

78/2019

13 de septiembre de 2019

*Águeda Parra Pérez\**

La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

## La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa

### Resumen:

Nunca antes del despliegue de la nueva Ruta de la Seda la diplomacia china había llegado con tanto impulso al corazón de Europa. Del aprendizaje adquirido de estos últimos seis años desde que se lanzó la iniciativa, y de la adaptación a las nuevas circunstancias, dependerá el éxito futuro de los objetivos planteados por Pekín de convertirse en potencia global. La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase donde resulta prioritario reducir las críticas y recalibrar la estrategia de despliegue por todos los corredores. Ahora son los proyectos estratégicos en los países adheridos los que van a marcar el ritmo de la expansión de la diplomacia china con Europa en el punto de mira.

### Palabras clave:

Nueva Ruta de la Seda, la Franja y la Ruta, Europa, desarrollo de infraestructuras, China.

**\*NOTA:** Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

## *The new Silk Road enters a second phase and becomes great in Europe*

### *Abstract:*

*Never before had the deployment of the new Silk Road had Chinese diplomacy arrived with so much momentum to the heart of Europe. The future success of the goals set by Beijing to become a global power will depend on the lessons learned during the last six years since the initiative was launched and on the adaptation to the new circumstances. The new Silk Road enters a second phase where to reduce criticism and recalibrate the deployment strategy all over the corridors is a priority. Now, the strategic projects in the signing countries will set the pace of the expansion of Chinese diplomacy with Europe in the spotlight.*

### *Keywords:*

*New Silk Road, Belt and Road Initiative, Europe, Infrastructure Development, China.*

### **Cómo citar este documento:**

PARRA PÉREZ, Águeda. *La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa*. Documento de Opinión IEEE 78/2019. [enlace web IEEE](#) y/o [enlace bie<sup>3</sup>](#) (consultado día/mes/año)

## Introducción

La nueva Ruta de la Seda ha entrado en una segunda fase en la que la iniciativa va a impulsar los proyectos estratégicos que mejor representen sus intereses, buscando un mayor fortalecimiento con los países a través del desarrollo de infraestructuras. En esta segunda fase, y ante las críticas generalizadas de países miembros y no miembros, Pekín busca desarrollar una Ruta de la Seda verde y sostenible, aunque el principal objetivo es centrarse en proyectos estratégicos donde desplegar la diplomacia comercial, económica y financiera que mantenga el desarrollo del país en las próximas décadas, sin olvidar, por supuesto, la componente política.

Si las «trampas de deuda» han protagonizado algunos capítulos del despliegue en la etapa anterior, como la que ha supuesto la cesión de la soberanía del puerto de Hambantota, en Sri Lanka, a manos del Gobierno chino durante 99 años, en esta nueva etapa, son los países los que acuden a China para buscar fondos de financiación en condiciones favorables. Sorprende que sea Sri Lanka quien, ante la imposibilidad de encontrar mejores condiciones en el mercado internacional, haya solicitado un préstamo de 1 000 millones de dólares<sup>1</sup> a China para cumplir con el pago de la deuda que tiene con Pekín. En el caso de Indonesia, el II Foro de la Ruta de la Seda celebrado el pasado mes de abril en Pekín sirvió de escenario para ofrecer a China una participación conjunta de hasta 30 proyectos con una inversión asociada de 91 000 millones de dólares<sup>2</sup>, buscando reducir la escasa representación del país en los proyectos de la Franja y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés).

