



Facultad de Ciencias Humanas y Sociales
Grado en Relaciones Internacionales

Trabajo Fin de Grado

La Nueva Ruta de la Seda China

¿Quién sale ganando y quién sale perdiendo con
esta iniciativa?

Estudiante: Juan Páramo

Director: Prof. María García Salvador

Madrid, abril 2020

Resumen

Este trabajo trata de analizar la Iniciativa china de la Franja y la Ruta, IFR, desde distintas perspectivas en relación a las regiones involucradas en la misma. Este proyecto, fundado en 2013, y aun en desarrollo, está dando mucho que hablar por sus futuras implicaciones, no solo para China, sino para el sistema internacional en conjunto. De esta manera se ha analizado tanto los hechos objetivos como opiniones expertas subjetivas para estudiar los potenciales beneficios o perjuicios para las regiones asiáticas, europeas y Estados Unidos. Por un lado, el montante tan grande que se maneja invertir proporcionará a los miembros de la iniciativa desarrollo, conectividad y un incremento en relaciones comerciales, entre otras cosas. De ello se aprovecharán los países con menores capacidades, como los de la región asiática o el este de Europa. Sin embargo, de este proyecto también se espera una mayor influencia y alcance de China, lo cual se percibe con temor por parte de Europa occidental, pero, sobre todo, por parte de Estados Unidos, el cual ve su posición de principal potencia a nivel mundial amenazada. Los resultados finales habrá que esperar a verlos, pero queda claro que esta iniciativa no dejará indiferente a nadie.

Palabras clave: Iniciativa de la Franja y la Ruta, China, *Tianxia*, Estados Unidos, Eurasia, comercio, conectividad

Abstract

This essay aims to deeply analyze the project One Belt One Road, or OBOR, from multiple perspectives depending on the regions that are related to the initiative. Although it was created in 2013 and is still in an early phase of development, OBOR has become a topic to be studied due to its possible implications. On the one hand, this initiative aims to bring development, connectivity and a significant increase of commercial relations between regions, mainly to the less developed ones, like Asia or Eastern Europe. However, the gain in influence by China thanks to the project is a reason to be worried from Western Europe, but, mainly, from the United States, that sees its powerful position threatened. Even though there is still time left to see the final implications of the project, it is expected that OBOR will be a significant topic for the next years.

Key words: One Belt One Road initiative, China, *Tianxia*, United States, Eurasia, commercial relations, connectivity

Tabla de contenido

1. INTRODUCCIÓN.....	5
1.1 Proyecto.....	5
1.2 Importancia del tema.....	5
1.3 Emplazamiento teórico	6
1.4 Anticipar contenidos	7
2. MOTIVOS Y OBJETIVOS	8
2.1 Finalidad y motivos.....	8
2.2 Objetivos y preguntas	9
3. METODOLOGÍA.....	11
4. MARCO TEÓRICO	13
4.1 Antigua ruta de la seda	13
4.2 La Nueva Ruta de la Seda.....	13
4.2.1 Proyecto	13
4.2.2 Objetivos.....	14
4.2.3 Miembros.....	15
4.2.4 Logros.....	16
4.2.5 Financiación.....	16
4.3 Concepto de Tianxia	17
5. ANÁLISIS.....	19
5.1 Estructura del análisis	19
5.2 Perspectiva china	19
5.2.1 El sueño chino.....	19
5.2.2 Objetivos públicos de la IFR	20
5.2.3 Desarrollo económico en China.....	21
5.2.4 Otros planes de expansión	23
5.3 Perspectiva asiática	23
5.3.1 Asia Central - Cáucaso	23
5.3.2 India - Pakistán.....	25
5.3.3 ASEAN.....	26
5.4 Perspectiva europea	27
5.4.1 Eurasia	28
5.4.2 Centro y este de Europa.....	30
5.4.3 Mediterráneo y países occidentales.....	31
5.5 Perspectiva americana	32
6. CONCLUSIONES.....	34

6.1	Tianxia.....	34
6.2	¿Desarrollo en la región a cambio de ceder poder?	35
6.3	Eurasia vs. Euratlantismo	36
6.4	Cambio en el statu quo	37
6.5	¿Quién sale ganando y quién sale perdiendo?	38
7.	<i>BIBLIOGRAFÍA</i>	41
8.	<i>ANEXOS</i>.....	45

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Proyecto

Este trabajo está dedicado al estudio exhaustivo del proyecto conocido como *One Belt, One Road*, que traducido al español se denomina la Iniciativa de la Franja y la Ruta, o IFR. Informalmente se le atribuye el nombre de la nueva ruta de la seda china, debido a las similitudes que presenta con aquel proyecto que comenzó alrededor del s. II a.C. y que estrechó lazos comerciales entre el imperio chino y el romano.

El análisis que se desarrollará a lo largo del trabajo expondrá las principales perspectivas de las distintas regiones que están involucradas en este proyecto a nivel mundial. En la actualidad, ya existen más de un centenar de países y organizaciones internacionales que han firmado el acuerdo para participar y cooperar, con lo que se supone que el panorama internacional se verá afectado en gran medida.

1.2 Importancia del tema

La importancia del tema la encontramos tanto en la naturaleza del proyecto como en el promotor de éste. Por un lado, este proyecto, como ya se explicará más adelante, consiste en la inversión en múltiples proyectos de infraestructura y desarrollo en distintas regiones del mundo, las cuales verán una oportunidad de crecimiento local a cambio de un aumento significativo de la influencia china.

China lleva ya un largo periodo de crecimiento económico y desarrollo que le ha permitido ser, en la actualidad, la segunda potencia a nivel mundial tras Estados Unidos. Además, el modelo sociopolítico que lleva a cabo el Partido Comunista de China difiere con el modelo liberal occidental que rige Estados Unidos o la Unión Europea entre otros. De esta manera, a pesar de que el objetivo principal de la iniciativa china sea el de desarrollo para los países implicados, otra de las mayores implicaciones sería el del incremento de la influencia de China, lo cual implicaría un posible cambio en el status quo del sistema internacional.

Como alternativa a esta expansión, Estados Unidos, con Donald Trump a la cabeza, ha comenzado un plan de oposición, preparando una serie de proyectos para contrarrestar el efecto. Además, recientes hechos van en la línea de lo explicado anteriormente, como el comienzo de la guerra comercial entre ambos países, los cuales establecieron aranceles para la importación de productos, y que se ha extendido hasta hace relativamente poco,

cuando se comenzaron las negociaciones para finalizar el conflicto. Aun así, esta situación demuestra la tensión que existe entre las dos principales potencias en la actualidad, debido, entre otros, al desarrollo del proyecto.

De esta manera, el proyecto de la Franja y la Ruta, en principio, tendrá un impacto enorme en muchas regiones del mundo y en varios ámbitos distintos. El principal sería el comercial, ya que las infraestructuras tratarán de mejorar la conectividad entre los distintos países y China, incrementando el volumen de intercambios de bienes y servicios. Pero su importancia no se limita a eso, sino que será interesante analizar el impacto en términos geopolíticos, sociales, culturales... debido a las diferencias entre regiones involucradas en la iniciativa. Asimismo, se procederá a analizar la influencia que este proyecto puede tener en otras materias, como el de las divisas.

1.3 Emplazamiento teórico

La iniciativa *One Belt, One Road*, o como nos referiremos a ella a partir de ahora, IFR (Iniciativa de la Franja y la Ruta), es un proyecto que fue anunciado por el presidente Xi Jinping en una conferencia en el año 2013. Consiste en uno de los proyectos de infraestructura más ambiciosos de la historia. El objetivo principal con esta medida es, de alguna manera, simular el que se realizó hace dos milenios, y que como veremos más adelante, sirvió para estrechar lazos entre Asia y Europa. La inversión tratará de reforzar esos lazos, desarrollando una serie de infraestructuras tanto terrestre, conocido como *Silk Road Economic Belt*, como marítimo, *21st Century Maritime Silk Road*.

Existe cierta rumorología que apunta a que los objetivos de China van más allá de aspectos puramente económicos y comerciales, alegando el deseo de que el gigante asiático tome una posición de ventaja en el panorama político internacional. Sean cuales sean las razones de China para esta inversión, lo cierto es que guarda muchas similitudes con la antigua ruta de la seda. Esta fue creada bajo el amparo de la dinastía Han en el siglo II a.C. mejorando la ruta comercial que iba por Asia Central hasta llegar al Imperio Romano. Se establecieron una serie de carreteras y rutas de barco, y se montaron establecimientos en medio de oasis, que funcionaban como puntos de encuentro entre mercaderes. Además de la seda, existían otros productos que se comercializaban a lo largo de esta ruta: diamantes, especias, corales, vidrios...

1.4 Anticipar contenidos

En resumidas cuentas, este trabajo desarrollará de una manera estructurada el impacto, del proyecto en distintas áreas. En primer lugar, se hará un repaso de los objetivos del proyecto, ciertas hipótesis y se procederá a explicar la iniciativa desde un punto de vista objetivo, tratando de dar una idea de qué dimensiones tiene, de qué se trata... Posteriormente, debido a la falta de información oficial y del poco desarrollo de los proyectos por su juventud, se analizará el impacto desde cuatro perspectivas diferentes, diferenciando según la región. De esta manera, se comenzará viendo la iniciativa desde la perspectiva china, el cual es el que la promulga, para luego analizar los países más cercanos geográficamente hablando, es decir, las distintas regiones en el continente asiático. Seguidamente, se hablará de Europa y como esta región es un elemento clave dentro del entramado, y finalmente concluiremos con el país más afectado con esta iniciativa por las repercusiones que pueda traer, Estados Unidos. Una vez analizadas las cuatro visiones, se hará una conclusión breve de cada una de ellas, para posteriormente desarrollar una idea final de los resultados de la investigación.

2. MOTIVOS Y OBJETIVOS

2.1 Finalidad y motivos

La primera vez que escuché el proyecto de la nueva ruta de la seda me quedé muy impresionado. Se hablaba de una iniciativa china mediante la cual iban a desarrollar múltiples proyectos de infraestructura alrededor del mundo. Me pareció un tema muy interesante por todas las implicaciones que puede llegar a tener el desarrollo de ésta. Mi finalidad no era otra que evaluar el impacto del proyecto a nivel mundial. Sin embargo, había dos limitaciones principalmente, que me impedían evaluar el proyecto de una forma objetiva y basada en observación empírica:

- El proyecto, en sí, es muy joven. Se habló por primera vez de él de forma pública en el año 2013, y, por lo tanto, solo lleva siete años de vida en los que se han ido tanteando distintas regiones, distintos proyectos, se han creado instituciones financieras... pero algo de semejante calibre en siete años no puede estar en ningún caso terminado
- El gobierno chino, por su parte, no es muy dado a ofrecer informes precisos acerca de la evolución del proyecto. De esta manera, las conclusiones que se pueden obtener son de informes de otras instituciones o artículos académicos que hagan un estudio acerca de la iniciativa

Basado en estos dos puntos, y a falta de una conclusión clara del impacto, la finalidad del trabajo es ver el impacto que tiene la iniciativa desde la perspectiva de cada región involucrada en ella. Me gustaría que en él se viesen los distintos ámbitos afectados por el proyecto: la economía, el comercio, el sistema monetario, la geopolítica, el militar...

Por tanto, los motivos de realizar este trabajo es conocer más a fondo cómo un proyecto con dimensiones tan grandes puede llevarse a cabo y qué consecuencias puede acarrear. Además, China y, en general, Asia, es una región de la que no tengo tanto conocimiento como puede ser Europa o América del Norte, además de ser una zona culturalmente muy distinta a la nuestra, con lo cual también he elegido realizar este proyecto por este motivo. Creo que para esta situación que puede convertirse en un acercamiento del mundo oriental a una civilización claramente occidental es un motivo más que suficiente para darle una importancia mayor de la que quizás le estamos dando, aunque en España, de momento, la iniciativa no tenga tanto peso. Asimismo, creo que el éxito o no, de esta iniciativa

provocará un cambio de paradigma en el orden mundial, teniendo en cuenta el incremento de influencia de China en el mundo, misma influencia que vería Estados Unidos reducida.

2.2 Objetivos y preguntas

Como hemos visto, la finalidad del trabajo es la de entrar en el máximo detalle permitido de la iniciativa de la Franja y la Ruta, y analizar el impacto de esta en las distintas regiones en las que está involucrada. De esta manera, el análisis se ha dividido en cuatro categorías de regiones. En definitiva, el objetivo principal del proyecto es analizar que regiones saldrían más beneficiadas y cuales saldrían más perjudicadas de la iniciativa en base a distintos factores.

