



FACULTAD DE COMERCIO

**TRABAJO DE FIN DE MÁSTER EN RELACIONES
INTERNACIONALES Y ESTUDIOS ASIÁTICOS**

**“LAS CONSECUENCIAS PARA EUROPA DE LAS
INVERSIONES CHINAS BAJO LA INICIATIVA DE LA
NUEVA RUTA DE LA SEDA”**

LUIS DAVID VELASCO MARTÍN

FACULTAD DE COMERCIO

VALLADOLID, JULIO, 2022

RESUMEN

El desarrollo del comercio internacional, la globalización y la dependencia de las cadenas de valor cada vez más extensas, están dando lugar a un mundo cada vez más interconectado. Es en este momento en el que China, después de despertar como potencia mundial en el comercio internacional, pretende revivir la Antigua Ruta de la Seda, que ya en el Siglo XV permitía el intercambio de mercancías y cultura, así como la transmisión de ideas, de Oriente a Occidente y de Occidente a Oriente. La Nueva Ruta de la Seda que China pretende crear, se basa en el desarrollo de inversiones a lo largo de todo Asia, África y Europa, permitiendo, a través de financiación china, el desarrollo de infraestructuras que permitan un mejor desempeño de la logística en el comercio internacional. Este trabajo analizará las inversiones más relevantes en la Nueva Ruta de la Seda, sus consecuencias, principalmente para Europa, y propondrá soluciones a aquellas consecuencias negativas que se pueden derivar de las inversiones chinas en la Nueva Ruta de la Seda.

PALABRAS CLAVE: Nueva Ruta de la Seda, Comercio Internacional, China, inversiones chinas, Unión Europea, logística.

ASBTRACT

The development of the international trade, the globalization and the reliance on ever-longer value chains are giving rise to an increasingly interconnected world. It is at this moment when China, after awakening as a world power in international trade, intends to revive the Ancient Silk Road, which already in the 15th century allowed the exchange of goods and knowledge, as well as the transmission of ideas, from East to West and from West to East. The New Silk Road that China intends to create is based on the development of investments throughout Asia, Africa, and Europe, allowing through Chinese financing the development of infrastructures that improves a better performance of logistics in the international trade. This research work will analyse the most relevant investments in the New Silk Road, its consequences, mainly for Europe, and will propose solutions to those negative consequences that may arise from Chinese investments in the New Silk Road.

KEYWORDS: New Silk Road, International Trade, China, Chinese investments, European Union, logistics.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	1
2. EL DESEMPEÑO DE CHINA EN LA ECONOMÍA MUNDIAL	5
2.1. Participación de China en organizaciones internacionales multilaterales de carácter económico	5
2.2. Participación de China en organizaciones internacionales regionales de carácter económico	9
2.3. Participación de China en las relaciones bilaterales de carácter económico	11
2.3.1. Europa	11
2.3.2. Asia	13
2.3.3. África	14
2.3.4. América	16
2.3.5. Oceanía	16
3. LA INICIATIVA DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA CHINA	17
3.1. Antecedentes de la Nueva Ruta de la Seda	17
3.2. Concepto de la Nueva Ruta de la Seda	20
3.3. Inversiones Chinas en Proyectos de la Nueva Ruta de la Seda	24
3.4. El futuro de la Nueva Ruta de la Seda	28
4. CONSECUENCIAS PARA EUROPA DE LAS INVERSIONES CHINAS BAJO LA INICIATIVA DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA	29
4.1. Consecuencias a corto plazo	29
4.1.1. Primer escenario	30
4.1.2. Segundo escenario	32
4.1.3. Tercer escenario	33
4.2. Consecuencias a medio y largo plazo	34
4.2.1. Primer escenario	35
4.2.2. Segundo escenario	36
4.2.3. Tercer escenario	37

5. POSIBLES SOLUCIONES A LOS EFECTOS ADVERSOS PARA EUROPA DE LAS INVERSIONES CHINAS BAJO LA INICIATIVA DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA	41
5.1. Soluciones de carácter multilateral	42
5.1.1. La Organización Mundial del Comercio	42
5.1.2. El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias	44
5.2. Soluciones de carácter regional	45
5.3. Soluciones de carácter bilateral	46
6. CONCLUSIONES	49
BIBLIOGRAFÍA	53

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Figura I: Mapa de las zonas de comercio y cooperación, así como parques industriales.	15
Figura II: Mapa de históricas de la Seda y ubicaciones.....	19
Figura III: Mapa de la NRS con sus rutas marítimas y terrestres.....	21
Figura IV: Mapa de densidades poblacionales en entornos de la NRS.....	21
Figura V: Mapa de la NRS y sus corredores.....	22
Figura VI: Mapa de rutas de la NRS con principales ubicaciones.....	24
Figura VII: Mapa de Europa con ubicación de los puertos del Pireo y Kumport.....	25
Figura VIII: Mapas con ubicación de los puertos del Gwadar y Hambantota.....	25
Figura IX: Líneas de ferrocarril en África relacionadas a la NRS.....	26
Figura X: Inversiones chinas en parques tecnológicos e infraestructura.....	28
Figura XI: Reducción de tiempos de transportes en porcentaje por país gracias a la NRS.....	31
Figura XIII: Media de la reducción de costes para el transporte gracias a la NRS por país.....	32
Figura XIV: Mapa con países miembros del CIADI y países contractuales.....	45

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla I: Comparativa de intercambios comerciales de China con la Unión Europea.....	13
Tabla II: Países participantes en la NRS y sus respectivos corredores económicos.....	23

LISTADO DE ABREVIATURAS

ACPIG: Acuerdo sobre Cooperación y Protección de Indicaciones Geográficas

ADB: Banco Asiático de Desarrollo

APEC: Conferencia de Cooperación Económica Asia-Pacífico

ASEAN: Asociación de Naciones del Sudeste Asiático

ASEM: Reunión Asia-Europa

BM: Banco Mundial

CAI: Acuerdo UE-China sobre Inversiones

CE: Certificado Europeo

CIADI: El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias

EEUU: Estados Unidos

FMI: Fondo Monetario Internacional

NMF: Nación Más Favorecida

NRS: Nueva Ruta de la Seda

OMC: Organización Mundial del Comercio

RCEP: Asociación Económica Integral Regional

UE: Unión Europea

1. INTRODUCCIÓN

La Ruta de la Seda fue uno de los eventos más importantes de la historia de la humanidad, que, durante siglos, permitió el comercio desde la zona más oriental de Asia hasta la Europa más occidental. Se convierte así en la principal ruta comercial del mundo en la Edad Media, sirviendo no solo al comercio si no también como un intercambio cultural y de conocimiento. Así, partiendo de aquella ancestral ruta, nace la idea de la Nueva Ruta de la Seda, que revive las antiguas rutas, sirviendo de conexión entre Oriente y Occidente, mejorando el comercio internacional y, al igual que su predecesor, sirviendo de catalizador cultural.

La Nueva Ruta de la Seda tiene como objetivo principal mejorar el transporte de mercancías desde China y hacia China, siendo este el alfa y omega de la magnánima obra del gobierno chino. Con un comercio internacional en constante desarrollo y que muestra constantes necesidades de mejora, debido a la cada vez mayor interdependencia de los individuos, las empresas y los países, la Nueva Ruta de la Seda favorece, en primer lugar, el desarrollo de todas estas relaciones económicas internacionales, desde lo más simple que podamos entender hasta la más compleja de las relaciones internacionales. Pues si bien la Nueva Ruta de la Seda, en la más simple de sus virtudes, puede hacer que alguien que resida en España, que compre un bolígrafo en alguna plataforma de *e-commerce* china como puede ser *Aliexpress*, reciba su bolígrafo en un tiempo notoriamente menor al que tenía que esperar hace unos años, y por tanto, su decisión como consumidor de comprar este bolígrafo a una empresa que lo produce en alguna fábrica de Shenzhen, por ejemplo, se vea determinada de forma positiva debido a que gracias a esta Nueva Ruta de la Seda su bolígrafo llegará al comprador en un tiempo menor y con unas garantías y seguimiento hasta ahora complicadas, mejorando así de una forma hasta ahora nunca vista las relaciones comerciales desde minoristas a vendedores en China.

De la más simple de las transacciones, como podrá ser comprar un bolígrafo en *Aliexpress*, la Nueva Ruta de la Seda supone como comentábamos un efecto a gran escala, que puede tener consecuencias futuras de enorme calado, ya en las relaciones internacionales de más alto nivel y, por qué no, a situaciones geopolíticas hasta hoy insospechadas. Por ejemplo, en contraposición a la simple decisión de un consumidor, le podemos plantear que la Nueva Ruta de la Seda, tenga un efecto posible y probable en Oriente Medio, una zona que hasta hoy es un avispero de conflictos militares, políticos, territoriales y religiosos, se vea apaciguado por los beneficios que reporte a la zona la

existencia de esta Nueva Ruta de la Seda que en una de sus formas atraviesa Oriente Medio.

Podríamos ver como, por ejemplo, Afganistán puede pasar de ser un Estado fallido controlado por señores de la guerra, a ser un estado sostenible en el tiempo, que permita el tráfico de mercancías por su territorio y que sea el comercio y las relaciones económicas internacionales las que, sin necesidad de armas, sosieguen un territorio que desde hace décadas solo conoce el conflicto.

Así, veremos en este trabajo, como la Nueva Ruta de la Seda, plantea tanto consecuencias minúsculas y que afectan a individuos en las situaciones más insospechadas, como a consecuencias de grandísimo calado, como puede ser la geopolítica y economía internacional, que puede dar un cambio notorio de rumbo en tanto en cuanto el timonel de este proyecto, dirija el enfoque de las relaciones internacionales y económicas hacia China.

La contextualización de la Nueva Ruta de la Seda pasa por tanto por entender la magnitud de la obra que se pretende dar lugar desde China, y como esta obra afecta a las condiciones materiales del mundo actual. Un mundo en el que el comercio internacional ya no solo se da entre países o grandes empresas sino que los individuos lo practican por igual, generando enormes volúmenes de pedidos y compras, de minoristas y mayoristas, que crecen exponencialmente cada año.

También, teniendo en cuenta el comercio internacional, con el avance de las tecnologías podemos ver como esta Nueva Ruta de la Seda es necesaria como infraestructura material que siga al avance tecnológico, pues si a día de hoy se puede contactar y comerciar desde casi cualquier parte del mundo con cualquier parte del mundo, en tiempo real. Se precisa pues de una infraestructura material que permita este comercio, el intercambio de los bienes en un tiempo y forma que hasta ahora era imposible y por eso es de vital importancia para el desarrollo económico la Nueva Ruta de la Seda. Así, la Ruta actuaría como ente actualizador en el plano físico y estructural, de un comercio que se realiza en tiempo real en todo el mundo, y que una vez puesta en marcha, agilizará exponencialmente el comercio que hoy ya se encuentra en auge hasta niveles insospechados.

Si bien esta Nueva Ruta de la Seda aporta mejoras notables al comercio internacional, mejora los tiempos de la logística internacional y facilita los negocios internacionales, también esto provoca unas consecuencias negativas, como pueden ser las que comentaremos en las consecuencias de la Nueva Ruta de la Seda. Por tanto, con este trabajo se pretende demostrar así la hipótesis de que la Iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda trae consecuencias económicas positivas, pero también negativas frente a las que hay que buscar una solución.

Es así que, para demostrar la hipótesis, analizaremos, en primer lugar, la situación de China en el entorno económico internacional, en Organizaciones Internacionales, Organizaciones Regionales y aquellas de carácter bilateral. Determinar la posición de China en el comercio internacional es de vital importancia para analizar la Nueva Ruta de la Seda.

Después de ver la situación de China, analizaremos la Nueva Ruta de la Seda como su principal inversión a gran escala en el comercio internacional. Este análisis de la Nueva Ruta de la Seda pasa por mencionar la histórica Ruta de la Seda, pasando por definir la situación actual de la Nueva Ruta de la Seda y ubicando las rutas actuales y comentando algunas de las inversiones más relevantes de la Nueva Ruta de la Seda realizadas por China en los países por los que transcurre dicha Ruta.

Cuando tengamos una imagen clara de la situación de China en el entorno internacional y una descripción de la Nueva Ruta de la Seda, tendremos una visión transversal de la situación, lo que nos permitirá determinar las consecuencias posibles derivadas de la Nueva Ruta de la Seda. Estas consecuencias posibles, serán a corto y a medio y largo plazo, y se presentarán en tres escenarios posibles para cada uno de los plazos. Veremos un primer escenario favorable para la Unión Europea, un segundo escenario más favorable para los países en los que transcurre la Nueva Ruta de la Seda (que no sean pertenecientes a la Unión Europea) y un tercer escenario en el que China es la más beneficiada de la inversión de la Nueva Ruta de la Seda.

De estos escenarios podremos comprobar una serie de consecuencias tanto negativas como positivas, de las cuales propondremos una serie de soluciones, que pasan por atender a Organizaciones Internacionales, Centros de Resolución de Disputas y tratados y negociaciones internacionales.

La metodología utilizada a la hora de realizar el presente trabajo, ha sido la revisión bibliográfica de la doctrina existente entorno al tema propuesto. Esta doctrina pasa por analizar informes, manuales, obras colectivas, estudios y artículos de revistas científicas. También ha sido objeto de estudio la información provista por los Gobiernos de los Estados implicados en la materia así como agencias de comercio exterior de los mismos.

La cuestión de la Nueva Ruta de la Seda se configura como uno de los temas de mayor envergadura tanto para el comercio internacional como para las relaciones internacionales, afectando así a infinidad de aspectos de la vida humana, desde los más simples a los más complejos, haciendo de este tema, uno de importancia mundial, puesto que sus consecuencias alcanzaran hasta el más recóndito de los lugares. Es por esto que se precisa de su estudio y análisis en profundidad, como haremos a continuación.

2. EL DESEMPEÑO DE CHINA EN LA ECONOMÍA MUNDIAL

2.1. Participación de China en organizaciones internacionales multilaterales de carácter económico

Para comprender la magnitud de las consecuencias de las inversiones chinas bajo la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda (NRS), primero debemos comprender cuál es, en términos generales, la actitud china en cuanto a lo que las relaciones económicas internacionales se refieren. Para ello, prestaremos especial atención a las consecuencias principales de la participación de China en las tres principales organizaciones internacionales multilaterales de carácter económico, esto es, el Fondo Monetario Internacional, la Organización Mundial del Comercio y el Banco Mundial.

Podemos destacar la presencia de China en organizaciones como el Fondo Monetario Internacional (FMI), donde cada año toma más protagonismo y cuya relevancia comienza a ser notoria en un mundo donde cada vez las políticas monetarias describen movimientos hasta ahora insospechados, como comentaremos en las consecuencias de la NRS. Relativo al FMI y China, podemos apreciar cómo el FMI realiza informes de la evolución política y económica de sus miembros, y en el último informe notificado en noviembre de 2020 vemos algunas apreciaciones, que pueden ser de utilidad para comprender las motivaciones chinas en sus inversiones¹. Este informe del FMI resalta en primer lugar la rápida recuperación de la economía China, así como su agilidad en el momento de la toma de decisiones para frenar el avance de la pandemia mundial del coronavirus y la puesta en marcha de políticas de estímulo económico que fomentan el mantenimiento del movimiento de la economía. Las políticas macroeconómicas chinas que, siendo realmente ambiciosas, están siendo fructíferas, en un país donde la demanda se está moviendo desde el sector público al sector privado. En el *gigante asiático*, caracterizado por su peculiar sistema económico y político, podemos apreciar este movimiento que enlaza un movimiento de la demanda al sector privado, con un crecimiento

¹ Art IV realizado por el FMI a cada uno de sus miembros donde expone la situación macroeconómica. En el texto se hace referencia al informe de 2020 y 2021 sobre China. Disponible en: <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2021/01/06/Peoples-Republic-of-China-2020-Article-IV-Consultation-Press-Release-Staff-Report-and-49992>

constante del PIB per cápita y una mejora de las condiciones de vida del habitante chino desde hace ya décadas.