Este segundo encuentro promovido por Pekín, que contó con la asistencia de países miembros y otros con intereses en la iniciativa, ha obtenido resultados muy positivos para China. Al foro acudieron 37 jefes de Estado, destacando la asistencia de los líderes europeos que recientemente se han adherido a la nueva Ruta la Seda, como Italia (2019), Grecia (2018) y Portugal (2018), mientras otros, como Reino Unido, Alemania,

---

<sup>1</sup> REUTERS, “Exclusive: Sri Lanka to receive \$1 billion Bank of China loan this quarter”, January 2019. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-sri-lanka-economy-bank-of-china-exclu/exclusive-sri-lanka-to-receive-1-billion-bank-of-china-loan-this-quarter-idUSKCN1PB1DD>

<sup>2</sup> ASMARINI, Wilda y JEFRIANDO, Maikel, “Indonesia asks China for special fund under Belt and Road: ministers”, Reuters, July 2019. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-indonesia-china-beltandroad/indonesia-asks-china-for-special-fund-under-belt-and-road-ministers-idUSKCN1TY1DU>

Francia y España, enviaban representantes de alto nivel hasta completar 150 países asistentes y 5 000 representantes. En esta ocasión, el gigante asiático reforzaba su compromiso con la iniciativa formalizando acuerdos por valor de 64 000 millones de dólares<sup>3</sup>, poniendo especial énfasis en el desarrollo de proyectos medioambientalmente sostenibles en un afán por reducir las críticas recibidas en los últimos meses<sup>4</sup> que cuestionaban que la iniciativa estuviera desarrollándose fuera de China con estándares de protección medioambiental adecuados. A los resultados positivos del foro se sumaba la adhesión de Perú a la iniciativa<sup>5</sup>, un nuevo país latinoamericano que entra en la órbita de China ante la promesa de inversiones en infraestructuras. De esta forma, Perú seguía los pasos de Chile que formalizaba su incorporación<sup>6</sup> en noviembre de 2018 motivado, principalmente, por la retirada de la Administración Trump del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica, más conocido con su nombre en inglés como *Trans-Pacific Partnership* (TPP). De hecho, que China se haya convertido en el primer socio comercial de Chile ha provocado que el país latinoamericano se haya incorporado al Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras<sup>7</sup> haciendo que los proyectos de conectividad complementen las sinergias alcanzadas a nivel comercial entre ambos países.

El punto de inflexión en América Latina se iniciaba cuando Panamá rompía relaciones diplomáticas con Taiwán para pasar a reconocer a China en junio de 2017. En noviembre de ese mismo año, se hacía efectiva su adhesión a la nueva Ruta de la Seda con la ambición de fortalecer la relación comercial, turística y de inversión entre ambos países<sup>8</sup>.

<sup>3</sup> PAO, Jeff, "Xi claims \$64 billion in deals at BRI Forum", Asia Times, April 2019. Disponible en: <https://www.asiatimes.com/2019/04/article/xi-takes-a-conciliatory-tone-at-belt-road-forum/>

<sup>4</sup> Xinhuanet, "President Xi delivers keynote speech at 2<sup>nd</sup> Belt and Road Forum for International Cooperation", April 2019. Disponible en: [http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/26/c\\_138008377.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/26/c_138008377.htm)

<sup>5</sup> AQUINO, Marco, "Peru to sign MoU to join China's Belt and Road club in coming days: Chinese Ambassador", Reuters, April 2019. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-peru/peru-to-sign-mou-to-join-chinas-belt-and-road-club-in-coming-days-chinese-ambassador-idUSKCN1S104R>

<sup>6</sup> SHERWOOD, Dave, "Chile to join China's Belt and Road Initiative", Reuters, November 2018. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-chile-china/chile-to-join-chinas-belt-and-road-initiative-idUSKCN1N65YD>

<sup>7</sup> RIOS, Xulio, "Chile anuncia su incorporación al Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras", Observatorio de la Política China, junio 2019. Disponible en: <http://politica-china.org/areas/politica-exterior/chile-anuncia-su-incorporacion-al-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras>

<sup>8</sup> MORENO, Elida, "Panama, China sign accords on Xi visit after diplomatic ties start", Reuters, December 2018. Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-panama-china/panama-china-sign-accords-on-xi-visit-after-diplomatic-ties-start-idUSKBN1O22PE>

Con este golpe de efecto, China asistía a la celebración del Foro de la CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños) en enero de 2018, dando muestras del creciente poder regional e impulsando el desarrollo económico y comercial a través de la iniciativa, un avance que no hubiera sido posible de permanecer Estados Unidos como potencia hegemónica en la zona.

