



FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
(ICADE)

CRECIMIENTO ECONÓMICO DE CHINA: INICIATIVA DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

Autor: Alba Xiang Chen
Director: Cecilio Moral Bello

Madrid
Junio de 2018

Alba
Xiang
Chen

**CRECIMIENTO ECONÓMICO DE CHINA:
INICIATIVA DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA**



Tabla de contenido

1. Resumen.....	5
2. Introducción y Objetivo	6
3. Metodología	7
4. Contexto histórico.....	8
4.1. Crecimiento económico de China	8
4.2 Cambio en la política internacional de China.....	11
5. Desarrollo.....	13
5.1. Qué es la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda.....	13
5.2. El porqué de esta ruta	15
5.3. Fuentes de financiación.....	17
5.4. Las dos diferentes rutas	20
5.4.1. Rutas terrestres	20
5.4.2. Rutas marítimas	23
5.4.2.1. ASEAN	24
5.4.2.2. Europa.....	26
5.4.3. Planes en otros países.....	27
5.5. Proyectos actuales y resultados a la fecha	28
5.6. Riesgos y desafíos	29
5.7. Efectos de esta iniciativa en las relaciones entre Europa y China.....	32
5.7.1. El papel de España.....	38
6. Conclusión	42
7. Bibliografía.....	44

Tabla de figuras

<i>Figura 1:</i> Tasa de crecimiento anual en diferentes periodos de China y países vecinos.....	9
<i>Figura 2:</i> Mapa de los tramos marítimo, terrestre y red ferroviaria de la Ruta de la Seda...	15
<i>Figura 3:</i> Inversión por país y sectores en la Ruta de la Seda.....	20
<i>Figura 4:</i> Puente Intercontinental de Eurasia: conexiones férreas.....	21
<i>Figura 5:</i> Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental.....	22
<i>Figura 6:</i> Corredor de la Península de Indonesia.....	23
<i>Figura 7:</i> Inversión china en Europa y viceversa.....	32
<i>Figura 8:</i> Inversiones chinas en Europa entre 2008-2018.....	33
<i>Figura 9:</i> Líneas ferroviarias entre Europa y China.....	37
<i>Figura 10:</i> Comercio Exterior entre España y China, 2016.....	41

1. Resumen

El motivo de este trabajo consiste en un acercamiento sobre de la estrategia de expansión político-económico con la “Iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda” (también One Belt, One Road, abreviado OBOR) promovido por el gobierno chino. Se discutirá la visión, el alcance y los objetivos de esta estrategia y el impacto que tendrá sobre la economía en los países que participen en este proyecto macroeconómico. También se analizarán los riesgos y los desafíos que se originarán tras la implementación y el efecto de esta iniciativa en la Unión Europea.

Palabras clave: China, Ruta de la Seda, Política Exterior, OBOR, Comercio Internacional, Asia, Unión Europea, Relaciones Internacionales, Cooperación

Abstract

The aim of this paper is to make a study about the strategy of the political and economic expansion with the One Belt and One Road Initiative, promoted by the government of the People’s Republic of China. We will discuss the vision, the scope and the objectives of this strategy and the impact that will have over the countries that participates in this macroeconomic project. We will also analyze the risks and challenges that will emerge due this implementation, and the effect of this initiative in the European Union.

Keywords: China, OBOR, One Belt One Road, Foreign Policy Relations, Silk Road, International Trade, Asia, European Union, International Relations, Cooperation

2. Introducción y Objetivo

“Para forjar lazos económicos más estrechos, profundizar la cooperación y ampliar el espacio de desarrollo en la región euroasiática, debemos tomar un enfoque innovador y construir conjuntamente un ‘cinturón económico a lo largo de la ruta de la seda’.”

Xi Jinping, discurso en la Universidad de Nazarbayev. Astana, 7 de septiembre de 2013.

Así empezó el discurso el presidente de la República Popular China a finales de septiembre de 2013 en Kazajistán (Wang, 2015), que supuso el inicio de una nueva etapa y una redefinición de la posición del país en el contexto internacional. Hoy en día, China es la primera potencia económica mundial gracias a un periodo de gran expansión desde la década de los setenta hasta la actualidad, principalmente predominado por una política de bajo perfil, concentrándose en la economía y en el comercio en vez de enfrentarse a otras naciones. Sin embargo, el gigante está empezando poco a poco a participar más activamente en el panorama mundial durante estos últimos años.

Tras este discurso, un mes después el presidente Xi apareció en otra conferencia en el parlamento indonesio en el que proponía construir una ruta marítima de la Ruta de la Seda del siglo XXI para promover una cooperación naval y una integración económica entre China y los países del sureste asiático (Xi, 2013).

Hace miles de años, la antigua Ruta de la Seda era una ruta vital de comercio tanto terrestre como marítimo que conectaba China con Europa, en concreto Turquía. Gracias a esta ruta, hubo intercambio de productos entre el Este con el Oeste. Sin embargo, no era una mera ruta comercial. Mediante esta antigua Ruta de la Seda, China podía influir sociedades mucho más allá de las fronteras nacionales. Y ahora, en el siglo XXI, China quiere hacer lo mismo.

Por tanto, el objetivo que pretende este trabajo es realizar un estudio para analizar esta ruta modernizada, en qué se basa, las metas que tiene y las consecuencias que supondrán para los participantes que se han unido en este proyecto macroeconómico.

3. Metodología

Este trabajo se ha basado en una revisión bibliográfica con un enfoque inductivo, consistido en una recopilación de información y su posterior análisis. Se han buscado una gran cantidad de documentos, artículos, publicaciones, informes... para su posterior análisis y contrastación para seleccionar los más relevantes. Cabe destacar la base de datos “One Belt, One Road”, fundado por la Academia China de Ciencias Sociales de la que se ha extraído numerosa información para este trabajo.

Para acceder a la bibliografía existente sobre este tema, se ha utilizado principalmente motores de búsqueda de Internet de documentos con carácter académico, como Google Scholar y EBSCO. Se ha utilizado también diverso material académico de cursos asistidos sobre economía china durante mi intercambio académico en China.

Dado que el tema es bastante actual, se han empleado diversas fuentes de carácter divulgativo para obtener la máxima información posible. Por último, como otras fuentes no académicas, se ha hecho uso de artículos de opinión para el enfoque hipotético-deductivo de la última parte del trabajo, por lo reciente que es el tema analizado.

4. Contexto histórico

4.1. Crecimiento económico de China

La muerte de Mao Zedong fue un acontecimiento que desencadenó el comienzo de una nueva etapa. Dos años después de aquel 9 de septiembre de 1976, el Gobierno chino anuncia reformas de desarrollo nacional y modernización, llamado “la política de puertas abiertas” con el que se pretende transformar un país olvidado y cerrado para convertirse en una de las mayores potencias mundiales.

Con este cambio de ruta presidido por Deng Xiaoping en 1978, la política de inversión extranjera ha sido una parte integral de la economía y política de este país, que en un principio era para atraer capital y tecnología extranjera. Países como Estados Unidos y Japón han sido partícipes de una inversión masiva que ha permitido una modernización económica más rápida (Johnson, 2016). Ya en la era del presidente Jiang Zeming, se ha ido transformando en utilizar el patrimonio nacional y las propias habilidades para hacer inversión en el extranjero. La implementación de los objetivos de las políticas de China ha sido siempre apoyada por el Gobierno central con la instauración de un sistema de exhaustivas regulaciones a nivel nacional con acuerdos bilaterales y multilaterales para facilitar la promoción de financiaciones.

El enfoque que China tuvo para la transición económica fue bastante diferente que otros países socialistas. Mientras que países de Europa del Este o Rusia tenían una política en el que el objetivo predominante de los reformistas era cambiar rápidamente y olvidar el sistema comunista a una economía del mercado más moderna; el cambio de China ha sido más paulatino. Los reformistas de la Europa del Este no creían que sus gobiernos pudieran corregir las distorsiones de sus economías. Para ellos, era de crítica importancia que liberaran los precios para que sistema empezara a funcionar. Eso suponía muchos costes en el corto plazo que en el largo plazo se iban a amortizar. Sin embargo, los costes eran mucho más mayores de lo que previamente habían anticipado. En el caso de China, los reformistas vieron que había necesidades insatisfechas en la economía, principalmente porque era un país muy pobre, subdesarrollado y con una economía dirigida muy despilfarrador. La estrategia que se utilizó fue bajar las barreras para dar oportunidad a la población para iniciar proyectos empresariales y así, satisfacer las demandas del mercado. Por tanto, las reformas nunca redujeron o eliminaron

distorsiones, sino que la disminución del control en el sistema hizo que esas distorsiones se fueran poco a poco mermando con agentes menos regulados en el panorama.

Desde finales de los 70 y con el crecimiento exponencial que se ha producido, China empezó con muy bajos niveles de ingresos y consumo. Este crecimiento ha sido notorio por la propagación geográfica y longevidad. Mientras que las regiones costales han tenido crecimiento constante de producción, exportación e ingresos; las regiones centrales y del oeste, que siempre han sido territorios más desaventajados, también han registrado muchos cambios positivos. En el año 1980, el Gobierno propone ciudades con “zonas económicas especiales” como Shenzhen, donde se experimenta con políticas de mercado más abiertas y se transforma en un punto nacional logístico e industrial.

Tras la reforma de puertas abiertas, el Producto Interior Bruto aumentó desde aproximadamente un 4 por ciento previo a la reforma, a un 9,9 por ciento durante 1978-2010 (Lin, 2013). Previo a 1978, la producción total de China crecía algo más rápido que el PIB de Estados Unidos e India, pero quedaba rezagado dramáticamente detrás de Japón. A partir de 1978, la rápida expansión supuso la norma, con el doble ingresos per cápita que Corea y consiguiendo un mayor crecimiento relativo que India, Japón y Estados Unidos (Brandt y Rawski, 2008). Como se observa en la figura 1, el logro de China de 30 años de índice de alto crecimiento es el más largo y rápido que cualquier país en desarrollo.

Figura 1

Tasa de crecimiento anual en diferentes periodos de China y países vecinos

Países y regiones	Periodo	Años	Tasa de crecimiento anual
Japón	1958 – 73	15	9,7
	1973 – 88	15	3,6
	1988 – 93	5	3,0
Corea del Sur	1962 – 77	15	9,6
	1977 – 87	10	8,0
	1987 – 95	8	8,1
Taiwán	1962 – 77	15	10,1
	1977 – 87	10	8,7
	1987 – 95	8	6,6
China	1978 – 96	18	10,6
	1981 – 90	10	9,4
	1991 – 2000	10	10,1
	2001 – 05	5	9,5
	1978 – 2008	30	8,9

Fuente: Elaboración propia con datos de World Development Indicator 2009 – The World Bank

Este rápido crecimiento también supuso un decline en pobreza en la población rural china, con una tasa de pobreza de 75 por ciento en 1980 a un 23 por ciento en 1985. En ponderación, representa el 77 por ciento de la disminución de la tasa de pobreza rural entre 1981 y 2001 (Ravallion y Chen, 2005). El desarrollo del sector privado también ha sido una de las piezas claves para la mejora del país. Lardy (2014) estima que el sector privado contribuye dos tercios al Producto Interior Bruto, mientras que las empresas estatales se han quedado relegadas a un tercio. La razón por el despliegue del sector privado es por la mayor eficiencia en lo que se traduce en un mayor retorno de activos, con lo que las empresas privadas suelen tener un crecimiento más exponencial. Hasta 1994, el entorno para las empresas privadas era muy hostil, con mucha discriminación y con un gobierno claramente con preferencias hacia las empresas de propiedad estatal. Tras la aprobación de la “Ley de Compañías de la República Popular de China” el panorama nacional cambió radicalmente. En número de firmas privadas ascendió desde los 443,000 que había en 1996 hasta 3,6 millones en 2004 (Lardy, 2014).