Dentro de las consideraciones del FMI en el último análisis de la política económica china vemos como se da una muy concisa descripción de los últimos movimientos de la economía china. Estos movimientos serían por un lado una política fiscal realmente expansiva, algo que cabe esperar dentro de un sistema como el chino, si bien no cabría esperar una reducción del tamaño del estado en el corto ni medio plazo, el gobierno chino aumenta su control recaudatorio que afianza con los avances de la tecnología. Vemos así un crecimiento de los tipos impositivos en China, que obviamente se ven ligados al aumento del tamaño del Estado, que por consecuencia trae un engrosamiento de las fuentes de seguridad social, mejorando en ese sentido desde el gobierno el sector público chino. Cabe destacar como comentábamos antes que se estaba dando lugar a un desplazamiento de la demanda desde el sector público al sector privado, y por otra parte vemos como desde las políticas públicas chinas, se opta por un engrosamiento del aparato estatal en forma de aumentos de los tipos impositivos y del crecimiento de la infraestructura de servicios públicos.

Según el mencionado informe del FMI, que es realmente revelador para conocer la situación económica de China y así poder valorar en consideración las relaciones económicas internacionales, el gobierno chino está cada vez más apostando por un enfoque en políticas “verdes” o de transición ecológica. El cambio climático comienza a ser un punto de enfoque en las políticas públicas chinas, que ven como ser “*la fábrica del mundo*” comienza a tener sus efectos, y así lo vemos reflejado en que el aumento de la infraestructura estatal china también está yendo destinada a la implicación cada vez mayor del Estado en fomentar políticas de desarrollo ecológico y una mejor gestión de los residuos, avanzando así hacia una China menos contaminante en el medio plazo.

En cuanto a la política monetaria china se refiere, el informe del FMI revela algunos datos que nos son de especial interés. Así las políticas monetarias chinas se encuentran, gracias a una situación de baja inflación, en una progresiva modernización que busca fortalecer las políticas económicas chinas en cuanto a los que a los tipos de interés se refieren. Por lo tanto, el FMI aconseja mantener esta inflación en los niveles actuales, para así poder acompañar el desarrollo de las políticas públicas de las que comentábamos anteriormente. Un posible aumento de esta inflación, de momento en niveles aceptables, podría ser un signo de próxima crisis, que en combinación con el incipiente aumento del gasto público del gobierno chino y el aumento de los tipos impositivos podrían dar lugar a

un “frenazo” del movimiento consonante y constante que la economía china lleva acumulando desde hace décadas.

En relación a esto último, el FMI recomienda que se ha de mantener una tendencia como mínimo como la actual, es decir, de compensación del sector público con el sector privado en China. Por un lado, entiende aceptable el aumento de los tipos impositivos que den lugar a mejores prestaciones públicas, políticas “verdes” y otros beneficios de la seguridad social. Pero es cauto en que se mantenga la tendencia liberalizadora que en partes de la economía china se dan de forma progresiva, como la reforma de empresas públicas que las acerque cada vez más a la competición de mercado y la vigilancia de la neutralidad del mercado entre las empresas públicas y privadas entre otras. Así, vemos una balanza entre lo que podríamos entender que termina favoreciendo al crecimiento del Estado y lo que por otro lado favorece el emprendimiento y el desarrollo del mercado en una competencia neutral o al menos cuasi neutral.

Finalmente, del análisis del FMI podemos extraer algunas apreciaciones como las que hace referentes a la actitud china de las relaciones económicas internacionales, por ejemplo, remarcando el apoyo ofrecido a numerosos países para luchar contra la pandemia, las propuestas de financiación y apoyo al desarrollo que realiza en países en vías de desarrollo y, como no, lo que nos compete en este trabajo, la inversión que realiza en materia de desarrollo del comercio internacional. Así, gracias a este análisis que nos brinda el FMI en el año 2020 podemos comprender desde dentro como es el estado de la economía china y en que enfoca sus energías, para poder compararlas después con las inversiones realizadas en torno a la NRS.

Continuando con las organizaciones internacionales multilaterales de carácter económico, encontramos que China también es miembro de pleno derecho de la Organización Mundial del Comercio (OMC), más concretamente desde diciembre de 2001. Esta pertenencia a la OMC será de relevancia pues, posteriormente, tras analizar las consecuencias de la NRS, comentaremos las posibilidades que se pueden plantear a estas desde la NRS. Dado su perfil de notoria importancia en el comercio internacional, la OMC tiene como objetivo a China para algunos temas cuanto menos controvertidos, como pueden ser la protección de la propiedad intelectual, la protección de marcas comerciales, la protección de los derechos de inversores internacionales, la discutible falta de neutralidad en el mercado competitivo entre las empresas públicas y el sector privado, etc.

Cuando China accedió a la condición de Miembro de la OMC en diciembre del año 2001, estaba considerado como un Estado sin economía de mercado (dada la cantidad de empresas de propiedad estatal, los subsidios y las ayudas concedidas por parte del gobierno y la intervención de éste en diversos sectores), condición que habría de expirar pasados 15 años, es decir, en diciembre de 2016. En la actualidad, China afirma ser una economía de mercado, pero la mayoría de Estados Miembros de la OMC no parecen estar muy de acuerdo, dadas las evidencias de un incremento de la intervención estatal en la economía china y en las instituciones financieras, siendo denominado este modelo como “capitalismo estatal chino” (Martínez, 2020).

Precisamente por ello, en la Conferencia Ministerial de Buenos Aires de 2017, las empresas de propiedad estatal o la definición de “economía de mercado” son temas recurrentes en las declaraciones de los representantes estatales cuando se abordan los desafíos a los que se enfrenta la OMC. Una de las cuestiones que más preocupa a Estados como EEUU es la protección de la propiedad intelectual e industrial, pues se estima que las pérdidas por la violación del Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio por parte de China se pueden valorar en 600 billones de Dólares americanos (Martínez, 2020).

Debido a que China forma parte de la OMC, mantiene en tratamiento de Nación Más Favorecida (NMF) a los países miembros de la OMC y es miembro del Acuerdo sobre Tecnologías de la Información, desde 2003. Estos dos puntos, aunque relevantes para el comercio internacional, son identificativos de los planteamientos de China en frente de la comunidad internacional, pues, aunque se configura como la por ahora segunda potencia mundial, en vías de ser la primera, podemos tener la sensación de que no se integra al completo en la comunidad internacional como podríamos esperar o como hacen, por ejemplo, otros países. Como veremos, China no es parte de algunos acuerdos de la OMC, y al igual que en el análisis del FMI, podemos identificar conclusiones similares, entendiendo que China se configura como un *hegemon* en potencia, que presenta una economía realmente fuerte y un comercio internacional más que notorio por encima de la media, pero, que tiene una serie de puntos, que, bien sea por la configuración del Estado chino, como por su forma de hacer política internacional, su cultura, o por una mezcla de las anteriores, no termina de dar el más satisfactorio de los resultados. Veremos como también deja puntos en los que, a ojos de la comunidad internacional se ha de mejorar sustancialmente.

Por otro lado, en cuanto a la participación china en el Banco Mundial (BM), vemos como útil el reflejo que se da desde esta institución para conocer más a fondo de la situación China, al igual que hacíamos con el FMI y la OMC. El BM en un informe realizado sobre China, titulado “*China 2030: Construyendo una sociedad moderna, armoniosa y creativa*”² nos ilustra situaciones del país que son de relevancia para conocer su situación y actividad tanto dentro del país como la actitud hacia fuera en las relaciones internacionales. Así, el BM continúa siendo en China un importante financiador, que estratégicamente enfoca su actividad en las zonas más atrasadas del país, zonas generalmente rurales o relativamente subdesarrolladas en comparación con otras áreas del país, generalmente ubicadas en el centro y el oeste de China. El BM en su análisis de China, realiza como veíamos en los anteriores análisis, ciertas críticas al sistema chino, donde por un lado bien es cierto que reconoce el notorio desarrollo del sistema social chino en cuanto a sanidad y educación, pero reconoce la necesidad de que China transicione a un sistema de mercado completo, haciendo referencia a las ya comentadas empresas públicas chinas, la cierta falta de neutralidad en el mercado y como esto supone ciertas trabas a las relaciones económicas internacionales. También el BM hace referencia a la necesidad de China de tomar medidas que fomenten el desarrollo sostenible y las “políticas verdes”.

2.2. Participación de China en organizaciones internacionales regionales de carácter económico

El análisis de la participación de China en organizaciones internacionales regionales de carácter económico también es interesante de cara a entender posteriormente las bases de la NRS.

En primer lugar, destacamos la pertenencia de China a la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), formando parte de la ASEAN tras la firma del Tratado de Amistad y Cooperación del Sudeste Asiático, lo cual le permite privilegios y mejoras notorias en cuanto a cooperación económica se refiere manteniendo con sus vecinos del sur un área de libre comercio en uno de los epicentros del comercio internacional.

Podemos entender así como que la zona de libre comercio que se crea a partir de la ASEAN en la que participa China, le brinda unos privilegios tales que puede obtener una

² Informe del BM “China 2030: Construyendo una sociedad moderna, armoniosa y creativa”. Disponible en: <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/China-2030-complete.pdf>

parte significativa del mercado de esta región de Asia-Pacífico, donde, ostentando una posición de poder, el gigante asiático puede mantener controlada ese área de comercio pudiendo así enfocar sus esfuerzos en extenderse hacia occidente y hacia la zona de Oriente Próximo, donde su posición no es por el momento tan provechosa como lo puede ser en la ASEAN. Puede ser, por tanto, que destine tantos recursos en enfocar y desarrollar la NRS, debido a un control de la situación en una posición asegurada en la zona del pacífico (Ferchen, 2021).

Como otros organismos y organizaciones regionales a los que pertenece China, debemos destacar los siguientes, para poder comprender la magnitud de las relaciones económicas internacionales chinas. Así son por ejemplo la pertenencia de China a la Asociación para la cooperación económica en la región de Asia-Pacífico (APEC) o también al Asia-Europe Meeting (ASEM).

Hay que destacar la relevante pertenencia de China a la Asociación Económica Integral Regional (RCEP) que supone la entrada en el tratado de libre comercio con mayor volumen de movimiento de mercancías en el mundo, dado que engloba las actividades de la ASEAN anteriormente mencionada a la que se suman cuatro de los más relevantes países en el área de Asia-Pacífico, que son Japón, Corea del Sur, Australia y Nueva Zelanda. La presencia de China en el RCEP supone que tiene acceso al mayor mercado concentrado del mundo pues se estima en 2100 millones de consumidores en el área (aproximadamente el 30% de la población mundial) y donde encontraríamos concentrado el 30% del PIB mundial aproximadamente. El RCEP, que es de reciente creación en el año 2020, contiene aplicaciones sobre todo en cuanto a aranceles se refiere, facilidades para el acceso de mercados para los miembros, mejoras en la gestión de las comunicaciones y dos de los puntos que más hemos comentado como críticos en China, se trata también el tema medioambiental en el comercio internacional y las polémicas de derechos de propiedad intelectual.

Finalizando con la participación china en organismos regionales podemos destacar la participación china en el Banco Asiático de Desarrollo (ADB). Con su sede ubicada en Manila, el ADB es uno de los principales bancos multilaterales en Asia y se dedica principalmente a la financiación de proyectos de energía, transporte, agua y agricultura.

Vemos pues como China ya es suficientemente protagonista de las relaciones económicas internacionales en términos regionales en Asia pacífico, y podría ser como

comentábamos antes, que la NRS realmente fuera la siguiente fase del expansionismo chino debido a una consideración propia del gobierno chino de que son suficientemente relevantes en el área regional que les compete y los “beneficios marginales” que le ofrece seguir invirtiendo en Asia pacífico son menores que los “beneficios marginales” que ofrece la expansión en la NRS hacia Occidente.

2.3. Participación de China en las relaciones bilaterales de carácter económico

Después de analizar el papel de China en las relaciones internacionales multilaterales y regionales, trataremos las relaciones internacionales económicas bilaterales siendo las siguientes las más relevantes.

2.3.1. Europa

En primer lugar, analizaremos el papel de China en su relación económica con la Unión Europea (UE), que constituye uno de los principales focos de la NRS. La relación económica entre China y Europa se encuentra en uno de sus mejores momentos. Esta relación tiene una historia realmente dilatada, que remonta a tiempos de la Antigua Ruta de la Seda. Antiguamente ya era realmente provechosa para China, y, aunque estuvo en detrimento durante el siglo XIX y XX, es en el siglo XXI cuando se encuentra en su mejor forma. Actualmente se ha constituido como la *fábrica del mundo*, y es para Europa a día de hoy el principal socio comercial tanto a nivel de exportaciones como de importaciones.

Las relaciones internacionales entre China y la UE mejoran cada año, gracias, en parte, a la buena gestión de las Cumbres bilaterales UE-China que se realizan generalmente cada año, desde la primera en 1998 en Londres. Como comentábamos antes, las relaciones internacionales entre China y la UE se encuentran, podríamos decir, en su mejor momento. Aun teniendo en cuenta la situación derivada de la pandemia del COVID-19, las relaciones continúan su buen curso y continúan en la realización de la NRS. Además, vemos como esta buena relación no ha sido tal siempre, sino que, como comentábamos, deriva principalmente desde el inicio del s.XXI. Como destacábamos, la primera cumbre bilateral UE-China en 1998 podríamos decir que marca el inicio de este buen hacer de las relaciones internacionales económicas, que, como veremos, pueden derivar en un renacimiento de la ruta de la seda adaptada al s.XXI y con un desarrollo tecnológico y logístico, de una eficacia tal, que el mundo no ha conocido todavía.

Las relaciones de la UE con China pasan por distintos acuerdos, que comentaremos a continuación. El primero en el tiempo de los acuerdos entre China y la UE es el Acuerdo de Asociación y Cooperación (PCA) que buscaba modernizar las relaciones internacionales entre las partes, actualizando en 2007 un acuerdo previo que se firmó en 1985 en concepto de Acuerdo de Cooperación y Comercio. En el Acuerdo de 2007 se firma un pacto de acuerdo no preferencial que se basa en la cláusula de la NMF. Este acuerdo no preferencial como vemos se repite en numerosos acuerdos como hemos destacado en puntos anteriores de las relaciones económicas internacionales de China. Bien es cierto que se lleva negociando desde 2011 un acuerdo futuro con China en el que el acuerdo sea “no preferencial” pero sin compromisos concretos de acceso al mercado por ambas partes. Este acuerdo todavía no ha sido exitoso pues las negociaciones en este punto se encuentran hasta cierto punto estancadas.

Continuando con las relaciones internacionales económicas, China y la UE firmaron en 2013 también el Acuerdo UE-China sobre Inversiones (CAI). Este acuerdo que si bien ha dado mucho que hablar se mantuvo en negociaciones hasta el 30 de diciembre de 2020, donde se pensaba haber encontrado un punto en la negociación que aclaraba la situación entre las partes y finalizaba 7 años de intercambio de opiniones. Se espera ser aprobado en 2022 por el Parlamento Europeo, aunque las opiniones de que estas inversiones no son precisamente beneficiosas para la UE podrían volver a estancar el acuerdo y mantenerlo indefinidamente en negociaciones.