En primer lugar, y quizá el primero que se viene a la mente, sería el de ver el impacto que tiene en el sistema económico mundial. Hay que tener en cuenta la situación de la precursora de la iniciativa. China es un país que ha estado creciendo de manera significativa, a doble dígito, durante varios años, y, a pesar de que en la última década se ha rebajado la intensidad de ese crecimiento, sigue situándose en algo más de un 6% anual. En línea con lo expuesto, uno de los objetivos será ver cómo ha derivado esa capacidad económica que China ha ido ganando con los años, para ver si realmente puede afrontar el desarrollo de un proyecto de semejante magnitud.

El segundo objetivo será el de analizar si realmente este proyecto proporcionará un crecimiento en el desarrollo de las distintas regiones involucradas. China ha querido vender desde el principio que la IFR se compone de una serie de acuerdos de cooperación bilaterales que se convertirán en beneficio para ambos contendientes. De esta manera, existen ciertos países que realmente necesitan una mejora en su infraestructura y la adopción de una mayor relevancia en el panorama internacional. Sin embargo, sí que es cierto que a pesar de la nota positiva de desarrollo de estos países que la IFR pueda traer, siempre existen ciertos riesgos. El objetivo, por tanto, será, no solo evaluar el desarrollo que pueda traer, sino que habrá que compararlo a esos distintos riesgos que puedan existir para ver si realmente será mutuamente beneficioso.

Esta red de infraestructuras pretende crear mejores conexiones entre distintas regiones con el objetivo de mejorar la circulación de productos, de personas y de capital. En la actualidad, y como veremos de forma más detallada posteriormente, existen dos centros de gravedad comercial principales: por un lado, el bloque euroatlántico, que comprende a Europa y Estados Unidos, y el transpacífico, entre China y Estados Unidos. El objetivo

de este proyecto será determinar en qué medida puede la IFR fomentar y reforzar los lazos entre Asia y Europa a fin de crear un nuevo centro de gravedad comercial, y de alguna manera, dejar de lado a Estados Unidos, gran perjudicado de la situación.

Ese bloque euroasiático, más allá del fomento del comercio entre ambos continentes, también puede suponer geoestratégicamente un impulso a este concepto de Eurasia. Europa, y principalmente la región occidental, siempre ha sido más afín a Estados Unidos, pero con un proyecto de este calibre, el sistema internacional, más allá del puramente económico puede cambiar, dependiendo de la actitud europea. Por tanto, se estudiará este concepto a fondo y la predisposición de Europa de participar en este proyecto para ver en qué medida, Eurasia es real.

Finalmente, y aunque no sean tan relevantes, otros ámbitos de análisis que servirán como objetivos para analizar serán, por ejemplo, el sistema monetario de divisas, y ver si también influye una mayor presencia de la divisa china, o el panorama más político, debido a que, como sabemos, China está gobernado por el Partido Comunista, y será interesante analizar el impacto que tenga en los distintos bloques.

3. METODOLOGÍA

Para un trabajo como el presentado, en el cual se hace un análisis desde una perspectiva teórica, analizando el potencial impacto, pero sin un enfoque de datos numéricos objetivos, las principales fuentes de información han sido: documentos oficiales emitidos por estados o de organizaciones internacionales, artículos o proyectos académicos estudiando la iniciativa, artículos de opinión e informes de actualidad económica.

En primer lugar, nos encontraríamos con aquellos documentos que han sido emitidos por estados u organizaciones internacionales. En este caso, su uso ha sido fundamental para ver el estado del proyecto en cada una de las regiones, ver qué clase de acuerdos se ha llegado, o en qué punto se encontraban ciertos proyectos. Los estados al final solo emiten información oficial y objetiva, con lo cual es una información veraz y útil para entender que países son los que más involucrados están, pero no tan relevante a la hora de evaluar de una manera más subjetiva el impacto ocasionado.

Para evaluar ese impacto, en este trabajo se ha hecho uso de múltiples informes, en los que más allá de exponer qué tipo de acuerdos existían en la actualidad y a quiénes afectaba, se analizaba la consecución de esos acuerdos, en todo tipo de ámbitos: económico, geoestratégico, político, cultural... En este apartado, encontramos instituciones tan reputadas como Morgan Stanley, Instituto Español de Comercio Exterior, Banco Asiático de Inversión en Infraestructura o Fondo Monetario Internacional, por citar algunos. Cada una de estas instituciones ha aportado información de valor acerca del proyecto, dando cuenta de la relevancia que éste tiene en el panorama internacional. En ellos se aporta información de los resultados de la iniciativa, basada en evidencia empírica o en opiniones formadas de expertos, lo cual supone información muy útil para el desarrollo de mi análisis.

La evidencia empírica que aportan los informes, y los datos objetivos provenientes de los propios países u organizaciones internacionales se complementan con opiniones subjetivas de autores que están bien informados acerca de la iniciativa o de las regiones que están involucradas. Así, hablamos de revistas especializadas en estos temas, como Nueva Tribuna, Estudios de Política Exterior, o Revista General del Derecho Europeo. También se han usado fuentes locales chinas, como *People Daily*, el cual es el mayor grupo periodístico del país.

Finalmente, y para acabar con estos análisis, era fundamental analizar la información económica al respecto, desde el crecimiento del PIB chino, hasta los resultados comerciales con sus principales socios, para hacerse uno a la idea del montante total que esta iniciativa supondría. Fuentes como Expansión o el Foro económico Mundial han sido de mucha utilidad en este aspecto.

En definitiva, apporto con mi trabajo el estudio y análisis crítico del proyecto, basado en la solvencia de las fuentes de información mencionadas. Su estudio y análisis detallado, me han permitido aportar mi idea personal y mi propia conclusión acerca de la iniciativa y de sus consecuencias.

4. MARCO TEÓRICO

En este apartado, se tratará de dar explicación a los distintos contenidos que conciernen a este proyecto, para que, en el posterior análisis, se tenga una mejor idea de lo que se está hablando. De esta manera, el marco teórico se dividirá en tres: se comenzará por una breve introducción de lo que fue la antigua ruta de la seda y sus principales implicaciones. Seguidamente, se introducirán los principales aspectos de la nueva ruta de la seda de una forma objetiva, con la idea de entender bien la magnitud del proyecto. Finalmente, se hará mención de las principales teorías de relaciones internacionales mediante las cuales trataremos de llegar a una conclusión respondiendo a los objetivos del trabajo.

4.1 Antigua ruta de la seda

En resumidas cuentas, la antigua ruta de la seda era “*una ruta de transporte que conectaba la China de la dinastía Han con zonas de Asia central y de la India, y en la que la seda era la principal mercancía*” (Xu, 2014). Esta ruta fue creada durante la dinastía Han, a través de un representante llamado Zhang Qian en el siglo I a.C. Tras una expedición al noroeste de India, en la que encontró productos como bastones de bambú o sedas, se empezaron a organizar partidas para comenzar a crear vías de comunicación oficial, a través de los cuales se intercambiarían diferentes productos.

Esta ruta recorría, además de China, Afganistán, Irán, Irak y Siria, hasta alcanzar Roma. Durante siglos, mercaderes recorrieron esta ruta, comerciando con distintos productos, entre los que destacaba, lógicamente, la seda. Además de comerciar productos, se trasladaban conocimientos, técnicas, pensamiento, culturas y conceptos religiosos de una región a otra y de manera recíproca (Llagostera, 2004), permitiendo, en cierta manera, un mundo más abierto y globalizado.

De esta manera, esta ruta tuvo una repercusión muy importante a nivel global, teniendo en cuenta las limitaciones que existían en esa época para acceder a otras regiones.

ANEXO 1

4.2 La Nueva Ruta de la Seda

4.2.1 Proyecto

Como se comentó al principio, este macroproyecto se le conoce por el nombre de *One Belt One Road*, sin embargo, en el desarrollo del trabajo nos referiremos a él como Iniciativa de la Franja y la Ruta, o, a partir de ahora, IFR. Se trata de una serie de acuerdos

bilaterales entre China y un conjunto de países que se sitúan entre Europa occidental y el sudeste asiático. Estos acuerdos tratan de crear una red de infraestructuras que incluyen *“la construcción y ampliación de carreteras, vías férreas (con preferencia, de alta velocidad), puertos, aeropuertos, plantas de energía, redes eléctricas, líneas de transmisión de datos y otras”* (Dirmoser, 2017).

Este proyecto pretende emular al que fue llevado a cabo por el imperio chino en el s. II. La dinastía Han pretendía reforzar los lazos comerciales con las regiones occidentales, y más concretamente, con el imperio romano. Se crearon una serie de redes de comunicación a través de las cuales comerciaban tanto productos tangibles como la seda e intangibles como conocimientos técnicos o culturales. Además, ambos proyectos comparten una serie de similitudes. Las dos rutas tienen un patrón muy común en cuanto a trayecto trazado, salvando las distancias en cuanto a limitaciones por la época en la que se creó la primera, y las facilidades que se tienen en la actualidad. Además, se puede observar como los dos se producen tanto por tierra como por mar. En la actualidad, el IFR se puede dividir en dos categorías: el *Silk Road Economic Belt*, corredor terrestre que cuenta con importantes ciudades para forjar una cooperación económica más estrecha entre Asia-Europa, China-Mongolia, China-Asia y China-Península Indochina; y el *21st century Maritime Silk Road*, con puertos importantes en dos corredores: el de China-Pakistán y el de Bangladesh-China-India-Myanmar (Portal de la Franja y la Ruta, 2013).

4.2.2 Objetivos

La idea salió a la luz en el año 2013, tras unas declaraciones del presidente Xi Jinping en la Universidad Nazarbayev, en la ciudad kazaja de Astana. En su discurso titulado como *“Llevar Adelante la Amistad del Pueblo y Crear un Futuro Mejor”*, dijo que *“con el fin de reforzar los lazos económicos y la cooperación, y ampliar el espacio de desarrollo de los países de Eurasia, podemos aplicar un nuevo modelo al crear el corredor económico de la Ruta de la Seda”* (EFE ECONOMÍA, 2013). Posteriormente, entraremos más en detalle acerca de los objetivos reales de China con respecto al proyecto, pero de momento nos limitaremos a exponer los cuatro conceptos en los que basan la idea esta cooperativa (Portal de la Franja y la Ruta, 2013):

- Paz y cooperación
- Apertura e inclusividad
- Beneficio mutuo y *win-win*

- Aprendizaje y toma de referencia recíprocos

De igual manera, la IFR pretende no solo mejorar los canales de comunicación para el comercio puro de productos, sino que quiere reforzarlo para promover cuatro aspectos fundamentales, que van en relación a los cuatro conceptos expuestos justo antes:

- La Ruta de la Seda Verde: a través de la cual se pretende practicar el concepto de desarrollo verde la protección del medioambiente
- La Ruta de la Seda para la Salud: una cooperación más estrecha, que sea mutuamente beneficiosa y en el que se incremente la transmisión de información
- La Ruta de la Seda Inteligente: alianza de cooperación técnica para la formación de talentos y entrenar a todo tipo de profesionales
- La Ruta de la Seda para la Paz: asistencia conjunta en materias de seguridad

En resumen, podemos apreciar como los objetivos propuestos por el propio grupo de la IFR son bastante básicos, limitándose a exponer una serie de premisas simples sobre las que justificar la magnitud de la inversión. Sin embargo, y como veremos más adelante, nada más lejos de la realidad, la iniciativa responde a algo mucho más profundo que la cooperación de China con otros países, y dependiendo de la perspectiva de cada uno, los objetivos reales pueden deparar distintos resultados.