### La nueva Ruta de la Seda avanza sin pausa

El crecimiento del comercio entre los países de la iniciativa da una muestra de que las infraestructuras desplegadas en estos últimos seis años están sirviendo al propósito de establecer vínculos comerciales más fuertes entre China y los países BRI. El desembolso en inversiones alcanza hasta el momento 70 000 millones de dólares, según MERICS, mientras que el comercio de mercancías sobrepasó los 6 billones de dólares entre 2013-2018 gracias a los más de 170 acuerdos suscritos con 150 países u organizaciones internacionales<sup>9</sup> por todo el mundo, implementados incluso en países no adheridos a la iniciativa.



Figura 1. Proyectos financiados por China, finales 2018. Fuente. NYT.

<sup>9</sup> YITING, Ding, "China's goods trade with B&R countries surpasses \$6 trln", People's Daily, April 2019. Disponible en: <http://en.people.cn/n3/2019/0422/c90000-9570435.html>

El juego de alianzas geopolítico que ha trazado China por todo Asia-Pacífico le ha permitido abordar infraestructuras de conexión con las que expandir su influencia. La componente diplomática está reportando al gigante asiático un mayor reconocimiento en la región como potencia global, convirtiéndose en una de las grandes claves de la expansión de la nueva Ruta de la Seda. Igualmente importante es la componente comercial con la que China está desplegando nuevos mercados para sus productos. Pero alcanzar estos destinos depende también de conseguir mayor capilaridad en las zonas del interior que quedan alejadas del transporte marítimo de mercancías. De ahí que el gigante asiático esté ampliando el esquema de conectividad de los seis corredores terrestres, incluido el nuevo puente terrestre euroasiático que es el único concebido completamente como transporte de tren de carga.

Entre ellos, China-península de Indochina destaca como el corredor con mayor impulso con el inicio de la construcción de las vías férreas que unirán China-Laos<sup>10</sup> y China-Tailandia<sup>11</sup>. En Camboya, Pekín invertirá 2 000 millones de dólares para construir los 190 kilómetros de la primera autopista que conectará la capital, Phnom Penh, con la ciudad costera de Sihanoukville, un destino en alza para el turismo chino por la construcción de más de 150 casinos en los últimos años. Con este proyecto, Camboya se acerca más a la esfera de influencia de China, recibiendo su apoyo ante posibles sanciones de la Unión Europea por cuestiones relacionadas con la violación de derechos humanos, lo que supondría comenzar a marcar distancias con su principal socio de desarrollo en favor de Pekín<sup>12</sup>.

En este mismo corredor, la llegada de Mahathir bin Mohamad al gobierno de Malasia suponía el inicio de un período de cambios en el juego geopolítico de alianzas favorables a Pekín en el Indo-Pacífico. Después le seguirían otros movimientos en países como Pakistán y Birmania, donde los nuevos dirigentes han revisado los proyectos firmados con China en etapas anteriores con el propósito de confirmar que eran beneficiosos para

---

<sup>10</sup> People Daily, “Colocan la primera viga de la superestructura del ferrocarril China-Laos”, Spanish People Daily, diciembre de 2018. Disponible en: <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2018/1203/c31620-9524776.html>

<sup>11</sup> Yidaiyilu, “El Ferrocarril China-Tailandia”, Portal de la Franja y la Ruta, noviembre de 2017, disponible en <https://esp.yidaiyilu.gov.cn/noticia/word/35554.htm> Fecha consulta 01.06.2019.

