepherd, C., & Zhou, E. (10 de Septiembre de 2020). Authorities quash Inner Mongolia protests. *Financial Times*. Recuperado de <https://www.ft.com/content/c035c3d7-0f96-4e23-b892-2666bc110e20>.
- Siqui, C., & Jie, S. (28 de Marzo de 2017). Sino-Myanmar oil pipeline launch a good signal: experts. *Global Times*. Recuperado de <https://www.globaltimes.cn/content/1039861.shtml>
- Slobodian, Q. (4 de Diciembre de 2020). How the 'great reset' of capitalism became an anti-lockdown conspiracy. *The Guardian*. Recuperado de <https://www.theguardian.com/commentisfree/2020/dec/04/great-reset-capitalism-became-anti-lockdown-conspiracy>.
- Stubbington, T. (25 de Septiembre de 2019). Global debt surges to highest level in peacetime. *Financial Times*. Recuperado de <https://www.ft.com/content/661f5c8a-dec9-11e9-9743-db5a370481bc>
- The Economist. (6 de Febrero de 2020). The digital side of the Belt and Road Initiative is growing. *The Economist*. Recuperado de <https://www.economist.com/special-report/2020/02/06/the-digital-side-of-the-belt-and-road-initiative-is-growing>
- Thompson, F. (2021). European Commission weighs up new “EU export credit facility”. *Global Trade Review*. Recuperado de <https://www.gtreview.com/news/europe/european-commission-weighs-up-new-eu-export-credit-facility/>
- Tiezzi, S. (2014). China Urges Companies to ‘Go Global’: Increasing China’s outbound investment is part of Beijing’s long-term economic and political strategy. *The Diplomat*. Recuperado de <https://thediplomat.com/2014/12/china-urges-companies-to-go-global/>.
- Tiezzi, S. (2016). Xi’s Visit Cements Egypt’s Place on the ‘Belt and Road’. *The Diplomat*. Recuperado de <https://thediplomat.com/2016/01/xis-visit-cements-egypts-place-on-the-belt-and-road/>
- Tillman, H., Yang, J., & Nielsson, E. T. (2018). The Polar Silk Road: China’s New Frontier of International Cooperation. *China Quarterly of International Strategic Studies*. Vol. 04, No. 03., 345 - 362.
- Wang, J. (2019). The Six Economic Corridors. En C. F. (ed.), *Routledge Handbook of the Belt and Road* (págs. 195-223). Routledge International Handbooks.
- ZHAO, Y. (2018). The Rise and Prospect of China's Economy. *ESTUDIOS DE ECONOMÍA APLICADA*. VOL. 36-1., 277-290.

