

Trabajo Fin de Grado en Economía
Curso 2022/2023

La nueva Ruta de la Seda

Íñigo Silguero Molina

Director: Patxi Zabalo

Bilbao, junio de 2023



ÍNDICE

Introducción	3
1. Presentación del proyecto	4
1.1. La antigua Ruta de la Seda: una mirada al pasado.....	4
1.2. Contexto y objetivos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta	6
1.3. Los corredores económicos y las rutas marítimas	9
2. Infraestructuras	13
2.1. Asia	15
2.2. Europa	18
2.3. África	23
3. Financiación	28
3.1. El Banco Asiático para Inversión en Infraestructuras (BAII).....	30
3.2. El Fondo de la Ruta de la Seda (FRS)	31
3.3. La internacionalización del renminbi.....	32
4. Conclusiones	34
5. Bibliografía	36

ÍNDICE DE MAPAS Y GRÁFICOS

Mapa 1: algunas ciudades destacadas en la antigua Ruta de la Seda	5
Mapa 2: división regional de China en función del documento <i>Visión y acciones...</i> ,	9
Mapa 3: los 6 corredores económicos de la IFR	10
Mapa 4: las rutas marítimas de la IFR.....	11
Gráfico 1: porcentaje correspondiente a cada categoría del total de los contratos y acuerdos de construcción, 2013-2022	14
Mapa 5: importe total de los contratos de construcción para transporte y logística firmados por cada país de Asia con China en los acuerdos de la IFR (2013-2022).....	15
Mapa 6: importe total de los contratos de construcción relacionados con la energía firmados por cada país de Asia con China en los acuerdos de la IFR (2013-2022).....	16
Gráfico 2: distribución porcentual por subcategorías de los 79.070 millones de dólares destinados a las infraestructuras de transporte y logística para Asia dentro de los acuerdos de la IFR (2013-2022)	17
Gráfico 3: distribución porcentual por subcategorías de los 145.300 millones de dólares destinados a las infraestructuras de energía para Asia dentro de los acuerdos de la IFR (2013-2022)	18

Mapa 7: importe total de los contratos de construcción para transporte y logística firmados por cada país de Europa con China en los acuerdos de la IFR (2013-2022)....	19
Mapa 8: importe total de los contratos de construcción relacionados con la energía firmados por cada país de Europa con China en los acuerdos de la IFR (2013-2022)....	20
Gráfico 4: distribución porcentual por subcategorías de los 13.270 millones de dólares destinados a las infraestructuras de transporte y logística para Europa dentro de los acuerdos de la IFR (2013-2022)	21
Gráfico 5: distribución porcentual por subcategorías de los 6.950 millones de dólares destinados a las infraestructuras de energía para Europa dentro de los acuerdos de la IFR (2013-2022)	23
Mapa 9: importe total de los contratos de construcción para transporte y logística firmados por cada país de África con China en los acuerdos de la IFR (2013-2022)	24
Mapa 10: importe total de los contratos de construcción relacionados con la energía firmados por cada país de África con China en los acuerdos de la IFR (2013-2022)	25
Gráfico 6: distribución porcentual por subcategorías de los 64.840 millones de dólares destinados a las infraestructuras de transporte y logística para África dentro de los acuerdos de la IFR (2013-2022)	26
Gráfico 7: distribución porcentual por subcategorías de los 50.170 millones de dólares destinados a las infraestructuras de energía para África dentro de los acuerdos de la IFR (2013-2022)	27

INTRODUCCIÓN

Dado el rumbo que ha tomado China en las últimas décadas en diversos ámbitos tales como la industria o la economía y su estatus de potencia mundial, considero que un plan a largo plazo como la Iniciativa de la Franja y la Ruta (en adelante, IFR), que involucra una cantidad de aspectos tan extensa que no es posible tratarla aquí al completo, es de una relevancia fundamental para poder entender el presente y el futuro próximo de esa gran región llamada Eurasia. Por si esto fuera poco, España, al ubicarse en Europa, se sitúa en uno de los destinos finales de la ruta, por lo que no sólo es observadora sino que también tiene el potencial de ser una gran partícipe en este programa aportando las ventajas propias que posee como país. Es por ello que debemos dirigir nuestra mirada hacia el este y observar detenidamente el megaproyecto iniciado bajo el liderazgo de Xi Jinping. Haciendo una analogía con la nueva política exterior del gobierno de EEUU iniciada bajo el mandato de Obama, nosotros también debemos realizar una estrategia de *Pivot to East Asia* para prestar atención a los cambios en esta región, que, si bien puede quedar algo lejana y carecer de interés para el común de los europeos, tiene y tendrá un peso fundamental en el siglo XXI.

El objeto de estudio de este trabajo final de grado es el proyecto del gobierno chino conocido comúnmente como La Nueva Ruta de la Seda. Este plan estratégico, cuyo nombre actual es La Iniciativa de la Franja y la Ruta, comenzó de forma oficial en el año 2013 y pretende ser una de las piedras angulares de China en los años venideros. Mi objetivo con este documento es analizar y evaluar los aspectos económicos y socio-políticos de la IFR, que tiene como meta conectar Asia, Europa y África a través de una red de carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, buscando no sólo la integración comercial entre las regiones participantes sino también el reforzamiento de los vínculos culturales para alcanzar un desarrollo pacífico y sostenido en el tiempo.

Para ello se ha llevado a cabo una recopilación de distintos informes, libros y artículos sobre el proyecto IFR con análisis y estudios realizados por distintos expertos y *think tanks*. Además, como complemento, se exponen mapas y gráficos que ayudan a comprender de una forma rápida y visual la información que se aporta.

Por desgracia, los límites de espacio que conlleva un TFG, sumado a la considerable información disponible sobre la IFR, implican que una multitud de aspectos quedarán en el tintero. Aunque pueda haber referencias a lo largo de estas páginas sobre las vertientes culturales, políticas, históricas, sanitarias, religiosas o militares, para este trabajo he decidido centrarme en las que son, a mi parecer, las ramas sobre las que se asienta la mayor parte del peso del proyecto: las infraestructuras y la parte financiera y comercial. En consecuencia, este documento se ha dividido en tres puntos principales: un primero en el que se explica a grandes rasgos la IFR y sus inicios, con alguna pincelada histórica sobre el pasado de estas rutas milenarias y con las implicaciones comerciales; un segundo punto en el que se entrará en detalle sobre las infraestructuras construidas en los diferentes países, su importancia estratégica y comercial y qué recursos ayudan a exportar o importar a China; y un tercer punto en el que se tratará el tema financiero, la financiación del proyecto y demás medidas relacionadas con este ámbito. Y, por último, se presentan las perspectivas y conclusiones que derivan del análisis realizado.

1. PRESENTACIÓN DEL PROYECTO

1.1. LA ANTIGUA RUTA DE LA SEDA: UNA MIRADA AL PASADO

La Ruta de la Seda es un concepto desarrollado por el geógrafo y geólogo alemán Ferdinand Freiherr von Richthofen, que realizó varios viajes a Asia entre 1868 y 1872 que culminaron en la publicación de tres volúmenes y un atlas en los que estudia, entre otros ámbitos, la geografía y la economía del este de dicha región. En estos documentos “propuso un término para las redes de intercambio que conectaban la China de la dinastía Han con el mundo allende sus fronteras; las llamó *die Seidenstraßen*, «las rutas de la seda»” (Frankopan, 2019: 10). Sin embargo, por muy importante que resulte el comercio de bienes, no debemos limitar nuestra visión al sector meramente económico, puesto que las caravanas también transportaron flora, fauna, personas, culturas, ideas e incluso religiones¹ a lo largo de Asia Central creando un rico ecosistema con un impacto abrumador, como veremos a continuación.

Aunque en las caravanas de mercaderes se transportaban numerosos artículos, el que da nombre a estos recorridos era el más valioso de todos: la seda. Si bien resulta difícil saber con precisión cuando comenzó la elaboración de telas con la seda de los gusanos, los expertos aseveran que dicho momento tuvo lugar hace entre 3.000 y 5.000 años, siendo los tejidos más antiguos encontrados de hace aproximadamente 4.000 años. En lo que respecta a su exportación hacia el oeste, se calcula que para el siglo III a.C. ya se había extendido por lo que actualmente es el norte de Afganistán, que para el siglo II a.C. se usaba en Irán, y que tras la batalla de Carras entre árabes y romanos en el 53 a.C. ésta se extendió por todo el imperio mediterráneo a gran velocidad. Unos cientos de años más tarde, “entre el siglo V y VI, la hueva de gusano de seda (...) llegó sucesivamente a India y Persia” (Guping et al., 2017: 21–25), suponiendo cierta pérdida de cuota de mercado para China, que aun así retuvo su papel como principal exportador.

La existencia de la antigua Ruta de la Seda se remonta a tiempos muy lejanos, al siglo II a.C., cuando el diplomático Zhang Qian del emperador Wu de la dinastía Han fue enviado desde Chang'an (actual Xi'an) al Gran Yuezhi (tribus que residían en lo que actualmente es el oeste de China), en busca de aliados para derrotar a los Xiongu. Una vez descubierta la importancia de Xiyu², la dinastía Han estableció relaciones diplomáticas oficiales y el diplomático Qian comenzó a promover el intercambio en la región, estableciendo de esta forma las primeras rutas por el oeste de China y Asia Central. Otras contribuciones destacadas fueron las de Pei Ju, que en el siglo V d.C. escribió tres tomos sobre las tres rutas que se utilizaban en aquella época: “la septentrional (...), la central (la ruta septentrional de la dinastía Han) y la meridional. Este libro fue el registro más antiguo y el más sistemático sobre las Rutas de la Seda” (Guping et al., 2017: 30). Posteriormente algunos monjes que peregrinaron al oeste en busca del origen del budismo aportaron numerosos conocimientos a su vuelta, especialmente sobre la ruta marítima, de los que fueron pioneros al regresar a China en barco. De hecho Fa Xian, uno de ellos, fue “la primera persona que llegó al Occidente

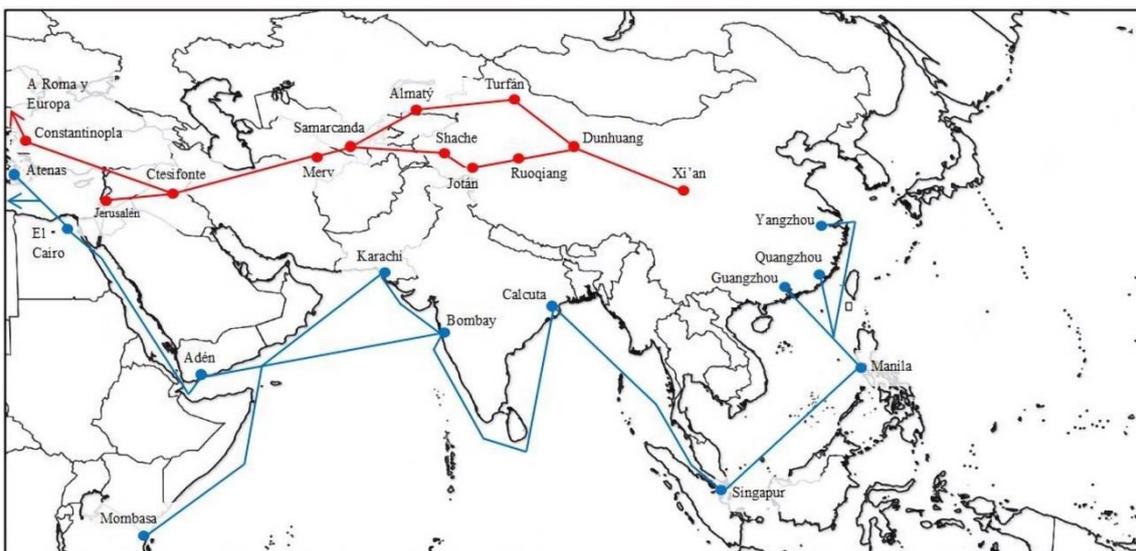
¹ Entre la dinastía Sui (581-618 d.C.) y la Tang (618-907 d.C.) tres religiones muy importantes en la antigüedad llegaron a China a través de las caravanas de comerciantes de las Rutas de la Seda: el nestorianismo, el zoroastrismo y el maniqueísmo (Guping, et al., 2017: 35).

² Aunque en su acepción más concreta Xiyu sea el equivalente al occidente de China, Xinjiang, aquí se cita en su significado genérico, que alude a “una vasta extensión geográfica hacia el Occidente [de China] que incluye el Asia Central, el Asia Meridional, la Península Índica, el Oriente de Europa y el norte de África” (Guping et al., 2017: 27).

por tierra y volvió a China por mar; también fue la primera que llegó a India, Sri Lanka, Indonesia y atravesó el Océano Índico” (Guping et al., 2017: 33). Tras sus viajes comenzó lentamente el intercambio con los reinos vecinos por la ruta marítima, recorrido que más adelante llegó a alcanzar el este de África.

Mención especial merece la batalla de Talas, que tuvo lugar en el año 751. En ella se enfrentaron el califato abasí y la dinastía Tang, que dominaban respectivamente la parte occidental y oriental de las Rutas de la Seda. La derrota de la dinastía Tang implicó que muchos soldados fueran capturados, siendo trasladados por los árabes a Samarcanda. Como algunos de los cautivos eran artesanos del papel, pronto ese conocimiento se expandió, apareciendo en poco tiempo “los talleres de papel en Samarcanda, más tarde en Bagdad, (...) gradualmente se expandieron a Damasco, Cairo, incluso a unas ciudades marroquíes y españolas” (Guping et al., 2017: 35), favoreciendo el intercambio cultural con un impacto mucho mayor del que se podría haber pensado en aquel momento. Por último, cabe destacar la relevancia que tuvieron las conquistas de los mongoles en el siglo XIII, que restablecieron el comercio en Asia Central después de unos años complicados en los que llegó a estar interrumpido por las disputas entre los reinos ubicados en la región. Además, los mongoles no sólo concedían un trato especial al comercio, sino que se ocuparon de construir “muchos caminos y puentes, establecieron la estación postal oficial y protegían la ruta comercial”; “(...) no sólo garantizaron la comunicación interna del Imperio Mongol, también impulsaron el intercambio cultural y económico entre el Oriente y Occidente” (Guping et al., 2017: 39). Fueron también los encargados de llevar la pólvora desde China hasta Europa.

Mapa 1: algunas ciudades destacadas en la antigua Ruta de la Seda



Fuente: elaboración propia

En lo que respecta a esta serie de recorridos comerciales, tanto terrestres como marítimos, se originaban en la parte occidental de la actual China (Xinjiang) y llegaban por tierra hasta Constantinopla, Roma y el centro de Europa y a la península arábiga y algunos territorios del este de África por la vía marítima. En el mapa 1 podemos observar algunos enclaves destacados que estuvieron durante cientos de años en las rutas de las caravanas de comerciantes. Estas travesías variaron sus recorridos, entre otros motivos, en función de los conflictos existentes en los territorios que atravesaban

o del surgimiento de nuevas ciudades, como fue el caso de Bagdad, que poco tiempo después de su fundación reemplazó a Ctesifonte, una urbe que llegó a ser de las más importantes de Mesopotamia (Vera, 2010: 240-241). Además, en función de distintas variables, como el producto transportado o el recorrido de la travesía, los trayectos recibían diversos nombres: Ruta del Jade, del Té, de la Porcelana o del Desierto, de China-India-Myanmar o de Tang-Bo. Aunque al principio el transporte principal se realizó por vía terrestre, factores como el desplazamiento hacia el sur del poder político y económico o la mejora en la navegación posibilitaron que la ruta marítima ganara importancia en el intercambio de mercancías (Guping et al., 2017).

1.2. CONTEXTO Y OBJETIVOS DE LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA

La Iniciativa de la Franja y La Ruta comenzó, de forma oficial, en el año 2013 (El País, 2013). En los meses de septiembre y octubre el presidente chino inició una gira de 10 días por varios países de Asia Central llevando la propuesta y firmando acuerdos económicos con destacados homólogos de la región. El anuncio se hizo de forma pública en Kazajistán, primer país con el que se acordó una inversión en forma de contratos y préstamos por valor de 30.000 millones de dólares (Sierra, 2019). Un mes más tarde, en el parlamento de Indonesia, el mandatario chino propuso la segunda parte del proyecto, la Ruta Marítima del Siglo XXI, alentando a miembros de la ASEAN³ a revitalizar esta antigua vía comercial. Poco después el gobierno publicó un breve documento, *Visión y acciones sobre la construcción conjunta de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI*, en el que resumen las características principales y los objetivos que pretende alcanzar en esta empresa.