Tras la crisis mundial económica y financiera de 2008, China ha continuado creciendo dinámicamente y ha sido el motor de la recuperación económica. En 2010, China superó a Japón para convertirse la segunda potencia mundial. Asimismo, a finales de 2014, había 3,84 mil millones de dólares de reserva de divisas en el país. Sin embargo, tras cuarenta años de liberación, el crecimiento económico se ha ido ralentizado poco a poco la última década, no solo por la crisis económica mundial, sino también por la rápida subida de los costes laborales, la competitividad en productos y de materiales en un mercado cada vez más agresivo. Por otra parte, las industrias en las que el gobierno chino siempre ha puesto especial interés como pueden ser el acero, la petrolera o la minera, que tradicionalmente se han reservado como empresas públicas; se han encontrado en un panorama de saturación y de exceso de capacidad, además de políticas medioambientales que han impactado negativamente al crecimiento económico (Kon, Hsu y Kung, 2016). En el XII Plan Quinquenal el gobierno preveía un crecimiento económico de un 7 por ciento, que ha sido bajado a un 6,5 por ciento para los años 2016 a 2020 (Rahman y Zhao, 2017).

En la última década, China ha hecho esfuerzo para cambiar la trayectoria del país, ya que hay consenso de que se ha alcanzado el “punto de inflexión Lewis”, el bajo coste de mano de obra no es sostenible con la rapidez del crecimiento del salario medio. Al

comienzo del XI Plan Quinquenal (2006-2010) se discutieron sobre proyectos con la temática de la innovación en educación, ciencia, alta tecnología y cultura creativa. En el siguiente Plan (2011-2015), se definieron las siguientes categorías para esos cinco años: ahorro de energía y protección del medio ambiente, tecnologías de la información y la comunicación, bioindustrias, montaje y fabricación de alta gama, nuevas fuentes de energía, nuevos materiales y nuevas formas de carga de energía en automóviles (Kadilar y Leung, 2013).

Varios estudios de organizaciones internacionales como el Banco Mundial (2011) y académicos reconocidos mundialmente predicen que es probable que China mantenga el mismo crecimiento económico que se ha ido viendo esta última década posicionándose como primera potencia económica en 2030 o incluso antes. Como Justin Yifu Lin (2011) manifiesta en *Demystifying the Chinese Economy*: “China debe seguir con la reforma y con la política de apertura para dirigir los problemas, los desafíos en la economía china, mantener la estabilidad política y la cohesión social, mejorar el sistema educativo, modernizar las industrias, aprender de tecnologías y el *know-how* de compañías extranjeras y fomentar la investigación y el desarrollo nacional”. Afirma que solo así China podrá seguir manteniendo las perspectivas de crecimiento a largo plazo para así, responder a los desafíos de la trampa del Ingreso Medio.

4.2 Cambio en la política internacional de China

China ha dejado de ser un simple jugador silencioso en el panorama internacional para convertirse en un activo participante. Desde el inicio de la reforma y apertura, China se ha caracterizado en el desarrollo doméstico sin que la escena internacional interfiriera en sus objetivos, como se recoge en los documentos del Ministerio chino de Asuntos Exteriores (2011)¹. En las últimas dos décadas, China ha ampliado poco a poco su comercio exterior y su participación económica y política, siendo colaborador activo de la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN).

1 PRC Ministry of Foreign Affairs, “China’s 2011 Peaceful Development White Paper,” 2011. http://www.china.org.cn/government/whitepaper/node_7126562.htm

Con la estrategia de “salir al exterior”, China pretende que el país se transforme en un modelo de desarrollo. Mientras que los primeros años de esta estrategia se enfatizó en países ricos en recursos en África, o Latinoamérica para la adquisición de los conocimientos y componentes que el país necesitaba para el desarrollo de las industrias pesadas, de exportación o de inversión; el enfoque y la ambición de la misma ha cambiado para transformarse en proyectos con mayor envergadura en los que puedan aportar en cualquier aspecto de la cadena de valor (Johnson, 2016).

A causa de la crisis económica en 2008, la política exterior de China se ha convertido más asertivo y más ambicioso, defendiendo los intereses nacionales y reclamando territorios como el Mar de China Meridional. De la misma manera, ha ido poco a poco siendo más proactivo en asuntos como las reformas financieras y monetarias, cooperación internacional en la guerra de Libia y las intervenciones anti-pirata en el golfo de Adén. Todas estas acciones han llevado al abandono de una era conservadora y de perfil bajo que se ha caracterizado en la primera época de la reforma. Muchos estudiosos del tema han buscado el porqué de este cambio y los factores que han influido en esta transformación de mentalidad. Se ha llegado a la conclusión de tres diferentes niveles de análisis: El sistema en general, las circunstancias domésticas y los agentes individuales (Liao, 2016).

Acerca de las condiciones sistemáticas, las presiones internacionales hacen que China dé este nuevo rumbo. Las distribuciones de poder, las diferentes alianzas de comercio internacional, entre otros, son características que influyen directamente a cualquier país. Por otro lado, con la ralentización económica de la mayoría de los países occidentales, China se ha erguido como líder global con nuevas responsabilidades e intereses. En cuanto a las circunstancias domésticas e individuales, las políticas domésticas son un factor a tener en cuenta ya que influyen el comportamiento hacia el exterior. En países no democráticos como puede ser China, los cambios de política exterior resultan ser más rápidos, las restricciones institucionales y burocráticas para un líder en un régimen autocrático son casi irrelevantes. Con Xi Jinping en el poder desde 2012 y reelegido por unanimidad de nuevo en marzo de 2018, ha sido categorizado como un líder con ideas propias y con un punto de vista más agresivo. Con él, se ha visto un resurgimiento de ideales tradicionales chinas en asuntos internacionales. De la misma forma, es el artífice del “sueño chino”, una iniciativa diplomática para rejuvenecer al pueblo chino.

5. Desarrollo

5.1. Qué es la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda

La Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda es uno de los objetivos más ambiciosos del Presidente Xi de política internacional y económica. Tal y como lo describe en los documentos oficiales, se trata de una reinversión moderna de la antigua Ruta de la Seda. El término de la “Ruta de la Seda” se remonta al siglo XVI, y se refiere a la tradicional red de comercio entre Oriente y Occidente. La red se constaba de dos rutas, la marítima y la terrestre. El lema, “Una Franja, Una Ruta” (“One Belt, One Road”, 一帶一路), refiere a la combinación de estas dos iniciativas. Cabe destacar que la “ruta” no se trata de una ruta en concreto, sino de una serie de rutas de comercio actualizadas en acorde con las necesidades y acuerdos internacionales.

El objetivo es fortalecer el liderazgo mundial del gobierno de Beijing a través de un extenso programa de construcción de infraestructuras a lo largo de las regiones vecinas de China y otras rutas terrestres y marítimas que conectan a otras zonas del mundo, cubriendo alrededor del 65 por ciento de la población total, una tercera parte del producto interior bruto mundial y un cuarto de todos los bienes y servicios que se intercambia anualmente (Johnson 2016). Estos proyectos son financiados, construidos, suministrados y a veces operados por compañías chinas, siendo muchas de ellas de propiedad estatal o con estrechas relaciones con el Gobierno chino. Muchos especialistas de política exterior ven esta iniciativa como una oportunidad para obtener influencia política. Sin embargo, Peter Cai (2017) argumenta que el principal motivo de esta iniciativa es para acelerar la economía con un pacto entre países en el cual se beneficiaría todas las partes. Adicionalmente, el ministro de Asuntos Exteriores de la RPC, Wang Yi (2015), afirma que la Ruta de la Seda es el producto de una cooperación inclusiva, no una herramienta geopolítica (Xinhuanet, 2015). Por tanto, la meta de los proyectos de inversión en infraestructuras de la Ruta de la Seda es aumentar la conectividad entre los partícipes del plan y consecuentemente, como Rocha Pino (2016) afirma, la interdependencia económica entre las naciones pertenecientes en el territorio euroasiático.

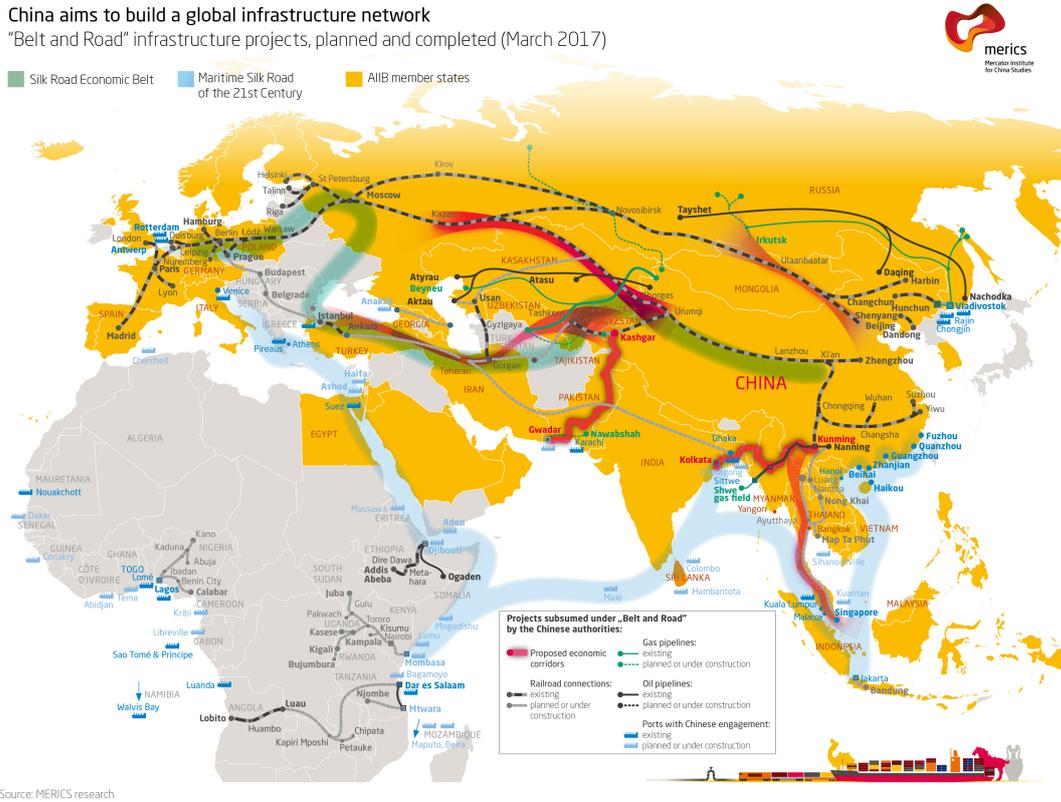
La ruta consiste en dos diferentes tramos, asemejándose a la antigua: la marítima –Ruta de la Seda marítima del siglo XXI– que recorre todas las costas de China, el sureste asiático, Oriente Próximo, el Mediterráneo y costas de África; y la terrestre –cinturón económico de la Ruta de la Seda– que conecta China con Europa pasando por las diferentes regiones de Asia Central. Como Alonso (2017) describe, se contemplan seis diferentes rutas (con diversas ramificaciones) que unirían: Eurasia con China, China-Mongolia-Rusia, China-Asia Central-Asia Occidental, China-Península de Indochina, China-Pakistán y Bangladesh-China-India-Myanmar.

La ruta terrestre se enfoca en líneas de ferrocarril, todas con destino a Europa, una de ellas acabando en Alemania, otra en Polonia y una ruta experimental que conecta desde la ciudad de Yiwu, Zhejiang a Madrid, siendo el más largo del mundo. Por otra parte, se ha anunciado una línea de tren de alta velocidad que conecta Beijing y Moscú, en el que se ha invertido más de 200 mil millones de euros (Esteban y Otero-Iglesias, 2015).

Para ello, una gran parte de la estrategia está focalizada en el desarrollo de diferentes proyectos de infraestructuras de ferrocarriles, puertos, carreteras, aeropuertos... además de redes de telecomunicaciones y servicios financieros. Este proyecto tiene una importancia primordial para China, ya que será beneficiosa en dos diferentes aspectos. Desde un ángulo doméstico, la ruta pasará por provincias como Guanxi, Yunnan, Ningxia, Gansu y Xinjiang, que activará la economía local en estas zonas menos competitivas y poco desarrolladas. En Xinjiang, que hay una gran población de la minoría Uygur, de origen túrquico y seguidores del islam, es una zona de conflicto por los numerosos ataques terroristas islámicos que se han producido durante la última década. El Gobierno central espera que el corredor económico que conecta Kashgar (Xinjiang) con el puerto de Gwadar, Paquistán, sea una forma para mitigar los problemas (Rahman y Shurong, 2017). China quiere luchar contra los “tres males”: el separatismo, extremismo y terrorismo a través del desarrollo económico y social (Fallon, 2015).