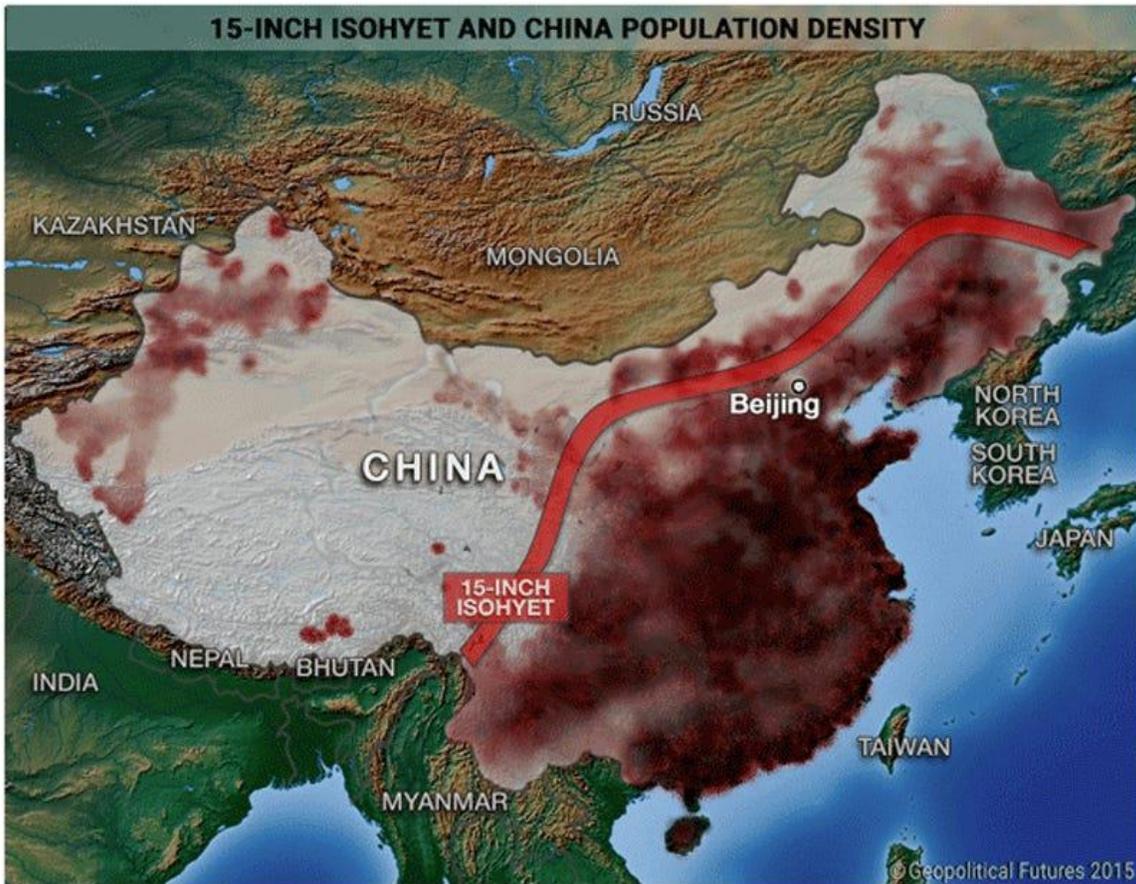
LISTADO DE ANEXOS

ANEXO I. Mapa de la RPC: el corazón Han vs. las “zonas de amortiguación”.



