



universidad  
de león

**Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales**  
**Universidad de León**

**Grado en Comercio Internacional**

**Curso 2019/2020**

**LA NUEVA RUTA DE LA SEDA: INFRAESTRUCTURA,  
COMERCIO Y GEOPOLÍTICA**  
***(THE NEW SILK ROAD: INFRASTRUCTURE, TRADE AND  
GEOPOLITICS)***

Realizado por el Alumno D. Javier Martínez Portomeñe

Tutelado por el Profesor D<sup>a</sup>. Nuria González Rabanal

Quisiera expresar mi más sincero agradecimiento a Alejandro Rodríguez Rico, Daniel Jacobo Orea y Adrián Cano Guerrero, miembros de diversas delegaciones comerciales a lo largo de la Nueva Ruta de la Seda, que han prestado su ayuda desinteresada para complementar el análisis del proyecto.

“Si los bienes no cruzan las fronteras, lo harán los soldados”

Friederich Bastiat

**ÍNDICE DE CONTENIDOS**

<b>RESUMEN .....</b>	<b>1</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>1</b>
<b>1.- INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>2</b>
<b>2.- METODOLOGÍA .....</b>	<b>4</b>
<b>3.- LA ANTIGUA RUTA DE LA SEDA: ANÁLISIS HISTÓRICO.....</b>	<b>5</b>
<b>4.- LA RUTA DE LA SEDA DEL SIGLO XXI, EL PROYECTO BRI.....</b>	<b>8</b>
<b>4.1-CORREDORES ECONÓMICOS .....</b>	<b>8</b>
4.1.1-El nuevo puente intercontinental de Eurasia .....	8
4.1.2.-El corredor de China-Mongolia-Rusia .....	10
4.1.3.-El corredor China-Asia Central-Oriente Medio .....	11
4.1.4.- El corredor China-Pakistán.....	13
4.1.5.- El corredor de Indochina .....	15
4.1.6.-El corredor China-Myanmar-Bangladesh-India .....	16
4.1.7.-La ruta de la seda marítima.....	18
<b>4.2.-PRINCIPALES INSTITUCIONES Y AGENTES .....</b>	<b>20</b>
<b>4.2.1.-Entidades supranacionales.....</b>	<b>20</b>
4.2.1.1-ASEAN(Asociación de Naciones del Sudeste Asiático) .....	20
4.2.1.2.-UEE(Unión Económica Euroasiática) .....	21
4.2.1.3.-APEC (Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico) .....	23
4.2.1.4.-CCG(Consejo de Cooperación del Golfo).....	24
<b>4.2.2-Organismos de financiación y bancos de desarrollo:.....</b>	<b>24</b>
4.2.2.1-BAD(Banco Asiático de Desarrollo).....	24
4.2.2.2.-BAII(Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras) .....	25
4.2.2.3.-NBD(Nuevo Banco de Desarrollo) .....	26
4.2.2.4.-BM(Banco Mundial) .....	27
4.2.2.5.-FRS(Fondo de la Ruta de la Seda) .....	28
<b>4.2.3.-Otras grandes empresas en los proyectos BRI.....</b>	<b>29</b>
<b>5.- IMPACTO DEL PROYECTO BRI EN LOS PAÍSES ASOCIADOS .....</b>	<b>31</b>
<b>5.1.-EL BRI EN EL SUDESTE ASIÁTICO Y EL PACÍFICO.....</b>	<b>31</b>
5.1.1.-Vietnam .....	33
5.1.2.-Laos y Camboya .....	34
5.1.3.-Myanmar .....	36
5.1.4.-Tailandia.....	37
5.1.5.-Malasia .....	39
5.1.6.-Singapur .....	40

5.1.7.-Indonesia .....	41
<b>5.2.-EL BRI EN BANGLADESH, INDIA Y SRI LANKA .....</b>	<b>42</b>
5.2.1.-Bangladesh .....	42
5.2.2.-La India .....	43
5.2.3.-Sri Lanka.....	44
<b>5.3.-EL BRI EN PAKISTÁN.....</b>	<b>46</b>
<b>5.4.-EL BRI EN MONGOLIA Y RUSIA .....</b>	<b>48</b>
5.4.1.-Mongolia.....	48
5.4.2.-Rusia .....	49
<b>5.5.-EL BRI EN ASIA CENTRAL .....</b>	<b>50</b>
5.5.1.-Kazajistán.....	50
5.5.2.-Uzbekistán .....	51
5.5.3.-Kirguistán y Tayikistán.....	52
<b>5.6.-EL BRI EN ORIENTE MEDIO .....</b>	<b>53</b>
5.6.1.-Irán .....	53
5.6.2.-Afganistán .....	54
5.6.3.-Israel .....	55
5.6.4.-Turquía.....	56
<b>5.7.-EL BRI EN EL GOLFO PÉRSICO .....</b>	<b>57</b>
5.7.1.-Omán .....	57
5.7.2.-Emiratos Árabes Unidos .....	58
5.7.3.-Arabia Saudí .....	59
<b>5.8.-EL BRI EN ÁFRICA.....</b>	<b>59</b>
5.8.1.-Etiopía .....	60
5.8.2.-Kenia.....	60
5.8.3.-Yibuti .....	61
5.8.4.-Egipto.....	62
5.8.5.-Argelia .....	62
5.8.6.-Marruecos .....	63
<b>5.9.-EL BRI EN EUROPA .....</b>	<b>63</b>
5.9.1.-Grecia .....	63
5.9.2.-Bulgaria, Serbia y Hungría.....	64
<b>6.- IMPACTO COMERCIAL DEL BRI.....</b>	<b>65</b>
6.1.-EL IMPACTO DEL BRI SOBRE LA MINERÍA Y LOS HIDROCARBUROS .....	65
6.2.-EL IMPACTO DEL BRI SOBRE LOS PRODUCCIÓN AGROPECUARIA Y OTROS CULTIVOS .....	67

6.3.-EL IMPACTO DEL BRI SOBRE EL SECTOR INDUSTRIAL Y LAS MANUFACTURAS.....	68
6.4.-EL IMPACTO DEL BRI SOBRE LOS TRANSPORTES.....	69
6.5.-EL IMPACTO DEL BRI SOBRE LOS SERVICIOS.....	70
7.- EL IMPACTO GEOPOLÍTICO DEL BRI.....	71
7.1.-ASIA.....	71
7.2.-ÁFRICA.....	73
7.3.-EUROPA.....	74
7.4.-AMÉRICA.....	75
7.5.-OCEANÍA.....	76
8.- CONCLUSIÓN.....	77
BIBLIOGRAFÍA.....	78

## ÍNDICE DE FIGURAS:

FIGURA 3.1.-Mapa de la Antigua Ruta de la Seda.....	7
FIGURA 4.1.Mapa del puente intercontinental de Eurasia.....	10
FIGURA 4.2.Mapa del corredor China-Mongolia-Rusia.....	11
FIGURA 4.3.Mapa del corredor de Asia Central y Oriente Medio.....	13
FIGURA 4.4.Mapa del corredor de Pakistán.....	15
FIGURA 4.5.Mapa del corredor de Indochina.....	16
FIGURA 4.6.Mapa del corredor China-Myanmar-Bangladesh-India.....	18
FIGURA 4.7.Mapa de la ruta de la seda marítima.....	19
FIGURA 4.9.Inversiones de las navieras chinas en el BRI.....	30
FIGURA 5.3.Mapa del Collar de Perlas chino.....	44

## ÍNDICE DE GRÁFICOS:

GRÁFICO 4.8.Inversión de los organismos de desarrollo multilateral.....	27
GRÁFICO 5.1.Distribución sectorial del PIB conjunto de la ASEAN.....	32
GRÁFICO 5.2.Comparativa IED de China e IED total en ASEAN.....	33

## RESUMEN

La Ruta de la Seda ha sido uno de los grandes proyectos comerciales y políticos de la historia de la humanidad, durante siglos, acercó a las grandes civilizaciones de nuestro planeta y se convirtió en el germen del desarrollo y el intercambio cultural.

Desde el año 2013, la Ruta de la Seda significa algo más que reminiscencias del pasado. El proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, BRI(Belt and Road Initiative) se trata del plan comercial más ambicioso de la historia reciente. Liderado por China, busca la cooperación e integración comercial de más de 70 países en un conjunto de 6 corredores económicos y de transporte terrestres y diversas rutas marítimas que interconectan Asia y Europa, pasando por África y Oriente Medio.

Con impacto en el comercio, las materias primas, las infraestructuras de transporte, la energía, los servicios y también la política. Este proyecto pretende ser el eje central de la política china para asaltar la hegemonía mundial, brindando además el desarrollo y prosperidad económica a lo largo de su recorrido. Por su promotor e impacto potencial, no dejará indiferente a nadie.

**Palabras clave:** China, Nueva Ruta de la Seda, corredores económicos, ruta marítima, Europa, África, Oriente Medio, materias primas, infraestructuras, transporte, energía.

## ABSTRACT

The Silk Road has been one of the greatest commercial and political projects in the history of humanity, for centuries, it brought the great civilizations of our planet closer and became itself the source of development and cultural exchange.

Since 2013, the Silk Road means more than reminiscences of the past. The New Silk Road project, BRI (Belt and Road Initiative) is the most ambitious commercial project in recent history. Led by China, it seeks the cooperation and commercial integration of more than 70 countries in a set of 6 economic and land transport corridors and various maritime routes that interconnect Asia and Europe, passing through Africa and the Middle East.