Figura 2

Mapa de los tramos marítimo, terrestre y red ferroviaria de la Ruta de la Seda



Fuente: MERICS research (2017)

5.2. El porqué de esta ruta

Con la nueva dirección que Xi Jinping marca es evidente que la política exterior es una de las prioridades de su mandato, y la Ruta de la Seda es el eje de todo el programa. Como tal, no se trata de revivir un mero legado histórico, es un esquema estratégico, económico y geopolítico con diversos intereses nacionales para el rejuvenecimiento del país. El proyecto sigue con la misma política que China ha ido construyendo, esta Ruta de la Seda permitirá oportunidades de desarrollo en Asia y el resto del mundo, compartir logros y construir territorios de cooperación en el que se puedan beneficiar las distintas partes en un entorno abierto, inclusivo y pacífico.

En segundo lugar, el país se enfrenta al aumento de presión doméstica por la reducción brusca del crecimiento económico del 7 por ciento, contra el pronóstico del 10 por ciento. Problemas como la burbuja inmobiliaria, la deficiencia medioambiental, social y

la falta de rentabilidad de las compañías públicas por la saturación de las mismas en industrias tradicionales hace que se busquen nuevas maneras de reactivar la economía para así aflojar tensiones.

Sectores relacionados con la industrial de infraestructuras como son el metal, aluminio, cemento, vidrio o acero sufren un exceso de capacidad sin precedentes, con un porcentaje de 70 por ciento de tasa de utilización (Grieger, 2016). La industria del acero terminó en 2014 con un exceso de 450 millones de toneladas. Con la creciente demanda de infraestructuras en países asiáticos en vías de desarrollo y africanos es una buena oportunidad para que China pueda exportar el exceso de capacidad. Con la construcción de nuevas instalaciones de transporte tanto marítimo como terrestres, reduciría el tiempo y el coste para estimular el sector de la construcción. Por tanto, sería una situación en el que ganaría ambas partes.

Desde un punto de vista geoestratégico, no se quiere depender de solo un punto de acceso marítimo en territorios en conflicto con gran influencia de Estados Unidos (Müller-Markus, 2016). China quiere evitar el estrecho de Malaca en caso de disputas, donde llega el 80 por ciento del petróleo importado de China por oleoductos y uno de los corredores marítimos más concurridos del mundo. Hasta ahora es el principal canal de transporte marítimo que une el océano Pacífico con el océano Índico, para llegar al Mediterráneo. Se baraja diferentes posibilidades para evitar el estrecho como el puerto de Gwadar, Pakistán o Chittagong, en Bangladesh (Esteban y Otero-Iglesias, 2015). Así, China que depende de más de un 60 por ciento en las importaciones de petróleo, se aseguraría la seguridad energética con la diversificación de distintos proveedores y evitar depender solamente de esta parte de Oriente Medio (Rocha Pino, 2016). En el caso de Pakistán, una de las ventajas que tiene China por la cooperación del puerto de Gwadar es el apoyo estratégico militar en territorios no nacionales. Con este despliegue militar, China pretende competir con las bases militares de Estados Unidos en esta región ya que el puerto permite cobijar submarinos y portaviones.

Antes de que Donald Trump decidiera retirar a Estados Unidos del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (en inglés *Trans-Pacific Partnership Agreement*, TPP), la nueva Ruta de la Seda era el rival del pacto de libre comercio del que China no se adhirió. Con la salida de Estados Unidos en un acuerdo que abogaba

estándares más altos de libre comercio, China puede cubrir el hueco y aprovechar la oportunidad con su propio proyecto.

En cuanto al yuan renminbi (RMB), la iniciativa de la Ruta de la Seda es un gran empuje para que la divisa se internacionalice, sobre todo en países partícipes en el proyecto, que será algo inevitable. Como Rahman y Shu (2017) afirman, “el proyecto mejorará la cooperación monetaria multilateral, un comercio más justo en RMB y acuerdos de intercambio de divisas en la región impulsará el uso de RMB en la región”. Para este propósito, la Comisión Reguladora de la Banca de China (CBRC) ha firmado acuerdos de intercambio de divisas con Rusia, Mongolia, Kazajistán y Uzbekistán entre otros. Además, con el nuevo impulso de la moneda se desarrollarán préstamos e inversiones monetarias transfronterizas para seguir apoyando la iniciativa.

Desde un punto de vista social y cultural, esta iniciativa hará que los intercambios culturales entre China y los países participantes sean más fluidas, para así incrementar la producción del sector de la cultura y mejorar la imagen y la notoriedad del país ante el mundo. Por tanto, no se trata meramente de una cooperación económica o logística, es también un encuentro de conocimientos y cultura que pretende promover la comunicación y la comunidad china.

5.3. Fuentes de financiación

Para el avance de este propósito, el presidente Xi Jinping presentó en una visita oficial en Indonesia en octubre de 2013 el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (en inglés *Asian Infrastructure Investment Bank* o AIIB). La finalidad de este banco es proporcionar la financiación de países asiáticos para expandir sus infraestructuras y promover el crecimiento económico ante la demanda de capital de países emergentes, dado por el déficit de infraestructuras, principalmente en la zona euroasiática con una carencia de 3,2 mil millones de dólares (Rocha Pino, 2017). La falta de capital de gobiernos e instituciones financieras internacionales como el Banco Mundial y el Banco Asiático de Inversión hace que el papel del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras sea relevante para aprobar proyectos de puertos, centrales eléctricas, carreteras o líneas de trenes de alta velocidad (Kon, 2016). Los presidentes de las dos

instituciones han apoyado a la creación del AIIB. El presidente del Banco Mundial, Jim Yong Kim (2015) dijo: "Las necesidades de inversión en infraestructura de todo el mundo son demasiado grandes para una sola institución. Vemos a la AIIB como un nuevo socio importante".

En junio de 2015 en Beijing, representantes de 56 naciones firmaron el memorando de entendimiento de la creación del banco. Actualmente cuenta con 84 miembros, países desarrollados y en desarrollo, con una aportación de capital inicial de 100 mil millones de dólares y asentado en Beijing². A diferencia de otras iniciativas, China no ha demandado ningún prerrequisito para ser miembro (Steinbuka, Muravska y Kuznieks, 2017). Será potencialmente un participante a tener en cuenta en proyectos de desarrollo multilaterales (EPSC Strategic Notes, 2015). China, con un 26,06 por ciento de derecho de voto, permite que los países que pertenecen a la institución tengan poder en decisiones importantes (Chin, 2016). Este último hecho ha animado que los países en vías en desarrollo se unan a la causa ya que el Gobierno chino promete que el sistema será más eficiente, transparente y menos corrupto (Chow, 2016). Los accionistas más grandes del banco a parte de China –con un capital de 30,34 mil millones de dólares– son India, con una aportación de 8,37 mil millones de dólares, Rusia con 6,53 mil millones de dólares y Corea del Sur, con 3,5 mil millones de dólares. Con el respaldo de estas naciones, el gobierno chino tiene el suficiente apoyo y seguridad para que el proyecto sea factible (Chin, 2016).

Sin embargo, países como Estados Unidos o Japón han decidido quedarse al margen del AIIB. Los dos miembros y principales accionistas del Banco Asiático de Desarrollo (BASD) han expresado preocupación por la nueva institución ya que no solo podría ser un nuevo rival del BASD, sino también del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional, instituciones pertenecientes a los acuerdos de Bretton Woods que han sido la base del sistema financiero desde finales de la Segunda Guerra Mundial. Estados Unidos, que se ha opuesto desde el inicio, ha intentado coaccionar sin éxito a sus aliados –Alemania, Corea del Sur, Australia y Reino Unido– para evitar unirse al nuevo banco. El pretexto que Estados Unidos utiliza es que teme que China dirija el AIIB con fines y ambiciones propias para dominar la red de comercio internacional, que hasta

² Información extraída de la misma página web: <https://www.aiib.org/en/index.html>

ahora ha sido controlado por Estados Unidos y sus aliados (Chow, 2016; Churchman, 2015).

Adicionalmente, en 2014 se creó el fondo de inversión “Silk Road Fund”, con un capital de 40 mil millones de dólares (Fallon, 2015). Cuenta con la inversión de la Administración Estatal de Divisas, la Corporación de Inversión China, el Banco de Desarrollo de China y el Banco de Importaciones y Exportaciones de China. El objetivo del fondo, como recoge en la misma página web, es “proporcionar inversión y apoyo financiero para las cooperaciones de comercio y económicos dentro del marco del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y de la Iniciativa de la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI”.³

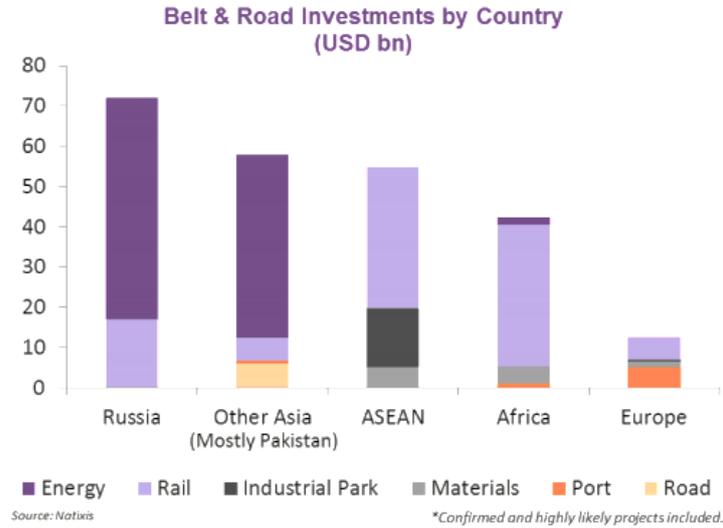
De la misma manera, el Gobierno chino ha creado otras formas de financiación para ayudar con el propósito. El Ministerio de Finanzas junto con el Ministerio de Comercio chino, han fundado fondos en los que se subsidian y se hacen préstamos blandos (créditos a largo plazo con bajos tipos de intereses) a las empresas nacionales con proyectos de internacionalización en sus planes de negocio. La razón por la que se ha propuesto es para mejorar la cooperación económica, como así la cooperación técnica y económica en diferentes sectores (Fernández Jiménez, Flores García and Moran Sheehan, 2015).

En menor medida, también se espera que tanto el Nuevo Banco de Desarrollo (en siglas, NDB), fundado por los países BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Suráfrica) y con un capital inicial de 50 mil millones de dólares (Cooper, 2017); como la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS), apoyen a la causa.

³ Información extraída de la página web oficial de Silk Road Fund: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>

Figura 3

Inversión por país y sectores en la Ruta de la Seda



Fuente: Natixis (2017)

5.4. Las dos diferentes rutas

Las inversiones chinas de infraestructuras extranjeras se han concentrado principalmente en regiones estratégicas como pueden ser el Sudeste Asiático, Asia Central, Asia del Sur, entre otros. Las dos diferentes rutas, terrestres y marítimas, tienen diferentes corredores económicos que cada uno de ellos actúa como un ecosistema, estimulando la expansión y facilitando las obras. Son una pieza clave de la iniciativa y gracias a estos corredores, los principales centros industriales de distribución dan a lugar nuevas necesidades de infraestructuras, incluyendo redes y centrales eléctricas, trenes de alta velocidad, autopistas, líneas marítimas, puertos y aeropuertos.