<sup>12</sup> NACHEMSON, Andrew, “Chinese investment in Cambodia is bringing Phnom Penh closer to Beijing – and further from the EU”, South China Morning Post, May 2019. Disponible en: <https://www.scmp.com/news/asia/southeast-asia/article/3008451/chinese-investment-cambodia-bringing-phnom-penh-closer>



el país y que no servían únicamente a los intereses de Pekín. Después de esta revisión, se han vuelto a relanzar gran parte de los proyectos paralizados, incluyendo incluso mejoras. En el caso de Malasia, el gobierno conseguía reducir un tercio el coste<sup>13</sup> de la construcción de los 648 kilómetros de vía férrea, pasando de 16 000 millones de dólares iniciales a 10 700 millones de dólares. Con dos años de retraso acumulado, la puesta en servicio será en 2026, pero aumentará la participación de trabajadores locales del 30 % al 40 %, y el trayecto atravesará cinco estados, en lugar de los cuatro iniciales, conectando la región nororiental fronteriza con Tailandia y la capital, Kuala Lumpur. Con este resultado, Malasia se convierte en el ejemplo a seguir en las negociaciones con China de proyectos BRI afectados por precios excesivos o asignados bajo circunstancias de poca transparencia.

En la extensión del corredor hacia Indonesia, comienza a tomar forma la conexión en alta velocidad Jakarta-Bandung<sup>14</sup> gracias a un consorcio firmado entre empresas chinas e indonesias con una inversión asociada de 6 000 millones de dólares.

Las novedades también aplican al nuevo puente terrestre euroasiático que sigue incrementando su capilaridad en el corazón de Europa con el lanzamiento de un nuevo tren de mercancías entre la ciudad belga de Lieja, situada a 100 kilómetros de Bruselas, con la capital de la provincia china de Henan, Zhengzhou<sup>15</sup>. Estos trayectos se suman a las líneas inauguradas entre la ciudad china de Daqing y Zeebrugge, el puerto de la ciudad de Brujas, en junio de 2018, y la conexión entre Tangshan y el puerto de Amberes en mayo de 2019. Asimismo, la inauguración de la nueva ruta<sup>16</sup> entre la ciudad china de Zhuzhou con Minsk, la capital de Bielorrusia, marca un nuevo hito, posicionando este punto como el *hub* de vía férrea más importante de la iniciativa al ser la puerta de entrada a todo el transporte hacia Europa. La creciente capilaridad férrea está impulsando las conexiones entre Oriente y Occidente, más cuando el levantamiento del veto impuesto por Rusia al tránsito de los productos europeos vigente desde agosto de 2014 podría

---

<sup>13</sup> BOWIE, Nile, "Mahathir sets tone for renegotiating with China", Asia Times, April 2019. Disponible en: <https://www.asiatimes.com/2019/04/article/mahathir-sets-tone-for-renegotiating-with-china/>

<sup>14</sup> China Internet Information Center, "Primer túnel del proyecto ferroviario de alta velocidad Jakarta-Bandung", Spanish.CHINA.ORG.CN, marzo de 2019. Disponible en: [http://spanish.china.org.cn/txt/2019-03/27/content\\_74617659\\_3.htm](http://spanish.china.org.cn/txt/2019-03/27/content_74617659_3.htm)

<sup>15</sup> XINHUANET, "China, Belgium launch new cargo train route", Xinhuanews, October 2018. Disponible en: [http://www.xinhuanet.com/english/2018-10/25/c\\_137556106\\_4.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-10/25/c_137556106_4.htm)

<sup>16</sup> ZASIADKO, Mykola, "China launches new container train to Belarus", RailFreight, July 2019. Disponible en: <https://www.railfreight.com/beltandroad/2019/07/11/china-launches-new-container-train-to-belarus/>

suponer un mayor impulso para el transporte terrestre de mercancías en los próximos meses<sup>17</sup>.



Figura 2. Comparativa de la vía marítima y la ruta por tren para llegar a Europa. Fuente. Railfreight.