Sin lugar a dudas, la meta primaria es ampliar el flujo de mercancías y la integración de los mercados, así como reforzar la cooperación regional en diversos ámbitos. Para ello, se busca tejer nuevos lazos y reforzar los ya existentes entre Asia, Europa y África. Los Cinco Principios de la Coexistencia Pacífica, piedra angular de la IFR para las relaciones y acuerdos entre estados, son los siguientes: respeto mutuo por la soberanía y la integridad territorial, no agresión, no interferencia en los asuntos internos del otro país, igualdad y beneficio mutuo y coexistencia pacífica (Gobierno de China, 2015: 2). Y es que si algo se ha dejado claro desde que se inició la andadura del plan es que está abierto a cualquiera que tenga interés en participar utilizando para ello las reglas del comercio internacional.

En lo tocante a las prioridades de cooperación, el documento detalla cómo entre sus objetivos se encuentran la coordinación política, especialmente en lo referido a la solución de acuerdos y la confianza mutua a través de consensos; la mejora en las infraestructuras de transporte, conectividad y comunicaciones, energía y estándares comerciales; el tráfico fluido de inversiones, mercancías, información y personas; la integración financiera, no sólo al nivel de las inversiones sino también de la regulación, pasando por el uso de las monedas regionales para el comercio; y la integración humana, favoreciendo los lazos entre las sociedades reforzando el intercambio cultural, estudiantil o turístico, por citar algunos ejemplos (Gobierno de China, 2015: 3-6). El

³ ASEAN corresponde a las siglas en inglés de la Asociación de Naciones de Asia Suroriental. Está formada por Brunei, Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia y Vietnam. El grupo ASEAN+3 incluye a Japón, China y Corea del Sur, y para el grupo ASEAN+6 se añaden Australia, India y Nueva Zelanda.

proyecto es de tal calibre que en el XIX Congreso Nacional del Partido Comunista, que tuvo lugar entre el 18 y el 24 de octubre de 2017, se aprobó su inclusión en los Estatutos del partido (Ríos, 2018: 76).

En lo que respecta al contexto más actual del plan, resulta algo complicado situar los antecedentes más inmediatos. Por ejemplo, Xulio Ríos (2019: 21) sostiene que “el proyecto [de la IFR] viene a ser el pilar esencial de su política estratégica [de Xi Jinping] “*March Westwards*”, promovida primero en 2012 por el profesor de la universidad de Beijing Wang Jisi, entendida como otra forma o una forma extendida del “*Going Global*” alentado por el expresidente Jiang Zemin en los años noventa”. También destaca que tiene el potencial de ser una herramienta muy útil para reducir las diferencias entre el desarrollo de la costa y el interior de China, para “evitar que los desequilibrios internos puedan dar lugar a movimientos de contestación que pongan en cuestión la estabilidad del país” (Ríos, 2019: 31). De una forma muy similar argumenta Christopher K. Johnson (2016: 22), resumiendo de la siguiente manera la finalidad de la IFR:

Económicamente, se supone que sacará de la pobreza a las provincias chinas atrasadas y a otros países mientras absorbe parte del exceso de capacidad industrial de China y proporciona rutas más seguras para el transporte de energía y recursos. Financieramente, ofrece una vía para diversificar parte de las reservas de divisas de China hacia activos más rentables, y políticamente promete unir a los países asiáticos en redes económicas mutuamente dependientes con China en el centro.

Por su parte, David Arase (2015: 4) señala acertadamente que el gigante asiático se ha convertido en un “importador neto de energía, [algunos] productos industriales y alimentos, por lo que necesita un acceso seguro a nuevas fuentes”. Por si esto fuera poco, el país actualmente “exporta bienes y servicios de alto valor añadido (...) pero carece de acceso a los mercados de exportación”, por lo que el desarrollo de la IFR le beneficia en estos campos. Otro punto de vista es el de Manuel de Jesús Rocha (2016: 550), que afirma que proyectos de integración megarregional como la IFR, el TTIP (Transatlantic Trade and Investment Partnership) o el TPP (Trans-Pacific Partnership) tienen su origen en la escasa efectividad de organismos multilaterales como la Organización Mundial del Comercio (OMC) para paliar la crisis de 2008 y sus devastadores efectos, así como el rechazo de las potencias occidentales al auge paulatino de los BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica) y sus ansias por un escenario geopolítico multipolar en el que puedan tener más relevancia. De ahí el interés de China no sólo en participar en el comercio mundial y tener más peso en organismos internacionales como la OMC, sino en ir a una de las raíces donde se cimenta el dominio de países como EEUU en el juego de las grandes organizaciones como la citada OMC: el diseño de las reglas internacionales del comercio y la definición de los estándares en los procesos de intercambio de las mercancías. Es por ello que países como China buscan sus propios proyectos y tratados multilaterales con los que poder influir en la gobernanza global para lograr una posición favorable a sus intereses, ya que no se trata simplemente de política económica, sino de geopolítica, y aquellos estados que no participen de ciertos pactos o acuerdos pueden verse en peligro de quedar fuera de juego. En resumen, no se trata sólo de jugar bien con las normas de otros, sino de colaborar en el diseño del nuevo reglamento (Swaine, 2015a).

De ahí que la visión del presidente Xi sobre la política exterior pueda resumirse en cinco puntos: el desarrollo pacífico, el nuevo modelo cooperativo de relaciones entre potencias buscando siempre la estrategia ganar-ganar, las buenas relaciones con los

países vecinos a través del comercio, la cooperación con los países en desarrollo y las relaciones multilaterales en las que se debe dejar atrás la retórica de la Guerra Fría y el pensamiento de suma cero que imperó en las últimas décadas (Swaine, 2015b: 4-7).

Otro enfoque que puede ayudarnos a comprender el motivo detrás de la IFR es el de Feng Zhang (2015: 124-125), que sostiene que el proyecto debe su origen a factores políticos y económicos internos y externos del gigante asiático. Señala en concreto cinco puntos fundamentales que veo preciso comentar brevemente:

1. La necesidad de China de canalizar su exceso de producción hacia el extranjero de sectores como el cemento, el acero o la maquinaria pesada que ya no podía absorber de forma mayoritaria el mercado interior. Además, debido al aumento del coste de producción doméstico, el país está en vías de transferir una parte de su industria intensiva en mano de obra a otros países, por ejemplo, del continente africano.
2. La enorme reserva de divisas que posee el país y su interés en invertirla tras las bajas tasas de interés de los bonos estadounidenses en los últimos años, para lo cual pretende apostar por exportar ese capital hacia actividades productivas para conseguir “mayores beneficios a largo plazo al mismo tiempo que contribuye al crecimiento económico de otros países”.
3. Otro motivo por el que se desarrolló la IFR, aparte de para exportar las mercancías chinas al resto del mundo, es para asegurar las líneas de suministro de energía y combustibles desde Oriente Medio y Asia Central, especialmente en lo que respecta a la vía marítima, que es el medio de transporte mayoritario por el que llega la energía que China importa. Y es que el gran país asiático depende en gran medida de terceros países para abastecerse de estas materias primas y la diversificación de las líneas de suministro supone reforzar su situación para no estar supeditado en exceso a unos pocos exportadores.
4. El proyecto también pretende reforzar un aspecto clave de su seguridad nacional: el fuerte de su economía se sitúa en la zona costera al este del país, vulnerable en caso de conflicto bélico especialmente si sus enemigos tienen una flota poderosa. De ahí el interés por equilibrar la producción en el territorio nacional y desplazar al menos una parte de sus centros económicos hacia el interior y el oeste, lo que pretende también estabilizar la región occidental y sus relaciones con los países fronterizos a través de los lazos de amistad y cooperación que se dan habitualmente al establecer acuerdos comerciales.
5. El último punto destacado por el autor es que la IFR es un gran paso de China en el ámbito de la gobernanza global, concretamente en las reglas sobre el comercio, por aspectos similares a los comentados anteriormente: colaborar en la elaboración de las normas internacionales otorga poder y prestigio frente a otros países.

Como podemos ver no hay un único motivo al que podamos achacar la creación de esta estrategia. Lo que sí podemos destacar es que hay una confluencia de factores señalados por varios analistas: exportación de excedente industrial y de inversión, estabilización del mercado interno y las fronteras mediante lazos comerciales, golpe en la mesa de la gobernanza global vinculado a la consecución de un mundo multipolar, o

asegurarse rutas de suministro, así como abrir nuevos mercados son algunos de los puntos comunes que podemos encontrar en quien trata los orígenes de la IFR.

1.3. LOS CORREDORES ECONÓMICOS Y LAS RUTAS MARÍTIMAS

En el documento que publicó el gobierno chino que ya hemos mencionado, *Visión y acciones...*, además de los objetivos del proyecto y los grandes itinerarios que se crearán, también se analizan las perspectivas futuras que puede aportar la IFR a China, destacando las ventajas con las que cuenta cada región del país de cara a la implementación del plan. Sírvanos de ayuda para ello el mapa 2, en el que podemos observar las regiones destacadas en dicho texto.

Así pues, en las regiones del norte (en amarillo en el mapa) destaca la provincia de Xinjiang, que juega un importante “papel como ventana de apertura hacia el oeste”, lo que lo convierte en “un centro clave de transporte, comercio, logística, cultura, ciencia y educación, y una zona central de la Ruta de la Seda” (Gobierno de China, 2015: 7), no sólo por su ubicación al oeste sino también por ser frontera de ocho de los trece países con los que limita China: Mongolia, Rusia, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Afganistán, Pakistán e India. Por otro lado, Mongolia Interior debe aprovechar su proximidad a Mongolia y Rusia para reforzar las vías ferroviarias y Jilin y Heilongjiang deber ser parte de un corredor que una Beijing y Moscú pasando por estas provincias y por la parte más oriental de Rusia.

Mapa 2: división regional de China en función del documento *Visión y acciones...*

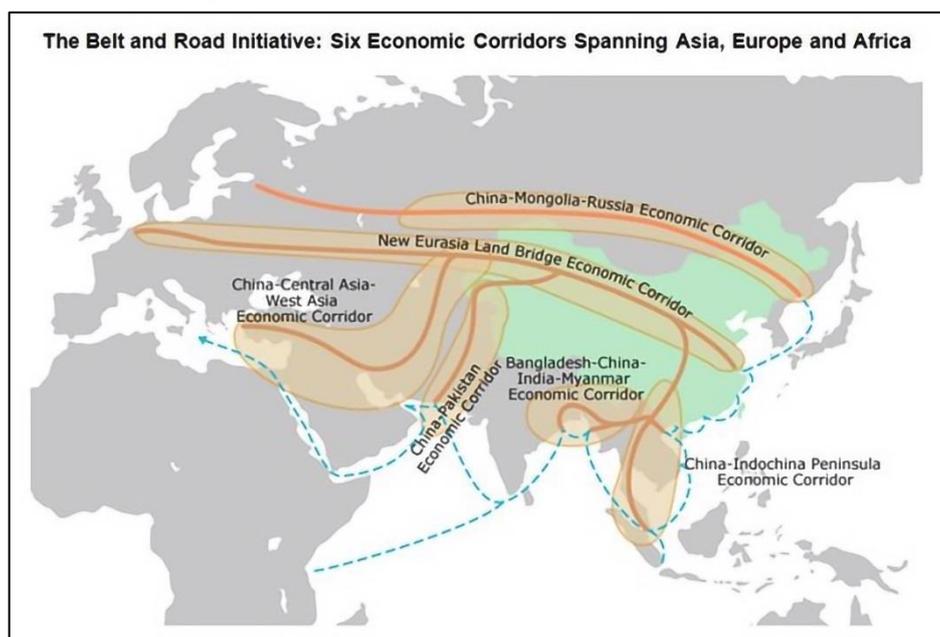


Fuente: elaboración propia

Para la región suroeste (en azul en el mapa) se especifica que Guangxi y Yunnan, al estar próximas a los países de la ASEAN, tienen que aprovechar su ubicación para abrir un corredor que una el cinturón terrestre y la ruta marítima y ser la cara visible de China en las relaciones con el sureste de Asia. Sobre las áreas costeras (en verde en el mapa), que incluyen a Hong Kong, Macao y Taiwán, caracterizadas por su alto desarrollo económico y su nivel de apertura al exterior, se destaca su papel como inicio de las rutas marítimas de la IFR. Además de reforzar la infraestructura portuaria y aeroportuaria, se sugiere seguir apostando por su potencial turístico y comercial (en el mapa, los puntos rojos representan las Zonas de Libre Comercio). Por último, las provincias interiores (en rojo en el mapa), al contar con una gran cantidad de territorio y mano de obra, tienen un gran potencial para incrementar el papel de la industria en ellas y convertirlas en el núcleo central por el que pasen las rutas y corredores de la IFR por el país (Gobierno de China, 2015: 7-8).

Para organizar geográficamente la IFR el gobierno de Xi Jinping elaboró una serie de corredores económicos, que podemos ver en el mapa 3 junto con sus áreas de influencia.

Mapa 3: los 6 corredores económicos de la IFR



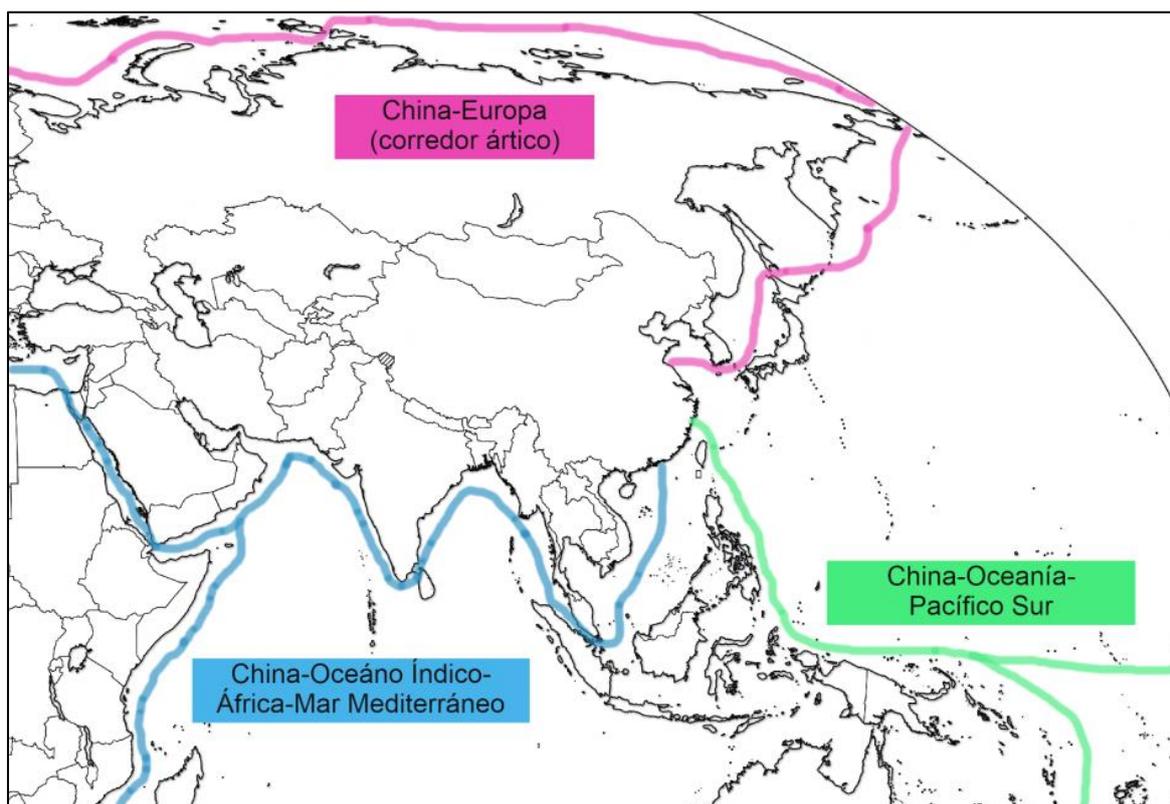
Fuente: Sierra, 2019

Corredor	Países
China-Pakistán	China, Pakistán
China-Mongolia-Rusia	China, Rusia, Mongolia
Nuevo Puente Terrestre Euroasiático	China, Kazajistán, Kirguistán, Rusia, Ucrania, Moldavia, Rumanía, Eslovaquia, Bielorrusia, Polonia, República Checa
China-Asia Central-Asia Occidental	China, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán, Afganistán, Irán, Azerbaiyán, Georgia, Turquía, Rusia
China-Península de Indochina	China, Laos, Vietnam, Tailandia, Camboya, Myanmar, Malasia, Singapur
China-Myanmar-Bangladesh-India	China, Myanmar, Bangladesh, India

Cada uno de los países y corredores exige diferentes infraestructuras para operar como se tiene pensado, ya que hay una gran falta de infraestructuras en la región y mucho trabajo por hacer para que se cumplan las previsiones comerciales más optimistas. Si bien los países de la tabla son los principales que componen los grandes corredores no son los únicos participantes. Otras zonas, como el continente americano, aunque no aparecen en los primeros esquemas que se publicaron sobre la IFR, se han ido incorporando en mayor o menor medida al megaproyecto.