Para finalizar con la relación UE-China, destacaremos uno de los últimos acuerdos entre los dos, conocido como el Acuerdo sobre Cooperación y Protección de Indicaciones Geográficas (ACPIG), que asegura la protección de 100 indicaciones geográficas europeas en China, que serán ampliadas a 175 en los cuatro años posteriores a su entrada en vigor el 6 de noviembre de 2019.

Como vemos las relaciones económicas entre China y la UE son realmente significativas en el comercio mundial, tanto que suponen la mayor relación comercial del mundo, configurándose, así como el principal bloque comercial del mundo. Tomando los datos de 2019, debido a que si tomamos los datos de 2020 corramos el riesgo de caer en ciertas variaciones debidas a la pandemia del COVID-19, vemos como la UE comercializó en 2019 con China un volumen de 560.000 millones de euros, un aproximado de 1500 millones al día. Así, China es el primer socio proveedor de la UE, y el tercero al que se exporta, por detrás de Reino Unido y Estados Unidos.

Tabla I: Comparativa de intercambios comerciales de China con la Unión Europea.

INTERCAMBIOS COMERCIALES DE CHINA CON LOS PAÍSES DE LA UE							
en millones de €	2017	2018	Var. %	2019	Var. %	2020	Var. %
Exportación	322.755	342.636	6,2	363.430	6,1	384.010	5,7
Importación	178.775	187.498	5,1	198.498	5,6	202.906	2,2

* Fuente: ICEX a partir de Euroestacom.

2.3.2. Asia

El enfoque en las relaciones económicas en este caso hará un enfoque mayor a las que tiene China con los países de Oriente Medio y Oriente Próximo, y no tanto con los del Sudeste asiático, pues estas competen realmente al tránsito de la NRS y las que tiene con los otros países se relacionan con los comentados anteriormente espacios regionales. En primer lugar, hay que destacar que las relaciones de China con Oriente Medio toman importancia principalmente después de las primeras primaveras árabes que datan de alrededor de 2012. Respecto a las relaciones de China con Oriente Medio debemos destacar el documento titulado “*China’s arab Policy Paper*”³ que es el que podríamos tomar como primer informe oficial de China con respecto a los propósitos que mantiene en la región, algo que nos puede servir para comprender posteriormente las consecuencias de la NRS.

Así dentro de este documento oficial se contienen varios objetivos como son los siguientes en las relaciones entre China con Oriente Medio:

- Crear mecanismos de comunicación y diálogo para permitir la cooperación política.
- Fortalecer los lazos económicos a través de la cooperación comercial.
- Promover el principio de soberanía territorial y de no intervención en asuntos internos.

³ China’s arab Policy Paper. Disponible en: http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm

- Cooperar en asuntos de desarrollo social como en temas de salud, educación, ciencia, tecnología y agricultura.
- Cooperar en los medios de comunicación, así como en la cultura, las artes y la literatura.
- Cooperar en asuntos de seguridad tradicionales como el terrorismo y no tradicionales como la ciberseguridad.

Los intereses de las relaciones económicas internacionales chinas dentro de Oriente medio son más que variados (Sampson, Wang, y Valderrama, 2021), pero podríamos destacar principalmente como existe un notorio interés de China en Oriente medio enfocado en el apartado energético principalmente petróleo (Umbach, 2019) y ciertas inversiones en energía nuclear. También debemos destacar la presencia de las colaciones con tierras raras que debido a su escasez y como un uso en los dispositivos electrónicos y tecnológicos de hoy día son para China. Destacado debido a que gran parte de su infraestructura industrial se dedica a la producción de estos dispositivos tecnológicos y por tanto necesita de las materias primas en este caso las comentadas tierras raras. En los últimos años China lleva destinando realmente grandes esfuerzos a conformarse como el protagonista de las inversiones en Oriente Medio. Así, estos esfuerzos están dando sus frutos, pues China se ha convertido en el principal socio comercial para la región de Oriente medio.

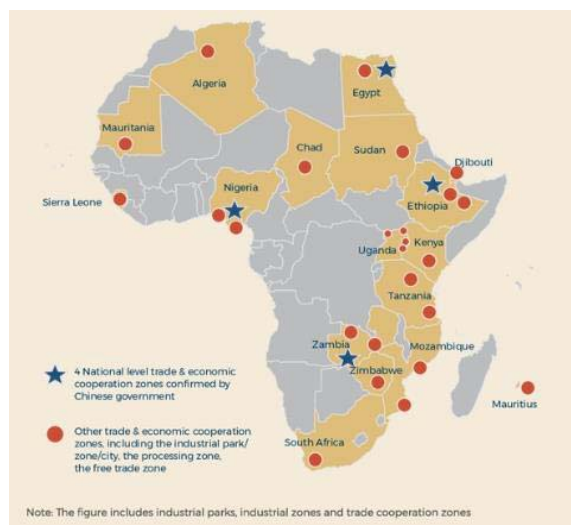
2.3.3. África

La relación económica internacional entre China y África tal y como la conocemos hoy día comienza aproximadamente en 1996, cuando empiezan a desarrollarse las primeras relaciones propiamente dichas, derivadas de la extracción de recursos naturales, que según el Banco Africano de Desarrollo han crecido de 9000 millones de dólares en 2000 a 160.000 millones de dólares en 2011 y creciendo. Igual que en la presencia de China en Oriente medio que comentábamos anteriormente está relacionada con un interés energético, en este caso en África está relacionado con los pozos petrolíferos africanos como recurso energético para así abastecer la insaciable industria del gigante asiático (Fu y Eguegu, 2021). Con el aumento constante del desarrollo de la industria de China, las necesidades de esta por conseguir materias primas con las que mantener su industria y energías ya sea del petróleo o el gas (Umbach, 2019) hace que la diplomacia china enfoque sus esfuerzos en cimentar las relaciones económicas internacionales entre África y China. La creciente demanda de petróleo por parte de China está haciendo que esta aumente sus

inversiones en el continente y está dando lugar a que China escale posiciones como contraparte comercial en los rankings de gran parte de países africanos (Rózsa, 2020). Pero, si bien estas inversiones en infraestructuras ya sean carreteras, centrales eléctricas, centrales geotérmicas, minas de extracción de petróleo etcétera, no son gratis y se compensan con China en una contraprestación en recursos naturales de la que China se beneficia.

Las inversiones de China en África actualmente van mucho más allá de las infraestructuras para la extracción de recursos naturales. Vemos, por ejemplo, como China ha intervenido en la construcción del aeropuerto internacional de Angola (Adeniran, *et al.*, 2021), cómo también en el nuevo estadio nacional de Zimpeto en las afueras de Maputo. Vemos también cómo gran parte de los bancos chinos están realizando grandes inversiones en África. Siendo así no es solo una cuestión del gobierno chino sino también de entes privados chinos en el continente africano, motivados presumiblemente desde el gobierno a realizar estas inversiones. Dichas inversiones, que aunque a veces puedan ser englobadas dentro de la inversión directa extranjera, puedan tener ciertos efectos contraproducentes para algunos de estos países, esto se conoce comúnmente como la “trampa de la deuda china” (Were, 2018), que sumada a esta retrocesión que comentábamos en la industrialización, puede aunque reportar ciertos beneficios a corto plazo a algunos países de África, no esté siendo tan beneficiosa como se cree en el largo plazo (Benjamin, 2020).

Figura I: Mapa de las zonas de comercio y cooperación, así como parques industriales.



* Fuente: Fu y Eguegu, 2021.

2.3.4. América

En cuanto a América nos centraremos en las relaciones de China con Estados Unidos (EEUU) pues si bien China mantiene buenas relaciones con América Latina, las relaciones internacionales de China con estos países no suponen un gran interés para los efectos de la NRS, aunque es necesario reflejar las relaciones económicas internacionales de los que son probablemente las dos potencias mundiales en el S.XXI.

Las relaciones entre EEUU y China aunque provechosas, llevan tiempo estando empañadas por la guerra comercial en la que se mantienen con la constante imposición de aranceles y técnicas de proteccionismo económico que dificultan el comercio entre estos dos bloques. Anualmente las delegaciones de ambos países se reúnen tanto en Pekín como en Washington desde 2006 para tratar los que sean asuntos relevantes para el buen mantenimiento de las relaciones económicas de las dos primeras potencias del mundo.

Aun así, la relación de exportaciones e importaciones entre China y EEUU supone un volumen realmente notorio en el comercio internacional. La relación de importaciones y exportaciones suponía en 2019 un volumen de 634.800 millones de dólares del que China exporta a Estados Unidos 471.800 millones de dólares y por su parte importa de EEUU 163.000 millones de dólares en valor de comercio. Así China es el tercer proveedor más importante para EEUU, habiendo un déficit en la balanza de 308.800 millones de dólares para EEUU. También es cierto que esta relación nos interesa en cuanto a lo que la NRS se refiere, porque de darse por exitosa la iniciativa de la NRS, podríamos entender que la dependencia de EEUU a China en este sentido aumentaría puesto que China ya no necesitaría el mercado de EEUU para dar salida a sus exportaciones y podrá acceder a un mayor número de mercados con una facilidad mayor⁴.

2.3.5. Oceanía

Las relaciones económicas de China con Oceanía, aunque son fructíferas, no son de especial relevancia para la NRS. Las más destacables pueden ser las relacionadas con Australia, como las anteriormente comentadas en bloques regionales en el apartado anterior.

⁴ Atlantic Council: "The longer telegram: Toward a new American China strategy". Disponible en: <https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2021/01/The-Longer-Telegram-Toward-A-New-American-China-Strategy.pdf>

3. LA INICIATIVA DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA CHINA

3.1. Antecedentes de la Nueva Ruta de la Seda

Después de comprender la actual posición china en las relaciones económicas internacionales, pasamos a analizar la situación general de la NRS, que, si bien es un proyecto incompleto, tiene vistas de ser la mayor obra logística y comercial que la humanidad ha visto hasta ahora.

La antigua ruta de la seda, ya suponía en sus orígenes una grandiosa obra logística y de comercio, que proveía de las más exquisitas y raras mercancías a Oriente, pero sobre todo a Occidente. Tiene su origen en el comercio de la seda china que data del s.I a.C que ya por entonces conectaba China con Mongolia con India, Persia, Arabia, Siria, Turquía con África y Europa (van Kemenade, 2009). El extremo más occidental de esta ruta estaría en los reinos hispánicos de la península ibérica a los que llegarían mercancías de la ruta de la seda ya en el siglo XV.

Esta ruta de la seda, que, como comentábamos, tendría sus inicios en el s.I a.C, sería heredera de una paleolítica ruta conocida como la ruta del jade que podría remontarse hasta hace más de 7000 años. No sería hasta el siglo II cuando la dinastía Han, en su interés por conocer de los pueblos de occidente enviara expediciones y podríamos entender como una oficialización de esta ruta de la seda. Derivada, así, de las expediciones chinas en este siglo los griegos y romanos comenzaron a valorar los tejidos de seda, que podríamos presumir que, aunque bien este sea un tejido de altísima calidad y valor, pudiera ser la escasez del mismo la que le reportara un valor elevadísimo en este momento de la historia. Así, guiándonos por esta necesidad del mercado que presentaba un producto que, debido a la escasez presentaba una altísima demanda, motivó a los occidentales de aquella época, griegos y romanos, a realizar expediciones en la dirección opuesta, con el fin de comerciar con aquellos que traían seda de oriente.

De la curiosidad humana y las necesidades del mercado nació la que sería la mayor ruta de intercambio probablemente de la historia, que podríamos entender que fue uno de los más relevantes puntos de la historia de la humanidad. Así gracias a la ruta de la seda podemos entender que el desarrollo humano tomó una inercia en el tiempo que le permitió un mayor desarrollo a nivel mundial, puesto que no solo se comerciaba con seda y otras materias preciosas. Lo que podemos entender como relevante es la transmisión e

intercambio de conocimientos y cuestiones culturales, que permitieron un gran desarrollo de las civilizaciones por las que transcurría esta ruta de la seda. Al igual que hoy día, la cuestión de la ruta de la seda es relevante ya no solo por la cuestión de la mercancía que se mueve en la ruta si no porque encontramos un constante movimiento de cultura, conocimiento, ideas y hoy, también, una incipiente lucha por la hegemonía mundial. La ruta de la seda así pervivió durante siglos, fomentando el desarrollo del China por aquel entonces como una de las más grandes civilizaciones de la historia de la humanidad, que aunque puede no ser tan reconocida en la historia comúnmente estudiada en occidente, fue realmente notoria y de una estabilidad en el crecimiento que superaba a la mayoría de los imperios europeos.

En Europa, la ruta de la seda comienza a ser más reconocida gracias a uno de los más conocidos viajeros de la historia, Marco Polo. El viaje de Marco Polo, realmente, no se basa en la novedad si no en la intrepidez de sus viajes pues, realmente, la ruta era ya más que conocida por los mercantes de la época pero entrañaba ciertos riesgos y dificultades. Así pues, la fama del conocimiento aportado por Marco Polo es debido a la magnanimidad con la que comenta lo que acontece en el viaje y al dejarlo de forma escrita le reporta hasta nuestros días las dichas que acontecían en la ruta de la seda en tiempos de Marco Polo, aun así, es merecido destacar que su papel de promoción de la misma hasta nuestros días es más que reconocible.

Esta infraestructura logística no solo parte de mercancías sino de conocimiento y cultura, comienza su decadencia en el s. XIV cuando las dinastías chinas comienzan a tener una situación ciertamente convulsa que no era tan positiva para el comercio. Aun así, en esta época, el tránsito entre oriente y occidente era ya más que conocido y no solo transitado por comerciantes, sino también por representantes de los distintos reinos, artistas, intelectuales, religiosos y, porque no, también saqueadores y tribus que se dedicaban al pillaje. En relación a este pillaje ocasional, se le añade un elemento de los que completaría la decadencia de la ruta y es la presencia de los mongoles en la ruta de la seda, interrumpiéndola, haciéndola aún más complicada debido a que hordas mongolas que serían después lideradas por Genghis Khan en el siglo XIII crearían inseguridad en la ruta, provocando incluso masacres masivas de aquellos que se atrevían a cruzar la ruta de occidente a oriente.

La ruta de la seda mantuvo su importancia hasta el siglo XV cuando la ruta, que como hoy era tanto terrestre como marítima, vio su tráfico interrumpido debido a que la

caída de Constantinopla y toma por los otomanos sirvió de bloqueo al comercio entre occidente y el más lejano oriente. Esto se debe a que los otomanos, por aquel entonces, buscaban cercar económicamente a los reinos occidentales con los que estaban en guerra constante. Vemos, pues, como distintos factores como la inestabilidad del comercio con China, la inseguridad del camino derivada de los asaltos constantes y el bloqueo que interponen los otomanos en Constantinopla supone el fin de la ruta de la seda tal y como se conoce. Aun así, la dependencia de Europa y Asia ya era más que notoria.

Aunque la ruta ya no podía continuar, sería después cuando se forzaría la ruta hacia Asia, como lo hicieron los portugueses, por la costa africana hasta el Índico o en la intención de Cristóbal Colón hacia el oeste derivando en el descubrimiento de América. Este descubrimiento de América, podemos decir que fue motivado por la ruta de la seda, pues sin esta necesidad de comerciar especias y materiales tan preciosos como los que se transportaban en la ruta de la seda, el reino de Castilla no habría permitido el desarrollo del viaje de Colón a las Indias.

Figura II: Mapa de históricas de la Seda y ubicaciones.



