



COMILLAS

UNIVERSIDAD PONTIFICIA

ICAI

ICADE

CIHS

Facultad de Ciencias Humanas y Sociales
Grado en Relaciones Internacionales

Trabajo Fin de Grado

**Efectos de la
Iniciativa de La
Franja y la Ruta en el
Mar Mediterráneo**

Estudio de caso de los puertos de
Valencia, El Pireo y Suez

Estudiante: Lino Sánchez Serrano

Director: Dr. Nicanor Gómez Villegas

Madrid, abril de 2024

Resumen:

La República Popular China comenzó a implementar en 2013 la Iniciativa de la Franja y la Ruta, proyecto ambicioso de inversión en infraestructuras con el que el gigante asiático busca posicionarse en el centro del comercio internacional, a través de nuevas rutas comerciales, tanto marítimas como terrestres. En el contexto marítimo, China financia a las entidades gestoras de diversos puertos ubicados en el recorrido de la que se conoce como la Ruta de la Seda Marítima.

Este estudio analiza las implicaciones comerciales, así como las intenciones geopolíticas de las inversiones chinas en tres puntos estratégicos de la mencionada Ruta: Valencia (España), El Pireo (Grecia) y Suez (Egipto).

Del análisis se observa que las inversiones chinas inicialmente buscan posicionar a sus empresas, como COSCO Shipping Ltd, entre las entidades más relevantes de la industria naviera, para así incrementar considerablemente su influencia económica en el comercio naval internacional. Asimismo, cuando surge la oportunidad, China utiliza estas inversiones para generar dependencia en los países receptores y así potenciar su influencia geopolítica en la región. De este modo, las relaciones entre China y los Estados como Grecia y Egipto, ha avanzado desde la cooperación económica al apoyo político en foros internacionales, mientras que en el caso de España se han mantenido en un marco estrictamente económico.

Abstract:

In 2013, the People's Republic of China began implementing the Belt and Road Initiative, an ambitious infrastructure investment project with which the Asian giant seeks to position itself at the center of international trade through new maritime and land trade routes. In the maritime context, China is financing the management entities of various ports located along the route of what is known as the Maritime Silk Road.

This study analyzes the commercial implications as well as the geopolitical intentions of Chinese investments in three strategic points along the Maritime Silk Road: Valencia (Spain), Piraeus (Greece), and Suez (Egypt).

The analysis shows that Chinese investments initially seek to position their companies, such as COSCO Shipping Ltd, among the most relevant entities in the shipping industry, to increase their economic influence in the international shipping trade considerably. Likewise, when the opportunity arises, China uses these investments to generate dependence in the recipient countries and thus enhance its geopolitical influence in the region. Thus, relations between China and states such as Greece and Egypt have progressed from economic cooperation to political support in international forums, while in the case of Spain, they have remained in strictly economic terms.

Índice

Introducción	4
1. Estado de la cuestión	6
1.1 Definición de La Franja y La Ruta	6
2.2 Instituciones relevantes	8
2. Marco Teórico	10
2.1 Constructivismo	11
2.2 Liberalismo	13
2.3 Realismo	16
3. Análisis comercial	20
3.1 Análisis comercial del puerto de Valencia	20
3.2 Análisis comercial del puerto de El Pireo	25
3.3 Análisis comercial de los puertos de Suez	28
4. Análisis geopolítico	34
4.1 Análisis geopolítico del puerto de Valencia	35
4.2 Análisis geopolítico del puerto de El Pireo	37
4.3 Análisis geopolítico de los puertos de Suez	42
5. Conclusiones	48
6. Bibliografía	51

Introducción

En la última década la República Popular China ha emergido en el panorama internacional como uno de los actores fundamentales. El principal factor que ha permitido al Estado chino llegar a este estatus es el fulgurante crecimiento económico que ha conseguido en los últimos años en comparación con las potencias económicas occidentales. En la última década ha tenido una tasa de crecimiento anual compuesto de un 8% en comparación al 2,4% de Estados Unidos o al 1,1% de Alemania (World economics, 2023).

El Estado chino, consciente de su gran crecimiento, desde la llegada de Xi Jinping al poder ha tenido claro que para mantener la bonanza económica y la influencia internacional no es suficiente un crecimiento simplemente cuantitativo, sino que también es necesario el crecimiento cualitativo tanto en el interior de sus fronteras, como en los territorios de los que este crecimiento depende.

Por ello, en 2013 (Oficina del Grupo Dirigente para el Fomento de la Construcción de "la Franja y la Ruta", 2024), se planteó la Iniciativa de la Franja y la Ruta. (BRI por sus siglas en inglés). Esta iniciativa es un proyecto ambicioso de inversión en infraestructura que pretende posicionar al gigante asiático en el centro del comercio internacional mediante la creación y desarrollo de nuevas rutas comerciales. No se trata de un proyecto concreto, sino de la participación y promoción de la República Popular China de todo proyecto de desarrollo de infraestructura que permita mejorar los canales de distribución mediante los cuales China exporta e importa los bienes y servicios necesarios para mantener su crecimiento económico.

En ocasiones se denomina a esta iniciativa “La Nueva Ruta de la Seda”, en clara referencia a la existencia en el pasado de importantes rutas comerciales que unían al gigante asiático con occidente (Frankopan, 2015). Este nombre no es casual, ya que con su uso el gobierno chino trata de apelar a la grandeza imperial que tuvo China en el pasado y que se está recuperando varios siglos después con esta nueva iniciativa como máxima representación. Es por ello, que en este trabajo se llevará a cabo una comparación entre ambas rutas para tratar de discernir las similitudes y diferencias que tiene la Nueva Ruta

de la Seda con su predecesora.

Para conseguir conectar al gigante asiático con los distintos centros económicos mundiales, la BRI se divide en dos grandes medios, la tierra y el mar. Es por ello por lo que la RCP diferencia entre La Franja Económica de la Ruta de las Seda y la Ruta Marítima del Siglo XXI (Oficina del Grupo Dirigente para el Fomento de la Construcción de "la Franja y la Ruta", 2024), rutas terrestre y marítima respectivamente. Si bien la ruta terrestre tiene una gran relevancia y es crucial para asegurar las cadenas de suministro, en este trabajo se estudiará la Ruta Marítima del Siglo XXI (RM).

La RM es una red de infraestructuras, principalmente portuarias, que trata de asegurar la fluidez, seguridad y eficiencia de las rutas comerciales marítimas que conectan el sudeste asiático con el resto del mundo, tanto hacia el norte como hacia el sur (MERICS, 2018). Sin embargo, la iniciativa se centra en su mayor parte en la ruta desde China hacia el canal de Suez por dos corredores económicos, el de China-Pakistán y el de Bangladés-China-India-Myanmar (Oficina del Grupo Dirigente para el Fomento de la Construcción de "la Franja y la Ruta", 2024). Este trabajo está dirigido a analizar el último tramo de esta ruta, desde Suez hasta la costa mediterránea europea. Para ello se van a analizar los casos de tres enclaves concretos donde se han llevado a cabo operaciones relacionadas con la BRI. Estos tres enclaves son Valencia, perteneciente a España; El Pireo, ubicado en Grecia y Suez, ubicado en Egipto. En estos enclaves, distintas entidades tanto privadas como públicas chinas han llevado a cabo operaciones comerciales para tener el control económico de sus puertos.

Este trabajo tiene como objetivo estudiar si las operaciones llevadas a cabo por entidades chinas con relación a las infraestructuras portuarias de Valencia, El Pireo y Suez no son solamente de carácter comercial, sino que tienen también como intención final el control efectivo de estos enclaves para el beneficio geopolítico del Estado Chino. El beneficio geopolítico se entiende en este trabajo como la capacidad del Estado de utilizar un enclave como punto desde el que aplicar directamente políticas de asuntos exteriores.

1. Estado de la cuestión

Al ser el objetivo de este trabajo analizar las implicaciones políticas que pueden tener las inversiones chinas en infraestructura fuera de sus fronteras, en primer lugar, se debe enmarcar estas inversiones en el contexto de la iniciativa de la Franja y La Ruta. Por ello, en esta primera parte del trabajo se va a realizar un estado de la cuestión, es decir, un análisis de la literatura científica y (entender corrección)

1.1. Definición de La Franja y La Ruta

La iniciativa de la Franja y la Ruta tiene su origen hace más de una década, más concretamente en septiembre de 2013. Fue en una conferencia en la Universidad de Nazarbayev de Astaná (Kazajistán) donde el recién nombrado Presidente de la República Popular China, Xi Jinping, plantearía por primera vez la idea de “un cinturón económico a lo largo de la Ruta de la Seda” (Yu, 2013), porque:

“Durante milenios, los pueblos de varios países a lo largo de la antigua Ruta de la Seda han escrito juntos un capítulo de amistad que ha llegado hasta nuestros días. Los más de dos mil años de intercambios demuestran que basándose en la solidaridad, la confianza mutua, la igualdad, la inclusión, el aprendizaje mutuo y la cooperación mutuamente beneficiosa, países de diferentes razas, credos y culturas son totalmente capaces de compartir la paz y el desarrollo.” (Yu, 2013).

Desde ese primer momento se plantea la iniciativa como una suma de acuerdos comerciales, tanto con entidades públicas como privadas, que permitan el desarrollo y el bienestar de las regiones mediante la comunicación y la cooperación. Estos proyectos se plantean siempre desde el fin económico y de desarrollo, sin intentar controlar las regiones en las que se llevan a cabo, como así comentó Xi Jinping en esa misma conferencia: “No buscamos dominar las cuestiones regionales o establecer una esfera de influencia” (Yu, 2013).

Para lograr estos objetivos se propuso una flexibilización del comercio y la inversión, para la cual se deberían aplicar medidas como “eliminar las barreras comerciales, reducir los costes para el comercio y la inversión, incrementar la rapidez y

calidad de los flujos económicos regionales” (Yu, 2013) entre los países involucrados.

A su efecto las inversiones se llevarían a cabo siguiendo los principios de Construcción Conjunta, que son los siguientes. “Observar escrupulosamente el objetivo y principios de la Carta de las Naciones Unidas; persistir en la apertura y la cooperación; perseverar en la armonía y la inclusividad; persistir en las operaciones del mercado y adherirse al beneficio mutuo” (Yu, 2013). Bajo estos principios se puso en marcha un macroproyecto de todo tipo de infraestructuras, puertos, carreteras, gasoductos y redes ferroviarias entre otros. Para ello, se está desarrollando en dos de los tres grandes medios de transporte. el marítimo y el terrestre. Cada uno de ellos definidos en un espacio concreto.

En tierra firme se trata de potenciar una gran vía internacional, pasando por importantes ciudades que permitan establecer puntos de apoyo y parques industriales prioritarios para las economías de los diferentes países involucrados en la Franja Económica de la Ruta de la Seda. Para ello la iniciativa se centra en cuatro grandes corredores de cooperación económica, “el nuevo Puente Continental Asia-Europa, el corredor China-Mongolia-Rusia, el corredor China-Asia Central-Asia Occidental y el corredor de China-Península Indochina.” (Oficina del Grupo Dirigente para el Fomento de la Construcción de "la Franja y la Ruta", 2024) Conectando de esta manera todo el continente euroasiático, desde Yiwu hasta Madrid (Coyle, 2022).

Por otro lado, por mar, los artífices de la iniciativa destacan dos principales corredores económicos clave para el correcto funcionamiento de la iniciativa por este medio, “el de China-Pakistán y el de Bangladés-China-India-Myanmar”¹ (Oficina del Grupo Dirigente para el Fomento de la Construcción de "la Franja y la Ruta", 2024). El primero de estos dos corredores es el que tiene una construcción más compleja ya que cruza Cachemira, una zona disputada entre China, Pakistán e India, siendo India la que pone más trabas al desarrollo de la misma (Ballesteros Peiró, 2021). Mediante estos corredores se trata de potenciar la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI que une el Lejano Oriente con África y Europa por un lado y Oceanía por otro.

¹ Si bien estos corredores económicos son terrestres, son necesarios para el acceso de mercancías a puertos estratégicos tanto en Gwadar (Pakistán) (Xinhua Español, 2017), como de Payra (Bangladesh) y Kyakphyu (Myanmar) (MERICS, 2018).

2.2 Instituciones relevantes

Al ser esta iniciativa un proyecto económico con el principal objetivo de financiar proyectos de inversión en infraestructuras, el siguiente gran paso fue la creación de dos instituciones fundamentales para la Franja y La Ruta, el Fondo de la Ruta de la Seda y el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB), por sus siglas en inglés, creados en 2014 y 2015 respectivamente. Tal es su importancia, que el gobierno chino considera dentro de los seis éxitos de la Franja y La Ruta “la profundización constante de la cooperación financiera representada por el AIIB y el Fondo de la Ruta de la Seda”. Mediante estas dos instituciones el gobierno chino es capaz de invertir en los proyectos de infraestructura que este vea pertinentes para desarrollar las dos principales rutas comerciales de la iniciativa anteriormente comentadas, “la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la “Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI (Portal de la Franja y la Ruta, 2024)”.

Por un lado, el AIIB, fundado en 2015, un banco de inversión financiado por distintos Estados miembros, tanto de la región asiática como de fuera de ella. Esta institución, que cuenta hoy en día con 53.000 millones de USD en activos (AIIB, 2023), financia a proyectos en Asia que permitan desarrollar la “Infraestructura para el mañana”. “Infraestructura verde que tenga como centro la sostenibilidad, la innovación y la conectividad” (AIIB, 2024). Cabe destacar que más de un cuarto del poder de voto de la institución lo tiene China, permitiéndole vetar las decisiones más relevantes del banco. A su vez, el presidente desde su fundación ha sido Jin Liqun con estrechos lazos con el Partido Comunista de China (Ai, 2023).

Por otro lado, el Fondo de la Ruta de la Seda fundado en 2014, un fondo de inversión controlado por la Administración Central de Divisas de China (65%), la Corporación de Inversiones de China (15%), el Banco de Desarrollo de China (5%) y el Banco de Exportación de China (15%) (Silk Road Fund, 2024). Cuenta con 22.500 millones de USD invertidos en más de 60 países diferentes. Si bien más de la mitad de las inversiones están dirigidas a la infraestructura, también tienen proyectos de inversión en energías y recursos naturales, cooperación financiera y cooperación industrial (Silk Road fund, 2024).

Adicionalmente, existen empresas privadas que también son fundamentales a la hora de invertir en los distintos tipos de proyectos de la iniciativa. Como bien resumía el director ejecutivo de DP World, una de las entidades más involucradas en el macroproyecto.

“Los recursos necesarios para desarrollar la OBOR² son ingentes, con estimaciones de entre dos y tres mil millones de dólares anuales. Aunque se han creado instituciones financieras respaldadas por los gobiernos, es necesario abordar la brecha entre la financiación pública y la privada” (Gulf news, 2016)

Si bien hay numerosas empresas comprometidas en los distintos proyectos, como China Merchants Port Holdings, China Railway Group (CREC) y China Railway Construction Corporation (CRCC), entre otras, la más destacable para este trabajo en concreto es China COSCO Shipping Corporation Limited (Shepard, 2017).

COSCO Shipping es una destacada empresa multinacional china que se prodiga en diversas áreas clave de la economía marítima. Su presencia abarca la navegación, la logística, el control de terminales portuarias, así como la financiación, construcción y reparación de embarcaciones. En la actualidad, la compañía ha invertido en un total de 57 terminales portuarias distribuidas globalmente, consolidando su posición como la líder mundial al controlar una capacidad impresionante de 133 millones de TEU³. Este logro la sitúa en la cúspide de la industria marítima a nivel global (China COSCO Shipping Corporation Limited, 2024). Cabe destacar la estrecha vinculación con el Estado chino. A primera vista, esta empresa podría parecer una entidad privada cotizada en las bolsas de Hong Kong y Shanghai. Sin embargo, está efectivamente controlada en un 52% por la Comisión Estatal para la Supervisión y Administración de los Activos del Estado de China (MarketScreener, 2014). Es más, al explorar la página web corporativa de la compañía, nos encontramos con secciones parcialmente eliminadas⁴ dedicadas a la "creación de partido", donde se expone lo siguiente.

² OBOR son las siglas de One Belt One Road, un cinturón una ruta, como también se conocía a la iniciativa, sobre todo los primeros años.

³ TEU es un acrónimo de “Twenty-foot equivalent Unit”, esta es una unidad de medida para la carga de los contenedores. Más concretamente es la capacidad de carga que tendría un contenedor de 20 pies (20' x 8' x 8') (South Pacific logistics, 2022)

⁴ En el apartado “About us” de la página corporativa aparece la sección comentada, sin embargo, el apartado web dedicado a esta sección está eliminado.