With an impact on trade, raw materials, transport infrastructure, energy, services and also politics. This project aims to be the central axis of Chinese policy to reach world's hegemony, also providing development and economic prosperity throughout this route. Because of its promoter and potential impact, it will not leave anyone indifferent.

**Keywords:** China, New Silk Road, economic corridors, sea route, Europe, Africa, the Middle East, raw materials, infrastructure, transport, energy.

## 1.- INTRODUCCIÓN

El comercio es una de las actividades económicas más antiguas e inherentes al ser humano. Desde el neolítico y el origen de la agricultura, múltiples intereses han movido a la población al libre intercambio de mercancías y servicios por una u otra contraprestación. Esta actividad constituye un motor de riqueza e intercambio cultural sin parangón; griegos, egipcios, romanos, fenicios, cartagineses, persas, mongoles...y otras tantas civilizaciones asentaron sus raíces y su crecimiento en el intercambio de mercancías, y este ha posibilitado el desarrollo cultural y la paz entre diferentes pueblos a lo largo y ancho de todo el mundo durante milenios.

El comercio dio origen al desarrollo de la medicina o la arquitectura y las artes, al conocimiento de cada uno de los pueblos, la mezcla y el surgimiento de nuevas civilizaciones y contribuyó a dar origen a las culturas actuales tanto en Oriente como en Occidente, dio lugar o puso fin a los imperios, y fue también en ocasiones motivo de disputas, especialmente por la interrupción del mismo.

Ha constituido por tanto un papel fundamental y es por ello esencial su conocimiento pasado, presente y futuro. Así se hace necesario el análisis del proyecto comercial más ambicioso de nuestro tiempo, **la Nueva Ruta de la Seda**.

Para ello comenzaremos con un análisis histórico de la **Antigua Ruta de la Seda**, aquella en la que durante siglos las grandes civilizaciones de nuestra historia comerciaron con todo tipo de productos, dando origen como veremos a asentamientos espectaculares y constituyéndose en una fuente de riqueza sinigual entre Oriente y Occidente, esto nos permitirá poner en contexto la situación actual y la relevancia histórica, comercial y política del proyecto que nos ocupa.

Abordaremos en su totalidad el proyecto presente, para ello mencionaremos en primer lugar los **diferentes corredores en los que se divide el mismo**, debemos

comprender que una iniciativa de tales dimensiones presenta numerosas ramificaciones y frentes diversos, lo que conlleva por un lado una mayor complejidad en su desarrollo, que debe conjugar los intereses de más de 70 países de manera directa y que además tendrá un impacto directo en la economía y las decisiones políticas a nivel mundial; pero que también dota a la **Nueva Ruta de la Seda** de una magnitud comercial nunca antes vista, esto hace que sus 6 corredores terrestres y el corredor marítimo merezcan un análisis de su importancia y factores determinantes de manera individualizada, sirviendo así como primera toma de contacto con el proyecto para el lector.

En segundo lugar analizaremos a **los principales agentes e impulsores de la Ruta de la Seda**. Si bien China se ha consolidado como líder e impulsor de la iniciativa, son numerosos los organismos multilaterales de cooperación y desarrollo internacional partícipes en la misma, así como entidades supranacionales y empresas. Todos ellos son fundamentales para el desarrollo final del mismo y debemos conocerlos para comprender gran parte de las estructuras políticas y comerciales actuales, así como las resultantes de la iniciativa.

Seguidamente estudiaremos las características de los **principales países dentro del proyecto**, especialmente su desarrollo económico y participación en el comercio internacional así como el impacto de la nueva ruta en cada uno de ellos a través de los planes que se encuentran en marcha o ya ejecutados, los cuales consisten principalmente en infraestructuras de transporte y energéticas, financiadas por los organismos internacionales mencionados previamente y que conseguirán la integración comercial efectiva de numerosas economías que hasta ahora manifestaban grandes carencias de conectividad con los mercados exteriores.

Posteriormente llevaremos a cabo **un análisis comercial y geopolítico**, de esta forma podremos determinar en primer lugar cómo la Nueva Ruta de la Seda afectará a productos de todo tipo, desde el sector energético y las materias primas, pasando por el sector agrario, la industria, los transportes y el sector servicios, todos ellos verán condicionados de una u otra forma su actividad futura debido a esta iniciativa, a través de la cual grandes economías emergentes buscan consolidar sus flujos comerciales alrededor de la propia China, pero también hacia Occidente, lo que sin duda se traducirá en grandes cambios en los ejes comerciales globales. Además, como veremos, el proyecto no solo tiene un impacto directo sobre el comercio, sino que, teniendo en cuenta su ámbito geográfico, económico y sus impulsores, debemos entender que su impacto geopolítico será mayúsculo. Por un lado tenemos a China, la segunda superpotencia a nivel mundial,

que busca aumentar su hegemonía en Asia y su control sobre África donde se ha consolidado como principal país inversor, mientras que países como Japón, EE.UU e India, se encuentran en el lado opuesto, y por unos motivos u otros, se muestran muy reacios a participar en la iniciativa y temen que el éxito de la misma merme su poderío en el panorama internacional. Por otro lado tenemos a Europa, que como veremos es el principal destino para gran parte de las economías que se verán directamente condicionadas por el proyecto, para estos países, Europa constituye un mercado fundamental, por su poderío económico y geopolítico, para el continente europeo por su parte, el proyecto representa un reto y una oportunidad. En la actualidad, Europa muestra dos grandes tendencias respecto a la Nueva Ruta de la Seda, por un lado tenemos a aquellos con un desarrollo medio-bajo, que han optado de buen grado por sumarse de manera decidida a la iniciativa y recibir las inversiones chinas, especialmente en el este de Europa, mientras que las grandes economías, temen un aumento de la dependencia del gigante asiático, donde se concentra gran parte de su otrora poderío industrial, por ello a pesar de participar en el proyecto, su implicación lleva aparejado un recelo evidente.

Finalmente, expondremos nuestras conclusiones al respecto del presente proyecto, sabiendo que carecemos de la habilidad para predecir su desarrollo futuro, pero con la certeza de poder haber establecido un análisis completo de su presente.

Con todos los puntos tratados previamente esperamos que el lector pueda tener una idea general de la Nueva Ruta de la Seda, conociendo en profundidad a sus partícipes. Nuestro objetivo pues, no es otro que transmitir una imagen global del mismo, en el que podamos apreciar sus implicaciones en todos los ámbitos y la importancia que este proyecto comercial, y también político, puede tener para nuestras sociedades y la economía global en el futuro.

## 2.- METODOLOGÍA

Para llevar a cabo nuestro análisis, hemos empleado un método histórico-descriptivo, combinado con un análisis geográfico del propio proyecto. Para ello hemos aglutinado el conocimiento que nos han aportado principalmente tres tipos de fuentes.

1. En primer lugar, diversas publicaciones de análisis económico y geopolítico respecto a la Nueva Ruta de la Seda, dentro de ellas podemos destacar fuentes de gran prestigio como el *Instituto Español de Estudios Estratégicos(IEEE)*, el *Instituto Juan Sebastián Elcano*, el *Council of Foreign Relations* y el *Mercator Institute for China Studies(MERICs)*

2. Hemos tenido acceso también a fuentes de primera mano, como son profesionales y colaboradores del propio IIEE, así como información facilitada por diversas delegaciones comerciales del *Ministerio de Exteriores de España* en países como Omán, Pakistán, Myanmar, Malasia, Rusia...
3. Finalmente, hemos tenido acceso también a bases de datos que nos han permitido complementar nuestro análisis con un mayor rigor y objetividad. De ellas podemos destacar bases y archivos del *Fondo Monetario Internacional(FMI)*, *Banco Mundial(BM)*, *Statista* y *The Atlas of Economic Complexity* de la Universidad de Harvard.

### 3.- LA ANTIGUA RUTA DE LA SEDA: ANÁLISIS HISTÓRICO

Antes de comenzar nuestro estudio de la Nueva Ruta de la Seda, debemos hacer mención a su origen histórico, puesto que este nuevo proyecto nace de un fenómeno cultural y comercial que unió a las civilizaciones más avanzadas e importantes de su época, enlazando las regiones mundiales con un mayor peso histórico, **Europa y Asia**.