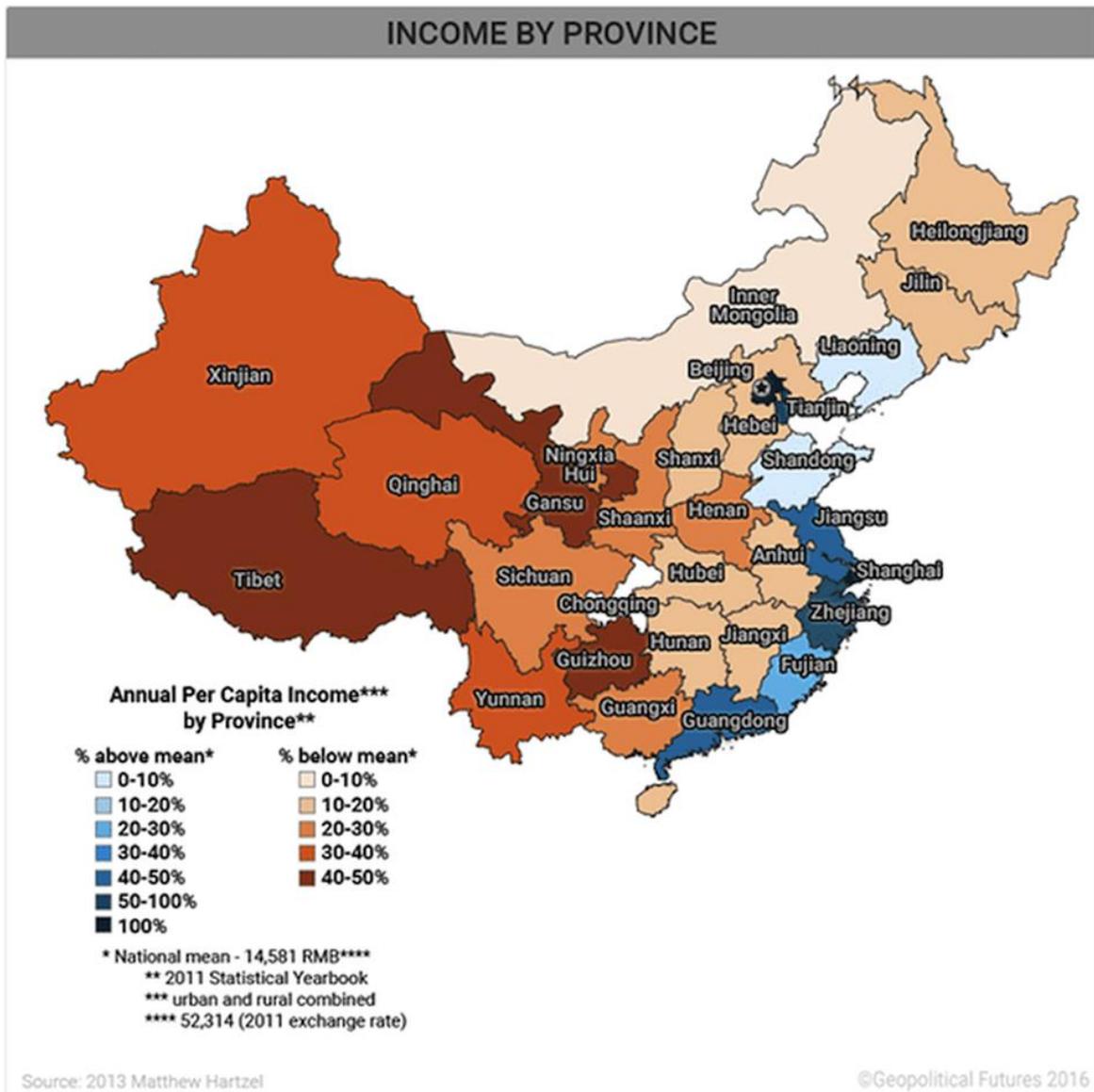
Fuente: Friedman, G. (2008). *The Geopolitics of China: A Great Power Enclosed*. [Mapa].

ANEXO II. Mapa con la *Isoyhet* de 15 pulgadas.



Fuente: Mauldin, J., & Friedman, G. (2016). *5 Maps That Explain China's Strategy*. [Mapa]. Recuperado de <https://www.forbes.com/sites/johnmauldin/2016/02/25/5-maps-that-explain-chinas-strategy/?sh=3ddfe2a465b7>.

ANEXO III. Mapa de la renta anual per cápita de las provincias de la RPC.



Fuente: Mauldin, J., & Friedman, G. (2016). *5 Maps That Explain China's Strategy*. [Mapa]. Recuperado de <https://www.forbes.com/sites/johnmauldin/2016/02/25/5-maps-that-explain-chinas-strategy/?sh=3ddfe2a465b7>.

ANEXO IV. Listado de Estados participantes en la iniciativa *Belt and Road*.