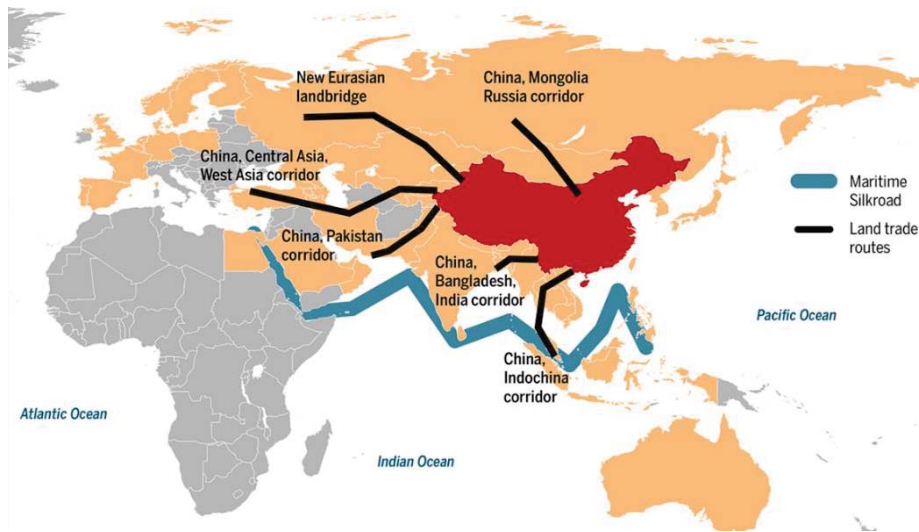
* Fuente: UNESCO (<https://en.unesco.org/silkroad/silkroad-interactive-map>).

3.2. Concepto de la Nueva Ruta de la Seda

La NRS se propone como una meta a futuro ideada desde el Partido Comunista Chino (Clarke, 2017), que permitiría como objetivo principal el comercio de bienes desde China al resto del mundo, y viceversa. La que un día fue probablemente una de las mayores rutas comerciales busca ser actualizada por China, que en su afán de expansión, en todos los ámbitos posibles, ve en la NRS un ejemplo a seguir para formar una de las mayores obras de la humanidad hasta nuestros días (Misiągiewicz y Misiągiewicz, 2017). Aunque Europa es, si no el principal, uno de los principales destinos de la NRS, el proyecto tendrá destinos en Oriente Próximo y Medio, África, Rusia y los países de la Antigua Unión Soviética. La NRS tiene como objetivo principal mejorar el transporte de mercancías desde China y hacia China. Con un comercio internacional en constante desarrollo y que muestra constantes necesidades de mejora debido a la cada vez mayor interdependencia de los individuos, las empresas y los países, la NRS favorece en primer lugar a las relaciones económicas internacionales, desde lo más simple que podamos entender hasta la más compleja de las relaciones internacionales (Cai, 2017). Cabe destacar que si bien la motivación principal y más explícita de la NRS es la mejora del flujo del comercio internacional, desde China y hacia China, existen otras muchas y variadas motivaciones que desde el Partido Comunista Chino se plantean para la NRS (Clarke, 2017). La Ruta de la Seda, históricamente, no solo hacía las veces de vía de transporte de mercancías, sino que servía de catalizador cultural, facilitando el conocimiento de unas culturas a otras, transportando conocimiento y tecnología entre civilizaciones, sirviendo de transporte para la cultura de mundos completamente distintos, en la NRS las funciones serán bien similares también, directa o indirectamente.

El Partido Comunista Chino comprende que el facilitar esta obra de tal calado supondrá un vehículo no solo para el comercio de mercancías desde su país, si no que servirá de lanzadera para la cultura China, los valores orientales y la imagen de China como protagonista en la NRS valdrá de mucho para la imagen que se da de China en el plano internacional (Moblely, 2019). Asimismo, permitirá al Partido Comunista Chino exportar su ideario, su influencia y estrechar lazos entre los distintos países por los que cruce la NRS, fomentando un desarrollo de la dependencia con China que permita el posicionamiento a medio plazo de China como potencia hegemónica en contraposición al habitual Estados Unidos.

Figura III: Mapa de la NRS con sus rutas marítimas y terrestres.



* Fuente: Council of Pacific Affairs (<https://www.councilpacificaffairs.org/initiatives/maritime-belt-and-road/book-helps-to-navigate-the-maritime-silk-road-initiative/>)

La NRS, es, probablemente, el mayor proyecto internacional en el que se ha embarcado la humanidad en toda su historia hasta ahora. Conectando Oriente con Occidente y viceversa, supone la participación de 4,6 billones de personas en suma total de todos los países participantes de la NRS, que suponen un 61% de la población mundial.

Figura IV: Mapa de densidades poblacionales en entornos de la NRS

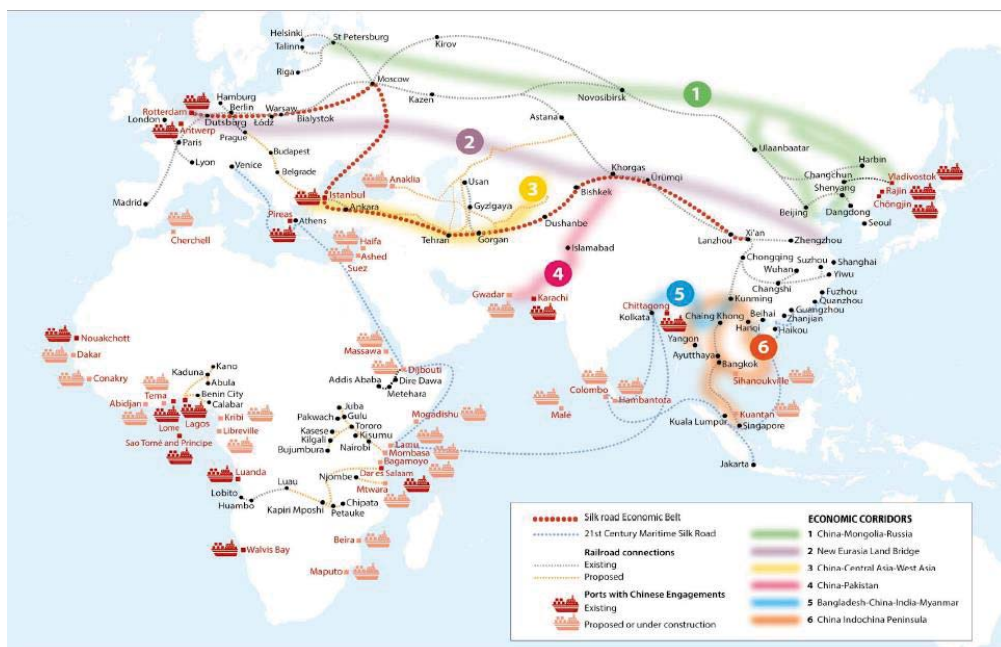


* Fuente: National Geographic MapMaker. (<https://www.nationalgeographic.org/maps/mapmaker-population-density/>)

Podríamos decir que esta iniciativa es el mayor proyecto sobre las prioridades de China en cuanto a política exterior y comercio se trata. Así, aunque se habla de “la ruta de la seda” son varias las rutas y los “corredores” que se entienden dentro de este proyecto. Estos corredores son:

1. De Turquía al Asia central, hasta la histórica ciudad de la ruta de la seda antigua que es Kashgar.
2. De Kashgar hacia los puertos de Pakistán para buscar la salida al océano Indico
3. De Rusia central (Kazán) hasta el oeste de China.
4. Del sur de Rusia y norte de Mongolia hasta Pekín.
5. Del sur de China (Kunming y Nanning) hasta el puerto de Calcuta (India).
6. Del sur de China (Kunming y Nanning) hasta Singapur

Figura V: Mapa de la NRS y sus corredores.



* Fuente: Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), “Belt and Road Initiative in the global trade, investment, and finance landscape,” *OECD Business and Finance Outlook 2018*, OECD Publishing, Paris, 2018.

Tabla II: Países participantes en la NRS y sus respectivos corredores económicos.

	Economy	Economic Corridor		Economy	Economic Corridor
1	People's Republic of China	-	37	Singapore	China-Indochina Peninsula
2	Bangladesh	Bangladesh-China-India-Myanmar	38	Thailand	China-Indochina Peninsula
3	Bhutan	Bangladesh-China-India-Myanmar	39	Timor-Leste	China-Indochina Peninsula
4	India	Bangladesh-China-India-Myanmar	40	Viet Nam	China-Indochina Peninsula
5	Myanmar	Bangladesh-China-India-Myanmar	41	Belarus	China-Mongolia-Russian Federation
6	Nepal	Bangladesh-China-India-Myanmar	42	Estonia	China-Mongolia-Russian Federation
7	Sri Lanka	Bangladesh-China-India-Myanmar	43	Latvia	China-Mongolia-Russian Federation
8	Albania	China-Central West Asia	44	Lithuania	China-Mongolia-Russian Federation
9	Armenia	China-Central West Asia	45	Mongolia	China-Mongolia-Russian Federation
10	Azerbaijan	China-Central West Asia	46	Russian Federation	China-Mongolia-Russian Federation
11	Bosnia and Herzegovina	China-Central West Asia	47	Afghanistan	China-Pakistan
12	Bulgaria	China-Central West Asia	48	Pakistan	China-Pakistan
13	Croatia	China-Central West Asia	49	Bahrain	China-Pakistan ¹
14	Georgia	China-Central West Asia	50	Kuwait	China-Pakistan ¹
15	Islamic Republic of Iran	China-Central West Asia	51	Oman	China-Pakistan ¹
16	Iraq	China-Central West Asia	52	Qatar	China-Pakistan ¹
17	Israel	China-Central West Asia	53	Saudi Arabia	China-Pakistan ¹
18	Jordan	China-Central West Asia	54	United Arab Emirates	China-Pakistan ¹
19	Kyrgyzstan	China-Central West Asia	55	Yemen	China-Pakistan ¹
20	Lebanon	China-Central West Asia	56	Czech Republic	New Eurasian Land Bridge
21	Former Yugoslav Republic of Macedonia	China-Central West Asia	57	Hungary	New Eurasian Land Bridge
22	Republic of Moldova	China-Central West Asia	58	Slovak Republic	New Eurasian Land Bridge
23	Montenegro	China-Central West Asia	59	Slovenia	New Eurasian Land Bridge
24	Palestinian Authority or West Bank and Gaza Strip	China-Central West Asia	60	Poland	New Eurasian Land Bridge
25	Romania	China-Central West Asia	61	Kazakhstan	New Eurasian Land Bridge ¹
26	Serbia	China-Central West Asia	62	Ukraine	New Eurasian Land Bridge ¹
27	Syrian Arab Republic	China-Central West Asia	63	Egypt	21st-C Maritime Silk Road
28	Tajikistan	China-Central West Asia	64	Ethiopia	21st-C Maritime Silk Road
29	Turkey	China-Central West Asia	65	Indonesia	21st-C Maritime Silk Road
30	Turkmenistan	China-Central West Asia	66	Kenya	21st-C Maritime Silk Road
31	Uzbekistan	China-Central West Asia	67	Maldives	21st-C Maritime Silk Road
32	Brunei Darussalam	China-Indochina Peninsula	68	Morocco	21st-C Maritime Silk Road
33	Cambodia	China-Indochina Peninsula	69	New Zealand	21st-C Maritime Silk Road
34	Lao People's Democratic Republic	China-Indochina Peninsula	70	Panama	21st-C Maritime Silk Road
35	Malaysia	China-Indochina Peninsula	71	Korea	21st-C Maritime Silk Road
36	Philippines	China-Indochina Peninsula	72	South Africa	21st-C Maritime Silk Road

* Fuente: Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD), "Belt and Road Initiative in the global trade, investment, and finance landscape," *OECD Business and Finance Outlook 2018*, OECD Publishing, Paris, 2018.

Por último, para comprender el contexto de la NRS, debemos presentar la otra forma de transporte que se plantea en el proyecto: la NRS marítima (Duchâtel y Duplaix, 2018). Esta ruta es realmente una parte importante del proyecto, en tanto en cuanto el transporte marítimo es en comparación con el de terrestre, mucho más económico, aunque más lento, y, en teoría, es más seguro, por lo que podríamos pensar que, en una situación "ceteris paribus", esta sería una ruta realmente fiable y segura.

Figura VI: Mapa de rutas de la NRS con principales ubicaciones.



* Fuente: Maritime Silk Road map. Xinhua Finance Agency, 2017.

3.3. Inversiones Chinas en Proyectos de la Nueva Ruta de la Seda

A continuación, revisaremos con mayor profundidad la magnitud de las inversiones chinas a lo largo de la NRS en los países que esta recorre, tratando las inversiones chinas a lo largo de la NRS. En primer lugar, podemos comentar la inversión china en puertos, a lo largo de la NRS, donde destacaremos la inversión realizada en cuatro puertos de ubicación realmente estratégica. En Europa, el puerto del Pireo, en Atenas, Grecia, que fue adquirido por una empresa propiedad del gobierno chino en 2016. También en Europa, en su extremo más oriental, otra empresa estatal china adquirió el puerto de Kumpport, próximo a Estambul, Turquía. Además se centran inversiones chinas en el puerto de Venecia como posible puerto Europeo en la NRS. La situación estratégica de estos puertos es más que notoria, pues suponen el control de la entrada de mercancías a Europa en unas condiciones más que privilegiadas.

Figura VII: Mapa de Europa con ubicación de los puertos del Pireo y Kumport.



* Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, en Asia, destacamos el puerto de Gwadar en Pakistán (Moblely, 2019), en el que una empresa estatal china adquirió los derechos de gestión del puerto. El puerto de Gwadar se encuentra en una posición privilegiada junto a la frontera con Irán y permite la salida al mar desde el comercio de este corredor (Anwar, 2020). También en Asia, otra empresa china controla los derechos de uso del puerto de Hambantota, en Sri Lanka (Moblely, 2019), sumando otra posición china al Índico, que puede servir como soporte para China debido a que posee los derechos de uso del puerto desde 2017.

Figura VIII: Mapas con ubicación de los puertos del Gwadar y Hambantota.



* Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al transporte terrestre por ferrocarril, el más notorio de los tramos de ferrocarril es el nuevo puente terrestre euroasiático, que tiene origen en cuatro ciudades chinas (Zhengzhou, Wuhan, Chongqing y Chengdu), atraviesa Kazajistán en Astana y llega a Europa a otras cuatro ciudades europeas (Lodz, Hamburgo, Pardubice y Duisburg) todas en Europa central.

En África, encontramos inversiones chinas en infraestructuras de ferrocarril, como la línea Etiopía Djibouti que fue financiada por china y completada en 2016, favoreciendo el transporte hacia la costa desde el interior de Etiopía (Meester, 2021). Por otro lado, encontramos la línea Mombasa-Nairobi que en Kenia permite la salida al mar de mercancías desde el interior del país (Adeniran *et al.*, 2021). Además, dentro de las inversiones chinas se plantea la posibilidad de ampliar la red de ferrocarril permitiendo unir estas dos anteriormente comentadas y aumentándola, permitiendo conectar estas con República Democrática del Congo, Ruanda, Sudan del sur y Uganda. Si esta última se diera, permitiría el comercio por ejemplo de tierras raras, minerales energéticos (Umbach, 2019) y otros productos desde África mucho más fácilmente hasta China y permitiría a China a su vez introducir sus productos ya manufacturados.

Figura IX: Líneas de ferrocarril en África relacionadas con la NRS.