“Con el fin de construir una naviera de clase mundial y un proveedor de servicios logísticos, el grupo líder del Partido de China COSCO SHIPPING Corporation Limited ha aplicado las políticas publicadas por el gobierno central y ejerce seriamente la autodisciplina”. Es por ello que uno de los puntos fundamentales de su misión es el de “globalizar la economía china” (China COSCO Shipping Corporation Limited, 2024).

2. Marco Teórico

El presente marco teórico trata de establecer las teorías de las Relaciones Internacionales más relevantes a la hora de analizar la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Esta ambiciosa estrategia de desarrollo internacional que busca mejorar la conectividad global a través de una serie de proyectos de infraestructura y acuerdos comerciales es percibida de diferente manera y tiene diferente explicación según desde qué perspectiva se analice. Durante los últimos años, se han realizado numerosos estudios (Wang, 2021), (Liu, Dunford, & Boyang, 2018) en el campo de las Relaciones Internacionales sobre la iniciativa, los cuales se pueden agrupar en dos principales corrientes a la hora de explicar las intenciones y consecuencias de la iniciativa china sobre las regiones en las que se desarrollan los proyectos y acuerdos.

Para ello se ha llevado a cabo una revisión profundizada de la literatura y teorías pertinentes en el campo de las Relaciones Internacionales, lo que nos ha permitido llegar a la conclusión de que existen dos principales corrientes de pensamiento que explican esta iniciativa. Estas son la teoría liberal y la teoría realista. Cada una de estas permite entender los dos supuestos que se analizan en este trabajo: por un lado, la perspectiva de la iniciativa como una suma de acuerdos comerciales y proyectos de infraestructura se enmarca en la teoría neoliberal; mientras que, desde la teoría realista, la iniciativa se puede entender como un movimiento geoestratégico del Estado Chino.

Sin embargo, antes de desarrollar las dos principales corrientes, cabe destacar que hay otras corrientes basadas en otras teorías que también podrían explicar las intenciones y consecuencias de esta, siendo la más relevante la corriente constructivista.

2.1. Constructivismo

El constructivismo es una teoría en la disciplina de las Relaciones Internacionales que estudia tres proposiciones ontológicas sobre la interacción social, mediante las cuales explican las dinámicas de la Relaciones Internacionales.

En primer lugar, el debate agencia-estructura, el cual se plantea la relación entre los agentes que toman acción en las Relaciones Internacionales y la estructura en la que interaccionan. El constructivismo defiende que las estructuras en las que los actores interactúan forman el comportamiento de los mismos. Si bien esta idea la pueden tener también otras teorías, lo que singulariza al constructivismo es que estas estructuras no tienen por qué ser materiales, sino que las ideas, creencias y valores también son estructurales (Burchill, y otros, 2005).

La segunda proposición argumenta que estas estructuras inmateriales son relevantes, ya que estas generan las identidades de los actores y estas identidades son las que determinan las acciones que van a tomar. Por tanto, las identidades son las que forman los intereses que mueven a los actores en las Relaciones Internacionales (Burchill, y otros, 2005).

Finalmente, el tercer pilar de esta teoría defiende que los actores y las estructuras están *mutuamente constituidos*. Lo cual significa que, si bien las estructuras, tanto normativas como ideacionales, moldean el comportamiento de los actores, “es mediante la interacción recíproca como creamos e instanciamos las estructuras sociales relativamente duraderas en función de las cuales definimos nuestras identidades e intereses” (Wendt, 1992). Por tanto, los agentes y las estructuras interactúan de tal manera que se forman y moldean el uno al otro.

En el caso de la BRI, su estudio desde la perspectiva constructivista se ha centrado en analizar las estructuras no materiales que los principales líderes chinos han creado, mediante las cuales se explica el interés con el que China plantea la iniciativa. Para ello hay dos ejemplos paradigmáticos de ideas que han sido introducidas en los últimos años que podrían explicar el comportamiento de China. Por un lado, “sueño chino” y por otro, la “comunidad de un futuro compartido (Wang, 2021)”. Mediante estas ideas o conceptos,

el gobierno de Xi Jinping ha ido construyendo un ideario que explique y legitime el comportamiento del Partido Comunista Chino y con el que se pueda sentir identificada la sociedad civil en el proceso de evolución ideológica que ha experimenta China en los últimos años.

El “sueño chino” es un concepto promovido por Xi Jinping incluso antes de su llegada al poder, el cual promueve la revitalización de la civilización china. En noviembre de 2012, en el Museo Nacional de China, el que sería futuro presidente de Partido Comunista Chino, introdujo por primera vez la idea del “sueño chino”, declarando lo siguiente:

“Sólo cuando al país le va bien, y a la nación le va bien, le puede ir bien a todo el pueblo. (...) Creo firmemente que, en el momento del centenario del Partido Comunista Chino, el objetivo de construir una sociedad moderadamente próspera de manera integral puede realizarse absolutamente; (...) el objetivo de construir nuestro país en un país socialista moderno que sea rico, fuerte, democrático, civilizado y armonioso puede realizarse absolutamente; (...) ¡el sueño del gran rejuvenecimiento de la nación china puede realizarse absolutamente!” (Jinping, 2012).

El concepto de “sueño chino” crea una visión concreta de cómo debe China evolucionar para llegar al éxito, y como deben actuar los actores para conseguirlo en todos los aspectos. Mediante este discurso, el Partido Comunista Chino se posiciona como la institución por excelencia china, ya que es el aniversario de la creación del partido, y no otro evento significativo de la historia de China, el que se utiliza como fecha clave para los logros de la nación. A su vez, se crea una idea única de lo que significa el progreso de la nación, y cómo conseguirlo, estableciendo el cómo y por qué en el que se deben basar los actores nacionales para lograr el éxito establecido. De esta manera se crea una estructura no material que genera unos nuevos intereses a los actores involucrados en el sistema nacional, la sociedad civil, las organizaciones no gubernamentales chinas y el sistema privado (Observatorio de la Política China, 2020).

El concepto de la “comunidad del futuro compartido” es esencial para entender la iniciativa de la Franja y la Ruta de tal manera que esta iniciativa es la articulación material del concepto. La propuesta presentada por China se fundamenta en el concepto de que el enfoque principal de la humanidad debería ser la sostenibilidad y la preservación a largo plazo, en contraposición a la acumulación de bienes materiales, práctica predominante en

la actualidad bajo el sistema capitalista (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2023). En este contexto, China se posiciona como el actor líder a la hora de lograr el objetivo, con discursos como el de Xi Jinping en Ginebra en 2017: "Todos los países deben configurar conjuntamente el futuro del mundo, redactar las normas internacionales, gestionar los asuntos mundiales y garantizar que los resultados del desarrollo sean compartidos por todos". De esta manera, China como actor del sistema internacional, trata de variar los intereses que mueven la estructura en la que actúa para que estos se alineen con los del propio actor internacional.

Desde la perspectiva constructivista, la iniciativa de la Franja y la Ruta se plantea como una de las herramientas clave del Partido Comunista Chino para lograr el objetivo de la "comunidad del objetivo compartido" en el exterior y lograr el "sueño chino" en el interior. Mediante la introducción de estas ideas, se forman nuevas identidades que conllevan nuevos intereses, como puede ser "crear un país socialista moderno" o "conseguir que los resultados del desarrollo sean compartidos por todos" (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2023). Y es en este contexto en el que se plantea la BRI para alcanzar esos intereses

Tras haber delineado los conceptos fundamentales de la teoría constructivista, procedemos al análisis específico de las dos principales teorías de la Relaciones Internacionales que estudian el proyecto de la iniciativa de la Franja y la Ruta: la teoría realista, basada en el balance de poderes y un sistema internacional anárquico; y la teoría liberal, basada en la interdependencia económica y en la importancia de la cooperación internacional. Desde cada una de estas perspectivas, como se ha explicado anteriormente, la iniciativa BRI se percibe de manera diferente y por tanto sus intenciones y futuras consecuencias son diferentes según la teoría que la examine, generándose así dos supuestos diferentes que serán analizados en los siguientes capítulos del trabajo.

2.2. Liberalismo

Para llevar coherencia con la estructura del análisis que se desarrolla posteriormente, la primera teoría a estudiar es la liberal. La teoría liberal es una de las dos teorías clásicas de las Relaciones Internacionales junto con la teoría realista. Proviene de una corriente del pensamiento que surgió en la época de la Ilustración, y desde entonces

ha sido muy influyente en la manera en la que las naciones occidentales se han creado y han interactuado entre ellas. Tras la Guerra Fría, el liberalismo experimentó una reafirmación debido al triunfo de Estados Unidos frente a la Unión Soviética y al fin del statu quo de la segunda mitad del siglo XX en el cual las dinámicas del sistema internacional eran más fácilmente explicadas por otras teorías de las Relaciones Internacionales, como el realismo (Burchill, y otros, 2005).

Esta teoría sostiene que el sistema internacional está constituido por una pluralidad de actores, incluyendo organizaciones internacionales, corporaciones multinacionales y otras entidades no gubernamentales que ejercen influencia significativa en la estructura internacional. Entre estos, las organizaciones internacionales desempeñan un papel crucial, ya que son a través de estas que se articula y establece el derecho internacional, elemento esencial para el mantenimiento de la paz en el sistema internacional. Esta visión se alinea con los postulados de Woodrow Wilson, uno de los más destacados defensores de esta teoría durante el siglo XX, quien argumentaba la indispensable necesidad del derecho internacional como mecanismo para garantizar la paz internacional (Baylis, Smith, & Owens, 2020). Y es que la paz es uno de los pilares fundamentales del estudio liberal, ya que esta es el estado normal del sistema (Burchill, y otros, 2005). Esta comprensión del concepto lleva a percibir la guerra y el conflicto como “el producto de los instintos agresivos de élites no representativas”, como defendía Schumpeter (Burchill, y otros, 2005)

Tal posición sobre la naturaleza del sistema internacional no se puede explicar sin tener en cuenta la racionalidad que se le presupone a los actores internacionales en esta teoría. Los liberales creen en el progreso y la perfección de la razón humana, la cual les da la capacidad de evitar la mancha de la guerra y llegar a la situación de paz porque, al ser actores racionales son capaces de estimar que el conflicto lleva a resultados menos óptimos (Burchill, y otros, 2005).

Sin embargo, para que los estados actúen de esta manera, deben cumplir dos requisitos, un régimen político de democracia liberal y un régimen económico de libre comercio. En cuanto a por qué un régimen democrático es necesario para evitar el conflicto hay numerosas formulaciones. Por un lado, Kant defendía que la soberanía nacional y los derechos individuales dejaba el consentimiento de iniciar una guerra a los

ciudadanos, los cuales no estarían dispuestos a darlo (Kant, 1970). Por otro, las relaciones entre Estados liberales son pacíficas, por lo que la forma de evitar los conflictos entre Estados es mediante la liberalización de todos los Estados para llegar a la “paz democrática” (Burchill, y otros, 2005).

Asimismo, el plano económico es fundamental para la teoría liberal y en el caso concreto de este trabajo es el más relevante y por ello vamos a estudiarlo. Existe una principal razón por la cual el régimen económico de los Estados les permite lograr relaciones de paz en el exterior, la interdependencia.

“El comercio... aumentaría la riqueza y el poder de los sectores de la población amantes de la paz y productivos, a expensas de la aristocracia orientada a la guerra. a expensas de la aristocracia orientada a la guerra, y ... pondría a los hombres de diferentes naciones en constante contacto entre sí, contacto que pondría de manifiesto a todos ellos su comunidad fundamental de intereses" (Howard 1978: 20; Walter 1996)

A lo largo de la historia del pensamiento liberal, se han formulado argumentos que han contribuido al desarrollo de la "teoría de la interdependencia". Dicha teoría se fundamenta en la premisa de que un incremento en el intercambio comercial entre los Estados conduce a una mejora en las relaciones diplomáticas entre ellos, al mismo tiempo que establece vínculos de dependencia mutua. Este entramado de dependencias hace que el conflicto se convierta en un resultado adverso para las partes involucradas, un fenómeno conocido como interdependencia. Estas relaciones se dan de manera racional por un beneficio mutuo de las partes, el cual deriva de la teoría de la ventaja comparativa. Según esta teoría, dos Estados intercambian bienes de manera que cada uno se especializa en la producción de aquellos bienes que puede generar de forma más eficiente e importa aquellos en los que presenta menor eficiencia productiva, beneficiándose así recíprocamente de las capacidades productivas de cada Estado (Ricardo, 1911).

En caso de la Iniciativa de la Franja y la Ruta desde la perspectiva liberal se ve como un ejemplo de proyecto que potencia factores determinantes para la buena relación entre Estados. En un primer lugar, la iniciativa representa un claro intento de aumentar las relaciones comerciales con numerosas regiones de Asia, Europa y África en aras de aumentar el desarrollo en esas zonas, enfocándose principalmente en proyectos de infraestructura y facilidades al comercio, los cuales establecen relaciones de

interdependencia. Esta relación económica, ha desarrollado también el aumento de las relaciones diplomáticas entre Estados y organizaciones económicas, como se demostró en el Foro de Cooperación Internacional de la Franja y la Ruta en Pekín en 2017, donde se reunieron 1500 participantes, provenientes de 130 países y 70 organizaciones internacionales, de los cuales 29 eran jefes de Estado o gobierno. En este foro se firmó un comunicado conjunto al término de una mesa redonda sobre cooperación internacional en el que se afirmó el compromiso a “comercio libre e inclusivo” (Weidong, Dunford, & Gao, 2018).

Por tanto, desde el punto de vista liberal en Relaciones Internacionales, la Iniciativa de la Franja y la Ruta puede interpretarse como un mecanismo que impulsa el comercio exterior tanto de China como de los demás Estados involucrados. Esta estrategia contribuye a la formación de redes de interdependencia económica, las cuales, a su vez, promueven la mejora de las relaciones diplomáticas entre los Estados participantes. Esto se logra mediante el desarrollo de un sistema en el cual la interacción comercial entre los Estados resulta ser más ventajosa que el enfrentamiento, fomentando así un ambiente de cooperación y entendimiento mutuo.

2.3 Realismo

Como última corriente teórica de las Relaciones Internacionales que estudia y explica las razones y consecuencia de la iniciativa de la Franja y la Ruta, este trabajo se centra en el realismo. El realismo es la teoría más antigua y utilizada en esta materia (Burchill, y otros, 2005). Esto se debe a que es la teoría que mejor explica el estado de guerra, el cual es la condición más común en el sistema internacional (Baylis, Smith, & Owens, 2020).

El realismo, al igual que el liberalismo, es una teoría racional, ya que considera que los actores que intervienen en el sistema internacional lo hacen basándose en la razón. Sin embargo, esta difiere del liberalismo en las razones y la forma en la que estos interactúan. En primer lugar, el actor fundamental para los teóricos realistas es el Estado y todos los demás actores, si bien son también considerados actores, son relegados a un segundo plano y dependen de los Estados para existir y funcionar, lo cual se denomina “estatocentrismo” (Burchill, y otros, 2005). Esto es así porque los realistas enfatizan que

la política internacional está determinada por el “egoísmo” humano, que guía el comportamiento de los estados, y la ausencia de un gobierno internacional “anarquía”, los cuales exigen la “primacía del poder y la seguridad en toda la vida política” (CITA). Es por ello por lo que los Estados deben relacionarse de manera desconfiada hacia los demás actores, ya que no es prudente confiar su seguridad a otro Estado o a una institución internacional, como por ejemplo las Naciones Unidas o cualquier foro de cooperación internacional (Baylis, Smith, & Owens, 2020). Planteando así un sistema internacional conflictivo y anárquico donde la única forma de evitar el conflicto, o que este sea el más reducido posible es mediante el balance de poder, mediante el cual se establece un status

Esta teoría no es "monolítica" debido a que, especialmente desde el comienzo del siglo XX, se han desarrollado diferentes corrientes que, si bien comparten una base común, proponen distintas interpretaciones sobre el funcionamiento del sistema internacional. De manera prominente, existen tres enfoques principales.

