

GRADO EN NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

## TRABAJO FIN DE GRADO

# *LA NUEVA RUTA DE LA SEDA Y LA INVERSIÓN CHINA EN PUERTOS EUROPEOS*

**Alumno/Alumna:** Arribas Saldaña, David

**Director/Directora:** Alcedo Momoitio, Iñaki

**Curso:** 2019- 2020

**Fecha:** 11/02/2020

## **RESUMEN**

Este trabajo muestra al lector las ambiciones de China con la puesta en marcha de la Nueva Ruta de la Seda, explicando tanto los proyectos que se llevarán a cabo, como algunos de los inconvenientes que presentan y sus soluciones. Asimismo, se presenta el tema de la inversión china en diferentes puertos europeos y la repercusión que ésta tiene en ellos. Por último, se expone la entrada de capital chino en puertos españoles, explicando los ejemplos del Puerto de Valencia y el Puerto de Bilbao.

**Palabras clave:** Ruta de la Seda, China, inversión, Europa, puertos.

## **ABSTRACT**

This work shows the reader China's ambitions with the launch of the New Silk Road, explaining both the projects that will be carried out, as well as some of the inconveniences they present and their solutions. Likewise, the topic of Chinese investment in different European ports and its impact on them are presented. Finally, the entry of Chinese capital in Spanish ports is shown, explaining the examples of the port of Valencia and the port of Bilbao.

**Keywords:** Silk Road, China, investment, Europe, ports.

## **LABURPENA**

Lan honek, Txinako anbizioak erakusten dizkio irakurleari Zetako Bide Berriaren abiaraztearekin, bai burutu diren proiektuak azalduz, bai aurkezten dituen eragozpenak eta hauen konponbidea erakutsiz. Gainera, Txinak Europako potu desberdinetan egindako inbertsioen inguruan hitz egingo da, baita hauek zer nolako ospea daukaten. Amaitzeko, Espainako portuetan kapital Txinatarraren sarrerak izandako eragina adierazten da, Valentzia eta Bilboko portuak oinarritzat hartuta.

**Hitz gakoak:** Zetako Bidea, Txina, inbertsioak, Europa, portuak



## ÍNDICE

<b>Resumen y palabras clave.....</b>	<b>2</b>
<b>Índice.....</b>	<b>4</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>6</b>
<b>Objetivos.....</b>	<b>7</b>
<b>Metodología.....</b>	<b>8</b>
<b>1.- HISTORIA.....</b>	<b>10</b>
<b>1.1- Comienzo.....</b>	<b>10</b>
<b>1.2- Evolución.....</b>	<b>12</b>
<b>1.3- La Ruta de la Seda hoy en día.....</b>	<b>14</b>
<b>2.- PROYECTOS DE LA RUTA DE LA SEDA.....</b>	<b>16</b>
<b>2.1- Ferrocarril.....</b>	<b>17</b>
<b>2.2- Proyectos energéticos en países del Golfo Pérsico y Oriente Próximo.....</b>	<b>21</b>
<b>2.2.1- Oleoductos y gasoductos.....</b>	<b>23</b>
<b>2.3- La Ruta Marítima.....</b>	<b>25</b>
<b>2.3.1- El creciente poder naval de China.....</b>	<b>26</b>

<b>3.- ENDEUDAMIENTO DE LOS PAÍSES BENEFICIARIOS.....</b>	<b>28</b>
<b>3.1- La trampa de la deuda.....</b>	<b>29</b>
<b>3.2- Ejemplo real de trampa de la deuda:</b>	
<b>Puerto de Hambantota (Sri Lanka).....</b>	<b>30</b>
<b>4.- CHINA EN EUROPA A TRAVÉS DEL MEDITERRÁNEO.....</b>	<b>32</b>
<b>4.1- Puerto de El Pireo.....</b>	<b>33</b>
<b>4.2- Inversiones chinas en otros puertos europeos.....</b>	<b>35</b>
<b>4.3- Inversión en puertos italianos.....</b>	<b>36</b>
<b>4.3.1- El puerto de Trieste.....</b>	<b>37</b>
<b>4.3.2- El puerto de Vado Ligure.....</b>	<b>38</b>
<b>5.- CHINA EN EUROPA A TRAVÉS DE LOS PUERTOS DEL NORTE.....</b>	<b>39</b>
<b>6.- CHINA EN ESPAÑA A TRAVÉS DE LOS PUERTOS NACIONALES.....</b>	<b>43</b>
<b>6.1- La compra de Noatum por parte de Cosco Shipping Ports.....</b>	<b>43</b>
<b>6.2- Puerto de Valencia.....</b>	<b>44</b>
<b>6.3- Puerto de Bilbao.....</b>	<b>45</b>
<b>7.- CONCLUSIONES.....</b>	<b>47</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>5</b>

## INTRODUCCIÓN

Todo el mundo ha oído o dicho alguna vez que China va a controlar el mundo. Pues bien, con el presente trabajo se pretende mostrar las ambiciones económicas y políticas que los llevan a impulsar nuevamente la Ruta de la Seda, adaptada a esta nueva era.

Ya no se trata simplemente del comercio y el intercambio de productos entre China y el resto de los países por los que discurría la antigua Ruta, sino un megaproyecto que abarca inversiones multimillonarias en distintos ámbitos económicos, como pueden ser el sector energético, el sector marítimo o la construcción de infraestructuras clave de comunicaciones como autopistas, ferrocarriles, puertos o aeropuertos.

Y es que la presencia de China se está haciendo cada vez más patente en el resto del mundo, hay muchas veces que no nos damos cuenta de ello porque no son cosas tangibles. Muchas veces detrás de la construcción de un edificio, una carretera o proyectos que para la gente que no sepa sobre ello pueden resultar banales, pero que en realidad son muy importantes para el devenir de la sociedad en la que vivimos, se encuentra capital chino, miles de millones de dólares que de una forma u otra tienen que devolver beneficios a sus inversores. Y estas inversiones son las que están haciendo aún más grande al gigante asiático.

## **OBJETIVOS**

China se está haciendo económicamente más fuerte y la gente es consciente de ello, pero lo que muchas personas no saben es cómo este país lo está haciendo.

Por eso, con este trabajo se pretenden alcanzar los siguientes objetivos:

- Informar al lector sobre las inversiones chinas.
- Mostrar datos de los beneficios de estas inversiones.
- Exponer los proyectos que tiene China para expandir la Nueva Ruta de la Seda.
- Acercar al lector al conocimiento de las inversiones chinas en los puertos europeos.

Por medio de la consecución de estos objetivos se pretende mostrar el poder que China puede llegar a conseguir.

## METODOLOGÍA

El presente trabajo consiste en una explicación narrativa sobre la iniciativa por parte de China de la Nueva Ruta de la Seda, centrándome en la inversión de capital chino en los puertos europeos.

Este trabajo comienza explicando la historia de la Ruta de la Seda, sus comienzos y evolución hasta la creación de la Nueva Ruta de la Seda. Continuará explicando los proyectos que la creación de esta iniciativa implica, como son el ferrocarril, los proyectos energéticos y la Ruta Marítima. Hablará también del endeudamiento de los países beneficiarios de las inversiones chinas, así como del concepto de “trampa de la deuda”. Más adelante mostrará la entrada de capital chino través de los puertos del Mediterráneo y la presencia de China en los puertos del norte de Europa y para finalizar, se hablará de la incursión de China en España a través de los puertos nacionales.

Para llevar a cabo el trabajo ha sido necesaria una revisión bibliográfica a través de internet sirviéndose de fuentes como páginas web, artículos de periódicos y revistas online o documentos pdf colgados en la red, por medio de buscadores como Google académico y Google ordinario.





## **1- Historia**

Con este apartado se pretende mostrar al lector del presente trabajo de forma breve y clara los comienzos de la Ruta de la Seda, su evolución y el punto en el que se encuentra a día de hoy, apartado que servirá como introducción a la explicación de los proyectos de la Nueva Ruta de la Seda.

### **1.1- Comienzo**

La Ruta de la Seda tiene su origen en el siglo II aC., cuando alrededor del año 138 aC. el ambicioso emperador Han Wu encarga la misión de conseguir alianzas militares con los reinos occidentales, todos ellos enemigos del reino *Xiongnu* (pueblos bárbaros del norte, más conocidos como los Hunos).

Para llevar a cabo tal encargo el célebre *Zhang Qian* es nombrado emisario del emperador y parte de la ciudad de *Chang'an* (Actual Xi'an) junto con 98 soldados. Al cruzar la Gran Muralla China se encuentran con un destacamento *Xiongnu* contra el que luchan sin éxito, y finalmente los supervivientes de la batalla acaban siendo capturados y convertidos en esclavos del rey *Xiongnu*.

Durante su cautiverio como esclavo, *Zhang Qian*, sirve a una familia aristocrática durante 11 años, al cabo de los cuales, se presenta una ocasión para huir, junto a otros prisioneros chinos. Durante su huida continúan hacia el oeste, con el fin último de realizar la misión que el emperador les había encomendado. Así, gracias a que uno de los soldados que huye con ellos (el arquero *Ganfu*) conoce el terreno, consiguen llegar hasta el reino de los *Yuezhi*, su meta y principal objetivo desde que abandonan China.

Durante el camino, atravesando diferentes reinos, la expedición militar encuentra alimentos como uvas, zanahorias, ajo o el sésamo, hasta entonces desconocidos por el

pueblo chino. Pero el descubrimiento que más impactó a *Zhang Qian* es el de unos caballos que se alimentaban de una planta, la hierba *Musu* (alfalfa).

Una vez ante el rey de los *Yuezhi*, *Zhang Qian*, le propone la alianza con los chinos, pero éste declina la propuesta y *Zhang Qian*, tras haberse quedado un año intentando convencer al rey de los *Yuezhi*, emprende su regreso a China para informar al emperador del fracaso de la misión.

Durante el viaje de vuelta deciden cambiar su ruta y rodear el desierto de Taklamakán por el sur y nuevamente son apresados por los *Xiongnu*, esta vez sin ser convertidos en esclavos.

Ya en el año 126 aC. El rey *Xiongnu* muere y gracias a la controversia por su sucesión, los presos chinos consiguen nuevamente huir, aunque al palacio del emperador solamente consiguen llegar 2 hombres: *Zhang Qian* y *Gnafu* el arquero.

Años más tarde, el emperador vuelve a enviar a *Zhang Qian* a los reinos de los que él hablaba con la misión de entablar relaciones comerciales con ellos, pero esta vez tenían que encontrar una ruta segura, a través de las tierras de los *Wusun* (pueblo nómada más arriba del desierto de Taklamakán).

Una vez llegaron allí *Zhang Qian* envía a un emisario a cada uno de los reinos conocidos y a los pocos años, dichos reinos, comienzan a pagar tributos a China. Así, estos productos de Asia Central y sobre todo sus caballos, empiezan a llegar al país oriental, se había establecido de esta manera una nueva ruta comercial, la Ruta de la Seda (1).