5.4.1. Rutas terrestres

Uno de los principales corredores económicos es el Nuevo Puente Intercontinental de Eurasia que conecta China con Europa, contando con tres diferentes bifurcaciones que terminan en las principales ciudades *hub* europeas (Parra Pérez, 2017) (figura 3). Este corredor, que ya está en uso, es actualmente uno de los pasajes logísticos más importantes, reduciendo el tiempo de envío de mercancías a tres semanas. La ruta atraviesa Asia Central y Europa del Este, pasando por Kazajistán y Rusia, y llegando hasta Polonia, Alemania Bélgica, Francia e Inglaterra. España, que también participa en

este proyecto macro logístico desde diciembre de 2014, enlaza la capital española Madrid, con la ciudad de Yiwu, en la provincia de Zhejiang, con un recorrido de 13.500 kilómetros en tan solo veintiún días.

Esta línea ferrocarril transcontinental conecta 16 ciudades de China con 12 ciudades europeas, con futuras incorporaciones de líneas y países como Turquía vía Kazajistán, Turkmenistán e Irán (Wijeratne, Lyn y Rathbone, 2017).

Figura 4

Puente Intercontinental de Eurasia: conexiones férreas



Fuente: Wijeratne, Lyn y Rathbone, (2017)

El corredor China-Asia Central-Asia Occidental, que comenzó antes de la fundación de la nueva Ruta de la Seda, empieza en la provincia de Xinjiang hasta acabar en Turquía (figura 4), atravesando por su paso cinco países de Asia Central que son Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán Uzbekistán y Turkmenistán; y dos países de Asia Occidental, Irán e Iraq hasta llegar a la costa mediterránea.

Figura 5

Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental



Fuente: Wijeratne, Lyn y Rathbone, (2017)

Para las relaciones comerciales entre Rusia y Mongolia, está el corredor China-Mongolia-Rusia que pretende fomentar los intereses trilaterales, que en estos últimos veinte años la cooperación económica ha sido muy débil. China tiene un especial interés en los recursos energéticos de estos dos países. Actualmente cuenta con dos rutas: la primera desde la capital de Mongolia, Ulán Bator con el puerto de Tianjin, China, de 1.963 kilómetros; y la segunda desde Choibalsan, Mongolia hasta el puerto de Dalian (Otgonsuren, 2015). Con la construcción del puente Amur, con una longitud de dos kilómetros que conectan las ciudades de Tongjiang en China con Nizhneleninskoye en Rusia, se pretende que se reduzca la distancia de 700 kilómetros comparado con las rutas que existen actualmente (Wang y Cheng, 2015).

El corredor de la Península de Indochina conecta con China a través de extensas autopistas, y una línea de tren de alta velocidad entre Bangkok y Singapur. Se espera que toda esta red esté operativa para 2026 y además de mejorar el comercio con la creación de estas infraestructuras, China pretende llenar los déficits con una mejorada infraestructura y crear nuevos puestos de trabajo en toda la región.

Figura 6
Corredor de la Península de Indonesia



Fuente: Wijeratne, Lyn y Rathbone, (2017)

5.4.2. Rutas marítimas

China, con el avance de las últimas décadas, se ha convertido en una potencia marítima, responsable del diez por ciento del comercio global de bienes, de los cuales, la mayor parte son transportados en barcos (van der Putten y Meijnders, 2015). Siete de los diez puertos con más volumen se encuentran en China, con Shanghái encabezando la lista. Se trata, por tanto, una herramienta estratégica para una economía sostenible e innovadora en el campo marítimo, además de fortalecer la marina china.

Complementando los cuatro corredores económicos terrestres, existen dos corredores híbridos con continuación marítima situados en el sur de China.

El primero de ellos es el corredor Bangladesh-China-India-Myanmar, que conecta todos estos países y consta con una parte terrestre que conecta la ciudad china de Kunming, en la provincia de Yunnan, con Calcuta, India por autopista, con un total de 2.800 kilómetros. La otra ruta, híbrida, empieza desde Calcuta en India, pasando por el puerto Sittwe en Myanmar y llegando hasta Mizoram en el noreste de India por carretera. La distancia terrestre entre Calcuta y Mizoram es de 1.328 kilómetros, comparado con los

539 kilómetros de este corredor, por lo que los intercambios comerciales serán más ágiles. Los productos que se esperan que se comercialicen son el algodón, el cobre, equipos de medios electrónicos, maquinaria eléctrica, químicos y minerales (Wijeratne, Lyn y Rathbone, 2017).

El corredor económico de China-Pakistán es junto al transcontinental, otro de los más importantes en la cooperación dado lo extenso que es el proyecto, que empieza desde Kasgar, Xinjiang, atravesando Myanmar e India hasta el puerto de Gwadar, en el sur de Pakistán, con una continuación marítima. El proyecto contempla vincular una autopista de 1.152 kilómetros las dos ciudades pakistaníes de Peshawar y Karachi, además de otros proyectos de creación de gasoductos, oleoductos, túneles, fibras ópticas, entre otros (Parra Pérez, 2017). El Gobierno chino, se ha comprometido en invertir una cantidad total de 46 mil millones de dólares. Se prevé que las obras finalicen para finales de 2020 (Irshad, Qi and Arshad, 2015).

La Iniciativa del Cinturón marítimo se enfocará principalmente en infraestructura, conectividad marítima y terrestre, colaboración de puertos y cooperación económica marítima. Para financiar el propósito, además de la ayuda del Banco de Inversión en Infraestructuras Asiático y del Fondo de la Ruta de la Seda –con un total de 40 mil millones de dólares–, la ruta marítima cuenta con el apoyo del Fondo de Cooperación Marítima China-ASEAN, el Fondo de Cooperación de Inversión China-ASEAN y un préstamo de 10 mil millones de dólares por parte del Banco de Desarrollo de China (Lu, 2016).

5.4.2.1. ASEAN

Con la nueva ruta, el país pretende expandirse hacia el océano Índico y Europa, que hasta ahora, se ha basado en tan sola una situación geográfica en el Sureste asiático. Sin embargo, las relaciones con los países de la ASEAN seguirán siendo prioritarias. Desde el Tratado de Libre Comercio en 2003, la cooperación económica, industrial y financiero entre China y los países que integran la ASEAN ha sido muy próspero en los últimos quince años. Esta continua relación se ha traducido en distintas áreas de

colaboraciones como la agricultura, servicios industriales, industria manufacturera, logística, energía, inversiones, entre otras (Saw, 2007).

Esta nueva Ruta Marítima de la Seda no va a ser más que una continuación de la relación que ha tenido China con ASEAN dada la larga historia de cooperación, entre otros, *El Plan Maestro en Conectividad de la ASEAN 2025*, el Consejo de Conectividad China-ASEAN para promover la conectividad marítima y la creación del Fondo de Cooperación Marítima. Diversos expertos afirman que con este proyecto se va a mejorar la eficacia del canal, y la conectividad marítima y seguridad entre los distintos puertos de la Ruta de la Seda (Lu, 2016).

En cuanto a los proyectos de infraestructuras de puertos, China utiliza la compañía naviera estatal, *China Ocean Shipping Group Company* (COSCO) para llevar a cabo diversas estrategias con la finalidad de desarrollar ventajas competitivas en el extranjero. Es accionista del terminal de contenedores en Singapur COSCO-PSA, con un 51% de participación. Es un punto estratégico ya que se trata del principal centro logístico del sureste de Asia. De la misma manera, también tiene una participación minoritaria en el canal de Suez. En Malasia, se ha invertido dos mil millones de dólares para mejorar el puerto de Kuantan por la compra por parte de Beibu Gulf Holding Co. Ltd con una participación de 38 por ciento en un consorcio con una concesión de treinta años para utilizar el puerto, que a su vez, también forma parte del parque industrial cooperativo chino-tailandés de Kuantan (Jetin, 2017).

Por otro lado, China también baraja la posibilidad de implicarse en el proyecto del canal que atraviesa el golfo de Tailandia con en el Mar de Andamán (van der Putten y Meijnders, 2015).

Simultáneamente, China ha invertido grandes cantidades en proyectos indonesios para mejorar las infraestructuras del país. China ve a Indonesia como un aliado estratégico no solo porque es la mayor economía dentro de la ASEAN, también ve los estrechos de Sunda y Lombok como posibles alternativas al estrecho de Malaca (Len, 2015).

5.4.2.2. Europa

Las relaciones comerciales marítimas entre Europa y China son cruciales para las relaciones económicas, ya que el 64 por ciento de los productos que exportaron e importaron en 2016 fueron a través de este canal, que traducido a cifras fueron 315 mil millones de euros. Se trata de un número que se espera que sea constante en los próximos años (Duchâtel and Sheldon-Duplaix, 2018).

Para la entrada a Europa, COSCO, firmó en 2009 un acuerdo de alquiler del puerto de Piraeus, Grecia por un período de 35 años. Tras reformas financiadas por COSCO en el puerto para incrementar la capacidad de rendimiento del mismo, en 2013 se convirtió en uno de los diez puertos con más volumen de Europa (van der Putten y Meijnders, 2015). La razón de escoger Grecia como puerta de entrada se debe a las pocas sensibilidades políticas entre la relación sino-griega, pese a ser un país con una posición económica y política poco estable.

Con este acuerdo, no se trata solo de una vía de entrada a la Unión Europea, sino también la posición de preponderancia en el puerto más grande de transbordo en el Mediterráneo. Dado a lo próspero que han sido estas relaciones, se están discutiendo nuevos proyectos en el puerto de Thessaloniki, además de otras inversiones en carreteras y aeropuertos.

Además del puerto griego, China también ha invertido en la terminal belga en Zeebrugge con un total de 49 por ciento de acciones por parte de China Shipping Group y el grupo Shanghai International Port. Por otro lado, la compañía China Communications Constucction está construyendo un dique seco en el puerto de Malta. Empresas navieras chinas también tienen relaciones en otras ciudades costeras de Europa: Willebroek (Bélgica), Duisburg (Alemania), Taranto (Italia), Marsella (Francia), Londres (Reino Unido), Barcelona (España), Estocolmo (Suecia), Gdynia (Polonia) y varios terminales en Ámsterdam (Países Bajos), uno de los puertos más importantes de toda Europa (van der Putten y Meijnders, 2015).

Aunque el proyecto resulte tentador para varios países de la Unión Europea, en las recientes visitas de los presidentes Macron y la primera ministra Theresa May a China, han evitado firmar el memorándum de entendimiento de la Ruta Marítima de la Seda

para eludir el compromiso político, pese a las insistencias por parte del Gobierno chino. Alemania fue incluso más tajante, reprochando la iniciativa como una alternativa al marco europeo, pero con un modelo que no está basado en “la libertad, democracia y los derechos individuales de los humanos” (Duchâtel y Sheldon-Duplaix, 2018).

Pese a que las implicaciones positivas como la construcción de nuevas infraestructuras marítimas son ventajosas para una reducción de costos de flete y la aparición de las economías de escala, diversos académicos europeos ven esta estrategia como un riesgo para Europa ya que el gigante asiático controlaría los precios y los términos del intercambio, además de la influencia política en la región (Duchâtel y Sheldon-Duplaix, 2018).

5.4.3. Planes en otros países

Además de las colaboraciones con los países vecinos y continentales, China no se ha limitado y tiene aspiraciones globales.

Por una parte, Latinoamérica siempre ha estado presente en los planes nacionales. Con la progresiva importación de recursos naturales, especialmente de materias primas como el cobre, petróleo, soja o hierro, China tiene acuerdos de comercio que han sido uno de los conductores del crecimiento económico de esta región. Tras la gira que Xi Jinping embarcó durante noviembre de 2016 por los diferentes países de América del Sur, se firmaron diversos acuerdos comerciales con Ecuador, Perú y Chile, siendo la base de otras cooperaciones futuras pertenecientes a la iniciativa de la Ruta de la Seda (Wijeratne, Lyn y Rathbone, 2017). Perú y Chile, junto con Costa Rica, ya tenían acuerdos de libre comercio con China previamente. En estos tratados se promueven la integración económica, eliminando barreras comerciales. Colombia y Uruguay también tienen intención de formar parte de esta alianza (Zottele y Qian, 2017)⁴.