Por otro lado, las regiones de Oriente Medio, especialmente los países exportadores de petróleo de la península arábiga, juegan un papel muy importante (Brugier, 2014), como vemos en el mapa 4, que muestra de forma más detallada las diferentes rutas marítimas de la IFR. Los trazados muestran las áreas que está previsto que cubra cada recorrido. El gobierno chino emitió en 2017 un documento llamado *Visión para la cooperación marítima bajo la IFR* en el que, de manera similar al anterior texto llamado *Visiones y acciones...*, detalla los planes a seguir para los recorridos marítimos del proyecto. En él se reiteran los principios de trabajar bajo las reglas internacionales del comercio, así como el objetivo de que todos los participantes obtengan beneficios cooperando pacíficamente.

Mapa 4: las rutas marítimas de la IFR



Fuente: elaboración propia

Las rutas marítimas no están pensadas sólo para conectar países costeros, sino que también tienen la finalidad de unir algunos corredores terrestres entre sí. Por ejemplo, la ruta China–Océano Índico–África–Mar Mediterráneo no sólo llega al continente africano, sino que además entrelaza los corredores económicos de China–Península de Indochina, China–Pakistán y China–Myanmar–Bangladesh–India a través del mar del sur de China y el Océano Índico (Gobierno de China, 2017: 2). Es destacable también la ruta que transcurre por el Ártico hasta Europa, de creciente interés

entre las potencias por los recursos y por la ubicación estratégica que representa el norte del planeta, y que ha cobrado peso en los últimos tiempos. Y como ya hemos mencionado, la travesía que cubre la zona de Oceanía y el Pacífico Sur llega hasta Sudamérica, región que, aunque no estuvo en la Ruta de la Seda original, tiene su interés para unirse a la revitalización del siglo XXI. No debemos olvidar que para China el océano tiene mucha importancia por sus disputas en el mar de la China meridional, hecho que conlleva tensiones con los vecinos debido al enorme tráfico de cargueros y barcos mercantes que tiene lugar en esta pequeña región del globo.

Una de las grandes ventajas que puede aportar la IFR al mundo, aparte de facilitar a algunos países sin acceso al mar y más o menos alejados de las rutas del comercio internacional (véase el caso de Mongolia, por ejemplo) una incorporación a los recorridos comerciales mundiales, es la reducción de los costes comerciales al mejorar la infraestructura de zonas como Asia Central (Baniya et al., 2019). En un documento de investigación del Banco Mundial se analiza el impacto de la IFR en ello. El estudio señala como hallazgo principal el hecho de que el megaproyecto chino “puede reducir sustancialmente los tiempos de transporte y los costes comerciales para los países que participen (en un 3,2% y 2,8% respectivamente) y para el resto del mundo en general (2,5% y 2,2% respectivamente)” (De Soyres et al., 2018: 31).

Si bien no deja de ser una estimación con un resultado reducido de algo realmente complicado de medir, hay países que realmente saldrían más beneficiados, dado que esas cifras son una media para todos los analizados. Según los autores, en términos generales la región más favorecida de forma global sería el sudeste asiático. Aunque “el impacto de los corredores económicos será percibido en [todos] los países por los que transcurra”, de forma amplia todos verían su situación mejorada, aunque el margen sea estrecho, siendo el caso del China–Pakistán el que, en el escenario optimista (aquel en el que algunas rutas marítimas se han sustituido por el transporte ferroviario), alcanzaría una mayor ventaja al disminuir los costes de transporte hasta en un 20% (De Soyres et al., 2018: 30). Es importante añadir que estos cálculos se han realizado tomando como fijos los aranceles y el precio del transporte analizando sólo lo que podría reducirse el tiempo de envío en base a las infraestructuras y los medios de transporte que se han proyectado. La disminución de tarifas para la mejora del comercio que se firmen entre los países que participan en la IFR puede contribuir a aumentar estos adelantos en el tiempo de envío (Chen y Lin, 2018).

2. INFRAESTRUCTURAS

Las infraestructuras comprenden el conjunto de medios técnicos, servicios e instalaciones necesarios para el desarrollo de una actividad o para que un lugar pueda ser utilizado. Arase (2015: 4), por ejemplo, las categoriza en dos tipos: las “duras”, entre las que se encuentran “el acero, el cemento y la maquinaria para la construcción de vías ferroviarias, autopistas, puertos,...” y las “blandas”, que se refieren a “instituciones financieras de desarrollo, acuerdos de comercio e inversión internacionales, fóruns de cooperación multilaterales,... (...) que constituyen la base social de los flujos comerciales y de inversión”. Teniendo esto en cuenta, y tal y como se ha comentado en la introducción del trabajo, en este punto se van a tratar las infraestructuras de la IFR, punto clave del proyecto. Para ello se ha utilizado la base de datos del China Global Investment Tracker (en adelante, CGIT), propiedad del American Enterprise Institute (AEI), que recopila los contratos y acuerdos firmados por China con el resto de países desde el año 2005 hasta la actualidad, aunque para este trabajo se han acotado los datos al periodo comprendido entre 2013, año de inicio de la IFR, y 2022. Creo conveniente comentar que esta base de datos está dividida en dos clases: por un lado, el apartado *Investment* hace referencia a la compra de empresas o su participación en ellas al adquirir un porcentaje de sus acciones, aunque también incluye préstamos. Por otro lado, la categoría *Construction*, la que se usa en este apartado⁴, se refiere a contratos de construcción firmados con empresas chinas para el levantamiento de diferentes infraestructuras.

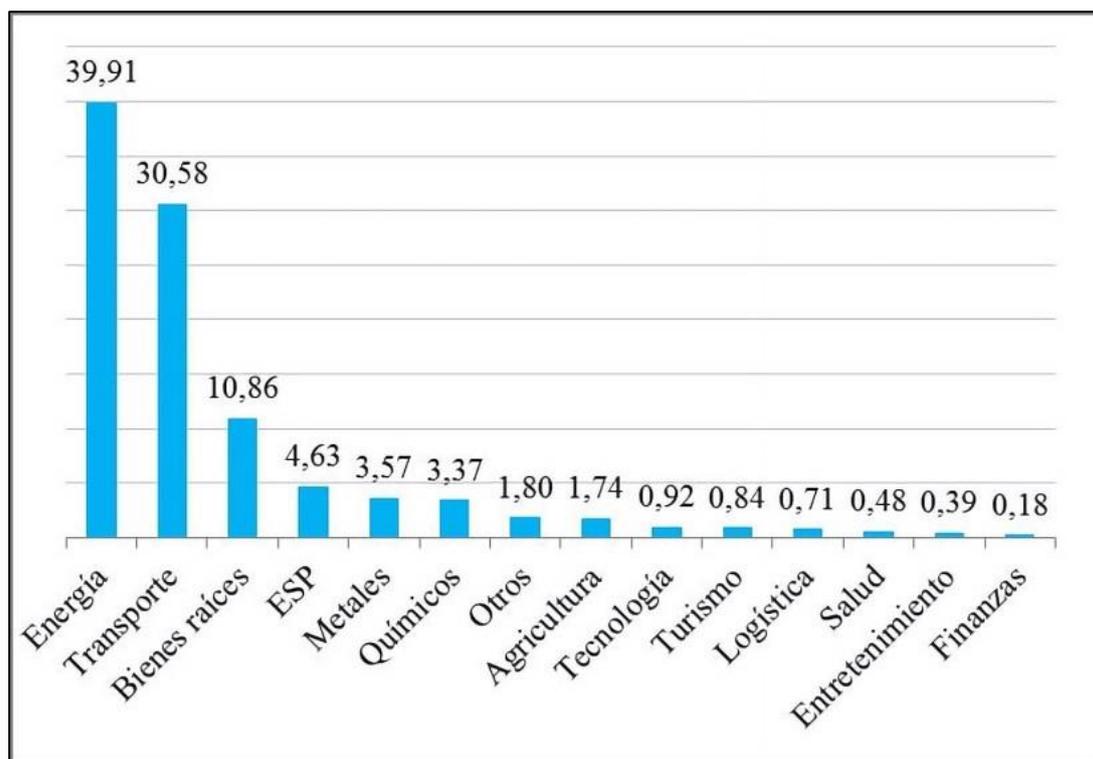
El análisis sobre las infraestructuras se puede enfocar desde distintas ópticas: poniendo como base la región geográfica, los corredores económicos o la categoría del acuerdo de construcción que se lleva a cabo son sólo algunas de ellas. Sin embargo, antes de comentar el “dónde” debemos hablar del “qué”: hacia qué sectores dirige China su mirada y sus fondos desde la puesta en marcha de la IFR. Siguiendo la clasificación de la base de datos del CGIT, podemos considerar 14 categorías: transporte, logística, tecnología, finanzas, energía, turismo, agricultura, salud, entretenimiento, bienes raíces, químicos, metales, empresas de servicios públicos (ESP) y otros.

Como podemos ver en el gráfico 1, si bien las cantidades destinadas a cada sector son astronómicas, en cuanto a términos porcentuales el transporte y la energía acaparan el 70% del total de los fondos para la construcción (543.490 millones de dólares) destinados a la IFR por parte de numerosas empresas chinas para todo el mundo. La inversión orientada a las infraestructuras relacionadas con el tránsito de bienes y personas no sólo pretende reducir los costes logísticos para un mejor flujo de mercancías, sino que además es un impulso muy necesario para los países que han quedado en los márgenes de la globalización y el comercio internacional, como ya hemos mencionado anteriormente. De esta forma, este tipo de megaproyectos tienen el objetivo de ayudar a estas regiones menos favorecidas en el mercado mundial a recuperarse económicamente y dar salida a parte de su producción nacional. La IFR no es ni más ni menos que una ruta comercial, y si bien el destino (al menos el original) de la misma es Europa, una región desarrollada, en el trayecto hacia ella es necesario cruzar numerosos países que no cuentan con las infraestructuras del calibre necesario para un flujo de bienes considerable. Por ello, y a pesar de que la gran mayoría del

⁴ Si en algún momento de este punto del trabajo se hace referencia a “la inversión” se ha de tener en cuenta que se refiere al importe de un contrato de construcción, concesión o acuerdo económico y que por tanto se usa como sinónimo de esa suma. En ningún caso se refiere a una cuantía de la categoría *Investment* de la citada base de datos del CGIT, sino a las pertenecientes a la categoría *Construction*.

tránsito de mercancías se realiza por la vía marítima, se pretende potenciar también el transporte terrestre. Como es sabido, la primera opción, a pesar de ser más segura y barata también es la más lenta, mientras que el transporte terrestre (fundamentalmente ferroviario) contrapone su velocidad a su coste más elevado y al riesgo que supone atravesar diferentes territorios, que como se ha desarrollado en el apartado del contexto histórico del presente trabajo, no siempre han gozado de una buena estabilidad regional favorable al comercio.

Gráfico 1: porcentaje correspondiente a cada categoría del total de los contratos y acuerdos de construcción, 2013-2022



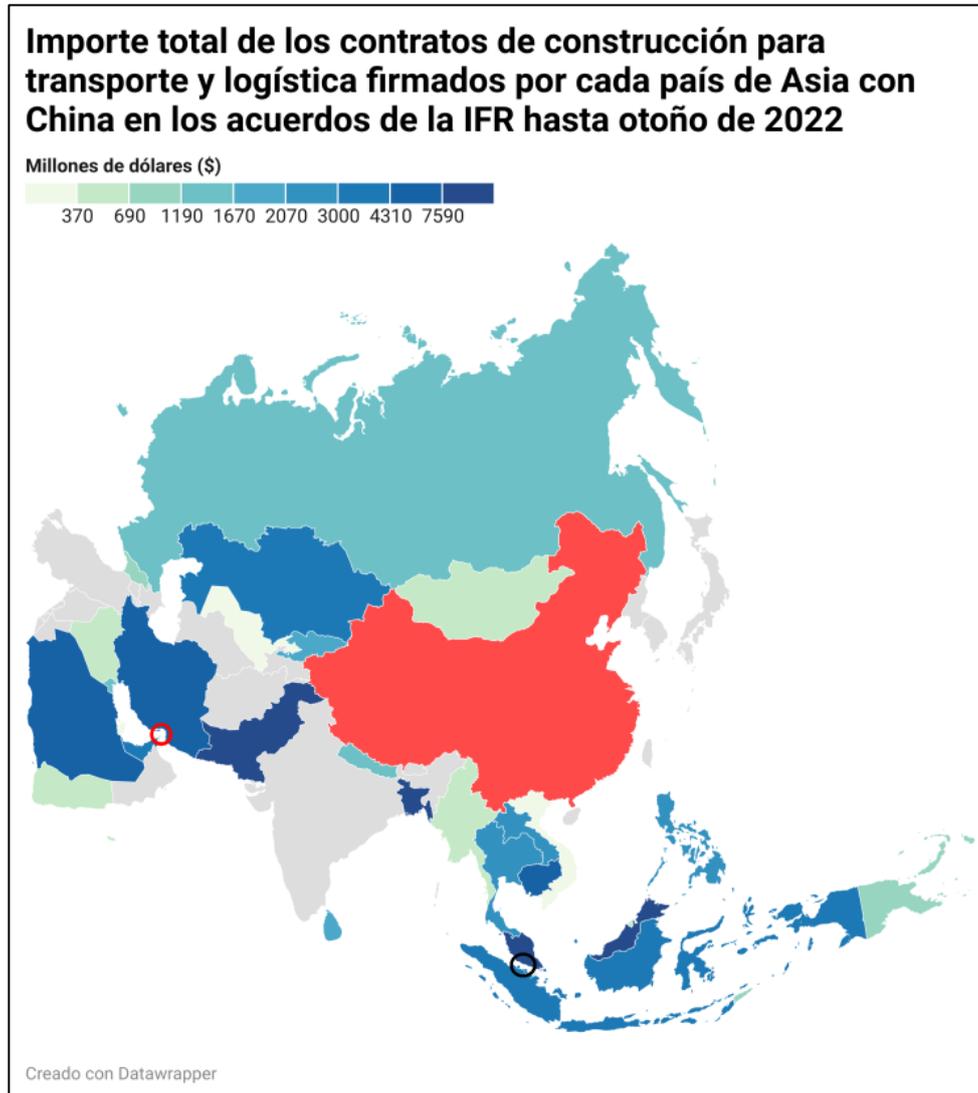
Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

Por otro lado, el hecho de que el sector de la energía absorba casi 4 de cada 10 dólares no es baladí, puesto que China necesita asegurarse el suministro de estas materias primas y le conviene diversificar su cartera de proveedores para no depender en exceso de unos pocos. También es cierto que no todos los fondos destinados a la energía han sido para levantar oleoductos (es decir, para importar energía en resumidas cuentas) ya que se han construido numerosas centrales en zonas como África y Asia en beneficio de la población local, lo que eleva considerablemente la cifra destinada a este sector. Por todo ello, este punto se centra en estas dos categorías, transporte y logística por un lado (en adelante, T+L) y energía por el otro, ya que si bien el resto de ramas son de interés creo conveniente centrarme en unas pocas para poder profundizar más. A continuación, para estudiar las particularidades de cada zona geográfica, se propone un desglose regional en el que se comentarán las características de algunos países. Para facilitar la lectura se añaden dos mapas al comienzo de cada apartado con datos sobre las inversiones en las dos categorías ya mencionadas, que se irán explicando de forma entrelazada.