4.2.3 Miembros

En la actualidad, el número de miembros de la iniciativa es desconocido, aunque sí que se puede intuir que nos encontramos ante un proyecto con muchas naciones e instituciones adheridas a este. ANEXO 2. Como no existen datos oficiales acerca del número exacto de miembros dificulta un análisis más preciso. Un informe del prestigioso banco de inversión americano Morgan Stanley cifraba el número de países participantes en 65 en 2018 (ANEXO 3) (Morgan Stanley, 2018), mientras que otros informes hablaban incluso de una cifra superior al centenar, incluyendo organizaciones internacionales. La cuestión es que cuando Morgan Stanley emitió el informe, pocos países europeos occidentales habían firmado el acuerdo. En la actualidad, la agencia de prensa del gobierno de China estableció la cifra de firmas de documentos de cooperación en 171, con más de 150 países y organizaciones internacionales como firmantes de éstos (Xinhua, 2019). O uno de los periódicos con más relevancia del país, *China Daily*, establecía en 194 documentos de cooperación de China con 136 países y 30 organizaciones internacionales (Han, 2019). En cualquier caso, y a falta de información clara y concisa, nos podemos hacer una idea

de cuantas partes involucradas hay, y por ende, de la importancia de este proyecto en el panorama internacional.

4.2.4 Logros

Procediendo a exponer la iniciativa desde una visión objetiva, la IFR, a pesar de su corta edad y de que aun se está comenzando a desarrollar, ya ha conseguido una serie de éxitos que se han expuesto en la página web de la iniciativa, ANEXO 4, a través de la agencia de prensa del gobierno chino, conocida como *Xinhua*.

En primer lugar, y como se ha mencionado ya, la cifra de miembros ronda los 150, lo cual habla del impacto internacional que está teniendo esta iniciativa. Por otra parte, en 2018, la conectividad se incrementó, abriendo 106 nuevas rutas, para un total de 387. También se ha avanzado en materia de cooperación en capacidad industria, proyectos ferroviarios en Laos y en Tailandia y en transferencia tecnológica y digital con Asia, Oriente Medio y Europa.

Los bancos chinos fueron capaces de establecer sucursales en 27 países y el renminbi está ganando influencia en el sistema monetario internacional. Las relaciones con África mejoraron gracias a una cumbre en Beijing, y el comercio con Europa se incrementó, realizando más de 13.000 viajes con 15 países europeos.

Todos estos datos, como se ha dicho, son expuestos a través del propio gobierno chino, con lo cual es lo más preciso que se puede obtener. Aun así, los hechos están fechados como tarde hasta finales de 2018, ya que los datos de 2019 no han salido aun de forma oficial.

4.2.5 Financiación

Según un estudio del Banco Asiático de Desarrollo (Churchill, 2017), se requerirán más de 1,7 billones de dólares anuales hasta el año 2030 para poder desarrollar la región asiática en su plenitud, erradicar la pobreza y como respuesta ante el cambio climático. De esta gran inversión, dos tercios tendrían que acabar en proyectos de energía, de infraestructura y de transportes (Leandro & Duarte, 2020). Por lo tanto y basados en estos datos, la IFR quiere convertirse en actor principal de este objetivo de desarrollo.

En temas de financiación, desde el principio la iniciativa tuvo mucho éxito, ya que consiguió reunir doce mil millones de dólares en los tres primeros trimestres de 2015, incrementando un 66% lo obtenido el año anterior (Horvath, 2016). Asimismo, el

comercio se incrementó entre China y los potenciales participantes de la IFR, suponiendo un volumen de 1,1 billones de dólares en 2014, es decir, un 25% del total de comercio chino. Por otra parte, un informe de Morgan Stanley estableció la cifra ya invertida en proyectos que formen parte de la iniciativa a mediados de 2018 en 200 mil millones de dólares, y “*la cantidad total invertida podría llegar a los 1,2-1,3 billones de dólares en 2027*” (Morgan Stanley, 2018).

Por tanto, para financiar este gran proyecto, China ha requerido de muchas fuentes de financiación. Entre otros, se crearon dos instituciones recientemente, bajo el nombre de Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, al cual nos referiremos a partir de ahora como AIIB, por sus siglas en inglés, y el Fondo de la Ruta de la Seda (Yilmaz & Changming, 2018). Por una parte, el AIIB se creó como una institución financiera multilateral con las misión de mejorar la situación social y económica en Asia mediante la inversión en infraestructura sostenible y otros sectores productivos, tal y como se establece en su página web (Asian Infrastructure Investment Bank, s.f.). Aunque no se centre específicamente en la IFR, sí que invierte en distintos proyectos relacionados con la iniciativa. Por otra parte, el Fondo de la Ruta de la Seda se estableció en el año 2014 con una dotación inicial de 40 mil millones de dólares y con el fin de proveer de financiación a proyectos de comercio y cooperación que tengan relación con la IFR y los países involucrados (Finanzas & Desarrollo, 2017).

4.3 Concepto de *Tianxia*

Este apartado se limitará a exponer y definir de manera breve un concepto que nos va a ser útil para el posterior análisis del proyecto.

En primer lugar, es necesario entender el concepto tradicional milenario de *Tianxia* “*(todo lo que hay bajo el cielo), que intelectuales como ZhaoTingyan popularizaron con éxito con el argumento de que el mundo actual no se ha convertido en una unidad política, sino que sigue siendo de caos, conflictos, nula cooperación y anarquía*” (Cantero, 2019). Este concepto surgió hace tres mil años en la China pre imperial, en la cual convivían multitud de tribus, y cuando una se impuso, promulgó un sistema en el que se integrarían a todas las naciones y un mundo que estuviese constituido por y para los pueblos. Este sistema tenía que estar aceptado mundialmente, y tenía que haber armonía entre pueblos para que realmente funcionase (Yaqing, 2012).

A pesar de que, expuesto así, queda una idea corta y sin fondo, veremos posteriormente en el desarrollo como es un concepto que se está tratando de reformular a la actualidad. Muchos autores creen que, en este principio de siglo, China está realizando una serie de movimientos, entre los que se encuentra la ruta de la seda, a través de los cuales se está gestando un ascenso pacífico con el objetivo de tener un liderazgo a nivel mundial.

5. ANÁLISIS

5.1 Estructura del análisis

Este análisis tratará de estudiar desde distintas perspectivas la política geoeconómica que pretende llevar a cabo China con su iniciativa de inversión en infraestructuras. Debido a que este proyecto recorrerá un gran territorio, afectará al panorama internacional en su conjunto. De esta manera, y después del estudio de distintas opiniones, podemos clasificar a los principales actores implicados y afectados en cuatro regiones: en primer lugar, China, como precursora de esta iniciativa. Los objetivos públicos del país con esta iniciativa están claros, sin embargo, su posición posterior al desarrollo de la IFR será objeto de estudio. La segunda región afectada sería el resto de las naciones asiáticas, las cuales verán como el poderío chino en la región, el cual ya estaba muy presente, será de aun mayor calado. Seguidamente, y como ya hemos visto, la iniciativa tiene planeado llegar hasta Europa, con lo que la Unión Europea en su conjunto sería un tercer actor interesante de observar. El acercamiento del dinero chino a la región europea no es casual, y atiende a una posibilidad de un cambio en la esfera económica internacional. En ese cambio de tendencias económicas se vería el que es en la actualidad el actor más importante a nivel nación del mundo, Estados Unidos. Desde hace unos años, existe una rivalidad en las altas esferas internacionales entre ambos bandos, y con la reciente llegada de Trump, trayendo consigo una etapa de incertidumbre, esta situación podría incrementar de nivel.

5.2 Perspectiva china

5.2.1 El sueño chino

Xi Jinping llegó al poder en diciembre del año 2012. En esa etapa, el propio Xi basó su candidatura en el concepto de “El sueño chino”, el cual trata de renovar la nación china, en base a una modernización de la sociedad, prosperidad económica y gloria nacional (Napang, Nurhasanah, & Rohman, 2019). La IFR “*es un instrumento clave para alcanzar el Sueño Chino: restaurar y legitimar el resurgimiento de China como potencia mundial*” (Müller-Markus, 2016). Por otra parte, el concepto milenario de *Tianxia* previamente explicado en el marco teórico ha resurgido en los objetivos del gigante asiático. Recordemos que este concepto pretende la integración a nivel global de forma armoniosa y consensuada. De esta manera, y con estas dos premisas, Xi se embarcó en uno de los proyectos más ambiciosos de la historia, en términos de volumen y de potencial impacto.

5.2.2 Objetivos públicos de la IFR

Como ya hemos visto, la IFR comprende una serie de corredores económicos a través de tierra y agua llegando a formar parte de extensas redes logísticas con el fin de intensificar las relaciones entre China, el resto de Asia, y Europa. Ya sabemos que este proyecto está valorado en miles de millones de dólares, los cuales estarían justificados ya que supondrían un empujón en el desarrollo económico de todos los países que estén implicados. En sus primeros tres años, esta iniciativa generó compromisos de financiación de casi 900.000 millones de dólares según estimaciones de dirigentes chinos, llegando a ser comparado por muchos con el Plan Marshall impulsado por Estados Unidos tras la Segunda Guerra Mundial (Dirmoser, 2017). Pero, desde la perspectiva china, el proyecto se presenta de una forma en la que el desarrollo sostenible y el concepto del *win-win* están presentes para todos los actores involucrados.

“One Belt, One Road es un “producto de cooperación inclusiva, no una herramienta geopolítica, y no debe ser observada con una mentalidad obsoleta de la Guerra Fría”. Con estas palabras, el ministro chino de Asuntos Exteriores, Wang Yi, descartó decididamente comparar One Belt, One Road con el Plan Marshall estadounidense” (Müller-Markus, 2016).

Ésta es la manera en la que China quiere que se aprecie su iniciativa. La IFR es un complejo plan de política exterior que comprende ámbitos desde el económico, pasando por el social, medioambiental... La necesidad de desarrollo y de apertura del país, la cual se enfrentaba a ciertos problemas internos, ha convertido a ésta en un elemento indispensable para el desarrollo del país.

Este proyecto, en palabras de sus fundadores, supone un camino de cooperación, prosperidad común, incremento de la confianza y un estado de ganar-ganar para todos aquellos actores que quieran formar parte de la iniciativa. Esta idea de ganar-ganar, o *win-win*, se refiere sencillamente al hecho de que las autoridades chinas venden este proyecto, no solo como de interés personal, sino que el respectivo país que acuerde con China en relación al IFR, también se verá beneficiado. Estos corredores económicos que, en principio, recorrerían suelo asiático, europeo y africano pretenden, como prioridad, hacer fluida la conexión entre los territorios participantes.

En resumidas cuentas, el objetivo principal es que haya una conexión más fluida entre los territorios para que todo el mundo se beneficie de la inversión, principalmente en términos

de desarrollo. Y esto queda claro viendo que China no pone un método demasiado exigente a la hora de escoger países para que participen en la iniciativa, más bien, es inclusivo y busca cualquier posibilidad para que los países se unan al proyecto (Napang, Nurhasanah, & Rohman, 2019). De esta manera, las autoridades chinas emitieron un comunicado en el que se mostraban las principales sinergias entre este proyecto y los objetivos de desarrollo sostenible promovidos por las Naciones Unidas y las oportunidades que se ofrecían si estaban alineadas, con el fin de demostrar que este proyecto tenía como principal objetivo lo previamente mencionado. La idea era evitar que la gente criticase “el modelo chino, el cual dicen que se postula como alternativa a la imposición de democracia y de los Derechos Humanos, pero, sin embargo, éstos argumentan que sus Cinco Principios de Coexistencia Pacífica están en línea con la Carta de las Naciones Unidas (Müller-Markus, 2016). De esta manera, a través de esta iniciativa, China no solo pretende alcanzar un incremento de comercio y de influencia global, sino que también pretende transmitir con el ejemplo esos objetivos de desarrollo y mejorar su propia imagen a ojos de actores internacionales.

Otros autores, por ejemplo, definen la iniciativa basada en la conectividad de tres factores: el comercio, el capital y las personas (Cox, y otros, 2018). En primer lugar, la conectividad del comercio estaría basada en la mejora de infraestructuras y de conexiones entre países para fomentar un mayor intercambio de bienes y servicios, como hemos venido explicando. Seguidamente, se pretende un refuerzo de la moneda china, el renminbi, que como veremos en el siguiente apartado, está ganando en importancia en el sistema monetario internacional. Finalmente, se habla de conectividad de personas, no solo a la hora de fuerza laboral entre países, sino de transmisión de educación, cultura...

Si nos limitamos a presentar el proyecto de esta manera, a simple vista, se puede intuir que la IFR es algo meramente positivo y que tiene el único objetivo de cooperación internacional. Sin embargo, existen ciertos objetivos que no son expuestos de manera pública pero que se pueden intuir tras los movimientos chinos.