⁴ La Franja y la Ruta: Oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible

En África por otra parte, la inversión masiva por parte de entidades china es conocida. Una tercera parte de las importaciones de petróleo crudo y un gran fracción de recursos minerales son procedentes de este continente, superando en 2012 a Estados Unidos como principal socio (Kadilar y Leung, 2013). Las inversiones chinas en África crecen a un ritmo frenético, con inversiones de 3,6 mil millones de dólares en 2013 a 13,3 mil millones de dólares en 2014, sobre todo en países como Zambia, la República Democrática del Congo y Sudán. Otro ejemplo es Tanzania, que China se ha convertido en el segundo inversor extranjero más grande del país, con más de 500 proyectos en los que se han invertido 2,5 mil millones de dólares.

Aunque la mayoría de estas inversiones son exportaciones de combustibles y minerales, China también se ha interesado por el desarrollo de infraestructuras. Un ejemplo es la participación de la construcción de la línea de ferrocarril en la costa de Nigeria de 1.400 kilómetros de longitud con un capital de 11 mil millones de dólares por parte de China Civil Engineering Construction Corporation y la República Federal de Nigeria (Brautigam, Farole y Tang, 2010). En Tanzania nuevamente, China Merchants Holdings y el Gobierno de Omán se unieron en 2015 para construir el puerto de Bagamoyo, en el que se espera que pasen más de 20 millones de contenedores anualmente (Anthony, 2013).

5.5. Proyectos actuales y resultados a la fecha

Con las últimas cifras publicadas por el Ministerio de Comercio chino, el ritmo que la iniciativa lleva hasta ahora es favorecedor. Las empresas chinas durante el primer semestre de 2018 han hecho un total de 3,61 mil millones de dólares en inversión directa no financiera en 52 países pertenecientes a la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda, con un incremento de un 22,4 por ciento año tras año, siendo un 14,2 por ciento del total durante dicho período. Con respecto a los contratos de proyectos en el extranjero, se han firmado 680 contratos con un valor total de 20,63 mil millones de dólares, contabilizando un 46,3% del total del valor contractual de China de los proyectos contratados durante el mismo período de tiempo. La facturación ha superado a los 18,78 mil millones de dólares, ocupando el 54,1% del total, un 30,4% más interanual. Las inversiones principales se han distribuido en Asia, siendo muchos de ellos pertenecientes a la ASEAN: Singapur, Malasia, Indonesia, Vietnam, Laos,

Paquistán, Myanmar y Tailandia. En concreto, los países del ASEAN han respondido con una actitud positiva hacia la Iniciativa propuesta por China. A finales de 2015, los diez países de la ASEAN ya eran miembros del Banco de Inversión de Infraestructuras Asiático y se ha beneficiado extensamente de los proyectos que han ido surgiendo.

En cuanto a las preferencias de inversión, China se ha centrado en estos cuatro últimos años en países con economía avanzada, particularmente en Europa, y con una reconfiguración de sectores, en los que ahora se destacan servicios y tecnología industrial (Casaburi, 2017).

5.6. Riesgos y desafíos

Aunque con la anunciación de la Nueva Ruta de la Seda ha creado una situación de cooperación, el mayor desafío que tiene China por delante es la implementación. Aunque ha tenido éxito en varios de sus proyectos ya presentes como el puerto de Piraeus en Grecia, también ha presenciado importantes fracasos como la construcción de la autopista A2 en Polonia por parte de Chinese Overseas Engineering (COVEC) Group, dejando el proyecto sin finalizar que, por falta de coordinación y asunciones de ahorros de materiales, el presupuesto inicial fue incrementado más del doble, un coste que la compañía no pudo asumir (Djankov y Miner, 2016).

No se trata de un caso aislado. La falta de coordinación y descentralización de diferentes departamentos han sido el problema de varios proyectos. Por ejemplo, en el proyecto de cooperación ferroviaria de alta velocidad que une China con Tailandia se ha visto retrasado por el incremento de agentes implicados en el proceso, por inestabilidad política y por problemas financieros. La falta de investigación por parte de China hizo que ofreciera un interés inusualmente alto en el préstamo por lo que el gobierno tailandés transfirió parte del proyecto a Japón ya que ofrecía un interés mucho menor (Lu, 2016).

Otra de las críticas que se hacen es la falta de consciencia del riesgo de las compañías chinas. Las empresas chinas pueden caer en una sensación falsa de seguridad por parte del Gobierno con una política tan fuerte. Bancos nacionales y compañías de diversa

índole están dando apoyo económico a las diferentes propuestas con la concepción del respaldo del Gobierno Central. Dada que la mayor parte del capital financiero viene de las empresas chinas, con la incertidumbre de la rentabilidad del proyecto, la pérdida potencial sería asumida por China (Jetin, 2017).

Desde el punto de vista de la financiación, los bancos estatales tienen una menor experiencia en proyectos internacionales, que puede resultar en una desventaja superior con respecto a sus competidores, ya que están a mayor riesgo de aceptar proyectos poco viables, sobre todo en países de Asia Central (Djankov y Miner, 2016).

La inestabilidad política es un factor a tener en cuenta. Parte los países que componen la ASEAN son políticamente estables. Sin embargo, Malasia, por ejemplo, presenta inestabilidad política. Myanmar, Camboya y Laos poseen un sistema legal bastante opaco y Filipinas tiene legislaciones que vetan las inversiones extranjeras. Las oposiciones de la población local y de organizaciones no gubernamentales son otros agentes a considerar. Los conflictos étnicos y religiosos en el Valle de Ferganá (Kirguistán, Uzbekistán y Tayikistán) y Beluchistán (Pakistán) hacen que sea un reto para China con su principio de no intervención. Con la abertura de los bordes, tristemente se esperan que aumenten el terrorismo islámico y crímenes transfronterizos (Grieger, 2016).

La disputa por los territorios del mar de China Meridional ha hecho que los países de la ASEAN alcen la voz. Malasia, Indonesia y Vietnam tienen una posición muy crítica hacia China. Tras los resultados del arbitraje por parte de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a favor de Filipinas, China no aceptó y no reconoció el resultado. Con Xi Jinping al mando, China ha tenido una respuesta más asertiva al altercado con la intromisión de Estados Unidos creando territorios militares en las islas contiguas. Ahora, China se enfrenta al dilema de dar prioridad al proyecto OBOR o la disputa del territorio. Sin embargo, la conclusión que han llegado algunos académicos como Nie (2016) declaran que la prioridad vital actual de China es la Ruta de la Seda y probablemente las relaciones con los países de la ASEAN volverán a ser más armónicas y estables para el éxito de la Ruta.

Desde un punto de vista político, numerosos académicos y personalidades políticas han dudado de la intención de China con este programa, acusándole de una expansión geográfica, económica y política que solo beneficia a el propio país. Rusia, tiene

sentimientos encontrados ya que ve a China como posible antagonista de la Unión Económica Euroasiática, por la toma de control en su esfera de influencia en Asia Central. Vietnam, por otro lado, ha acusado a las empresas chinas de traer sus propios equipos, dejando así poco margen para que las empresas locales puedan participar en el esquema de la Ruta de la Seda (Lu, 2016). Tailandia y Brunéi también se resisten a que lleguen compañías chinas a sus respectivos mercados nacionales por miedo a la feroz competición que podría provocar.

Con el desequilibrado balance entre el gran número de exportaciones y la escasa importación hace que muchos países estén reacios a unirse al proyecto ya que China tampoco abre su mercado hacia las naciones que quieren entrar al mercado chino. Un ejemplo de ello es la imposibilidad por parte de Singapur y Malasia para entrar en el mercado chino en sectores como finanzas, telecomunicaciones y comercio exterior (Lu, 2016).

Además de todo esto, normalmente las importaciones y exportaciones siguen un mismo patrón en la que cada país exporta el mismo tipo de producto, como por ejemplo con la relación entre China, Mongolia y Rusia, que exclusivamente se dedica al intercambio de materia prima. Por tanto, hay una necesidad de ampliar el abanico en cuestión y mejorar las estructuras de comercio (Otgonsuren, 2015).

El problema medioambiental, un tema muy crítico en la sociedad actual, tanto nacional como en el extranjero, es otra cuestión a tener en cuenta. Muchas empresas chinas están demasiado focalizadas a la rentabilidad a cualquier coste que en países como Myanmar, Laos y Camboya han mostrado el rechazo por el daño medioambiental que han causado arrasando bosques y gastando recursos naturales de la zona (Lu, 2016).

El camino para que la nueva Ruta de la Seda tenga éxito es uno difícil. Diversos analistas, académicos e incluso funcionarios del gobierno chino han criticado que la iniciativa es demasiado ambiciosa y extensa sin la suficiente preparación por las posibles contingencias que pudieran surgir. Por ejemplo, la coordinación de las diferentes instituciones gubernamentales con distintos focos de interés será un reto operacional dado lo desmesurado que es el proyecto. Asimismo, muchos también dudan de la capacidad que China tiene para implantar en detalle la visión de Xi Jinping dado que el país nunca ha sobresalido en tópicos como el *know-how* en tecnología, el capital humano, dirección y gestión y experiencia en general. Además, los diferentes niveles de

desarrollo económico, estructura y políticas de los diversos países que se han unido al proyecto pueden resultar complicado de ajustarse en un mismo marco. El Gobierno y las compañías chinas deben de tener en cuenta todos estos factores políticos, económicos, legislativos y sociales ya que la falta de consideración de éstas podrían traducirse en grandes pérdidas.

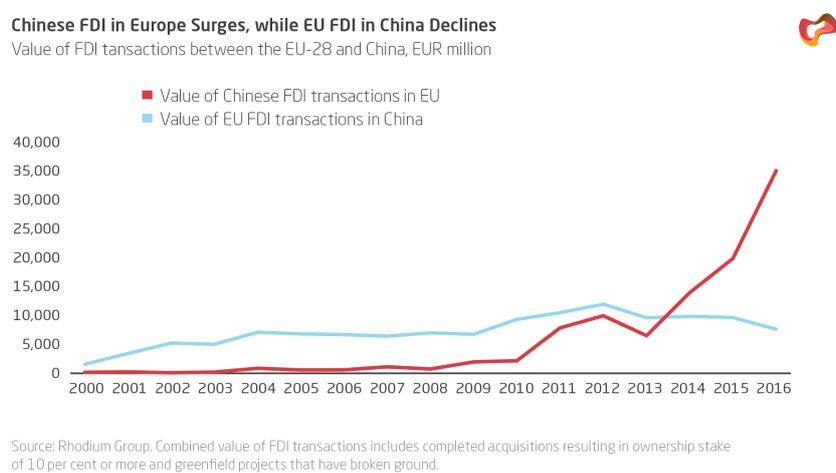
5.7. Efectos de esta iniciativa en las relaciones entre Europa y China

Tras el anuncio de este proyecto, numerosos países pusieron a China como foco de atención dado lo ambicioso que es la iniciativa y los resultados potenciales han atraído a empresas de diversos sectores. Aunque tras la anunciación ha hecho que la imagen y la influencia de la República Popular de China haya dado un giro positivo, aún hay mucha información que no se ha emitido. Además, los posibles inconvenientes y problemas que puedan surgir pueden que retrasen o bloqueen los planes que China tenía desde un principio.

En cuanto a China, tras la crisis económica mundial, se ha ido interesando poco a poco en el continente europeo ya que los precios se han ajustado dada la escasez de inversores. A pesar de que la inversión china en Europa no es tan relevante como la inversión extranjera europea en China, se prevé que en los próximos años aumente ya que Europa tiene un gran mercado para las exportaciones y por las facilidades respecto a otros países en cuanto al acceso de tecnologías que tanto insiste el gigante país.