## **1.2.- Evolución**

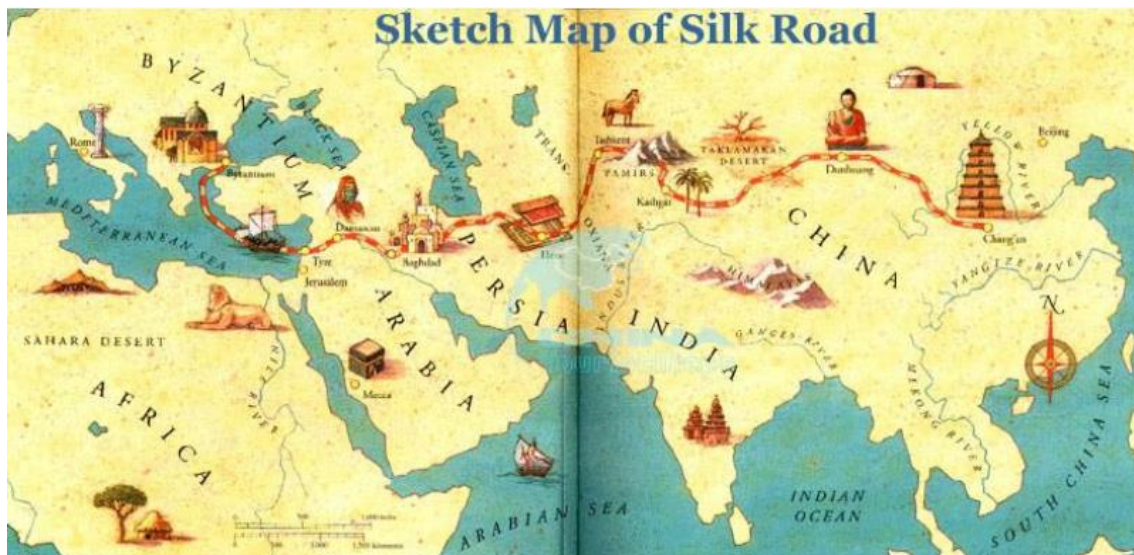
Antes del establecimiento de la ruta comercial explicada en el apartado anterior, Asia Central ya poseía contacto con las civilizaciones europeas, inicialmente con las conquistas de Alejandro Magno y posteriormente con el Imperio Romano, que dominó la región. De esta manera la Ruta de la Seda actuó de puente entre oriente y occidente (2).

Aunque el nombre por el que se conoce a esta ruta no fue acuñado hasta el año 1870, por el geógrafo y geólogo polaco Ferdinand von Richthofen, la seda no era el único producto con el que se comerciaba. Esta ruta servía de canal para el intercambio de diversos productos manufacturados en Europa y en los reinos por los que transitaba. Por ella circulaban oro, plata, piedras preciosas, marfil, cristal, perfumes, tintes y textiles diversos en dirección a China proveniente de Occidente y Oriente Medio y en sentido contrario circulaba, sobre todo, la propia seda, pieles, cerámica, porcelana, especias, jade, bronce, laca y hierro.

Aunque la Ruta de la Seda estaba establecida desde China hasta Europa, no era muy común que los comerciantes la recorrieran en toda su longitud, sino que intentaban encontrar el mejor precio de los productos con los que comerciaban dentro de su propio territorio o en las fronteras con otros reinos. Ahí podían también vender sus mercancías y los compradores las introducían en sus reinos o las transportaban hasta las fronteras con los más próximos intentando encontrar un mejor precio por ellas que aumentaran sus beneficios. De esta manera el flujo de mercancías no tenía por qué ser estrictamente de Oriente a Occidente, sino que un mismo producto podía también viajar de forma transversal a través de las rutas comerciales de los territorios aledaños a los de la Ruta de la Seda que enlazaban en algún punto con la propia Ruta. Se constituía así una

cadena por la que una misma mercancía podía recorrer la Ruta de un extremo a otro habiendo pasado por las manos de varios comerciantes.

Así como por la Ruta circulaban este tipo de mercancías, por ella empezaron a circular también los idiomas, conocimientos artísticos, ideas y religiones, por lo que de esta manera, Oriente y Occidente empezaban a necesitarse el uno al otro.



*Imagen 1: Ruta de la Seda hasta el siglo XIII*

Fuente: <https://hdnh.es/en-pocas-palabras-la-ruta-de-la-seda-2/>

Pero durante el apogeo del islam, la dinastía Omeya (años 661 al 750) gobernaba en la parte occidental de la Ruta por lo que tomó el control de ella y, así, se vio interrumpida, ya que no dejaban entrar en esta a comerciantes europeos o asiáticos, convirtiéndose así en los únicos explotadores de la vía comercial, por lo que adquirían los productos en las fronteras a bajo precio y los vendían después a precios desorbitados en el otro extremo de su territorio.

Suponía esto una importante fuente de ingresos para el mundo islámico, convirtiéndose en la base de su economía, aunque para Europa supuso un ahogamiento económico. Esto, junto con los asaltos continuados de ladrones a las caravanas de comerciantes, el

acecho del enemigo desde el norte y el auge de la navegación y las nuevas rutas marítimas comerciales, la importancia de la Ruta de la Seda era cada vez menor y empezó una época de decadencia y olvido (3).

### **1.3.- La Ruta de la Seda hoy en día**

Desde el año 2013, la Ruta de la Seda supone para China una importantísima inversión en una ambiciosa red de infraestructuras presente en los cinco continentes. Los críticos con este plan estratégico afirman que es un instrumento para dominar el mundo, aunque los defensores del proyecto afirman que ayudará a desarrollar regiones olvidadas, sobre todo las regiones del interior y oeste de China. Para este país ha adquirido tanta importancia que en el año 2017 se incluyó en la Constitución del Partido Comunista.

Aunque al comienzo del proyecto, cuando el presidente chino Xi Jinping anunció la idea, en el año 2013, se pretendía la construcción de infraestructuras en países vecinos, ahora éste se ha ido expandiendo geográfica y sectorialmente a medida que China ha ido ganando relevancia en el mercado exterior. Así, este proyecto abarca a más de un centenar de países en todo el mundo y engloba casi cualquier área: componentes comerciales, financieros, de seguridad y culturales.

Según dice Alice Ekman, investigadora sobre China del instituto Francés de Relaciones Internacionales *“de acuerdo con las comunicaciones oficiales chinas, todos los países y continentes pueden incluirse, desde el Ártico a América Latina”* y *“ya no solo incluye carreteras, rutas ferroviarias, puertos, aeropuertos e infraestructuras de transporte. También incluye normas y estándares, aduanas, tribunales, comercio electrónico... Básicamente, es una etiqueta que se puede pegar en todo un abanico de proyectos”* (4).

El proyecto abarca áreas que generan el 55% del PIB mundial, incluye el 75% de la población mundial y el 70% de las reservas de energía conocidas. Se pretende potenciar la conectividad y el comercio entre China y más de 60 países por los que atraviesa el OBOR (One Belt One Road, nombre que se le da a la iniciativa de la Ruta de la Seda) (52)

Hasta ahora se han celebrado dos cumbres sobre las Nuevas Rutas de la Seda, en las que con cada una de ellas se han adherido más naciones al programa con el propósito de mejorar las relaciones entre Asia, Europa y África principalmente.

Las inversiones totales de China en el proyecto son hasta el momento de unos 80.000 millones de euros y los préstamos de los bancos ascienden entre los 175.000 y 265.000 millones de euros (5).

Toda esta serie de inversiones y préstamos producen rechazo en muchas ocasiones, afirmando sus detractores que sobre todo favorece a empresas chinas, constituyendo, además una “trampa de la deuda” para los países beneficiarios y perjudicando el medio ambiente.

Uno de los detractores principales del proyecto es Estados Unidos, que está inmerso en una guerra comercial con China (6).

## **2- Proyectos de la Ruta de la Seda**

Para la consecución de esta iniciativa, en la Nueva Ruta de la Seda se incluyen varios proyectos de transporte de mercancías, como pueden ser: el ferrocarril, la Ruta Marítima o diversos proyectos energéticos en países de Oriente Próximo y el Golfo Pérsico.

Aunque muchas veces existen diversas trabas que dificultan el normal desarrollo de estos planes. Un claro ejemplo es el veto ruso a los productos agroalimentarios europeos.

En 2014, como respuesta a la gestión rusa de la crisis ucraniana, desde la Unión Europea y otros países extracomunitarios se le impuso a Rusia unas restricciones entre las que se encuentran medidas diplomáticas, medidas restrictivas individuales (inmovilización de bienes y restricciones de viaje), restricciones de las relaciones económicas con Crimea y Sebastopol, sanciones económicas y restricciones a la cooperación económica (11).

Así pues, desde Moscú, las reacciones por parte del gobierno ruso no tardaron en aparecer e impusieron la prohibición de la importación e incluso la prohibición de transitar por suelo ruso de ternera, cerdo, verduras, hortalizas, frutas, carne de ave, pescado, quesos, leche y productos lácteos desde la UE, EEUU, Australia, Canadá y Noruega (12). El valor total de estas exportaciones a Rusia por parte de la UE ascendía a unos 5.300 millones de euros, por lo que ahora este sector sufre los bajos precios y la existencia de excedentes, sobre todo en el sector de las frutas y hortalizas (13).

Antes de este veto ruso, España exportaba a este país fruta por valor de 335 millones de euros al año, carne por valor de 269 millones de euros y verduras y hortalizas por 134 millones. Si lo traducimos a toneladas son más de 132.000 de carnes y despojos y 162.000 de frutas y hortalizas (12).



Refiriéndonos a las exportaciones de este sector a China, en 2018 alcanzaron el valor de 1.032 millones de euros, y hasta ahora no han parado de crecer (14).

Actualmente, este veto se ha ido prorrogando año tras año por parte del gobierno ruso y ahora tiene efectos hasta el 31 de diciembre de 2020, aunque con menos restricciones, por ejemplo, Rusia ahora ya permite la entrada de vacuno vivo a su territorio. Esta decisión se tomó a raíz de que los líderes de la UE acordaran extender seis meses más las sanciones impuestas a Rusia (15).

## **2.1- Ferrocarril**

China apuesta por invertir en mejoras que afecten a este medio de transporte para que así, se produzca un desarrollo de este y pueda ser utilizado como medio de transporte de sus mercancías. Así, también ayudaría al desarrollo de las áreas centrales y occidentales de China. Uno de los proyectos para unir por ferrocarril el gigante asiático con Europa es el Trans- Eurasia Logistics que, aprovechándose de las líneas de tren del Transmongoliano y el histórico Transiberiano, llega a Rotterdam. Esta iniciativa es conocida como la *Iron Silk Road*.

Actualmente, existen seis corredores por el que una decena de ciudades chinas están conectadas con Rusia, Asia Central, Oriente Medio y Europa.

Aunque, con todo esto, el transporte por ferrocarril supone entre el 1% y 2% del comercio exterior de China, es también fruto de las características geopolíticas de este país por lo que el transporte ferroviario no ha estado tan desarrollado.

China posee 80 pasos fronterizos con sus países vecinos de los que 68 son conexiones por carreteras, por lo que solamente 12 son pasos fronterizos atravesados por una línea

ferroviaria. Esto hace que la capacidad del comercio Euroasiático por ferrocarril sea incapaz de absorber una porción sustancial de las mercancías totales que se transportan.