5.2.3 Desarrollo económico en China

El primero, tendría que ver con aspectos económicos. Para comenzar, a lo largo de los últimos años se está gestando un cambio en el orden económico mundial. Desde el fin de la Segunda Guerra Mundial, Estados Unidos ha controlado el sistema económico de manera clara, gracias, entre otros, al poder y la influencia de su moneda, el dólar, por encima del resto. Sin embargo, China, poco a poco, ha ido creciendo, pasando de ser la

octava potencia mundial en términos de Producto Interior Bruto en el año 1970, según datos de la ONU y del Banco Mundial, a ser la segunda en la actualidad, según datos del Fondo Monetario Internacional. A pesar de este meteórico crecimiento del PIB, los niveles de este crecimiento han ido disminuyendo con los años, pasando de un crecimiento anual alrededor del 10% e incluso mayor desde el principio de siglo hasta el año 2012, a situarse en la actualidad sobre un 6,6% (Expansión, 2019).

Estos datos nos muestran un poco el cambio de tendencia que ha deparado el desarrollo de la IFR. El crecimiento a doble dígito de China de últimos años del siglo pasado y el principio de este se le denomina como “crecimiento normal viejo” (Yesmin, 2019). Este crecimiento, por muy positivo que pueda parecer a simple vista, pudo deparar en un desequilibrio económico, desigualdad de ingresos, problemas medioambientales o falta de oferta ante incremento masivo de demanda. Por lo tanto, en esta nueva etapa de crecimiento, o “crecimiento normal nuevo”, se pretende innovar, coordinar, abrirse al panorama internacional o fomentar la sostenibilidad medioambiental.

China, a priori, obtendrá con los años una serie de ventajas con este acercamiento, y en materia económica, estos se traducirían en resolver el problema de la sobrecapacidad de China tras un *boom* en inversión, y se requeriría de una apertura para resolverlo. O, al menos, esa fue una de las razones por las que se planteó este proyecto (Pu, 2016). Sin embargo, y a pesar de que no está claro que este proyecto vaya a resolver este problema, sí que se puede ver como los países receptores están empezando a invertir en desarrollo, incentivados por la iniciativa china.

Asimismo, como segunda potencia económica, se pretende dejar atrás el modelo de exportación en el que se ha basado y convertir su economía en una mucho más sostenible e innovadora. También, se pretende con el corredor marítimo diversificar las rutas y los clientes, abriendo nuevas oportunidades más allá del mercado interno, el cual, como hemos visto, da muestras de estar saturado. Con la creación del Banco Asiático de Inversión se pretende incrementar esa influencia, tratando de emular a Estados Unidos cuando fue uno de los instigadores de la creación del Banco Mundial o del Fondo Monetario Internacional.

Según algunos autores, a través de una visión realista, lo que trata China es de alterar el sistema de *Bretton Woods* mediante la creación de sus propias instituciones financieras (Napang, Nurhasanah, & Rohman, 2019). *Bretton Woods* fue una conferencia de unas tres semanas de duración en el año 1944 donde se fijó un sistema financiero internacional

novedoso y regular el sistema de cambio de divisas. Sin embargo, otros autores más liberales hablan de un compromiso de China con el espectro internacional, en el que promete involucrarse en un desarrollo de los países miembros de la iniciativa, y estableciendo unas instituciones financieras que no requieren de poder de veto. Aun así, China no pretende, o al menos lo expone públicamente de esta manera, que haya un cambio en el sistema internacional, sino que estas instituciones financieras funcionen de manera complementaria a las que hay en la actualidad, como el Banco Mundial.

5.2.4 Otros planes de expansión

Finalmente, y como añadido, ya que no es el objeto central de estudio, es interesante ver que China no se queda con la idea de la IFR como único plan de expansión. Su objetivo es cambiar el balance mundial actual, y para ello ya ha emprendido una serie de planes de desarrollo más allá de la propia IFR. Uno de los más destacables es el programa “Made in China 2025”, publicado el 8 de mayo de 2015, la cual es una estrategia que tiene como objetivo transformar el país en una poderosa potencia tecnológica, a través del impulso de la reestructuración y el desarrollo de su sector industrial para una mayor calidad y eficiencia (Gómez Pérez-Cuadrado, 2016). La idea, en resumidas cuentas, es la de “*pasar del “made in China” al “invented in China”*” (Bregolat, 2018). Esta idea de una mayor capacidad tecnológica aparece con la expansión de la tecnología 5g y la compañía Huawei, entre otros, las cuales han provocado conflictos con Estados Unidos. En definitiva, esta serie de programas de desarrollo no hacen más que reafirmar la idea de que China tiene un plan de política exterior muy elaborado y extenso y pretende alcanzar la mayor cuota de poder posible.

5.3 Perspectiva asiática

5.3.1 Asia Central - Cáucaso

Como veremos posteriormente, Europa se postula como el socio principal de China en el desarrollo de esta iniciativa; sin embargo, es intuitivo pensar que otros actores fundamentales en este proyecto son todos los países que participarían de igual manera y se encuentran entre China y Europa, véase como ejemplo los países del centro y sur de Asia. Países como Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Afganistán y Pakistán, los cuales hacen frontera con China por el oeste y conectan al gigante asiático con Oriente Medio y posteriormente Europa. Estos países, por tanto, formarían dentro de la IFR el corredor económico “China-Asia Central-Asia Occidental”.

Éstos, unido a los países caucásicos, formarían un grupo de países los cuales podrían verse muy beneficiados en aspectos económicos y de infraestructura debido a la inversión que se plantean desde China en ellos. El hecho de que ninguno de estos países tenga acceso al mar, complicando el comercio, provoca que la IFR haya invertido en proyectos de infraestructura terrestre, teniendo en cuenta que, en estas regiones, las conexiones no son las mejores. Por tanto, ya hay muchos proyectos en marcha e incluso finalizados como la carretera Wahdat-Yovon en el centro de Tayikistán en 2016 (Yellinek, 2020). Además del claro beneficio de tener carreteras nuevas, donde el transporte de mercancías se facilitaría, también se pretenden crear nuevos trabajos en estas zonas e incrementar la cooperación entre países de la región, no solo para crecer en términos económicos, sino para reducir tensiones que puedan existir.

A pesar de todo el desarrollo socioeconómico que promete esta iniciativa, también existen una serie de riesgos que estos actores contemplan. En primer lugar, aspectos relacionados con el medioambiente, debido al gran impacto que tendría una construcción de semejante tamaño en países donde la protección medioambiental es menor. Asimismo, a pesar del desarrollo económico que verán estos países, habría que analizar bien a costa de qué. Esto quiere decir que el capital extranjero, más poderoso que el local, puede acabar ganando terreno a los pequeños comercios de la región, y si las grandes compañías chinas deciden traer consigo a sus trabajadores, no se crearán tantos puestos de trabajo como se podía prever. Finalmente, estas inversiones también suponen un elevado nivel de deuda, que, a pesar de que Xi los bautizaba como oportunidad de oro, podría no serlo tanto, si esto implica unos niveles de apalancamiento inviables de mantener por las altas exigencias de China (Yellinek, 2020).

En relación a estos puntos negativos acerca de la iniciativa en los países asiáticos, existe también una cierta preocupación por un hecho bastante evidente a simple vista, que, sin embargo, no se le otorga la suficiente importancia. La Iniciativa de la Franja y la Ruta consiste en una serie de acuerdos bilaterales entre China y los países que estén dispuestos a unirse, como ya se ha mencionado. Este hecho provoca una cierta desconfianza en el resto de los países, que ven que el proyecto está totalmente controlado por China, y que ellos son meros peones dentro de su plan de expansión. De esta manera, la situación de *win-win* la ven alterada por la predominancia de los intereses chinos.

En línea con esto, se habla de que es necesario que se multilateralice, de manera que la confianza de los participantes incremente. Existen ciertos comentarios acerca de que el

win-win promovido por los chinos no es una situación en la que ambos actores ganan, sino que es China queriendo ganar el doble (Dirmoser, 2017).

Ejemplos claros de instituciones controladas por China son las que financian el proyecto, véase las mencionadas previamente, AIIB y el Fondo de la Ruta de la Seda, las cuales fueron fundadas por el propio país asiático. De hecho, gracias a la influencia de estas instituciones, la financiación asiática está llegando a regiones más allá del continente, como en Europa, la cual es la mayor participante en el AIIB lo que se podría intuir como un deseo de diversificar sus recursos y accesos, tratando de alcanzar una idea de Asia y Europa más unida.

Como último punto fundamental, hay que analizar la posición geoestratégica de estos países, los cuales no son solo de interés para China, sino que para Rusia también, ya que, debido a su cercanía, siempre han tenido cierta influencia sobre ellos. Tras la caída de la Unión Soviética, Rusia perdió esa influencia, la cual está intentando recuperar, a través, de varias iniciativas, como por ejemplo la Unión Económica Euroasiática, la cual es un esquema de integración de contenido económico de la región euroasiática, y su desarrollo se debe a la acción conjunta de sus estados miembros (Díaz Barrado, 2016). Y no solo Rusia tiene interés en la zona. Como veremos posteriormente en más detalle, Estados Unidos también trata de asentarse en la zona, para evitar el avance de la influencia china. Existen varios proyectos en marcha con el objetivo de frenarles, aunque, en la actualidad, el volumen americano no es comparable al que se maneja con la IFR. La posición geográfica de estos países, entre China y Rusia, no hace más que aumentar el interés por parte de los americanos en tener controlada la región.

5.3.2 India - Pakistán

Otros países asiáticos pueden tener una distinta perspectiva como es el caso de la India. En su caso, estaría presente tanto en el corredor terrestre de “China-Myanmar-Bangladesh-India y ASEAN” como en la “Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI”. A pesar de que también podría ser visto como una oportunidad los países centro asiáticos, se teme *“una alteración de la dinámica geoestratégica y el statu quo de la región asiática, al incrementar proyectos de inversión en infraestructura en países con los que India tiene tensas relaciones, como Nepal, Sri Lanka y Pakistán”* (Concatti, 2017).

Es por ello, que lo realmente desafiante para India no es analizar su propio corredor y las consecuencias de este sino más bien el Corredor Económico China-Pakistán. El país

paquistaní ha tenido unas relaciones conflictivas con India a lo largo de mucho tiempo, y el hecho de que China tenga pensado invertir una cantidad elevada de dinero, se habla de casi 50 mil millones de dólares, provoca que una vez finalizado, la infraestructura paquistaní podría superar con creces la india, creando una alternativa para la transición del comercio entre China y Europa y África. Principalmente, serían proyectos de autopistas y vías ferroviarias, que supondrían un aumento de un 2-2,5% del PIB paquistaní, datos que no hacen más que demostrar la relevancia de esta inversión (Ahmad, 2016).

En definitiva, mientras que Pakistán lo ve como una oportunidad, India observa como la influencia china puede dar ventajas al país colindante, con los que comparte ciertas tensiones de seguridad.

5.3.3 ASEAN

La asociación de países del sudeste asiático, o de ahora en adelante ASEAN, es otro de los actores fundamentales dentro del desarrollo de esta iniciativa. Su cercanía geográfica a China les convierte en un aliado comercial relevante. De esta manera, la región conformada por diez naciones ha pasado a ser el segundo socio comercial del gigante asiático, por encima de Estados Unidos y justo por detrás de la Unión Europea. Esto podría venir motivado por la guerra comercial y el interés de China en diversificar sus mercados (ICEX, 2019).

En línea a lo que se percibe en otras regiones, la opinión de expertos en cuanto al sudeste asiático denota por una parte una gran oportunidad de desarrollo para los países que conforman esta asociación, pero por otra parte se respira un cierto aire de desconfianza en cuanto a los objetivos reales de China con la iniciativa y a una serie de desafíos a los que se enfrentarían estos países.

Como aspectos más beneficiosos, pues, se centrarían en los beneficios comerciales de esta iniciativa. La región de ASEAN con China ya tenían un acuerdo de libre comercio, firmado en el año 2002, en el que no solo se eliminaban los aranceles, sino que también era un acuerdo de fomento de la cooperación y el desarrollo (ASEAN, 2010). Este acuerdo se ha ido revisando progresivamente, mejorando las relaciones entre el país y la región del sudeste asiático. Este acuerdo, en definitiva, ha mejorado en estos países, donde, en general, su modelo es ampliamente abierto y exportador. Además, estos países, que son considerados de mano de obra barata, han sido aprovechados por las empresas chinas para externalizar y, de esta manera, abaratar los costes de producción gracias a ese

acuerdo de libre comercio (Cox, y otros, 2018). Por lo tanto, gracias a los beneficios económicos que China ha brindado a esta región, la IFR es, en principio, una noticia agradable para esta región, opinión que se sustenta dado los numerosos proyectos que ya están en marcha desde que se inició la iniciativa en el año 2013 ANEXO 5.