2.1. ASIA

En Asia se ha invertido un total de 319.680 millones de dólares, de los cuales el transporte y la logística representan el 24,73% y la energía el 45,45%.

Mapa 5: importe total de los contratos de construcción para transporte y logística firmados por cada país de Asia con China en los acuerdos de la IFR (2013-2022)

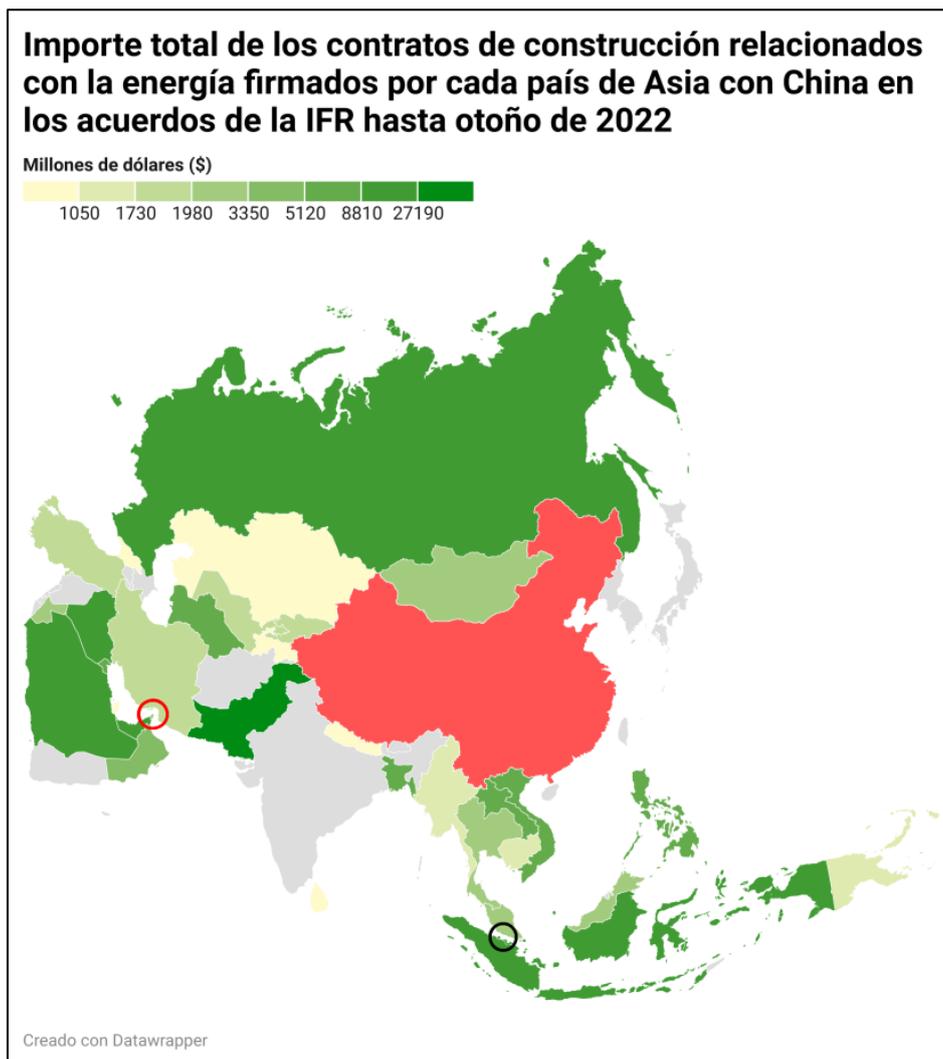


Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

Uno de los primeros puntos en los que se invirtió cuando comenzó la IFR es en Pakistán, y esto no es una casualidad. El país se ha convertido, hasta la fecha, en el mayor receptor de fondos y acuerdos para la construcción de infraestructuras de T+L del mundo (sólo por detrás de Nigeria), acaparando un total de 9.260 millones de dólares o, lo que es lo mismo, el 12,11% de la cuantía de este sector, ya que las ventajas que le aporta a China por su ubicación geográfica no son pocas. En primer lugar, gracias a que ambos países hacen frontera, le posibilita a China el acceso al océano Índico y en consecuencia a África y al oeste de Asia. Esto no sólo implica un trayecto menor y una ruta más rápida para el comercio, sino que además le ayuda a solucionar el conocido como “dilema de Malaca”, en referencia al estrecho del mismo nombre ubicado entre Malasia e Indonesia (en los mapas, el círculo marcado en negro) por el que circula hasta

el 25% del comercio mundial (Paúl, 2021). El problema con este cuello de botella natural es que es la zona de paso más frecuentada del mundo por los cargueros mercantes, y por ella fluye hasta dos tercios del petróleo que importan China y Japón desde el golfo Pérsico (Paúl, 2021), lo cual supone un punto muy sensible para Beijing, que se ha convertido en las últimas décadas en uno de los mayores importadores de esta materia prima. Para aliviar la dependencia de este estrecho, que no controla, la IFR ha invertido enormes cantidades de dinero en el puerto de Gwadar, en Pakistán, y en autopistas y vías de tren que atraviesan el país desde este enclave hasta la frontera con China. Estas cuantiosas inversiones no sólo refuerzan los lazos entre el gigante asiático y Pakistán, sino que favorecen el acercamiento a la región de Asia occidental y supone un punto geoestratégico clave. Por último, no hay que olvidar la rivalidad entre China e India, que sin duda ha motivado al primero para buscar alianzas con el rival del segundo, que es Pakistán. Es tal la importancia de este país que uno de los corredores económicos que hemos mencionado está exclusivamente dedicado a él. Por si esto no fuera poco, de la categoría de la energía ha recibido el 18,77% de los fondos, 27.190 millones, distribuidos en la construcción de varias plantas de energía, especialmente de carbón y de energía eólica.

Mapa 6: importe total de los contratos de construcción relacionados con la energía firmados por cada país de Asia con China en los acuerdos de la IFR (2013-2022)

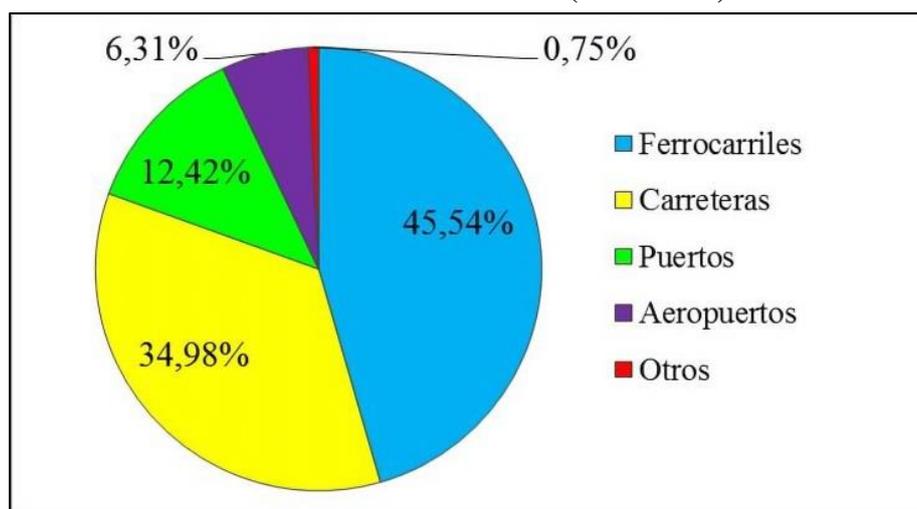


Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

Los siguientes que más han percibido han sido Malasia y Bangladesh, cada uno $\approx 10\%$ de la inversión de T+L. Aunque uno puede presuponer fácilmente que dicha suma de dinero se ha destinado a mejorar y reforzar la infraestructura portuaria de estos países costeros, lo cierto es que la mayor parte de ella se ha destinado al transporte terrestre, concretamente el ferroviario. De hecho, el *East Coast Rail Link* de Malasia, una línea de tren para transporte de pasajeros y mercancías que une el noreste con el suroeste de la isla, es uno de los proyectos de construcción más grandes llevados a cabo por empresas chinas fuera del país. Los primeros acuerdos se firmaron en 2016 y se prevé que esté completado para 2027. Actualmente la construcción está al 35% y cuando se termine ayudará a empujar económicamente el área más desfavorecida de Malasia, la parte noreste, conectándola con la parte suroeste, que es la que se encuentra en la zona del estrecho de Malaca. El caso de Bangladesh es similar: en este país, como proyecto destacado se menciona el puente de Padma, que por su magnitud se ha convertido en uno de los proyectos más grandes del pequeño aunque altamente poblado estado asiático.

Como se puede apreciar en el gráfico 2, a pesar del importante peso del transporte marítimo para el comercio, el 80% de los proyectos de infraestructuras son de tipo terrestre. Y es que Asia central carece del soporte necesario que requiere un proyecto así, de ahí el alto volumen de inversión. Rusia, Irán, Kazajistán, Mongolia, Georgia o Kirguistán son zonas de paso de los corredores terrestres que atraviesan la vasta estepa asiática. Exceptuando, al menos en parte, a los dos primeros, los otros cuatro comparten un aspecto común a otros países de la región: si bien el riesgo de inversión en ellos es elevado ante factores como la debilidad de sus monedas, la inestabilidad de sus gobiernos y de sus vecinos (el caso de Afganistán es el más claro) o el recelo con el que puedan ver una posible ambición de dominio económico por parte de China también carecen (de forma notable) de niveles de infraestructura adecuados, y por ello tienen el potencial de convertirse en grandes clientes y aliados (EUI, 2016).

Gráfico 2: distribución porcentual por subcategorías de los 79.070 millones de dólares destinados a las infraestructuras de transporte y logística para Asia dentro de los acuerdos de la IFR (2013-2022)



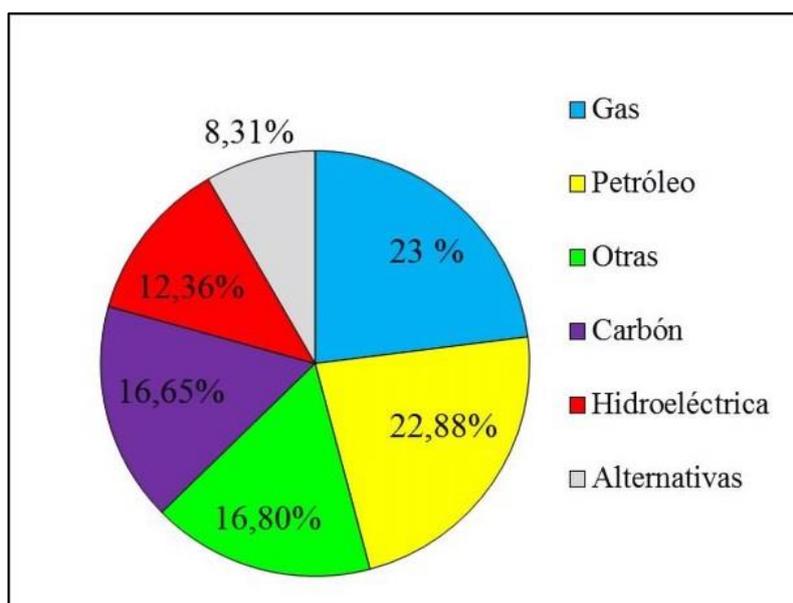
Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

Los países del golfo Pérsico (Arabia Saudí, Emiratos Árabes Unidos, Kuwait, Omán, Catar, Irán e Irak) son el destino del 31,69% de la inversión en energía. Si bien es cierto que China aspira a diversificar su cartera de proveedores eso no quiere decir

que no le interese seguir haciendo negocios con ellos, y al fin y al cabo, el rápido desarrollo de estos países (especialmente los de la península arábiga) en los últimos lustros implica que una gran cantidad de maquinaria para la extracción y procesamiento de petróleo y gas sigue siendo necesaria para explotar estos recursos. En el gráfico 3 se detalla la distribución por fuentes de energía. Dado que en el presente apartado, Asia, se incluyen algunos de los mayores productores de petróleo no es de extrañar que este bien tanpreciado ocupe algo más de la quinta parte del total. Y es que, si antes hemos tratado la importancia de Gwadar para evitar el estrecho de Malaca, en el Golfo Pérsico está ubicado el estrecho de Ormuz (en los mapas, el círculo marcado en rojo), por donde se exporta el 21% del petróleo líquido mundial, otro cuello de botella de enorme interés (Paúl, 2021).

No resulta extraño, pues, el interés de China de asegurarse las alianzas con los países de la zona a través del comercio y la construcción de la infraestructura que necesitan. En cuanto al gas, la otra gran fuente de energía, si bien los ya citados países del Golfo son proveedores no alcanzan tanto peso como las regiones de Asia central: Rusia o Turkmenistán son los casos más destacados. Al contrario que el caso anterior, en el que el grueso de los acuerdos económicos relacionados con el petróleo se concentraba en esos pocos países, en este caso la inversión está más distribuida, con plantas y campos de extracción construidos a lo largo de toda Asia. Respecto a la hidroeléctrica, se centra principalmente en tres países: Laos, Indonesia y Pakistán.

Gráfico 3: distribución porcentual por subcategorías de los 145.300 millones de dólares destinados a las infraestructuras de energía para Asia dentro de los acuerdos de la IFR (2013-2022)



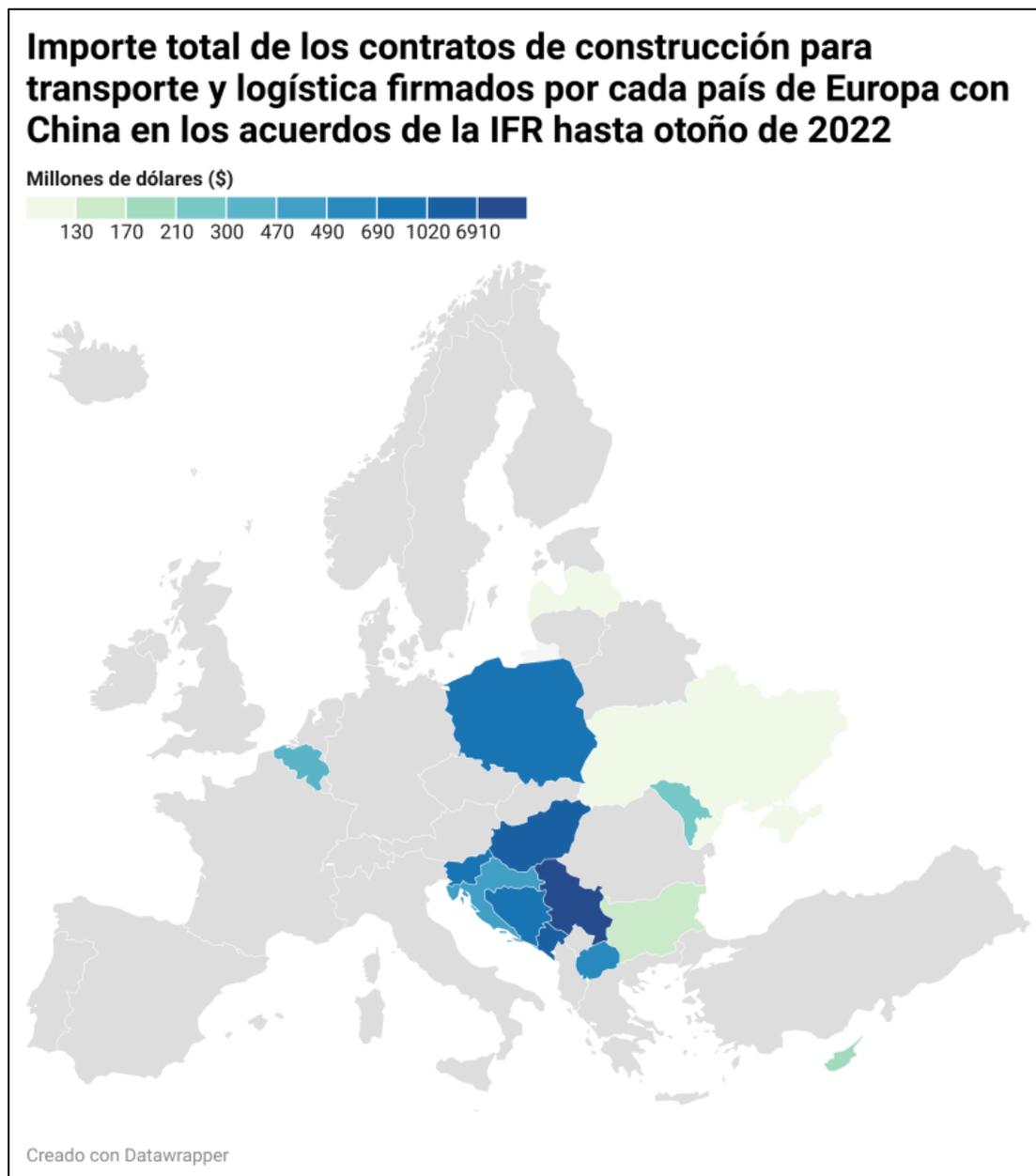
Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

2.2. EUROPA

En Europa se ha invertido un total de 28.120 millones de dólares, de los cuales el transporte y la logística representan el 47,19% y la energía el 24,72%.