Para ello debemos remontarnos a hace aproximadamente dos mil años, nos encontramos en los **siglos I y II a. C.**, donde tres eran los principales imperios dominadores, **Persia, Roma y China**. Nuestra historia comienza en los últimos años de la **dinastía Qin**, quien regía el Imperio Chino, que se extendía desde la costa este de la China actual hasta el desierto del Gobi, fueron estos quienes a través de las primeras exploraciones comerciales establecieron rutas a lo largo de Asia central hasta llegar al territorio persa. Sin embargo, sería la **dinastía Han**, que llegaría a finales del S.II a. C, quien daría el impulso principal para llevar a la ruta a sus primeros siglos de esplendor.<sup>1</sup>

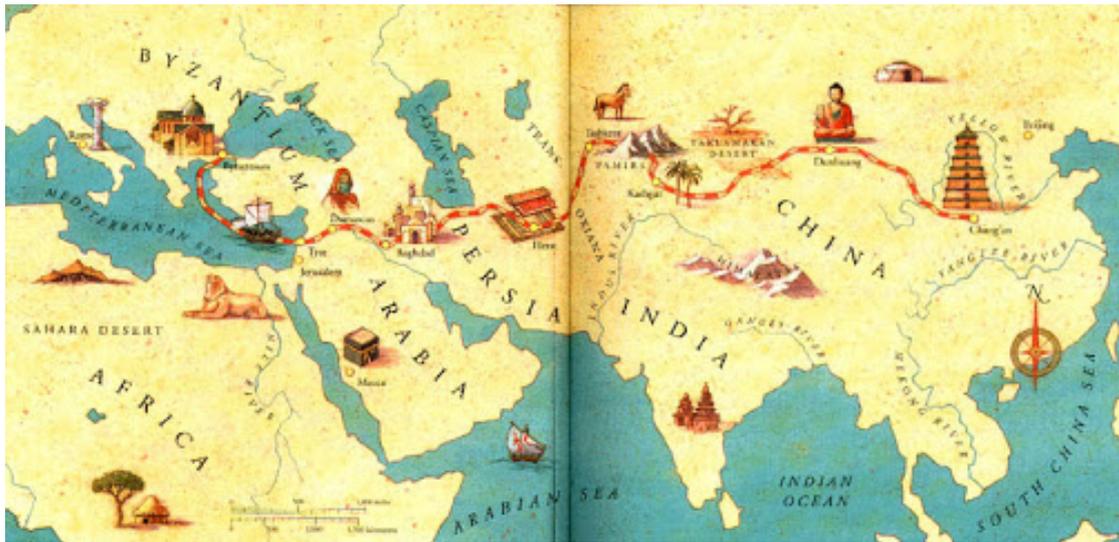
Desde el **S.I a. C hasta el S.V d. C.**, la ruta constituyó un flujo único de culturas, religiones y comercio, donde los principales agentes eran(De este a oeste): El **Imperio Chino**, que controlaba el territorio hasta la actual Mongolia, se caracterizaba por la producción mercancías tan preciadas en Europa como el té y la seda, los **pueblos túrquicos**, que constituyeron diferentes reinos en los territorios que hoy conforman

---

<sup>1</sup> Liu, N. (2020, May 15). *Historia de la Ruta de la Seda- Desmitificando el antiguo comercio*. <https://www.viaje-a-china.com/viajes-china/aventura-de-ruta-seda/historia.htm>

Tayikistán, Uzbekistán, China y Mongolia, donde destacaron los **sogdianos**, un pueblo comerciante que controló la ruta durante siglos, haciendo de su idioma y cultura el más extendido dentro de la misma, y dando origen a enclaves que aún hoy maravillan por su riqueza como **Samarcanda** (Uzbekistán) o **Kashgar** (China)(Díaz Villanueva, 2019), el **Imperio Persa**, especialmente relevante bajo el dominio de los **partos** (II a. C-II d. C), controlaba las llanuras del actual Irán y las cuencas de los ríos Éufrates y Tigris hasta la península de Anatolia, donde aparece el cuarto actor principal, el **Imperio Romano**, que hasta su caída y fragmentación en el S.V impulsó una gran demanda de tejidos como la seda y las especias, entregando a cambio a los comerciantes gran cantidad de oro y otros metales preciados. Se dice que era tal la predilección de los romanos por la seda, que en ocasiones, algunos emperadores se vieron obligados a prohibir sin éxito su importación para intentar frenar esta fuga de capitales.

Sin embargo, la ruta no estaba exenta de complejidades de todo tipo, aunque el dominio de pocos actores sobre la misma dio lugar a una época de paz, nos encontramos ante un proyecto de comercio interregional pero también de comercio asiático, donde existían un gran número de rutas y divisiones, en la actualidad podemos agrupar en 3 grandes **rutas de la seda, el té y los caballos**, como así se conocían por aquel entonces, puesto que el denominador común de las mismas no llegaría hasta el S.XIX a través de la obra del geógrafo alemán Ferdinand von Richthofen. Estas tres rutas tenían un origen y destino común, la ciudad china de **Chang'an** y la ciudad romana de **Constantinopla**, actual Estambul. Las dos primeras, eran las rutas terrestres norte y sur, que se dividían para sortear el desierto del Takjamakan, conectando por el norte con las llanuras rusas y por el sur con las cordilleras del Himalaya y las rutas que provenían de la India, para posteriormente encontrarse ambas en el nudo de Kashgar y continuar hacia Europa atravesando Persia; y la ruta marítima que partía del este de Asia para bordear el continente y llegar al Mediterráneo a través del Mar Rojo.(Xu, 2014)

**FIGURA 3.1.-Mapa de la Antigua Ruta de la Seda**

Fuente: (Martin, 2019.)

Tras la caída del Imperio Romano y también debido a las disputas de poder en Asia central, el comercio en la ruta disminuyó pero se mantuvo un cierto nivel hasta aproximadamente el **S.X**, en este momento surge un nuevo y poderoso imperio que se extiende por toda Asia central, el **Imperio Mongol**, que domina un amplio territorio desde China hasta el Imperio Persa, merced a este férreo control y tras grandes disputas por hacerse con el mando de la región, podemos decir que la ruta de la seda vivió su época de mayor esplendor, en ella el comercio se reactivó espectacularmente y entraron en juego nuevo imperios como el **Bizantino** y los **pueblos árabes de oriente próximo y el norte de África**; el comercio marítimo abanderó esta nueva era, llevando los productos de Oriente a Occidente con gran velocidad y seguridad. Sin embargo en el **S.XV** la ruta experimentó un declive veloz propiciado por tres acontecimientos: En primer lugar, el Imperio Mongol comenzó a desmembrarse debido a las luchas internas de poder y perdió gran parte del control sobre el territorio de Asia central, lo que derivó en una pérdida de seguridad e integración comercial; en segundo lugar el **Imperio Otomano** se constituyó como una nueva potencia que controlaba gran parte de Asia central y Europa, y una vez que hubieron derrotado al Imperio Bizantino, el flujo comercial Asia-Europa se vio comprometido de manera definitiva al llegar a la península de Anatolia, todo ello impulsó el tercer y definitivo acontecimiento, las potencias europeas buscaban continuar con su comercio con Oriente y para ello se lanzaron a explorar rutas marítimas alternativas, hito que Portugal consiguió en este siglo, bordeando el cabo de Buena Esperanza al sur de África y haciendo un viaje completo de ida y vuelta a las Indias, tras ello las rutas marítimas comerciales entre Europa y Asia surgieron con fuerza provocando el abandono

casi definitivo de la ruta de la seda, que mantuvo aun así su comercio regional y el legado cultural asentado en ella durante siglos.

Durante los siguientes 500 años y casi hasta nuestros días, la Ruta de la Seda ha vivido en la penumbra comercial, a la sombra de su esplendor y atravesando alguna de las zonas más pobres e inhóspitas de nuestro planeta, en las que el tiempo parece haberse detenido, sirviendo como atractivo turístico para los más aventureros. Sin embargo, el año 2013 todo cambió, en la ciudad kazaja de Astana el presidente chino Xi Jinping anunció la creación de un nuevo proyecto comercial que transformará la economía regional y mundial, que supondrá un nuevo episodio dentro de las luchas por la hegemonía comercial y que permitirá un desarrollo nunca antes visto que afectará de manera directa a través de sus inversiones a más de la mitad de la economía y población mundial. **La Nueva Ruta de la Seda.**(Frankopan, 2016)

#### **4.- LA RUTA DE LA SEDA DEL SIGLO XXI, EL PROYECTO BRI**

En este epígrafe, queremos introducir al lector en las cuestiones más generales y básicas del presente proyecto. A lo largo de este documento, en múltiples ocasiones nos referiremos a la **Ruta de la Seda del S.XXI** o **Nueva Ruta de la Seda** con las siglas **BRI(Belt and Road Initiative)**, esta denominación nacida en el año 2015, viene a sustituir al nombre previo **OBOR(One Belt One Road)** y a través de ella se hace referencia por un lado al cinturón marítimo que interconecta Asia, África y Europa y a los corredores terrestres a lo largo de Asia y Europa. Para ello expondremos por un lado los diferentes **corredores económicos y líneas de transporte que conforman el mismo**, y además desarrollaremos las principales **empresas, instituciones y organismos regionales e internacionales** involucrados en el proyecto, puesto que son estas entidades quienes realizan las inversiones y planes contenidos en la iniciativa.

##### **4.1-CORREDORES ECONÓMICOS**

La iniciativa BRI se divide a su vez en 6 corredores económicos más un corredor marítimo, por ello, para llegar a comprender la complejidad del proyecto es necesario estudiar en detalle cada uno de ellos y su relevancia.

###### **4.1.1-El nuevo puente intercontinental de Eurasia**

El **corredor económico de Eurasia** se trata de un conjunto de vías férreas con origen en la costa este de China, en ciudades como Lanzhou, Wuhan, Yiwu o Shanghái.