A pesar de todo, el transporte por ferrocarril es muy importante para el comercio China-Europa, pero lo es aún más para el transporte de mercancías con Rusia y Asia Central. El hecho de que estos países no tengan salida al mar o sus centros urbanos estén muy lejos de puertos marítimos hace que el transporte por ferrocarril entre estas regiones sea un método viable de transporte. Según el Banco Euroasiático del Desarrollo el volumen de tráfico entre la Unión Económica Euroasiática y China es similar al volumen transportado entre China y la Unión Europea.

En 2017 se transportaron 262.000 TEUs entre China y Europa en ambas direcciones por este medio de transporte según indicó el portal de noticias “El Vigía”. Contando que las subvenciones procedentes de china continúen a 2500 dólares por TEU, se estima que el transporte de mercancías por tren con China crezca en 0,5 millones de TEUs/ año, 1,3 millones de TEUs según el escenario más optimista en los próximos años (7).

En el caso de España, en el año 2014 se inauguró una línea regular de transporte de mercancías por ferrocarril que une la ciudad china de Yiwu con la capital, Madrid.

Yiwu es conocida como “el bazar global” desde donde se exportan la mayor parte de artículos de pequeño consumo que se fabrican en las factorías chinas. El régimen chino la designó “ciudad del pequeño comercio” dentro del giro del país hacia el capitalismo. En ella se han construido 20 grandes superficies en las que se han instalado 58.000 tiendas ocupando una superficie de 2,6 millones de metros cuadrados en los que están presentes más de 30.000 fábricas y 10.000 distribuidores mayoristas (8).

Esta ciudad cuenta con nueve líneas ferroviarias que, aparte de a España, llegan a Kazajistán, Irán, Rusia, Bielorrusia, Letonia, Polonia, República Checa, Alemania,



marítimo, el transporte por ferrocarril supone un ahorro de entre 10 y 20 días en el viaje de la mercancía a su destino y comparado con el avión supone un ahorro entre el 50% y 60% del coste de transporte (9). Mientras enviar un contenedor por barco a España cuesta unos 1.800 euros, mandar ese mismo contenedor por tren, que cuenta con entre 40 o 50 vagones, debería estar en torno a unos 8.100 euros para que salga rentable, aunque ahora el flete puede salir por unos 2.000 euros en sentido Madrid y unos 3.500 euros en sentido Yiwu gracias a las subvenciones estatales de China a las empresas del sector que pueden llegar a cubrir hasta la mitad del flete, ya que las conexiones ferroviarias son una prioridad para el régimen chino (8).

Desde España se exporta vino, aceite y materiales de construcción, mientras que desde China llega a España tecnología, productos de bazar, moda o calzado. “*Son productos diversos, pero hay una cuestión que existe en las dos direcciones, tanto de la UE hacia Rusia como al contrario, y que ni permite introducir ni siquiera transitar por el país productos frescos, como fruta, verdura o cárnicos*”, asegura Carlos Santana, director general de Timex Industrial Investment (10).



*Imagen 3: Tren inaugural Yiwu- Madrid llegando a la capital española.*

Fuente:

[https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/03/06/fortunas/1551904421\\_737296.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/03/06/fortunas/1551904421_737296.html)

## **2.2- Proyectos energéticos en países del Golfo Pérsico y Oriente Próximo**

Desde 1993 China importa productos petrolíferos, ya que posee unas reservas domésticas muy por debajo de su demanda interna. La política energética china ha hecho hincapié en el mercado exterior, iniciando una internacionalización mediante el abastecimiento en estos mercados sin dejar de consumir sus recursos internos.

China es un socio económico cada vez más importante para el Golfo y Oriente Próximo, adquiriendo participaciones en compañías energéticas y vinculándose en otros campos como el sector minero (16).

Los mayores proyectos energéticos de China en esta región están en Iraq y Arabia Saudí, aunque también cuenta con grandes inversiones en Irán. Las petroleras estatales chinas, sobre todo la China National Petroleum Corporation (CNPC), han buscado activos con perspectivas de producción de manera continuada. Entre 2007 y 2014, esta empresa poseía un capital de 12.000 millones de dólares comprometidos en contratos petroleros iraquíes (52). Estas empresas chinas poseen las mayores inversiones en los yacimientos de al- Ahdad, Halfaya y Rumaila, de los mayores del país (16).

La CNPC posee un contrato por 5.600 millones de dólares y el 37% de la British Petroleum para desarrollar el yacimiento de Rumaila así como otro proyecto para explotar el yacimiento de al-Ahdab, construyendo, a su vez, un oleoducto para la exportación. En 2013 la CNPC acordó un contrato por 550 millones de dólares para explotar los yacimientos de Halfaya, así como la compra del 25% de las acciones de ExxonMobil en el yacimiento de West Qurna (52). A todas estas inversiones hay que añadir las operaciones de condonación de la deuda y varios acuerdos, como en turismo o industria pesada. El volumen del comercio bilateral con Irak fue de 17.500 millones de dólares en 2012 (16). Y hacia finales de 2013 las empresas chinas tenían una

producción combinada de 553.000 barriles diarios, el 26% de la producción china en el extranjero en ese año. La CNPC produjo 452.000 barriles diarios y la CNOOC y Sinopec, otras dos empresas estatales chinas, produjeron el resto.

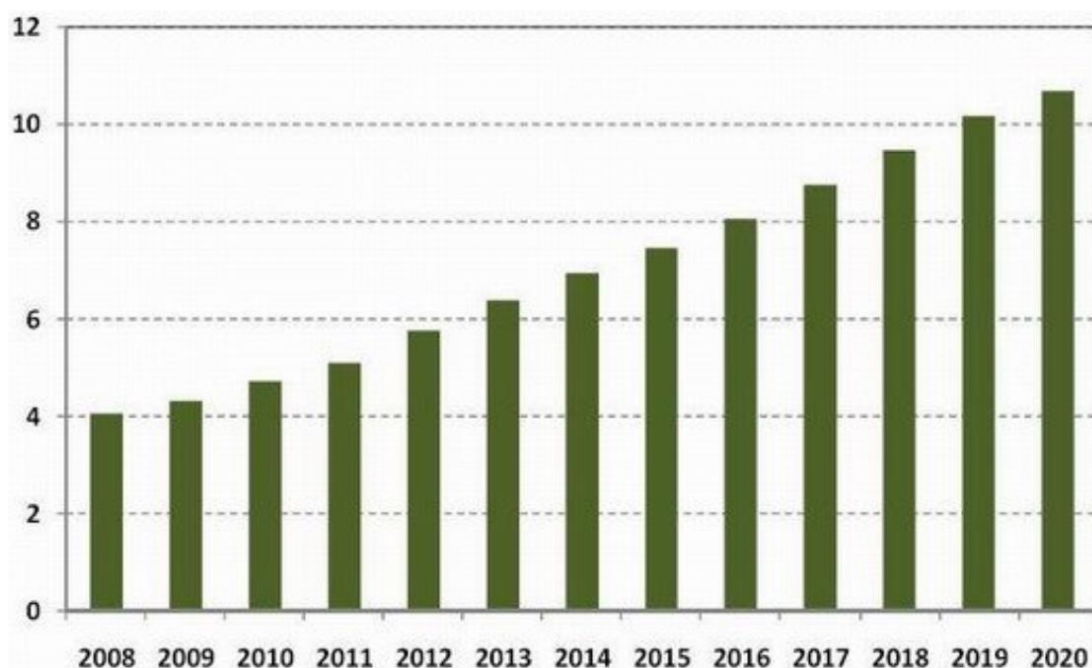


Imagen 4: Importaciones de petróleo en millones de barriles diarios desde el año 2008 al 2020

Fuente: <https://www.elblogsalmón.com/entorno/china-es-el-nuevo-gran-demandante-de-petroleo>

Arabia Saudí ha sido el mayor proveedor de petróleo a China, con un 16%, sin embargo, la inversión china en el sector energético de este país se limita a sectores secundarios o de refinería, muchas veces debido a los obstáculos que existen a la inversión extranjera en operaciones de mayor importancia. Los proyectos energéticos chinos en Arabia Saudí se elevaron hasta los 14.190 millones de dólares en el período transcurrido desde el año 2005 al año 2019 (17).

### **2.2.1- Oleoductos y gasoductos**

Aun así, las importaciones solamente cubren el 55% de la demanda total, siendo de 12 millones de barriles diarios en 2018 (52). Para satisfacer esta demanda China contará en el año 2020 con 169.000 kilómetros de oleoductos y gasoductos, divididos en 32.000 kilómetros para el transporte de crudo, 33.000 kilómetros para el transporte de productos refinados de petróleo y 104.000 kilómetros destinados a gasoductos. La longitud total de estas redes está prevista que aumente a 240.000 kilómetros para el año 2025 (18).

Para asegurarse el abastecimiento, China posee varios complejos de reservas de hidrocarburos en los que podrán llegar a almacenar hasta 500 millones de barriles a lo largo del año 2020. En cuanto al gas natural (LNG), se calcula que podrá llegar a almacenar en el año 2020 una capacidad de 60.000 millones de metros cúbicos (52).

Además de la red nacional de oleoductos y gasoductos, el gigante asiático cuenta con varios kilómetros de oleoductos y gasoductos internacionales, como el oleoducto Kazajistán- China que entró en servicio en el año 2006 y fue diseñado para transportar 20 millones de toneladas anuales (19).

Aparte de este oleoducto, China tiene también otro internacional que le conecta con Myanmar y, desde que fuera puesto en marcha en el año 2017, ha transportado más de 19 millones de toneladas de crudo. A su vez, también existe un gasoducto que conecta estos dos países, que entró en servicio en el año 2017 y ha transportado más de 20.000 millones de metros cúbicos desde entonces (20).

Asimismo, también cuenta con una conexión directa con Rusia, a través del gasoducto “Siberia Power” que actualmente suministra 38.000 millones de metros cúbicos al año, en un contrato que dura 30 años y que aportará un beneficio de unos 400.000 millones

de dólares al año durante ese periodo. Además, China ya está negociando con la empresa rusa Gazprom para construir otros dos gasoductos: el “Siberia Power 2”, que abastecerá a China con unos 30.000 millones de metros cúbicos al año y otro más pequeño desde la isla de Sakhalin (21).

Gracias a estas conexiones internacionales por tierra, China se evita así el estrecho de Malaca en el transporte marítimo del crudo procedente de Oriente Medio, acortando en un 30% el plazo de llegada del crudo (22).

El suministro estable de petróleo y gas ayudará al país a depender menos del carbón, que contamina más que el crudo y el gas natural, aunque el consumo de este mineral aun supone el 60% de la estructura energética de China (18).

### **2.3- La ruta marítima**

El auge de potencia económica, política y militar de China ha propiciado que se estimulen de manera muy importante los flujos comerciales por vía marítima, por lo que el gigante asiático ha desarrollado una Ruta Marítima de la Seda que le conecta con Oriente Medio y Europa a través del canal de Suez (52).