Figura 7

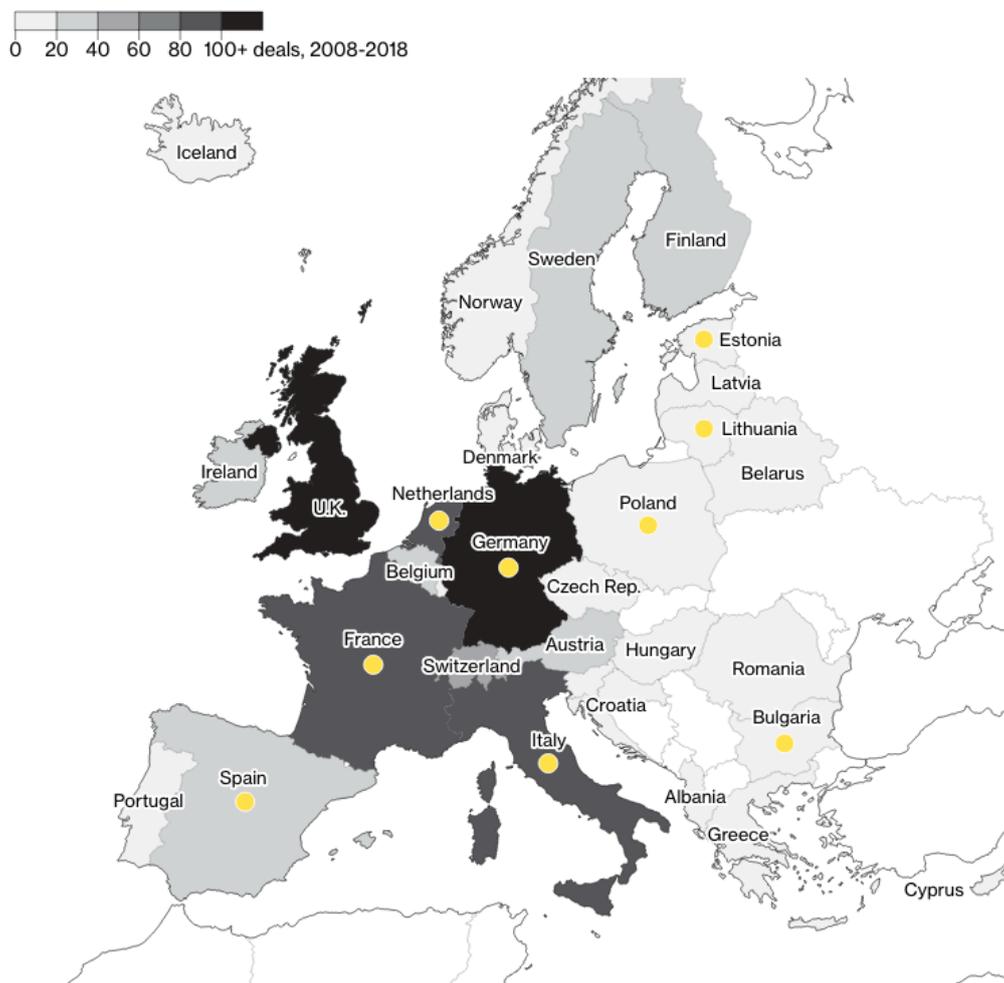
Inversión china en Europa y viceversa



Fuente: MERICS research (2017)

Como se puede observar en la figura 7, ha habido un aumento exponencial desde 2013 de inversiones chinas en Europa, coincidiendo con la Iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda. Hasta el 2011, China se centraba en las inversiones en los países europeos con mayor consolidación y menos afectados por la crisis como Alemania y Reino Unido por el menor riesgo que suponían, pero a partir del 2013, China se ha ido abriendo a los diferentes mercados contiguos por las oportunidades estratégicas que brindan como Italia y Portugal en los sectores bancarios y energéticos (Casaburi, 2017).

Figura 8
Inversiones chinas en Europa entre 2008-2018



Fuente: Bloomberg (2018)

Desde la perspectiva de Europa, cronológicamente, en un principio hubo un silencio por parte de Bruselas. Muchos de los países no mostraron un gran entusiasmo hacia la idea. La falta de un consenso común y política unificada de la Unión Europea, hizo que

surgieran opiniones mixtas sobre esta iniciativa. Diversos Estados de la unión se mostraron vacilantes dada la falta de transparencia y reciprocidad en las inversiones (Alonso, 2017). Además, Europa consideraba que los riesgos que conllevaban el proyecto y los obstáculos eran muy altos, lo que hizo que Bruselas ignorara las ofertas de incorporación. Otra razón por la que Europa en un principio no respondió fue porque en los diálogos oficiales entre Europa y China no se habló sobre el tema de la Nueva Ruta de la Seda. Sobre este último punto, la teoría que Jing Men (2015) defiende es que China en un principio quería primero focalizarse en los países vecinos como punto de partida para presentar los primeros proyectos. Como resultado, hubo poca conciencia en la sociedad europea sobre la estrategia de China.

A mediados de 2015, Europa e inversores europeos empiezan a interesarse por las políticas exteriores de China, resultando en un rol más activo en las conversaciones sobre las estrategias de inversión y en la incorporación de algunos países europeos en el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura como Alemania, Austria, Italia, España, Francia y Reino Unido, entre otros.

En la celebración del foro de la iniciativa B&R en mayo de 2017 en Beijing, la Unión Europea rechazó apoyar el manifiesto propuesto sobre el comercio ya que no incluía compromisos en temas como la sostenibilidad medioambiental, ofertas equitativas e imparciales, asuntos sociales y la coparticipación de proyectos. Sin embargo, meses posteriores en octubre de 2017, el ministro chino de comercio Zhong Shan y la ministra de la Unión Económica Euroasiática Veronika Nikishina firmaron en Hangzhou, China un acuerdo de libre comercio. Con ello se pretende reducir las barreras comerciales, mejorar los intercambios de bienes, favorecer el ambiente de desarrollo industrial y por supuesto, promover la iniciativa de la Ruta de la Seda (Alonso, 2017).

Muchos académicos consideran que el proyecto de la Ruta de la Seda es una gran oportunidad para el continente europeo en un momento histórico de crisis económica y de la decadencia de diversas relaciones estatales. Además, con las sinergias entre el Plan de Inversiones para Europa, comúnmente llamado el Plan Juncker y la Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda, se ha establecido la Plataforma de Conectividad UE-China (Šteinbuka, Muravska y Kuznieks, 2017). Tal como se describe en la fuente

oficial del Parlamento Europeo⁵, esta causa fue instaurado en 2015 como un medio para el entendimiento y poner en común las sinergias entre Europa y China en planes infraestructurales, estrategias y políticas para desarrollar una estructura fluida de operaciones a través de una cooperación en términos de rendimiento medioambiental, seguridad y estándares de eficiencia.

Con la madurez de la legislación europea, y la tecnología puntera y la innovación de China junto al gran mercado de este país asiático, Europa y China pueden beneficiarse mutuamente de diversos beneficios que conllevan esta asociación.

Otra de las similitudes es que ambos pueblos tienen sus propias plataformas de inversión, en Europa está el Banco Europeo de Inversiones Estratégicas (EFSI), mientras que China tiene The Silk Fund y el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, como se ha mencionado previamente. Estos serían los conductores de la financiación de los diferentes proyectos de la plataforma y una vía para analizar oportunidades para cofinanciar vínculos infraestructurales entre la Unión Europea y China (Steinbuka, Muravska y Kuznieks, 2017).

Además de la Plataforma de Conectividad, también se creó la cooperación entre los países de Europa del centro y del este llamado “16+1”. Es una iniciativa propuesta por China tiene como objetivo expandir y mejorar la cooperación con 11 Estados miembros de la Unión Europea y 5 países balcánicas (CEE16) en temas de infraestructuras, alta tecnología y tecnología verde. Aunque esta asociación se creó en 2012, China pretende utilizarlo como base del puente hacia Europa en la ruta terrestre de la Iniciativa de la Seda. Desde un punto logístico, los países del 16+1 serán una parte clave de la estrategia para que la Ruta de la Seda llegue a su destinación final, Europa Occidental. La mayoría de los componentes de la CEE16 presentan buenas relaciones con China, sin ningún conflicto histórico especialmente destacable. Por tanto, la construcción de la Ruta de la Seda no solo se prevé que haya poca resistencia e impedimento, sino que también los países de la CEE16 están abiertos a las oportunidades que China ofrece (Liu, 2015). Por ejemplo, Albania, Bosnia and Herzegovina, Macedonia, Montenegro and Serbia, están especialmente receptivos a las ofertas propuestas con una mayor

⁵ Parlamento Europeo – Parliamentary Questions
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2017-003701&language=EN>

flexibilidad ya que tienen ciertas ventajas al no formar parte de la Unión Europea. Además, dichos países al ser relativamente pobres, no necesitan de garantías soberanas para utilizar la línea especial de crédito chino, ya que cumplen los requisitos para recibir ayuda de desarrollo por parte de la República Popular (Vangeli, 2015). Por otra parte, Latvia también ve a China como posible colaborador para mejorar su propia económica ya que las relaciones con Rusia se han visto desmejorada en la última década con la imposición de sanciones por parte que ha disminuido considerablemente las relaciones comerciales con los países bálticos (Steinbuka, Muravska y Kuznieks, 2017).

Para los académicos chinos como Liu (2014), estas relaciones serán fundamentales para posteriores reuniones de ambos continentes, además de la construcción de la Nueva Ruta. Esta cooperación debe ser promovida por una comunicación constante en los diferentes niveles: gubernamental, provincial y municipal; y colaboración específica y directa entre las distintas zonas industriales.

Por otro lado, las relaciones que China mantienen con los países de Europa y la costa del Mediterráneo, en los que también se incluyen el norte de África y Medio Oriente, son también esenciales para ambos corredores marítimos y terrestres. Los países europeos costeros como pueden ser Malta, Portugal, Italia, España, Chipre y Grecia, son de vital importancia para el tramo marítimo, ya que son la destinación final de todo el trayecto, y son el punto de entrada para el resto del continente. Es lógico que el gobierno chino se enfoque en estas naciones y haya tomado actitudes más proactivas, ya que las relaciones con ellos pueden ser ventajosas y podrían ser más flexibles. Esto supondría el punto de mejoría para estos países sureños, tan afectados por la crisis económica en años anteriores (van der Putten y Meijnders, 2015).

Turquía, que siempre ha mantenido posiciones muy cercanas con China, firmó un nuevo tratado de alianza estratégica en 2010 para aumentar el intercambio comercial entre ambos países, con una cifra de 17 millones de dólares en 2015 para alcanzar para 2020 100 mil millones de dólares. El país turco ha querido apartar las diferencias ya que los beneficios que supone esta alianza exceden con creces en un mundo tan cambiante en el paisaje geopolítico. Un ejemplo de ello es la cooperación con la construcción de la línea de tren de alta velocidad que conecta Xinjiang con Turquía, pasando por los países de Medio Oriente (Kadilar y Leung, 2013).

En cuanto al resto de los países de Europa Occidental, la actividad con China ha sido limitada, aunque siendo partícipes de Banco Asiático de Inversión de Infraestructuras. Algunos gobiernos han estado más proactivos más que otros para intentar aprovecharse de las potenciales inversiones que China puede ofrecer. Francia, por un lado, ha mantenido un perfil muy bajo, atrayendo pocos inversores al país, al igual que los países nórdicos. Por otro lado, los Países Bajos ha sido un importante aliado dentro de la Unión Europea gracias al puerto de Rotterdam. En mayo de 2016, COSCO se convirtió en uno de los mayores accionistas del terminal Euromax en la misma ciudad.

Portugal se ha consolidado como uno de los destinos más atractivos para los inversores chinos, recibiendo durante los años 2010-2015, más de 7,23 mil millones de dólares. Se ha invertido en compañías de energías renovables y financieras, como es el caso de Caixa Geral y Novo Banco por parte de Fosun International y Haitong Securities, respectivamente (Casaburi, 2017).

Alemania, por ejemplo, tiene cinco proyectos de autopistas con China. Además, pasa uno de los corredores terrestres, Yuxinou que ha recibido considerable atención y ha sido promovido por ambos países.

Sobre las líneas de ferrocarriles, entre el 2011 al 2015, nueve líneas que conectan directamente Europa con China empezaron a operar. Éstas a su vez hacen paradas en diferentes países que lo atraviesan.