A través de este corredor China enlaza sus principales zonas industriales con el continente europeo en un trayecto de unos 12.000 kilómetros de media. Atraviesa en su conjunto 3 países: Kazajistán, Rusia y Bielorrusia, que suman en torno al 4% del PIB mundial. Los puntos clave en este corredor son: **Urumqui**, que se ha convertido en uno de los puestos principales en el BRI, siendo el nodo de dos de los corredores económicos entre Europa y Asia, constituyendo además un enclave estratégico para China, puesto que es la capital de una de las regiones más pobladas y desarrolladas del interior del país, **Xinjiang**, una región de mayoría islámica, lo que en numerosas ocasiones ha originado tensiones y problemas en la zona para el gobierno de Pekín. Tras ello, las mercancías llegan a la ciudad china de **Alashankou**, en la frontera con **Kazajistán**, donde deben hacer un cambio de tren, puesto que Rusia y todas las exrepúblicas soviéticas comparten un ancho de vía distinto al chino y al europeo. Tras este punto, las mercancías toman rumbo a **Astaná**, capital kazaja, siendo este uno de los países más importantes en Asia Central y en el desarrollo del proyecto, tanto por su ubicación y tamaño, como por sus reservas de petróleo, carbón y gas natural. Al partir de la capital kazaja, la ruta se divide en 3 trazados, que atraviesan las ciudades rusas de **Yekaterinburgo**, **Kazán** y **Moscú**, tres de los centros económicos de un país con más de 140 millones de habitantes, una de las mayores potencias mundiales y principal productor de gas natural. Finalmente, desde Moscú, la ruta parte de nuevo hacia Europa, a donde accede a través de **Minsk**, capital de Bielorrusia, tradicional aliado de Rusia.

Pero además de por sus rutas terrestres, este corredor constituye, junto con el de Asia Central, uno de los puntos clave en materia energética, no debemos olvidar que China es uno de los principales consumidores de petróleo, carbón y gas natural, por ello a lo largo de Kazajistán se han construido un oleoducto y un gaseoducto que conectan sus yacimientos en el Mar Caspio con China y el resto de pequeños países en Oriente medio. Esta estrategia de aprovechamiento energético, se repite en la mayoría de corredores, como veremos más adelante.

Sin embargo, este corredor se enfrenta también a diversos desafíos:

- Se cuestiona su eficiencia, puesto que en un marco de máximos, los trenes podrían transportar unos 400.000 contenedores al año. Por poner un ejemplo, el puerto de Shanghái podría manejar esa cifra de contenedores en unos 4 días. Si bien es cierto que la ruta terrestre es más rápida que su homóloga marítima (3 semanas frente a 5), presenta también un coste un 25% mayor de media por contenedor y mayores riesgos para la mercancía, que debe ser cargada y descargada en los cambios de

ancho de vía. Por otra parte, se trata de la ruta con la menor inversión de capital, ya que la inmensa mayoría de la infraestructura ferroviaria y energética se encuentra ya en funcionamiento y atraviesa países con unas condiciones aceptables de seguridad.(Babones, 2017)

- Además se cuestiona la utilidad del proyecto para los países europeos y la propia China, puesto que si bien los trenes llegan repletos de productos asiáticos, principalmente textiles y electrónicos, regresan a China con una ocupación inferior al 50%, siendo en su mayoría vehículos de alta gama y productos alimenticios.

**FIGURA 4.1. Mapa del puente intercontinental de Eurasia**



Fuente: (OBOREurope, 2019)

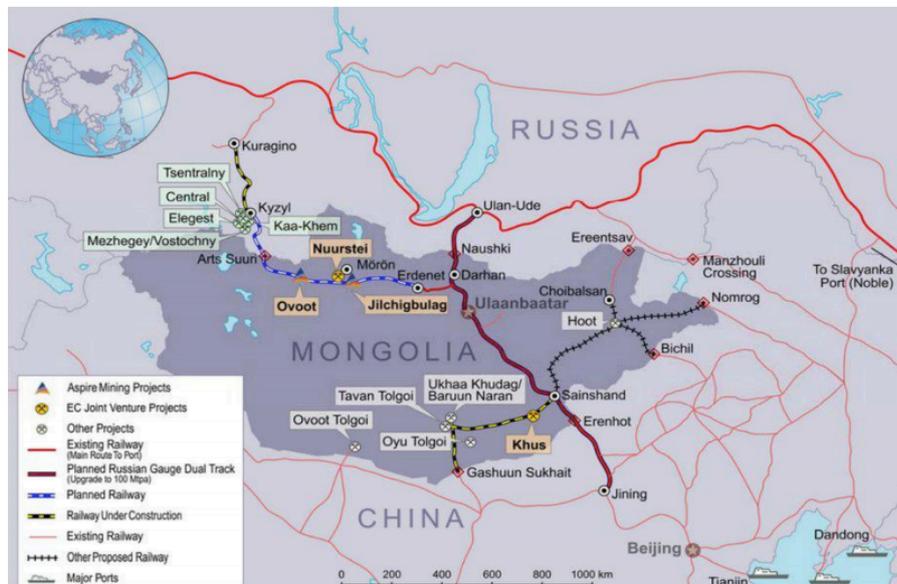
#### 4.1.2.-El corredor de China-Mongolia-Rusia

En este caso, se trata de un corredor con unas dimensiones comerciales menores, representando en su conjunto un 3% de la economía mundial, pero con un gran valor añadido y estratégico, especialmente para Mongolia y Rusia. Esta línea férrea parte también del este de China, en concreto del **puerto de Taijin, en la conurbación de Pekín**. Tras ello la ruta se adentra en **Mongolia**, en el paso fronterizo de **Erenhot**, llegando a su capital, **Ulán Bator**, de donde parte con destino a la ciudad rusa de **Irkutsk**, conectando una vez allí con el trazado del **Transiberiano**, uno de los trenes más conocidos del mundo y que a día de hoy cuenta con un gran vigor comercial, puesto que enlaza la costa oeste de Rusia, partiendo de Vladivostok, donde recoge también una gran cantidad de productos provenientes de Corea del Sur, como vehículos y aparatos tecnológicos, para atravesar Rusia hasta llegar a Europa, en un trazado que es utilizado en la actualidad por la Ruta de la Seda en sus corredores a través de Mongolia y de Kazajistán.

Dentro de los aspectos más importantes de este corredor, destacan:

- La ampliación de la red de ferrocarriles de Mongolia, mejorando las rutas existentes que atraviesan el país de norte a sur así como la red interna, que conecta especialmente con numerosos yacimientos y minas de carbón, que suponen una parte muy importante del PIB mongol, condicionado especialmente por su relación con China, que supone el 90% de sus relaciones comerciales totales.
- Con el corredor, China busca un mejor acceso al carbón de Mongolia, uno de sus principales proveedores y al gas ruso.
- Este corredor dota también a Mongolia y a Rusia central de una salida rápida y asequible al mar a través de los puertos de la costa este y Pekín, una zona que goza de unas excelentes comunicaciones con el resto del mercado chino.<sup>2</sup>

**FIGURA 4.2. Mapa del corredor China-Mongolia-Rusia**



Fuente: (Judge, 2018)

#### 4.1.3.-El corredor China-Asia Central-Oriente Medio

En este caso nos encontramos con uno de los corredores económicos más importantes de la Nueva Ruta de la Seda, y sin lugar a dudas el que más honores hace para ostentar este título, puesto que enlaza la **provincia China de Xinjiang**, desde su capital, la histórica ciudad de **Urumqui**, con Europa oriental, a través de **Turquía** y los

<sup>2</sup> Judge, C. (2018, September 30). *What does the China-Mongolia-Russia Economic Corridor mean for Mongolia?* — Belt and Road Advisory. <https://beltandroad.ventures/beltandroadblog/china-mongolia-russia-economic-corridor>

**Balcanes.** Este corredor atraviesa de forma directa 10 países, aunque como veremos tiene implicaciones muy importantes en muchos más, y afecta al 3,6% del PIB mundial de manera directa.

Se trata así de una de las rutas más complejas dentro del proyecto, por ello su realización debe analizarse con cautela. En primer lugar, tras abandonar territorio chino mediante el paso fronterizo de **Alashankou**, el corredor se divide en dos, por un lado atraviesa gran parte del sur y centro de **Kazajistán**, hasta conectar directamente con su costa en el **Mar Caspio**, atravesando **Turkmenistán** para enlazar finalmente con el otro ramal en Teherán. El segundo ramal es quizás el más complejo, comienza en la ciudad kazaja de **Almaty**, uno de los puntos clave de la antigua Ruta de la Seda y la ciudad más poblada de Kazajistán con 2 millones de habitantes, tras ello se abre paso entre las fronteras de Kirguistán, Uzbekistán y Tayikistán, destacando su parada en la ciudad uzbeke de **Taskent**, uno de los nodos logísticos del BRU, sirviendo de futuro nexo común entre las dos rutas del corredor a lo largo de Asia Central. Tras ello, la ruta continúa hacia **Irán**, deteniéndose en **Mashad** y **Teherán**, para emprender camino nuevamente hacia **Ankara** y **Estambul** en Turquía, llegando finalmente a Europa a través de **Bulgaria**, **Serbia** y **Hungría**.