En primer término, encontramos al realismo clásico, cuyos fundamentos se remontan al siglo XVII, específicamente a través de la influencia de Thomas Hobbes y su destacada obra *Leviathan*. En este tratado, Hobbes articula tres postulados fundamentales. El primero sostiene que los *individuos son iguales*. El segundo plantea que las interacciones entre estos se caracterizan por una naturaleza *anárquica*. Finalmente, el tercer postulado argumenta que los comportamientos humanos están motivados predominantemente por la *competencia, la desconfianza y la gloria* (Hobbes, 1651). Al aplicar esta percepción del comportamiento humano al comportamiento de los Estados, ya que estos se rigen por normas y leyes creadas por la naturaleza humana, el sistema internacional es un espacio donde todos los estados compiten por defender sus propios intereses, los cuales se pueden definir en términos de poder (Baylis, Smith, & Owens, 2020).

El principal teórico de esta corriente desde el siglo XX es Hans J. Morgenthau, quien defiende que la naturaleza humana brinda la mejor explicación para el comportamiento de los Estados (Baylis, Smith, & Owens, 2020). Según este autor, el factor que debe definir el comportamiento de los Estados es la defensa de los intereses del mismo y que estos deben adecuarse al poder que este tiene en el sistema internacional “Cualesquiera que sean los objetivos últimos de la política internacional, el poder es

siempre el objetivo inmediato". Si bien contemplan otros factores o limitaciones más allá de este interés principal, que pueden afectar a los intereses de los Estados, estos últimos tienen que ser siempre congruentes con el poder del Estado. "Las acciones de los Estados no están determinadas por principios morales y compromisos jurídicos, sino por consideraciones de interés y poder" (Morgenthau, 1970).

Como segunda corriente del realismo a estudiar en este trabajo se encuentra el realismo estructural o neorrealismo, cuyo máximo representante es Kenneth Waltz. El realismo estructural trata de "abstraerse de todos los atributos de los estados excepto sus capacidades" (Waltz, 1979, pág. 99) para poder observar el impacto de la anarquía y las capacidades de los Estados en las interacciones de los mismos en la estructura internacional, la cual constriñe o limita sus acciones. La estructura internacional puede estar definida por dos principales "principios de orden", la jerarquía y la anarquía. Los actores interactúan mediante relaciones de autoridad y subordinación (jerarquía) o no (anarquía) y defiende que existen diferencias cualitativas entre las políticas llevadas a cabo en una condición y en la otra (Waltz, 1979, pág. 61).

Esta teoría se fundamenta sobre la premisa de que los Estados son unidades del sistema internacional, los cuales se diferencian en las capacidades que tienen. Estas capacidades son definidas por el poder que tienen en el sistema internacional, con lo cual, "la política nacional consiste en unidades diferenciadas que desempeñan funciones específicas. La política internacional consiste en unidades similares que duplican sus actividades" (Waltz, 1979, pág. 97). Estas actividades pueden ser dos, en estado de anarquía los Estados balancean, para evitar que ningún Estado acumule demasiado poder; en estado de jerarquía, los actores suelen "subirse al carro" de un Estado líder, tratando de mejorar sus ganancias frente a mantenerse aislados en el sistema internacional (Waltz, 1979, pág. 126). Se puede observar la influencia de la Guerra Fría en el planteamiento de esta teoría, donde dos grandes potencias en estado de anarquía, Estados Unidos y la Unión Soviética, trataban de balancear el sistema internacional para evitar un excesivo poder de la otra unidad, mientras que Estados más débiles se alineaban con uno u otro bando, para mejorar sus posibilidades.

La última gran corriente del realismo es el realismo neoclásico, representado principalmente por pensadores como Fareed Zakaria (From Wealth to Power: The

Unusual Origins of America's World Role, 1998) y Gideon Rose (Neoclassical Realism and Theories of Foreign Policy', 1998) entre otros. La teoría neoclásica, al igual que la teoría realista estructural sostiene que el "el alcance y la ambición de la política exterior de un país dependen ante todo del sistema internacional y, específicamente, de su capacidad relativa de poder material" (Waltz, 1979). Sin embargo, esta teoría a diferencia del realismo estructural, no se abstrae de los demás atributos del Estado, sino que también consideran que "el impacto de tales capacidades de poder sobre la política exterior es indirecto y complejo, porque las presiones sistémicas deben traducirse a través de variables que intervienen a nivel de unidad" (Baylis, Smith, & Owens, 2020). Por lo cual, para entender y ser capaces de predecir los comportamientos de los Estados en el sistema internacional, no es suficiente con comprender el status de poder que tiene ese Estado en el sistema, ya que no es el único factor que define sus intereses, sino que hay que ir más allá y analizar las políticas domésticas, las percepciones de los líderes del Estado o las relaciones entre Estado y sociedad (Waltz, 1991), (Rose, 1998).

Las tres corrientes parten de la misma base fundamental y consideran que el comportamiento del sistema internacional está definido por los intereses de los Estados, los cuales viven en un estado anárquico. Sin embargo, difieren en cómo se definen los intereses que encauzaran el comportamiento de estos y también discrepan sobre cómo que estructura tiene el sistema internacional y cómo se forma. Siendo el realismo neoclásico la corriente más actual, y la que tiene en cuenta más factores a la hora de establecer los intereses del Estado, se puede considerar que es la corriente que mejor puede interpretar la iniciativa de la Franja y la Ruta.

Desde esta corriente de pensamiento se percibe a la Franja y la Ruta como una forma de ampliar la esfera de influencia de China, aumentando su poder y por tanto reduciendo el de su mayor competidor, Estados Unidos, pero a su vez, también tiene la intención de expandir los mercados para lidiar con el exceso de producción interna, la capacidad, la demanda doméstica inadecuada a la producción (Cheng, 2016). Si bien estos intereses reales conllevan un aumento de la interacción y consecuente interdependencia económica, estos no son los factores que la motivan.

3. Análisis comercial

La iniciativa de la Franja y la Ruta se propone como un proyecto con grandes aspiraciones, las cuales el presidente Xi Jinping recordó en el tercer foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional:

“Fomentar la conectividad en política, infraestructura, comercio, financiación y de pueblo a pueblo con todos los países, de forma que se puede inyectar nuevos impulsos a la economía mundial, crear nuevas oportunidades para el desarrollo global y establecer una nueva plataforma para la cooperación económica internacional” (Ye, 2023)

En este capítulo del trabajo se comienza el análisis comercial de las inversiones en infraestructura portuaria de los tres casos de estudio, Valencia, El Pireo y Suez. Con el cual se quiere comprobar si los proyectos de esta iniciativa son coherentes con las aspiraciones planteadas. Para ello se va a comenzar con el análisis de la inversión en las infraestructuras portuarias, tratando siempre de definir las características de la inversión, tanto por su capital, como por el potencial comercial que cada puerto puede ofrecer. A su vez, se estudian las condiciones en las que se llevan a cabo las inversiones, para determinar si son inversiones corrientes o si son situaciones en las que el organismo comprador se beneficia de condiciones económicas desfavorables.

3.1. Análisis comercial del puerto de Valencia

El primer caso de estudio es la inversión de capital chino en el puerto de Valencia. En primer lugar, es interesante conocer el funcionamiento y la estructura organizativa del puerto para comprender el alcance de la inversión. A su vez, contexto en el que se realizó esta inversión y el historial previo de la gestión del puerto son esenciales para poder entender las condiciones de la inversión y la situación en la que se dio el acuerdo.

El puerto de Valencia es el puerto español con mayor tráfico comercial del Mediterráneo, cuyas mercancías son transportadas fundamentalmente en contenedores. Su ubicación privilegiada le hace un puerto clave en el eje Suez-Gibraltar que atraviesa el Mediterráneo en travesías interoceánicas (Atienza de la Cruz, Belenguer Estaban, & Pardo Sáez, 2019), por lo que concentra y distribuye la mayoría del tráfico del

Mediterráneo Occidental. Gracias a ello, el puerto tiene un tráfico total de 77,16 millones de toneladas anuales, de las cuales 53,67 millones de toneladas son mercancías transportadas en contenedores, las cuales suponen 4,80 millones TEU totales (Valenciaport, 2024). Prueba de la gran potencia que es el puerto de Valencia en Europa es su posición líder como quinto puerto con más tráfico de contenedores, solamente por detrás de los puertos de Rotterdam, Amberes-Brujas Hamburgo y El Pireo en cuanto a TEUs anuales.

Al ser una infraestructura tan esencial para la economía española, el puerto de Valencia es gestionado públicamente desde 1880. La entidad encargada de la gestión ha variado numerosas veces con el transcurso del tiempo, siendo la primera la Junta de Obras del Puerto de Valencia, controlada por el poder gobierno central. Posteriormente, debido a la concesión del estatuto de autonomía a la Comunidad Valenciana, la gestión se transfiere al Puerto Autónomo de Valencia en 1978, el cuál pasaría a denominarse Autoridad Portuaria de Valencia en 1992 con la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de Puertos (Valenciaport, 2024).

La Autoridad Portuaria de Valencia, denominada comercialmente como Valencia Port, depende del Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana y se rige por el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En esta ley figuran las competencias y funciones que tienen la entidad gestora y su estructura organizativa, las cuales son entre otras: aprobar presupuestos de explotación, gestionar servicios generales y señalización marítima, proyectar y construir las obras de la zona de servicio del puerto o controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, y lucha contra la contaminación marina. Teniendo en cuenta todas estas funciones, se puede interpretar las funciones esenciales son gestionadas públicamente.

A parte de la entidad gestora, existen otras entidades que también participan en el

funcionamiento del puerto, ya que proveen los diferentes servicios que da el puerto. Los dos servicios más relevantes son las terminales de pasajeros y las terminales e instalaciones comerciales. En estas terminales es donde ocurre la carga y descarga de mercancías, por lo que las diferentes empresas navieras son las encargadas de proveer el servicio logístico que permite que las mercancías sean transportadas correctamente. Para ello la autoridad portuaria debe conceder a la entidad una concesión portuaria de un máximo de 35 años de duración (Larraya, 2015). Es este servicio el que comenzó a proveer COSCO Shipping Ports, mediante CSP Iberian Valencia Terminal S.A.U. en una de las terminales del puerto de Valencia.

El puerto de Valencia cuenta con tres terminales de contenedores, los cuales están controlados por las cuatro principales empresas navieras del mundo. Mediterranean Shipping Company (MSC) dispone de la Terminal de Contenedores 2 (MSC), la cual cuenta con una superficie total disponible de 337.000 m². Maersk, mediante la filial APM Terminals, dispone de la Terminal de Contenedores 3, contando con una superficie total de 450.000 m². Y finalmente controla CSP Terminals Spain controla la Terminal de Contenedores 1, nombrada de la misma manera que la empresa, que cuenta con una superficie total disponible de 1.450.000m², a los cuales se les pueden añadir 25.000m² debido a una futura ampliación de la terminal (Valenciaport, 2024). Esta terminal es controlada al 51%, ya que el resto le pertenece a CMA CGM desde que en 2023 la entidad invirtiera en el 49% del capital CSP Terminal Spain (Carrera, 2023). Para una mejor comprensión de la distribución ver la Ilustración 1.



Ilustración 1 (Valenciaport, 2024)

La entrada de capital chino al puerto de Valencia se remonta a 2017, cuando el accionista mayoritario de la firma Noatum Ports firmó la venta del 51% del accionariado de Noatum a la empresa china CSP Shipping Ports Limited. Mediante la compra de esa partida de acciones, la filial de COSCO se hacía con varias terminales controladas por Noatum, mientras que la otra entidad se quedaba con otras cuantas. Más concretamente, el acuerdo incluía las terminales de contenedores de Noatum Ports en los puertos de Valencia (Noatum Container Terminal) y Bilbao (Noatum Container Terminal Bilbao) y los puertos secos de Madrid (Conterail) y Zaragoza (Noatum Rail Terminal). Las demás terminales controladas por Noatum, como OPSCA Las Palmas o las terminales de la filial de Noatum, Noatum Marine, se mantuvieron en manos de la entidad española (valenciaplaza, 2017).

Para conseguir el control de ese 51% del accionariado, COSCO Shipping Ports invirtió un total de 203,49 millones de euros (Gutiérrez, 2017). Teniendo en cuenta que, en 2023, la naviera CMA CGM invirtió 275 millones de euros para controlar el 49% de CSP Terminals Spain, es decir, la mitad de las acciones de la entidad que controla todas las terminales anteriormente mencionadas, la inversión de COSCO ha sido muy productiva ya que ha duplicado su valor en los últimos seis años (Carrera, 2023). Para una mayor comprensión de la distribución del capital invertido CSP Terminals Spain, observar la Ilustración 2.

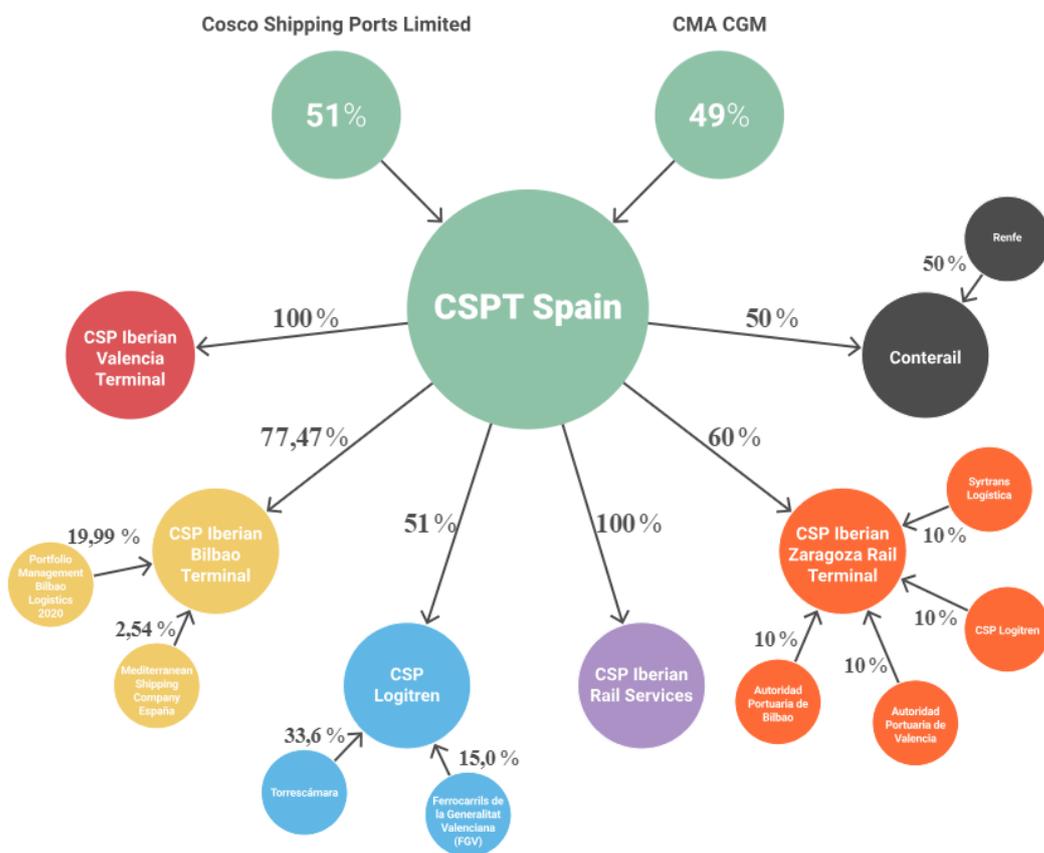


Ilustración 2 (Carrera, 2023)

Tras haber analizado el alcance de la inversión de COSCO Shipping Ports en las infraestructuras y servicios del puerto de Valencia, se puede concluir que la introducción de capital chino en el puerto es muy considerable, sin embargo, no es mayoritaria ni intrusiva. Si bien CSP Terminals Spain controla el 100% de la terminal más grande del puerto de Valencia, con capacidad para 89.000 TEUs, (CSP Spain, 2024) de facto esta

entidad controla el 51% de la terminal, ya que CSP Terminals Spain está invertido en un 51% por COSCO Shipping Ports y en un 49% por CMA CGM (Carrera, 2023).

A su vez, hay que tener en cuenta que el puerto cuenta con otras dos terminales, las cuales pertenecen a los dos mayores competidores de COSCO con un mayor control de mercado que la empresa china, de las cuales una ha planteado y firmado un proyecto para controlar una futura cuarta terminal aún en proceso de construcción. El 19 diciembre de 2023 el Consejo de Ministros autorizó la licitación de las obras para construir la Terminal Norte del puerto de Valencia (El canal marítimo y logístico, 2023) en la cual el 31% será financiado por la Autoridad Portuaria de Valencia y el 69% por MSC, con una inversión total de 1.574 millones de euros (el MERCANTIL, 2023).