Como podemos ver en los mapas 7 y 8, la inversión para ambas variables que medimos aquí se centra casi exclusivamente en la parte oriental de Europa, seguramente debido a la mayor necesidad de infraestructuras que tienen los países de esa región.

Mapa 7: importe total de los contratos de construcción para transporte y logística firmados por cada país de Europa con China en los acuerdos de la IFR (2013-2022)

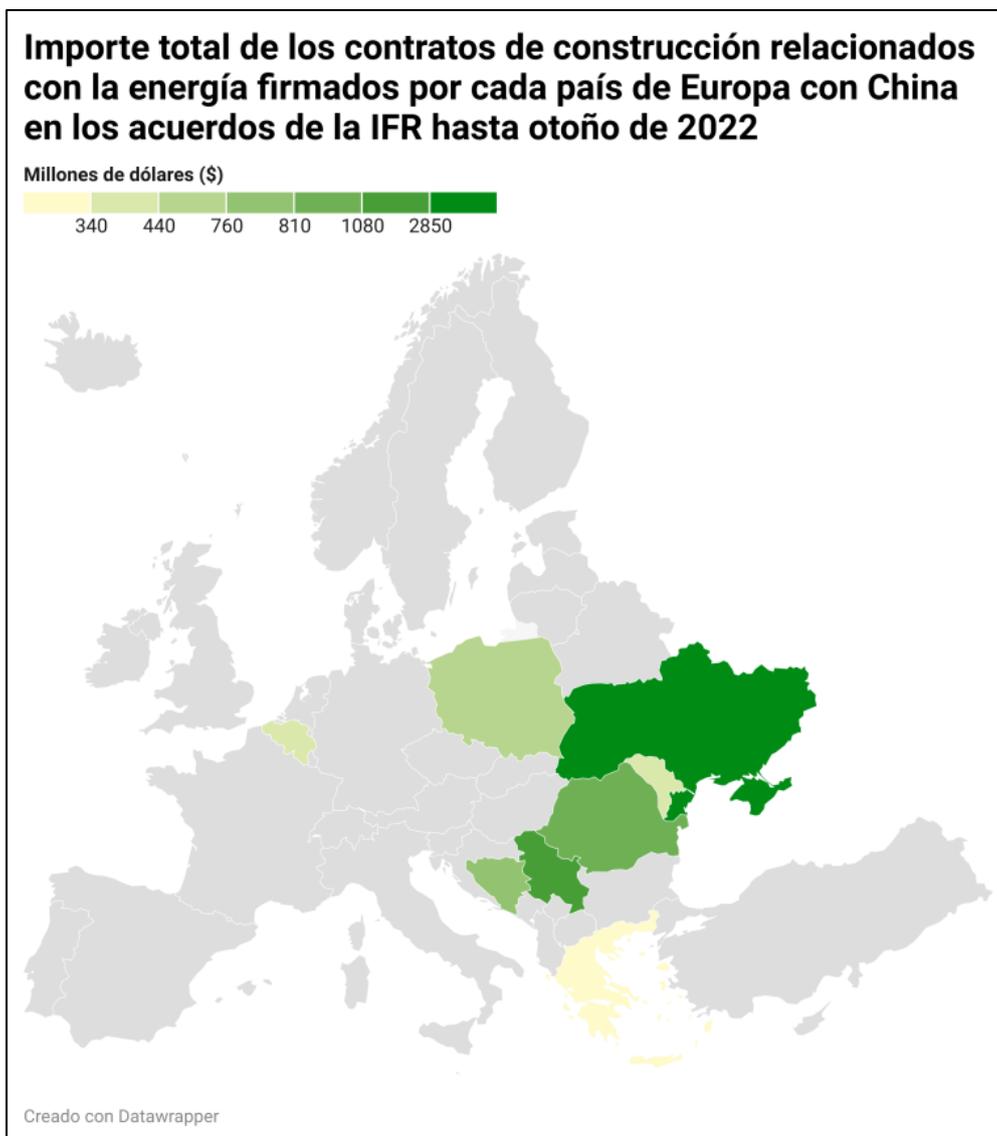


Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

El hecho de que los Balcanes sea el destino de la mayoría de proyectos de la IFR para Europa no es una cuestión menor: el motivo detrás de ello es que el gigante asiático quiere utilizar a los estados del sureste como puerta de entrada hacia el corazón del viejo continente. Las guerras de los años 1990 y el desmembramiento de Yugoslavia, sumado a la crisis de 2008, supusieron un duro golpe para la infraestructura de la zona, que en muchos casos acabó en desuso, abandono o con graves faltas de mantenimiento y renovación. Ubicados en una zona de paso entre el Mediterráneo, el centro de Europa y el Medio Oriente, estos países han abierto sus puertas a la inversión china para

proyectos de enorme peso. La IFR busca utilizar a Grecia como punta de lanza de una ruta terrestre hacia países como Alemania, ya que “para Pekín, Grecia es la puerta que une las fábricas chinas con los consumidores de Europa, Oriente Medio y el Norte de África” (Tsonev, 2021). Para poder coordinar los esfuerzos, y de paso meter cuña en la UE para inclinar la balanza a favor de sus intereses gracias a sus relaciones con países miembros, como Grecia, el gigante asiático ha llevado a cabo varios encuentros en lo que se conoce como 17+1⁵ con los PECO (Países de Europa Central y Oriental). De esta forma Pekín busca mantener relaciones favorables con esta región europea a través del comercio y las inversiones, disputando la hegemonía de la UE, ya que el área sur-oriental suele verse menos beneficiada por los fondos comunitarios para proyectos en comparación con los países de Europa occidental.

Mapa 8: importe total de los contratos de construcción relacionados con la energía firmados por cada país de Europa con China en los acuerdos de la IFR (2013-2022)

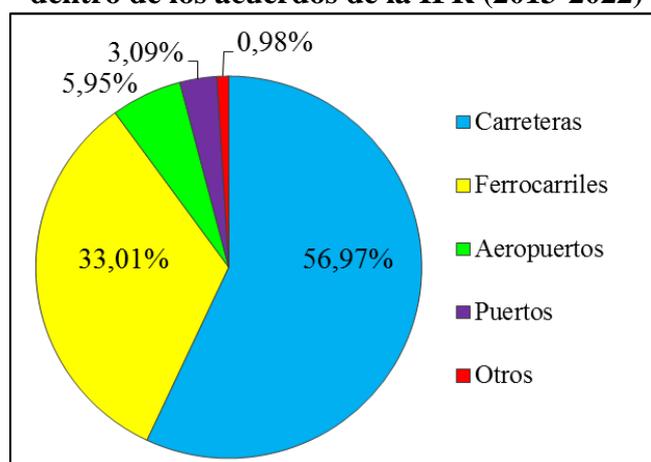


Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

⁵ Los 17 países son Albania, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Croacia, República Checa, Estonia, Grecia, Hungría, Letonia, Lituania, Macedonia del Norte, Montenegro, Polonia, Rumanía, Serbia, Eslovaquia y Eslovenia. Inicialmente eran 16+1 pero Grecia se unió en 2019. El país +1 es, obviamente, China.

Entrando en ejemplos concretos, podemos comentar que Polonia fue el primer país de la región en sumarse a la IFR con la inauguración del ferrocarril China–Polonia en 2013, o que en junio de 2015 Hungría se convirtió en el primer país de los 17+1 en firmar un acuerdo de cooperación con China en el contexto de la IFR. Por otro lado, uno de los enclaves destacados en la región que ha copado algunas portadas de la prensa en los últimos años es el puerto de El Pireo, en Grecia. En abril de 2016 China adquirió el mayor puerto del país, próximo a la capital del Estado heleno, por valor de 368,5 millones de euros con el compromiso de invertir 350 millones en los próximos 10 años. Esta compra estratégica permite a China controlar el mayor centro logístico para la distribución de mercancías en Grecia y en el Mediterráneo Oriental. El proyecto de la IFR para este enclave es que las mercancías que lleguen por mar sean trasladadas al interior de Europa atravesando los Balcanes. Otros proyectos relevantes son la autopista Prijedor–Banja Luka en Bosnia y el puente de Peljesac, una obra considerable ubicada en Dubrovnik, Croacia (Sole, 2022). El puente Pupin, que cruza el Danubio en Belgrado, es otro de las construcciones destacadas llevadas a cabo por China (EUI, 2016: 30–34). De hecho, en Serbia se han invertido más de la mitad del total destinado a proyectos de T+L para toda Europa. Este territorio, junto con Montenegro, concentra un interés especial. Serbia no sólo es el mayor país de la región sino que además es el que tiene los lazos más fuertes con la economía asiática. El puente ya citado contó con la financiación del Banco Exim de China, “la importante ruta ferroviaria de alta velocidad entre Belgrado y Budapest está en manos de compañías chinas (...)” (Sole, 2022) y algunas empresas chinas han recibido concesiones de infraestructuras como autopistas o vías de tren. Por otro lado, Montenegro se encuentra en una situación crítica con el país asiático: la construcción de la autopista Bar–Boljare endeudó seriamente al pequeño estado balcánico, que acudió a pedir financiación a Pekín para el proyecto “después de llamar a todas las puertas con respuesta negativa” (Sole, 2022). Por si esto no fuera poco, “(...) a China le interesa el puerto de Bar, para conectar con Italia, y con el puerto de Venecia, y apoyar el tráfico que se dirige desde Asia a Grecia. El gigante asiático tiene muchas inversiones en puertos del Mediterráneo (...)” (Sole, 2022) y contar con otras plazas en la costa del sur de Europa que contribuyan al tráfico de mercancías hacia el centro de Europa es sin duda alguna una opción a considerar.

Gráfico 4: distribución porcentual por subcategorías de los 13.270 millones de dólares destinados a las infraestructuras de transporte y logística para Europa dentro de los acuerdos de la IFR (2013-2022)



Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

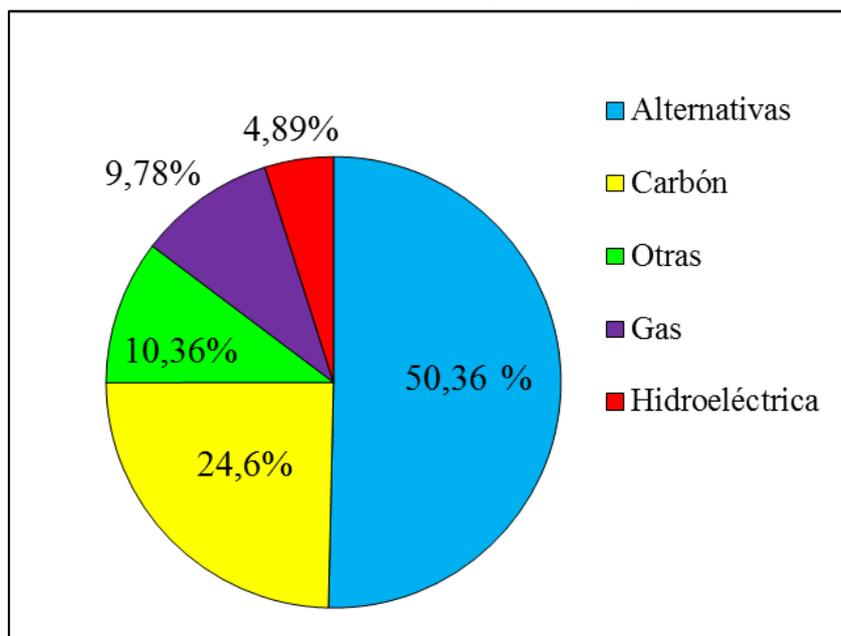
Respecto a la distribución porcentual mostrada en el gráfico 4, si bien el transporte terrestre concentra el mayor número de proyectos y recursos, a diferencia del caso visto en Asia, en Europa predomina la construcción de carreteras por encima de la de vías férreas siendo Bosnia, Serbia y Montenegro con los casos ya citados el top tres de la lista haciendo que las inversiones en los puertos de la zona se vean opacadas ante el despliegue de concesiones para el transporte terrestre.

Uno de los motivos por los que China es tan bienvenida en países como los de Europa del este y sureste es porque sus grandes inversiones no implican llevar a cabo proyectos de reformas económicas estructurales del estilo de las que acompañan a los fondos provenientes de instituciones como el Fondo Monetario Internacional (FMI). Además no acostumbra tener en cuenta los estándares medioambientales, por lo que los acuerdos y concesiones suelen incluir infraestructura contaminante que la Unión Europea no ve con buenos ojos, como centrales de carbón. Esto es importante por las características de los Balcanes: son países cuya energía proviene de centrales construidas en la segunda mitad del siglo XX (años 60 y 70) que, debido a los conflictos que han azotado la región desde los 90, se han quedado obsoletas y necesitadas de una buena renovación. Por si esto fuera poco, países como Bosnia-Herzegovina, Croacia o Serbia “todavía dependen de desfasadas y muy contaminantes centrales de carbón que no suplen toda su demanda. Albania o Montenegro tienen importantes capacidades hidroeléctricas por desarrollar, Rumanía o Bulgaria tienen reservas de minerales o hidrocarburos que no están adecuadamente explotadas o directamente sin explotar” (Tsonev, 2021), por lo que la inversión extranjera para cubrir estas necesidades es bien recibida (EIU, 2017). Los proyectos de la IFR relacionados con el carbón están destinados a la extracción de este recurso para su quema en esas centrales, y así producir electricidad, o para la renovación y reconstrucción de algunas viejas plantas de energía que se han ido quedando obsoletas. Debido al giro hacia la descarbonización llevado a cabo por la UE en los últimos lustros, la financiación para estos proyectos es prácticamente nula, por lo que los gobiernos de estos países se han visto forzados a buscar nuevos mecenas para renovar o ampliar su capacidad productiva energética, ya que la alternativa sería acabar con este modo de producción de energía contaminante cerrando las centrales para depender de la importación, escenario que obviamente no es el más conveniente para estos países. Es en este contexto en el que China ha decidido acercarse a los PECO para involucrarse en su necesidad de infraestructuras a cambio de obtener rutas comerciales e influencia en los órganos de la UE, gracias a que los intereses de estos países “menores”, y a veces olvidados, ahora se alinean con los de Pekín en ciertos ámbitos. Por otro lado, como hemos mencionado con el caso de Montenegro, estos contratos suelen tener cláusulas sobre la obligatoriedad de emplear a proveedores y trabajadores chinos, y además los proyectos alcanzan unos niveles de costes que endeudan a los países seriamente y provocan no pocos debates sobre la influencia económica china.

En cuanto a casos concretos, en el gráfico 5 podemos observar que la mitad de los fondos se han destinado a proyectos de energías renovables. Llama la atención la fuerte inversión hecha en Ucrania, que llega a acumular hasta el 40% de los 6.950 millones relacionados con contratos de energía. Cabe destacar que el 70% de los fondos canalizados hacia el país están orientados a proyectos de energías renovables, siendo el más destacable una granja de energía eólica por valor de 1.120 millones de dólares firmado en octubre de 2019. Por otro lado, en Bosnia se han recibido “préstamos por valor de más de 530 millones de euros para la construcción de la planta hidroeléctrica de Stanari y para la construcción de plantas de carbón” (Sole, 2022), como la de Tuzla,

que provocó algunas quejas en la UE por el plan que esta pretende llevar a cabo de acabar paulatinamente con la generación de electricidad mediante la quema de carbón. En Montenegro se han realizado planes para levantar parques eólicos y la central térmica de Pljevlja está en vías de ser reconstruida (Sole, 2022).