Como hemos mencionado, se trata de un corredor complejo y de gran importancia, en el que debemos destacar:

- Es una de las secciones en las que es necesaria una mayor inversión por parte de la iniciativa de la ruta a través de los múltiples organismos encargados de su financiación, puesto que atraviesa numerosos países pequeños, con economías débiles y unas infraestructuras paupérrimas. Esto hace necesario la creación de una red de ferrocarriles que enlace los países de Asia central, con una orografía complicada, al igual que su panorama político y sus relaciones de vecindad.
- Como analizaremos en profundidad más adelante, es una región con grandes desequilibrios, los 5 países que forman Asia Central (Uzbekistán, Turkmenistán, Kazajistán, Kirguistán y Tayikistán), tienen una población de en torno a 70 millones de habitantes, de los cuales, 33 millones se encuentran en Uzbekistán, 18 millones en Kazajistán y el resto se dividen casi a partes iguales entre los demás países.
- Asia Central es también un lugar estratégico para la seguridad en Eurasia. Estas pequeñas repúblicas de mayoría islámica, presentan tensiones internas de carácter étnico; sin embargo, estas no son las mayores amenazas geopolíticas. Estos países

actúan como barrera geográfica y política para los grupos terroristas islámicos, que abundan en uno de los países vecinos, Afganistán, uno de los principales centros de conflicto de la región. Por ello, para China y el resto de potencias, es clave poder asegurar la prosperidad económica y seguridad en la región, que actúa así como sus fronteras exteriores. (Laurelle, 2018)

- Por último debemos mencionar el Cáucaso, formado por Azerbaiyán, Armenia y Georgia. Se trata de una región donde la geopolítica se ha instalado en su agenda, prácticamente desde el nacimiento de estos países tras el colapso de la Unión Soviética. En todos ellos, podemos presenciar tensiones territoriales y étnicas con Rusia o entre sí, lo que complica las relaciones diplomáticas y el entendimiento dentro de la región, como podremos ver más adelante. En la actualidad, Georgia y Azerbaiyán, uno de los principales productores de gas natural de la región, buscan participar en el corredor, uniendo sus países al trazado ferroviario a través de Turquía.

**FIGURA 4.3. Mapa del corredor de Asia Central y Oriente Medio**



Fuente: (OBOREurope,2019)

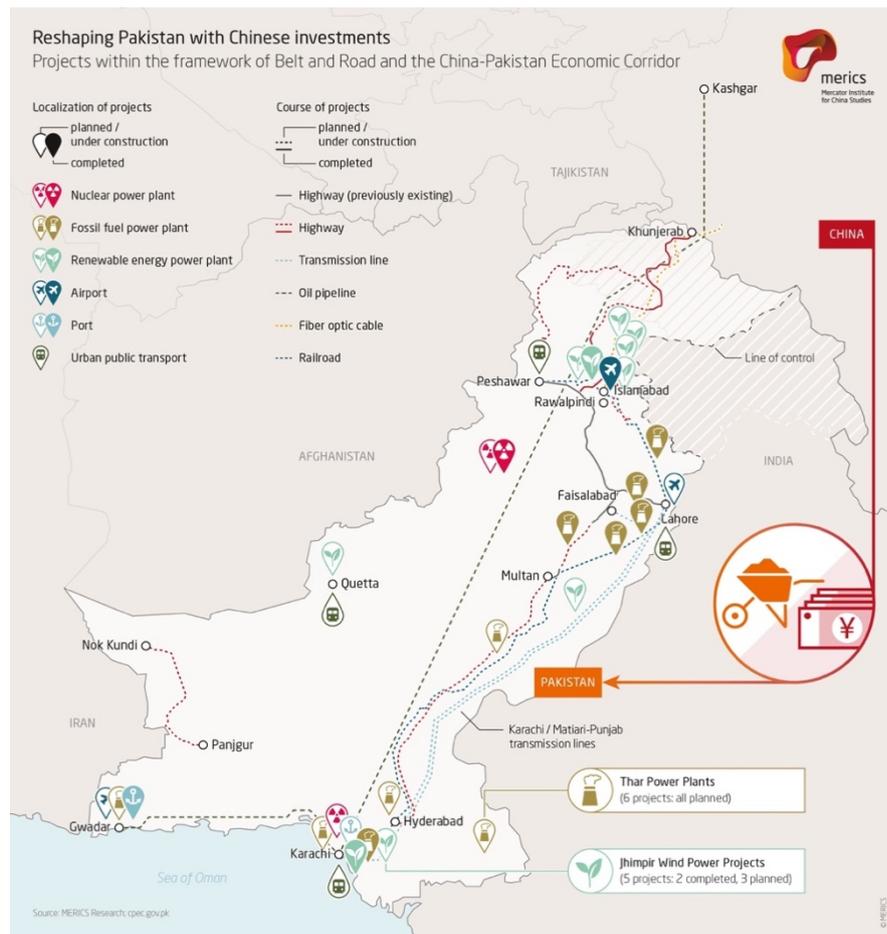
#### 4.1.4.- El corredor China-Pakistán

Se trata de uno de los corredores más peculiares y de mayor importancia estratégica, tanto para el proyecto BRI como para la geopolítica de la zona, como veremos a continuación. Es el único corredor en el que participa un único país a parte de China, en este caso **Pakistán**, un Estado clave por su historia, recursos y ubicación.

Como podemos ver, Pakistán se trata de un país con salida al Océano Índico, que permite la salida de los productos chinos evitando el complejo **Estrecho de Ormuz**, donde son ya innumerables los problemas de los petroleros y cargueros que atraviesan la zona. Este es uno de los grandes puntos a favor para el país, que dotaría así al interior de China una salida por mar más rápida y segura que la que ofrecería la costa del Pacífico. Además, Pakistán vive en una enemistad enconada con su vecino, la India, segundo país más poblado del mundo y firme opositor a China y a su proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, esto hace que China vea a Pakistán como un punto estratégico donde invertir para debilitar a su rival.

En cuanto al corredor, presenta sus peculiaridades, como así nos ha transmitido de primera mano la delegación comercial de España en Pakistán. Aquí introducimos algunos datos, que profundizaremos más adelante:

- China ha invertido hasta este momento más de 50.000 millones de dólares en la construcción de carreteras, puertos, centrales energéticas, ferrocarriles y oleoductos, una de las mayores inversiones dentro de todo el proyecto.
- Las infraestructuras más destacadas dentro del mismo son: La carretera del **Karakorum**, ubicada en el norte del país, en una de las zonas de tradicional conflicto territorial con la India, a través de ella se busca lograr un paso seguro y estable a lo largo de todo el año entre las provincias del interior de China y la costa pakistaní, enlazando así la ciudad china de **Kashgar**, otro de los puntos clave dentro del proyecto, con **Islamabad**, capital de Pakistán. Por otro lado, está también el puerto de **Gwadar**. Gwadar es el emblema de este corredor y en el puerto China ha depositado sus esperanzas de lograr una salida al mar para muchos de sus productos y para la recepción de petróleo.
- Ha supuesto además, un esfuerzo extra de reconstrucción dentro del país, puesto que su principal puerto hasta la fecha, **Karachi**, carecía hasta la llegada del proyecto de una ruta terrestre que lo uniese de manera segura con la capital. Además, el país presenta un gran inconveniente para su desarrollo: La falta de suministros eléctrico.
- A pesar de todo ello, como hemos indicado, China ha potenciado este corredor, como apuesta de futuro para la conectividad intermodal de gran parte de su interior.

**FIGURA 4.4. Mapa del corredor de Pakistán**

Fuente:(MERICS, 2018)

#### 4.1.5.- El corredor de Indochina

Se trata de una de las zonas más pobladas, industrializadas y dinámicas de la Nueva Ruta de la Seda. Este corredor engloba a los países miembros de la ASEAN (Malasia, Brunéi, Indonesia, Vietnam, Camboya, Laos, Myanmar, Singapur, Tailandia y Filipinas), que en su conjunto suman el 7% del PIB mundial, según datos del Fondo Monetario Internacional.

Dentro de este corredor, se engloban numerosos proyectos de infraestructuras que conectan China con Indonesia y Singapur. Para ello se promueven diferentes vías férreas y autopistas que tienen su origen en la ciudad china de **Kunming**. Desde ahí parten dos grandes corredores; uno atraviesa Vietnam de norte a sur, pasando por Hanói y Ho Chi Minh, para llegar más tarde a Camboya, donde se encuentra en marcha la construcción de uno de los futuros puertos de referencia de la región, el puerto de **Sihanukville**. Desde ahí la ruta continúa hacia **Bangkok**, capital de Tailandia, que se convierte en uno de los puntos clave de la misma. La otra gran ruta, formada también por un conjunto de vías

férreas y carreteras, atraviesa Laos y Myanmar, para convergir también en Bangkok. Desde ahí la ruta continúa hacia el sur de Tailandia, llegando finalmente a Malasia y Singapur, uno de los puertos más importantes del mundo y ruta de entrada a Asia a través del **Estrecho de Malaca**. (IPEX, 2015)(Concatti, 2017)

Además la ruta tiene inversiones en diversas islas, como en Indonesia y el territorio insular de Malasia. En estos países, se busca reforzar su conectividad interna, que es muy compleja debido a su geografía y también mejorar la conectividad con el resto de la región.

**FIGURA 4.5. Mapa del corredor de Indochina**



Fuente:(IPEX, 2015)

#### 4.1.6.-El corredor China-Myanmar-Bangladesh-India

Se trata del corredor menos desarrollado y también el más complejo desde el punto de vista geopolítico. A través del mismo se pretende encontrar una salida al mar para las mercancías chinas a través del puerto de Calcuta, India. Para ello, la ruta ferroviaria y también por carretera comenzaría en **Kunming** y atravesaría Myanmar utilizando el mismo recorrido que el usado en el corredor de Indochina. Tras ello, se abriría paso por Bangladesh a través de su capital, **Daca**, donde ya se ha comenzado a mejorar la

infraestructura ferroviaria y las carreteras de circunvalación que acogerán el nuevo flujo comercial. Tras partir de Bangladesh la ruta llegaría finalmente al puerto de **Calcuta**(India).