* Fuente: Africa Research Online (<https://africaresearchonline.wordpress.com/2015/04/17/east-africa-investments-in-rail-infrastructure/>)

Encontramos también inversiones chinas en ferrocarril en Europa. Por ejemplo, en la construcción de la línea Hungría-Serbia, aumentando la presencia de China en uno de los últimos tramos de la NRS. También es destacable como esta inversión se realiza en las condiciones que busca China en Europa, y nos sirve de ejemplo para comprender un poco más las inversiones chinas en Europa. Si nos fijamos en estos dos países vemos que, aunque en Europa acostumbran a tener una política que no busca necesariamente seguir la disciplina europea, es aquí donde China puede ejercer su presión e introducirse ofreciendo sus inversiones (Petkova y van der Putten, 2020a).

Finalmente, en el sudeste asiático encontramos inversiones chinas en las líneas férreas que conectan los puertos del sudeste asiático con China. Algunos ejemplos son la línea China-Myanmar, la línea China-Laos, que es construida por China, la línea Bangkok-Nakhon Ratchasima, de alta velocidad y también construida por China y finalmente la línea Jakarta-Bandung, que también es de alta velocidad y es construida por China.

Continuando con el transporte terrestre, China también ha realizado grandes inversiones en infraestructuras de transporte por carretera, con puentes y autovías de larga distancia como son los siguientes. En Europa, destaca la autopista que une Europa del Este con el Este de China que recorre aproximadamente 7500km, desde San Petersburgo a la costa del noreste de China. Actualmente se encuentra en proceso de construcción y reconstrucción de tramos. En Asia ya encontramos las autopistas de Taldykorgan-Kalbatu-Ust-Kamenogorsk, en Kazajistán, que es construida por China. La autopista Peshawar-Karachi en Pakistán, construida por China. Y finalmente dos puentes, el puente de Padma en Bangladesh y el puente de Amur entre China y Rusia, ambos construidos por China.

Por último, para completar el análisis de las actuales inversiones chinas bajo la iniciativa de la NRS, debemos de atender a los parques industriales que China ha construido en cooperación con los países por los que cruza la NRS. Estos parques industriales son el parque chino en Bielorrusia, que fue completado en mayo de 2017 (Hallgreen y Ghiasy, 2017), el parque chino en Tailandia en Rayong, que fue completado en 2006, el parque chino en Egipto en el canal de Suez que se completó en 2008, el parque industrial chino en Hawassa en Etiopía, que se completó en 2016, y, finalmente, el parque industrial en Khorgos en Kazajistán, del que China tiene en propiedad el 49% del parque desde 2016.

Figura X: Inversiones chinas en parques tecnológicos e infraestructura.



* Fuente: Routley, 2020.

3.4. El futuro de la Nueva Ruta de la Seda

La NRS se encuentra en un proceso de constante adaptación, debido a la geopolítica internacional y a los flujos del comercio internacional, manteniéndose el proyecto en continuo en desarrollo, de forma silenciosa, hasta que llegue el momento en que, debido a su ubicuidad, se pueda ver con perspectiva la magnitud de su envergadura. El Plan de desarrollo del gobierno chino continúa expandiéndose en más países y la financiación de proyectos e industrias desde China da lugar a un fortalecimiento del poder chino sobre la NRS. Toda la financiación china a lo largo de la NRS, se compensa con las vistas a largo plazo de poder explotar estas rutas que permitirán a China acceder con mayor facilidad a la gran mayoría de mercados internacionales con cierta preferencia sobre los demás países. El futuro de la NRS pasa por la óptima gestión de las relaciones internacionales económicas entre los países en los que existen inversiones chinas con base en la NRS y China. Asimismo, pasa por la estabilización de la geopolítica de Oriente Medio, y, en menor medida, de la estabilidad de todos los países por los que transcurre la ruta. Finalmente, el último factor que determinará el futuro de la NRS es la gestión de las finanzas internacionales con China y la propia estabilidad del sistema financiero chino. Por tanto, la buena gestión de la diplomacia y las relaciones internacionales con China de todos los países implicados en el transcurso de la NRS, la estabilidad geopolítica del entorno de la NRS y la gestión de las finanzas con China, son las claves del futuro de la NRS.

4. CONSECUENCIAS PARA EUROPA DE LAS INVERSIONES CHINAS BAJO LA INICIATIVA DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

Después de presentar cual es la situación de las relaciones internacionales económicas chinas en la actualidad, y después de analizar en qué consiste la NRS y cuáles son los pasos que se han dado hasta ahora en este proyecto, comentaremos cuáles son, a día de hoy, sus consecuencias, y cuáles podrían acontecer debido a los efectos que puede traer la creación de un proyecto de esta magnitud.

4.1. Consecuencias a corto plazo

Como comentábamos en la introducción de la NRS, el proyecto de inversiones chinas bajo esta iniciativa es hoy día una realidad, que, aunque incompleta, lleva unos años desarrollándose y esto ya ha producido sus efectos, que sirven de precedente para entender las que pueden ser consecuencias en el corto plazo. Entendemos también la NRS como un trayecto, desde China hasta Europa y de Europa a China, sin poner un enfoque de gran interés en los países que se encuentran entre medias del recorrido de la NRS, en tanto que los mayores beneficios tangibles y las consecuencias más destacables tendrán lugar en ambos, China y Europa y, más concretamente la UE. Estos países, que se encuentran en el trayecto tienen su objeto de estudio y se plasmarán en las consecuencias también, pero como veremos no presentan consecuencias de gran relevancia. Así, el protagonismo del análisis lo llevarán la UE y China, pues son los principales focos de interés de este trabajo.

Esta perspectiva más simple en la que no se entiende tanto como un conjunto de integrantes si no como una competencia de voluntades y se contraponen los intereses de unos y otros, nos permite analizar tres tipos de escenarios posibles dando lugar a un mayor margen en el éxito del análisis de la situación. La cuestión de la NRS es materia de gran importancia en la política europea y es por esto por lo que encontramos múltiples análisis sobre las consecuencias que pueden tener para los países de la UE. Así en múltiples estudios de la UE, se plasman distintos escenarios posibles de cuestiones que acontecen y pueden acontecer. Partiendo de esta propuesta de distintos escenarios, analizaremos la trayectoria de tres escenarios posibles tanto el corto como a medio y largo plazo, viendo las posibles consecuencias de los mismos.

4.1.1. Primer escenario

El primer escenario consiste en que la UE es el claro beneficiario de esta magnánima obra de ingeniería logística y China, por su parte, obtiene un beneficio, pero en menor medida que en el que lo obtendría la UE. En este primer escenario donde la UE sale realmente beneficiada, los países que encontramos en el tránsito de la NRS tampoco son los principales beneficiarios y, si bien obtienen beneficios, no es tampoco en la misma medida que en la que los obtiene la UE. Este será el escenario óptimo para la UE, y el menos favorable para los demás participantes de la NRS.

Atendiendo, pues, al primer escenario, veríamos así como en el corto plazo esta mejora en las comunicaciones por la NRS provocaría un aumento del tráfico de mercancías en probablemente más de un 6% (García-Herrero *et. al.*, 2020). Se daría, así, una reducción en el coste de transporte y un aumento del comercio, que reflejaría un aumento del tráfico por carretera, pues, si bien la velocidad del transporte marítimo no se vería enormemente afectada, la velocidad del transporte por carretera sí que se vería notoriamente mejorada respecto a la situación anterior.

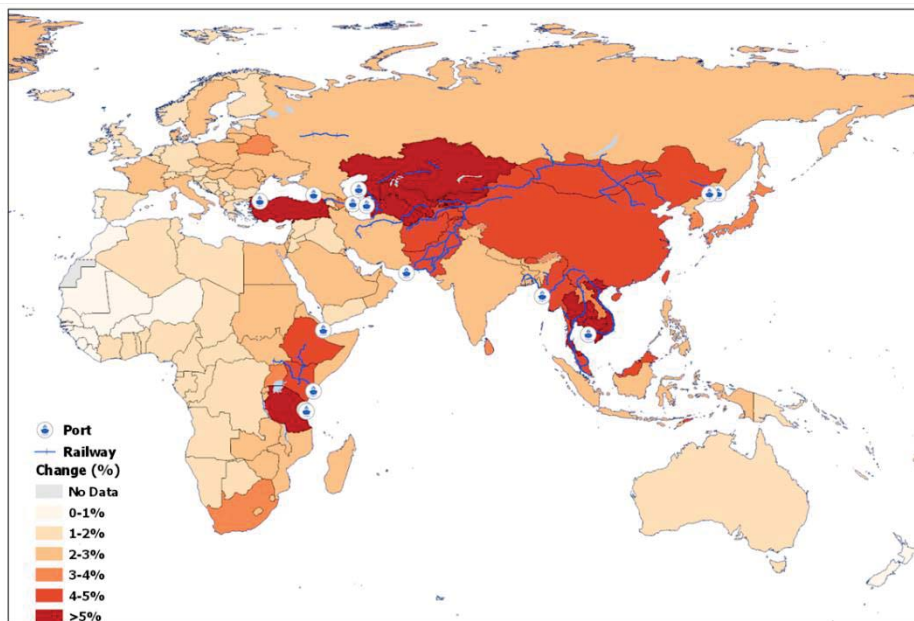
Asimismo, vemos como el transporte marítimo encuentra ventajas en la NRS pero ya no en tanto a la velocidad de los envíos o el reducción de costes sino en que permite que el transporte marítimo se adapte al nuevo volumen de comercio entre Asia y Europa, no suponiendo una mejora en la velocidad o reducción de costes sino una adecuación a la necesidad de capacidad de trabajo en los puertos (Duchâtel y Duplaix, 2018). Las inversiones chinas en puertos europeos como el del Pireo supondrán una gran ventaja para Europa, en conexión con las mejoras aportadas por otras inversiones chinas en la UE en este escenario. Así, vemos un resultado positivo, donde tampoco veríamos una deuda notoria que supusiera un problema para los países de la UE, no teniendo mayor problema en devolverlos a China sin necesidad de tener que hacer concesiones de puertos o derechos de explotación a mayores de los contenidos a través de las inversiones ya presentes.

En este escenario donde la UE es el principal beneficiario entenderíamos que, en cierto modo, los países asiáticos y con ello China fueran perjudicados, pero no es el caso. El incremento del comercio internacional provocaría una mejora y resultados positivos en China y los países asiáticos que podrían disfrutar de la mejora logística de la NRS, aunque debemos de tener en cuenta que en este escenario sería notoriamente mucho más

beneficioso para la UE y el beneficio que obtendría China de esta inversión sería mucho menor del esperado.

En este escenario primero, podemos contemplar también cómo el aumento del tráfico internacional en la zona de Oriente Medio provocaría una esperada pacificación de la zona, que permitiría el desarrollo económico de la misma y por tanto entenderíamos que los países que se encuentran en el trayecto de la NRS también se verían realmente beneficiados en tanto que el comercio desarrollaría sus economías aunque no en tan gran medida como lo haría para la UE en este primer escenario (Forough, 2021).

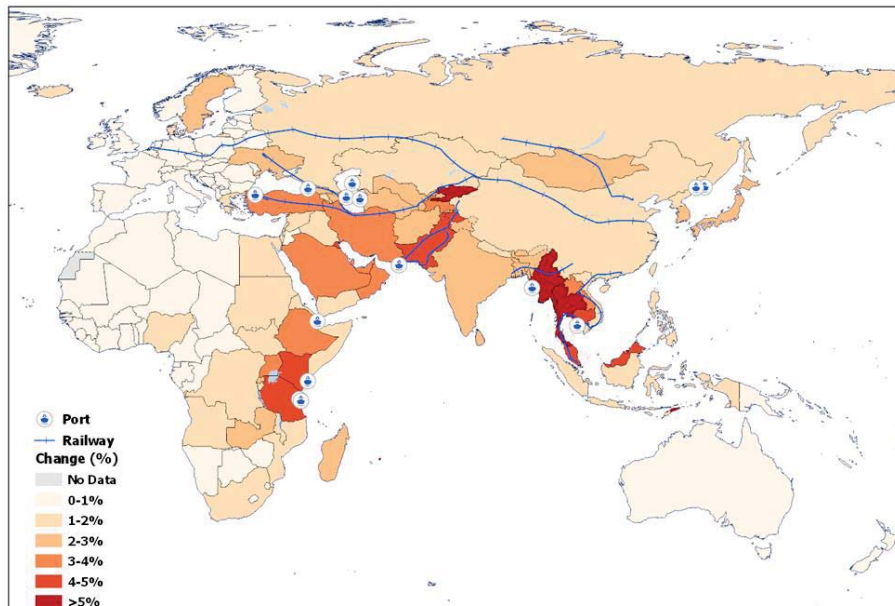
Figura XI: Reducción de tiempos de transportes en porcentaje por país gracias a la NRS.



* Fuente: Banco Mundial

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/592771539630482582/pdf/WPS8614.pdf>

Figura XII: Media de la reducción de costes para el transporte gracias a la NRS por país.



* Fuente: Banco Mundial

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/592771539630482582/pdf/WPS8614.pdf>

4.1.2. Segundo escenario

Un segundo escenario consiste en que los beneficiarios no son los países de la UE, que perciben así escasos beneficios y esta obra realmente no supone para ellos una gran relevancia. En este escenario tampoco es China la que resulta mayormente beneficiada de la inversión de la NRS pues al igual que la UE, obtiene beneficios, pero nada comparado con el escenario en el que es la mayor beneficiaria.

En este segundo escenario los principales beneficiarios serían los países que se encuentran en el trayecto de la NRS⁵ quedando el beneficio repartido en el trayecto y no suponiendo ningún beneficio superlativo ni para el punto de origen chino ni para el punto de destino europeo como bien podríamos entender a primera vista. Planteamos así una desviación de los beneficios de Europa a los países que se encuentran en el trayecto, entre los que podríamos contar aquellos que se benefician del transporte por carretera tanto como aquellos que se benefician de las inversiones chinas en la mejora del transporte marítimo. Así encontramos que aquí hay muchos países africanos como Etiopía, Kenia y

⁵ Refiriéndose a todos aquellos países que se encuentran en el transcurso de la NRS. Principalmente Oriente Medio y Próximo y los países africanos por los que pasa la NRS.

Egipto (Adeniran *et al.*, 2021), y por otro lado, países de Oriente Medio como Kazajistán Afganistán Kirguistán y Turquía (Petranek, 2019). En este segundo escenario entenderíamos que el beneficio se percibiría en mayor parte en estos países y no quedaría pues en China ni en Europa. Este resultado puede darse en tanto que si China decide establecer una zona de libre comercio en la NRS lo razonable sería que los principales beneficiados esta zona de libre comercio fuesen los países que se encuentran en el medio del trayecto, que se verían notoriamente mucho más integrados dentro del sistema de comercio (Sampson, *et al.*, 2021). Así, podríamos entender que en este segundo escenario las inversiones chinas se quedarían en los países y debido a la necesidad china de mantener la NRS activa dependería más de los países en los que se encuentran las infraestructuras y perdería poder de negociación sobre la deuda que estos países han contraído con China en tanto que los necesita para mantener su tráfico internacional a Europa (Rózsa, 2020).

Entendemos en el segundo escenario que Europa perdería parte del beneficio, ya que al ser una zona de libre comercio y no poder imponer sus aranceles ni sus requisitos de calidad, al encontrarnos en un sistema diferente, donde ya el beneficio reportado por la reducción de costes no sería tal, y en cierto modo se reduciría el beneficio de Europa (Ghiasy, 2018) frente al escenario primero, al perder también parte del poder negociador sobre los países que se encuentran en el trayecto, y veríamos como resulta mucho menos interesante para Europa, así como resulta menos interesante también para China, en tanto que vemos una mayor dependencia de esta y un menor beneficio para el gigante asiático.