La ruta marítima forma parte de la “Belt and Road Initiative” siendo “Belt” el cinturón económico de la ruta de la seda que une China con Asia Central, Rusia, Europa, el Mediterráneo, el Golfo Pérsico, el sur y sudeste asiáticos y el Océano Índico.

Por otro lado, el “road” consiste en la propia ruta marítima que unirá las costas chinas con Europa y África a través del Mar de la China Meridional y el Océano Índico en una ruta, y a través del Océano Pacífico Sur en otra ruta. Esta conexión es fundamental y



beneficia en gran medida a China, pues Europa es su mayor mercado de exportación (23).

A lo largo de esta ruta marítima se encuentran múltiples puertos comprados o financiados por el gobierno chino o sus empresas, desde Hong Kong hasta el Mediterráneo, es el llamado “Collar de Perlas” y simboliza la importante presencia geoestratégica que China proyecta en el mundo. Esta red marítima está dedicada a un uso comercial, pero tiene evidentes posibilidades militares que preocupan a países como India, que ve amenazada su influencia en la región (24). En este sentido, la Ruta de la Seda Marítima se puede entender de dos formas a la vez. Puede significar estabilidad y desarrollo que apuesta por los intercambios económicos y comerciales y también se puede considerar como un factor de inestabilidad en la relación de China con sus vecinos. De aquí deriva un período convulso en el mar de China Meridional y crecientes temores a la verdadera naturaleza de este “Collar de Perlas”

### **2.3.1- El creciente poder naval de China**

Junto con su desarrollo económico, China también ha sufrido un importantísimo crecimiento en su poder militar, fruto de una profunda modernización de sus fuerzas armadas a principios de los años 80. Así, se impuso como prioridad el desarrollo de su capacidad naval en este proyecto de modernización. A día de hoy, China posee una gran capacidad defensiva que le coloca al mismo nivel que el de las grandes potencias, gracias a su poder nuclear, aunque Pekín tiene la intención de confiar en su capacidad naval para demostrar este nuevo poder, sobre todo en escenarios externos, hasta ahora su punto débil.

La marina china cuenta en sus filas con cerca de 250.000 efectivos, un 11% del personal total del ejército chino, pero recibe un tercio del presupuesto que el gobierno dedica a los gastos militares (52).

A día de hoy la Armada china posee un portaaviones operativo, otro en proceso de puesta a punto y uno más en construcción, junto con la idea de construir otros dos (24). Además, también se construyeron dos submarinos nucleares dotados de misiles balísticos y otros dos submarinos nucleares de ataque más. A su vez, China también dispone de 50 submarinos convencionales.

A esto hay que sumarle las unidades de defensa aérea y las fragatas que posee más las que han empezado a entregarles, junto con las patrulleras lanzamisiles, un buque anfibio de desembarco y 40 grandes navíos de transporte.

Esto hace que China se convierta en una potencia marítima en Asia Oriental, con capacidades de desarrollo claramente superiores a las de otras potencias regionales (52).

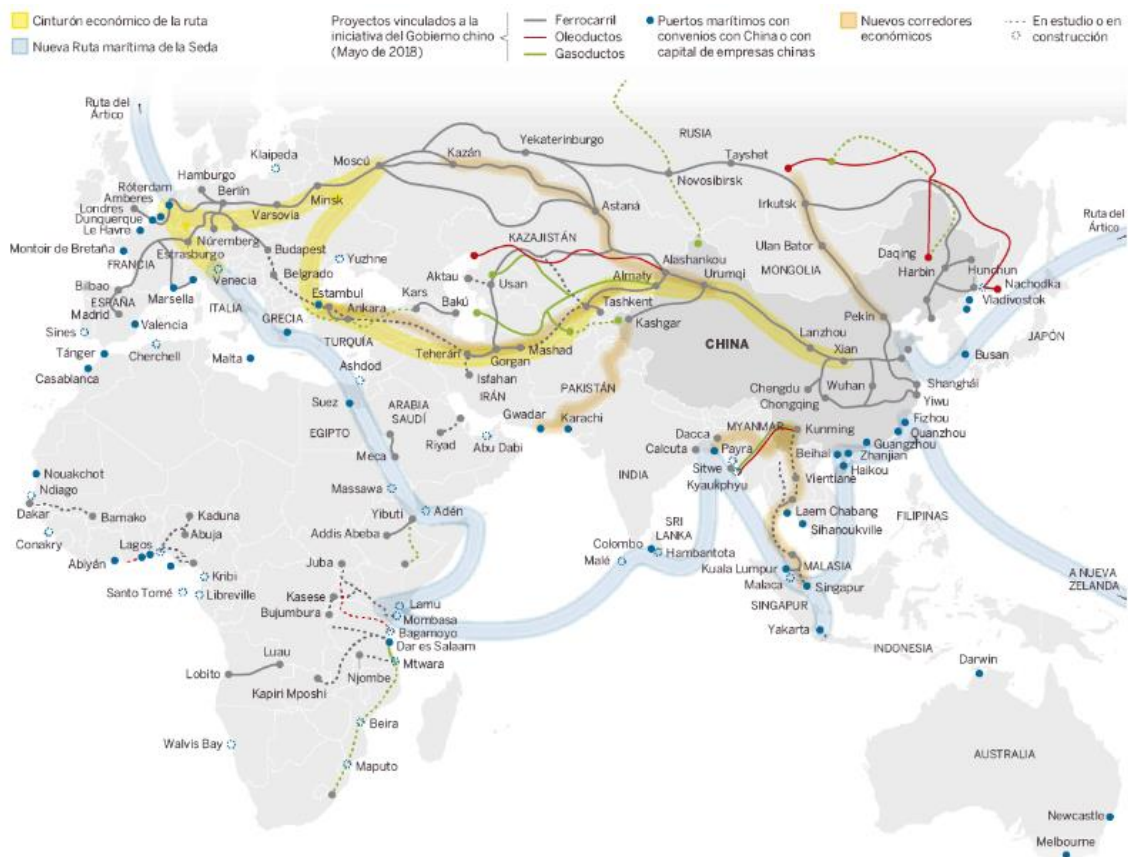


Imagen 5: Mapa representativo del cinturón económico de la Ruta y Ruta de la Seda Marítima, así como nuevos corredores económicos, ferrocarriles, oleoductos y gasoductos.

Fuente: [https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537\\_893651.html](https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537_893651.html)

Pero todas estas inversiones del Gigante Asiático en los diferentes países pueden producir que las naciones beneficiarias de los préstamos contraigan una deuda que no puedan pagar, sobre todo si se tratan de países en vías de desarrollo, produciéndose un bucle constante por el que la deuda vaya aumentando por culpa de los intereses de esta, cayendo, así, en una trampa de la deuda.

### 3- Endeudamiento de los países beneficiarios

La deuda de los socios de China, beneficiarios de sus préstamos para construir las infraestructuras de la Nueva Ruta de la Seda, aumenta tan rápido que llega al punto de generar indignación en algunos gobiernos y preocupación en el FMI.

Es así, que este proyecto es cada vez más criticado y genera mayor inquietud, lo que deriva en acusaciones a China de usar su poder económico para extender su influencia en el mundo.

En teoría, unos 70 países participan en el proyecto, aunque en realidad, las instituciones chinas financian la mayoría de las infraestructuras (26).

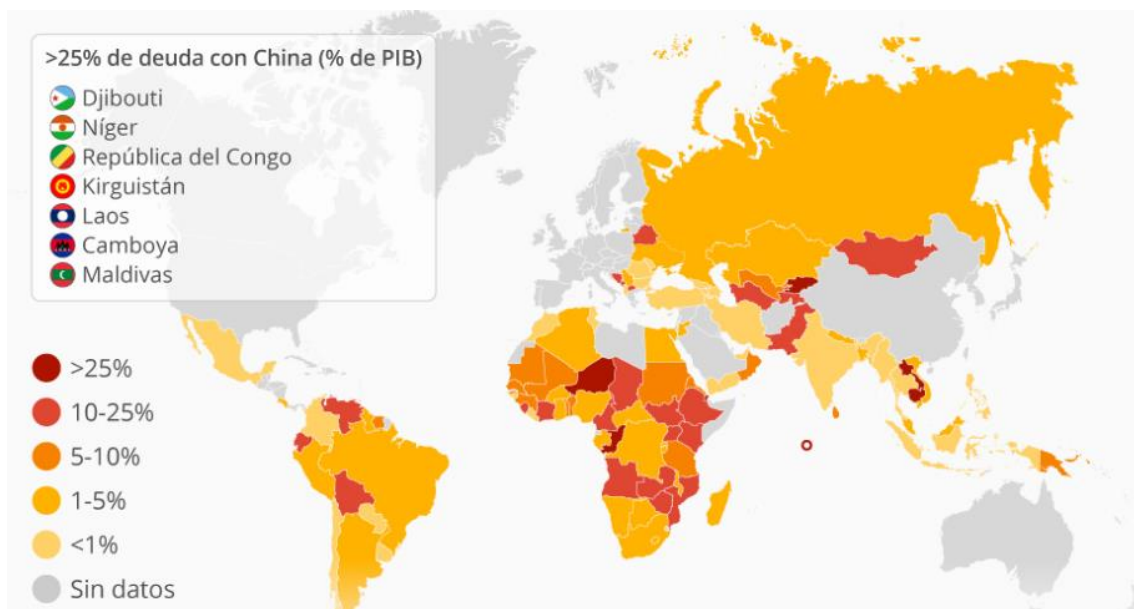


Imagen 6: Deuda externa con China en porcentaje del PIB (2017)

Fuente: <https://es.statista.com/grafico/19693/paises-que-mas-le-deben-a-china/>

### **3.1- La trampa de la deuda**

A través de la iniciativa OBOR, China invierte miles de millones de dólares en países emergentes, con la intención de construir los grandes proyectos de infraestructura que esta iniciativa requiere. Aunque muchos de estos proyectos se financian a través de prestamistas chinos controlados por el Estado, factor que produce que algunas naciones pasen dificultades por la carga de la deuda, poniendo en riesgo su soberanía. Las naciones participantes, sobre todo en Asia Central y del Sur, acumularon grandes sumas de deuda con las instituciones financieras chinas y se quedaron enganchadas con altas tasas de interés (27).

Estas inversiones y préstamos multimillonarios pueden resultar contraproducentes en aquellos países con una situación financiera delicada, provocando que caigan en una deuda muy profunda al no poder devolver el dinero recibido, lo que limita otros gastos.

La trampa de la deuda consiste en el déficit contraído debido a la imposibilidad de la devolución de los préstamos recibidos debido a las altas tasas de interés, que el país receptor no puede pagar. Por ello, se ve obligado a ceder parte de su infraestructura con el fin de sufragar dicha deuda contraída con el prestamista (28).

Para explicar breve y concisamente lo que es este término podemos usar el siguiente ejemplo:

En un año determinado el importe de la deuda de un país es de 800 y su PIB, de 1000. Al hacer el cálculo obtenemos que la deuda es del 80% del PIB. El año siguiente la deuda sigue en 800 pero el PIB se reduce de 1000 a 800, consecuencia de los recortes, la recesión y el paro, provocados por la deuda. Si volvemos a realizar el cálculo, observamos que la deuda ahora asciende al 100% del PIB. Los recortes, que provocan recesión, aumentan la deuda, lo contrario de lo esperado.