Teniendo en cuenta la cantidad invertida por la entidad china COSCO en el puerto de Valencia en comparación con las otras cuatro grandes competidoras del mercado, se puede asegurar que la entidad china se ha convertido en un actor relevante en el mercado naviero mediterráneo. Sin embargo, el control efectivo que tiene COSCO en el puerto de Valencia no se puede considerar significativo, ya que comparte la capacidad de explotación con sus cuatro competidores y no tiene una participación significativamente superior, que le posicione como principal inversor en las terminales de contenedores del puerto. Por tanto, a día de hoy, China es un inversor más en la industria naviera, en cuanto al puerto de Valencia se refiere, pero a su vez es un actor a tener en cuenta a futuro, ya que es un competidor emergente que en los próximos años puede seguir aumentando su influencia.

3.2. Análisis comercial del puerto de El Pireo

El segundo caso de estudio de este trabajo es el ámbito comercial de la inversión china en el puerto de El Pireo, para ello se ha mantenido la estructura de análisis establecida en el apartado anterior. En primer lugar, se desarrolla una pequeña introducción de la situación y capacidad de El Pireo, a la cual sigue una descripción del funcionamiento y estructura de la infraestructura portuaria, para finalmente analizar la inversión realizada y la capacidad que esta le otorga la entidad china para controlar el funcionamiento del puerto.

El puerto de El Pireo es un puerto natural de la ciudad de Atenas, siendo a su vez el puerto más importante del país griego y el principal portal del país al exterior. Su ubicación estratégica lo convierte en uno de los centros neurálgicos del comercio naval en el Mediterráneo, ya que se encuentra en el centro del eje Suez-Gibraltar que atraviesa este concurrido mar. En cuanto a su capacidad comercial es el puerto más concurrido del Mediterráneo, ligeramente por delante del anteriormente estudiado puerto de Valencia, contando con una capacidad de 7,2 millones de TEUs (Pireus Port Authority S.A., 2024), en 2023 transcurrieron por el puerto 5,1 millones de TEUs aproximadamente (Glass, 2024).

Al igual que el puerto de Valencia, el puerto de El Pireo cuenta con una autoridad portuaria denominada Pireus Port Authority (PPA). Sin embargo, esta autoridad no es una institución pública como en el caso español, sino que es una entidad privada que ha firmado un Acuerdo de Concesión, concesión de ahora en adelante, ratificado por el Parlamento Helénico. En esta concesión se establece que la PPA “actúa como autoridad gestora del Puerto de El Pireo y como proveedor de servicios portuarios integrados dentro del Puerto de El Pireo” (artículo 2.1 de Ley 4964/2022), hasta el 13 de febrero de 2052 (CITA). Los servicios portuarios a los que se refiere la ley se materializan en terminales de contenedores, terminales de coches, cruceros, reparación de coches, servicios de dique seco, servicios inmobiliarios y logísticos (Piraeus Port Authority S.A., 2024).

Al ser una empresa privada, esta obtiene su capital a base de participaciones, las cuales desde su oferta pública oficial pertenecían al Hellenic Republic Asset Development Fund en un 74,14% (PPA.SA, s.f.). Sin embargo, en 2016 se aprobó un proyecto de privatización del puerto de El Pireo por el que se vendían el 67% de las participaciones a COSCO Shipping Co., Limited, por valor de 370 millones de euros en dos pagos, el primero ese mismo año adquiriendo el 51% de las acciones por 280 millones de euros y un segundo en 2021 de 90 millones de euros por el 16% restante (Business & Human Rights Resource Centre, 2023). Haciendo así a la naviera china la principal accionista de la autoridad portuaria de El Pireo. El presidente y el vicepresidente de la junta, así como el director ejecutivo y el director financiero, comparten procedencia china, característica que también poseen dos de los cinco miembros adicionales de la junta. Por otro lado, los tres miembros restantes de la junta directiva son de nacionalidad griega (PPA.SA, 2024).

Esta entrada tan contundente de capital extranjero en la PPA no fue una acción aislada, sino que se encuadra en el proceso de privatización en el Estado griego debido a la grave crisis de deuda soberana que asoló al país heleno (Ortíz de Zárate, 2023). La mala situación económica del Estado llevó a la intervención exterior por parte del Fondo Monetaria Internacional, el Banco Mundial y la Comisión Europea. Sin embargo, los influjos económicos que estas instituciones brindaron al Estado griego venían acompañados de requisitos a la hora de la gestión económica del mismo, siendo uno de estos requisitos la privatización de diversos sectores entre los que estaba el portuario. Es por esta razón que se ofertaron las participaciones de la Pireus Port Authority y debido a que no hubo otro inversor que participase en la puja, COSCO Shipping Co. Limited fue capaz de adquirir tal control de la entidad (Business & Human Rights Resource Centre, 2023).

Asimismo, en cuanto a la gestión de las terminales de contenedores, desde 2009 “tras un proceso de licitación internacional, PCT S.A. se hace con la Concesión de los Muelles II y III por 35 años” (Pireus Port Authority S.A., 2024), lo que significa que la gestión de los servicios portuarios ofrecidos por dos de las tres terminales comerciales del puerto de El Pireo le corresponde a una tercera entidad denominada Pireus Container Terminal Single Member S.A. Esta empresa es una subsidiaria controlada en su totalidad también por COSCO Shipping Ports Limited (PCT S.A., 2024), por lo que la entrada de capital chino en las infraestructuras portuarias de El Pireo se remonta más allá de la inversión directa de COSCO en 2016 y del mismo comienzo de la iniciativa de la Franja y la Ruta.

En este caso se debió también a un primer intento de liberalización del puerto de El Pireo instigado por la mala situación económica generado por la crisis financiera de 2008. Cabe destacar que esta primera privatización fue sujeto de controversia, ya que se acusó al gobierno heleno de ofrecer ventajas ilícitas a COSCO en el contrato de la concesión (European Parliament, 2009). Dicha acusación terminó con la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea exigiendo al gobierno griego que recuperase los beneficios fiscales obtenidos por parte de COSCO Shipping gracias al ventajoso acuerdo firmado (Roussanoglou, 2015).

La principal actividad de PCT S.A. es “la prestación de servicios de carga/descarga y almacenamiento de contenedores importados y exportados que circulan por el puerto de El Pireo, incluidas las cargas que utilizan El Pireo únicamente como estación de tránsito” (PCT S.A., 2024), en los dos Piers II y III del puerto, lo cual le hace de facto la entidad gestora de las instalaciones, ya que estos dos Piers son los que acumulan la mayor parte del comercio del puerto. Más concretamente, el puerto tiene una capacidad de 7,2 millones de TUEs de las cuales solo 1,1 pertenecen al Pier I controlado por PPA (Piraeus Port Authority S.A., 2024).

Se puede concluir entonces que la inversión de COSCO en el puerto de El Pireo es muy significativa. Mediante la compra de un 67% de las participaciones de la PPA S.A. y gracias a la concesión obtenida en beneficio de su entidad filial PCT Single Member S.A. para la gestión de los Piers II y III del puerto, la empresa china tiene participaciones mayoritarias en las dos entidades que gestionan los servicios ofrecidos por el puerto. Si, además, se tiene en cuenta que las concesiones obtenidas de explotación perdurarán en los próximos 30, se puede asegurar que COSCO como entidad china inversora va a ser el principal accionista y, por tanto, va a tener la potestad de controlar y establecer el tipo y proveniencia de las mercancías comercializadas en el puerto con mayor tráfico del Mediterráneo tanto a corto como a largo plazo. Esto posiciona a China como Estado decisor en cuanto al tipo de comercio que se lleva a cabo entre Asia y Europa, a la vez que le da capacidad de ejercer poder blando en Grecia gracias a la dependencia que este último ha generado en cuestiones comerciales hacia china.

3.3. Análisis comercial de los puertos de Suez

Como tercer caso de estudio, se analiza comercialmente la inversión china en los puertos ubicados alrededor del Canal de Suez. A diferencia de los dos casos anteriores, en la zona económica del Canal de Suez existen numerosos puertos que se reparten el afluente tráfico de contenedores que transcurre por el canal. Por esta razón, diversas empresas, tanto públicas como privadas, han hecho inversiones en varios puertos de la zona. Los dos puertos principales ubicados dentro del Canal de Suez son Port Said y el puerto de Suez, en las entradas norte y sur del canal respectivamente. Sin embargo, hay más puertos en la zona económica los cuales no están directamente ubicados en el Canal

de Suez en los que también ha habido inversión de capital chino, como puede ser el puerto de Alejandría (Hutchinson Ports, 2023) en la costa mediterránea o puerto de El Sokhna en la costa del Mar Rojo .

El principal puerto comercial de la zona es el puerto Este de Said, el cual cuenta con una terminal gestionada por Suez Canal Container Terminal, la cual “gestiona cerca del 80% de todo el tráfico de contenedores de Egipto” (APM Terminals, 2023). Tiene una situación geográfica excepcional ya que está ubicada justamente a la salida del Canal de Suez desde el Mar Rojo al Mar Mediterráneo, una zona por la que transcurrieron 1.031,2 millones de toneladas de carga en el año 2019 (Suez Canal Authority, 2019). Debido a tal flujo, la terminal tiene una capacidad de 5 millones de TEUs anuales y cuenta con avanzadas infraestructuras para el transporte de estas mercancías gracias a su gran red de túneles (APM Terminals, 2024).

Sin embargo, cabe destacar que debido a la situación geopolítica actual derivada de la guerra israelo-palestina, el tráfico por el canal se ha visto notablemente reducido. Debido a la inseguridad que genera la hostilidad hutí en el estrecho de Bab el Mandeb, el comercio por el Canal de Suez se redujo en un 50%⁵ en los dos primeros meses de 2024 en comparación con el mismo periodo el año pasado, según datos del Fondo Monetario Internacional (Kamali, Koepke, Sozzi, & Verschuur, 2024).

La gestión del puerto de Said Este la lleva a cabo la Autoridad General de la Zona Económica del Canal de Suez (SCZONE). Esta entidad es un agente autónomo que tiene la autoridad total para supervisar todas las áreas de operación.” La autoridad está facultada para aprobar decretos, proponer incentivos adicionales, así como plena autoridad para supervisar todas las áreas de funcionamiento, dotación de personal, control del presupuesto, financiación, desarrollo de asociaciones y prestación de servicios de facilitación empresarial” (SC ZONE, 2022). Tales facultades le son otorgadas mediante la Ley N° 83 de 2002 sobre Zonas Económicas de Naturaleza Especial, en la cual se establecen las condiciones bajo las cuales se puede establecer una zona de tales cualidades, al igual que las autoridades permitidas para gestionarlas con sus funciones y

⁵ Tal reducción del comercio por el Canal De Suez, sumado a la obligación de los navíos mercantes a tomar la ruta que bordea África por el Cabo de Buena Esperanza ha hecho que el comercio mundial se reduzca en un 1,3% (Juliana, 2024)

limitaciones. En cuanto a la Junta Directiva que gestiona la autoridad, esta está compuesta en su mayoría por los diferentes Ministros de la república de Egipto, cuyas instituciones estén relacionadas con las actividades llevadas a cabo en la zona económica de naturaleza especial, a los cuales se les suma el Presidente de la Junta Directiva elegido por decreto presidencial. Por tanto, la autoridad, si bien es autónoma, depende del poder ejecutivo de la República de Egipto.

Esta autoridad es la encargada de conceder las concesiones de explotación de las infraestructuras del puerto a otras entidades, como es el caso de la Suez Canal Container Terminal. Esta terminal inició sus operaciones en el año 2004, bajo una concesión con una duración de 49 años. A día de hoy, la SCCT es una *joint venture*, en la cual APM Terminals, una subsidiaria de Maersk especializada en la gestión de terminales posee una participación mayoritaria del 55%. Por otro lado, COSCO Shipping cuenta con un 20% de participación, mientras que el resto se distribuye entre varias entidades griegas, abarcando tanto al sector público como al privada (APM Terminals, 2024). La entrada del capital chino se produjo en 2007 tras la compra de las participaciones controladas por Egyptian International Container Terminal S.A (American Shipper, 2007), actualmente APM Terminals, por valor de 146 millones de dólares estadounidenses (CITA).

Retomando la gestión de la SCZONE, existe otro puerto bajo la supervisión de esta entidad en que empresas chinas han invertido capital en los últimos años. Este es el caso del puerto de El Sokhna ubicado en la entrada opuesta del canal. Esta infraestructura portuaria cuenta con una terminal de contenedores que tiene capacidad de gestionar 1,1 millones de TEUS actualmente. A su vez, se ha desarrollado un nuevo proyecto para construir una nueva terminal de contenedores, la cual permitirá al puerto tener una capacidad de 1,8 millones de TEUs anuales adicionales (SCZONE, 2022). La terminal actual es gestionada por DP World Sokhna desde 2008, cuando DP World invirtió en el puerto para controlar las operaciones, desarrollo y gestión del puerto. Sin embargo, la segunda terminal será operada por un consorcio internacional participado por 3 principales entidades, Hutchison Ports, COSCO Shipping Ports y CMA CGM. Si bien la inversión concreta de las otras dos partes es desconocida, se conoce que el 25% de las participaciones pertenecerán a COSCO por 375 millones de dólares (Si, 2023).

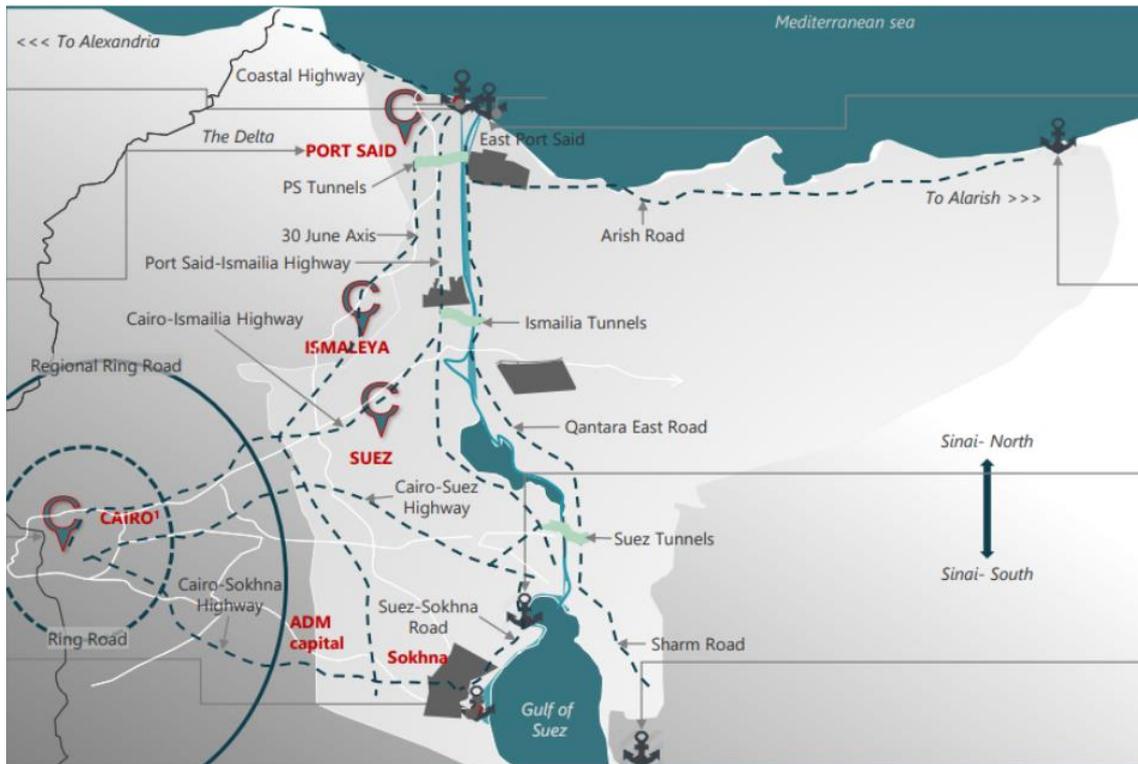


Ilustración 3 (SCZONE, 2022)

Por otro lado, saliendo de la zona económica exclusiva del Canal de Suez, el puerto más relevante de la zona es el puerto de Alejandría. Este histórico puerto es uno de los puertos más importantes en las orillas africanas del Mediterráneo, por el cual pasa sobre el 60% de todo el comercio exterior del Estado egipcio. Se encuentra ubicado en la ciudad homónima en la orilla oeste de la delta de Río Nilo (General Authority for Alexandria Port, 2024), fundada en el 331 a.C. por el mismo Alejandro Magno, quien al ver tal paraje pensó:

“El lugar era el más hermoso para fundar una ciudad, la ciudad se vería muy favorecida; se entusiasmó con la obra y trazó el plano en persona, indicando dónde debía construirse el lugar de reunión y donde debería haber templos para qué dioses, tanto griegos como el egipcio Isis, también delimitó el muro perimetral” (Fox, 1973)

De esta manera se creó Alejandría, un nuevo centro de gravedad en el Mediterráneo creado para “situarse, como un ombligo, en el centro del mundo civilizado” (Fox, 1973). Este papel lo ha mantenido hasta nuestros días ya que, al estar tan próximo a la salida del Canal de Suez al Mediterráneo, apenas 200km, se ha convertido en uno de los puntos calientes del tráfico de contenedores en este mar.