4.1.3. Tercer escenario

Por último, en cuanto a las consecuencias al corto plazo, encontramos un tercer escenario respecto de las inversiones chinas en la NRS y son las derivadas de que la inversión tenga un retorno de la inversión mucho mayor para China del esperado y le permita tener un mayor poder negociador sobre los países que se encuentran en el entorno de la NRS y Europa. El tercer escenario posible es aquel en el que China obtiene mayores beneficios en comparación con los que obtiene la UE y los países que se encuentran en el trayecto de la NRS, siendo así esta inversión China un gran éxito tanto para el país como para las empresas chinas. Esta consecuencia podría darse en tanto que los países que se encuentran en el trayecto se vean notoriamente más endeudados de lo esperado con China. Ante esta situación, China, en vistas de no poder reclamar sus deudas, podría recurrir a aceptar como pago la propiedad, uso exclusivo de las infraestructuras o uso y

explotación de recursos naturales en compensación a la deuda generada (Lons *et al.*, 2019). Si estos países no pueden pagar, nos encontraríamos en la consecuencia directa de la conocida como “*trampa de la deuda China*”. Si esto ocurriera, China ganaría un gran poder de negociación sobre los países que no pudieran pagarlo, así como también ganaría presencia en estos países, pues aumentaría su *soft power* en ellos (Baykurt y Grazia, 2021).

Los derechos de explotación sobre las infraestructuras le permitirían también obtener mayores beneficios y una mayor reducción en los costes de transporte en comparación con los beneficios que podrían obtener Europa, tanto en reducción de costes como en cuestión de aranceles (Petkova y van der Putten, 2020b). Además, si esta situación se diera, China podría aplicar también la comentada anteriormente zona de libre comercio o tratado de libre comercio dentro de la NRS y ver aún más mejorada su situación respecto a Europa, y, en la que, en cierto modo, respecto de los países que se encuentran en el trayecto. Estos países del trayecto también ganarían , pero en menor medida que en el segundo escenario, dónde no planteamos la situación en la que la deuda China supone un problema para estos países (Were, 2018). Esta última consecuencia a corto plazo provocaría una si cabe mayor expansión de la economía de China y de la presencia de esta a nivel mundial, lo que también reforzaría su presencia en Organizaciones Internacionales, en tanto que los países en el trayecto y dependientes de “*la deuda China*” se verían dependientes también de ofrecer su favor en los votos de decisiones de las organizaciones internacionales, así como en la elección de representantes en algunas de ellas. Esta situación al corto plazo aumentaría también la competitividad china de su moneda así como un aumento notorio de la salida neta de capitales, lo que conllevaría a un aumento más que claro del PIB chino (Mankiw, 2019) y una solidez en la consecución de los objetivos chinos planteados en los planes quinquenales de 2025 a 2030.

4.2. Consecuencias a medio y largo plazo

Haciendo así un símil a la situación presentada en el apartado anterior, donde entendíamos que las consecuencias de las inversiones chinas podrían presentar tres escenarios en función básicamente de los beneficios que reportare bien a Europa, China o los comentados países del recorrido de la NRS, plantearemos las consecuencias que se pueden dar a medio y largo plazo y que serían la sucesión natural de las consecuencias comentadas anteriormente. Más, si bien como veremos, algunos de los escenarios a corto plazo podrían dar lugar a sucesiones no naturales, degenerando en escenarios distintos a

los esperados, pudiendo ver situaciones en el futuro que, por ejemplo, se sucedan “el escenario primero” a corto plazo y le suceda “el escenario tercero” a medio y largo plazo.

4.2.1. Primer escenario

El primer escenario que analizaremos será, al igual que en las consecuencias a corto plazo, será el escenario en el que la UE es la principal beneficiada de la NRS. Entorno a este primer escenario positivo para la UE, como comentábamos en la perspectiva a corto plazo, la situación de la mejora logística y la reducción en costes produciría en Europa un aumento notorio de las exportaciones desde la UE, produciendo un aumento de la salida neta de capitales (Mankiw 2019). Este aumento de la salida neta de capitales, quedaría compensado en parte por el incremento de las importaciones que se realizarían masivamente desde China y otros países de Asia. Vemos así como la UE se vería beneficiada económicamente, pudiendo aumentar la inversión europea en Asia, gracias a la mejora en las exportaciones. (Godement y Vasselier, 2017).

En este escenario, derivado de la mejora económica, la cohesión europea sería aún mayor, en comparación con la situación actual en la que China trata de negociar bilateralmente pactos y contratos con países de la UE por separado, pues comprende que negociarlos con la UE en su conjunto conlleva de un proceso mucho más lento y en el que tiene un menor poder de negociación (Martínez, 2021). Así vemos cómo China trata de negociar con la UE y sus integrantes de forma bilateral, aumentando su poder de negociación, más en este escenario positivo comprenderíamos que esta intención de China de dividir las opiniones europeas y negociar con ellos por separado no se habría dado y finalmente la UE habría actuado en conjunto para tener un mayor poder negociador sobre China (Stanzel, 2017). Esta negociación al conjunto, aunque tediosa y prolongada, se vería fructífera en el largo plazo para Europa, mas no en el corto, pues daría sus frutos en una mejora constante sostenida y generalizada de las economías europeas en las que podríamos ver una mayor unión a nivel político, algo que podría reforzar la posición de la UE en el panorama internacional. Esta mejora de las exportaciones con la reducción de costes y tiempos logísticos, así como una pérdida de negociación de China sobre la UE, mejoraría también los contratos que actualmente China pueda tener con empresas europeas y reforzaría la presencia europea en el mundo en tanto que se vería como un claro vencedor, de esta “negociación”, y mayor beneficiario de esta situación (Tartar *et al.*, 2018).

Esto no quiere decir que China no vaya a obtener beneficios en este primer escenario planteado, pues, obviamente, los recibirá y la inversión sería fructífera, mas no tan fructífera como en el último escenario que comentaremos. Así, en este primer escenario, entendemos la posibilidad de que sea la UE la que, a largo plazo, en consecuencia de lo sostenido en el corto plazo, sea el principal beneficiario de la NRS. Veríamos en este escenario, también, cómo los países que se encuentran en el trayecto obtendrían beneficios, pero en menor medida y quedarían relegados a un segundo plano en el largo plazo, así como teniendo una capacidad negociadora menor sobre la UE, que podría invertir y expandirse aún más sobre los países de Oriente Medio y África, pudiendo incluso, igualar en el largo plazo, gracias a este beneficio reportado, a la inversión China que realiza en el extranjero en estos países.

4.2.2. Segundo escenario

Por otro lado, encontramos la consecuencia natural del escenario planteado en el entorno anterior, donde afectaba de una forma neutra a la UE, entendiendo así que el beneficio ya no solamente residiría en China, sino en los países que se encuentran en medio de esta cadena de valor distribución que es la NRS (Porter, 1985). El segundo escenario del medio y largo plazo, es en el que ya no reside el beneficio ni en Europa ni en China, y sí en los países que se encuentran en el entorno del trayecto, como pueden ser aquellos en Oriente Medio y África. Este escenario del largo plazo podría darse incluso partiendo de los escenarios primero, segundo y tercero en el corto plazo. Pues, si bien la clave de este segundo escenario es la que los beneficiarios de las inversiones chinas son los países que reciben grandes cantidades de inversión y que actualmente no presentan un desarrollo tan claro, se plasmaría en un largo plazo.

Veríamos así como por ejemplo, los países africanos aun habiendo contraído una deuda severa con China, verían mejorada su calidad de vida, sus economías y su PIB, así como su capacidad de generación de riqueza, gracias a las mejoras logísticas realizadas en la iniciativa de la NRS (Were, 2018). Asimismo, encontraríamos una pacificación de Oriente Medio a largo plazo, derivada de la mercantilización de las relaciones internacionales en la zona, que, movidas por un comercio internacional intensivo, promoverían el desarrollo económico en países, que hasta ahora no han tenido mucha presencia de comercio exterior o desarrollo debido a conflictos internos o guerras (Forough, 2021). En este segundo escenario tendríamos en cuenta la posibilidad de que estos países consiguiesen, o bien pagar las deudas chinas y mantener las inversiones en el país,

reforzando por otra parte su relación con China y el comercio con Europa, o bien consiguiendo una condonación de las deudas a China, mediante la unión entre países deudores de China, en tanto que esta trampa de la deuda China fuere deslegitimada y fueren los deudores que al unísono decidieren optar por no seguir las normas chinas y haciendo a China a perder capacidad de negociación al unirse conseguirían una reducción de las deudas o una consecución distinta, en la que la inversión China, se mantuviera en el país, pero la deuda o fuere menor o fuere condonada en algún tipo de compensación que beneficiare notoriamente a los países deudores.

En este escenario vemos cómo los países en los que se invierte, principalmente es en países subdesarrollados o en vías de desarrollo, recibirían una gran inversión exterior que promovería el desarrollo del país entorno a mejoras logísticas, de transporte, puertos, infraestructuras y sin deudas o con deudas limitadas que no presenten problemas para el país, verían como estas infraestructuras les permiten desarrollarse todavía más y mejorar sus relaciones internacionales y su competitividad internacional con China y con Europa (Bunskoek y Shih, 2021).

Como comentábamos, este desarrollo del segundo escenario puede darse desde cualquiera de los escenarios anteriores comentados en el corto plazo, pues el problema de la deuda con China se verá resuelto como “la trampa de la deuda” o como “la gran inversión” en el largo plazo, mas la financiación China es generalmente en el largo plazo y se opta por contratos en los que a falta de pago se compensa con el uso y explotación de materias primas infraestructuras y esto solo podrá ser comprobado en el largo plazo (Adeniran *et al.*, 2021). Así, podríamos partir de cualquiera de los escenarios del corto plazo y terminar en este segundo escenario de mayor beneficio en comparación para los países en el trayecto de la NRS.

4.2.3. Tercer escenario

Finalmente, queda proponer el escenario a largo plazo en el que la UE sale peor parada, en el cual se plasma una realidad en la que China es la más beneficiada de todas estas inversiones. Esta conclusión a largo plazo es la que nos servirá para proponer el posible problema que comprende el desbalance de la NRS en torno a las inversiones chinas y sobre el cual ofreceremos después soluciones a partir de la situación analizada y las consecuencias planteadas.

La situación con la que nos encontraríamos en este escenario que beneficia absolutamente a China es aquella en donde primero China podría tener, gracias a la NRS, capacidad para ubicar todo su exceso de producción en terceros países como serían los que se encuentran en el trayecto y la UE, a la vez que le permitiría invertir en reservas de moneda extranjera gracias al proyecto presente en decenas de países.

Así China, que en 2030 podría acumular una mayor capacidad de producción, todavía en este escenario donde la eficiencia de “*la fábrica del mundo*” se hace más que presente, veríamos una balanza comercial china en la que las exportaciones tendrían unos niveles hasta ahora nunca vistos, y la inversión China gracias a los beneficios exportaciones serían numerosas, teniendo capacidad para comprar activos y moneda extranjera en todo el mundo, mucho más de la que tiene hoy día. Además, en este último escenario donde encontramos una mayor capacidad de China para invertir y comprar activos en moneda extranjera, encontraríamos una enorme facilidad de internacionalización del yuan/renminbi, que se convertiría en una moneda mucho más competitiva en comparación con el resto de las monedas de uso intensivo a nivel internacional, como el euro, el dólar o la libra (Mankiw, 2019). Así, la mejora de la competitividad de la moneda China, aumentaría la capacidad de exportaciones e importaciones, mejorando la salida neta de capitales del país, mejorando, a su vez, el tipo de cambio, lo que traduciría todo en una mejora más que notoria en el PIB chino. Si bien esta competitividad internacional china mejoraría el desarrollo exterior la situación interna en China, como pueden ser la necesidad de una política expansiva económica en la que el Banco Central de China tuviera que producir más moneda o inyectarla en la economía para bajar los tipos de interés que habrían elevado a dos debido a la salida neta de capitales tan alta, en tanto que los inversores chinos preferirían invertir en cualquiera de estos proyectos de la NRS y no dentro del país. Esta sucesión posible permitiría que el desarrollo chino exterior gracias a la NRS se mantuviera constante y en crecimiento, otorgando cada vez un mayor poder y hegemonía del yuan/renminbi sobre otras monedas y economías.

Este desarrollo económico que plasmamos en este escenario último de largo plazo donde China se vería enormemente beneficiada, permitiría también a China asegurarse un suministro completo y variado de energía, gracias a la diversificación de sus proveedores de energía a lo largo de toda la ruta de la seda. Existen, así, numerosos planteamientos interesantes a lo largo de la NRS para obtener proveedores de energía ya sea en materiales fósiles como carbón y petróleo o también energías renovables, así como los suministros de materias primas, como pueden ser los de tierras raras y otros minerales

necesarios para la producción en masa en China (Umbach, 2019). Esta diversificación de los proveedores de energía se vería dada en tanto que el desarrollo final de la NRS, atravesando países de Oriente medio y Oriente Próximo, donde los suministros de energía a China podrían ser notoriamente interesantes como, por ejemplo, la obtención de materias primas desde África o la obtención de energía a partir de materiales fósiles desde el corredor de Rusia o desde la zona de Kazajistán podrían dar lugar a que China tuviera un amplio catálogo de proveedores, dispuestos a vender esta energía y estas materias primas al gigante asiático, teniendo aún en cuenta la situación económica comentada antes, donde el yuan sería una moneda mucho más competitiva en el plano internacional y los proveedores habrían perdido cierto poder de negociación frente a China al depender también de esta en cuanto a la gestión de su deuda y del flujo logístico de la NRS (Clarke, 2020).

Así, encadenado con los puntos anteriores, vendría dada la siguiente consecuencia en el largo plazo, que es una mejora de la industria China por diferentes motivos. En primer lugar, habría una mejora de la industria China debido a que sería más sencillo transferir alta tecnología e innovaciones desde los países que se encuentran en torno a la NRS y que si no fuere, por ejemplo, la compra de patentes o la mejora de las comunicaciones, podría darse a través de una recepción mayor de inversiones por parte de empresas extranjeras que vieran en China todavía un mucho mayor rentable nicho de mercado al que acudir y llegar así a traer conocimiento y crear nuevos “Silicon Valley” entorno a su industria tecnológica (Dekker *et al.*, 2020). También, la industria China se vería reforzada, en tanto que el aumento de las exportaciones daría lugar a una mayor aceptación de los estándares chinos en cuanto a calidad, proporciones, dimensiones y atributos de gran número de productos que hasta ahora no está tan aceptada, sobre todo en Europa donde el certificado europeo (CE) es un símbolo con mucha mayor relevancia. Así, el aumento de las exportaciones obligaría a los receptores a aceptar cada vez más las condiciones de producción chinas y rebajaría hasta cierto punto, el poder negociador de sus clientes, aumentando la de los productores chinos (Porter, 1985). Un ejemplo de estos estándares podría ser el de los móviles Huawei, que hasta ahora han tenido que adaptarse a las condiciones de los países a los que se deriva el producto pero este notorio auge del comercio desde China, permitiría el refuerzo de las capacidades de negociación chinas frente a Europa, sobre todo, donde se daría lugar una mayor dependencia si cabe de la producción china (Ghiasi, 2018). Así, podríamos ver como el líder en tecnología 5g, Huawei, tendría una mayor cabida en Europa (Berzina, 2020) y esto le permitiría una fuerte

expansión por el continente, ligado al desarrollo necesario de esta tecnología para la interconexión de dispositivos y sistemas que se dará en el corto y largo plazo.