## La diplomacia china se intensifica en Europa

Aunque algunos países muestran sus discrepancias por los altos costes de los proyectos BRI, la necesidad de fomentar una conectividad más amplia que les conduzca a un mejor desarrollo económico y a una mayor integración regional resulta determinante para suscribir las condiciones impuestas por Pekín. En el caso de las potencias occidentales, las reticencias a la iniciativa han surgido cuando la influencia de China en el Indo-Pacífico ha traspasado fronteras hasta llegar a Europa, consiguiendo adherir a la iniciativa a un buen número de países europeos.

La primera pieza sobre Europa vino de la mano del mecanismo 16+1, un grupo creado en 2012 en el que se reúnen 16 países de Europa Central y Oriental, 11 de los cuales pertenecen a la Unión Europea, para tratar la promoción del comercio bilateral y el fomento de las inversiones chinas en suelo europeo. Una primera plataforma donde la diplomacia china se ha hecho fuerte entre los países europeos más alineados con los

<sup>17</sup> VAN LEIJEN, Majorie, "Russia lifts ban on transit of sanctioned EU products by rail", RailFreight, July 2019. Disponible en: <https://www.railfreight.com/specials/2019/07/09/russia-lifts-ban-on-transit-of-sanctioned-eu-products-by-rail/?gclid=...>



objetivos de la nueva Ruta de la Seda, consiguiendo que tan solo un año después de la constitución de este grupo todos los países pertenecientes se adhirieran a la iniciativa. De forma similar a los países de Asia Central y Sudeste Asiático, las inversiones en proyectos BRI han favorecido una mayor integración regional; de ahí que Grecia, por la cercanía a estos países, haya considerado incorporarse al mecanismo 16+1<sup>18</sup>. Con este nuevo esquema, China alcanzaría el objetivo de conectar Belgrado y Skopje, capitales de Serbia y Macedonia del Norte, respectivamente, con el puerto griego de El Pireo, el gran exponente europeo de la extensión del «Collar de Perlas» por el mar Mediterráneo.

El frenesí de nuevas incorporaciones de países europeos persiste con el propósito de adhesión de Suiza<sup>19</sup> el pasado mes de abril y la firma del memorándum de entendimiento de Luxemburgo<sup>20</sup> durante la celebración del II Foro de la iniciativa de la Franja y la Ruta. Estos países seguían la estela de Portugal, que encontró en las inversiones chinas el medio de revitalizar su economía tras las medidas de austeridad impulsadas en Europa después de la crisis financiera de 2008, retomando una relación de más 500 años que terminaba con la entrega de Macao al Gobierno chino en 1999. Las inversiones en sectores tan diversos como la energía, el transporte, los seguros, los servicios financieros y la sanidad, por valor de 9 000 millones de euros hasta 2017, según datos oficiales, muestran el interés del gigante asiático por Portugal. De hecho, la nueva Ruta de la Seda se ha convertido en el instrumento para que Portugal sea el primer país de la zona euro en emitir deuda en yuanes<sup>21</sup>. A esto hay que añadir que la posición estratégica de Portugal, conectando con los mercados de Europa, África y América Latina, confiere al

---

<sup>18</sup> LIU, Zhen, “Greece set to join China-led 16+1 group with Central and Eastern European nations”, South Morning China Post, April 2019. Disponible en: <https://www.scmp.com/print/news/china/diplomacy/article/3005774/greece-set-join-china-led-161-group-central-and-eastern>

<sup>19</sup> South China Morning Post, “Switzerland to sign belt and road deal during President Ueli Maurer’s China trip”, SCMP, April 2019 Disponible en: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3006438/swiss-belt-and-road-deal-be-signed-during-president-ueli>

<sup>20</sup> OBOR Europe, “Luxembourg, a member of the BRI”, April 2019. Disponible en: <https://www.oboreurope.com/en/luxembourg-member-bri/>

<sup>21</sup> AMARO, Silvia, “Portugal becomes the first euro zone country to issue debt on China’s market”, CNBC, May 2019. Disponible en: <https://www.cnbc.com/2019/05/30/portugal-first-euro-zone-country-to-issue-bonds-in-china-currency.html>