El Puerto de Alejandría, bajo la administración de la Autoridad General para el Puerto de Alejandría, que a su vez forma parte del Ministerio de Transporte del Gobierno egipcio, supervisa tanto el propio puerto de Alejandría como el adyacente puerto de Eldekhiela, los cuales se extienden en áreas que prácticamente se superponen. Conjuntamente, estos puertos tienen una capacidad anual de 900,000 TEUs (General Authority for Alexandria Port, 2024). Recientemente, han sido objeto de significativas inversiones por parte de Hutchinson Ports, una corporación privada con base en Hong Kong, destacando entre estas la financiación de una nueva terminal de contenedores denominada B100, aunque los detalles específicos de esta terminal permanecen escasos. No obstante, es de conocimiento público que las inversiones de Hutchinson Ports en el Puerto de Alejandría, en concordancia con sus aportaciones a la nueva terminal en el puerto de Soknha, ascienden a un total de 700 millones de dólares, evidenciando la magnitud de la inversión (Hutchinson Ports, 2023).

Además, la colaboración de Hutchinson Ports en Alejandría trasciende las operaciones puramente comerciales, extendiéndose a un acuerdo con la Armada Egipcia en 2020 para erigir una nueva terminal de contenedores en el puerto militar de Abukir bajo una concesión de 38 años. Esta nueva instalación promete superar en capacidad a las gestionadas por la Autoridad General para el Puerto de Alejandría, permitiendo un flujo anual de 2 millones de TEUs, implicando una inversión de 730 millones de dólares, superando así la inversión total realizada en los puertos anteriormente mencionados (Hutchinson Ports, 2020).

Las inversiones de capital chino en las infraestructuras portuarias situadas en la zona económica especial del Canal de Suez y sus proximidades representan un desarrollo competitivo y de considerable importancia. En los tres puertos principales de la región, tanto entidades públicas como privadas mantienen participaciones significativas, con un mínimo del 20%, en las terminales más críticas, incluyendo en algunos casos el control total sobre terminales estratégicamente ubicadas, como es el caso del puerto de Abukir, una base naval en la que la empresa Hutchinson Ports ha llegado a un acuerdo para construir una terminal de contenedores junto a la Armada Egipcia.

Este grado significativo de influencia en las infraestructuras portuarias de la

región evidencia un compromiso decidido por parte de China para ejercer un control de facto sobre el Canal de Suez. Más allá del control ejercido a través de participaciones en los puertos más relevantes de la región, el establecimiento de acuerdos preferenciales con entidades egipcias tan estratégicas como la Armada de Egipto, es explicada por una posición de superioridad de China en Egipto en comparación con otras potencias internacionales, lo cual puede ser efectivamente utilizado para fines geoestratégicos, que se estudiarán en siguientes apartados.

4. Análisis geopolítico

Este apartado del trabajo se enfoca en el análisis geopolítico en los enclaves cruciales de Valencia, El Pireo y Suez, para tratar de discernir si las inversiones de capital chino enmarcadas en la iniciativa de la Franja y la Ruta tienen solamente el objetivo de permitir a firmas asiáticas competir comercialmente con otras potencias del sector. Mediante ellas, en el apartado anterior ha quedado claro que empresas chinas como COSCO y Hutchinson Ports han crecido como competidores muy relevantes en la industria naviera. No obstante, también podría interpretarse la intención estratégica de la iniciativa como una herramienta para reconfigurar el tablero geopolítico global, aprovechando la infraestructura portuaria como pivote estratégico en el Mediterráneo (Cheng, 2016).

La BRI, como instrumento de política exterior del Partido Comunista Chino, trata de expandir la influencia del gigante asiático más allá de sus zonas de influencia tradicionales, estableciendo corredores económicos y rutas marítimas en los cuales el Estado chino mantiene influencia mediante instituciones afines. Ejemplos de ellos son la AIIB en el aspecto financiero o COSCO en el aspecto industrial. Si bien esta política puede ser percibida como un intento de mejora de relaciones con los Estados involucrados para conseguir un beneficio económico que sea positivo para todas las partes, también se puede plantear como una forma de cooptar nodos económicos dentro de la esfera de influencia china a través de la inversión en las infraestructuras de los mismos, de tal manera que esta consiga mayor influencia en esas regiones (Clarke, 2017).

Por tanto, este apartado explorará si la presencia de capital chino en los puertos de Valencia, El Pireo y Suez implica un juego geopolítico más amplio, donde las inversiones se traducen en influencia política, modificando el statu quo actual y desafiando las tradicionales esferas de influencia de Occidente con Estados Unidos como poder hegemónico. Se analiza el alcance de control sobre las infraestructuras que la inversión actual le permite a las distintas entidades chinas, al igual que la intención geopolítica del Estado de controlar las diferentes zonas estudiadas para tratar de discernir las consecuencias geopolíticas de la BRI en el Mediterráneo.

4.1. Análisis geopolítico del puerto de Valencia

Manteniendo la estructura utilizada en el capítulo anterior, el análisis geopolítico de los distintos puertos comienza con el puerto de Valencia. Para poder discernir las implicaciones estratégicas de la entrada de capital chino en la infraestructura se debe tener en cuenta diferentes aspectos. En primer lugar, es importante echar la vista atrás para conocer si el enclave formó parte de las rutas comerciales que en el pasado unían Asia y Europa mediante la Ruta de la Seda. Dentro del marco de la política exterior del gigante asiático es muy relevante tener en cuenta el pasado glorioso del Imperio Chino, ya que devolver tal estado de grandeza es una aspiración fundamental del Partido Comunista Chino liderado por Xi Jinping (Adele Carrai, 2017).

La Ruta de la Seda entre Asia y Europa de siglos atrás, al igual que la actual, unía diferentes rutas comerciales, tanto marítimas como terrestres. Estas partían desde el Lejano Oriente y llegaban hasta las grandes ciudades y puertos europeos, pasando por toda Asia (Frankopan, 2015). Al ser un entramado complejo y ocurrido en un periodo largo en el tiempo, no existe un consenso las conexiones que pertenecían exactamente a la ruta y las que eran bifurcaciones de esta. Sin embargo, mapas como el siguiente muestran una idea de cómo funcionaba el comercio intercontinental en el que se enmarcaba la ruta de la seda.

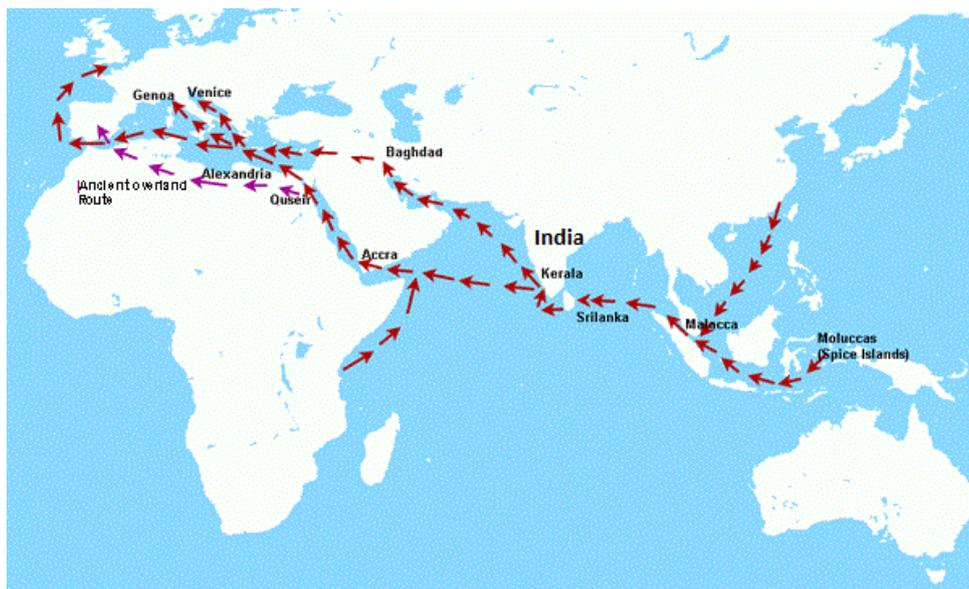


Ilustración 4 (Martín, 2010)

Teniendo esta distribución en cuenta, podemos observar como la conexión marítima desde Asia hacia Europa cruzaba el Océano Índico y mediante el estrecho de Bab el Mandeb, se adentraba en el Mar Rojo acabándose allí, ya que no existía aún el Canal de Suez. Posteriormente, las mercancías se transportaban por vías terrestres hasta el puerto de Alejandría, pasando por el Cairo. Ya desde el puerto alejandrino comenzaba una nueva ruta marítima en el Mar Mediterráneo, la cual desembarcaba en los importantes puertos de la Península Ibérica, entre los que se encontraba el puerto de Valencia.

El puerto de Valencia era un enclave importante en el comercio mediterráneo de aquel entonces ya que la estrecha vinculación de Valencia con las principales urbes comerciales de Italia convirtió a la ciudad en una parada obligatoria en sus rutas. Productos variados arribaban a Valencia, desde donde se enviaban cerámicas de lujo de Manises, finos textiles valencianos y otros bienes locales hacia Londres y Brujas. Allí, estos artículos eran altamente valorados, incorporando a Valencia en las redes comerciales que conectaban ambas partes de Europa, permitiendo así que las mercancías llegadas a Alejandría acabasen en territorio de la Corona de Aragón (Enric, 2023).

Por tanto, el puerto de Valencia era ya en el siglo XV parte de la Ruta de la Seda marítima si la contamos en su máximo extensión, sin embargo, debido a las condiciones tecnológicas y geográficas, era necesario que las mercancías pasaran por numerosas paradas antes de llegar a las costas valencianas. Esto conlleva que al puerto era un enclave existente dentro del Ruta de la Seda, pero no uno crucial para el comercio en el Lejano Oriente históricamente (Frankopan, 2015).

Teniendo en cuenta el pasado histórico del puerto de Valencia en el comercio con China, el otro aspecto a estudiar son las relaciones en materia de política exterior de China hacia España. Las relaciones bilaterales entre ambos Estados determinan los intereses que el gigante chino tiene en España y si la inversión en infraestructura puede tener un enfoque más político o simplemente comercial.

Las relaciones entre España y China, desde su inicio formal en 1973, han evolucionado significativamente, marcadas por la reemergencia de China como potencia global y el desarrollo económico y político de ambos países. Inicialmente basadas en un

pragmatismo mutuo que buscaba integrarse en la comunidad internacional, estas relaciones han experimentado un estrechamiento considerable desde mediados de los años 80 y, especialmente, en el siglo XXI (Casa Asia, 2023). La relación ha estado caracterizada por una fuerte dimensión política, con China valorando a España más como socio político dentro de la UE y el espacio iberoamericano, que como socio económico, dado el perfil comparativamente menor de las inversiones y el comercio bilateral frente a otros socios europeos. A su vez, discrepancias normativas y geopolíticas, junto a una creciente brecha ideológica, han llevado a una mayor cautela y selectividad por parte de España en sus vínculos con China, especialmente bajo la administración de Pedro Sánchez desde 2018 (Esteban, 2023).

Las relaciones diplomáticas bilaterales entre los dos países en el último año se han visto marcadas por la celebración del 50 aniversario de las mismas. Durante los dos últimos años, el Presidente del Gobierno de España, Pedro Sánchez se ha reunido con el Ministro de Asuntos exteriores Wang Yi, al igual que el Rey de España, Felipe VI y el Ministro de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación de España, José Manuel Albares Bueno (Ministry of Foreign Affairs PRC, 2024). Sin embargo, estas reuniones han sido diferenciales en las relaciones diplomáticas entre ambos Estados, sino más cercanas a eventos protocolarios para demostrar la continuidad de las mismas.

Teniendo estos factores en cuenta y recordando las conclusiones sobre el reducido control que tienen las entidades chinas del puerto de Valencia, es arriesgado afirmar que las inversiones llevadas a cabo en la infraestructura portuaria valenciana respondan a un intento del Estado chino de ganar control geoestratégico en la zona. A día de hoy, dichas inversiones se deben a la intención de China de posicionar a COSCO como competidor relevante en la industria naviera, teniendo presencia de peso en los enclaves estratégicos por donde pasa el comercio de mercancía asiáticas hacia el continente europeo, para que la industria no esté controlada principalmente por las grandes navieras europeas. No obstante, si el crecimiento en este enclave es significativo en un futuro, es probable que la República Popular China trate de aumentar las relaciones comerciales con España para posibles fines geopolíticos.

4.2. Análisis geopolítico del puerto de El Pireo

El análisis político del Puerto de El Pireo comienza, a igual que en el caso anterior, con el estudio del papel que este enclave tuvo en el pasado en la Ruta de la Seda. El puerto de El Pireo fue uno de los puertos más importantes del Mediterráneo en la Edad Antigua, perteneciendo a la Armada Ateniense durante la transcendencia ateniense en el siglo V a.C. (Piraeus Port of Athens, 2024). A su vez, era un importante punto para el comercio del imperio, ya que los productos agrícolas, estratégicamente fundamentales, llegaban a Atenas a través de este puerto. Se encontraba ubicado a 8 kilómetros de la ciudad de Atenas y se comunicaba con la misma mediante los “Muros Largos”, una infraestructura propuesta por Temístocles para defender el camino que unía la gran ciudad griega con el mar Egeo tras la invasión de Jerjes I (Panorama Griego, 2016). Esta infraestructura permitió al puerto convertirse en una pieza fundamental de la economía y ejército atenienses durante varios siglos, sin embargo, el paso del tiempo afectó considerablemente a la relevancia que este enclave tendría en el comercio mediterráneo. Las Guerras del Peloponeso, la invasión romana, la destrucción de Sila y finalmente el asentamiento de los godos en la zona, acabaron por dejar al puerto del Pireo en un segundo plano en cuanto a la influencia en el Mediterráneo (Piraeus Port of Athens, 2024).

A este periodo le siguieron quince siglos en los que otras potencias marítimas se encargaban de funcionar como centros comerciales desde los que se gestionaban la amplia variedad de especias y textiles que llegaban desde el continente asiático. En el continente europeo, las Ciudades Estado italianas se erigieron como enclaves que esenciales para la redistribución de las mercancías comentadas, destacando sobre todo Venecia y Génova (Frankopan, 2015). Por tanto, el papel del puerto de El Pireo durante las Edades Media y Moderna, en las que ocurrió el apogeo de la Ruta de la Seda marítima, fue poco destacable a nivel continental.

Al contextualizar la Nueva Ruta de la Seda como un proyecto destinado a revivir y modernizar las antiguas vías comerciales que históricamente conectaron China con Europa y África durante la Edad Media y la Moderna, el puerto de El Pireo no debería ser considerado un punto esencial de dicha ruta. No obstante, la estrategia adoptada por China para promover este proyecto exhibe una notable capacidad para adaptar su narrativa a fin de realzar la grandiosidad y relevancia del mismo, independientemente de la mayor o menor congruencia histórica o geográfica de las inversiones implicadas. Este

enfoque se evidencia en la manera en que se ha abordado el caso del puerto de El Pireo: a pesar de que sus periodos de auge no coinciden con los momentos históricos de prominencia china, el gobierno ha fomentado su importancia dentro del proyecto de la Nueva Ruta de la Seda.

Esto se manifiesta en la inclusión del puerto dentro de las publicaciones oficiales, como las 'Historias a lo largo de la Franja y la Ruta', donde se le atribuye un papel crucial en el comercio entre Asia y Europa, incluso narrando su historia desde la Antigüedad y haciendo hincapié en su recuperación económica post-2008 tras la intervención de COSCO, mediante el desarrollo de *El mito de El Pireo*, una narración de la importancia de El Pireo en la Ruta de la Seda y la Nueva Ruta de la Seda que aparece en Un brillante futuro compartido – Historias a lo largo de la Franja y la Ruta (Liagos & Ran, s.f.) . Esta estrategia ilustra cómo cada elemento de la iniciativa es encuadrado en un contexto de avance y reafirmación cultural y económica a nivel global, al margen de su alineación con las rutas comerciales tradicionales.