Gráfico 5: distribución porcentual por subcategorías de los 6.950 millones de dólares destinados a las infraestructuras de energía para Europa dentro de los acuerdos de la IFR (2013-2022)



Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

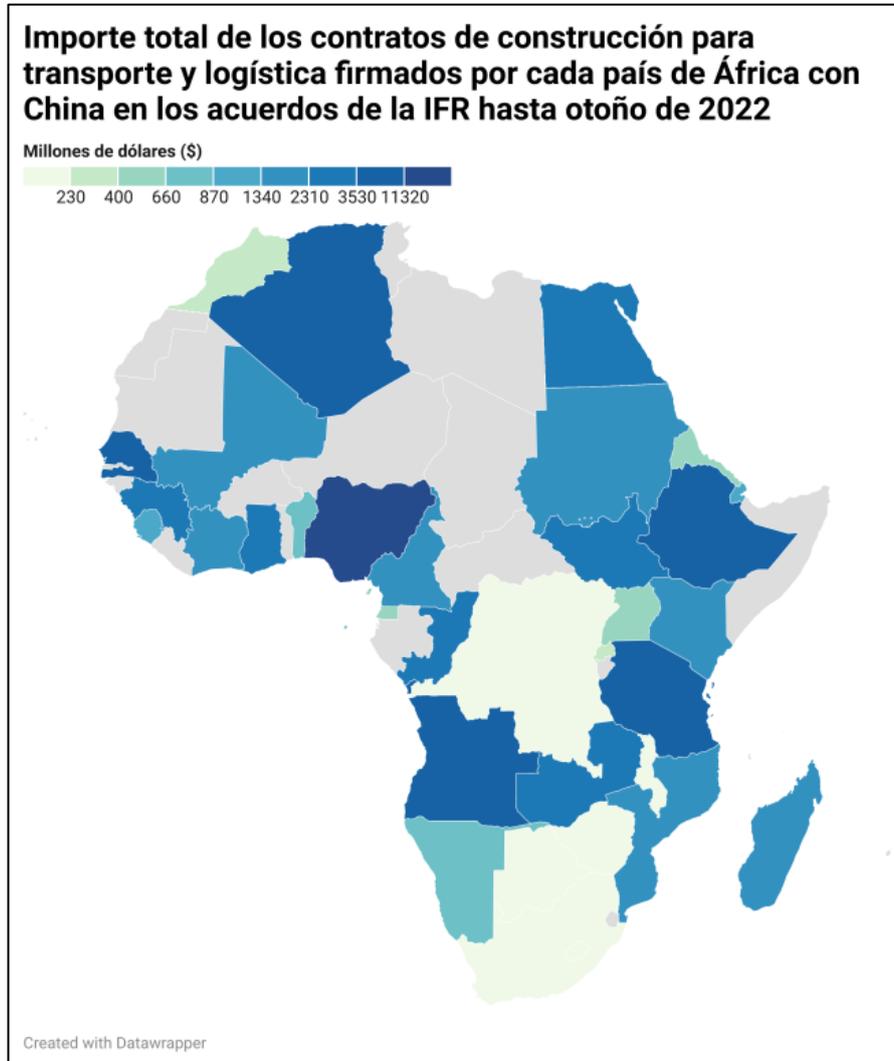
2.3. ÁFRICA

En África se ha invertido un total de 161.760 millones de dólares, de los cuales el transporte y la logística representan el 40,09% y la energía el 31,02%.

La Conferencia de Bandung, que tuvo lugar en Indonesia en 1955, marca el inicio de las relaciones de China con África para la era moderna. En ella los 29 países asistentes adoptaron diez principios fundamentales, que junto con las buenas relaciones diplomáticas fueron una de las semillas que formaron el Movimiento de los Países No Alineados. Estos lazos entre el país asiático y el continente africano se reforzaron con las luchas por la independencia, en las que China colaboró ayudando a sus socios a acabar con el dominio colonial (Majueran, 2023). A pesar de que el continente africano no estuviese en el camino que transcurre desde China a Europa, ya desde la antigüedad la costa del este de África se incluyó en las rutas de los barcos mercantes, como pudimos apreciar en el mapa 1, razón por la cual el gigante asiático ha incorporado a esta región al proyecto de la IFR bajo el marco de la Ruta Marítima. Por si esto fuera poco, este vasto territorio se haya en una situación de verdadera necesidad en lo que respecta a las infraestructuras. De hecho, la economía asiática ha pasado en pocos años de ser un socio minoritario para muchos países del continente a convertirse en el principal cliente, proveedor y fuente de inversiones. A pesar de que las relaciones comerciales precedieran a la IFR, la incorporación de multitud de estados africanos a la misma ha contribuido al reforzamiento de los lazos e intereses (EUI, 2016). Por su

parte, el gigante asiático tiene puesta la mirada en la gran cantidad de recursos naturales ubicados en el continente, por lo que busca tener acceso a ellos a cambio de infraestructuras y préstamos con los que asegurar sus rutas de suministro.

Mapa 9: importe total de los contratos de construcción para transporte y logística firmados por cada país de África con China en los acuerdos de la IFR (2013-2022)

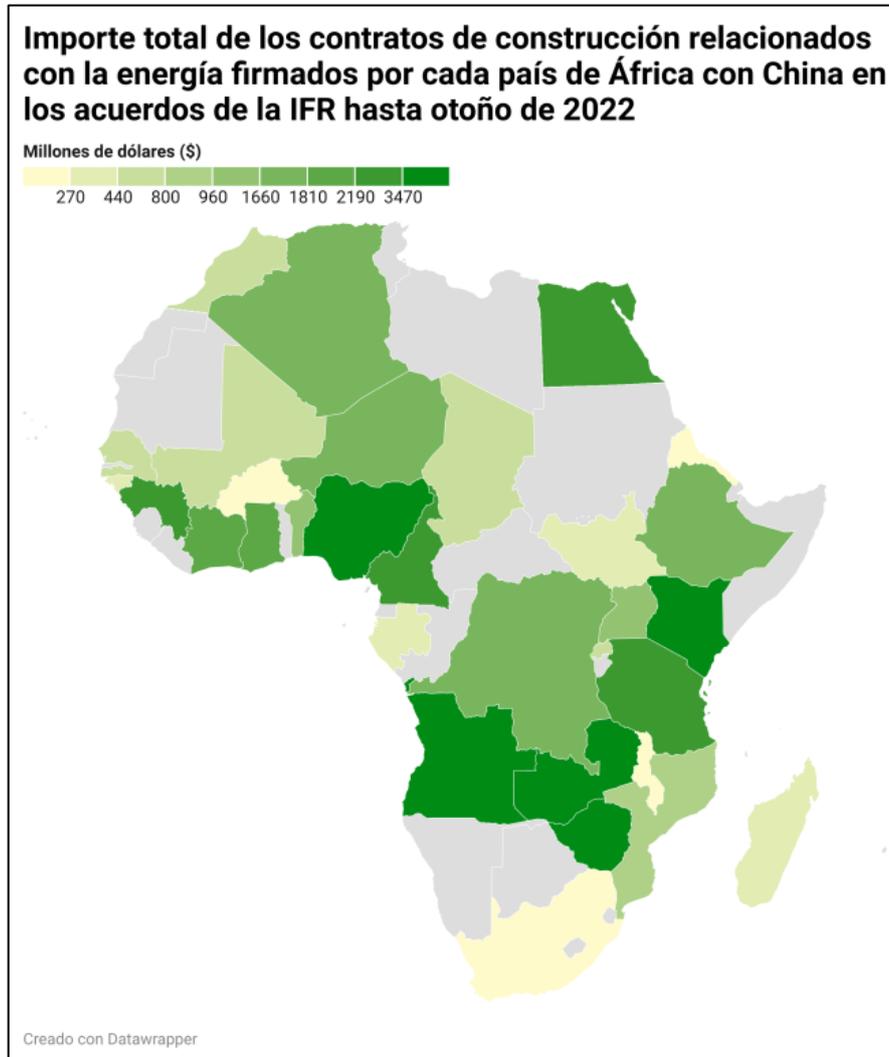


Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

Los mapas 9 y 10 revelan que la inversión china se encuentra bastante repartida geográficamente. Nigeria, Etiopía, Tanzania, Argelia y Senegal copan el top 5 de los países del mapa 9, aglutinando más de un 40% de la inversión total para transporte y logística realizada. El primero de los países de la lista, Nigeria, es un caso destacable. Desde 2006 su relación con China se ha fortalecido convirtiéndose ambos en socios estratégicos, reforzando esta posición con la incorporación del país africano a la IFR en 2018 en el Foro para la Cooperación entre China y África. Las concesiones para la construcción de vías férreas en los proyectos de Kaduna–Kano, Lagos–Kano y Lagos–Ibadan ascienden a casi 10.000 millones de dólares, cantidad que se encargarán de prestarla bancos chinos. Casos similares suceden en Etiopía y Tanzania donde los proyectos ferroviarios concentran la mayoría de la inversión: el plan principal del primer país es la línea férrea entre Adís Abeba, la capital, y el puerto de Doraleh en Yibuti, un pequeño pero destacable país africano porque tiene una ubicación geográfica

muy importante en el estrecho de Ormuz y además cuenta con una base militar china. Este recorrido, inaugurado en 2018, es de vital relevancia para Etiopía porque casi la totalidad de su comercio con el exterior transcurre a través de él.

Mapa 10: importe total de los contratos de construcción relacionados con la energía firmados por cada país de África con China en los acuerdos de la IFR (2013-2022)

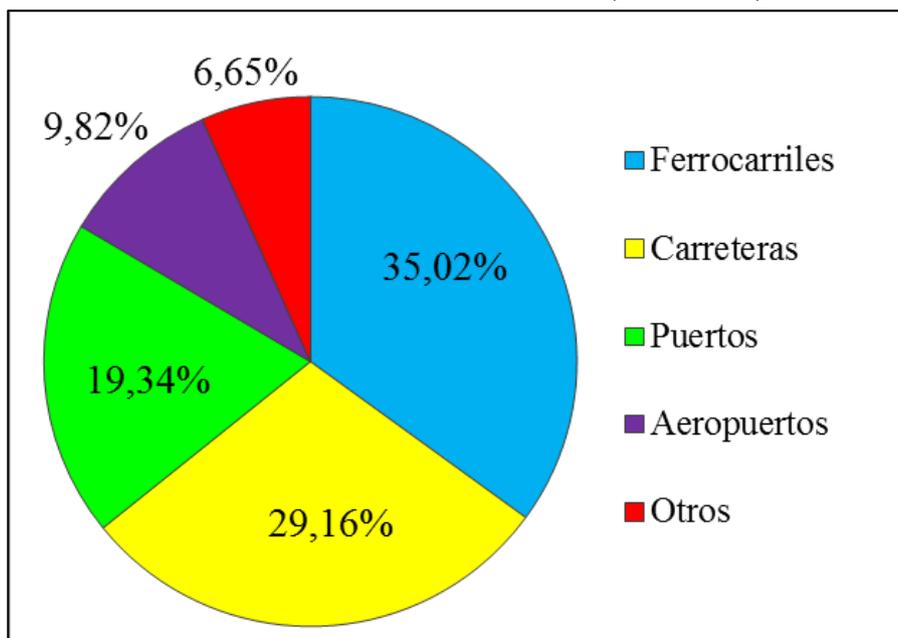


Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

Tal y como muestra el gráfico 6, ferrocarriles y carreteras reciben casi el 65% de la inversión china en África. Aunque los fondos destinados a proyectos portuarios tienen más peso relativo que en Asia y Europa, el transporte terrestre sigue siendo el principal punto de interés: hay grandes recursos y mercados en el interior de África y sin los medios adecuados el acceso es muy limitado. Así, en Tanzania destaca el megaproyecto de Dar es Salaam–Ruanda–Burundi, una línea férrea que también atraviesa Tanzania, la República Democrática del Congo (RDC) y Uganda, y que conecta todos estos países entre sí. Diseñado originalmente para reducir los costes logísticos entre Tanzania y la RDC para el transporte de mercancías y pasajeros, sin duda dinamizará el comercio, puesto que se estima que el tiempo del transporte de mercancías pase de un periodo de 30 días por carretera a menos de 48 horas en tren (Okafor, 2022). En Argelia y Senegal las carreteras son las infraestructuras más

importantes para la IFR. Para el país magrebí destaca la concesión para la construcción de la autopista Este–Oeste, una carretera de 1.216 kilómetros que conecta las fronteras argelinas de Marruecos y Túnez además del nuevo puerto en El Hamdania, que rivalizará con otros de la zona por la atención china. Los proyectos de mayor calado en Senegal son la autopista AMT&TT y el puente Fenggugne.

Gráfico 6: distribución porcentual por subcategorías de los 64.840 millones de dólares destinados a las infraestructuras de transporte y logística para África dentro de los acuerdos de la IFR (2013-2022)



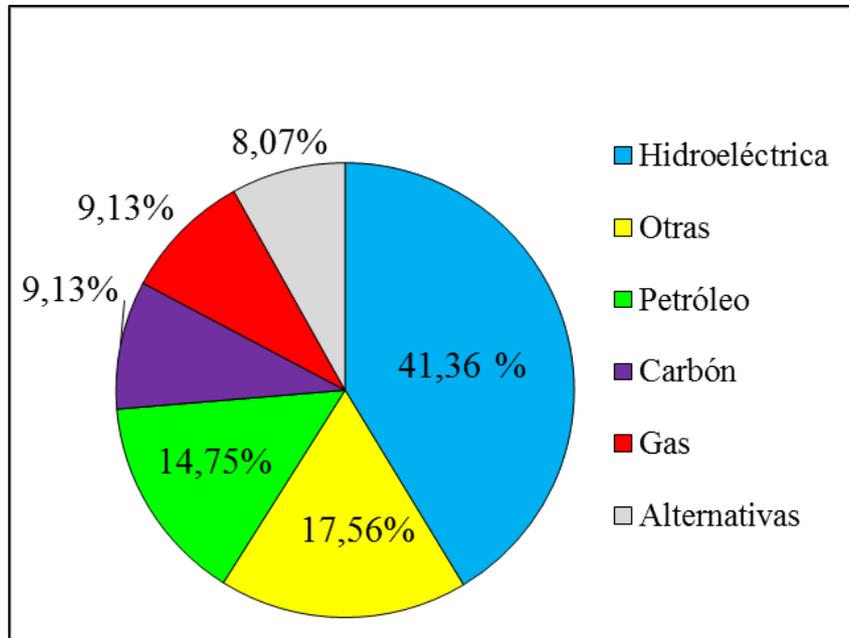
Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

En lo que respecta a la energía, la distribución porcentual del gráfico 7 muestra que la mayor parte de los proyectos de infraestructuras optan por la hidroeléctrica. Ejemplos de ello son la planta de Karuma en Uganda o la Caculo Cabaça en Angola. El continente tiene los recursos naturales y el potencial para desarrollar estas fuentes de energía limpia. Centrales similares también se encuentran en Níger (Benue), Nigeria (Mambila) o Zambia (Kafue). Sin embargo, no todo gira en torno a la energía renovable: Argelia es un gran exportador de gas y crudo y China importa grandes cantidades del país magrebí, en Egipto y Níger se han construido plantas de extracción y procesado de petróleo y grandes centrales de energía para producir electricidad mediante la quema de carbón se han levantado estos últimos lustros en países como Zimbabue.

En este último país se encuentra una de las mayores reservas de carbón de África, lo que sumado a la necesidad de energía de este país ha posibilitado la planificación de centrales como la de Sengwa. Sin embargo, en los últimos años se ha producido un giro en la política de China al respecto, puesto que en septiembre de 2021 el presidente Xi Jinping anunció en la ONU que China no construiría más plantas de energía para la quema de carbón en el extranjero. De hecho, en el caso de Zimbabue los bancos chinos se han retirado de los planes de financiación de estos proyectos, forzando a los africanos a buscar otros prestamistas para costear estas infraestructuras (Banya y Reid, 2022). Esto puede suponer un problema para las naciones que cuentan con proyectos en curso de este tipo o que se encuentran en fase de planificación, puesto que

la demanda de energía en los estados africanos es muy elevada. Se estima que los países tendrán que adaptar sus planes al cierre del grifo de los fondos chinos y diseñar proyectos de energía renovable como sustitutos.