Con la adhesión de Italia a la nueva Ruta de la Seda, la iniciativa suma enclaves marítimos estratégicos en el mar Adriático que conectan directamente con los países de los Balcanes y con las fábricas del corazón de Europa. Los puertos de Trieste, Palermo y Génova son parte del acuerdo sobre los que China pretende expandir su capacidad de tránsito de contenedores en busca de nuevos mercados para sus productos. Puertos que tendrán también la función de conectar con los países europeos que no tienen salida al mar a través del despliegue de nuevas infraestructuras de transporte, enlazando con las ramificaciones que ha desplegado en esta zona el tren de carga entre Yiwu-Madrid, y desde donde China buscará el abastecimiento para el sustento de su economía.



**Figura 4. La nueva Ruta de la Seda se expande por Europa.**

Fuente. Elaboración propia con datos de MERCIS.

El objetivo de Italia es alcanzar un volumen de inversión por parte de China similar al que reciben otros países europeos como Francia, Alemania y Reino Unido. De hecho, estos tres países representan el 31 % de toda la inversión extranjera directa (IED) de China en Europa en 2017, alcanzando el 50 % en 2016, según el National Bureau of Statistics of China. El ámbito comercial es otro de los objetivos prioritarios para Italia que pretende impulsar el 6,5 % de sus exportaciones a China, buscando equipararlas con el 17 % que representan en el caso de la economía alemana, según Baker McKenzie. De hecho,

mientras los 60 millones de ciudadanos italianos adquieren cada año productos chinos por valor de 60 000 millones de euros, la población china, 23 veces superior a la de Italia, apenas realiza un volumen de compra de productos italianos de 13 000 millones de euros, según fuentes oficiales. Una circunstancia que se reproduce por toda Europa.

### **Retos que plantea la segunda fase de la nueva Ruta de la Seda**

El hecho de que la adhesión de Italia a finales de marzo se produjera apenas dos semanas antes de celebrarse la cumbre UE-China en Bruselas muestra cómo en la cultura china un símbolo de poder supone hacer coincidir la consecución de determinados objetivos con fechas representativas. La imagen reforzada de China consiguiendo la adhesión de Italia, el tercer país del Mediterráneo en hacerlo, además de ser una de las cinco grandes economías europeas, primer miembro del G7 en adherirse y socio fundador de Europa, contrasta con la preocupación mostrada por la Comisión Europea en su documento EU-China Strategic Outlook<sup>23</sup>. En este documento, China pasa a considerarse como «competidor económico» que persigue «liderazgo tecnológico» además de «rival sistémico», por perseguir un modelo de gobierno que no está en línea con el esquema de democracia establecido en las grandes economías mundiales.

La división en el seno de la UE crece entre los países que respaldan la iniciativa y los que consideran que Europa debería relacionarse con China con una sola voz, erosionando la cohesión interna. En este último caso se encuentran Alemania, Francia, España y Reino Unido, aunque la actitud proChina declarada por Boris Johnson<sup>24</sup>, nuevo primer ministro británico, supondría que Londres aumentara significativamente la IED china, que actualmente ya es la mayor de Europa con un 18 % en 2017, frente al 11 % de Alemania. La apuesta de las grandes potencias europeas es diseñar su propia

---

<sup>23</sup> EUROPEAN COMMISSION, “EU-China – A Strategic Outlook”, European Commission and HR/VP contribution to the European Council, March 2019. Disponible en: <https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>  
Fecha consulta 06.06.2019.

<sup>24</sup> LU, Zhenhua, “‘Pro-China’ Boris Johnson ‘enthusiastic’ about belt and road plan”, South China Morning Post, July 2019. Disponible en: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3019884/pro-china-boris-johnson-enthusiastic-about-belt-and-road-plan>

estrategia de Conectividad entre Asia y Europa<sup>25</sup> para contrarrestar el auge y la hegemonía que está alcanzando China a través de fortalecer el orden regional europeo y establecer acuerdos de cooperación más abiertos. Como parte de la estrategia figura no firmar memorandos bilaterales, proteger los sectores estratégicos y las redes de comunicaciones, y promover una mayor reciprocidad que permita que las empresas chinas y europeas compitan en igualdad de oportunidades.