Por otro lado, para el análisis geopolítico de la inversión china en El Pireo se deben estudiar también las relaciones diplomáticas entre el Estado chino y el Estado al que pertenece la infraestructura portuaria, Grecia, y cómo estas han evolucionado una vez realizadas las inversiones. A lo largo del siglo XXI las relaciones entre ambos Estados han ido fortaleciéndose considerablemente. En 1972 Grecia reconoció la República Popular China y disolvió la Embajada en Taiwán, a lo que sucedió la visita del Coronel Nikolaos Makarezos el año siguiente. Las dos principales causas bajo las cuales se han forjado las relaciones entre estos dos Estados son el reconocimiento de “una China” por parte de Grecia y el apoyo de la resolución de la Cuestión croata por parte de China, como Miembro Permanente de la ONU (China-CEE Institute, 2023).

Previo a la inversión China, los principales hechos diplomáticos fueron los siguientes:

“El Viceprimer Ministro chino Zhu Rongji visitó Atenas en 1994 y en 1995 el entonces Ministro de Asuntos Exteriores griego Karolos Papoulias viajó a Pekín. En 2000, el Presidente Jiang Zemin visitó Atenas y se convirtió en el primer presidente chino en visitar Grecia. En 2002, el primer ministro Kostas Simitis visitó China y promovió el

estrechamiento de los lazos bilaterales. Cabe mencionar que, según un informe publicado por el Banco de Grecia, las exportaciones griegas a China pasaron de 18,4 millones de euros en 1999 a 58,3 millones de euros en 2004, mientras que las importaciones aumentaron de 52,4 millones de euros a 1.400 millones de euros durante el mismo periodo. Además, los dos países abrieron nuevos canales de comunicación en otros campos, como la tecnología y la ciencia, e iniciaron una cooperación para la organización de los Juegos Olímpicos, que tuvieron lugar en Atenas en 2004 y en Pekín en 2008” (China-CEE Institute, 2023)

Si bien se pueden observar unas buenas relaciones tanto diplomáticas como económicas, la dimensión de la interacción entre ambos Estados ocurrió tras la dura crisis experimentada por el Estado griego entre 2008 y 2015, anteriormente comentada. Desde ese momento, a parte de la considerable inversión en infraestructura portuaria, se firmaron acuerdos como la compra del 24% de las participaciones de la Independent Power Transmission Operator por el State Grid Corporation of China en 2017 de 320 millones de euros (Reuters, 2017). Esta inversión supone que una entidad china tendría una participación significativa en la entidad encargada de “la operación, el control, el mantenimiento y el desarrollo del Sistema Helénico de Transmisión de Electricidad, para garantizar el suministro de electricidad al país de forma adecuada, segura, eficiente y fiable, así como el funcionamiento del mercado de la electricidad para transacciones fuera de la programación diaria” (IPTO, 2024), por lo que vuelve a haber significativo capital chino en otra infraestructura crítica del Estado heleno. Adicionalmente, el Grupo Shenhua de China colabora con el grupo Copelouzos, uno de los más grandes actores griegos en desarrollo de infraestructura, para planes de energía verde en 2018 (Reuters, 2017).

En consecuencia, con las relaciones intensas relaciones público-privadas en proyectos de infraestructura se produjo la entrada de Grecia en la Iniciativa de la Franja y la Ruta en 2018. Sin embargo, fue 2019 el año más crucial, ya que, se concentraron numerosas acciones bilaterales que cimentaron aún más la colaboración entre Estados. Ese año, se dio la visita del Primer Ministro de Grecia, Kyriakos Mitsotakis a Shanghái con motivo de la China International Import Exhibition, seguida de la visita de Xi Jinping a Atenas, tras diez años sin acudir. A su vez, durante ese año se firmaron 16 memorandos de colaboración bilateral en numerosos ámbitos, Educación, Inversión y Finanzas entre otros (China-CEE Institute, 2023). Finalmente, para culminar, ese mismo año se celebró

la Cumbre entre China y los Países de Europa Central y Oriental (Central and Eastern European Countries - CEEC en sus siglas en inglés) en la cual Grecia se adhirió al entonces conocido 16+1, que pasaría a ser el 17+1 con doce de los países miembros de la Unión Europea (Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, 2021).

Tal profundidad de lazos entre ambos Estados, siempre con la misma direccionalidad de la inversión desde el Estado asiático al europeo y no al revés, ha generado un estado de escepticismo sobre estas relaciones bilaterales en el marco de la Unión Europea, sobre todo, por la posible vulneración de las normas en cuanto a libre competencia en materia económica y por la vulneración de la seguridad debido a las infraestructuras críticas en las que se han realizado tales inversiones. Sin embargo, la Unión Europea se encontró con dificultades para dar una respuesta unificada frente a la intervención china en el Estado heleno, ya que la propia Grecia bloqueó una declaración conjunta en 2017 sobre los derechos humanos en China, en la que la UE quería denunciar como estos estaban siendo vulnerados en el gigante asiático (Raimundo, Stelios, & Tsardanidis, 2021). Finalmente, siendo la UE consciente de que China es un actor fundamental en el sistema internacional y que en el comercio con este Estado es esencial, se ha intentado fortalecer un enfoque común con el documento de la Comisión Europea *EU-China - A strategic Outlook* como hoja de ruta (Esteban, 2023), el cual Grecia aceptó. Sin embargo, sigue habiendo una falta de cohesión hacia la posición conjunta hacia el Estado chino y Grecia sigue abogando por una política de puertas abiertas hacia las inversiones chinas (Le Corre, 2019).

Teniendo en cuenta el pasado histórico del puerto de El Puerto del Pireo en la Ruta de la Seda y la evolución de las relaciones diplomáticas y económicas estratégicas entre ambos Estados se puede considerar que la inversión de capital chino en el Puerto de El Pireo sí que son con fines estratégicos geopolíticos. La selección del Puerto de El Pireo como enclave principal de COSCO en el mar Mediterráneo no se debe a la posición que este puerto europeo tenía en el comercio marítimo. Si bien es verdad que antes de la llegada de capital chino ya era uno de los más grandes, en 2012 era solamente el cuarto más grande con 2.52 TEUs en comparación con las 4,46 del puerto de Valencia ese año (Brown, 2014). Tampoco ha sido por el pasado glorioso que El Pireo tenía en la antigua Ruta de la Seda, ya que en esa época de la historia el puerto de El Pireo era un puerto poco relevante y pasaba por otros puertos el flujo principal de mercancías provenientes

de Asia y África.

La principal razón de tal nivel de inversión en infraestructura portuaria fue la mala situación económica en la que se encontraba el país y la oportunidad que esto le brindaba al Estado chino para conseguir una posición líder en un puerto con potencial dentro de Europa (Tonchev, 2018). Para también a su vez, convertirse en el principal socio comercial de un Estado miembro de la Unión Europea que se encontraba en crisis y malas relaciones con la Eurozona (Raimundo, Stelios, & Tsardanidis, 2021). Como se ha podido observar, esta inversión fue el comienzo de un aluvión de acuerdos y memorandos mediante los cuales China se ha posicionado como aliado principal de Grecia, consiguiendo que este actúe en su favor a la hora de la toma de decisiones interna de la Unión Europea. Sin olvidar que toda la inversión en infraestructuras realizada en el país involucra infraestructuras críticas que pueden condicionar la seguridad de Grecia y que en un futuro podrían ser utilizadas en favor de los intereses nacionales China

4.3. Análisis geopolítico de los puertos de Suez

Finalmente, el último apartado de análisis está dedicado al estudio geopolítico de la inversión China en los diferentes puertos de la zona de Suez. Como ha ocurrido en los análisis geopolíticos anteriores, se empieza por estudiar el pasado histórico de la zona en relación la Ruta de la Seda de la Edad Media y Edad Moderna. En este caso, tras el análisis histórico, en vez de pasar directamente a las relaciones diplomáticas entre los Estados involucrados, se considerará la posición geoestratégica clave de Suez, ya que hoy es uno de los lugares más críticos del sistema internacional.

En cuanto al pasado histórico de la zona de Suez, hay que tener en cuenta que, durante la época de la Ruta de la Seda, no existía aun lo que haría de Suez un enclave tan esencial, el Canal de Suez. Por tanto, los puertos de East Said y Sokhna, que están ubicados en las dos salidas del Canal no existían en el momento en el que se daban estos intercambios comerciales. No obstante, aun sin existir el Canal de Suez, la zona que unía el Mar Rojo con el Mar Mediterráneo era la utilizada para transportar las mercancías provenientes de Asia hacia Europa y viceversa (Frankopan, 2015).

Este factor contribuyó a que el puerto de Alejandría, ubicado en la costa egipcia

del Mediterráneo, se destacara como uno de los principales centros de redistribución de mercancías procedentes de Asia, junto con Constantinopla y Jerusalén. Desde este puerto se iniciaban operaciones comerciales hacia destinos principales como Alemania, Francia, Flandes y Gran Bretaña, transportando una variedad de mercancías entre las cuales sobresalían textiles, granos y papiros. El viajero medieval Ibn Battuta visitó Alejandría en 1326 y describió la ciudad como: “notable en apariencia y sólida en construcción, amueblada con todo lo que se pueda desear en cuanto a adornos y embellecimiento, y en notables edificios tanto seculares como religiosos.... Toda nueva maravilla tiene allí su revelación, toda novedad encuentra su camino ...” (UNESCO, 2024).

La importancia de Egipto en general y del puerto de Alejandría en particular fue desvaneciéndose poco a poco a lo largo del siglo XV debido a la conocida como la Era de los Descubrimientos. El descubrimiento de rutas marítimas directas a India y las Indias Orientales, por los exploradores españoles y portugueses, desplazó la importancia del Mediterráneo a otros como Lisboa o Sevilla. Este cambio permitió a las potencias europeas acceder a las especies y bienes asiáticos sin necesitar de intermediarios como podría ser Egipto (Frankopan, 2015).

Por ende, se puede asumir que los puertos de la zona de Suez fueron relevantes en los primeros siglos de la Ruta de la Seda, siendo uno de los principales puntos de intercambio de mercancías entre Asia, África y Europa. Explicando así el intento del Partido Comunista Chino de reavivar las relaciones de esta región con el comercio asiático.

Por otro lado, es necesario comprender la situación actual de la región y como esta afecta a las cadenas de suministro globales. En octubre del año pasado se iniciaron los ataques a barcos mercantes en el Mar Rojo y en el golfo de Adén, poco después del estallido del conflicto en Gaza. Los causantes de este nuevo conflicto son las milicias hutíes, un grupo rebelde yemení de religión islámica chiita alineados con la República Islámica de Irán. Estos ataques ocurren en forma de bombardeos indiscriminados a buques occidentales de distintas banderas, reivindicando los ataques como defensa del pueblo palestino (Juliana, 2024). Sumado a los bombardeos, se han producido también secuestros como el del barco mercante británico propiedad de un empresario israelí, *Galaxy Leader*, el cual fue documentado por los propios rebeldes hutíes en vídeo (La

Vanguardia, 2023).

Las intervenciones de los hutíes han dejado un barco secuestrado, otro hundido con 21.000 toneladas de fertilizante, docenas de barcos atacados e incluso el fallecimiento de tres marineros mercantes muertos en un ataque a una embarcación griega (Juliana, 2024). A su vez, las represalias occidentales, principalmente de Estados Unidos y Gran Bretaña, han dejado más de una decena de milicianos abatido y más de una centena de muertes en territorio yemení, generándose así un ambiente de inseguridad que ha reducido el tráfico por el Canal de Suez en 50% en los primeros meses de 2024 y ha reducido el comercio global en un 1,3% (Juliana, 2024).

Esta disrupción en la principal vía marítima que une China con Europa ha hecho que muchos navíos mercantes opten por una ruta alternativa a la que cruza el Canal de Suez. Esta ruta alternativa supone volver al camino que solían emprender los navíos portugueses para comerciar con las Indias, bordeando el continente africano por el Cabo de Buena Esperanza. Una ruta que suma, dependiendo de las fuentes entre 8 y 15 días de trayecto, añadiendo alrededor de 3.300 millas náuticas de trayecto (Becedas, 2023), (Duggal & Haddad, 2024), lo cual supone un incremento significativo en el precio del transporte y por ende del producto final. Según Pedrozo:

“Por término medio, el desvío de un buque a través del Cabo de Buena Esperanza prolongará el viaje entre siete y diez días y añadirá alrededor de un millón de dólares en costes adicionales a un viaje de ida y vuelta de Asia a Europa. Si los petroleros se desvían durante un período prolongado, el precio del crudo al contado podría subir entre 3 y 4 dólares por barril .de 3 a 4 dólares por barril. Además, los ataques han provocado un aumento de las primas de los seguros. Las primas de los seguros han aumentado entre un 0,5% y un 0,7% del valor del buque. El Comité Conjunto de Guerra de Lloyd's también amplió la zona de alto riesgo en el Mar Rojo de 15° norte a 18° norte. Estos gastos adicionales se repercutirán en los consumidores y podrían afectar a la cadena de suministro mundial” (Pedrozo, 2024).

Rutas alternativas al canal de Suez

Las grandes navieras se ven obligadas a cambiar de trayectos que implica más tiempo y más gasto por viaje

- Canal de Suez
- Cabo de Buena Esperanza
- Ruta del Ártico*

Diferencia de distancia:

En millas náuticas

Canal de Suez	8.233
Cabo de Buena Esperanza	11.692

En días

Canal de Suez	34 días
Cabo de Buena Esperanza	43 días

Nota: Las distancias y días de viaje de la ruta del Ártico son muy variables, ya que dependen del deshielo.
Fuente: Bloomberg



elEconomista.es

Ilustración 5 (Becedas, 2023)

Sin embargo, desde el punto de vista de las navieras chinas, con COSCO a la cabeza, el peligro en la zona se ve sustancialmente reducido gracias al trato de favor que las milicias hutíes han prometido a sus embarcaciones. En marzo de 2024, mediante relaciones diplomáticas entre representantes chinos y rusos y la principal figura política hutí, Abdel Salam, se llegó a un acuerdo que formalizaba la promesa hecha por el grupo armado en enero. Mediante este acuerdo, a cambio de seguridad en la Puerta de las Lágrimas, los diplomáticos rusos y chinos se comprometen a dar apoyo político en varios espacios públicos, como en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas (Daguer & Hatem, 2024). Si bien, el efecto de este pacto no se demostrará en los meses próximos debido a su proximidad, es evidente que el alineamiento de China y Rusia les beneficia en este aspecto y puede ser diferencial para que las navieras chinas compitan en una posición beneficiosa contra las compañías navieras occidentales.

Finalmente, para discernir la intención de la inversión china en los puertos de Suez, al igual que en los casos anteriores, se exploran las relaciones diplomáticas entre ambos países para entender como han evolucionado en consecuencia con las inversiones en infraestructura portuaria.

Las relaciones entre China y Egipto son fuertes desde hace décadas, tal es así que, bajo el régimen de Nasser, Egipto se convirtió en el primer país árabe o africano en reconocer la República popular de China en 1956. Posteriormente, ese mismo año, China le brindó apoyo económico a Egipto para que hiciera frente al ataque militar de Gran Bretaña, Francia e Israel, debido a la nacionalización del Canal de Suez (Maher & Farid, 2023). Durante los años 70, El Cairo no estuvo entre las capitales árabes, de las que el Partido Comunista de China retiró sus embajadores, mostrando buenas relaciones en momentos turbulentos para el Estado chino. La siguiente década, sin embargo, fue tensa en cuanto las relaciones de ambos Estados, ya que el presidente Sadat se alineó con Estados Unidos y China se posicionó a favor del Vietnam del Norte en la guerra de Vietnam. En la década de los años 2000 Egipto y China volvieron a la senda del entendimiento gracias a la firma de un comunicado conjunto que potenció las relaciones bilaterales y aumentó el intercambio comercial entre ambos Estados (Al-Anani, 2023).