Sin embargo, como he mencionado antes, existen una serie de dudas acerca del desarrollo de esta iniciativa. Principalmente, estos se podrían resumir en un miedo a quedarse extremadamente endeudados con China, debido a la gran magnitud de inversión que se planea y la poca capacidad económica que tienen estos países para devolverlo. Asimismo, la potencial pérdida de soberanía, la ventaja competitiva que obtendrían las compañías chinas, la pérdida de protagonismo de los comercios locales o con tratos financieros desventajosos son otros de los aspectos que preocupan en la región (Cox, y otros, 2018). A pesar de ello, los países en general están muy abiertos a la IFR, como ya hemos explicado antes, hecho fundamental en el desarrollo de la iniciativa, al ser una región de especial importancia para los intereses chinos.

5.4 Perspectiva europea

Europa es, probablemente, la región donde es más difícil augurar su posicionamiento con respecto a la IFR. Por una parte, se ve como una oportunidad de desarrollo para una región que se encuentra sumida en algunos problemas. Por otra parte, el acercamiento chino se ve con desconfianza por los objetivos encubiertos que puedan traer esta inversión multibillonaria. Por tanto, existen ciertas discrepancias internas que no permiten calificar la IFR como positiva o negativa para la Unión Europea. En el año 2018, la Unión Europea emitió un informe en el que se agrupaban veintisiete de las veintiocho naciones miembros de la Unión Europea (Hungría se mantuvo al margen por razones que se explicarán posteriormente), poniéndose en contra de la IFR. En este informe, se denunciaban las intenciones de Beijing de acabar con el libre comercio, con unas condiciones económicas de ventaja competitiva frente a la economía europea. Asimismo, se argumentaba que para que la iniciativa llegue a buen puerto, las condiciones tendrían que ser beneficiosas para China y para Europa, con lo que no deberán predominar las condiciones chinas, como ocurre en la actualidad.

De hecho, son conscientes de que la IFR tendrá una gran repercusión. Como dijo el CEO de Siemens, el alemán Joe Kaeser, *“la IFR será la nueva Organización Mundial del Comercio”*. De esta manera, se pretende evitar que China imponga sus intereses

nacionales por encima de la cooperación multilateral. Además, ven con desconfianza una falta de consideración por la mano de obra, por el medio ambiente o por los derechos humanos, falta de transparencia... Hubo críticas desde el presidente francés Macron, Theresa May en Reino Unido o Angela Merkel en Alemania, todos con los discursos muy similares. De esta manera, se comenzó a cambiar la tendencia y hablar de nuevas relaciones entre China y Europa, basadas en el equilibrio o en la transparencia absoluta.

Es por esta razón que más tarde en 2018, la Unión Europea quiso establecer ese nuevo tipo de relación a través de un comunicado en el que establece una serie de razones por las que incrementar el volumen de transacciones, como el hecho de que entre ambos suponen el 60% del PIB mundial, que hay más de 1 billón y medio de dólares de transacciones anuales entre ambos, o la alta circulación de personas entre ambas regiones. Se busca una conectividad sostenible basado en la fuerza de mercado interno europeo, la experiencia creando lazos internacionales... (European External Action Service, 2018). Este informe data del año 2018 como ya se ha mencionado, sin embargo, existen una serie de actuaciones previas que marcaron el camino.

5.4.1 Eurasia

En este apartado no nos referiremos a ninguna región en concreto, sino al concepto de Eurasia, un concepto muy relevante a la hora de entender el acercamiento de China a Europa, y posteriormente ya procederemos a analizar las regiones en específico.

A raíz de lo visto previamente, podemos observar como en actualidad, existe un sistema económico mundial en el que tres regiones destacan por encima del resto, hablando a grandes rasgos. De esta manera, se pueden dividir en Europa, Estados Unidos y Asia. Hoy en día, a pesar de que no está escrito, sabemos que a partir de estas tres regiones surgen dos esferas fundamentales el comercio internacional: por un lado, encontraríamos el bloque transatlántico, es decir, entre Europa y Estados Unidos, y el bloque transpacífico, o, en otras palabras, China y Estados Unidos. Uno de los objetivos principales de este proyecto chino es tratar de revertir esta situación y reforzar el bloque que existe entre Europa y Asia. Como hemos visto, los dos bloques más poderosos en la actualidad tienen como punto en común a Estados Unidos y esto precisamente es lo que se quiere evitar por parte de Asia, tratando de dejarles de lado y que, de esta manera, se genere un nuevo centro de gravedad comercial. Este aspecto es de grave preocupación para muchos actores dentro del panorama internacional, que ven como la influencia asiática está

incrementando a costa del dominio tradicionalmente occidental, temiendo perder control de influencia.

El modelo del euroatlantismo surge tras el final de la Segunda Guerra Mundial, en la que Estados Unidos trata de mantener su estatus y su influencia en el panorama internacional con una presencia militar que se haga notar entre las potencias europeas, a través de la OTAN. De esta manera, Europa sentía la necesidad de ser un aliado del país norteamericano, y así ha sido desde mediados del siglo pasado, principalmente en Europa occidental (Yilmaz & Changming, 2018). Sin embargo, existen autores que hablan de una caída en la importancia de esta unión, basadas en tres puntos principales (Jinjing, 2019):

En primer lugar, como ya hemos hablado, este modelo euroatlantista en el contexto de la OTAN lleva funcionando más de setenta años. Aun así, la capacidad económica de ambas regiones conjuntas en la actualidad supone un 40% de la totalidad mundial, cuando, en su momento de máximo esplendor llegó a cotas cercanas al 70%. La llegada de Donald Trump al poder no ha hecho más que incrementar la incertidumbre, dando paso a un periodo de mayor proteccionismo, el cual provocará una mayor caída a su vez. Esto ha provocado que la Unión Europea empiece a buscar otras vías de actuación en temas de ejército o moneda, entre otros. Seguidamente, el *Brexit*, tema candente en prácticamente cualquier aspecto relacionado con la Unión Europea, es también destacable aquí. Reino Unido se ha postulado tradicionalmente como el nexo principal entre Europa y Estados Unidos, y es el centro de circulación de dólares entre ambas regiones. Tras su salida de la Unión, ésta se tendrá que enfrentar a una reestructuración a la que habrá que esperar para ver como afecta a la relación con el país norteamericano. Finalmente, la estructura económica mundial está cambiando, en especial la importancia de las divisas. Un buen parámetro para medirlo es el porcentaje de reserva de divisas en el Fondo Monetario Internacional, que, con los últimos datos en mano podemos ver como el porcentaje de reservas en dólares ha caído de un 66% en 2014 a un 61,8% a finales de 2019, el euro pasó de un 26% previo a la crisis de deuda soberana a un 20,1% (Castillo, 2020), y sin embargo el renminbi, divisa oficial china, ha superado ya al dólar australiano o canadiense, cuando hace diez años no suponía ningún montante. Esto podría ser un indicio de que las inversiones se registran bajo la divisa de renminbi, reflejando las expectativas de los inversores internacionales para el futuro (Jinjing, 2019). De esta manera, vemos como las tendencias nos incitan a pensar que el modelo euroatlantista se está quedando obsoleto, y que una unión euroasiática podría ser una alternativa viable.

Por otra parte, los primeros indicios de una Eurasia unida y fortalecida vienen en la misma época que cuando se creó el modelo euroatlántico, con la Unión Soviética y su idea de “superioridad comunista”. En cualquier caso, tras la caída de ésta, la idea de Eurasia se dejó de lado, hasta la llegada de Putin al poder. Sin embargo, la Iniciativa de la Franja y la Ruta ha sido el proyecto que realmente ha hecho renacer el proyecto de una Eurasia más unida, más conectada e integrada. La diferencia con la idea clásica euroasiática es que esta nueva unión se basa en términos económicos, más que en ideales políticos.

En definitiva, el acercamiento de China a Europa no es casual ni una decisión tomada al aire. Además, Europa necesitaría la ayuda de la inversión china, toda vez que está sumida en varias crisis internas, como la crisis de refugiados o de deuda, donde el tipo de interés está en mínimos (Suetyi, 2017). A pesar de que tanto la ruta terrestre como la marítima tienen como punto final el continente europeo, Europa, al principio, se mostró reacia cuando el presidente Xi propuso por primera vez la idea. En sus dos primeros años, fueron pocos los autores europeos que opinaron acerca de esa iniciativa, y ni en Bruselas ni en los principales países de la Unión se mostró ninguna reacción relevante. Sin embargo, en el año 2015, a raíz de la adhesión de muchos países europeos al AIIB (siguiendo los pasos de Reino Unido y Luxemburgo), la iniciativa empezó a tener más calado en territorio europeo. La razón de esa tardanza en la adhesión, a pesar de ser desconocida, se le puede atribuir a presiones por parte de Estados Unidos, donde veían con desconfianza las intenciones chinas de inversiones a través de la AIIB, potencial rival de institución financiera para la inversión en desarrollo. De esta manera, en la actualidad, existen muchas naciones europeas que se han adherido al AIIB, demostrando que esta institución tendrá un papel relevante en el futuro (ANEXO 5).

5.4.2 Centro y este de Europa

Europa podría considerarse como una inversión fundamental dentro de la iniciativa. Un dato muy relevante es la creciente inversión de China en Europa, que ha pasado de ser de mil millones de dólares en 2008 a 35 mil millones en 2016, aunque no toda la inversión sea bajo el amparo de la IFR. Además, aunque Europa occidental sigue siendo objeto de inversión, en la actualidad gracias a la IFR, se ha incrementado la actividad en otras regiones de Europa, como el centro, el este o el sur, incluidos la zona de los Balcanes (Brattberg & Soula, 2018). El hecho de que estos países tengan una situación política y regulatoria más favorable para la integración de China que en los países occidentales europeos, que su infraestructura requiera de una mayor inversión y que tengan un menor

acceso a financiación provoca que China haya hecho un esfuerzo en esa zona, como por ejemplo el ferrocarril entre Budapest y Belgrado.

China ha puesto mucho interés en esta región, hecho que queda demostrado con lo que se conoce como “16+1 *framework*”, a través de lo que se conoce como la cumbre del 16+1, cumbre que junta a dieciséis países del centro y este de Europa con China, buscando incrementar la cooperación económica y la inversión entre esta región y el país asiático. A pesar de que se considera una cumbre multilateral, se vuelve a entrar en uno de los puntos controvertidos de la IFR, ya que, en palabras de la propia Unión Europea, “*a pesar de ser marcada como una cooperación multilateral, en la practica este formato se ha mantenido bilateral y fomentando la competitividad*” (Grieger, 2018). En cualquier caso, como ya se ha dicho, es una cumbre establecida para fomentar el desarrollo en esa zona.

Sin embargo, una de las críticas hacia esta cumbre es el poder que gana China con respecto a la Unión Europea, en esta región donde, a pesar de encontrarse en territorio europeo, muchos países no forman parte de la propia UE, permitiendo a China adentrarse y conseguir un posicionamiento favorable (Witthoef, 2018). Además, líderes como Viktor Orbán ven la entrada de China, un país de política autoritaria, como el aliado perfecto para establecer un bloque no liberal, otro aspecto que preocupa en exceso a los países occidentales, de corte más liberal.

En definitiva, la llegada de China a esa zona causa una serie de preocupaciones más allá del desarrollo económico que puedan brindar sus distintas inversiones.

5.4.3 Mediterráneo y países occidentales

Otros objetivos de China en Europa son los puertos, como la inversión de mil millones de dólares en el puerto griego de Pireo o la compra del segundo puerto más grande de Bélgica, Zeebrugge, a través de diversas compañías como *Cosco Shipping Ports* o *China Merchant Port Holdings*, (Johnson, 2018), los cuales dieron comienzo a una serie de inversiones en el mar Mediterráneo, llegando a controlar a finales de 2018 un décimo de la capacidad portuaria europea. La adquisición de Pireo, considerada “La Perla del Mediterráneo” por el primer ministro chino, Li Keqiang, han abierto la puerta de entrada a Europa, facilitando la comercialización de sus productos. En definitiva, estas adquisiciones demuestran la gran ambición que tiene China para conectar con Europa, en este caso, a través de rutas marítimas, que lleven desde el sur de China, pasando por el océano indico, el canal de Suez, para que finalmente llegue a Europa.