Al ver los prestamistas que la deuda crece, empezarán a temer que el país no sea capaz de pagar, por lo que exigen una rentabilidad más elevada para refinanciar esa deuda que está en 800. Este nuevo sobrecoste eleva la cantidad de deuda, por ejemplo, hasta 960. Realizando el cálculo otra vez vemos que la deuda ahora es del 120% del PIB (29).

### **3.2- Ejemplo real de trampa de la deuda: Puerto de Hambantota (Sri Lanka)**

China ha invertido en Sri Lanka desde 2009 más de 5.000 millones de dólares en créditos para construcciones de carreteras, plantas energéticas, puertos y aeropuertos. Esta isla es un enclave estratégico en la Ruta de la Seda del siglo XXI, por lo que en 2010 China concedió un préstamo de unos 1.250 millones de dólares para la construcción del puerto de Hambantota, al sur de la isla y a escasas millas de la ruta marítima entre Asia y Europa (30).

Así, China es el mayor inversor extranjero en la isla; además del dinero prestado para la construcción del puerto de Hambantota, también ha construido un aeropuerto internacional que ha costado otros 209 millones de dólares, aunque solo opera 3 vuelos diarios, además, promete otros 5.000 millones adicionales en los próximos años y la creación de 100.000 puestos de trabajo “si todo va bien”, lo que reduciría la importancia de los más de 2.500 millones de dólares aportados por la India dedicados a la ayuda del desarrollo.

Las inversiones que Sri Lanka ha recibido por parte del gigante asiático empiezan a darse a partir del año 2009, al final de la guerra civil en el país, durante la cual los inversores se habían alejado. El Gobierno chino cubrió ese vacío, protegiendo de paso a Colombo de resoluciones negativas en el Consejo de Seguridad de la ONU, por las

políticas adquiridas por parte del ejército de Sri Lanka en su lucha contra los Tigres Tamiles (31).

Así, el país se fue endeudando cada vez más, siéndole imposible la devolución de todos los préstamos recibidos, por lo que en el año 2017 formalizó la entrega en arriendo del puerto de Hambantota a China, por un período de 99 años a cambio de 1.100 millones de dólares (30). Con el acuerdo firmado el Gobierno local entregó el 70% del puerto a la compañía estatal China Merchants Ports Holdings la cual forma con el Gobierno de Sri Lanka una empresa mixta en la que el Estado de la isla permanece con un 30% de la propiedad del puerto (32).

#### **4.- China en Europa a través del Mediterráneo**

Desde 2010 China ha invertido 45.000 millones de dólares en la compra parcial o completa de unos 40 puertos en todo el mundo. Siendo, muchos de ellos, puertos situados en ubicaciones estratégicas como el puerto de Gwadar en Pakistán, Yibuti en el Cuerno de África (en el que además tiene una base militar), el puerto del Pireo en Atenas o la terminal de Contenedores de Panamá. Este hecho hace que China pase a tener un control total de las rutas marítimas para trasladar mercancías o importar materias primas.

Desde el año 2015, casi dos tercios de los 50 principales puertos de contenedores del mundo tienen algún grado de inversión china, siendo esta inversión de tan solo un quinto en estos puertos en el año 2010. Y esos puertos, según la consultora de comercio marítimo Lloyd's Intelligence, movieron el 67% del volumen total de contenedores del mundo en comparación con el 41% del año 2010 (25).

La “conquista” del Mediterráneo es la pieza clave de la estrategia política y comercial de China para posicionarse como potencia global. El modelo de conexión entre Oriente y Occidente por nuevas rutas terrestres y marítimas no solo representa una vía para reconfigurar las redes mundiales de comercio, sino que lleva asociado una nueva etapa en la diplomacia de China en su política exterior. Por eso, mientras no se materialicen las ambiciones chinas de llevar a cabo las rutas del norte, lo que se conoce como Ruta de la Seda Polar, la conquista del Mediterráneo es lo que busca China en su estrategia por reducir el tiempo de llegada a los puertos del norte de Europa (33).



#### **4.1- Puerto de El Pireo**

Este puerto griego simboliza perfectamente las ambiciones de la Ruta de la Seda Marítima, con él se completa la extensión por el Mediterráneo del llamado “Collar de perlas”. Las inversiones de la empresa estatal China Ocean Shipping Company (COSCO) le han dado al puerto una identidad moderna y lo han adaptado para esta nueva era (33).

Cosco aprovechó la crisis para llevar a cabo la compra del puerto de El Pireo. La desesperada situación económica de Grecia le llevó a poner a la venta casi todo el país, incluido un punto tan estratégico como este (34).

En el año 2016, Grecia concluyó la venta del puerto a Cosco por 368,5 millones de euros y la cesión del mismo a la naviera por un período de 36 años, hasta el año 2052.

Según dicho acuerdo, Cosco se hace con el 51% de la empresa “Puerto de El Pireo” por 280,5 millones de euros, mientras que los 88 millones restantes los pagará hasta el año 2021 por otro 16% del capital, una vez la compañía china realice las inversiones acordadas para ese período de 5 años. El pacto prevé que la naviera china invierta 350 millones de euros en el puerto hasta el año 2026.

En 2009 adquirió una de las dos terminales de carga y después construyó una tercera, por lo que, al controlar ahora el 67% de su capital social, Cosco tiene en su poder la mayor parte del puerto (35).

Así, China y Grecia han acordado continuar con una inversión de 600 millones de euros por parte de Cosco, con la intención de impulsarlo como centro del rápido crecimiento del comercio entre Asia y Europa. Actualmente, las instalaciones de Cosco en El Pireo son el sexto puerto de contenedores de Europa (36).

Gracias a estas inversiones y a la transformación del puerto de El Pireo, éste ha pasado en la clasificación mundial del puesto 96 al 30 en 2018, gracias a conseguir un volumen de tráfico de contenedores que ha pasado de los 0,68 millones de TEU a los 4,91 millones de TEU en 2018, un 20,9% más que el año 2016. Estos números muestran cómo El Pireo es el segundo puerto que más rápido crece de Europa y se sitúa como el sexto más importante del continente y el segundo mayor del Mediterráneo, por detrás de Valencia y superando a Algeciras.

Con las obras de expansión del muelle III, ya finalizadas, el puerto griego podría albergar hasta dos buques de 20.000 TEU cada uno a la vez. Este hecho aumentaría el volumen de tráfico hasta los 7,2 millones de TEU. Esto supondría ascender hasta el cuarto puesto entre los puertos más importantes de Europa y primero en el Mediterráneo para este año 2020.

Dada su posición privilegiada, el puerto de El Pireo es de suma importancia para la conexión con el transporte de mercancías por ferrocarril. El puerto ateniense es el punto de partida de más de 15 trenes de mercancías, que, atravesando Serbia y Macedonia, llegan hasta las ciudades de Europa central en menos de dos días, sin necesidad de realizar el transporte a los puertos de Róterdam y Hamburgo. De esta manera, las fábricas y empresas situadas en el centro de Europa, algunas propiedad de inversores chinos, se benefician del despliegue de estas infraestructuras asociadas a la Nueva Ruta de la Seda (33).

## 4.2- Inversiones chinas en otros puertos europeos

Las inversiones chinas se extienden por otros 14 puertos de contenedores europeos. Estas inversiones representan el 10% de la capacidad logística europea, según la OCDE, siendo mayoritaria la participación china en 6 de estos 14 puertos. A día de hoy, la zona de los puertos del Norte de Europa ha captado el interés de las inversiones chinas, adquiriendo participaciones minoritarias en el puerto de Róterdam (35%), el puerto de Amberes (25%) y el mismo porcentaje en el puerto de Le Havre, en Francia.

A su vez, en el Mediterráneo también destacan otras inversiones chinas de forma minoritaria en el puerto de Vado Ligure (40%), en Mareille Fos (25%), en Marsaxlokk, Malta (25%) y en Tanger Med (20%). Con estas adquisiciones, China ha pasado de invertir el 20% al 51% en infraestructuras de transporte respecto del total de la inversión que ha realizado en Europa entre 2016 y 2017 (33).



*Imagen: Puertos europeos con algún grado de participación china.*

*Fuente: <https://www.npr.org/2018/10/09/642587456/chinese-firms-now-hold-stakes-in-over-a-dozen-european-ports?t=1580998434405&t=1581353001331>*

PORT	TERMINAL(S)	PERCENT SHARE HELD BY ENTERPRISE
PIRAEUS (GREECE)	Piraeus Container Terminal	COSCO: 100%
ZEEBRUGGE (BRUGES, BELGIUM)	CSP Zeebrugge Terminals NV	COSCO: 85%
VALENCIA (SPAIN)	Noatum Container Terminal	COSCO: 51%
CASABLANCA (MOROCCO)	Somaport	CMPort: 49%
DUNKIRK (FRANCE)	Terminal des Flandres	CMPort: 45%
VADO LIGURE (GENOA, ITALY)	Vado Reefer Terminal	COSCO: 40%
		QPI: 10%
BILBAO (SPAIN)	Noatum Container Terminal	COSCO: 40%
ROTTERDAM (NETHERLANDS)	Euromax Terminal	COSCO: 35%
AMBARLI (ISTANBUL)	Kumport	COSCO: 28%
		CMPort: 26%
LE HAVRE (FRANCE)	Terminal Nord, Terminal de France	CMPort: 25%
MARSAXLOKK (MALTA)	Malta Freeport Terminal	CMPort: 25%
MARSEILLE FOS (MARSEILLE, FRANCE)	Eurofos	CMPort: 25%
NANTES (FRANCE)	Terminal du Grand Ouest	CMPort: 25%
ANTWERP (BELGIUM)	Antwerp Gateway	COSCO: 20%
		CMPort: 5%

*Imagen: Grados de participación china en puertos europeos*

*Fuente: <https://www.npr.org/2018/10/09/642587456/chinese-firms-now-hold-stakes-in-over-a-dozen-european-ports?t=1580998434405&t=1581353001331>*

### 4.3- Inversión en puertos italianos

Desde marzo de 2019, Italia se convirtió en el primer país del G- 7 en formar parte de la Nueva Ruta de la Seda con la firma de varios acuerdos bilaterales por una cantidad de 2.500 millones de euros, que pueden llegar a alcanzar un valor potencial de 20.000 millones de euros. Italia percibió este acuerdo como un respiro debido a su necesidad de inversión y financiación y China, por su parte, ve en los puertos italianos un lugar ideal desde el que difundir sus productos e inversiones (37).

No obstante, en Italia los puertos son de titularidad pública y según su legislación no se pueden vender. Sin embargo, el Estado italiano puede otorgar concesiones a empresas privadas, al igual que sucede en España.

#### **4.3.1- El puerto de Trieste**

China ha puesto este puerto italiano en su mapa económico de Europa. El gigante asiático quiere usar esta infraestructura, situada en el noreste de Italia, como uno de los puntos de entrada de sus mercancías en el Viejo Continente, debido al interés que suscita gracias a su posición estratégica, a orillas del mar adriático, y por su plataforma ferroviaria capaz de transportar los contenedores hacia cualquier destino de Europa (38). Además, para China, tener un punto de apoyo en este puerto le traería condiciones aduaneras favorables, debido a su condición de “puerto libre”, que le confiere privilegios especiales, sin cargo de aduana ni límites de tiempo para el almacenamiento de mercancías (39).