Siguiendo la tendencia observada en el caso griego, las relaciones bilaterales entre ambos estados experimentaron un notable fortalecimiento a partir de 2013, coincidiendo con el lanzamiento de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. En diciembre de 2014, un año después del golpe de Estado en Egipto, los dos países firmaron un "acuerdo de asociación estratégica" que promovía la colaboración bilateral en áreas como defensa, tecnología, economía, contraterrorismo y ciberseguridad. En los dos años previos, se concretaron acuerdos adicionales en un total de veintiún áreas, destacándose un compromiso económico que incluía una inversión china valorada en 15.000 millones de dólares (Al-Anani, 2023).. El comercio desde este momento no ha hecho más que crecer, convirtiéndose China en el principal aliado económico de Egipto en detrimento de Estados Unidos, entre 2017 y 2022 la inversión china creció un 317% mientras que la estadounidense se redujo un 31% en el mismo periodo. Lo mismo ocurre en cuanto al comercio de bienes y servicios, China es el principal país importador de productos en Egipto, hecho que se repite cada año desde los últimos ocho años. Todos estos intercambios hacen de Egipto el país que más inversión ha recibido de todos los países del mundo árabe (Maher & Farid, 2023) .

A la mayor intensidad en el comercio bilateral en los últimos años, se suma un alineamiento político. El presidente de Egipto Abdel Fattah El-Sisi ha reiterado en numerosas ocasiones que “Egipto siempre se adherirá al principio de una sola China y se

opondrá a cualquier injerencia en los asuntos internos de China” (People's Republic of China, 2024). A su vez, otro hecho significativo sobre el apoyo egipcio a la causa china desde el intenso crecimiento en la inversión del gigante asiático ha sido la negación del ataque a los Derechos Humanos que China comete hacia la minoría musulmana uigur de la región de Xinjiang, mediante la firma de una carta al presidente del Consejo de los Derechos Humanos de la ONU, en apoyo al inmaculado respeto de China hacia los derechos humanos (Hassanein, 2019). Tal es el apoyo en esta cuestión que, en 2017, el Estado Egipcio detuvo a docenas estudiantes chinos uigures de los cuales, al menos doce fueron deportados de vuelta a China (Human Rights Watch, 2017). Este posicionamiento es significativo por el hecho de que aproximadamente el 90% de la población egipcia es musulmana y aun así el Estado defiende la posible discriminación a la población musulmana en China.

Teniendo en cuenta los factores analizados, la inversión china en las infraestructuras de la zona egipcia de Suez tiene una intención implícita de control geoestratégico en la zona. En primer lugar, la inversión en infraestructura portuaria es significativa y le permite una gran capacidad en la toma de decisiones de los principales puertos de la zona, principalmente por la creación de dos nuevas terminales de contenedores tanto en el puerto de Alejandría como en el de Soknha gracias a la inversión de COSCO y Hutchinson Ports. A la competitiva posición de las navieras chinas en los puertos de la región se le suma la potente relación comercial que ha ido labrando el gigante asiático con el Estado egipcio, consiguiendo posicionarse como principal aliado económico y desplazando a las potencias occidentales a un segundo plano. Finalmente, tal dependencia económica generada en el Estado egipcio acaba por materializarse en beneficios políticos, tanto en aspectos nacionales, como intencionales. Por tanto, China tiene una influencia evidente en una región que se ha demostrado esencial en las rutas comerciales asiáticas para llegar al mercado europeo, uno de los más lucrativos para la República Popular de China.

Conclusiones

La República Popular de China ha experimentado un crecimiento en el panorama internacional impulsada por un desarrollo económico elevado y constante durante las últimas décadas, convirtiéndose en la segunda mayor economía del mundo y el mayor exportador de bienes y servicios del planeta (Banco Mundial, 2024). A su vez, el panorama internacional en las últimas dos décadas ha ido evolucionando de un sistema unipolar, donde Estados Unidos se establecía como poder hegemónico tras derrotar a la URSS en la Guerra Fría, a un sistema multipolar con diferentes potencias regionales que controlan sus zonas de influencia. En este nuevo panorama China quiere erigirse como potencia internacional capaz de virar el centro de gravedad de la política internacional de Occidente a Oriente, con Asia como continente más influyente.

Para ello, China ha desarrollado organizaciones internacionales, tratados económicos e instituciones internacionales que permitan al gigante asiático ser la principal potencia para dirigir las instituciones que definan en futuro la dinámica política y económica internacional. La principal iniciativa para lograr estos fines es la Iniciativa de la Franja y la Ruta planteada por el presidente del Partido Comunista de China, Xi Jinping en 2013. Esta iniciativa, definida en el Estado de la Cuestión de este trabajo trata de establecer interacciones económicas entre los diferentes países involucrados en el comercio internacional que pasa por La Franja Económica de la Ruta de las Seda y la Ruta Marítima del Siglo XXI (Oficina del Grupo Dirigente para el Fomento de la Construcción de "la Franja y la Ruta", 2024), también analizadas en este trabajo. Ambas rutas comerciales comunican Asia con África y Europa, de tal manera que China pueda establecer intercambios económicos alrededor del globo. El desarrollo de esta iniciativa se basa en el establecimiento de acuerdos bilaterales y multilaterales en materia de comercio e infraestructura para conectar eficazmente todos los puntos claves de las dos grandes rutas comerciales.

Una zona de alta relevancia en esta iniciativa es el Mediterráneo, ya que mediante el transporte naval por estos mares la forma más eficiente de hacer llegar las mercancías producidas en China a los países europeos que desean recibirlas. Desde el Canal de Suez hasta el Estrecho de Gibraltar se transportan mercancías que provienen de Asia y que acaban en los diferentes países de toda Europa.

En este nuevo panorama internacional y dadas las claras intenciones del Partido Comunista de China de cambiar el centro de gravedad de la política internacional al continente asiático, se puede interpretar la Iniciativa de la Franja y la Ruta como otro intento del gigante asiático de materializar esas intenciones, utilizando los acuerdos firmados bajo esta iniciativa como herramienta para influir en los Estados que se comprometen a seguirla. Tras estudiar tres casos de inversión china en infraestructura portuaria en el Mediterráneo, se observó que la Iniciativa de la Franja y la Ruta es un sistema complejo de acuerdos comerciales con efectos e intenciones diferentes dependiendo del enclave y del Estado en el que ocurran.

En el ámbito de las infraestructuras portuarias, diversas corporaciones navieras chinas desempeñan un papel crucial al invertir capital en puntos neurálgicos del comercio marítimo entre Asia y Europa. Entre las principales compañías involucradas se encuentran Hutchinson Ports y COSCO, siendo esta última una figura prominente del comercio naval chino con una notable influencia del Partido Comunista de China en sus decisiones corporativas. Estas entidades adquieren concesiones para operar terminales de contenedores en puertos clave del Mediterráneo, lo que les permite gestionar los espacios físicos donde se realiza el transbordo de mercancías. Este tipo de actividades comerciales se llevan a cabo en puertos con un alto volumen de tráfico de contenedores, como Valencia, El Pireo y Suez. Hasta este punto, la inversión china se manifiesta como una actividad económica que se ajusta a las dinámicas competitivas habituales de la industria naviera.

No obstante, la intervención china puede intensificarse cuando el Estado receptor se encuentra en situaciones de vulnerabilidad económica. Esto es evidente al comparar las relaciones bilaterales de España con China y las de Grecia y Egipto con la misma. Aunque en los tres países se han realizado inversiones chinas en infraestructuras portuarias -Valencia en España, El Pireo en Grecia y Suez en Egipto, respectivamente- la naturaleza y profundidad de las relaciones económicas y diplomáticas entre China y estos últimos dos países difieren significativamente de las mantenidas con España.

En Grecia y Egipto las relaciones con China se intensificaron notablemente tras la inyección de capital chino, mientras que en España se han mantenido en un registro

similar a antes de la inversión. Esto podría ser por diversos factores, pero existe el hecho que tanto Grecia como Egipto habían estado en los años inmediatamente previo a la entrada de capital chino en una situación crítica en cuanto a su economía. Por un lado, Grecia estaba en pleno proceso de privatización obligada para combatir la crisis de deuda sufrida los años anteriores. Por otro, Egipto había experimentado momentos muy intensos de inestabilidad política los años anteriores, con un golpe de Estado el año previo.

La intensificación de las relaciones entre estos dos Estados ha trascendido la mera alianza comercial para convertirse en apoyo político al Partido Comunista de China. Grecia defendiendo los intereses chinos en la Comisión Europea sobre las inversiones en la unión, y Egipto apoyando a China en el Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas frente a las acusaciones de violaciones de derechos humanos contra la población uigur, ilustran los fuertes vínculos entre los países receptores de inversiones y China. Por consiguiente, se puede concluir que, aunque las inversiones chinas en infraestructura portuaria no persiguen necesariamente objetivos de influencia geoestratégica per se, si la República Popular China se percibe en una posición de superioridad y capaz de generar dependencia en el Estado receptor de dichas inversiones, no dudará en intensificar las relaciones económicas hasta el punto de poder utilizar al Estado como un representante en materia de política internacional cuando le sea conveniente.

5. Bibliografía

- Adele Carrai, M. (2017). China's Dream of Great Rejuvenation: Deconstructing its historical myth. *China's World*, 13-23.
- Ai, J. (17 de junio de 2023). Ottawa acusa al Banco de Desarrollo creado por Beijing de 'dominación comunista' y congela las relaciones. *PIME Asia News*. Obtenido de <https://www.asianews.it/noticias-es/Ottawa-acusa-al-Banco-de-Desarrollo-creado-por-Beijing-de-dominaci%C3%B3n-comunista-y-congela-las-relaciones-58613.html#:~:text=Canad%C3%A1%20ha%20congelado%20las%20relaciones,%est%C3%A1%20dominada%20por%20el%20Partido>
- AIIB. (30 de septiembre de 2023). *Financial Statements*. Obtenido de Asian Infrastructure Investment Bank: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/financial-statements/.content/index/pdf/AIIB-Q3-2023-Financial-Statements-final.pdf>
- AIIB. (2024). *Infrastructure for tomorrow*. Recuperado el 21 de enero de 2024, de Asian Infrastructure Investment Bank: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/who-we-are/infrastructure-for-tomorrow/overview/index.html>
- Al-Anani. (27 de junio de 2023). *Egypt's Strategic Partnership with China: Opportunities and Implications*. Obtenido de Arab Center Washington DC: <https://arabcenterdc.org/resource/egypts-strategic-partnership-with-china-opportunities-and-implications/>
- Alcalá, C. (11 de mayo de 2022). *El Debate*. Obtenido de Historias de la ruta de la seda, la red comercial que conectó tres continentes: <https://www.eldebate.com/historia/20220511/ruta-seda.html>
- American Shipper. (4 de noviembre de 2007). *Veintepies*. Recuperado el 3 de abril de 2024, de Cosco Pacific adquiere un 20% de las acciones de Suez Canal Container Terminal: https://www.veintepies.com/secciones/internacional_more.php?id=D23984_0_28_0_M
- APM Terminals. (31 de agosto de 2023). *APM Terminals*. Recuperado el 2 de abril de 2024, de Global News: Suez Canal Economic Zone celebrates concession for Container Terminal 2 in East Port Said: <https://www.apmterminals.com/en/news/news-releases/2023/230831-suez-canal-economic-zone-celebrates-concession-for-container-terminal-2>
- APM Terminals. (2024). *APM Terminals*. Recuperado el 3 de abril de 2024, de SCCT:

- Out Terminal: <https://www.apmterminals.com/en/scct/about/scct>
- Atiienza de la Cruz, C., Belenguier Estaban, A., & Pardo Sáez, J. (2019). *IMPACTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO: EL CASO DEL PUERTO DE VALENCIA*. *Universitat de València*.
- Ballesteros Peiró, A. (noviembre de 2021). *LAS MÚLTIPLES CARAS DE CACHEMIRA*. *CIDOB notes internacionals*, 264.
- Banco Mundial. (2024). *Exports of goods and services (Current US\$)*. Obtenido de Banco Mundial:
https://data.worldbank.org/indicador/NE.EXP.GNFS.CD?most_recent_value_desc=true
- Banco Mundial. (2024). *GDP by country (US\$)*. Obtenido de Banco Mundial:
https://data.worldbank.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?most_recent_value_desc=true
- Baylis, J., Smith, S., & Owens, P. (2020). *The Globalization of World Politics*. Oxford: Oxford University.
- Becedas, M. (20 de diciembre de 2023). *El Cabo de Buena Esperanza, la alternativa al Mar Rojo para el comercio mundial: una ruta más larga y costosa, pero más segura*. Obtenido de elEconomista: <https://www.eleconomista.es/transportes-turismo/noticias/12592740/12/23/el-cabo-de-buena-esperanza-la-alternativa-al-mar-rojo-para-el-comercio-mundial-una-ruta-mas-larga-y-costosa-pero-mas-segura.html>
- Brown, W. (31 de enero de 2014). *Piraeus becomes Med's third largest for container traffic*. Obtenido de Port Technology International:
https://www.porttechnology.org/news/piraeus_becomes_meds_third_largest_for_container_traffic/
- Burchill, S., Linklater, A., Devetak, R., Donnelly, J., Paterson, M., Reus-Smit, C., & True, J. (2005). *Theories of International Relations*. PALGRAVE MACMILLAN.
- Business & Human Rights Resource Centre. (28 de febrero de 2023). *Business & Human Rights Resource Centre*. Recuperado el 30 de marzo de 2024, de Greece: COSCO-owned Piraeus Port: <https://www.business-humanrights.org/en/latest-news/greece-cosco-owned-piraeus-port/>
- Carrera, I. (5 de septiembre de 2023). *el MERCANTIL*. Recuperado el 2024 de marzo de 29, de CMA CGM se gasta 275 millones en su alianza industrial con Cosco en España: <https://elmercantil.com/2023/09/05/cma-cgm-se-gasta-275-millones-en>

- su-alianza-industrial-con-cosco-en-espana/
Casa Asia. (22 de febrero de 2023). *50 aniversario de relaciones diplomáticas entre España y China*. Obtenido de Casa Asia: <https://www.casaasia.es/actualidad/50-aniversario-de-relaciones-diplomaticas-entre-espana-y-china/>
- Cheng, L. (2016). Three questions on China's "Belt and Road Initiative". *China Economic Review*, 312-316.
- China COSCO Shipping Corporation Limited. (2024). *About Us*. Recuperado el 20 de enero de 2024, de China COSCO Shipping Corporation Limited: https://en.coscoshipping.com/col6918/art/2016/art_6918_45339.html
- China-CEE Institute. (17 de november de 2023). Greece external relations briefing. *The meeting of the Greek PM with the President of China*, 67.
- Clarke, M. (2017). The Belt and Road Initiative: China's New Grand Strategy? *Asia Policy*, 7-15.
- Coyle, A. (4 de febrero de 2022). Yiwu-Madrid: la ruta de tren más larga del planeta no es el Transiberiano. *National Geographic*. Obtenido de <https://www.nationalgeographic.es/historia/2022/02/yiwu-madrid-la-ruta-de-tren-mas-larga-del-planeta-no-es-el-transiberiano#:~:text=El%20recorrido%20Yiwu%2DMadrid%20sale,Francia%20hasta%20llegar%20a%20Espa%C3%B1a.&text=El%20Yiwu%20International%20Trade%20>
- CSP Spain. (2024). *Terminales Marítimas*. Recuperado el 2024 de marzo de 29, de CSP IBERIAN VALENCIA TERMINAL: <https://cspspain.com/es/valencia>
- Daguer, S., & Hatem, M. (21 de marzo de 2024). *Yemen's Houthis Tell China, Russia Their Ships Won't Be Targeted*. Obtenido de Bloomberg: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-03-21/china-russia-reach-agreement-with-yemen-s-houthis-on-red-sea-ships?srnd=homepage-middle-east>
- Duggal, H., & Haddad, M. (22 de febrero de 2024). *Mapping the Red Sea attacks*. Obtenido de AlJazeera: <https://interactive.aljazeera.com/aje/2024/mapping-red-sea-shipping-attacks/>
- El canal marítimo y logístico. (19 de diciembre de 2023). *El canal marítimo y logístico*. Obtenido de La Terminal Norte de Valencia, por fin una realidad: <https://www.diarioelcanal.com/puerto-valencia-nueva-terminal-ampliacion-norte/>
- el MERCANTIL. (14 de diciembre de 2023). *el MERCANTIL*. Recuperado el 2024 de