Sin embargo, como hemos mencionado, la complejidad de esta ruta es muy elevada y debe hacer frente a 2 conflictos políticos:

- El conflicto entre Bangladesh y Myanmar se debe principalmente a la persecución por parte del segundo, de la minoría islámica **rohingya**. Se calcula que cerca de 1 millón de personas de esta minoría han sido expulsados de Myanmar y viven en campos de refugiados bangladesíes,<sup>3</sup> lo que ha supuesto un nuevo episodio en una relación tradicionalmente complicada entre ambos países, y toda una afrenta para Bangladesh, donde el 90% de su población profesa el islam.
- El segundo episodio, es la relación también muy complicada entre China e India, como hemos mencionado previamente. India es uno de los pocos países de la región que no ha suscrito el memorándum del BRI, siendo un aliado estratégico de Estados Unidos en Asia. Se trata del principal competidor por la hegemonía de la región junto con China y por ello es complicado que se decida a participar en el proyecto. Sin embargo, puesto que el puerto de Calcuta se encuentra ya en funcionamiento y no exigiría de mayores inversiones por parte del gobierno indio y ante el temor de verse aislada y sobrepasada por el éxito del BRI, con puertos en funcionamiento en Pakistán y Sri Lanka, y la posibilidad de construir un puerto en su vecino Bangladesh; India podría acabar aceptando forma parte del corredor con Calcuta como puerta de entrada al mercado chino. (Concatti, 2017)

---

<sup>3</sup> Franco, L. (2018, October 22). *El éxodo de 930.000 refugiados Rohingya* | Madrid | EL PAÍS. [https://elpais.com/ccaa/2018/10/19/madrid/1539961200\\_362580.html](https://elpais.com/ccaa/2018/10/19/madrid/1539961200_362580.html)

FIGURA 4.6. Mapa del corredor China-Myanmar-Bangladesh-India



Fuente:(InsightsIAS, 2019)

#### 4.1.7.-La ruta de la seda marítima

Por último, debemos mencionar el otro gran corredor de la ruta, el cinturón con el que China busca afianzar su dominio, y que tiene impacto prácticamente en todos los corredores terrestres, se trata de la Ruta de la Seda marítima.

Para ello, comenzaremos nuestro análisis desde la costa este de China, epicentro de esta ruta y de gran parte del comercio mundial. Desde esta zona, y puertos como **Shanghái, Fizhou, Quanzhou, Guangzhou...** la ruta parte con dos grandes destinos. Por un lado, la ruta más breve, conocida como **Ruta del Ártico**, pasa por el puerto de **Busan**, en Corea del Sur y por puertos japoneses, para bordear Rusia a través del Océano Ártico y llegar a Europa a través del puerto de Rotterdam, de esta forma China se garantiza una ruta rápida y muy estable, en la que son muy pocos los países que intervienen. Por otro lado, tenemos el corredor marítimo más conocido y que tendrá impacto en Asia, África y Europa. Tras partir de los puertos del este de China, la ruta recalca en puertos como **Sihanukville**(Laos), **Laem Chabag**(Tailandia), **Singapur, Yakarta**(Indonesia), **Kuala Lumpur**(Malasia), pasando en esta zona por el Estrecho de Malaca , uno de los puntos por donde pasa el 50% del comercio marítimo mundial. Haría tras ello escala en puertos bangladesíes, birmanos e indios, en función del progreso de ese corredor terrestre, para continuar por el puerto de **Hambantota**(Sri Lanka) y **Gwadar o Karachi**, en Pakistán; cerrándose así el llamado “collar de perlas”, que rodearía a la India de puertos con convenio o de propiedad china.

Tras salir de Asia e Indochina, la ruta tendría puertos en la zona del Golfo Pérsico, como el gran puerto y refinería de **Duqm** en Omán, y diversos puertos en Arabia Saudí. Por otro lado, la ruta pondría rumbo a África, donde países como **Kenia** o **Etiopía** ya han abierto sus puertas a la inversión extranjera, que ha mejorado la conectividad regional y nacional, y también muchos de sus puertos, siendo sin duda esta área del mundo uno de los destinos principales de la inversión china. La ruta continúa pues, a través del Mar Rojo, deteniéndose en el pequeño país de **Yibuti**, y en el propio **Canal de Suez**, donde Egipto planea la construcción de nuevas áreas industriales y de logística intermodal, como primera parada de la ruta en el norte de África. Tras Egipto, la ruta se adentra en el Mediterráneo, para ello existen diversos puertos clave: **El puerto del Pireo**, en Grecia, controlado por China desde el año 2017<sup>4</sup>. El **puerto de Venecia**, en Italia, los puertos españoles de **Algeciras** y **Valencia** y puertos en el norte de África, como **Cherchell** en Argelia y **Tánger** en Marruecos.

**FIGURA 4.7. Mapa de la ruta de la seda marítima**



Fuente: (MERICS, 2019)

De esta forma podemos ver como a través de la ruta de la seda marítima, China toma el control de todas las regiones en su paso hacia Europa, actuando además como operador a través de sus numerosas empresas y concesiones, como veremos más adelante.

<sup>4</sup> Pozo, R. (2017, November 22). *China toma el Mediterráneo: tras controlar el Pireo y Valencia, el gigante Cosco mira a Algeciras*. [https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/China-Mediterraneo-Pireo-Valencia-Algeciras\\_0\\_1038197577.html](https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/China-Mediterraneo-Pireo-Valencia-Algeciras_0_1038197577.html)

Con todo ello, esperamos que el lector pueda tener una idea general de la dimensión del proyecto y de las diferentes zonas de actuación, así como su gran complejidad. Más adelante abordaremos en profundidad la implicación del mismo para algunos de los más de 70 países que conforman la ruta en sus diferentes variables.

## **4.2.-PRINCIPALES INSTITUCIONES Y AGENTES**

Se hace necesario para el estudio de este proyecto conocer a los actores que lo llevan a cabo, esto es, a las empresas, bancos, organismos multilaterales, uniones comerciales y políticas, que sientan las bases sobre las que se erige la Belt and Road Initiative.

### **4.2.1.-Entidades supranacionales.**

En primer lugar, es importante mencionar a los organismos supranacionales, que coordinan los intereses e inversiones de gran parte de los Estados partícipes en la iniciativa.

#### *4.2.1.1-ASEAN(Asociación de Naciones del Sudeste Asiático)*

La ASEAN se trata de uno de los agentes clave en el futuro de la BRI, siendo una organización formada por 10 países: Malasia, Brunéi, Tailandia, Indonesia, Laos, Camboya, Myanmar, Vietnam, Singapur y Filipinas. Fundada en 1964, con el objetivo de mejorar las relaciones económicas y políticas de los países de Asia-Pacífico, la organización ha evolucionado hasta convertirse hoy en uno de los principales agentes de la geopolítica mundial.

Desde los años 90, ASEAN apostó por la integración económica, constituyéndose actualmente en una zona de libre comercio, donde la reducción de las barreras arancelarias y no arancelarias para bienes y servicios, así como el libre movimiento de capitales y trabajadores se han convertido en una realidad que ha potenciado el comercio regional, en una de las regiones industriales más importantes de la actualidad, donde el 20% de su PIB se traduce en exportaciones y con un mercado interno de más de 600 millones de habitantes, conformado por países en pleno desarrollo.

Como podemos ver, el corredor de Indochina, atraviesa prácticamente todos los países de la ASEAN, quienes además controlan gran parte de la salida de China al mar, a

través del Mar del Sur de China y del Estrecho de Malaca, por ello se hace clave la cooperación sino-ASEAN.<sup>5</sup>

En este marco, y ante la creciente importancia de las naciones de Asia-Pacífico, China comenzó un acercamiento con estos países a principios de los años 2000, que se materializó más tarde en una serie de acuerdos de libre comercio entre esta área comercial y la propia China:<sup>6</sup>

- En 2005, entró en vigor el **acuerdo sobre comercio exterior de productos** como: Los textiles, plásticos, calzados, aparatos tecnológicos y semiconductores... todos ellos, los principales objetos de comercio y manufactura de la región
- En 2007, se ratificó el acuerdo sobre el **libre intercambio de servicios**, lo cual facilitó la entrada en la región de numerosos bancos chinos y afianzó el poderío de uno de los centros financieros globales, Singapur.
- En 2009, se ratificó el **acuerdo de inversión extranjera directa(IED)**, esto ha permitido a empresas de ambas regiones, simplificar sus procesos de inversión en el extranjero y ha servido como puerta de acceso para el proyecto BRI, que llegaría años más tarde.

Además, ASEAN ha ratificado acuerdos similares con la mayoría de grandes potencias: Rusia, Japón, Estados Unidos y la Unión Europea, reforzando así su posición de liderazgo en el comercio internacional.

#### 4.2.1.2.-UEE(Unión Económica Euroasiática)

La UEE se trata de una unión económica nacida con tal fin en el año 2015 y formada principalmente por países en la órbita rusa: Rusia, Bielorrusia, Armenia, Kirguistán y Kazajistán.

En este caso, nos encontramos con un organismo menos significativo y desarrollado que la ASEAN, pero sin embargo, por las relaciones geopolíticas que engloba, con una cierta relevancia a la hora de conducir nuestro estudio del proyecto BRI.

---

<sup>5</sup> GENERAL DE INDUSTRIA DE LA PYME, D. (2017). *Asociación De Naciones Del Sudeste Asiático (Asean)*. Ministerio De Industria, Comercio Y Turismo, 1, 1–3. <https://www.mincotur.gob.es/es-ES/servicios/Documentacion/Publicaciones/Paginas/IndexRevistaIndustrial.aspx%0Awww.ipyme.org>

<sup>6</sup> ENNI Global Business School. (n.d.). *China-ASEAN Tratado de libre comercio, Curso*. Retrieved May 17, 2020, from <http://www.reingex.com/China-ASEAN-TLC.shtml>

La UEE nace con un objetivo primordial, garantizar el acceso ruso a nuevos mercados y a energía barata, no debemos perder de vista esta premisa, puesto que a día de hoy es el principal motivo por el que Rusia dota de contenido a la unión. Rusia aporta según datos de Naciones Unidas, el 80% del comercio total dentro de la UEE, esto significa que es el actor principal de las compras y ventas que se realizan dentro de la misma.