Recientemente, el Puerto de Trieste firmó un memorándum con la empresa china CCCC (China Communications Construction Company) para el desarrollo de plataformas logísticas en China y nuevos almacenes en Italia. Así, la Autoridad Portuaria del Mar Adriático del Este inicia una colaboración para el desarrollo de proyectos chino-italianos en China, centrados particularmente en la creación de las plataformas logísticas conectadas con el puerto de Trieste y que sirven a todo el sistema logístico nacional italiano. Con la firma de dicho memorándum el Puerto de Trieste proporciona apoyo a CCCC en el desarrollo de proyectos piloto. Las áreas beneficiadas por este acuerdo son las de Guangzhou y Jiangsu, servidas por los puertos de Shangai, Ningbo y Shenzhen,

todos ellos puertos de escala de los servicios intercontinentales conectados con Trieste (40).

#### **4.3.2- El puerto de Vado Ligure (Génova)**

Esta pequeña ciudad italiana, al noroeste del país, de unos 8.000 habitantes alberga el primer puerto semiautomático de Italia, inaugurado en diciembre de 2019. Dispone de una puerta y un patio de apilamiento completamente automatizados. “Vado Gateway”, como se le llama a la terminal de contenedores de este puerto, posee un atraque de aguas profundas de 700 metros de longitud en el que pueden atracar los ULCV (Ultra Large Container Vessels) y una capacidad de trabajo de hasta 1,1 millones de TEUs por año (41).

Esta nueva terminal de contenedores es fruto de la inversión de 450 millones de euros por parte de APM Terminals, empresa que forma parte de la danesa Maersk, y que posee el 50,1% del puerto. En el proyecto de construcción también participaron los otros dos socios que controlan el resto de las participaciones del puerto; las empresas chinas Cosco Shipping Ports, con una participación del 40% y Qingdao Port International, con una participación del 9,9% (42).

## **5- China en Europa a través de los puertos del norte**

La compañía Cosco Shipping Ports firmó en el año 2018 un acuerdo de concesión con el Puerto de Zeebrugge para la operación de una terminal de contenedores en el interior del recinto portuario. Con esta adquisición por valor de 38 millones de euros por las instalaciones de APM Terminals Zeebrugge (43), la empresa controlada por el gobierno de China aumentó su participación original del 24% en las operaciones portuarias del país, siendo ahora accionista mayoritario de la terminal controlando el 85% de las acciones.

El puerto de Zeebrugge goza de una posición geográfica muy favorable, hecho que se suma a una buena red de conexiones por carretera y ferrocarril a todos los países de Europa continental y a otros puertos del noroeste, centro y este de Europa (45).

Tras la inversión de Cosco, Shanghai Lingang Group invirtió 85 millones de euros para construir un parque de distribución en el puerto interior de Zeebrugge. Esta, será una oportunidad y un desafío para los inversores chinos, en términos de comunicación, estilo de gestión y cumplimiento normativo, para garantizar una estrategia de desarrollo coherente a largo plazo.

Tras la adquisición, Zeebrugge Terminal se convertirá en la primera terminal en el noroeste del Viejo Continente en la que Cosco Shipping Ports tiene una participación mayoritaria de control y facilitará a la compañía el establecimiento de un punto focal estratégico global (46).

Esta empresa, a su vez, firmó un acuerdo de compraventa de acciones con ECT Participations para adquirir una participación accionaria del 35% en la Terminal Euromax, con base en los Países Bajos. La empresa Euromax se dedica principalmente a la operación de la Terminal Euromax del Puerto de Rotterdam.

La cantidad requerida para la adquisición del 35% del capital social fue de 41,43 millones de euros para la participación accionaria en la terminal y 84 millones en deuda, lo que hace que la compra de dicha participación ascendiera a 125,43 millones de euros.

Euromax es una terminal de contenedores automatizada que comenzó sus operaciones a mediados del 2010. Tiene una capacidad anual de movimiento de contenedores de 3,2 millones de TEUs (44).

China participa así en la gestión de parte del puerto más grande de Europa.

A continuación, se muestran 3 gráficos que representan el peso bruto de las mercancías, en miles de toneladas, por trimestres, desde el año 2010 al 2018, movidas desde y hacia China de los puertos europeos más importantes y que tienen algún grado de capital chino. Aquí se puede observar el patrón comercial China- UE. El aumento de volumen proviene principalmente de tres puertos: Pireo, Amberes y Rotterdam, aunque para los puertos adquiridos más recientemente, es posible que se necesite más tiempo para evaluar el impacto y los intercambios generales.

Tomando como ejemplo el puerto de Zbrugge, donde, recordemos, Cosco adquirió el 85% de las acciones de la operadora de terminales de contenedores APM en el año 2017, hubo un aumento significativo en el rendimiento durante el segundo y tercer trimestre de 2018. Sin embargo, este crecimiento se debe principalmente al comercio con Rusia y Brasil. En este caso China es solo el tercer mayor contribuyente a esta tendencia (46).



## TOTAL

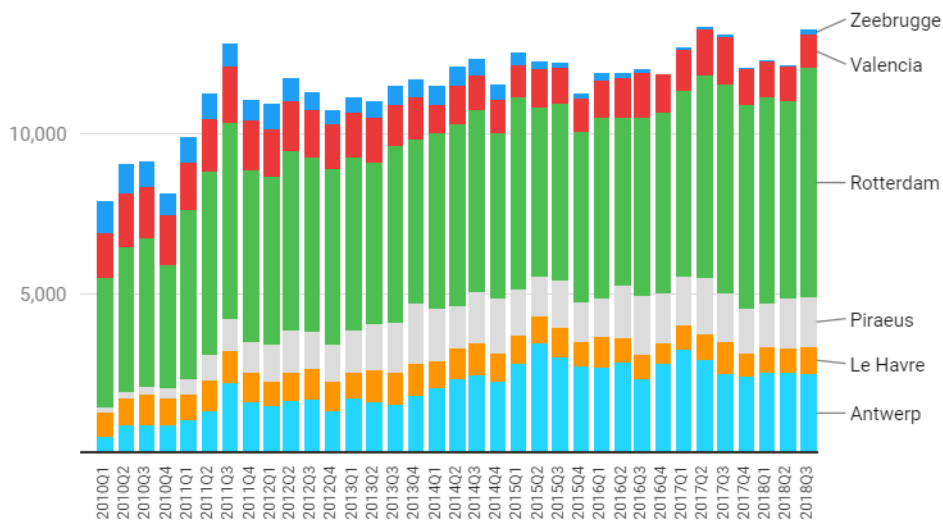


Imagen: Gráfico mixto de las mercancías con origen o destino China desde los puertos europeos que se muestran.

Fuente: <https://market-insights.upply.com/en/lessons-in-hindsight-the-impact-of-chinas-european-port-acquisition-strategy>

## INWARD

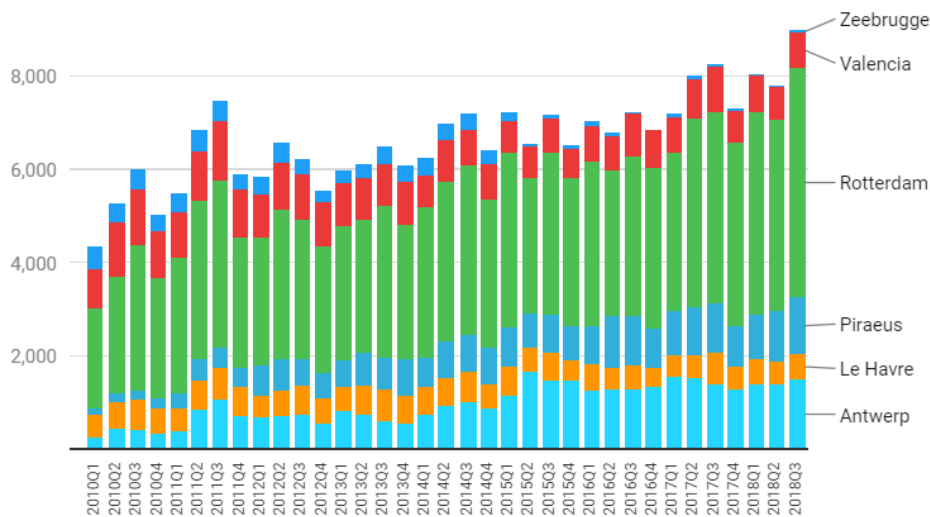


Imagen: Gráfico de las mercancías con destino China desde los puertos europeos que se muestran.

Fuente: <https://market-insights.upply.com/en/lessons-in-hindsight-the-impact-of-chinas-european-port-acquisition-strategy>

## OUTWARD

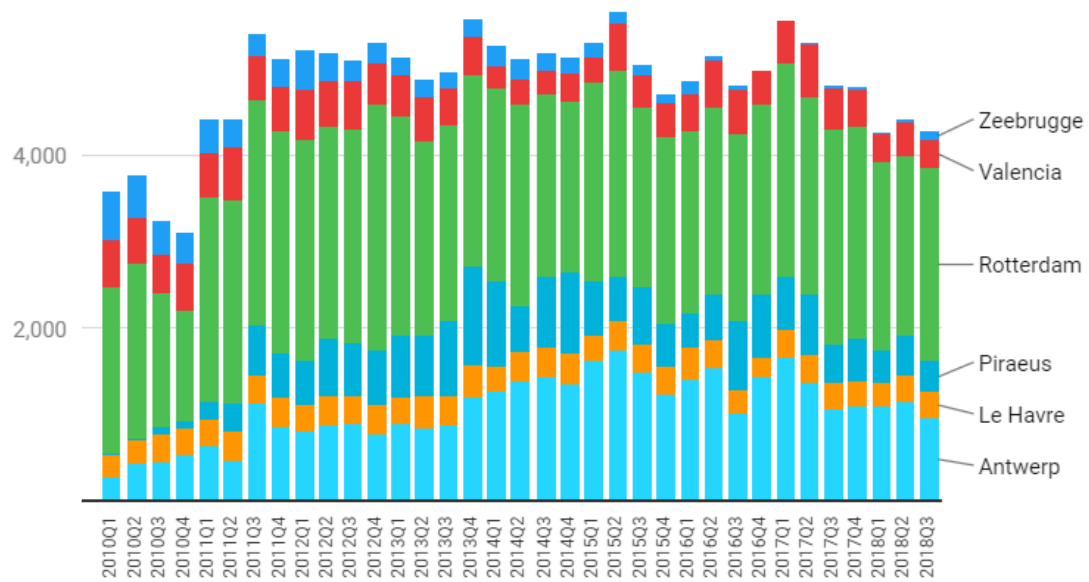


Imagen: Gráfico de las mercancías con origen China y destino a los puertos europeos que se muestran

Fuente: <https://market-insights.upply.com/en/lessons-in-hindsight-the-impact-of-chinas-european-port-acquisition-strategy>

## **6.- China en España a través de los puertos nacionales**

La compañía Cosco Shipping Ports ha tomado el control de Noatum, primer operador de terminales portuarias en España. Ahora controla un 51% de su capital que compró por 203,49 millones de euros, lo que le permitirá quedarse con la terminal de contenedores del Puerto de Valencia (47) y estar presente en el puerto de Bilbao. Con este hecho, China confirma su afán de expansión y continua así con sus inversiones en una enorme red de puertos incluyendo, además de puertos europeos, puertos en Asia, África y América Latina. Asimismo, los puertos de Algeciras y Barcelona también tienen relación con el gigante asiático.