Gráfico 7: distribución porcentual por subcategorías de los 50.170 millones de dólares destinados a las infraestructuras de energía para África dentro de los acuerdos de la IFR (2013-2022)



Fuente: elaboración propia con datos del CGIT

3. FINANCIACIÓN

Como se ha comentado previamente en la introducción, en este trabajo se abordan tres de las múltiples ramas que abarca la IFR. Una vez tratadas la parte comercial y la referente a las infraestructuras en los puntos uno y dos respectivamente, se procede a analizar la financiación del megaproyecto chino. Para ello, se ha dividido este punto en tres apartados: el Fondo de la Ruta de la Seda (FRS), el Banco Asiático para Inversión en Infraestructuras (BAII), y la internacionalización del renminbi y su impacto en la IFR.

La Iniciativa de la Franja y la Ruta es un megaproyecto de envergadura colosal que tiene como objetivo principal mejorar y aumentar los intercambios comerciales a través de la cooperación económica entre Asia, Europa y África. Para poder llevar a cabo un plan de este calibre China ha desarrollado varios mecanismos financieros con los que sufragar las inversiones en las costosas infraestructuras que ha ido levantando en numerosos países y en otros sectores relacionados con el desarrollo del programa. Por otro lado, la potencia asiática ha apostado firmemente en los últimos años por la internacionalización de su moneda, el renminbi, como parte de su estrategia financiera de la IFR. Desde la publicación en 2015 del documento que dio el pistoletazo de salida al proyecto, el aspecto financiero estuvo entre los principales objetivos del plan. Entre las medidas mencionadas podemos encontrar “la construcción de sistemas monetarios estables, de sistemas de inversión y financiación y de sistemas de crédito en Asia, (...) impulsar en conjunto los preparativos dirigidos a la instauración del Banco de Inversiones en Infraestructuras de Asia y (...) acelerar el establecimiento y la operación del Fondo de la Ruta de la Seda” (Gobierno de China, 2015: 5). Sin embargo, antes de describir a estos organismos conviene analizar brevemente el contexto internacional.

Son múltiples los motivos por los que el gigante asiático ha desarrollado estas instituciones. Si bien se ha mencionado la necesidad de estos instrumentos para consolidarse como potencia mundial, no es ésta la única razón. Desde hace unos años los países emergentes o en vías de desarrollo han ido creciendo paulatinamente. Lejos quedan los años 50 del siglo XX, donde se podría decir que apenas unos pocos países eran los únicos relevantes en estos asuntos. Desde que se fundaron el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI) los países del Sur Global han experimentado un rápido crecimiento: Brasil tiene más embajadas en África que Reino Unido, China se ha convertido en el mayor socio comercial de África y ambos países, junto con India, han aumentado enormemente su ayuda al exterior para otros países del Sur Global, incrementando el comercio Sur-Sur exponencialmente (Desai y Vreeland, 2014). Sin embargo, han visto y comprobado que estas instituciones de gobernanza global suponen, en varias ocasiones, un límite a su desarrollo. Véase para ello el caso de FMI: si bien los países del BRICS representan algo más del 30% del PIB mundial en este organismo sólo poseen el 11% de los votos, lo cual limita su toma de decisiones. De hecho, se ha intentado redistribuir las cuotas mediante una reforma que otorgaba una mayor proporción de votos al bloque de los BRICS, pero como esta medida contemplaba doblar las aportaciones monetarias de cada socio al FMI muchos países se negaron (Desai y Vreeland, 2014).

Si nos remontamos más atrás en el tiempo podemos encontrar otras razones por las que los países del Sur Global se han tornado reticentes con el paso de los años a las intervenciones del BM y del FMI. En la década de 1960, “las naciones andinas crearon la Corporación Andina de Fomento (CAF), también conocida como el Banco de

Desarrollo de América Latina, como forma de eludir las estrictas normas impuestas por el Banco Mundial sobre los préstamos para infraestructura” (Desai y Vreeland, 2014). La crisis financiera asiática del año 1997, en la que algunas monedas de países como Tailandia, Malasia, Indonesia y Filipinas sufrieron devaluaciones drásticas, contribuyó a minar la confianza global en el FMI, que intervino ofreciendo préstamos a cambio de “paquetes de ayudas estructurales” en los que se exigían medidas como un fuerte recorte del gasto público, reducciones del déficit fiscal o aumentos agresivos de las tasas de interés. Unos años más tarde, a comienzos de la década de los 2000, “10 países miembros de la ASEAN sumados a China, Corea del Sur y Japón establecieron una red de acuerdos bilaterales de intercambios de divisas conocida como la iniciativa Chiang Mai” (Desai y Vreeland, 2014). Por último, cabe mencionar el proyecto del Banco del Sur o BancoSur, un organismo fundado en 2007 que buscaba ser una herramienta más para la integración hispanoamericana, aunque no acabó teniendo mucho efecto. Además de todo lo mencionado, los numerosos programas de ajustes solicitados a países pequeños o pobres como condición sine qua non para recibir préstamos, que han acabado endeudando a los estados mientras aprobaban medidas socialmente muy impopulares, son una más de las razones por las que estas naciones buscan financiación en entidades que ofrezcan acuerdos menos draconianos.

Estas medidas fueron llevadas a cabo, en parte, por el descontento de los países del Sur Global con las instituciones de Bretton Woods y con los estados del Norte Global, que temen perder su hegemonía en estos organismos, especialmente aquellos de menor tamaño. Por ello, y a pesar de que los BRICS no forman un grupo plenamente homogéneo y tienen sus disputas internas (China rivaliza con India en Asia y tiene sus desacuerdos con Rusia), entidades como las propuestas por este grupo se ven con buenos ojos por los países menos poderosos para poder construir los proyectos de infraestructuras tan necesarios para su desarrollo.

Para poder desarrollarse plenamente como potencia mundial es requisito indispensable contar con un sistema financiero y sus correspondientes instituciones que aporten los fondos, canalicen las divisas y apoyen al Estado en su expansión y financiación. Por ello, China presentó en 2014 tres instituciones financieras para poder contrarrestar las dos organizaciones multilaterales surgidas tras los Acuerdos de Bretton Woods⁶, el BM y el FMI:

1. En julio de 2014 el grupo de los BRICS anunció el Nuevo Banco de Desarrollo del BRICS, entidad que busca ser una alternativa al BM y al FMI para la financiación de proyectos entre los cinco países que forman este grupo. Con un capital inicial de 50.000 millones de dólares que cada miembro aportó equitativamente y un fondo de reserva adicional de 100.000 millones de dólares para las crisis de liquidez, su función principal es aportar el capital necesario para los proyectos de infraestructura y desarrollo sostenible en los países fundadores, aunque otros países de ingresos bajos y medios pueden participar e incorporarse al mismo (Desai y Vreeland, 2014).

⁶ Los Acuerdos de Bretton Woods son un conjunto de reglas formuladas para regular el comercio y las finanzas internacionales usando el dólar estadounidense como moneda de referencia, que se pactaron en junio de 1944 en la localidad homónima, en EEUU. En la década de 1970 el sistema monetario internacional con tipos de cambio fijos allí acordado y gestionado por el FMI dejó de funcionar cuando el presidente de EEUU Richard Nixon suspendió la convertibilidad del dólar en oro. Posteriormente, *de facto* desde 1973 y *de iure* desde que en 1978 entró en vigor la segunda enmienda al Convenio Constitutivo del FMI, los tipos de cambio son variables (flotantes).

2. En octubre del mismo año China reveló la intención de fundar el Banco Asiático para Inversión en Infraestructuras (BAII), institución que busca competir, al igual que la anterior, con los todopoderosos BM y FMI. En concreto, aspira a disputar la hegemonía regional del Banco Asiático de Desarrollo (BAD), creado en 1966 y que tiene a EEUU y Japón como principales accionistas. Fundado formalmente en enero de 2016, el BAII cuenta con un fondo inicial de 100.000 millones de dólares y los miembros que lo integran han pasado de los 57 fundadores a los 105 actuales.
3. En noviembre de 2014, durante un encuentro del Fondo de Cooperación Económica Asia-Pacífico, Xi Jinping anunció la creación del Fondo de la Ruta de la Seda (FRS), dotado inicialmente con 40.000 millones de dólares.

Dado que los dos últimos organismos están más relacionados con la IFR, se procede a describir cada uno en mayor profundidad.

3.1. EL BANCO ASIÁTICO PARA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS (BAII)

Aunque se trata de una institución de reciente creación y se encuentra en su fase inicial constituyendo su infraestructura, ya ha concedido préstamos por valor de 41.190 millones de dólares. Centrado en lo que define como la Infraestructura del Mañana (*Infrastructure for Tomorrow*, abreviado como i4t), su foco está puesto en proyectos sobre medios de transporte de energía renovable y de baja contaminación, gestión sanitaria de agua y de residuos, entre otros casos. Por otro lado, también hace un especial hincapié en las infraestructuras transfronterizas y en atraer capital privado para tratar de cubrir la vasta necesidad de fondos de la región, ya que sólo con la aportación de los bancos estatales no es suficiente. Los fondos del BAII se han invertido, por el momento, en 34 de los países miembros que lo conforman. La energía y el transporte, infraestructuras analizadas en el punto dos del presente documento, suman casi un 40% del total y, en lo que respecta a la financiación en base al carácter de la misma, el 62% de los proyectos cuentan con dinero público mientras que el 38% restante están financiados por inversores privados. Además, el BAII tiene el estatus de Observador Permanente en las Naciones Unidas.

La constitución de este banco tuvo ciertos giros inesperados. Tal y como hemos avanzado, se diseñó con la idea en mente de que fuera en primer lugar la competencia directa del BAD, imperante en la región y gestionado en la práctica por EEUU y Japón, y más adelante un posible rival del BM. Una de las sorpresas iniciales fue el anuncio inesperado de Reino Unido el 12 de marzo de 2015 acerca de su participación en la institución, poco antes de la fecha límite del plazo para optar a formar parte del organismo, fijado el 31 de dicho mes. Apenas cuatro días después se sumaron Francia, Alemania e Italia y poco antes del 31 se incorporaron Australia y Corea del Sur, dato relevante puesto que ambos países son aliados preferentes de EEUU en la región, por lo que la potencia norteamericana mostró su desagrado públicamente ante tales decisiones. Estas rápidas solicitudes fueron interpretadas por algunos analistas como un hecho clave que marcó un giro en la geopolítica de Asia-Pacífico, al señalar un declive de la influencia de EEUU (Zhang, 2015: 126).

Detrás de esta organización no hay, ni más ni menos, que una idea que ya se ha expuesto en el primer punto de este trabajo: el deseo de China y otros países de peso ascendente por contribuir a (re)escribir las normas del comercio internacional, tomando

partido en el juego mundial a través de instituciones como los Bancos de Desarrollo y la financiación de proyectos en pro de sus intereses. Esta influencia creciente se ha ganado a través de la cooperación Sur-Sur: ello implica que el gigante asiático “brinda ayuda económica para satisfacer las propias necesidades de desarrollo de China y, al mismo tiempo, atiende las necesidades de desarrollo de los beneficiarios” (Arase, 2015). Dado que el desarrollo de la “infraestructura económica no es una prioridad para los donantes occidentales” (Arase, 2015: 7), China tiene la oportunidad de suplir esta necesidad con su financiación. De hecho, las previsiones del propio BAD para la década 2010–2020 cifraban en 8 billones de dólares la cuantía total que necesitaba invertir el continente asiático “en infraestructura nacional con el fin de mantener los niveles actuales de crecimiento económico” (Ríos, 2019: 33).

El BAI no es un Banco propiedad del estado chino, sino que es un Banco Multilateral de Desarrollo (BMD) integrado por más de 100 países, por lo que su función no es ser un instrumento de la agenda nacional de uno de sus miembros, a pesar de que China ha aportado casi un tercio de los fondos y tiene más de un cuarto de los votos y poder de veto. Por ello, no se dedica en exclusiva a los proyectos de la IFR y, de hecho, ha recibido críticas al respecto por parte de países como India, que es el segundo mayor aportador de capital y no participa en la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

3.2. EL FONDO DE LA RUTA DE LA SEDA (FRS)

Para poder financiar en exclusiva el plan de la IFR, a principios de 2015 comenzó a operar el FRS. Creado por el Consejo de Estado chino con un capital inicial de 40.000 millones de dólares, los principales accionistas de este fondo de inversión para la infraestructura y el desarrollo son la Administración Estatal de Divisas (65%), la Corporación de Inversión China (15%), el Banco de Exportación e Importación de China (15%) y el Banco de Desarrollo de China (5%), todos de titularidad pública. Su objetivo principal es financiar proyectos de infraestructura en países a lo largo de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda para promover el comercio y la cooperación económica entre el gigante asiático y el resto de países. En lo que respecta a las categorías de los proyectos, el 75% de los mismos están relacionados con la infraestructura y la energía.

En el momento de su fundación, el FRS contaba con 57 países, incluyendo algunos de los principales países europeos y asiáticos que no tardaron en sumarse al organismo, como pasó con el BAI. Desde entonces, el fondo ha ampliado su base de miembros y actualmente cuenta con 115 países participantes, así como con diversas organizaciones internacionales. El FRS se ha convertido en un componente clave de la IFR y ha financiado una amplia gama de proyectos de infraestructura, incluyendo carreteras, ferrocarriles, puertos y plantas de energía en países de Asia, Europa y África. De esta forma, “con la base financiera que le proporciona el FRS (...) y el BAI, China aspira a abrir camino a algunos de sus sectores productivos más castigados por la crisis internacional (...) para liderar los ambiciosos planes de construcción que empiezan a perfilarse” (Ríos, 2019: 32).

3.3. LA INTERNACIONALIZACIÓN DEL RENMINBI

Un pilar esencial en este proceso de fortalecimiento internacional en el marco del comercio global es el peso de la moneda nacional en los intercambios entre países. La IFR y el gobierno chino no han descuidado este asunto y han impulsado la internacionalización del renminbi (RMB), también conocido como yuan, lo que ha permitido a los países participantes de la iniciativa reducir su dependencia del dólar estadounidense y aumentar la diversificación de sus fuentes de financiación. Este largo proceso mediante el cual la moneda china ha ido adquiriendo un mayor peso en el sistema financiero global y se ha ido utilizando cada vez más en el comercio internacional ha posibilitado la consolidación de China como potencia mundial.

Desde su ingreso en la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 2001, el país ha trabajado para aumentar el uso del RMB y su presencia en los mercados internacionales. Su inclusión en la cesta de los Derechos Especiales de Giro del FMI en 2015, un hito en este proceso, o “su mayor participación en los principales organismos financieros” han jugado un papel muy destacado a la hora de reforzar el RMB (Ríos, 2018: 222). Gracias al crecimiento económico y al aumento de las relaciones comerciales con el exterior China ha impulsado la internacionalización de su moneda en las últimas décadas. A medida que las mercancías y las inversiones chinas se han expandido por todo el mundo, ha habido una mayor demanda de RMB por parte de los socios comerciales de China para poder realizar los pagos, que antes era costumbre hacer en dólares. Y es que el objetivo no es otro que fomentar su uso como unidad de cuenta, medio de cambio para el comercio y depósito de valor para reforzar la posición internacional de la divisa (UNDP, 2017).

El Banco Popular de China (BPC), que es el banco central del país, “comenzó a el proceso de internacionalización de la moneda a partir de la crisis financiera global de 2008” (Perez-Saiz y Zhang, 2023: 4). Para llevar esto a cabo se han realizado diferentes iniciativas. El férreo control de los flujos de capital transfronterizos y la liquidez en RMB fuera de China era limitada, por lo que para solucionar esto una de las principales medidas ha sido la creación de centros financieros internacionales en ciudades como Hong Kong y Singapur, donde se pueden realizar transacciones en RMB y se pueden establecer cuentas bancarias en dicha divisa. Esta serie de acuerdos de intercambio de divisas con otros países y la creación de bancos de compensación extraterritoriales para facilitar el uso transfronterizo del RMB permite a las empresas e inversores realizar transacciones en RMB directamente con otros países sin necesidad de cambiar la moneda a dólares estadounidenses u otras unidades de medida. Otro factor importante ha sido la creación del Sistema de Pagos en Moneda China (*CIPS*, por sus siglas en inglés), que permite a las empresas y los inversores realizar transacciones en RMB de manera más eficiente y segura. El *CIPS* se ha convertido en una alternativa al Sistema de Pagos en Dólares de Estados Unidos (*SWIFT*, por sus siglas en inglés), que ha sido dominante en el sistema financiero internacional durante décadas. Por último y no menos importante, la internacionalización del RMB también ha sido impulsada por la creciente influencia económica de China en el mundo, lo que ha llevado a un mayor interés por parte de los inversores extranjeros en la moneda china y los mercados financieros chinos.