Por otra parte, Reino Unido, como sabemos, fue el miembro europeo que tuvo la iniciativa de ser el primero que se unía al AIIB, acto que poco después siguieron muchos otros países, y a pesar de no haber firmado un acuerdo para ser miembro de la iniciativa, sí que son proclives a la entrada de inversiones chinas en Europa, ateniéndonos a las declaraciones del primer ministro Boris Johnson, pero no quiere dar pasos en falso hasta que el *Brexit* se resuelva y ver en que situación se quedan. Francia va un poco en línea con lo explicado antes de la Unión Europea, los cuales ven con buenos ojos la llegada de inversión pero con precaución de en que condiciones se firma (Nicolas, 2019), y por último, Italia fue el primer miembro del G7 en firmar un acuerdo con China para convertirse en miembro de la iniciativa en marzo de 2019.

Finalmente, España no constituye un elemento fundamental dentro de las inversiones para la IFR. A pesar de ser uno de los países donde más crece anualmente el montante de inversiones, la cifra aun es irrelevante, teniendo en cuenta que los principales objetivos del gigante asiático son Francia, Reino Unido, Grecia y los países del este de Europa. Además, Madrid es el punto final del recorrido del ferrocarril, pero no fundamental, como sí lo son las paradas intermedias a través de las cuales se llega a España. El punto donde España se podría convertir en socio importante es actuando como puente con América Latina como le sucede a Grecia con Europa, aunque aun es pronto para analizar ese punto.

5.5 Perspectiva americana

Para Estados Unidos, como se puede intuir a raíz de la información previamente expuesta, esta situación es poco conveniente para sus intereses. A pesar de la juventud del proyecto y de su falta de claridad sobre los resultados, ya podemos intuir las líneas maestras de la IFR. Y estas, como ha sido descrito previamente, pasan por incluir a Europa como socio principal en el aspecto comercial. Esto, lógicamente, les afecta de lleno a los americanos, ya que se ven amenazados.

El hecho de que Reino Unido, uno de sus principales aliados, firmase en el año 2015 una solicitud como miembro fundador del AIIB dejó sorprendidos a los americanos, los cuales vieron como otros dieciséis países europeos seguían sus pasos. Además, esto se pone en contraste con el hecho de que se llevaba tratando de firmar un Tratado Transatlántico para el Comercio y la Inversión, o TTIP por sus siglas en ingles, durante tres años, cuando se tardaron apenas unos meses en unirse a la inversión china. Finalmente, estas negociaciones quedaron en nada tal y como se demuestra el 25 de abril del año 2019,

cuando el Consejo Europeo se reúne para declarar las negociaciones sobre la TTIP obsoletas e irrelevantes, tras dejar de negociar a finales de 2016.

En este contexto, Estados Unidos está tratando de buscar vías de actuación alternativas, como, por ejemplo, reforzar las relaciones con los países del Sur y el centro de Asia, área en la que en épocas de Barack Obama se invirtieron diez mil millones de dólares en un gasoducto que recorría Turkmenistán, Afganistán, Pakistán e India, así como una gran cantidad de dinero en otros proyectos en tierra afgana (Chatzky & McBride, 2020). Pero desde la llegada de Donald Trump a la presidencia en Estados Unidos, las relaciones con China se han intensificado hasta el punto de que se ha llegado a una guerra comercial. Aun así, hay que resaltar que recientemente este año, China y Estados Unidos han firmado lo que se conoce como “Fase 1 del acuerdo comercial” tratando de finalizar con las tensiones de los últimos meses, aunque sea de manera temporal.

En cualquier caso, esta firma no supone ninguna amistad conjunta. Para contrarrestar el efecto de la iniciativa china, la administración Trump ha elaborado lo que se conoce como *Build Act*, proyecto aprobado el 5 de octubre de 2018, que crea una agencia de desarrollo americana mediante la cual se ayudará a los países en desarrollo prosperar a la par que Estados Unidos avanza en sus objetivos de política exterior (F. Runde & Bandura, 2018). En palabras de un prestigioso *think tank* americano, afirman que este proyecto sí que se ha usado como elemento para contrarrestar a China, y lo ven como un elemento fundamental para competir, crear trabajos y reforzar su capacidad de desarrollo financiero. Además, destacan que, a diferencia de la IFR, en la cual se ofrece financiación rápida y sin estar detallada, el *Build Act* establece una serie de pautas, con una solución de mercado para empresas de tamaño pequeño y medio, pymes, las cuales no están específicamente contempladas por la IFR. En la actualidad, el portfolio de inversión se sitúa en los 60 mil millones de dólares, lejos aun del billón de dólares en el que se cifra el gasto en inversión para proyectos relacionados con la IFR. Este dato provoca que, a día de hoy, el *Build Act* se quede un poco atrás en comparación a la iniciativa china.

6. CONCLUSIONES

El objeto central de estudio de este trabajo era analizar de una manera más detenida y detallada la gran iniciativa china de inversión. Como hemos visto, esta iniciativa tendría un potencial impacto en muchas regiones repartidas por todo el globo, y el objetivo principal del trabajo, por tanto, era determinar que regiones se verían más beneficiadas y cuáles no, en base a un análisis desde la perspectiva de cada región. La cuestión es que a pesar de que China trate de promocionar la iniciativa como un plan de desarrollo beneficioso para todos los miembros, a lo largo del análisis hemos ido observando cómo existen inquietudes reales, acerca de posibles problemas que pueden surgir con esta macroinversión. De esta manera, se planteó una pregunta al principio del trabajo, la cual se tratará de resolver ahora: ¿es la Iniciativa de la Franja y la Ruta un proyecto económico de inversión para el desarrollo, o realmente constituye una estrategia geopolítica para tratar de desbancar a Estados Unidos y convertirse en la nación referente a nivel global?

6.1 *Tianxia*

“National power depends above all on the performance of the domestic economy and the ability to mobilize and allocate its resources” (Blackwill & Harris, 2016). Esta cita resume muy bien el plan de desarrollo que pretende implementar China a través de su iniciativa.

En primer lugar, hay que concluir con el país instigador del proyecto, China. Ya hemos podido observar de qué manera se promociona el proyecto, a través del cual se pretende constituir el principio del *Tianxia*, es decir, armonía a nivel mundial. Si nos limitásemos a analizar el proyecto desde una perspectiva china, nuestras conclusiones se ceñirían a aplaudir la iniciativa, centrada en ofrecer inversiones a distintas regiones del mundo, tratando de alcanzar un nivel de desarrollo mediante el trabajo conjunto. La construcción de infraestructuras, el acceso a comercio y otros aspectos, provocan que la IFR se postule como un nuevo centro de gravedad económica y comercial.

China necesita este proyecto por muchas razones. En primer lugar, y ateniéndonos a interés nacional puro, el cambio de tendencia en su crecimiento económico estabilizará la economía y le permitirá corregir los desequilibrios causados previamente, así como reajustar la imagen que tiene ante el sistema internacional. Como sabemos, China no es un país ejemplar a la hora de analizarlo desde la perspectiva de los derechos humanos u otros aspectos relacionados con las Naciones Unidas. Tienen un sistema político distinto

al liberal occidental que nos caracteriza, y, sin embargo, esto no ha sido un impedimento para acceder a regiones liberales. Por una parte, el propio país asiático se ha esforzado por demostrar que esta iniciativa cumple con los requisitos para ser de todo punto éticamente aceptable. Además, el hecho de que China no tenga la estructura liberal no supone ningún escollo para muchos países que han pasado a ser miembros de la iniciativa, sino más bien lo contrario.

En cualquier caso, los objetivos de China, basados tanto en el *Tianxia* como en el concepto de “sueño chino” quedan claros, ya que su objetivo es alcanzar la mayor importancia internacional posible. La cuestión que quedaría por concluir sería en qué medida afectaría estos objetivos tan ambiciosos. Para finalizar con este apartado, expondré, de forma esquemática y visual, los objetivos principales y reales de China con la iniciativa:

1. Contrarrestar la posición dominante internacional de Estados Unidos
2. Externalizar y canalizar su crecimiento potencial, el cual ha sido mermado a menos de dos dígitos en los últimos años, al panorama internacional
3. Ofrecer una imagen internacional alternativa a la que sostienen en la actualidad en temas relacionados con los derechos humanos, la transparencia...
4. Reivindicar que su sistema político es positivo para el desarrollo del país

6.2 ¿Desarrollo en la región a cambio de ceder poder?

En las distintas regiones asiáticas vemos como la dinámica es la misma o muy parecida. Por un lado, ningún país tiene la capacidad económica que tiene China, ni su nivel de infraestructuras, acceso a financiación... De esta manera, la entrada de mucho dinero chino a países que por lo general no están muy desarrollados se recibe como una noticia muy satisfactoria. Desde luego, el hecho de que se construyan vías de ferrocarril o se abran nuevos puntos de comercio, provocarán no solo una mayor apertura de estos países al comercio internacional, sino que, además, su situación geográfica les coloca en un punto intermedio entre China y Europa lo cual les concede aun mayor importancia. En definitiva, estos acuerdos promueven la globalización de estos países bajo el marco del comercio internacional.

Pero como todo, tiene sus beneficios y sus partes más perjudiciales, y como se ha expuesto previamente, existe un miedo latente entre estos países por la simple razón de la naturaleza de los acuerdos. Estos, al ser bilaterales entre China y cada uno de los

miembros en lugar de un acuerdo multilateral conjunto da pie a pensar en el interés de China por tener controlada la situación a toda costa. A pesar de la complicación de obtener conclusiones estables por la falta de resultados oficiales del impacto de la IFR, se puede intuir que China está adoptando una posición de dominancia sobre estos países en la región, la cual, por otra parte, no impide que se deje entrar la inversión sin ninguna clase de reparo. Asimismo, aspectos como los financieros preocupan a esta región. El elevado nivel de deuda que se pretende imponer supone una complicación para estas regiones que no tienen la capacidad de cubrir esta deuda.

Aun así, da la sensación de que prima más el objetivo de desarrollo que la iniciativa podrá traer que los potenciales problemas de una mayor influencia china. El único país que quizás no está tan entusiasmado con el proyecto en esa zona podría ser la India. Sin embargo, este hecho obedece más a los proyectos que China está firmando con Pakistán, enemigo tradicional del país hindú, que a motivos de bilateralismo o multilateralismo. Este es un problema que se puede ver más palpable en la región europea.

En definitiva, la situación de la mayoría de la región asiática con respecto al desarrollo de la iniciativa, con sus ventajas e inconvenientes, se puede resumir en el siguiente cuadro¹:

Ventajas	Inconvenientes
1. Acceso a financiación para el desarrollo de infraestructuras 2. Reducción de la desigualdad en la región	1. Pérdida de autonomía, se cede una posición cada vez más dominante a China 2. Falta de acuerdos multilaterales 3. Endeudamiento insostenible 4. Tensiones locales (por ejemplo, India y Pakistán) 5. Colonización económica

6.3 Eurasia vs. Euratlantismo

En Europa, el panorama es más complicado de entender. Para ello, vamos a hacer una cronología sencilla de cómo fue evolucionando la visión del conjunto de la Unión

¹ Fuente: elaboración propia

Europea con respecto a la IFR. En primer lugar, resaltar su tradicional alianza con Estados Unidos plasmada en la Organización del Tratado del Atlántico Norte, u OTAN, alianza la cual lleva vigente desde mediados del siglo pasado.

Por tanto, con el nacimiento de la iniciativa, Europa al principio se mostró indiferente, dando poca bola al proyecto “utópico” de Xi. De esta manera, durante los primeros dos años apenas se analizó el potencial impacto de esta iniciativa en la región. Los primeros acercamientos a China fueron con la adhesión de varios países, con Reino Unido al frente, al AIIB. Esto dio paso a un interés mayor por los movimientos chinos y una llamada de atención a Estados Unidos, la cual se preocupó ante esta situación. En cualquier caso, a medida que avanzaron los primeros años, el concepto de Eurasia fue ganando fuerza, sobre todo en la región central y del este europea. La Unión Europea, a través de los países con mayor relevancia no lo veían claro, primero rechazando la iniciativa por miedo a una entrada masiva de China en la región, para que posteriormente, se emitiese un comunicado de colaboración conjunta en la que rechazaban un acuerdo controlado absolutamente por China, y en vez de ello, se fomentase la cooperación entre ambas regiones.