En el caso de Algeciras, la compañía del puerto Ningbo- Zoushan, ha mostrado interés para construir y explotar la tercera terminal de contenedores del Puerto de Algeciras. Por otro lado, en Barcelona, la terminal Best está controlada por la compañía china Hutchinson Ports Holdings (25).

### **6.1- La compra de Noatum por parte de Cosco Shipping Ports**

La compra del 51% del capital de Noatum por parte de Cosco Shipping Ports supone el control no solo de las terminales de contenedores de los puertos de Valencia (Noatum Container Terminal Valencia) y Bilbao (Noatum Container Terminal Bilbao), sino también los puertos secos que la compañía posee en Madrid (Conterail) y Zaragoza (Noatum Rail Terminal Zaragoza).

Aun así, las terminales de Bilbao y Valencia, como terminales públicas, seguirán ofreciendo sus infraestructuras y servicios a todas las navieras que hagan escala en estos puertos, “en condiciones de neutralidad y con arreglo a las condiciones de concesión y

los compromisos contractuales”. “Lo mismo se aplicará para los puertos secos”, señala la compañía (47).

### **6.1.1- Puerto de Valencia**

Con la llegada de Cosco se ha impulsado notablemente la actividad y el resultado de la Terminal de contenedores de este puerto. La antigua Noatum Container Terminal Valencia, que actualmente ha sido rebautizada como CSP Iberian Valencia, obtuvo un beneficio de 16,3 millones de euros en el año 2018, triplicando los 4,7 millones que ganó en el año anterior, 2017, año en el que se produjo la entrada de Cosco en el Puerto de Valencia.

CSP Iberian Valencia, en su primer año completo como gestor de la mayor terminal de contenedores del puerto facturó 187,3 millones de euros, lo que supone un 12,2% más que en el ejercicio anterior. Esto gracias a incrementar casi un 11% el total de contenedores movilizados hasta 1,77 millones de TEUs, suponiendo más de un tercio de los que pasan anualmente por el Puerto de Valencia.

Durante el año 2018, la Autoridad Portuaria de Valencia amplió en 10 años, hasta marzo del 2041, el plazo de la concesión vigente y requisito necesario que Cosco planteó para la compra del 51% de Noatum.

Por su parte, Cosco se comprometió a realizar varias inversiones en la terminal valenciana por valor de 25,9 millones de euros, de los cuales 21,7 millones se destinarán a maquinaria y 4,19 millones se destinarán a la pavimentación parcial de la parcela noreste de la terminal.

Respecto a sus previsiones para este año, los gestores de CSP Iberian esperan que el tráfico de contenedores siga aumentando como en los años anteriores, debido a contratos suscritos con nuevos clientes y por el aumento de la actividad de los actuales (48).

### **6.1.2- Puerto de Bilbao**

CSP Iberian Bilbao Terminal, nombre actual con el que se denomina a la terminal de contenedores del enclave vasco, tiene garantizada la concesión hasta el año 2049, gracias al compromiso por parte de CSP de invertir 34 millones de euros en el Puerto de Bilbao.

En el año 2018 disparó su facturación en un 8,6%, pasando de 53,3 millones de euros en ventas durante el año 2017 a 57,9 millones en el 2018. El crecimiento de los beneficios netos fue del 45% durante ese año y ascendieron a los 7,4 millones después de impuestos. Estos beneficios permiten inyectar liquidez a la empresa y así, amortizar la inversión realizada en otros puertos españoles. El tráfico de contenedores ascendió en el año 2018 hasta casi las 640.000 unidades suponiendo un crecimiento del 6,3% respecto al año anterior. Esto se tradujo en una mayor facturación de CSP Bilbao Terminal a sus clientes, especialmente por los barcos de Cosco, al que facturó un 36,5% más que el año anterior. De esta manera, Bilbao se afianzó como quinto puerto español en tráfico de contenedores, liderando las operaciones en la costa cantábrica (49).

Cosco, recientemente ha ejecutado la inversión de diez millones de euros en la terminal ferroviaria del puerto, lo que ha supuesto que su superficie crezca de los 13.950 a los 41.800 metros cuadrados. Ahora cuenta con 4 vías que permiten operar trenes de 550 metros de longitud (antes la capacidad máxima era de 450 metros), y se le ha dotado de

dos grúas ARMG, tres veces más rápidas que las anteriores, que permitirán mejorar la operatividad con los trenes un 45%. Esta inversión también ha permitido la construcción en la terminal ferroviaria de un patio de contenedores con una capacidad diaria de 3.000 TEUs (50).

Sun Kai, CEO de CSP Iberian Terminal, señaló que *“su tamaño, solidez estratégica, capacidad operativa y su área de ferrocarril hacen que destaque como la terminal líder en el norte de España, además del emplazamiento idóneo para el transporte de contenedores a través de la península ibérica y suroeste de Francia”* (51).

## **7.- Conclusiones**

La primera conclusión clara que se puede sacar es que muchos países al necesitar liquidez se ven obligados a aceptar dinero extranjero. China ha visto en este problema una oportunidad de inversión y países como Sri Lanka o Grecia no han tenido más remedio que dejar que el gigante asiático entre de lleno en su economía.

La segunda conclusión viene al hilo de la primera, ya que, el que entre un país extranjero en la economía de otro puede acarrear consecuencias políticas: se producen desequilibrios gubernamentales, que vienen dados por protestas de la sociedad contra la entrada de ese capital extranjero; desacuerdos entre miembros del gobierno de una nación que originen desequilibrios o generación de una deuda que sea muy difícil de subsanar, sobre todo si se trata de países en vías de desarrollo. Aparte de Sri Lanka y Grecia, que son los países afectados por este hecho de los que se ha hablado en el trabajo, también países como Myanmar o Bosnia Herzegovina se han visto involucrados en una situación de este tipo.

Al invertir China en estos y otros países se ha ido enriqueciendo cada vez más, lo que le ha dado un mayor poder económico.

El ascenso de poder de China ha propiciado una guerra comercial con EEUU, viendo éste que su hegemonía como nación más poderosa del mundo se puede ver afectada.

Como tercera conclusión queda patente que es un hecho objetivo que tras invertir capital en diferentes puertos aumenta también la producción de los mismos, que se traduce en más movimientos de mercancías. Detrás de este aumento de producción están las propias empresas navieras que controlan el puerto, ya que, al ser ellas las mayores accionarias (o únicas accionarias) del puerto tienen más facilidades a la hora de las operaciones de carga y descarga, aduanas y demás. Por eso, sus barcos realizan la

recalada en ellos. Al ser navieras tan grandes las que dominan estos puertos, un claro ejemplo es Cosco o Hutchinson, y tener una flota tan grande, es inevitable que gracias a sus barcos aumenten los beneficios.

Aunque esta estrategia no solo es exclusiva de las navieras chinas, también la practican navieras tan potentes como AP Moller- Maersk en el Puerto de Algeciras, o PSA (Port of Singapore Authority).

Aun así, ha quedado claro que la iniciativa One Belt One Road es una motivación política para China, muestra de ello es que se incluyó en la Constitución del Partido Comunista. Cuando un proyecto cumple con los intereses políticos de China, como son la difusión de normas y la imagen nacional y los intereses económicos, se convierte en una prioridad.

Por último, se puede concluir que China está usando su poder económico y las inversiones como arma para controlar el mundo. Hablamos de un posible “Caballo de Troya” por parte del país oriental.

A pesar de todas las inversiones realizadas y que parte de ellas han quedado patentes en el presente trabajo, China está sufriendo una desaceleración económica que limita nuevas inversiones del gigante asiático en el extranjero, así como un frenazo en las exportaciones e importaciones de mercancías, como se ha visto en el gráfico del volumen de mercancías que han movido los diferentes puertos europeos desde y hacia China.

Al ser un tema muy amplio la primera sugerencia que propongo es la continuidad que se lo podría haber dado a este trabajo investigando acerca de las inversiones de China en África, América y en Oceanía, como expansión de la Nueva Ruta de la Seda, ya que,



hoy en día, y como se ha podido ver en el transcurso del presente trabajo, las inversiones chinas y, por lo tanto, su presencia global son más que evidentes a nivel mundial.

Al hilo de la creación de la Ruta Marítima de la Seda, la segunda sugerencia que propongo es la posibilidad de investigar también la puesta en marcha de las rutas polares, dentro de la iniciativa One Belt One Road, que conecten los puertos de la costa oriental de China con los puertos del Norte de Europa atravesando el Ártico.

## BIBLIOGRAFÍA

### Páginas web consultadas:

1. LA TROVA , *Zhang Qian. La creación de la Ruta de la Seda*. Available: <https://www.latrovaweb.com/zhang-qian-la-creacion-de-la-ruta-de-la-seda/> [2019, .
2. Casanova, F. , *Historia y lugares de la Ruta de la Seda* . Available: <https://hdnh.es/en-pocas-palabras-la-ruta-de-la-seda-2/> [2019, .
3. Rutas 10 , *Historia de la Ruta de la Seda*  
. Available: <http://www.rutas10.com/ruta-seda.html> [2019, .
4. Vidal Liy, M. , *La Nueva Ruta de la Seda, el gran plan estratégico de China*  
. Available:  
[https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537\\_893651.html](https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537_893651.html)  
[2019, .
5. El Periódico , *La Nueva Ruta de la Seda de China convence cada vez a más países* . Available:  
<https://www.elperiodico.com/es/internacional/20190424/nueva-ruta-seda-china-convence-mas-paises-7421293> [2019, .
6. RFI , *Xi Jinping invita a más países a sumarse a las Nuevas Rutas de la Seda*. Available: <http://www.rfi.fr/es/economia/20190427-xi-jinping-invita-sumarse-las-nuevas-rutas-de-la-seda> [2019, .

7. Bucsky, P. , *The iron Silk Road: how important is it?* . Available:  
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23792949.2019.1672571> [2019, .
  
8. M. Díez, P. , *La nueva Ruta de la Seda discurre sobre raíles* . Available:  
[https://www.abc.es/economia/abci-nueva-ruta-seda-discurre-sobre-railes-201804150155\\_noticia.html](https://www.abc.es/economia/abci-nueva-ruta-seda-discurre-sobre-railes-201804150155_noticia.html) [2019, .
  
9. YXE , *Core Route* . Available:  
<http://www.yixinou.com/productsServices.htm?type=21> [2019, .
  
10. Alvarez, P. , *El tren del ‘todo a cien’ de China* . Available:  
[https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/03/06/fortunas/1551904421\\_737296.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/03/06/fortunas/1551904421_737296.html) [2019, .
  