Table 3. BRI-participating economies and economic corridors

| | Economy | Economic Corridor | | Economy | Economic Corridor |
|----|---------------------------------------------------|--------------------------------|----|----------------------|---------------------------------------|
| 1 | People's Republic of China | - | 37 | Singapore | China-Indochina Peninsula |
| 2 | Bangladesh | Bangladesh-China-India-Myanmar | 38 | Thailand | China-Indochina Peninsula |
| 3 | Bhutan | Bangladesh-China-India-Myanmar | 39 | Timor-Leste | China-Indochina Peninsula |
| 4 | India | Bangladesh-China-India-Myanmar | 40 | Viet Nam | China-Indochina Peninsula |
| 5 | Myanmar | Bangladesh-China-India-Myanmar | 41 | Belarus | China-Mongolia-Russian Federation |
| 6 | Nepal | Bangladesh-China-India-Myanmar | 42 | Estonia | China-Mongolia-Russian Federation |
| 7 | Sri Lanka | Bangladesh-China-India-Myanmar | 43 | Latvia | China-Mongolia-Russian Federation |
| 8 | Albania | China-Central West Asia | 44 | Lithuania | China-Mongolia-Russian Federation |
| 9 | Armenia | China-Central West Asia | 45 | Mongolia | China-Mongolia-Russian Federation |
| 10 | Azerbaijan | China-Central West Asia | 46 | Russian Federation | China-Mongolia-Russian Federation |
| 11 | Bosnia and Herzegovina | China-Central West Asia | 47 | Afghanistan | China-Pakistan |
| 12 | Bulgaria | China-Central West Asia | 48 | Pakistan | China-Pakistan |
| 13 | Croatia | China-Central West Asia | 49 | Bahrain | China-Pakistan ¹ |
| 14 | Georgia | China-Central West Asia | 50 | Kuwait | China-Pakistan ¹ |
| 15 | Islamic Republic of Iran | China-Central West Asia | 51 | Oman | China-Pakistan ¹ |
| 16 | Iraq | China-Central West Asia | 52 | Qatar | China-Pakistan ¹ |
| 17 | Israel | China-Central West Asia | 53 | Saudi Arabia | China-Pakistan ¹ |
| 18 | Jordan | China-Central West Asia | 54 | United Arab Emirates | China-Pakistan ¹ |
| 19 | Kyrgyzstan | China-Central West Asia | 55 | Yemen | China-Pakistan ¹ |
| 20 | Lebanon | China-Central West Asia | 56 | Czech Republic | New Eurasian Land Bridge |
| 21 | Former Yugoslav Republic of Macedonia | China-Central West Asia | 57 | Hungary | New Eurasian Land Bridge |
| 22 | Republic of Moldova | China-Central West Asia | 58 | Slovak Republic | New Eurasian Land Bridge |
| 23 | Montenegro | China-Central West Asia | 59 | Slovenia | New Eurasian Land Bridge |
| 24 | Palestinian Authority or West Bank and Gaza Strip | China-Central West Asia | 60 | Poland | New Eurasian Land Bridge |
| 25 | Romania | China-Central West Asia | 61 | Kazakhstan | New Eurasian Land Bridge ¹ |
| 26 | Serbia | China-Central West Asia | 62 | Ukraine | New Eurasian Land Bridge ¹ |
| 27 | Syrian Arab Republic | China-Central West Asia | 63 | Egypt | 21st-C Maritime Silk Road |
| 28 | Tajikistan | China-Central West Asia | 64 | Ethiopia | 21st-C Maritime Silk Road |
| 29 | Turkey | China-Central West Asia | 65 | Indonesia | 21st-C Maritime Silk Road |
| 30 | Turkmenistan | China-Central West Asia | 66 | Kenya | 21st-C Maritime Silk Road |
| 31 | Uzbekistan | China-Central West Asia | 67 | Maldives | 21st-C Maritime Silk Road |
| 32 | Brunei Darussalam | China-Indochina Peninsula | 68 | Morocco | 21st-C Maritime Silk Road |
| 33 | Cambodia | China-Indochina Peninsula | 69 | New Zealand | 21st-C Maritime Silk Road |
| 34 | Lao People's Democratic Republic | China-Indochina Peninsula | 70 | Panama | 21st-C Maritime Silk Road |
| 35 | Malaysia | China-Indochina Peninsula | 71 | Korea | 21st-C Maritime Silk Road |
| 36 | Philippines | China-Indochina Peninsula | 72 | South Africa | 21st-C Maritime Silk Road |