- marzo de 29, de El Gobierno desencalla la terminal norte del puerto de Valencia:
<https://elmercantil.com/2023/12/14/el-gobierno-desbloquea-la-terminal-norte-del-puerto-de-valencia/>
- Enric, E. (25 de mayo de 2023). *Levante: El mercantil valenciano*. Obtenido de Proyección internacional desde el siglo XV: <https://www.levante-emv.com/economia/2023/05/25/exposicion-historia-puerto-valencia-87884360.html>
- Esteban, M. (7 de marzo de 2023). Una mirada hacia el futuro de las relaciones entre. *Real Instituto elcano*.
- European Parliament. (12 de noviembre de 2009). *European Parliament*. Recuperado el 30 de marzo de 2024, de Parliamentary question E-5771/2009: Illicit advantages for Cosco in a concession contract: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-7-2009-5771_EN.html
- Fox, R. (1973). *Alexander the Great*. London: Penguin Books Ltd.
- Frankopan, P. (2015). *The Silk Roads A New History of the World*. New York: Vintage Books.
- General Authority for Alexandria Port. (2024). *General Authority for Alexandria Port*. Recuperado el 4 de abril de 2024, de Port information: <https://apa.gov.eg/en/>
- Glass, D. (4 de abril de 2024). *Seatrade Maritime*. Recuperado el 2024 de marzo de 30, de China's Cosco-controlled Piraeus Port Authority SA (PPA) reports Greece's largest port posted record-high turnover and profits in 2023, marking the third consecutive year of improvement.: <https://www.seatrade-maritime.com/ports/piraeus-port-reports-record-profit-2023>
- Gulf news. (27 de noviembre de 2016). DP World sees 'huge potential' in China's One Belt One Road initiative. *Gulf news*. Obtenido de <https://gulfnews.com/business/dp-world-sees-huge-potential-in-chinas-one-belt-one-road-initiative-1.1936040>
- Gutiérrez, H. (12 de junio de 2017). *El País*. Recuperado el 29 de marzo de 2024, de La china Cosco compra el 51% de Noatum y se queda con la terminal del Puerto de Valencia:
https://elpais.com/economia/2017/06/12/actualidad/1497292001_740935.html#:~:text=La%20firma%20asi%C3%A1tica%20pagar%C3%A1%202023,puertos%20del%20Mediterr%C3%A1neo%20y%20Europa&text=La%20compa%C3%B1a%20china%20Cosco%20Shipping,203%2C49%20millones%20de

- Hassanein, H. (26 de agosto de 2019). *Arab States Give China a Pass on Uyghur Crackdown*. Obtenido de Washington Institute: <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/arab-states-give-china-pass-uyghur-crackdown>
- Hobbes, T. (1651). *Leviathan*.
- Human Rights Watch. (7 de julio de 2017). *Egypt: Don't Deport Uyghurs to China*. Obtenido de Human Rights Watch: <https://www.hrw.org/news/2017/07/08/egypt-dont-deport-uyghurs-china#:~:text=On%20July%206%2C%20Egypt%20put,deport%20the%20Uyghurs%20without%20explanation.>
- Hutchinson Ports. (17 de diciembre de 2020). *Hutchinson Ports*. Obtenido de Hutchinson Ports to build new terminal in Egypt: <https://hutchisonports.com/en/media/stories/hutchison-ports-to-build-new-terminal-in-egypt/>
- Hutchinson Ports. (16 de marzo de 2023). *Hutchinson Ports*. Obtenido de Hutchinson Ports announces major investment of US\$700 million in Egyptian port projects in Sokhna and B100: <https://hutchisonports.com/en/media/news/hutchison-ports-announces-major-investment-of-us700-million-in-egyptian-port-projects-in-sokhna-and-b100/>
- IPTO. (2024). *Abou Us: IPTO*. Obtenido de IPTO: <https://www.admie.gr/en/company/about-us>
- Jinping, X. (29 de noviembre de 2012). *Achieving Rejuvenation Is the Dream of the Chinese People*. Pekín.
- Juliana, E. (2024). *Regreso a Bab el Mandeb*. *Penínsulas*.
- Kamali, P., Koepke, R., Sozzi, A., & Verschuur, J. (7 de marzo de 2024). *IMF Blog*. Recuperado el 7 de marzo de 2024, de Chart of the Week: Red Sea Attacks Disrupt Global Trade: <https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2024/03/07/Red-Sea-Attacks-Disrupt-Global-Trade>
- Kant, I. (1970). *Kant's Political Writings* (Reiss, H ed.). (N. H, Trad.) Cambridge.
- La Vanguardia. (19 de noviembre de 2023). *Hutíes de Yemen secuestran un buque y amenazan con atacar barcos israelíes*. Obtenido de La Vanguardia: <https://www.lavanguardia.com/internacional/20231119/9390159/huties-yemen-secuestran-buque-amenazan-atacar-barcos-israelies.html>
- Larraya, P. G. (27 de abril de 2015). *Ampliación del plazo máximo de duración de las*

concesiones sobre los puertos de competencia de la Administración General del Estado. Recuperado el 28 de marzo de 2024, de Saéz Abogados: [https://abogadospuertosdeportivos.com/ampliacion-plazo-de-las-concesiones/#:~:text=No%20obstante%2C%20para%20las%20concesiones,a%C3%B1os%20\(Disposici%C3%B3n%20Transitoria%20Segunda\)](https://abogadospuertosdeportivos.com/ampliacion-plazo-de-las-concesiones/#:~:text=No%20obstante%2C%20para%20las%20concesiones,a%C3%B1os%20(Disposici%C3%B3n%20Transitoria%20Segunda).).

Le Corre, P. (26 de noviembre de 2019). *A Divided Europe's China Challenge*. Obtenido de Carnegie Endowment for International Peace: <https://carnegieendowment.org/2019/11/26/divided-europe-s-china-challenge-pub-80437>

Law no. 4964/2022 concerning provisions for the simplification of environmental licensing, establishing a framework for the development of Offshore Wind Farms, dealing with the energy crisis, environmental protection and other provisions.

Ley N° 83 de 2002 sobre Zonas Económicas de Naturaleza Especial

Liagos, A., & Ran, S. (s.f.). *El mito del Puerto de El Pireo*. Obtenido de Un brillante futuro compartido - Historias a lo largo de la Franja y la Ruta.

Liu, W., Dunford, M., & Boyang, G. (2018). A discursive construction of the Belt and Road . *Journal of Geographical Sciences*.

Maher, M., & Farid, M. (27 de abril de 2023). *The Growth of Chinese Influence in Egypt: Signs and Consequences*. Obtenido de The Washington Institute: <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/growth-chinese-influence-egypt-signs-and-consequences>

MarketScreener. (22 de enero de 2014). *COSCO SHIPPING HOLDINGS CO.,LTD*. Obtenido de MarketScreener: <https://www.marketscreener.com/quote/stock/COSCO-SHIPPING-HOLDINGS-C-6499723/company/>

Martín, D. (16 de diciembre de 2010). *La antigua Ruta de las Indias*. Obtenido de Sociedad Geográfica de las Indias: <https://www.lasociedadgeografica.com/blog/historia-2/la-antigua-ruta-de-las-indias-especias/>

MERICS. (7 de junio de 2018). Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand. *MERICS Getting China Right*. Obtenido de <https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>

Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. (19 de febrero de 2021). *Celebrada la Cumbre China – Países de Europa Central y Oriental* . Obtenido de Noticias exterior: <https://preservicio.mapama.gob.es/eu/ministerio/ministerio->

- exterior/asia/bne46527chinaho-cyc-coo_tcm35-558760.pdf
- Ministry of Foreign Affairs PRC. (2024). *Actividades: España*. Obtenido de Ministry of Foreign Affairs PRC: <https://www.fmprc.gov.cn/esp/gjhdq/xo/3356/3358/>
- Morgenthau, H. (1970). *Truth and Power: Essays of a Decade, 1960-70*. Nueva York.
- Observatorio de la Política China. (2020). El Pensamiento de Xi Jinping y el sueño chino. *Observatorio de la Política China*. Obtenido de <https://politica-china.org/areas/sistema-politico/el-pensamiento-de-xi-jinping-y-el-sueno-chino>
- Oficina del Grupo Dirigente para el Fomento de la Construcción de "la Franja y la Ruta". (2024). *Portal de la Franja y la Ruta*. Recuperado el 15 de enero de 2024, de Sobre la Franja y la Ruta: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/>
- Ortíz de Zárate, R. (3 de septiembre de 2023). *CIDOB Barcelona Centre of International Affairs*. Obtenido de Cronología de la crisis de grecia (2009-2015): https://www.cidob.org/biografias_lideres_politicos/europa/grecia/cronologia_de_la_crisis_de_grecia_2009_2015
- Panorama Griego. (24 de febrero de 2016). *Las Murallas Largas de Atenas*. Obtenido de Panorama Griego: <https://www.panoramagriego.gr/las-murallas-largas-de-atenas/>
- PCT S.A. (2024). *PCT*. Recuperado el 30 de marzo de 2024, de About us: <https://www.pct.com.gr/about-us>
- Pedrozo, R. (2024). Protecting the Free Flow of. *International Law Studies*, 50-73.
- People's Republic of China. (14 de enero de 2024). *Egyptian President Abdel Fattah El-Sisi Meets with Wang Yi*. Obtenido de Embassy of the People's Republic of China in Jamaica: http://jm.china-embassy.gov.cn/eng/zgxw/202401/t20240126_11234144.htm
- Piraeus Port Authority S.A. (2024). *Piraeus Port Authority S.A*. Recuperado el 30 de marzo de 2024, de Página principal: <https://www.olp.gr/en/>
- Piraeus Port of Athens. (2024). *Piraeus History*. Obtenido de Piraeus Port of Athens: <https://www.piraeus.org/history.html>
- Pireus Port Authority S.A. (2024). *Pireus Port Authority S.A*. Recuperado el 30 de marzo de 2024, de Container Terminal / PPA-PCT Concession agreement: <https://www.olp.gr/en/services/container-terminal>
- Portal de la Franja y la Ruta. (2024). *Portal de la Franja y la Ruta*. Obtenido de Sobre la Franja y la Ruta: <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm>
- PPA.SA. (2024). *Piraeus Port Authority*. Recuperado el 2024 de marzo de 30, de

- Corporate governance: Board of Directors: <https://www.olp.gr/en/about-us/corporate-governance/board-of-directors>
- PPA.SA. (s.f.). PPA.SA. Recuperado el 30 de marzo de 2024, de Investor Information: <https://www.olp.gr/en/investor-relations/investors-information>
- Raimundo, A., Stelios, R., & Tsardanidis, C. (2021). The Eurozone crisis' impact: a de-Europeanization. *Journal of European Integration*, 535-550. doi:10.1080/07036337.2021.1927014
- Reuters. (12 de mayo de 2017). *Greece's Copelouzos teams up with China's Shenhua in green energy*. Obtenido de Reuters: <https://www.reuters.com/article/us-greece-shenhua-group-copelouzos-idUSKBN1881W6/>
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre [Ministerio de Fomento]. Por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. 5 de septiembre de 2011.
- Ricardo, D. (1911). *The Principles of Political Economy and Taxation*. London.
- Rose, G. (1998). Neoclassical Realism and Theories of Foreign Policy'. *Neoclassical Realism and Theories of Foreign Policy*, 51.
- Roussanoglou, N. (23 de marzo de 2015). *ekathimerini.com*. Recuperado el 2024 de marzo de 31, de EU says PCT must return tax benefits: <https://www.ekathimerini.com/economy/168500/eu-says-pct-must-return-tax-benefits/>
- SC ZONE. (2022). *SC ZONE*. Recuperado el 3 de abril de 2024, de About us: <https://sczone.eg/about-us/>
- SCZONE. (2022). *Ports*. Obtenido de SCZONE: <https://sczone.eg/ports/>
- SCZONE. (2022). *SCZONE*. Recuperado el 3 de abril de 2024, de <https://sczone.eg/services/ain-sokhna-port/>
- Shepard, W. (12 de marzo de 2017). These 8 Companies Are Bringing The 'New Silk Road' To Life. *Forbes*. Obtenido de <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/03/12/8-new-silk-road-companies-that-you-can-invest-in/>
- Si, K. (17 de marzo de 2023). *Seatrade Maritime*. Recuperado el abril de 2024, de Cosco Shipping Ports invests in Egypt's Ain Sokhna container terminal: <https://www.seatrade-maritime.com/ports/cosco-shipping-ports-invests-egypts-ain-sokhna-container-terminal>
- Silk Road Fund. (2024). *About Us*. Recuperado el 21 de enero de 2024, de Silk Road

Fund: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/gywm/gsgk/gsjj/index.html>

Silk Road fund. (2024). *Investment Portfolio*. Recuperado el 21 de enero de 2024, de Silk Road Fund: <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/tzdt/tzgl/index.html>

South Pacific logistics. (22 de septiembre de 2022). *¿Qué es un TEU y para qué se usa?* Obtenido de South Pacific Logistics: <https://web.splogistics.com/blog/post/594/que-es-un-teu-y-para-que-se-usa#:~:text=TEU%20es%20un%20acr%C3%B3nimo%20que,8%20x%208>

Suez Canal Authority. (2019). *Suez Canal Authority*. Recuperado el 2 de abril de 2024, de Navigation statistics: Yearly Statistics: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>

The State Council Information Office of the People's Republic of China. (septiembre de 2023). *The State Council Information Office of the People's Republic of China*. Obtenido de Full Text: A Global Community of Shared Future: China's Proposals and Actions: http://www.scio.gov.cn/zfbps/zfbps_2279/202309/t20230926_771260.html

Tonchev, P. (2018). Sino-Greek Relations: Marked by Values or Opportunism??. (B. J.-P.-I. T. N. Rühlig, Ed.) *Political Values in* , 71-73.

UNESCO. (2024). *Silk roads programme: Alexandria*. Obtenido de UNESCO: <https://en.unesco.org/silkroad/content/alexandria>

valenciaplaza. (12 de junio de 2017). *valenciaplaza*. Recuperado el 29 de marzo de 2024, de El gigante chino Cosco controlará la principal terminal de contenedores del Puerto de Valencia: <https://valenciaplaza.com/el-gigante-chino-cosco-controlara-la-principal-terminal-de-contenedores-del-puerto-de-valencia>

Valenciaport. (2024). *Planos Puertos*. Obtenido de Valenciaport: <https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/plano-puerto-Valencia-2018.pdf>

Valenciaport. (2024). *Valenciaport*. Recuperado el 2024 de marzo de 28, de Estadísticas de tráfico - Mercancías: <https://www.valenciaport.com/datos/estadisticas-de-trafico/mercancias/>

Valenciaport. (2024). *Valenciaport*. Recuperado el 28 de marzo de 2024, de El puerto: <https://www.valenciaport.com/puertos/valencia/el-puerto/>

Valenciaport. (2024). *Valenciaport*. Recuperado el 28 de marzo de 2024, de Terminales e instalaciones: <https://www.valenciaport.com/autoridad->

portuaria/infraestructuras/terminales-e-instalaciones/puerto-de-valencia/

- Waltz, K. (1979). *Theory of International Politics*. Reading.
- Waltz, K. (1991). *Realist Thought and Neo-Realist Theory*. (R. Rohstein, Ed.) Columbia: The Evolution of Theory in International Relations: Essays in Honor of William T.R. Fox.
- Wang, Z. (julio14 de 2021). Understanding the Belt and Road Initiative from the Relational Perspective. *Chinese journal of International View*, 3.
- Weidong, L., Dunford, M., & Gao, B. (septiembre de 2018). A discursive construction of the Belt and Road Initiative: From neo-liberal to inclusive globalization. *Journal of Geographical Sciences*, 28, 1199-1214.
- Wendt, A. (1992). Anarchy is what States Make of it. *International Organizations*, 46.
- World economics. (2023). Countries with highest growth. Recuperado el 16 de enero de 2024, de <https://www.worldeconomics.com/Countries-With-Highest-Growth/China.aspx>
- Xinhua Español. (9 de mayo de 2017). (Franja y Ruta) Datos: Corredores económicos bajo la Iniciativa de la Franja y la Ruta. *Xinhua Español*. Recuperado el 21 de enero de 2024, de https://spanish.xinhuanet.com/2017-05/09/c_136269056.htm#:~:text=El%20corredor%20econ%C3%B3mico%20China%2DPen%C3%ADnsula,rumbo%20a%20Hanoi%20y%20Singapur.
- Ye, W. (18 de octubre de 2023). *XinhuaNet*. Recuperado el 2024 de marzo de 27, de (Franja y Ruta) Texto íntegro de discurso de apertura de Xi Jinping en tercer Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional: <https://spanish.news.cn/20231018/c7808e0a10ce42089187f0f125cb1807/c.html>
- Yu, H. (27 de septiembre de 2013). Xi Jinping pronunció un discurso en la Universidad Nazarbayev de Kazajstán. *CNTV*. Obtenido de <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/ydyl/event/36686.htm>
- Zakaria, F. (1998). *From Wealth to Power: The Unusual Origins of America's World Role*. Princeton: NJ: Princeton University Press.