11. Consejo Europeo, Consejo de la Unión Europea ,  
*Medidas restrictivas de la UE en respuesta a la crisis de Ucrania* . Available:  
<https://www.consilium.europa.eu/es/policies/sanctions/ukraine-crisis/2019>].
  
12. Ríos, J.J. , *Cinco años del veto ruso: un portazo al sector alimentario que aún resuena* . Available: <https://www.efeagro.com/noticia/rusia-veto-alimentacion/>  
[2019, .

13. Maté, V. , *El veto ruso lastra el mercado comunitario de frutas y hortalizas* . Available: [https://elpais.com/economia/2017/06/25/actualidad/1498398378\\_533475.html](https://elpais.com/economia/2017/06/25/actualidad/1498398378_533475.html) [2019, .
14. L.O. , *España y China acuerdan la exportación de alimentos para mascotas* . Available: <https://www.laopiniondemurcia.es/comunidad/2019/11/02/espana-china-acuerdan-exportacion-alimentos/1064867.html> [2019, .
15. Ríos, J.J. , *¿El fin del veto ruso?: Un guiño de Putin a la UE para el deshielo de las relaciones agroalimentarias* . Available: <https://agroinformacion.com/el-fin-del-veto-un-guiño-de-rusia-a-la-ue-para-el-deshielo-de-las-relaciones-agroalimentarias/> [2019, .
16. Ríos, X. , *China y los países del golfo Pérsico: energía y estrategia* . Available: <https://www.politicaexterior.com/articulos/economia-exterior/china-y-los-paises-del-golfo-persico-energia-y-estrategia/> [2020, .
17. American Enterprise Institute , *China Global Investment Tracker* . Available: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> [2020, .
18. Spanish.Xihuanet.com , *China planea expandir sus redes de oleoductos y gasoductos* . Available: [http://spanish.xinhuanet.com/2017-07/12/c\\_136438741.htm](http://spanish.xinhuanet.com/2017-07/12/c_136438741.htm) [2020, .

19. EFE , *Kazajistán empieza a bombear crudo a China por el nuevo oleoducto* . Available: <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/20190/05/06/Kazajistan-empieza-a-bombear-crudo-a-China-por-el-nuevo-oleoducto.html> [2020, .
  
20. Kunming , *Oleoducto China-Myanmar transporta 5 millones de toneladas de crudo en primer semestre* . Available: <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2019/0722/c31620-9599129.html> [2020, .
  
21. BBC News Mundo , *Cómo es el nuevo megasoducto con el que Rusia y China dan inicio al "acuerdo del siglo"* . Available: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-50647056> [2020, .
  
22. El Periódico de la Energía , *Empieza a funcionar el oleoducto que une Birmania y China* . Available: <https://elperiodicodelaenergia.com/empieza-a-funcionar-el-oleoducto-que-une-birmania-y-china/> [2020, .
  
23. García Sáenz, M. , *La nueva ruta de la seda* . Available: <https://www.lavanguardia.com/participacion/lectores-corresponsales/20190416/461601385456/nueva-ruta-seda-china.html> [2020, .
  
24. Gayo Macías, M.Á. , *El 'Collar de Perlas', la nueva Ruta de la Seda va de Valencia a Hong Kong*. Available: [https://www.lespanol.com/mundo/asia/20180629/collar-perlas-ruta-seda-valencia-hong-kong/318719069\\_0.html](https://www.lespanol.com/mundo/asia/20180629/collar-perlas-ruta-seda-valencia-hong-kong/318719069_0.html) [2020, .

25. La Información , *China, hacia la conquista silenciosa de los puertos de mercancías del mundo*  
. Available: [https://www.lainformacion.com/mundo/China-conquista-silenciosa-puertos-mercancias\\_0\\_1036097953.html](https://www.lainformacion.com/mundo/China-conquista-silenciosa-puertos-mercancias_0_1036097953.html) [2020, .
26. AFP , *Las "Rutas de la seda", criticadas por favorecer el endeudamiento y extender la influencia china*. Available:  
<https://www.france24.com/es/20180901-las-rutas-de-la-seda-criticadas-por-favorecer-el-endeudamiento-y-extender-la-influencia-china> [2020, .
27. Akan, E. , *China utiliza la diplomacia de la ‘trampa de la deuda’ para buscar hegemonía* . Available: [https://es.theepochtimes.com/china-utiliza-la-diplomacia-de-la-trampa-de-la-deuda-para-buscar-hegemonia\\_406556.html](https://es.theepochtimes.com/china-utiliza-la-diplomacia-de-la-trampa-de-la-deuda-para-buscar-hegemonia_406556.html)  
[2020, .
28. DEM , *Señalan trampa en deuda con China*. Available:  
<https://elmundo.sv/senalan-trampa-en-deuda-con-china/> [2020, .
29. Costas, A. , *La trampa de la deuda* . Available:  
<https://www.elperiodico.com/es/opinion/20121025/la-trampa-de-la-deuda-2233738> [2020, .
30. Efecom , *Sri Lanka arrienda a China por 99 años un puerto estratégico en el Índico* . Available:

- <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/8799602/12/17/Sri-Lanka-arrienda-a-China-por-99-anos-un-puerto-estrategico-en-el-Indico.html> [2020, .
31. Iriarte, D. , *Entre el tigre y el dragón: el nuevo 'Gran Juego' entre las potencias del Índico* . Available: [https://www.elconfidencial.com/mundo/2018-04-18/rivalidad-china-india-potencias-oceano-indico\\_1550847/](https://www.elconfidencial.com/mundo/2018-04-18/rivalidad-china-india-potencias-oceano-indico_1550847/) [2020, .
32. PortalPortuario , *Sri Lanka arrienda Puerto de Hambantota a China por 99 años*. Available: <https://portalportuario.cl/sri-lanka-arrienda-puerto-de-hambantota-a-china-por-99-anos/> [2020, .
33. Parra Pérez, Á. , *La Ruta de la Seda Marítima se hace grande en el Mediterráneo* . Available: <https://www.politicaexterior.com/articulos/afkar-ideas/la-ruta-la-seda-maritima-se-grande-mediterraneo/> [2020, .
34. Pozo, R. , *China toma el Mediterráneo: tras controlar el Pireo y Valencia, el gigante Cosco mira a Algeciras* . Available: [https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/China-Mediterraneo-Pireo-Valencia-Algeciras\\_0\\_1038197577.html](https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/China-Mediterraneo-Pireo-Valencia-Algeciras_0_1038197577.html)[2020].
35. RTVE.es/AGENCIAS , *Atenas vende el Puerto de El Pireo al gigante estatal chino COSCO por 368 millones* . Available: <http://www.rtve.es/noticias/20160408/atenas-vende-puerto-pireo-gigante-chino-cosco-368-millones/1333648.shtml> [2020, .
36. Naucher , *China y Grecia acuerdan una inversión de 600 millones para el puerto del Pireo de Cosco*. Available: <http://naucher.com/actualidad/china-y->

- [grecia-acuerdan-una-inversion-de-600-millones-para-el-puerto-del-pireo-de-cosco/](#) [2020, .
37. Pacho, L. , *Italia se integra en la nueva Ruta de la Seda china pese a los recelos de Europa* . Available: [https://elpais.com/internacional/2019/03/23/actualidad/1553372559\\_842155.html](https://elpais.com/internacional/2019/03/23/actualidad/1553372559_842155.html) [2020, .
38. Cantone, S. , *La Nueva Ruta de la Seda pasa por el puerto italiano de Trieste* . Available: <https://es.euronews.com/2019/03/22/trieste-en-la-nueva-ruta-de-la-seda-que-impulsa-el-gobierno-chino> [2020, .
39. Horowitz, J. , *A Forgotten Italian Port Could Become a Chinese Gateway to Europe* . Available: <https://www.nytimes.com/2019/03/18/world/europe/italy-trieste-china-belt-road.html> [2020, .
40. Adria Ports , *Port of Trieste, partnership with the Chinese CCCC* . Available: <http://www.adriaports.com/en/port-trieste-partnership-chinese-cccc> [2020, .
41. APM Terminals , *Our Terminal* . Available: <https://www.apmterminals.com/en/vado-ligure/about/our-terminal> [2020, .
42. PortalPortuario , *Italia: Abren Nueva terminal de contenedores Vado Gateway* . Available: <https://portalportuario.cl/italia-abren-nueva-terminal-de-contenedores-vado-gateway/> [2020, .



43. COSCO Shipping , *Cosco acquires controlling stake of APM Terminal Zeebrugge* . Available: <https://cspterminals.be/hier-komt-de-titel-van-newsitem-2/> [2020, .
44. Nan, Z. , *COSCO Pacific Ltd acquires 35% stake in Euromax Terminal* . Available: [https://www.chinadaily.com.cn/business/2016-05/12/content\\_25231794.htm](https://www.chinadaily.com.cn/business/2016-05/12/content_25231794.htm) [2020, .
45. Grinter, M. , *Cosco Shipping Ports to acquire APM's Zeebrugge facility* . Available: <http://www.hongkongmaritimehub.com/cosco-shipping-ports-acquire-apms-zeebrugge-facility/> [2020, .
46. Zhang, G. , *Lessons in hindsight: the impact of China's European port acquisition strategy*. Available: <https://market-insights.upply.com/en/lessons-in-hindsight-the-impact-of-chinas-european-port-acquisition-strategy> [2020, .
47. EFE , *La china Cosco se queda con la terminal de contenedores del puerto de València* . Available: <https://www.lavanguardia.com/local/valencia/20170612/423353479737/china-cosco-terminal-contenedores-puerto-valencia.html> [2020, .
48. Moret, X. , *Cosco dispara a la antigua Noatum Valencia: triplica beneficios y mueve un 10% más de contenedores* . Available: <https://valenciaplaza.com/cosco-valencia> [2020, .

49. Romero, V. , *No solo Valencia: la china Cosco saca jugo al Puerto de Bilbao con más ventas y beneficios* . Available:  
[https://www.elconfidencial.com/empresas/2019-09-07/cosco-puerto-de-bilbao-china-valencia-beneficios\\_2214039/](https://www.elconfidencial.com/empresas/2019-09-07/cosco-puerto-de-bilbao-china-valencia-beneficios_2214039/) [2020, .
50. Llamas, S. , *La ampliación de la terminal ferroviaria permitirá incrementar las mercancías del Puerto de Bilbao*. Available:  
<https://www.elcorreo.com/bizkaia/margen-izquierda/ampliacion-terminal-ferroviaria-20190626150040-nt.html> [2020, .
51. Europa Press , *El Puerto de Bilbao mejora un 45% su capacidad operativa* . Available: <https://www.europapress.es/turismo/transportes/navieras/noticia-puerto-bilbao-mejora-45-capacidad-operativa-20190626161443.html>[2020].

**Archivos PDF consultados :**

52. Vanguardia, Dossier , *China. La Nueva Ruta de la Seda* . Available:  
<https://www.atrio.org/wp-content/uploads/LA-VANGUARDIA-1-Nueva-ruta-de-la-seda-I.pdf>