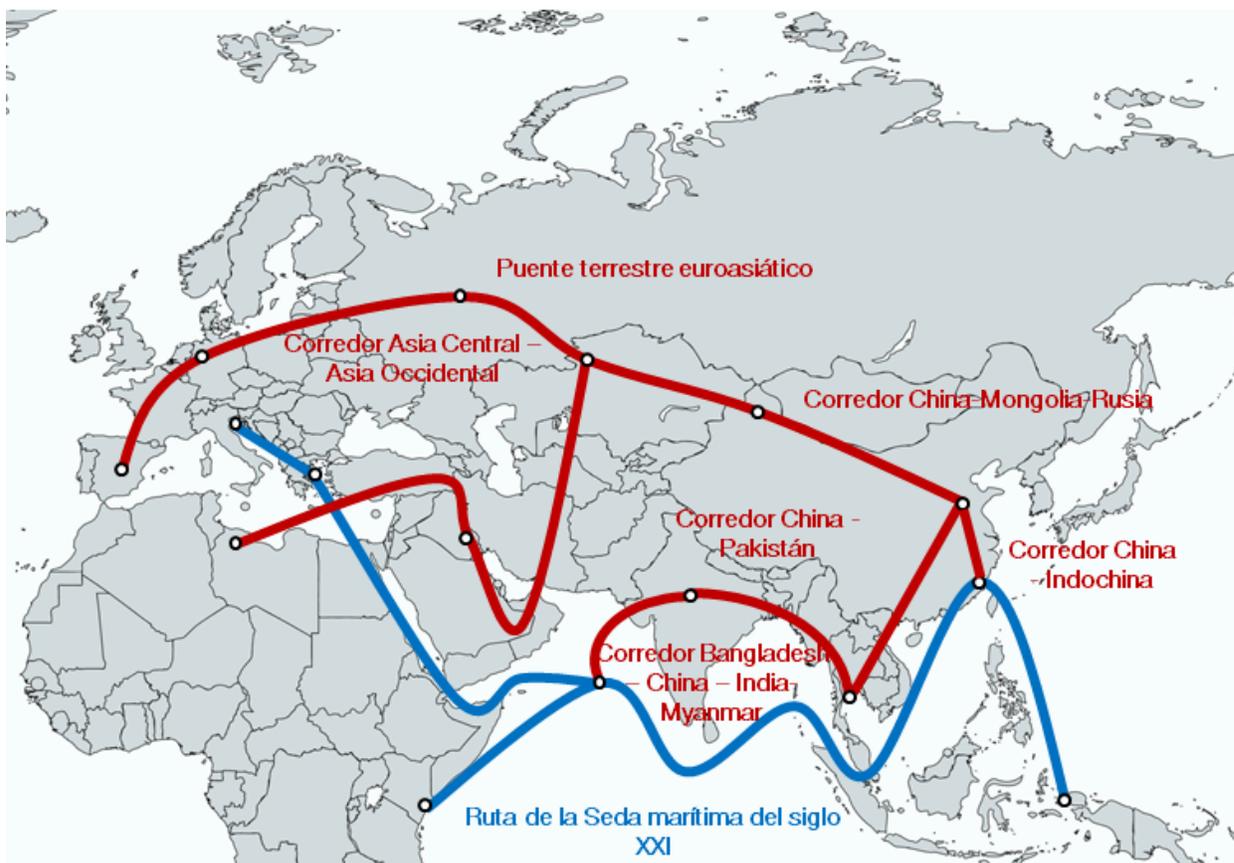
Note: This list contains the 65 economies listed in China's Official Action Plan for the BRI launched in March 2015 and seven economies that have been associated with the initiative more recently.

1. May also be counted as part of the China-Central West Asia Economic Corridor

Source: OECD research from multiple sources, including: HKTD, MERICS, Belt and Road Center, Foreign Policy, The Diplomat, Silk Routes, State Council Information Office of the People's Republic of China, WWF Hong Kong (China).