Figura 9

Líneas ferrocarriles entre Europa y China

	Route	Distance (km)	Duration (days)	Start	Frequency
Yuxinou	Chongqing-Duisburg	11,179	16	July 2011	3x/week
Hanxinou	Wuhan-Melnik (CZ)/Pardubice (CZ)/Turkmenistan	10,863	16	Oct. 2012	2-3x/week
Sumanou	Suzhou-Warsaw	11,200	18	Nov. 2012	6-8x/week
Rongou	Chengdu-Lodz	9826	10.5	April 2013	1x/week
Zhengou	Zhengzhou-Hamburg	10,214	19-20	July 2013	1x/week
Yixinou	Yiwu-Madrid	13,052	21	Nov. 2014	3x until now
Hexinou	Hefei-Germany	11,000	15	June 2014	2x/month
Xiangou	Changsha-Duisburg/Moscow/Tashkent	11,808	18	Oct. 2014	Every 10 days
Haou	Harbin-Hamburg	9820	15	June 2015	1x/week

Fuente: Li, Bolton y Westphal (2018)

Los productos que transportan las diferentes líneas son variados como pueden ser: bases de grandes ordenadores, coches, materiales de construcción, productos de electrónica, maquinaria, ropa, accesorios del hogar e incluso té y porcelana. Las conclusiones que han llegado Li, Bolton y Westphal (2018) afirman que ha habido un incremento de

comercio entre China y los participantes de la Ruta de la Seda, aunque cabe destacar que no es un intercambio igualitario. Concluyen que la exportación de los productos chinos sobrepasa con mucha disimilitud a los productos importados de países europeos y centroasiáticos. Pese a todo, la Nueva Ruta de la Seda es un proyecto en su fase inicial y si la causa se desarrolla teniendo en cuenta las aportaciones de las naciones partícipes, puede resultar en una situación beneficiosa para todas las partes.

En general, la Unión Europea tiene dudas de la Nueva Ruta de la Seda por el aumento de poder de los intereses de China y sus miembros aliados, resultado un riesgo por la fragmentación de la integración europea. Muchos consideran que China ha sobrepasado los límites del marco político europeo y eso ha afectado a las tomas de decisiones de la Unión Europea (Zhao, 2017). Sin embargo, el Viejo Continente que atraviesa por un momento de transformación, necesita recuperar la competitividad en el mercado mundial. Aunque en esta iniciativa existen diferencias, también hay similitudes y confluencias entre Europa y China que se presentan como una oportunidad para aprender el uno al otro, cooperar y hacer un progreso en unión.

5.7.1. El papel de España

España ha tenido una actitud adormecida en todo este proyecto. En la cumbre del G20 en 2015 celebrado en Antalya, Turquía, el presidente Xi animó al entonces presidente Mariano Rajoy para que España aprovechara el talento y la tecnología para que participara activamente en la construcción de la Ruta de la Seda. De hecho, el interés que China tiene hacia España ha ido aumentando durante los años, sobrepasando 850 millones de euros de inversión china en España en 2015, marcando un récord histórico. Es el tercer país más grande en la Unión Europea en términos de crecimiento de inversión. Los sectores que más relevantes son: telecomunicaciones, turismo, energía, inmobiliario y agrícola (Müller-Markus, 2016).

No obstante, comparado con otros países europeos como Reino Unido, Francia, Alemania, Portugal y Grecia; España se queda relegada en un segundo plano. Este dato es palpable en la línea de ferrocarril Yixinou. Empezó su recorrido desde la ciudad costera de Yiwu a Madrid, España a finales de 2014. Esta línea es hasta ahora, la más

larga entre los continentes asiático y europeo cubriendo trece mil kilómetros en 20 días. A Yiwu se le conoce como la ciudad de los productos misceláneos por lo que los productos que exporta son mercancías *low-cost* a España. En su viaje de vuelta, transporta productos españoles como vino, aceite de oliva y jamón (Li, Bolton y Westphal, 2018). De los 40 trenes cargados de productos chinos, tan solo 4 de ellos volvieron con productos españoles, principalmente del sector agrícola. De hecho, si este trayecto no tuviera paradas en otras principales ciudades europeas, este proyecto sería inviable (Müller-Markus, 2016). Sin embargo, fuentes como Arduino (2016) afirma que esto se debe a que el viaje de ida está fuertemente subsidiado por el gobierno chino para apoyar a las empresas chinas que están involucradas en sectores como el automovilístico o de la electrónica. También es debido a las sanciones económicas que Rusia impone a la Unión Europea en el viaje de vuelta, haciendo que los costes sean muchos más grandes (Wang, Ruet y Richet, 2017).

Por la vía marítima, además de las inversiones por parte de COSCO en Grecia mencionado previamente, la compañía naviera también ve como posible inversión el puerto de Valencia, no solo por la posición geográfica ventajosa, también turística y cultural (Wang, Ruet y Richet, 2017).

La razón por la que España se ha visto en una posición tan débil es debido a varios factores. A diferencia de Portugal, con el período de las privatizaciones en España durante los años ochenta y noventa del pasado siglo, 120 compañías públicas cambiaron de manos, haciendo que los inversores chinos busquen otras oportunidades más apetecibles en otros países. Además, España no destaca en casi ningún sector donde tenga gran fama internacional e imagen, al contrario que Alemania o Francia. España no tiene marcas de lujo o compañías industriales con avanzada tecnología con renombre.

La única baza que tendría España sería el puente hacia Latinoamérica con el lenguaje, la cercanía cultural y la histórica relación de comercio. Sin embargo, China ya tiene relaciones estables con el continente sudamericano con los distintos acuerdos que se han formado en los últimos años como el foro de cooperación entre China y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC). Tras unas conversaciones, China se ha comprometido invertir más de 250 mil millones en la próxima década. Por tanto, España ha perdido una gran oportunidad y no supone ninguna ventaja respecto a otros países. Al contrario, China está siendo un feroz competidor en las inversiones españolas

en el extranjero por el poder de capital que tiene China, junto con la fortaleza tecnológica (Müller-Markus, 2016).

Pese a no poder competir con otros países de primer nivel, España sigue ofreciendo atractivas oportunidades para invertir. Es uno de los principales destinos mundiales de inversión y China se ha interesado especialmente en tres sectores definidos: turístico, inmobiliario y agroalimentario.

Por el creciente aumento de nivel de vida en el país asiático, el sector turístico cobra de gran importancia. El Banco Mundial estima que para 2022, China tendrá 167,9 millones de visitantes chinos que viajarán fuera de sus fronteras. España, que siempre ha sido un país líder receptora en turismo, con más de 82 millones de turistas en 2017⁶, es de clave importancia para inversores españoles, chinos y extranjeros. En España, no solo se ha invertido, también se han hecho acuerdos bilaterales de cooperación y estrategia para explotar este nicho y crear sinergias.

A lo largo de los últimos años, la afluencia de turistas chinos es palpable. En 2014, la cifra ascendía a 287,000 visitantes, con un gasto medio de 2,040 euros, más de la mitad que los alemanes (Lojo, 2016). Además, con el aumento de frecuencias de vuelos directos entre China y España y las excelentes condiciones hoteleras que el país europeo cuenta, se ha realizado varias transacciones como la adquisición de un 20 por ciento de NH Hoteles por parte del holding chino HNA Group; y acuerdos estratégicos de empresas chinas en España como Sol Meliá con Jin Jiang y Barceló Hoteles y Resorts con Chongqing Kangde Industrial (Fernández Jiménez, Flores García and Moran Sheehan, 2015).

El sector inmobiliario español sufrió grandes caídas tras la crisis económica, lo que ha supuesto un punto de foco para inversionistas extranjeros. Con un mercado con tendencia alcista y rentable, diversos inversionistas chinos se han interesado, siendo uno de ellos Wang Jianlin, presidente del Grupo Wanda con la adquisición y posterior venta del Edificio España, en Madrid. Sin embargo, la demanda no ha sido tan alta como en otros Alemania o Reino Unido, por ejemplo. Una de las causas es la inestabilidad política y la poca flexibilidad que el Gobierno español ofrece a los inversionistas extranjeros.

⁶ Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital

Con una población de 1.380 millones de habitantes, China necesita abastecer toda la población que presenta, con la necesidad de importar alimentos pese a ser uno de los principales productores agrícolas del mundo. Gracias a ello, España es uno de los exportadores con mayor incremento en la Unión Europea, superando los mil millones de euros en 2016, situándose en el puesto 11 de países proveedores de China. El principal sector que se exporta de España es el cárnico, seguido de vinos, bebidas, grasas y aceites, productos agrarios transformados y productos de la pesca (Velilla Sanz, Peña Serrano and Pérez Ruiz, 2018). Particularmente, el producto porcino sobresale de manera importante. De hecho, en 2013, la empresa china WH Group lanzó una OPA junto con la mejicana Sigma, quedándose con un 36,99 por ciento de Campofrío Food Group (Fernández Jiménez, Flores García and Moran Sheehan, 2015).

Otras adquisiciones por parte de empresas chinas en España han sido Osborne (vinos, bebidas espirituosas y derivados del cerdo), Hacienda y Viñedos Marqués del Atrio (vino) y Miquel Alimentació (bienes de consumo) (Fernández Jiménez, Flores García and Moran Sheehan, 2015).

Figura 10
Comercio Exterior entre España y China, 2016

Sector arancelario	Exportaciones		Importaciones		Saldo
	Miles de euros	Toneladas	Miles de euros	Toneladas	Miles de euros
Sectores cárnicos	633.982	388.432	1.979	301	632.003
Vinos y bebidas	202.823	147.999	2.054	2.067	200.770
Grasas y aceites	142.515	60.547	6.027	1.979	136.488
Otros productos agrícolas, caps. 5 y 14	62.419	42.939	33.456	11.253	28.963
Productos agrarios transformados	54.306	14.355	129.849	63.495	-75.542
Pesca	33.045	9.209	357.193	116.645	-324.147
Lácteos	19.678	16.262	—	—	19.678
Frutas	17.466	14.980	8.430	2.284	9.036
Semillas, oleaginosas, mandioca y forraje	14.391	64.787	95.293	49.495	-80.901
Conservas vegetales	7.566	5.932	77.695	41.902	-70.129
Industrias alimentarias y piensos	5.671	4.072	11.622	12.921	-5.951
Flores y plantas	1.010	522	883	319	127
Café, té, cacao y azúcar	782	217	18.706	7.962	-17.924
Hortalizas y legumbres	91	111	35.824	20.378	-35.733
Cereales y productos de molinera	17	37	551	401	-534
Tabaco	1	—	95	17	-94
Total general	1.195.764	770.401	779.655	331.419	416.109

Fuente: Velilla, Peña y Pérez (2018)

6. Conclusión

La Iniciativa del Cinturón y la Ruta de la Seda es un proyecto que todavía está en una fase prematura. Con la creación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras y con el fondo Silk Road, tiene una baza muy fuerte para que los proyectos sigan adelante y si tiene éxito, puede que el sistema geopolítico de un giro de vuelta hacia Asia, con China convirtiéndose en el centro económico global, como lo fue en los siglos anteriores. Estados Unidos, que ahora disfruta de la hegemonía, se ha visto amenazado por la ambición y asertividad que tiene China para coronarse como la primera potencia económica del mundo.

Con la ralentización que ha sufrido durante los últimos años, China se ha dado cuenta que con la estrategia que se ha utilizado hasta la última década no será suficiente para seguir adelante y ya ha empezado el camino para cambiar el modelo de crecimiento. El desarrollo de infraestructuras es, por tanto, el principal motor de crecimiento económico del país. Con la creación de los diferentes corredores económicos, harán que las vías de comercio se agilicen y se mejoren las relaciones entre los distintos países que participan en el proyecto. Por otro lado, estos últimos se verán también beneficiados por la financiación y los retornos económicos.

Además, esta iniciativa hará que China se abra al mundo exterior, mejorar el rol que tiene para los asuntos internacionales y las relaciones con los países vecinos, asimismo realzar el “*soft power*” y aumentar la cooperación para mejorar la capacidad de producción internacional.