Esto no hace más que demostrar que Eurasia es un concepto muy atractivo para ciertos países, que quizás con el modelo euroatlantista tenían menos protagonismo y que son más afines al modelo chino que al occidental. Mientras, los países occidentales, a través de la Unión Europea, tratan de mantener una posición de fuerza ante la entrada de inversión, a la vez que China va obteniendo más presencia en la región. De esta manera, se plasma la heterogeneidad dentro del propio continente europeo, el bloque occidental, el cual siempre ha sido más proclive a Estados Unidos, y los países de nuevo ingreso, los cuales están más abiertos a la iniciativa.

6.4 Cambio en el statu quo

Estados Unidos es el gran perdedor de esta iniciativa. Como primera potencia mundial, el país norteamericano ve la iniciativa china como un intento de cambio en el status quo del sistema internacional en todos sus aspectos. Lo que realmente le preocupa es el potencial cambio de gravedad comercial hacia la región euroasiática, quedando ellos un poco al margen. Además, al igual que ocurre con Europa occidental, el modelo chino no es muy similar al americano, con lo que la tendencia expansiva que proyecta China está ganando terreno.

De esta manera, ya desde la administración Obama, se trataba de tener un acercamiento con ciertas regiones asiáticas, con el mismo objetivo que tiene China ahora con Europa. Por tanto, se invirtió en ciertas infraestructuras como hemos visto para tratar de paliar esta situación. Otro ejemplo de desarrollo sería el previamente mencionado *Build Act*, similar a la IFR en concepto, pero de menores dimensiones y menos desarrollado. Finalmente, y como añadido a estos proyectos de expansión de influencia en la región, se ha tratado de frenar a China a través de una guerra comercial, la cual ha provocado la imposición de aranceles elevados para evitar un mayor volumen de exportación por parte de China. Aun firmado el primer paso para la reconciliación, no deja de estar en boca de todos la tensión entre ambos países, que puede venir por ese cambio de situación en el panorama internacional a raíz de, entre otros, la IFR.

De nuevo, como en los apartados anteriores, según la reacción ante la entrada de inversión, se plasma la proclividad, o no, de éstos hacia la iniciativa. En este caso, vemos como Obama trataba de contraatacar con proyectos semejantes, mientras que la administración Trump lo resuelve a través de una guerra comercial. Son dos vertientes distintas, pero con un mismo objetivo, la de frenar el avance chino.

6.5 ¿Quién sale ganando y quién sale perdiendo?

La elección de los títulos en este apartado de la conclusión no se ha hecho al azar. Cada región, con sus diferencias, tiene una perspectiva distinta de la IFR, y conjuntamente se podría resumir en la siguiente frase: China, a través de su idea de *Tianxia*, pretende ofrecer desarrollo económico a distintas regiones mediante la inversión en proyectos de infraestructura, creando un nuevo centro de gravedad comercial en la región euroasiática, como oposición al tradicional euroatlantismo, que tenía como protagonistas a Europa occidental y Estados Unidos, país el cual ve amenazado el status quo internacional mediante el cual era la primera potencia a nivel mundial.

Como objetivo principal, nos habíamos decidido a deliberar las distintas opiniones de las regiones involucradas en la IFR acerca de la propia iniciativa. Basados tanto en el análisis de cada región, como en las conclusiones que se han obtenido, ahora se procederá a una conclusión final a través de la cual se tratará de hacer acopio de la información y reproducirla lo más fielmente desde una visión subjetiva.

Como hemos ido viendo, esta iniciativa desde luego es una iniciativa interesante para muchos países por los beneficios que pueden traer. El primer beneficiado de este proyecto

sería China, aunque no quede claro en qué grado quiere que afecte esta iniciativa en el sistema actual mundial. Podría llegar a ser primera potencia mundial con el sistema ya establecido, cambiar totalmente el sistema o apoyándolo de forma conjunta. Este análisis, sin embargo, es complicado de concluir de forma clara, debido a la juventud del proyecto, lo difícil que es predecir su impacto y a la falta de transparencia con la que se desenvuelve el país asiático.

Este proyecto, además, traerá desarrollo económico seguro. Los planes de infraestructura son siempre una opción interesante para países menos desarrollados. A través de ellos, se podrá mejorar la conexión entre naciones, para fomentar un mayor comercio, y creciendo en globalización. Además, con esas infraestructuras, los países tendrán una mayor relevancia en el espectro internacional, quizá consiguiendo reducir las desigualdades entre los países. Pero, lógicamente, toda gran idea tiene su parte negativa, la cual se podría dividir en dos aspectos cruciales:

En primer lugar, algo que ya se ha comentado y es el aspecto financiero y monetario. Como sabemos esta infraestructura tan novedosa vendría con un alto montante de deuda. Esta deuda tendría que ser repagada, cosa que muchos países involucrados en la iniciativa no tienen capacidad para cubrirla. Esto provocaría un incremento del poder de China sobre los países, los cuales estarían en deuda con el gigante asiático. Teniendo en cuenta que las instituciones a través de las cuales se cubre la deuda son originarias de China, esta idea cobra mayor importancia. Además, la importancia de su divisa está incrementando, lo cual es un indicio de que el resto de las divisas tradicionales como el dólar o el euro están perdiendo su valor, noticia negativa para las regiones europeas y americana.

Seguidamente, la otra cara negativa de la situación sería el aspecto más comercial. En línea con lo explicado en el párrafo anterior acerca del poder de China sobre la deuda, de igual manera, estas infraestructuras conectan todas con China. Esto significa que, de forma bilateral, China ha ido ganando acceso a distintas regiones, siendo él el protagonista principal. Esta situación provoca que los negocios chinos, con una economía creciente y estable permite a estos expandirse más allá de las fronteras, y afianzándose en las zonas donde la conexión sea mejor, es decir, los países miembros de la IFR. Por tanto, los países van a ver como negocios extranjeros llegarán, con mayor capacidad y en una posición de ventaja competitiva con respecto a los locales.

Esto me lleva un poco en la línea del tradicional refrán de “todos los caminos llevan a Roma”, pero en este caso Pekín se podría convertir en el centro neurálgico del comercio.

Desde luego que por las características propias del gobierno chino y del Estado, el miedo a un cambio de sistema, pasando del unipolar regido por Estados Unidos al bipolar, o incluso, en el mejor de los casos para el país asiático, un cambio de tendencia tan grande que se vuelva un sistema unipolar en el que sea la referencia. Pero como se ha mencionado antes, esto son solo suposiciones personales que habrá que esperar para ver si se sostienen.

En cualquier caso, lo que sí queda claro es que la cooperación en este proyecto es el fin, pero también el medio, y el *win-win* ha de ser la regla de oro para que la IFR llegue a buen puerto. Y el futuro ya decidirá qué sistema internacional deparará esta gran inversión.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Ahmad, T. (3 de Junio de 2016). *Who's Afraid of One Belt One Road?* Recuperado el 16 de Marzo de 2020, de The Wire: <https://thewire.in/external-affairs/one-belt-one-road-shaping-connectivities-and-politics-in-the-21st-century>
- ASEAN. (2010). *ASEAN-China Free Trade Area: Building Strong Economic Partnerships*.
- Asian Infrastructure Investment Bank. (s.f.). *About AIIB*. Recuperado el 6 de Marzo de 2020, de Asian Infrastructure Investment Bank: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>
- Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016). *War by other means*. Estados Unidos.
- Brattberg, E., & Soula, E. (19 de Octubre de 2018). *Europe's Emerging Approach to China's Belt and Road Initiative*. Recuperado el 23 de Marzo de 2020, de Carnegie: Endowment for International Peace: <https://carnegieendowment.org/2018/10/19/europe-s-emerging-approach-to-china-s-belt-and-road-initiative-pub-77536>
- Bregolat, E. (Septiembre-Octubre de 2018). Made inChina 2025. *Estudios de Política Exterior*(185).
- Cantero, P. (3 de Abril de 2019). One Belt, One Road ¿Un nuevo orden mundial? *Nueva Tribuna*.
- Castillo, R. (4 de Enero de 2020). *El dolar sigue siendo el "Rey" de las reservas mundiales de divisas pero menos: baja a un 61,8%*. Recuperado el 24 de Marzo de 2020, de Merca2: <https://www.merca2.es/el-dolar-sigue-siendo-el-rey-de-las-reservas-mundiales-de-divisas-pero-menos-baja-a-un-618/>
- Chatzky, A., & McBride, J. (28 de Enero de 2020). *China's Massive Belt and Road Initiative*. Recuperado el 14 de Marzo de 2020, de Council on Foreign Relations: <https://www.cfr.org/backgroundunder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
- Churchill, E. (2017). *Asia Infrastructure Needs Exceed \$1.7 Trillion Per Year, Double Previous Estimates*. Asian Development Bank, Hong Kong.
- Concatti, B. (Octubre de 2017). Los desafíos de la Nueva Ruta de la Seda para India. *Journal de Ciencias Sociales Año 5(9)*, 178-187.

- Cox, M., Jie, Y., Yan, J., Jusoh, S., Hamzah, H., Casarini, N., . . . Sri Munir Majid, T. (2018). *China's Belt and Road Initiative (BRI) and Southeast Asia*. CIMB ASEAN Research Institute, Kuala Lumpur.
- Díaz Barrado, C. M. (2016). La unión económica euroasiática un paso crucial para la integración en el continente europeo y en el espacio euroasiático. *Revista General de Derecho Europeo*(40), 11-47.
- Dirmoser, D. (2017). La Gran Marcha China Hacia el Oeste. *Nueva Sociedad*, 27-38.
- EFE ECONOMÍA. (13 de Septiembre de 2013). China propone la recuperación de la Ruta de la Seda en una visita a Asia Central. *El País*.
- European External Action Service. (2018). *The European way to connectivity – a new strategy on how to better connect Europe and Asia*. European Union, European External Action Service, Bruselas.
- Expansión. (2019). *Evolución: PIB anual China*. Recuperado el 9 de Marzo de 2020, de Datosmacro.com: <https://datosmacro.expansion.com/pib/china>
- F. Runde, D., & Bandura, R. (12 de October de 2018). *The BUILD Act Has Passed: What's Next?* Recuperado el 14 de Marzo de 2020, de Center for Strategic & International Studies: <https://www.csis.org/analysis/build-act-has-passed-whats-next>
- Finanzas & Desarrollo. (Septiembre de 2017). *Cooperación mundial: Una lucha cuesta arriba*. Publicación trimestral, Fondo Monetario Internacional.
- Grieger, G. (2018). *China, the 16+1 format and the EU*. European Union, European Parliamentary Research Service, Brussels.
- Gómez Pérez-Cuadrado, E. (2016). *Plan Made in China 2025*. ICEX, Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Pekín, Pekín.
- Han, Y. (21 de Octubre de 2019). ASEAN sees key role for BRI projects. *China Daily*.
- Horvath, B. (2016). *Identifying Development Dividends along the Belt and Road Initiative: Complementarities and Synergies between the Belt and Road Initiative and the Sustainable Development Goals*. China Center for International Economic Exchanges.

- ICEX. (26 de Julio de 2019). Los países de la ASEAN superan a EE. UU. como el segundo mayor socio comercial de China. *El Exportador*.
- Jinjing, J. (10 de Abril de 2019). ¿Por qué Europa está tan entusiasmada con “la Franja y la Ruta”? *People Daily*.
- Johnson, K. (2 de Febrero de 2018). *Why Is China Buying Up Europe’s Ports?* Recuperado el 23 de Marzo de 2020, de Foreign Policy: <https://foreignpolicy.com/2018/02/02/why-is-china-buying-up-europes-ports/>
- Kaerer, J. (2020). *What can companies do to de-escalate the US-China trade war?* World Economic Forum.
- Leandro, F. J., & Duarte, P. A. (2020). *The Belt and Road Initiative: an Old Archetype of a New Development Model*. (2. Springer Singapore, Ed.) Singapur, Singapur.
- Llagostera, E. (2004). La seda china y la Ruta de la Seda. *Boletín de la Asociación Española de Orientalistas*, XL, 243-265.
- Müller-Markus, C. (Mayo de 2016). ONE BELT, ONE ROAD: el Sueño Chino y su impacto sobre Europa. *Notes Internacionals CIDOB*(148), 6.
- Mark, J. (1 de Mayo de 2018). *Silk Road*. Recuperado el 3 de Abril de 2020, de Ancient History Encyclopedia: https://www.ancient.eu/Silk_Road/
- MERICIS. (7 de Junio de 2018). *China creates a global infrastructure network*. Recuperado el 13 de Abril de 2020, de Mercator Institute for China Studies: <https://www.merics.org/en/bri-tracker/interactive-map>
- Morgan Stanley. (2018). *Inside China's Plan to Create a Modern Silk Road*. Investigación, Morgan Stanley.
- Napang, M., Nurhasanah, S., & Rohman, S. (24 de Julio de 2019). ONE BELT ONE ROAD (OBOR) AND THE INCREASE OF CHINA’S GLOBAL INFLUENCE. *PEOPLE: International Journal of Social Sciences*, 5(2), 53-69.
- Nicolas, F. (2019). *France and China's Belt and Road Initiative*. French Institute of International Relations.
- Portal de la Franja y la Ruta. (2013). *Sobre la Franja y la Ruta*.
- Pu, X. (Septiembre de 2016). One Belt, One Road: Visions and Challenges of China’s Geoeconomic Strategy*. *中國大陸研究*, 59(3), 111-132.