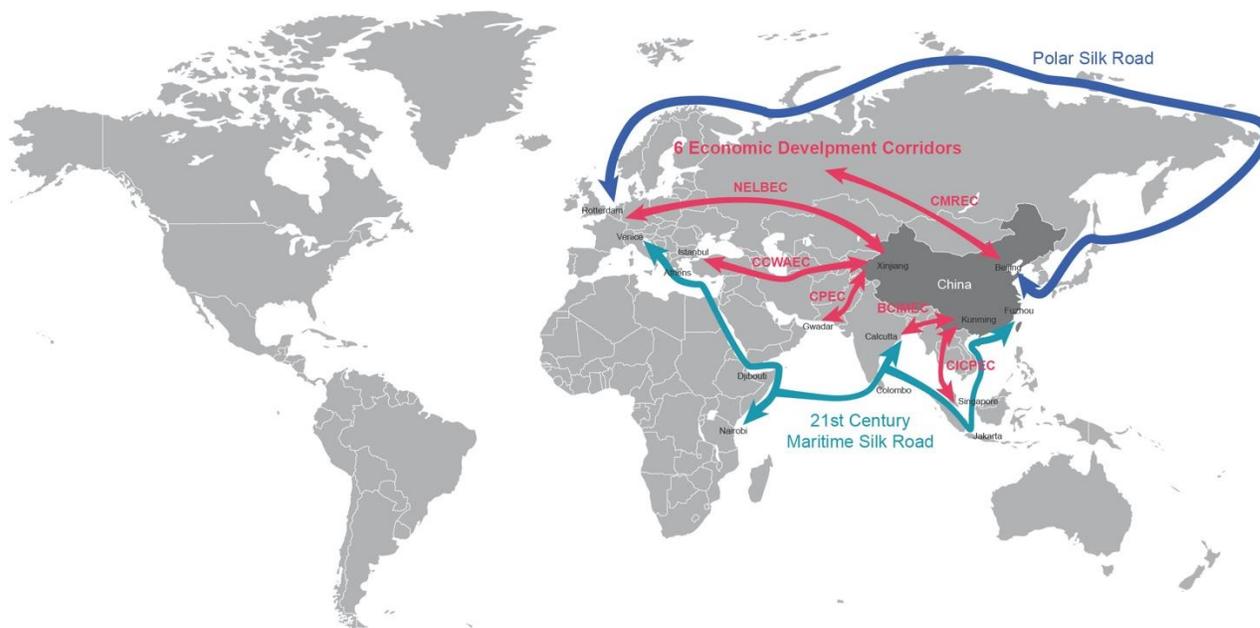
Fuente: OCDE (2018). *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*. [Tabla]. Recuperado de <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf>.

ANEXO V. Mapa del Cinturón Económico y la Ruta Marítima



Fuente: ICEX (2018). *The Belt and Road Initiative: geoestrategia china*. [Mapa]. Recuperado de: <https://www.icex.es/icex/es/Navegacion-zona-contacto/revista-el-exportador/observatorio2/REP2018793972.html>

ANEXO VI. Mapa del Cinturón Económico, la Ruta Marítima y la Ruta Polar.