En cuanto a Europa, que hasta ahora ha mostrado un interés descoordinado, los proyectos de la Ruta de la Seda en este continente han sido más bien escasos en comparación con las inversiones que China ha hecho en Asia. Siendo China el tercer mercado más grande de exportación en la Unión Europea, éste debe implementar políticas de desarrollo en común y empezar a negociar con China de manera oficial para evitar desaprovechar esta oportunidad de crecimiento y riqueza. Es lógico que muchos de los países europeos sigan preocupados por el poder que otorgaría al gigante asiático si entra en el juego europeo. Sin embargo, Europa no debe cerrarle la puerta, al contrario, debe poner en marcha un mecanismo de investigación de inversiones para

evitar la excesiva influencia política y económica, y equilibrar la balanza de los beneficios.

España se ha visto relegada en un segundo plano en comparación con el resto de los países de la Unión Europea debido a la escasez de buenas ofertas y de empresas con una buena imagen de marca. Los tres sectores turismo, inmobiliario y alimenticio son los más destacados para los inversores chinos en los últimos años. España no se debe quedar parada, al igual que el resto de Europa, debe aprovechar la oportunidad y el Gobierno español debería empezar a hacer reformas para atraer a las inversiones extranjeras y promover la seguridad del mercado español.

Dada la naturaleza del proyecto, por su magnitud geográfica y estructural, se deben de tener en cuenta los riesgos y los desafíos como las transferencias de poder, las financiaciones, la inestabilidad política o la falta de consciencia de riesgo. Las compañías y los gobiernos deben de tener en consideración todos estos factores y tomar acciones como planes de contingencia y construir buenas relaciones con las partes interesadas para gestionar posibles problemas para así, mejorar las posibilidades de éxito.

La Nueva Ruta de la Seda es un proyecto muy amplio y si China consigue superar los aspectos negativos, sin duda será un punto de referencia en un sistema internacional multipolar.

7. Bibliografía

- Alonso, A. (2017). Los Intereses De China En Asia Central, Belt And Road. *UNISCI*, 45, pp.67-84.
- Anthony, R. (2013) Infrastructure and influence: China's presence on the coast of East Africa, *Journal of the Indian Ocean Region*, 9:2, 134-149
- Arduino, A. (2016). China's One Belt One Road Has The European Union Missed The Train?. *S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS)*.
- Bloomberg (2018). *Inversiones chinas en Europa entre 2008-2018*. [image] Available at: <https://www.bloomberg.com/graphics/2018-china-business-in-europe/> [Accessed 3 Jun. 2018].
- Brandt, L. and Rawski, T. (2008). *China's great economic transformation*. 1st ed. Cambridge [u.a.]: Cambridge Univ. Press.
- Brautigam, D., Farole, T. and Tang X. (2010). China's Investment in African Special Economic Zones: Prospects, Challenges, and Opportunities. *Economic Premise; No. 5. World Bank, Washington, DC. © World Bank*.
- Casaburi, I. (2017). Chinese investment trends in Europe. *ESADE Business School*.
- Chin, G. (2016). Asian Infrastructure Investment Bank: Governance Innovation and Prospects. *Global Governance: A Review of Multilateralism and International Organizations*, 22(1), pp.11-26.
- Churchman, K. (2015). China's Vision for a New Asian Economic and Political Order. *The National Bureau of Asian Research*. [online] Available at: <http://nbr.org/research/activity.aspx?id=637> [Accessed 4 Mar. 2018].
- Chow, D. C. K. (2016). Why China Established the Asia Infrastructure Investment Bank. *Vanderbilt Journal of Transnational Law, Forthcoming; Ohio State Public Law Working Paper No. 333*. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2737888>
- Cooper, A. (2017). The BRICS' New Development Bank: Shifting from Material Leverage to Innovative Capacity. *Global Policy*, 8(3), pp.275-284.
- Djankov, S. and Miner, S. (2018). *China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope, and Challenges*. 1st ed. Peterson Institute for International Economics.
- Duchâtel, M. and Sheldon-Duplaix, A. (2018). Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe. *ECFR/ECFR*, 255.
- EPSC Strategic Notes (2015). The Asian Infrastructure Bank. *European Political Strategy Centre (EPSC)*, 1.
- Esteban, M. and Otero-Iglesias, M. (2015). What are the prospects for the new Chinese-led Silk Road and Asian Infrastructure Investment Bank?. *Real Instituto Elcano*.
- Fallon, T. (2015). The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia. *American Foreign Policy Interests*, 37(3), pp.140-147.

- Fernández Jiménez, M., Flores García, H. and Moran Sheehan, P. (2015). China: Inversiones en Europa y España. *Inversión Mundial IEB Deloitte*.
- Grieger, G. (2016). One Belt, One Road (OBOR): China's regional integration initiative. European Parliament Research Service (EPRS).
- Irshad, M., Qi, X. and Arshad, H. (2015). One Belt and One Road: Does China-Pakistan Economic Corridor benefit for Pakistan's Economy?. *Journal of Economics and Sustainable Development*, 6(24), pp.200-207.
- Jetin, B. (2017). "One Belt-One Road Initiative" and ASEAN Connectivity: Synergy Issues and Potentialities. *Institute of Asian Studies, Universiti Brunei Darussalam*.
- Jing, M. (2015) China's New Silk Road and EU-China Relations. In EU-China Observer, *EU-China Research Centre*, 1(15).
- Johnson, C. (2016). President Xi Jinping's "Belt and Road" Initiative. *Center for Strategic and International Studies (CSIS)*.
- Kim, J. (2015). *Asia Infrastructure Investment Bank Conference*. Visto en <https://www.ft.com/content/5ea61666-1e24-11e5-aa5a-398b2169cf79>
- Kon, M., Hsu, S. and Kung, L. (2016). Why Did China Take The One Belt And One Road (Obor) Strategy And Initiate The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)?. *International Journal of Economics, Commerce and Research (IJEER)*, [online] 6(2), pp.39-54. Available at: <http://www.tjprc.org/publishpapers/2-41-1465471520-4.%20IJEER%20-%20Why%20Did%20China%20Take%20the%20One%20Belt%20and%20One%20Road.pdf> [Accessed 12 Jan. 2018].
- Lardy, N. (2014). *Markets Over Mao - The Rise of Private Business in China*. 1st ed. Washington D.C.: Peterson Institute for International Economics.
- Len, C. (2015). China's 21st Century Maritime Silk Road Initiative, Energy Security and SLOC Access. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 11(1), pp.1-18.
- Li, Y., Bolton, K. y Westphal, T. (2018). *The effect of the New Silk Road railways on aggregate trade volumes between China and Europe*, *Journal of Chinese Economic and Business Studies* .
- Liao, N. (2016). The sources of China's assertiveness: the system, domestic politics or leadership preferences?. *International Affairs*, 92(4), pp.817-833.
- Lin, J. (2011). *Demystifying the Chinese economy*. 1st ed. Cambridge University Press.
- Lin, J. (2013). China's economic development and cultural renaissance in the multipolar growth world of the twenty-first century. *China Economic Journal*, [online] 6(1), pp.1-11. Available at: http://siteresources.worldbank.org/DEC/Resources/84797-1104785060319/598886-1104852366603/599473-1223731755312/Lin-China_Economic_Development_and_Cultural_Renaissance_in_the_Multipolar_Growth_World-Beijing_Forum.pdf [Accessed 4 Feb. 2018].
- Liu, Z. (2015). The role of Central and Eastern Europe in the building of silk road economic belt. *Medjunarodni problemi*, 67(2-3), pp.184-195.

- Lojo, A. (2016). Turismo Chino En España: Un Análisis Del Producto Turístico, Atracciones e Itinerarios Ofrecidos por Agencias de Viajes Chinas. *Cuadernos de Turismo*, 37, pp.511-517.
- Lu, J. (2016). The 21st Century Maritime Silk Road and China-ASEAN Industry Cooperation. *International Journal of China Studies*, 7(3), pp.375-389.
- Natixis (2017). *Inversión por país y sectores en la Ruta de la Seda*. [image]. Available at: www.iberchina.org/files/2017/obor_financing_natixis.pdf [Accessed 12 Mar. 2018].
- Nie, W. (2016). Xi Jinping's Foreign Policy Dilemma: One Belt, One Road or the South China Sea?. *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*, 38(3), pp.422-444.
- MERICS research (2017). *Inversión china en Europa y viceversa*. [image] Available at: <https://www.merics.org/en/papers-on-china/chinese-investment-europe-record-flows-and-growing-imbalances> [Accessed 19 May 2018].
- MERICS research (2017). *Mapa de los tramos marítimo, terrestre y red ferroviaria de la Ruta de la Seda*. [image] Available at: <https://www.merics.org/en/china-mapping/silk-road-initiative> [Accessed 7 Jan. 2018].
- Müller-Markus, C. (2016). One Belt, One Road: the Chinese Dream and its Impact on Europe. *Notes Internacionals Barcelona Centre for International Affairs (CIDOB)*, 148.
- Otgonsuren, B. (2015). Mongolia–China–Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation. *ERINA REPORT*, 127.
- Parra Pérez, Á. (2017). OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 113.
- Rahman, S. and Shurong, Z. (2017). Analysis of Chinese Economic and National Security Interests in China- Pakistan Economic Corridor (CPEC) under the Framework of One Belt One Road (OBOR) Initiative. *Arts and Social Sciences Journal*, 08(04).
- Ravallion, M. and Chen, S. (2007). China's (uneven) progress against poverty. *Journal of Development Economics*, 82(1), pp.1-42.
- Rocha Pino, M. (2017). Los proyectos de integración megarregional de China: el caso de la iniciativa Cinturón y Ruta (CYR). *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, 1(17), p.547.
- Saw, S. (2007). *ASEAN-China Economic Relations*. 1st ed. Singapur: Institute of Southeast Asian Studies.
- Šteinbuka, I., Muravska, T., & Kuznieks, A. (2017). Cooperation Formats of China and Europe: Synergies and Divergences, *Baltic Journal of European Studies*, 7(1), 98-118.
- Van der Putten, F. and Meijnders, M. (2015). China, Europe and the Maritime Silk Road. *Netherlands Institute of International Relations Clingendael*.

- Vangeli, A. (2015) China's New Silk Road and its Impact on Sino-European Relations. In *EU-China Observer*, 1(15), *EU-China Research Centre*.
- Velilla Sanz, A., Peña Serrano, S. and Pérez Ruiz, M. (2018). El Éxito de la Exportación Alimentaria Española a China. *BOLETÍN ECONÓMICO DE ICE*, 3097, pp.65-77.
- Wang, Y. (2015). China's "New Silk Road": A Case Study in EU-China Relations. In Amighini, A. and Berkofsky, A. (eds.) *Xi's Policy Gambles: The Bumpy Road Ahead. ISPI Report*, [online] pp.93-109. Available at: <http://www.ispionline.it/it/EBook/XiPolicyGambles.pdf> [Accessed 22 Nov. 2017].
- Wang, W. and Cheng, Z. (2015). Sino-Russian transboundary water cooperation regarding Heilongjiang River under the background of Silk Road Economic Belt. *European Journal of Law and Political Sciences*, pp.40-44.
- Wang, X., Ruet, J., Richet, X. (2017) One Belt One Road and the reconfiguration of China-EU relations. *ISPI REPORT CHINA 2017 "Belt and Road: A game chan..*
- Wei, Qiang and Mou Shan (2015), 越南民众对华心态评析, 共识网
- Wijeratne, D., Lyn, F. and Rathbone, M. (2017). Repaving the ancient Silk Routes. *PwC Growth Markets Centre*.
- World Bank (2011). Multipolarity: The New Global Economy. *The World Bank*. [online] Available at: http://siteresources.worldbank.org/INTGDH/Resources/GDH_CompleteReport2011.pdf [Accessed 4 Mar. 2018].
- Xi, J. (2013). *Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament*.
- Zhao, S. (2017). 欧盟对“一带一路”倡议的认知研究. *世纪桥*, 6.
- Zottele, E. and Qian, W. (2017). La Franja y la Ruta: Oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible. *orientando | Temas de Asia Oriental, Sociedad, Cultura y Economía*.