Mientras Europa busca lanzar su propia iniciativa de infraestructuras, destaca que todos los países que se adhieren a la nueva Ruta de la Seda compartan la estrategia de impulsar el comercio bilateral e incrementar las inversiones chinas en infraestructuras que mejoren su integración y conectividad regional. En el caso de los países europeos, la necesidad de financiación tiene su origen en los años de recesión tras la crisis financiera mundial de 2008. Para los países asiáticos, en su condición de países en vías de desarrollo, es la complejidad en el acceso a la financiación ofrecida por el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial la razón de encontrar en los proyectos BRI la mejor opción para revitalizar sus economías nacionales. Como contrapartida, los beneficios para China se traducen en ganar acceso a nuevos mercados y aumentar su hegemonía en los países BRI.

Las críticas vertidas sobre algunos proyectos BRI por ser generadores de «trampas de deuda», carecer de transparencia y no inclusividad, y por considerarlos posibles «caballos de Troya» en la búsqueda de China de incrementar su hegemonía regional y global, no han supuesto ningún freno para que la nueva Ruta de la Seda siga contando con nuevas adhesiones. Entre las grandes potencias la casuística es diversa, pero confirma que cada país ha establecido su propia política con China teniendo presente la dimensión que está alcanzando la nueva Ruta de la Seda en el panorama de conexiones y de comercio global. Luxemburgo y Suiza ocupan el primer y tercer puesto, respectivamente, entre los países más ricos del mundo en PIB per cápita, según el Banco Mundial, y han establecido su adhesión a la iniciativa en base a incrementar los flujos comerciales bilaterales y las posibilidades de inversión en terceros países.

---

<sup>25</sup> EUROPEAN COMMISSION, “Connecting Europe and Asia – Building blocks for an EU strategy”, September 2018, disponible en: [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint\\_communication\\_-\\_connecting\\_europe\\_and\\_asia\\_-\\_building\\_blocks\\_for\\_an\\_eu\\_strategy\\_2018-09-19.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia_-_building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf). Fecha consulta 09.07.2019



La actitud pragmática de Japón ha impulsado que Tokio consensue con China la realización conjunta de 50 proyectos de infraestructuras, buscando el beneficio para sus empresas y la mejora de las relaciones entre ambos países<sup>26</sup>.

El hecho de que Japón abandere la Estrategia para un Indo-Pacífico Libre y Abierto<sup>27</sup> (FOIP, por sus siglas en inglés) para contrarrestar el peso de los proyectos BRI en Asia demuestra que existen diferentes aproximaciones para interactuar con la nueva Ruta de la Seda. Con un presupuesto de 110 000 millones de dólares, muy inferior al billón de dólares que maneja la iniciativa china, Tokio pretende desarrollar infraestructuras de alta calidad en Asia y África. Entre los objetivos figura mantener la seguridad y la libre navegación en la región, teniendo de aliados a India, Estados Unidos y Australia, siguiendo el mismo esquema de colaboración que con el mecanismo de diálogo *Quad*. Ante la creciente influencia de China en el Indo-Pacífico, los países objetivo serán aquellos afectados por «trampas de deuda» como Sri Lanka. De forma similar ha actuado Australia, firmando un acuerdo con China para el desarrollo de infraestructuras en terceros países, principalmente para contrarrestar el auge de las inversiones chinas en las islas del Pacífico, área que pertenece a la esfera de influencia de Australia, que han alcanzado los 1 700 millones de dólares entre 2006-2016, según Lowy Institute. Sin embargo, la dualidad en la aproximación se aprecia en el caso del estado de Victoria, el segundo más poblado de Australia, saliéndose de la disciplina propuesta por el país para firmar la adhesión a la nueva Ruta de la Seda<sup>28</sup> con el objetivo de priorizar que sus empresas se beneficien de estos proyectos.