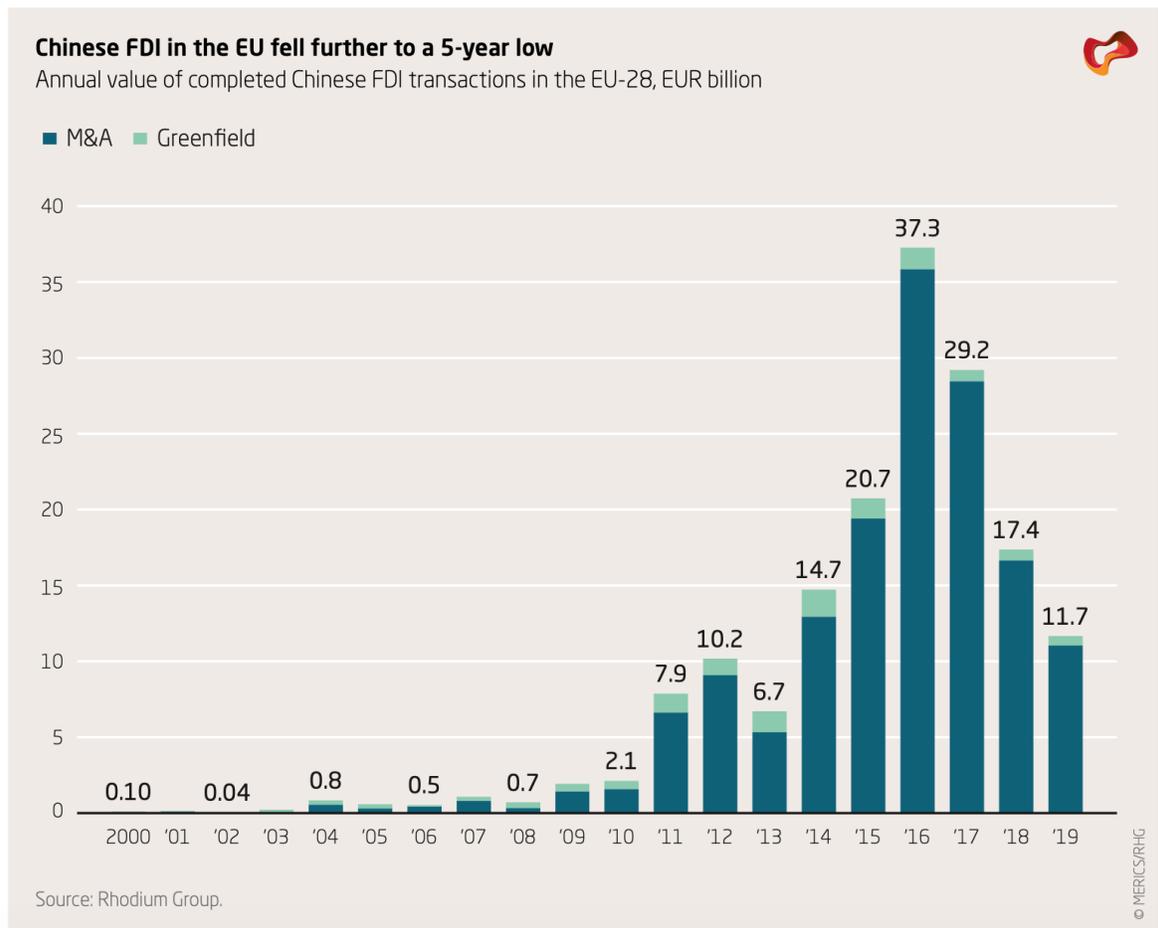


Fuente: Belt and Road Initiative. *The Belt and Road Initiative combines two initiatives.* [Mapa]. Recuperado de: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

Los 6 corredores económicos se corresponden de la siguiente manera:

1. BCIM-EC: Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar (por sus siglas en inglés, *Bangladesh, China, India and Myanmar Economic Corridor*).
2. CCWAEC: Corredor Económico China – Asia Central – Asia Occidental (por sus siglas en inglés, *China – Central Asia – West Asia Economic Corridor*).
3. CIPEC: Corredor Económico China – Península de Indochina (por sus siglas en inglés, *China – Indochina Peninsula Economic Corridor*).
4. CMREC: Corredor Económico China – Mongolia – Rusia (por sus siglas en inglés, *China – Mongolia – Russia Economic Corridor*).
5. CPEC: Corredor Económico China-Pakistán (por sus siglas en inglés, *China–Pakistan Economic Corridor*).
6. NELBEC: Nuevo Puente Terrestre Euroasiático (por sus siglas en inglés, *New Eurasian Land Bridge Economic Corridor*).

ANEXO VII. La IED china en la Unión Europea.



Fuente: Rhodium Group & MERICS (2020). *Chinese FDI in Europe: 2019 Update*. [Gráfico].
Recuperdo de <https://merics.org/en/report/chinese-fdi-europe-2019-update>