- Suetyi, L. (10 de Mayo de 2017). *Understanding Europe's Interest in China's Belt and Road Initiative*. Recuperado el 9 de Marzo de 2020, de Carnegie Endowment for International Peace: <https://carnegieendowment.org/2017/05/10/understanding-europe-s-interest-in-china-s-belt-and-road-initiative-pub-69920>
- Vidal Ly, M. (3 de Diciembre de 2018). La Nueva Ruta de la Seda, el gran plan estratégico de China. *El País*.
- Witthoef, A. (8 de Junio de 2018). *What Is China's Objective With the 2018 16+1 Summit?* Recuperado el 23 de Marzo de 2020, de The Diplomat: <https://thediplomat.com/2018/06/what-is-chinas-objective-with-the-2018-161-summit/>
- Xinhua. (20 de Marzo de 2019). *Hechos y cifras: Iniciativa de la Franja y la Ruta logra nuevos progresos*. Recuperado el 26 de Marzo de 2020, de Xinhua Español: http://spanish.xinhuanet.com/2019-03/20/c_137909416.htm
- Xu, Y. (Septiembre de 2014). La Ruta de la Seda: Una historia inacabada. *Revista Instituto Confucio*, V(26).
- Yaqing, Q. (Diciembre de 2012). Cultura y pensamiento global: una teoría china de las relaciones internacionales. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*(100), 67-90.
- Yellinek, R. (14 de Febrero de 2020). *Opinion – The Impact of China's Belt and Road Initiative on Central Asia and the South Caucasus*. Recuperado el 15 de Marzo de 2020, de E-International Relations: <https://www.e-ir.info/2020/02/14/opinion-the-impact-of-chinas-belt-and-road-initiative-on-central-asia-and-the-south-caucasus/>
- Yesmin, S. (18 de Febrero de 2019). *China's economic transformation under "New Normal"*. Recuperado el 25 de Marzo de 2020, de Modern Diplomacy: <https://moderndiplomacy.eu/2019/02/18/chinas-economic-transformation-under-new-normal/>
- Yilmaz, S., & Changming, L. (Marzo de 2018). China's 'Belt and Road' Strategy in Eurasia and Euro-Atlanticism. *Routledge*, 70(2), 252-276.

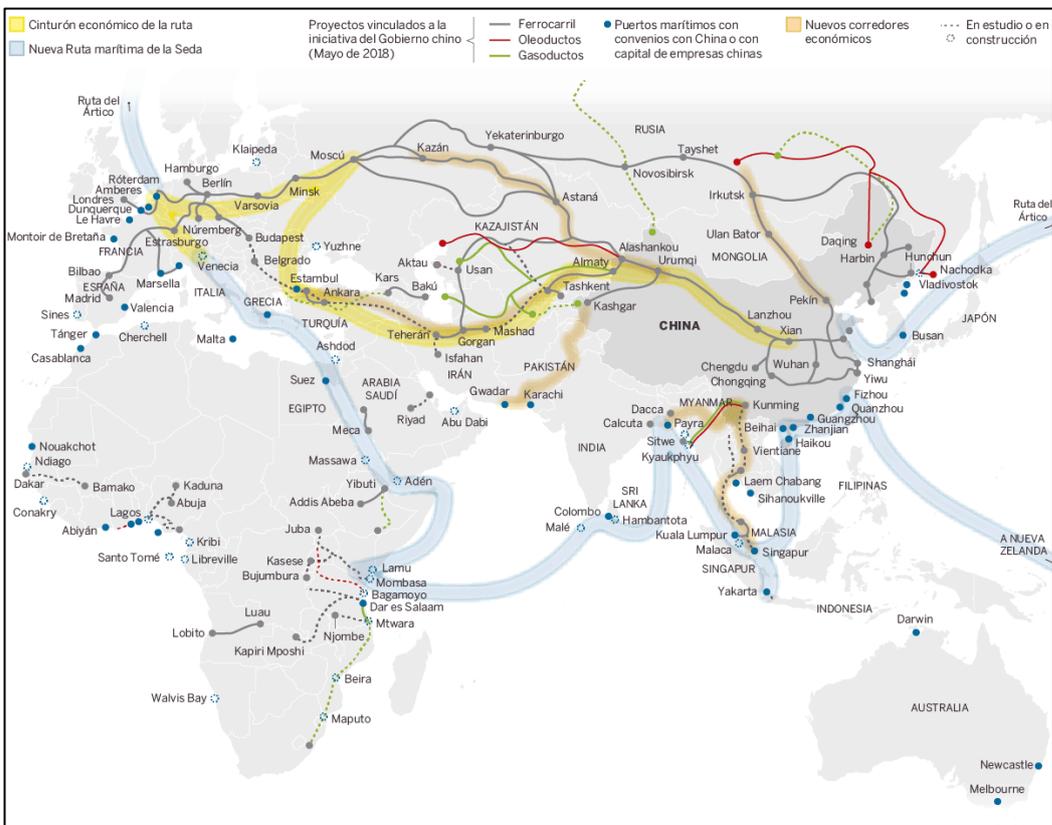
8. ANEXOS

Anexo 1: Mapa de la infraestructura que componía la antigua ruta de la seda china



Fuente: (Mark, 2018)

Anexo 2: Mapa de la Iniciativa de la Franja y la Ruta actualizado a finales de 2018



Fuente: (Vidal Ly, 2018)

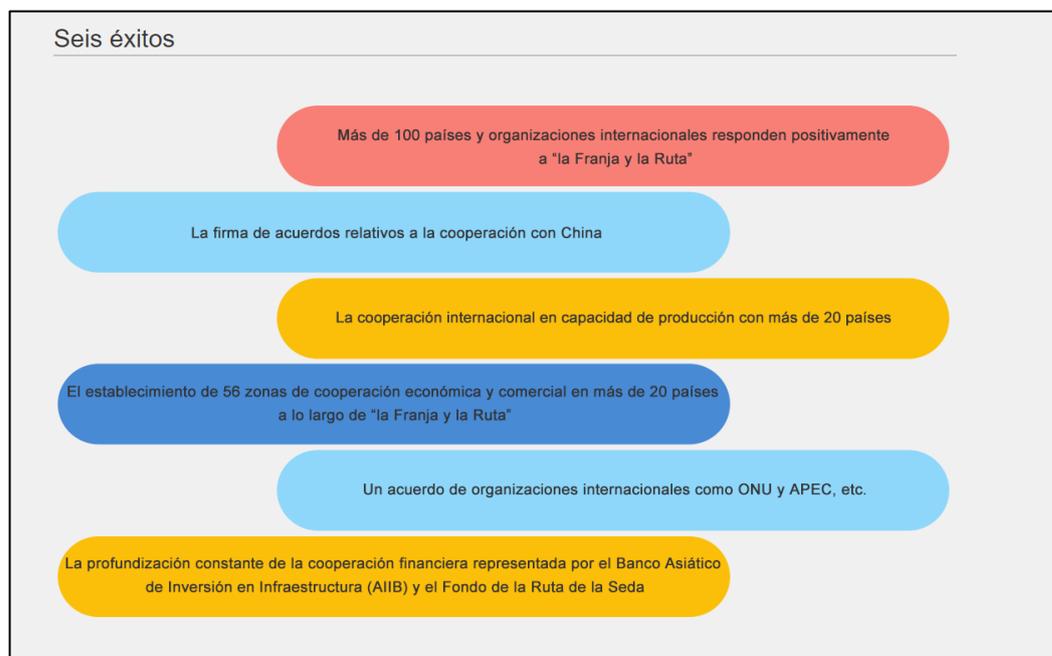
Anexo 3: Tabla de miembros de la iniciativa en 2018

The B&R Initiative Links China with 65 Countries in Asia, North Africa and Europe

Southeast Asia (11)	Central & West Asia (14)	Middle East And Africa (16)	Europe (24)	
Brunei	Afghanistan	Bahrain	Albania	Lithuania
Cambodia	Bangladesh	Egypt	Armenia	Macedonia
Indonesia	Bhutan	Iran	Azerbaijia	Moldova
Laos	India	Iraq	Belarus	Montenegro
Malaysia	Maldives	Israel	Bosnia & Herzegovina	Poland
Myanmar	Nepal	Jordan	Bulgaria	Romania
Philippines	Pakistan	Kuwait	Croatia	Russia
Singapore	Sri Lanka	Lebanon	Czech	Serbia
Timor-Leste	Kazakhstan	Oman	Estonia	Slovakia
Thailand	Mongolia	Palestine	Georgia	Slovenia
Vietnam	Kyrgyzstan	Qatar	Hungary	Turkey
	Tajikistan	Saudi Arabia	Latvia	Ukraine
	Turkmenistan	South Africa		
	Uzbekistan	Syria		
		UAE		
		Yemen		

Fuente: (Morgan Stanley, 2018)

Anexo 4: Logros de la IFR, según el portal de la propia iniciativa



Fuente: (Portal de la Franja y la Ruta, 2013)

Anexo 5: Tabla de varios proyectos de la iniciativa que se han puesto en marcha

No	Project Name	Type	Start (expect)	Completion (expected)	Country	Value in Local Currency	Value in US\$ As at 5.8.2018
1	Bangkok–Nakhon Ratchasima (Ph. 1)	Railway	2017	2021	Thailand	THB 179bn	539mn
2	Vientiane–Boten	Railway	2015	2021	Lao PDR		5.8bn
3	Cirebon–Kroya	Railway	2017	2019	Indonesia		105mn
4	NR 55	Road	2015	NA	Cambodia		133mn
5	East Coast Rail Link	Railway	2017	2024	Malaysia	MYR 55bn	13.47bn
6	Gemas Johor Bharu Double Tracking	Railway	2016	2020	Malaysia	MYR 8.9bn	2.18bn
7	Melaka Gateway	Port	2014	2019	Malaysia	MYR 8bn	1.96bn
8	Muara Terminal	Port, refinery JV			Brunei		3.4bn
9	National Highway No. 5	Road	2013	2016	Cambodia		160mn
10	Phnom Penh–Sihanoukville Expressway	Road	2017	2020	Cambodia		1.9bn
11	Preah Vihear–Kaoh Kong Railway	Railway	2013	2017	Cambodia		9.6bn
12	KA Purukcahu–Bangkuang Railway, Central Kalimantan (PPP)	Railway	2018	2023	Indonesia	IDR 77tr	5.3bn
13	National Road 214	Road		Completed	Cambodia		117mn
14	Sumsel 5 Power Plant	Power		Completed	Indonesia		318mn
15	Jakarta–Bandung	Railway	2016	2019	Indonesia		5.5bn
16	Morowali Industrial Park	Industrial Steel and Power			Indonesia		1.6bn
17	Nam Ou Hydro	Power			Lao PDR		2.8bn
18	Phongxaly–Yunnan	Road			Lao PDR		910mn

Table 1 above shows at least 18 BRI related projects in six ASEAN Member States: Brunei (1), Cambodia (5), Indonesia (5), Lao PDR (3), Malaysia (3), and Thailand (1).

Fuente: (Cox, y otros, 2018)

Anexo 6: Mapa de países miembros del AIIB actualizado al año 2018 (en blanco, los países que son miembros, en gris los que no)



Fuente: (MERICS, 2018)