A pesar de todo ello, aún queda mucho trabajo por hacer: la integración financiera de China en el sistema financiero global es mucho más lenta que su integración en el ámbito comercial. El motivo de ello es que el gobierno ha mantenido,

y mantiene, un férreo control sobre la cuenta de capital, a diferencia de muchas economías que “optaron por tipos de cambio flexibles y cuentas de capital abiertas tras la caída del sistema de Bretton Woods en 1973, lo que ha provocado un aumento del volumen y la volatilidad de los flujos financieros transfronterizos” (Perez-Saiz y Zhang, 2023: 3). Sin embargo, el curso de los acontecimientos en lo que respecta al RMB parece bastante claro: el mayor peso progresivo de China en el PIB global y el rápido crecimiento de sus relaciones comerciales con otros países ya auguraban que, tarde o temprano, su moneda adquiriría mayor peso entre las divisas. EEUU es quien a la larga saldrá perjudicado de este proceso, puesto que el mayor uso del RMB se realiza a costa de un menor uso del dólar en las transacciones internacionales. Y es que la supremacía de la moneda propia en el ámbito global tiene más calado del que a priori pueda parecer: cuanto más dependa un país de la moneda estadounidense, por ejemplo, para su comercio internacional, mayor impacto tendrá en su economía las medidas de política monetaria llevadas a cabo por EEUU, siendo el caso extremo de lo aquí descrito los procesos de dolarización llevados a cabo por algunos países hispanoamericanos. Por ello, “el uso creciente del RMB en las transacciones de un país con China es probable que reduzca la sensibilidad de su volumen comercial al tipo de cambio del dólar estadounidense. Una amplia adopción del RMB también puede implicar un mayor efecto indirecto de la política monetaria de China” (Perez-Saiz y Zhang, 2023: 5) lo que conferiría al gigante asiático una palanca más para ejercer su influencia en el mundo.

Por estos motivos, aunque el proceso de internacionalización de la divisa china aún se encuentra en sus fases iniciales y su uso en las transacciones internacionales es algo que, de momento, nos “queda lejos” geográficamente hablando (se utiliza mayoritariamente en los países del Sur Global y en Asia), debemos prestar atención a la que, en principio, apunta a ser la sustituta del dólar, o al menos una rival a su altura, en el ámbito económico y financiero mundial.

4. CONCLUSIONES

Desde su origen en la antigüedad, las rutas de caravanas a lo largo de Eurasia han constituido un desfile lento pero perseverante de personas que han puesto en contacto diferentes culturas a través del comercio. Gracias al interés por los productos exóticos de la otra parte del mundo, como el papel, las especias o la seda, diversos pueblos entrelazaron sus sociedades creando largos recorridos que fluyeron a lo largo de los años por los continentes. Desde China hasta el corazón de Europa, sin olvidar las rutas marítimas hacia el este de África, los mercaderes transportaron en viajes de ida y vuelta los más preciados bienes. Sin embargo, la huella que dejaron no se limita sólo a estos objetos: la fusión de culturas y la expansión e introducción de religiones son sólo un par de muestras del alcance que tuvieron las antiguas Rutas de la Seda.

No es de extrañar, pues, el interés del gobierno chino por la revitalización de este proyecto. El contexto del país asiático, especialmente a partir de los años de la liberalización de Deng Xiaoping en la década de los 80 del siglo XX, parecía apuntar en el horizonte a un plan así. El rápido y constante crecimiento de la economía china y su integración en el podio de las potencias una vez iniciado el siglo XXI, el contexto tras la crisis de 2008 y factores internos como la necesidad de exportación para algunos sectores saturados en el mercado interno explican que el ejecutivo de Xi Jinping diseñara esta pieza clave de su gobierno. Desde su presentación oficial al mundo en el año 2013 la atención y el volumen del mismo no ha parado de crecer. Su inclusión en 2017 en los Estatutos del Partido convirtió a la IFR en la pieza más importante de la política exterior del gobierno y le concedió el estatus del que goza en la actualidad. El diseño del proyecto, basado en diferentes corredores económicos que unen países con características en común y con muchas potencialidades, pretende emular en parte los antiguos recorridos de las caravanas de mercaderes de la antigüedad.

Tal y como se ha explicado a lo largo de este trabajo, la IFR es una estrategia de una envergadura colosal cuyos objetivos van más allá de la mera facilitación de los intercambios comerciales entre los países participantes. Además de la parte comercial, la de las infraestructuras y la financiera, sus implicaciones abarcan múltiples ámbitos que no se han podido tratar aquí y que se interrelacionan con los ya citados: facetas como la militar, la religiosa, la sanitaria e incluso la diplomática son otras caras que componen este gran plan llevado a cabo por el gigante asiático. Ante la imposibilidad de exponer todas ellas se han priorizado las tres que se consideran más importantes.

En el análisis de la parte comercial se ha tenido en cuenta, en primer lugar, las características de cada región del país y qué puede aportar cada una a la IFR. Como extensión de esto, los diferentes corredores económicos y las rutas marítimas tienen su origen en diversos puntos de la geografía china, puesto que uno de los principios del proyecto es que ninguna provincia se quede rezagada en lo que respecta al desarrollo económico nacional. Para poder llevar a cabo esta integración en las zonas de paso del comercio mundial una gran cantidad de infraestructuras son necesarias. El objetivo es que no sólo las regiones más aisladas de China se incorporen a estas rutas, sino también países que por su situación geográfica no cuentan con las mismas ventajas competitivas: aquellos aislados, sin acceso al mar o de menor relevancia internacional pueden aprovechar la IFR para entrar en los circuitos comerciales y desarrollarse económicamente.

Para cumplir con estas necesidades, en muchos casos acuciantes, la construcción de grandes vías férreas, carreteras, puertos o centrales de energía es indispensable. Esto no sólo ayudará a China a tener un mejor y más rápido acceso a las materias primas que necesita, como el petróleo, sino que además serán estas rutas las que transitarán las mercancías chinas en su camino hacia los mercados finales en Europa. Por ello, los países que se han incorporado al plan estratégico han firmado numerosas concesiones y préstamos con China para la construcción de obras faraónicas que, una vez terminadas, mejorarán el comercio y la calidad de vida en la región.

Esta cantidad ingente de contratos no podría llevarse a cabo sin una financiación adecuada. El ejecutivo de Xi Jinping ha contribuido a la internacionalización de la moneda nacional, el renminbi, como paso indispensable para lograr más presencia en los mercados e instituciones financieras internacionales. La creación de organismos multilaterales como el Fondo de la Ruta de la Seda y el Banco Asiático para Inversión en Infraestructuras han favorecido que los préstamos para la construcción de infraestructuras y el comercio entre China y sus socios se realice, cada vez más, usando el renminbi y no el dólar para los intercambios entre ellos. De esta forma, se pretende disputar la hegemonía de las instituciones en manos del Norte Global mediante el uso de divisas alternativas y la constitución de organismos propios con reglas diferentes. Este desplazamiento del peso económico hacia Asia, por otra parte, no es otra cosa que la vuelta a la situación natural a lo largo de la historia. Sin embargo, “al optar por profundizar la integración a los mercados mundiales a través de proyectos como el señalado, China queda más expuesto a las crecientes agresiones geopolíticas del decadente imperio norteamericano y de sus incondicionales aliados” (Lara Cortés, 2020: 28).

Sin lugar a dudas, la Iniciativa de la Franja y la Ruta es una pieza clave para el futuro de Eurasia. Esta punta de lanza de la política exterior china ha generado un ecosistema a su alrededor de enorme calado. El impacto de la construcción de infraestructuras ligadas con el transporte y la energía, como hemos visto en este documento, marcará el presente y el futuro próximo de muchas naciones menos desarrolladas africanas y asiáticas no sólo en cuanto a la mejora en la explotación de sus recursos sino en cuanto a su mejor acceso a los circuitos comerciales globales. Por todo ello, España debería buscar su lugar en un proyecto así. Al igual que otros países del Mediterráneo, la disputa portuaria por la atención comercial es feroz y lo que está muy claro es que lo que no pase por un puerto acabará pasando por otro y beneficiando a terceros países. Es nuestro deber tratar de integrarnos en la IFR en base a las ventajas competitivas de las que disponemos, puesto que el futuro del comercio mundial correrá en gran medida bajo el paraguas de este megaproyecto y no buscar su amparo nos perjudicaría sobremanera. En la disputa por la hegemonía global China representa al candidato ascendente, por lo que no participar en sus iniciativas no parece la decisión más inteligente para el desarrollo de una nación. Es necesario apostar por el futuro, y nada mejor para ello que el lema chino que subyace en el presente trabajo: “paz mediante el comercio”.

5. BIBLIOGRAFÍA

- Arase, David (2015). “China’s Two Silk Roads: Implications for Southeast Asia (Amended version)”. *ISEAS perspective*, 2, disponible en: https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2015_2.pdf [Consultado el 03/11/2022].
- Baniya, Suprabha, Nadia Rocha y Michele Ruta (2019). “Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis”. *Policy Research Working Paper*, 8694, disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/31138> [Consultado el 03/11/2022].
- Banya, Nelson y Helen Reid (2022). “In Zimbabwe, coal power project seeks other backing after China’s U-turn”. *Zawya*, disponible en: <https://www.zawya.com/en/world/africa/in-zimbabwe-coal-power-project-seeks-other-backing-after-chinas-u-turn-ajkvu8ic> [consultado el 10/02/2023]
- Brugier, Camille (2014). “China’s way: the new Silk Road”. *European Union Institute for Security Studies (EUISS)*, disponible en: <https://www.iss.europa.eu/content/china%E2%80%99s-way-new-silk-road> [Consultado el 27/10/2022].
- Chen, Maggie Xiaoyang y Chuanhao Lin (2018). “Foreign Investment across the Belt and Road: Patterns, Determinants, and Effects”. *Policy Research Working Paper*, 8607, disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30577> [Consultado el 02/11/2022].
- Chinedu, Okafor (2022). “Tanzania partners with China on \$2.2 billion deal to tear down borders with neighbouring countries”. *Business Insider Africa*, disponible en: <https://africa.businessinsider.com/local/markets/tanzania-partners-with-china-on-dollar22bn-deal-to-tear-down-borders-with/rr41t2v> [consultado el 12/04/2023]
- Desai, Raj M. y James Raymond Vreeland (2014). “What the new bank of BRICS is all about”. *The Washington Post*, disponible en: <https://www.washingtonpost.com/news/monkey-cage/wp/2014/07/17/what-the-new-bank-of-brics-is-all-about/> [Consultado el 07/03/2023].
- De Soyres, Francois, Alen Mulabdic, Siobhan Murray, Nadia Rocha y Michele Ruta (2018). “How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?”. *Policy Research Working Paper*, 8614, disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30582> [Consultado el 02/11/2022].
- El País (2013). “China propone la recuperación de la Ruta de la Seda en una visita a Asia Central”. *El País*, 7 de septiembre.
- EUI (2016). “One Belt, One Road”: an Economic roadmap. *The Economist Intelligence Unit*, disponible en: https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=OBORSept2016 [Consultado el 17/10/2022]
- EIU (2017). *China Going Global Investment Index 2017*. The Economist Intelligence Unit, disponible en: https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=ChinaODI2017

Frankopan, Peter (2019). *Las nuevas rutas de la seda. Presente y futuro del mundo*. Barcelona: Editorial Planeta.

Gobierno de China (2015). *Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*. Ministerio de Asuntos Exteriores de la República Popular de China, disponible en:

https://www.fmprc.gov.cn/esp/wjdt/gongbao/201504/t20150407_910954.html

Gobierno de China (2017). *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*, disponible en:

http://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm [Consultado el 03/11/2022]

Guping, Zhou, Luo Weidong y Qin Yucai (2017). *100 preguntas y respuestas sobre La nueva Ruta de la Seda*. Madrid: Editorial Popular.

Johnson, Christopher K. (2016). “President Xi Jinping’s ‘Belt and Road’ Initiative”. *Center for Strategic & International Studies (CSIS)*, disponible en:

<https://www.csis.org/analysis/president-xi-jinping%E2%80%99s-belt-and-road-initiative> [Consultado el 02/11/2022].

Majueran, Maya (2023). “Africa a natural partner of BRI”. *China Daily*, disponible en:

<https://www.chinadaily.com.cn/a/202301/18/WS63c72a93a31057c47ebaa339.html>

[consultado el 03/02/2023]

Lara Cortés, Claudio (2020). “La nueva Ruta de la Seda: Aproximaciones contradictorias en cuestión”. *Boletín Integración regional. Una mirada crítica*, n° 10, 23–28, disponible en: <https://test.clacso.org/boletin-10-integracion-regional-una-mirada-critica/>

Paúl, Fernanda (2021). “Cuáles son, además del canal de Suez, los otros 3 grandes pasos marítimos del comercio internacional (y qué tan vitales son para la economía)” *BBC News Mundo*. 31 de marzo.

Perez-Saiz, Hector y Longmei Zhang (2023). “Renminbi Usage in Cross-Border Payments: Regional Patterns and the Role of Swaps Lines and Offshore Clearing Banks”. *International Monetary Fund Working Papers*, n° 2023/077, disponible en:

<https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2023/03/31/Renminbi-Usage-in-Cross-Border-Payments-Regional-Patterns-and-the-Role-of-Swaps-Lines-and-531684>

[Consultado el 05/03/2023]

Ríos, Xulio (2018). *La China de Xi Jinping*. Madrid: Editorial Popular.

Ríos, Xulio (2019). *La globalización china. La Franja y la Ruta*. Madrid: Editorial Popular.

Rocha, Manuel de Jesús (2016). “Los proyectos de integración megarregional de China: el caso de la iniciativa Cinturón y Ruta (CYR)”. *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, volumen XVII, 547–589, disponible en:

<https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-internacional/article/view/11045>

[Consultado el 27/10/2022].

Sárvári, Balázs y Anna Szeidovitz (2016). “The political Economics of the new Silk Road”. *TalTech Journal of European Studies*, 6(1), 3–27, disponible en: <https://sciendo.com/article/10.1515/bjes-2016-0001> [Consultado el 02/11/2022].

Sierra, Ander (2019). “La nueva Ruta de la Seda (I): el sueño de Xi Jinping”. *Descifrando la Guerra*, disponible en: <https://www.descifrandolaguerra.es/la-nueva-ruta-de-la-seda-el-sueno-de-xi-jinping-i/> [Consultado el 10/10/2022].

Sole, Jordi (2022). “China en Bosnia, Croacia, Montenegro y Serbia”. *Descifrando la guerra*, disponible en: <https://www.descifrandolaguerra.es/china-en-bosnia-croacia-montenegro-y-serbia/> [Consultado el 27/03/2023]

Swaine, Michael D. (2015a). “Chinese Views and Commentary on the “One Belt, One Road” Initiative”. *Hoover Institution*, disponible en: <https://www.hoover.org/research/chinese-views-and-commentary-one-belt-one-road> [Consultado el 27/10/2022].

Swaine, Michael D. (2015b). “Xi Jinping on Chinese Foreign Relations: *The Governance of China* and Chinese Commentary”. *Hoover Institution*, disponible en: <https://www.hoover.org/sites/default/files/research/docs/clm48ms.pdf> [Consultado el 03/11/2022].

Tsonev, Boyan (2021). “China en los Balcanes: ¿caballo de Troya u oportunidad de futuro?”. *14 Milímetros*, disponible en: <https://14milímetros.com/china-en-los-balcanes-caballo-de-troya-u-oportunidad-de-futuro/> [Consultado el 29/03/2023]

UNDP (2017). *The Economic Development along the Belt and Road 2017*. United Nations Development Programme, China Development Bank and The School of Economics of Peking University

Vera, Ángel Luis (2010). *Breve historia de las ciudades del mundo clásico*. Madrid: Ediciones Nowtilus.

Zhang, Feng (2015). “China as a Global Force”. *Asia & The Pacific Policy Studies*, 3 (1), 120–128, disponible en: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/app5.115> [Consultado el 27/10/2022].