La UEE, en la actualidad opera como una zona de libre comercio, donde priman el intercambio de mercancías(Principalmente materias primas y manufacturas), servicios, capitales y trabajadores, además, Rusia ha logrado imponer determinados aranceles comunes, especialmente en el caso de las manufacturas, buscando así acercar a los países de Asia Central, que se encuentran en pleno acercamiento a China.

Esta organización supone para Rusia un movimiento estratégico en su búsqueda para recuperar el poder y la influencia perdida tras la caída de la URSS. Para ello ha logrado adherir a miembros en sus 3 frentes geopolíticos principales: Europa del Este(Bielorrusia), el Cáucaso(Armenia) y Asia Central(Kazajistán y Kirguistán), sin embargo, son numerosos los países que aún no forman parte de la UEE y cuya adhesión podría significar un revulsivo para la unión: Azerbaiyán, Georgia, Uzbekistán, Ucrania...de ellos, muy pocos parecen favorables a integrar la unión a día de hoy, destacando el caso de Uzbekistán, que podría pasar a formar parte en el año 2020/2021, convirtiéndose en el mercado más grande para Rusia en la región.<sup>7</sup>

Sin embargo, como hemos mencionado, esta unión también da ciertas ventajas al resto de miembros. Bielorrusia, accede a un flujo energético mayor y más barato desde Rusia, a cambio de ejercer sus intereses como puerta de entrada de gran parte del gas natural hacia la Unión Europea, una postura muy pragmática por parte del gobierno de Minsk, pero que también genera una gran dependencia de su tradicional “hermano mayor”. Para Armenia, Rusia supone un aliado en materia energética, pero especialmente de cara a su relevancia internacional y como respaldo frente a uno de los conflictos más enconados de la región, la disputa territorial por el Alto Karabaj que enfrenta al país con Azerbaiyán, quien por el momento rechaza adherirse a la UEE, considerando que puede dañar sus intereses como uno de los principales productores de hidrocarburos. En cuanto a Kazajistán y Kirguistán, obtienen de Rusia un respaldo estratégico para garantizar el

---

<sup>7</sup> Xinhua. (2020, May 11). *Senado de Uzbekistán aprueba propuesta de integración a bloque euroasiático como observador* | Spanish.xinhuanet.com. [http://spanish.xinhuanet.com/2020-05/11/c\\_139048280.htm](http://spanish.xinhuanet.com/2020-05/11/c_139048280.htm)

control sobre la región, especialmente en el caso del segundo, y además les permite jugar a dos bandas, entre Rusia y China, consiguiendo beneficios comerciales y políticos de ambas potencias, si bien es cierto que los aranceles comunes impuestos en el UEE han supuesto un impedimento en su comercio con China, un asunto que se encuentra en discusión precisamente por la participación de los países en la BRI.

#### *4.2.1.3.-APEC (Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico)*

Este foro, nacido en el año 1989, presenta una menor integración y desarrollo propio que los anteriormente mencionados, sin embargo posee también una gran importancia puesto que agrupa a un total de 21 economías: Australia, Brunei Darussalam, Canadá, Chile, China, Hong Kong, Indonesia, Japón, Corea, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papua Nueva Guinea, Perú, Filipinas, Rusia, Singapur; Taiwán, Tailandia, Estados Unidos y Vietnam. Como podemos ver, en él se reúnen las dos grandes potencias a nivel mundial, China y Estados Unidos, que junto con el resto de los participantes representan el 60% del PIB mundial. A través de esta iniciativa, las economías del Pacífico, de Sudamérica y asiáticas, tienen la oportunidad de acceder a nuevos mercados y mejorar la integración regional. El funcionamiento de APEC, consiste en la creación de gabinetes de trabajo internacionales y en foros multilaterales en los que se busca avanzar en la cooperación económica. Desde su creación, y especialmente en los primeros 20 de años de existencia, APEC consiguió aglutinar a todas las pequeñas economías del Pacífico y convertirlas en el puente de unión entre EE.UU y China, de esta forma, las relaciones comerciales se intensificaron y el comercio regional mejoró considerablemente, reduciendo sus aranceles e incrementando la inversión internacional. Sin embargo, con la entrada en la década de los 2010 y tras la crisis económica, su papel ha ido perdiendo relevancia, merced a la política proteccionista de sus dos grandes socios.<sup>8</sup>

En la actualidad, APEC continúa activa, y es especialmente relevante en el acercamiento de las económicas latinoamericanas, como Perú y Chile, a China, ante la pasividad mostrada por Estados Unidos en mantener su hegemonía en la región, tras retirarse del acuerdo TPP.

---

<sup>8</sup> Tian Yan, T. (2019, December 16). *Is Apec really that important?: Sin Chew Daily columnist, SE Asia News & Top Stories - The Straits Times*. <https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/is-apec-really-that-important-sin-chew-daily-columnist>

#### *4.2.1.4.-CCG(Consejo de Cooperación del Golfo)*

En este caso nos encontramos con una unión eminentemente comercial y política entre algunos de los países más ricos del mundo, quienes ostentan el 40% de las reservas mundiales de petróleo y el 25% de las reservas de gas. Forman parte de este consejo: Omán, Emiratos Árabes, Arabia Saudí, Bahréin, Qatar y Kuwait.

Desde su creación en 1981, este consejo ha actuado como uno de los principales actores políticos de la región y del mundo árabe, conformado por 6 monarquías absolutas donde los preceptos islámicos son ley, gran parte de su acción se ha centrado en defender los intereses árabes en la región y en su conflicto con Irán. En el plano económico, se ha reforzado la conectividad interna y la libre circulación de mercancías, personas y capitales dentro del CCG, que busca así ayudar a diversificar su economía, muy dependiente de las materias primas.

Actualmente, gran parte de sus miembros acogen proyectos del BRI, aunque la integración comercial se ha detenido, merced a los problemas internos de la región, como el embargo establecido por Arabia Saudí a Qatar.

#### **4.2.2-Organismos de financiación y bancos de desarrollo:**

En este epígrafe expondremos los principales organismos internacionales de inversión, algunos de ellos creados ex profeso para potenciar las iniciativas dentro de la BRI. Además abordaremos el papel de los principales bancos comerciales chinos, que colaboran en el proyecto por directrices gubernamentales.

##### *4.2.2.1-BAD(Banco Asiático de Desarrollo)*

El Banco Asiático de Desarrollo nació en 1966, como el primer banco de desarrollo centrado exclusivamente en Asia. En la actualidad cuenta con 67 miembros, de los cuales 48 son miembros regionales y el resto corresponden a países europeos y americanos. Entre sus miembros, destacan EE.UU y Japón, que controlan el 30% del capital, que asciende a 191 mil millones de dólares en el año 2018.

En el último ejercicio disponible (2018), el BAD llevó acabo inversiones por valor de 35.000 millones de dólares, a través de la concesión de prestamos o bien a través de la capitalización directa de diferentes proyectos, tanto públicos como privados.

En la actualidad, su aportación directa al proyecto BRI se desconoce, puesto que no ha sido hasta finales de 2019, cuando ha comprometido su inversión a través de los

canales oficiales de la ruta. Hasta el momento, sus inversiones pueden considerarse incluso competidoras de la BRI, aunque también han contribuido a su desarrollo, como por ejemplo la mejora del nudo de carreteras de Dacca, en Bangladesh, ejecutada con fondos del Banco Asiático de Desarrollo, a través de empresas chinas.(Asian Development Bank, 2018)

Se trata de un actor importante en la región, puesto que a pesar de que China es también uno de sus miembros, el organismo es utilizado por EE.UU y Japón para defender sus intereses estratégicos y presencia en la región.

#### *4.2.2.2.-BAII(Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras)*

El Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras fue fundado en el año 2015, con China como impulsor y principal socio fundador, contando en estos momentos con el 26% de los votos y aportando el 30% del capital, que asciende a unos 100.000 millones de dólares. En la actualidad cuenta con 93 miembros, entre regionales y no regionales, entre ellos se encuentran numerosos países europeos como España, Alemania, Francia, Italia y Reino Unido, así como India y Rusia, como dos de las grandes potencias asiáticas. Destacan las ausencias de Estados Unidos y Japón, quienes consideran a es nuevo banco, un competidor directo del BASD, más alineado con los intereses de ambas potencias.

Como hemos visto, se trata de una institución estratégica para China, a través del BAII, el gigante asiático busca hacerse un hueco en los tradicionales centros de poder mundiales y organismos multilaterales, erigiéndose como potencia en las políticas relativas a Asia. A través del BAII, China puede capitalizar el crecimiento de toda una región y cambiar los equilibrios monetarios mundiales, haciendo del yuan una moneda con cada vez más peso.