Sin embargo, las inversiones planteadas en los puertos europeos, aunque concebidas para mejorar las prestaciones y la capacidad del tránsito de contenedores, merecen de una reflexión a largo plazo frente a los posibles beneficios a corto. Se hace necesario un

---

<sup>26</sup> ARMSTRONG, Shiro, "Japan joins to shape China's Belt and Road", East Asia Forum, October 2018. Disponible en: <https://www.eastasiaforum.org/2018/10/28/japan-joins-to-shape-chinas-belt-and-road/print/>

<sup>27</sup> JENNINGS, Ralph, "Japan Is Committing To China's Belt & Road Initiative, But What's In It For Them?", Forbes, April 2018. Disponible en: <https://www.forbes.com/sites/ralphjennings/2018/04/17/why-japan-had-to-join-china-in-building-trade-routes-around-asia/#5fee48657175>

<sup>28</sup> POWER, John, "Why has an Australian state broken ranks with Canberra to sign up to China's belt and road?", South China Morning Post, November 2018. Disponible en: [https://www.scmp.com/week-asia/article/2171159/why-has-australian-state-broken-ranks-canberra-sign-chinas-belt-and-road?utm\\_campaign=a2339fd3be-20180920%20newsletter\\_COPY\\_02&utm\\_medium=email&utm\\_source=SupChina%20Free%20Newslett&utm\\_term=0\\_96063830a5-a2339fd3be-165091491](https://www.scmp.com/week-asia/article/2171159/why-has-australian-state-broken-ranks-canberra-sign-chinas-belt-and-road?utm_campaign=a2339fd3be-20180920%20newsletter_COPY_02&utm_medium=email&utm_source=SupChina%20Free%20Newslett&utm_term=0_96063830a5-a2339fd3be-165091491).



análisis sobre las posibles implicaciones que podrían tener estas infraestructuras marítimas para la seguridad y estabilidad de la región si China llegara a hacer un uso militar de estos enclaves. Sobre todo, cuando se trata de la adhesión a la iniciativa de países como Italia, perteneciente a la Alianza Atlántica, más conocida como Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), y de la que también forman parte la gran mayoría de los países europeos.

## Conclusiones

China busca en esta segunda fase de la nueva Ruta de la Seda adaptar la iniciativa para reducir costes mientras mantiene el control de los proyectos, a la vez que recalibra la estrategia en el despliegue por Europa. Las lecciones aprendidas de la renegociación de Malasia, de la adhesión del primer país miembro del G7 y de los acuerdos alcanzados para desarrollar infraestructuras en terceros países forman parte de la adaptación de la iniciativa a un nuevo escenario.

Las referencias a las «trampas de deuda» y a los «caballos de Troya» han protagonizado el desarrollo de la iniciativa en su primera fase, mientras que en esta segunda etapa se debe perseguir que la nueva Ruta de la Seda se mueva en un marco que favorezca la reciprocidad en la apertura de mercados y la participación de la inversión extranjera. China ha llegado para quedarse y ser protagonista del orden mundial, con instrumentos como la nueva Ruta de la Seda, que no deben promover juegos de suma cero, sino el beneficio común a largo plazo en un entorno donde las empresas chinas y las extranjeras compitan en igualdad de condiciones.

La prosperidad de Europa depende en cierta medida de su relación con China. El marco de colaboración que mantiene la UE y China se vería reforzado con la incorporación de la nueva Ruta de la Seda como parte de las relaciones bilaterales, estableciendo nuevas políticas de inversión en infraestructuras, pero también en tecnología, relacionadas con el despliegue de la Ruta de la Seda digital, además de promover la apertura de los mercados chinos. Una forma de fortalecer las relaciones UE-China mientras se mantiene la unidad entre los países europeos.

*Águeda Parra Pérez\**  
Sinóloga, Ingeniera y Doctora en Ciencias Políticas