Por último, podemos destacar una consecuencia ya no solo económica sino también política y geopolítica en este caso donde el gran desarrollo económico chino permitiría un incremento del poder estratégico y político a nivel internacional de China, donde nos encontraríamos así, en una situación donde la esfera internacional podríamos entender que hasta cierto punto estaría mucho más pacificada en torno a una dependencia económica con China (Madeira, 2020). El mantenimiento de la NRS y los beneficios reportados a través de ella permitiría a China la instauración de un régimen de seguridad, en colaboración con los demás países en torno a esta magnánima obra logística, que permitiría muy probablemente la estabilización de países en conflicto, como puede ser Afganistán o Siria, y la planificación en si de las relaciones internacionales (Ahmadzai, 2020). En Oriente medio y Próximo entorno a una mejora del comercio internacional todo ello teniendo en cuenta que el claro beneficiario de esta situación sería China (Forough, 2021), pues si bien ganaría presencia tanto política como militar, en numerosos países que, por otro, lado podríamos suponer que apoyarían a China en las principales organizaciones internacionales, algo que ya podemos intuir en el escenario comentado a corto plazo. De hecho, algunas de las principales potencias africanas comienzan a torcer su favor hacia China en la elección y toma de decisiones en algunas de las principales organizaciones internacionales (Fu y Eguegu, 2021).

Así, el desarrollo político y estratégico de China vendría ligado a una final parte del desarrollo probablemente cultural chino, dónde conseguiría hasta cierto punto introducir la cultura China en aún más países, algo que no tendría por qué ser a ciencia cierta una consecución de todo lo anterior. La posibilidad de estas consecuencias a largo plazo en un escenario dónde China no se plantea como un *hegemon* económico gracias al proyecto de la NRS no tendría por qué derivar en la consecuencia de que se convirtiera también en un *hegemon* cultural, pues si bien esta es una tarea que llevaría más tiempo y otro tipo de inversiones, aunque las posibilidades de que la cultura China cale en Europa Oriente Próximo y África son notoriamente mucho mayores en este último escenario (Baykurt y Grazia 2021) donde China se convierte en una potencia, todavía más económica, pues tendría mayor capacidad para financiar su expansión cultural y sería vista por el entorno internacional como un éxito económico y un lugar realmente interesante, si cabe, aún más gracias a este desarrollo que le permitiría el éxito de la NRS, en caso de que transfiera a favor de China (Ghiasy, 2018).

5. POSIBLES SOLUCIONES A LOS EFECTOS ADVERSOS PARA EUROPA DE LAS INVERSIONES CHINAS BAJO LA INICIATIVA DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

Las consecuencias presentadas anteriormente, muestran, en algunos de sus escenarios, situaciones poco favorables para Europa y los países que se encuentran en el trayecto de la NRS. Vemos, así, como las inversiones chinas podrían tener en el corto y en el medio y largo plazo consecuencias notoriamente perjudiciales para Europa y para los países que se encuentran en el trayecto, desequilibrando la balanza hacia el lado chino, en tanto que la acumulación de poder, el hermetismo, y la planificación China podrían derivar en que este proyecto diera lugar a un todavía mayor poder de China sobre un gran número de países. Este desequilibrio en el poder otorgaría a China grandes ventajas en la negociación con los demás países al tener estos un menor tamaño y no estar integrados entre sí.

Las soluciones a estos problemas pasan necesariamente por atender a la cuestión de la forma más temprana posible y, aunque algunas de las consecuencias que se comentan en el trabajo son a futuro y no tendrían por qué darse finalmente, convendría que se tomara acción en torno a las inversiones chinas y se formalizar ya alguna de las medidas que comentaremos a continuación para evitar tener que plantear soluciones cuando ya el poder económico y negociador de China sea tan elevado que no permita una negociación justa entre partes.

Para la solución de este conflicto debemos entender también una de las claves de la resolución de negociaciones, que es que no se puede dejar ningún tema sin tratar y ninguna de las partes debe abandonar el conflicto sin que estén absolutamente conformes todos con la solución acordada. Una solución temprana en la que alguno de los miembros de la negociación no encuentra satisfecha su necesidad podría dar lugar a problemas en el futuro, en tanto que la negociación simplemente ha vencido temporalmente, pero el problema se mantiene. En principio, esto no debería de suponer ningún problema, pues la lógica general de los negocios y las relaciones internacionales chinas pasa por un habitual “win-win” y en una situación como la actual no convendría a China forzar la negociación hacia un extremo donde notoriamente se formalizará un “win-lose” a través de plantear una solución en la que China sea vencedora de la negociación.

Veremos, pues, como las soluciones pasa por unificar a los países que presentan algún interés en la NRS, debido a que, entendiendo que existen tramos o infraestructuras de la NRS en su territorio, esto aglutinaría la opinión de varias decenas de países y sería compleja su actuación y debemos reforzar la idea de una toma de acciones temprana, pues la lentitud de los procesos derivados de la organización internacional a tal escala con un volumen tan amplio de países de tan diferentes culturas y zonas geográficas presenta problemas y diferencias tanto económicas como geopolíticas en la que deberemos tener en cuenta la lentitud del proceso. Así pues, cuanto más temprana sea la actuación, antes se podrá llegar a un acuerdo. Las posibles soluciones pasarán por referentes mundiales sobre comercio y sobre inversiones como son la OMC, el CIADI y plantearemos también soluciones posibles a partir de la negociación internacional y el planteamiento de un tratado internacional entre países por los que discurra el recorrido de la NRS.

5.1. Soluciones de carácter multilateral

5.1.1. La Organización Mundial del Comercio

La Organización Mundial del Comercio (OMC) sería la primera de las soluciones que podríamos prever para los problemas relacionados con cuestiones derivados de la NRS en tanto que es un proyecto inversiones enfocado al comercio internacional.

La cuestión sería aplicable en torno a la OMC en tanto que China es miembro de la misma desde 2001 y la gran mayoría de los países que pertenecen al entorno de la NRS son también miembros de la OMC. Este instrumento de tal utilidad permitiría la negociación y la resolución de disputas a un nivel internacional con una oficialidad notoria y sería un instrumento muy relevante para la toma de decisiones en conjunto por parte de todos los miembros de la NRS.

Cabe destacar que la solución a partir de la OMC partiría como una solución a corto plazo, pues es una organización que ya se encuentra en actividad de gran calado y con una gran experiencia internacional. Además, goza de muy buena reputación en el ámbito internacional y podríamos entender que esta es uno de sus principales cometidos si bien conseguir el correcto desarrollo en igualdad permitiendo el libre comercio a los países pertenecientes a su organización.

La cuestión de usar la OMC como solución a los posibles conflictos relacionados con desigualdades materiales y formales, así como para equilibrar en cierto modo el poder

de negociación de China sobre los demás integrantes de esta NRS, pasa por ser una solución al corto plazo y que, si bien podría ser utilizada inmediatamente, presenta ciertas limitaciones como pueden ser la lentitud en la toma de decisiones, la poca especialización en la materia o la cuestión propia de que China consiga ostentar un mayor poder en esta organización internacional y, por tanto, pueda tener aún dentro de la OMC un mayor poder en comparación con el resto de miembros.

El punto más interesante a tener presente respecto de la OMC para la resolución de los conflictos que pudieran darse al corto plazo y a largo plazo en torno a las inversiones chinas es la carencia de una solución de disputas interna de la NRS que sí existe en la OMC. Así, la OMC prevé un sistema de solución de diferencias donde se busca preservar los derechos y obligaciones de los miembros de la OMC y aclarar las previsiones existentes en los acuerdos. China es, precisamente, uno de los principales usuarios del sistema de solución de diferencias.

Si las soluciones pasaran por la OMC, podríamos proponer la integración dentro de la misma de un Centro de Resolución de Disputas mediante Arbitraje, específico para la resolución de los posibles conflictos que surgieran dentro de la NRS en el marco de la OMC y tomar esta organización internacional como un marco y respuesta a los problemas que pudieran darse. Esto, asimismo, es una buena forma de dar equilibrio a las relaciones comerciales que pudieran darse y abogar por un libre comercio en una competencia justa ideal. Esta solución es, entre las presentes, una de las más probables, puesto que los miembros de la NRS son también miembros de la OMC y la creación de un Centro de Resolución de Disputas mediante Arbitraje específico para la NRS que se especializase todavía más en estas cuestiones y diera mayor legitimidad a las decisiones tomadas permitiría un mejor desarrollo de la cuestión.

No obstante, cabe destacar que, actualmente, la OMC se encuentra bloqueada por conflictos de intereses entre algunos países como los EEUU, por lo que, para poder llevar a cabo esta solución, sería absolutamente preciso que se desbloqueara la OMC y se permitiera a esta la libre ejecución de resoluciones y funcionamiento normal. Se debería tener en cuenta a la OMC como una de las principales soluciones, por su carácter internacional y su larga transcendencia en la gestión de las relaciones económicas internacionales. Así, la NRS con su carácter en vías de convertirse en un fenómeno casi global, precisa de una solución global, que permita la óptima gestión y resolución de los conflictos que se generen entorno a la NRS.

5.1.2. El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias

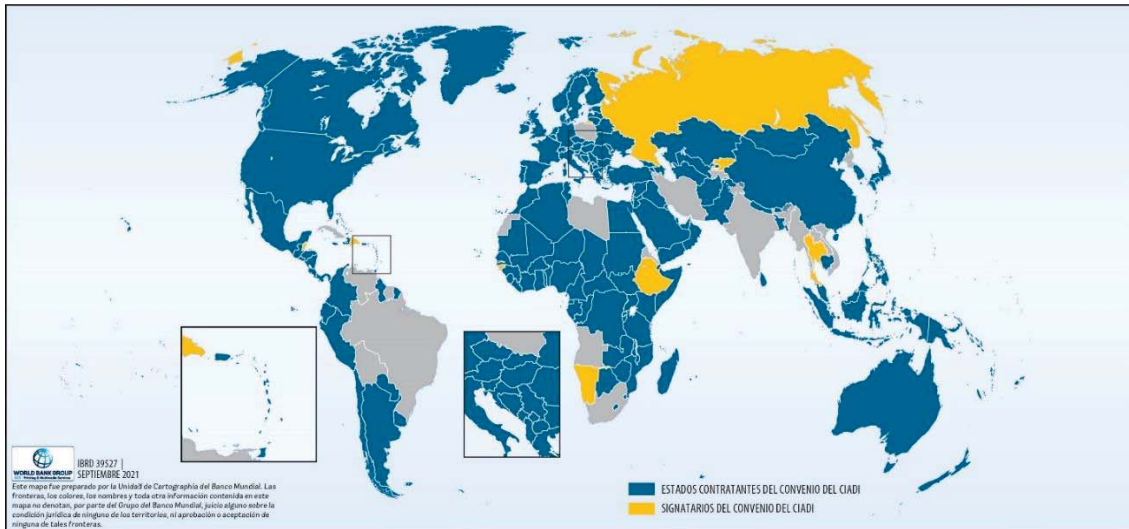
El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias (CIADI), perteneciente al grupo Banco Mundial, es competente para la resolución de conflictos sobre inversiones realizadas en el ámbito internacional y podría ser realmente interesante para resolver conflictos en la NRS, aunque en este caso presentaría algún problema en tanto que no todos los miembros de la NRS son contratantes y signatarios del convenio del CIADI y, aunque algunos miembros que podrían ser relevantes en esta situación no son parte algunos de ellos como Irán, India, Vietnam, Myanmar o Polonia, estos no son miembros de este organismo y esto podría plantear problemas.

Bien es cierto que el CIADI podría ser una muy útil herramienta en la resolución de conflictos en tanto que podríamos entender que, en el futuro, China mantenga la táctica de gestionar las relaciones económicas internacionales en la NRS de forma bilateral y nada en el entorno de grandes organizaciones internacionales como puede ser la OMC o la negociación colectiva con miembros como por ejemplo la UE. Así, si China mantuviera en el largo plazo la constante de la bilateralidad y buscara una negociación de partes divisas el CIADI podría ser un elemento a tener en cuenta pues se entiende de mayor rapidez en la resolución de las posibles disputas si ambos países son miembros firmantes del convenio. Las ventajas que presentaría así la negociación y resolución de las disputas a través del CIADI son principalmente que el CIADI presenta una mayor independencia y que se encuentra realmente despolitizado y separado de cualquier institución. El arbitraje contenido en el CIADI no puede ser cuestionado por otras tribunales locales otros tribunales distintos así en los procesos de arbitraje dentro del ciudad y solo pueden ser anulados o administrados en el CIADI y no fuera de él.

Presenta entonces la ventaja de la rapidez independencia y el arbitraje a nivel que pueda permitir resoluciones entre China y otros miembros de uno a uno, logrando hasta cierto punto lo que podríamos comprender cómo *win-win* de una forma más sencilla y rápida a que tuviéramos que negociar estas situaciones a través de la OMC. Así, encontramos otra posible solución a los problemas que pudiere dar las consecuencias de la NRS, pues la solución del CIADI permitiría resolver problemas tanto en el corto como en el largo plazo y resolver disputas que pudieran dar lugar en caso de que China mantuviera sus intenciones de persistir con las negociaciones de forma bilateral y no en torno a todos los países que tuvieran parte en la NRS. La cuestión de la NRS y el CIADI es que algunos de los países en la NRS de cierta relevancia no pertenecen al CIADI y como son Kirguistán,

Rusia y Tailandia, así como India que nunca ha sido miembro. Los anteriores tres son miembros no contractuales pues han firmado pero no han ratificado.

Figura XIV: Mapa con países miembros del CIADI y países contractuales



* Fuente: CIADI: <https://icsid.worldbank.org/about/member-states>

5.2. Soluciones de carácter regional

Tras comprender la magnitud de las consecuencias de la NRS, vemos cómo se plantean dos soluciones como las comentadas anteriormente en la que la solución de la OMC busca gestionar el conflicto desde una internacional por organización en la que todos los miembros resuelvan las dificultades de manera consensuada. Por otra parte, encontramos la posibilidad del CIADI, donde este organismo permitiría la negociación y resolución de los conflictos de Estado a Estado o en limitados grupos frente a China en la que las negociaciones y los conflictos serían resueltos de una forma más rápida, concisa y determinada por pares y por tanto encontrando un mayor equilibrio entre poderes, favoreciendo un resultado en la resolución de disputas en las que el *win-win* sea más probable y que se atiendan así los intereses de todas las partes implicadas.

Es aquí donde parte la idea de que tal vez la desigualdad de poderes entre China y el amplio número de países que componen la NRS y países en los que China tiene inversiones plantea la situación en la que tal vez para subsumir esta desigualdad pudiera tener sentido gestionar de forma distinta los problemas. Así, planteamos una negociación internacional de los conflictos que pudieran surgir a partir de las consecuencias comentadas de manera regional, partiendo de crear comités derivados de las distintas rutas

comentadas anteriormente, lo que daría lugar a una mayor especialización, mejor organización y toma de decisiones de las cuestiones relevantes. De esta forma, un comité por ruta permitiría dividir los intereses y unificar las opiniones de los países receptores frente a China igualando hasta cierto punto los poderes de negociación. Por ejemplo, podríamos entender que se crease un comité para la ruta marítima que transcurre por Asia hasta África en la que un comité regional tratase de unificar a la opinión de los países africanos y permitiera en conjunto resolver las diferencias que pudieran surgir frente a las inversiones chinas. Por otro lado, tal vez crear un comité de alianza entre Rusia y algunas de las antiguas repúblicas soviéticas junto con Mongolia permitiría unificar los intereses de estos frente a China en el trayecto de la NRS que cruza por sus fronteras.

La cuestión europea quedaría subsumida en que las decisiones fuesen negociadas regionalmente así ya de UE a China y se evitara por todos los medios la negociación bilateral de China con los países europeos manteniendo así solo una negociación de China a Europa y no de China a cada uno de los países que la componen permitiendo obtener a la UE un mayor poder de negociación.

Si bien esta negociación regional puede dar lugar a más problemas y una mayor lentitud en los procesos de negociación y toma de decisiones, es cierto que permitiría, hasta cierto punto, generar resoluciones más justas y permanentes en el tiempo. Además, si todas las partes quedan conformes con lo consensuado, supone el éxito en el largo plazo de la negociación. No obstante, el principal problema que puede surgir a partir de esto es que China no quede conforme con la negociación regional y entonces pueda percibir que existe una organización que se presenta en contra de sus intereses y no permite la consecución completa de sus intereses en el territorio.

Por tanto, esta negociación regional podría ser efectiva y exitosa solo si todos los países integrantes en regiones y distintas rutas consiguieran unificar las opiniones y así hacer frente a los posibles intereses chinos detrás de las inversiones en la NRS.

5.3. Soluciones de carácter bilateral

Finalmente, tras analizar las posibles soluciones a los problemas que pudieran dar lugar de las inversiones chinas en el entorno de la NRS debemos tener en cuenta la opción de los tratados internacionales bilaterales como herramienta de gestión y solución de situaciones tan complicadas como esta. Así, la NRS, ya no siendo una sola infraestructura logística, sino también una combinación de relaciones internacionales económicas

comerciales, supone un amplio conjunto de motivaciones y relaciones entre países, que bien podrían ser acumulados y gestionados en el entorno de un tratado internacional o memorandos de entendimiento que dispusieran las bases para la gestión de los posibles conflictos venideros.

Un tratado internacional multilateral que gestione el funcionamiento de la NRS parece más que necesario para cuando la NRS adquiera un perfil más global, cuando se pueda ver con perspectiva la magnitud que alcanza y las implicaciones que tiene en el mundo cada vez más globalizado. No obstante, por el momento, quizá sea más conveniente regular las obligaciones de las partes de manera bilateral en tratados bilaterales o memorandos de entendimiento que garanticen la transparencia de las inversiones. Dicha transparencia permitiría también mejorar la libre competencia de empresas en la NRS, buscando un equilibrio, que parece desaparecer muchas veces con el desmedido apoyo de China a sus empresas y a las empresas estatales chinas. También podría este hipotético tratado internacional bilateral garantizar requisitos de impacto ambiental y protección contra la contaminación, tratando de hacer de la NRS un elemento que no colisione con los objetivos del desarrollo y no tenga un impacto tan perjudicial en el medioambiente. Finalmente, un acuerdo bilateral entre China y un determinado socio comercial con ocasión de la NRS podría ser realmente útil para la resolución de conflictos y la gestión de los problemas derivados de las inversiones chinas en el entorno de la NRS.

6. CONCLUSIONES

La primera y principal conclusión a la que hemos llegado en este trabajo es que las inversiones chinas llevadas a cabo en el seno de la NRS, una de las principales prioridades del gobierno chino actualmente, aun teniendo en cuenta las posibles consecuencias negativas que pudieran acarrear, suponen uno de los más grandes avances en el campo logístico y del comercio internacional efectuados hasta nuestros días, comparable, incluso, con algunas obras internacionales como el Plan Marshall o eventos de la historia humana como la Globalización de internet, hitos que marcan una época y que perduran en el tiempo, cambiando la forma de interactuar de la sociedad y mejorando la vida de las personas y el desarrollo de los países. Las inversiones chinas bajo esta iniciativa tienen el potencial de permitir el desarrollo de miles de millones de personas y de varias decenas de países, algunos de ellos en vías de desarrollo, que ven en esta iniciativa una gran oportunidad de crecimiento económico.

La segunda conclusión es que las inversiones chinas bajo la NRS presentan ciertos límites que habremos de tener en cuenta, como son la conocida “trampa de la deuda”, y que en el largo plazo pueden llegar a ocasionar problemas financieros y geopolíticos si China obtiene finalmente la propiedad o el derecho de explotación de recursos naturales de zonas estratégicas del mundo. Relacionado con lo anterior, surge la necesidad que plasman muchos países de obtener liquidez y financiación de dinero extranjero y China, habiendo encontrado aquí un nicho de mercado, aprovecha la situación en tanto que tiene un mayor poder negociador y capacidad para gestionar estas situaciones y algunos de los países no tienen otra alternativa que la de aceptar las condiciones chinas en cuanto a las inversiones.

La tercera conclusión es que el éxito chino se debe, no solo a su desarrollo interno, sino también a su capacidad externa de gestionar las relaciones internacionales de una manera muy peculiar y así encuadrar la gestión de las inversiones chinas dentro de esta particular forma de hacer relaciones internacionales. La forma en la que China vende su imagen, su cultura y aumenta su presencia en todo el globo son las claves de su éxito, que, muy probablemente, le permitirán en los próximos años alcanzar la cabeza de las potencias mundiales a nivel económico y a nivel general.

La cuarta conclusión consiste en la facilidad que tiene China para hacer inversiones en el exterior. China realiza inversiones en otros países, principalmente África, requiriendo de muchos menos requisitos y exigencias, lo cual permite a China acceder a muchos más proyectos y expandir con mayor facilidad su presencia en el exterior. Además, esta facilidad para invertir en el exterior, derivada también de un control estatal de los principales entes financieros y las principales empresas, permite acceder a unas economías de escala en la inversión extranjera, que se deriva en una mayor facilidad para invertir en el exterior, dando lugar a que otros países no sean seleccionados porque se prefiere a China para estas inversiones. Esto ocurre con el caso de la UE, donde a veces se trata de dar ayuda extranjera a países africanos o de Oriente Medio y estos prefieren la ayuda de China pues es realmente mucho más fácil de gestionar y negociar, los requisitos son menores y China no solamente financia sino también construye la propia infraestructura, siendo así todo el proceso mucho más rápido y no necesitando tantos requerimientos como la UE.

La quinta conclusión es que la inversión china bajo la NRS puede llegar a dar lugar a una pacificación de Oriente Medio, una zona de grandísimo potencial que hasta ahora ha estado determinada por distintos conflictos internacionales que no permitían un completo desarrollo del comercio internacional. Vemos cómo, con la expansión de la NRS, esto podría cambiar y la aportación de valor por parte de las inversiones chinas y el desarrollo acontecido tras el movimiento de mercancías derivado del comercio internacional en Oriente Medio podría generar una pacificación de la zona.

La sexta conclusión consiste en que estas grandes inversiones chinas, aun acarreando ciertos riesgos respecto a las deudas y el omnipotente poder que podría derivar para China esta inversión, la consecución de la NRS reportaría un beneficio a nivel mundial en cuanto a la mejora de transporte del comercio internacional en reducción de costos y tiempo, así como en una gran pacificación de zonas como Oriente Medio y un gran desarrollo de países subdesarrollados, que ahora tendrían la capacidad ya no solo de producir gracias a las inversiones chinas sino también de poder vender sus mercancías más fácilmente y con menos costes.

La séptima conclusión es que las herramientas chinas para alcanzar el éxito en la de la NRS pueden no ser las más ortodoxas, aspecto que no agrada a otras potencias como la UE o EEUU, aspecto que queda reflejado en las diferencias presentadas ante el Órgano de Solución de Diferencias de la OMC frente a China.

La octava y última conclusión tiene que ver con que, para la resolución firme de los posibles conflictos que tienen lugar en torno a estas consecuencias no tan positivas, encontramos distintos métodos y, en función de la situación en la que se encuentre el conflicto, será más apropiado utilizar uno u otro método para la solución del conflicto. En este trabajo hemos concluido que las soluciones más idóneas tienen que ver con el recurso a la OMC o al CIADI, y que la negociación regional podría suponer hasta cierto punto un peligro para China, pues la unión hace la fuerza y esto podría plantear un desequilibrio en la balanza en contra de China que vería tornada sus inversiones en un menor rendimiento y perdería poder negociador frente a los países en los que invierte.

Con todo, la NRS se encuentra, a día de hoy, en proceso de construcción y con vistas de perdurar en el tiempo, pues es una obra y una cuestión de inversiones, que determinará de su éxito en el largo plazo y no pudiendo augurar con una fehaciente seguridad cuál de los escenarios propuestos se acabará dando y cuál de las soluciones propuestas para los conflictos que pudieran aparecer será la más eficiente. No obstante, lo que es seguro es que la NRS potenciará el comercio entre Europa y Asia, como ya lo hizo su antecesora, y cambiará la forma en la que el comercio internacional se hace por vía terrestre y marítima entre varios continentes, siendo esta una obra faraónica que perdurará en el tiempo y continuará mostrando consecuencias positivas y negativas, incluso todavía años y décadas más tarde de haber sido finalizada.

BIBLIOGRAFÍA

- Adeniran, Adedeji, Mma Amara Ekeruche, Chukwuka Onyekwena, y Thelma Obiakor. 2021. «An assessment of the development impact of Chinese investment in Africa». *African perspectives Global insights*, (Special Report):1-43.
- Ahmadzai, Atal. 2020. *The Evolving Significance of Afghanistan in China'S Strategic Calculus: From an Insignificant 'Backyard' to a Consequential Geostrategic Hub*. Daniel K. Inouye Asia-Pacific Center for Security Studies.
- Anwar, Anu. 2020. *South Asia and China's Belt and Road initiative: security implications and ways forward*. Daniel K. Inouye Asia-Pacific Center for Security Studies.
- Baykurt, Burcu, y Victoria de Grazia. 2021. *Soft-Power Internationalism: Competing for Cultural Influence in the 21st-Century Global Order*. Columbia: Columbia University Press.
- Benjamin, Rapanyane M. 2020. «An Afrocentric Review of the Key Drivers of China's Africa Policy: Case Study of Ethiopia», *Journal of African Foreign Affairs* 7(3):69-88.
- Berzina, Kristine. 2020. *5G Security: The New Energy Security*. German Marshall Fund of the United States.
- Bunskoek, Raoul, y Chih-yu Shih. 2021. «Community of Common Destiny as Post-Western Regionalism: Rethinking China's Belt and Road Initiative from a Confucian Perspective». *Uluslararası İlişkiler / International Relations*, 18(70):85-101.
- Cai, Peter. 2017. *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Lowy Institute for International Policy.
- Clarke, Michael. 2017. «The Belt and Road Initiative: China's New Grand Strategy?» *Asia Policy* (24):71-79.
- Clarke, Michael. 2020. «The Neglected Eurasian Dimension of the 'Indo-Pacific': China, Russia and Central Asia in the Era of BRI», *Security Challenges* 16(3):32-38.
- Dekker, Brigitte, Maaïke Okano-Heijmans, y Eric Siyi Zhang. 2020. *Unpacking China's Digital Silk Road*. Clingendael Institute.

- Duchâtel, Mathieu, y Alexandre Sheldon Duplaix. 2018. *Blue China: navigating the maritime silk road to Europe*. European Council on Foreign Relations.
- Ferchen, Matt. 2021. «The Two Faces of the China Model: The BRI in Southeast Asia». En Schneider, F. (ed.). *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative, Asserting Agency through Regional Connectivity* (pp. 245-264). Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Forough, Mohammadbagher. 2021. «Geographic Agency: Iran as a 'Civilizational Crossroads' in the Belt and Road Geography». En Schneider, F. (ed.). *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative, Asserting Agency through Regional Connectivity* (pp. 291-314). Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Fu, Yike, y Ovigwe Eguegu. 2021. «Mapping the Future of China—Africa Relations: How the Continent can Benefit», *African perspectives Global insights*, (333):1-34.
- García-Herrero, Alicia, et. al. 2020. *EU-China Trade and Investment Relations in Challenging Times*. European Parliament Study.
- Ghiasi, Richard. 2018. *China's Belt and Road Initiative: Security implications and ways forward for the European Union*. Stockholm International Peace Research Institute.
- Godement, François, y Abigaël Vasselier. 2017. *China inside Europe: Time for realism*. European Council on Foreign Relations.
- Hallgren, Henrik, y Richard Ghiasi. 2017. *Security and economy on the Belt and Road: three country case studies*. Stockholm International Peace Research Institute.
- van Kemenade, Willem. 2009. «The Historical and Geo-Strategic Setting: From the "Ancient Silk Road" to the New "Energy Silk Road"», *SIPRI Insights on Peace and Security*, (4):1-12.
- Lons, Camille, Jonathan Fulton, Degang Sun, y Naser Al-Tamimi. 2019. *China's great game in the Middle east*. European Council on Foreign Relations.
- Madeira, Jonathan. 2020. *Choosing the American Model: Development Finance as a Soft Power Tool in Africa*. American Security Project.
- Mankiw, Gregory. N. 2019. *Principles of macroeconomics*. Nueva York: W.H.Freeman & Co Ltd

- Martínez San Millán, Carmen. 2020. «La crisis de la COVID-19 y la Organización Mundial del Comercio: ¿Una oportunidad?» *Boletín Económico de ICE*, (3125):43-53.
- Martínez San Millán, Carmen. 2021. The Cooperation Agreements within the Belt and Road Initiative: The European Common Commercial Policy at crossroads, *Cuadernos Europeos de Deusto*, (3):51-69
- Meester, Jos. 2021. 'Designed in Ethiopia' and 'Made in China': Sino-Ethiopian technology collaboration in South-South relations. Clingendael Institute.
- Misiągiewicz, Justyna, y Marcin Misiągiewicz. 2017. «China's "one belt, one road" initiative - the perspective of the european union». *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, sectio K – Politologia*, 23(1):1-33.
- Mobley, Terry. 2019. «The Belt and Road Initiative: Insights from China's Backyard». *Strategic Studies Quarterly* 13(3):52-72.
- Petkova, Mirela, y Frans-Paul van der Putten. 2020a. *Building the 'Belt and Road' in Europe?: Chinese construction companies and transport infrastructure in the European Union*. Clingendael Institute.
- Petkova, Mirela, y Frans-Paul van der Putten. 2020b. *Building the 'Belt and Road' in Europe?: Chinese construction companies and transport infrastructure in the European Union*. Clingendael Institute.
- Petranek, Liana M. 2019. «Paving a Concrete Path to Globalization with China's Belt and Road Initiative Through the Middle East», *Arab Studies Quarterly*, (41):7-32.
- Porter, Michael. 1985. *Competitive advantage: Creating and sustaining superior performance*. Nueva York: The Free Press.
- Routley, Nick. 2020. «How Chinese Financing Is Fueling Megaprojects Around the World». *Visual Capitalist*. Disponible en: <https://www.visualcapitalist.com/global-chinese-financing-is-fueling-megaprojects/>
- Rózsa, Erzsébet N. 2020. *Deciphering China in the Middle east*. European Union Institute for Security Studies.
- Sampson, Michael, Jue Wang, y Irma Mosquera Valderrama. 2021. «Trade, Tax, and Development Finance: Understanding China's Choice of BRI Agreements and

Institutions». En Schneider, F. (ed.). *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative, Asserting Agency through Regional Connectivity* (pp. 59.94). Amsterdam: Amsterdam University Press.

Stanzel, Angela. 2017. *A common EU China policy: The divided, the ruled, and the united*. European Council on Foreign Relations.

Tartar, Andre, Mira Rojanasakul, y Jeremy Scott Diamond. 2018. «How China Is Buying Its Way Into Europe». *Disponible en: <https://www.bloomberg.com/graphics/2018-china-business-in-europe/>*

Umbach, Frank. 2019. «China's belt and road initiative and its energy-security dimensions», *S. Rajaratnam School of International Studies*, (320):1-47.

Were, Anzette. 2018. «Debt trap? Chinese loans Africa's Development options». *Policy Insights*, (66):1-13.