Pero es importante también matizar o aclarar una serie de puntos. En primer lugar, se tiende a confundir o a asociar al BAII directamente con el proyecto BRI, debido a que ambos surgieron en el mismo periodo de tiempo, sin embargo, como veremos, ni el BAII financia exclusivamente proyectos BRI, ni el BRI recibe únicamente fondos de este banco. Es más, hasta la fecha todos los proyectos financiados por el BAII alcanzan

aproximadamente los 8.500 millones de dólares en 2019, frente a los 400.000 millones de dólares que se estiman necesarios para desarrollar los proyectos BRI.<sup>9</sup>

En segundo lugar, el BAI, a pesar de estar en manos chinas desde el punto de vista del poder de decisión, ha implementado diversos mecanismos y contrapesos, que llevan a que sus decisiones obedezcan al interés general de la mayoría de sus miembros y no únicamente al interés chino, algo que el gigante asiático acepta, puesto que ofrece una imagen de estabilidad y profesionalidad a la hora de examinar nuevos proyectos, que permite al BAI atraer a nuevos países e inversores privados. (José y Sánchez, 2016)

De hecho, debido a esta política y también al poderío chino y la naturaleza del proyecto BRI, son numerosas las inversiones que China tramita de manera bilateral con los países que la reciben, de esta forma puede ejercer su poder de negociación sin cortapisas y asegurarse unas mejores condiciones. Por el contrario, el BAI es una herramienta muy interesante para China para potenciar sus inversiones en países donde pueden existir conflictos de intereses con alguno de sus socios estratégicos en el BRI, como las inversiones en la India.

#### *4.2.2.3.-NBD(Nuevo Banco de Desarrollo)*

El Nuevo Banco de Desarrollo se trata de un proyecto de cooperación internacional puesto en marcha en el año 2014 por 5 economías emergentes: China, Rusia, Brasil, Sudáfrica e India. Como podemos ver aglutina a grandes economías en 3 continentes y a los 3 principales actores en Asia.

Su labor es similar a la de los bancos ya mencionados, aunque debido a su número de miembros, sus posibilidades de inversión son menores y se centran principalmente en mejorar las condiciones de sus participantes y sus regiones.

Así, el NBD ha participado puntualmente en la expansión del proyecto BRI, especialmente en África e India, así como en el desarrollo de proyectos dentro de la propia China.

En este caso, su capital se destina íntegramente a préstamos a Estados y empresas para poder ejecutar sus proyectos empresariales, habiendo ascendido en el año 2018 a 8.000 millones de dólares.

---

<sup>9</sup> Lo, James. (2020, January 12). *Why isn't China's Belt and Road Initiative acting through the Asian Infrastructure Bank?* <https://medium.com/@12locfj/why-isnt-china-s-belt-and-road-initiative-acting-through-the-asian-infrastructure-bank-d22fa69b86db>

#### 4.2.2.4.-BM(Banco Mundial)

El Banco Mundial es la mayor organización de cooperación económica internacional. Fundado en 1944 tras el Acuerdo de Breton Woods, donde la realidad económica mundial cambiaba tras la 2ª Guerra Mundial, situando a Estados Unidos como la gran superpotencia que lidera la economía mundial. El BM cuenta con 189 miembros, la práctica totalidad de los Estados existentes y se divide a su vez en diversas instituciones que podemos clasificar en dos grandes grupos: El **FMI**(Fondo Monetario Internacional), quien se encarga de controlar y coordinar la política monetaria mundial y el sistema de pagos, junto con los bancos centrales y el **GBM**(Grupo del Banco Mundial), un conjunto de fondos e instituciones cuyo precursor fue el **BIRF** (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento), creado para la reconstrucción de Europa tras la guerra. En la actualidad es el GBM quien lleva a cabo las actividades de financiación y asistencia técnica de los Estados miembros en aquellos proyectos donde lo soliciten.

El Banco Mundial, desde su creación, se ha regido por los intereses de las potencias europeas y occidentales, de hecho son Estados Unidos, Japón, Alemania, Francia y Reino Unido, los países con un mayor porcentaje de poder dentro del organismo, a pesar de que su peso en la economía mundial se ha ido reduciendo progresivamente en el último siglo. Por ello, podemos ver aquí una de las razones de la creación de nuevos fondos e cooperación económica internacional como los mencionados previamente, que son impulsados y gestionados en su mayoría por potencias emergentes en busca de un mayor control sobre estos instrumentos de financiación.

El Banco Mundial no ha sido un agente activo directo del proyecto BRI, sin embargo, como es lógico por su envergadura, desempeña un papel fundamental en la región, y se hace por ello necesario conocer su trabajo en la misma.

#### GRÁFICO 4.8. Inversión de los organismos de desarrollo multilateral



Elaboración propia. Fuente:(Statista)

Como podemos ver en este gráfico, la inversión del Banco Mundial únicamente en Asia, Oriente Medio y Asia Central, alcanza los 22.000 millones de dólares, siendo el segundo por importancia en la región, tras el Banco Asiático de Desarrollo. Pero si examinamos su presupuesto global de inversiones en el último ejercicio, alcanza los 65.000 millones de dólares, muy superior al de cualquiera de sus homólogos.

Por ello es fundamental el trabajo que el BM desempeñe en Asia para el futuro del proyecto del BRI, por el momento podemos concluir que su alcance es positivo, afianzando las estructuras internas y la gestión pública en Estados que aún presentan carencias estructurales muy importantes que los hacen menos atractivos a la inversión extranjera directa.

#### *4.2.2.5.-FRS(Fondo de la Ruta de la Seda)*

El FRS se trata de un fondo de inversión constituido enteramente con capital chino, aportado por bancos y empresas públicas chinas en el año 2014. Como su propio nombre indica, este fondo ha sido creado expresamente para dotar de financiación a la inversión extranjera directa en los proyectos del BRI. Se trata así de un instrumento muy empleado por el gobierno chino en su política exterior, a través de ello financia iniciativas en el exterior donde participan empresas chinas o también consorcios de inversión con empresas locales. Para ello otorga financiación directa, aportada por bancos como el **Banco de China(BOC)**, el **Banco de Exportaciones e Importaciones de China(ICBC)**, el **Banco de Construcción de China(CCB)**...

Como podemos ver, la naturaleza de este fondo es diferente, a pesar de tener un carácter comercial y buscar la rentabilidad de sus inversiones, se encuentra bajo la participación y control total del gobierno chino. Siendo un instrumento más del denominado “poder blando” del gigante asiático.

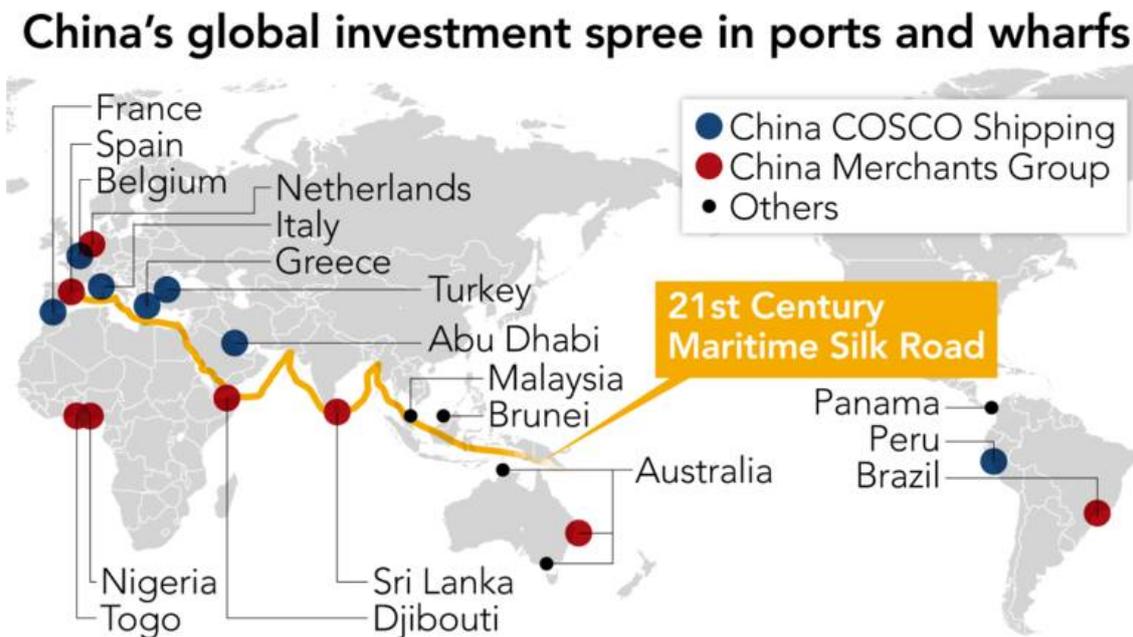
Hasta el momento ha llevado a cabo operaciones de financiación por 6.000 millones de dólares, muy por debajo de los organismos de cooperación multilateral, destacando la financiación de proyectos como la línea ferroviaria Mombasa-Nairobi en Kenia o la planta hidroeléctrica de Karot, en Pakistán.

#### **4.2.3.-Otras grandes empresas en los proyectos BRI**

En este epígrafe queremos exponer brevemente las principales empresas, estatales y privadas, involucradas en el proyecto. Es importante destacar que una de las bazas de China a la hora de destinar fondos al BRI y también uno de los grandes reproches por parte del resto de países, es el proceder a la hora de la concesión de contratos asociados a la iniciativa. “En concreto, se estima que hasta finales de 2017 unas 50 empresas estatales, entre las que destacan State Grid, China Railway Group, China Energy Engineering, China Communications Construction Group o China Merchants Port Holdings, habían participado en 1.700 proyectos vinculados”(García, 2018). En múltiples ocasiones se acusa a China de inflar los costes e incluso crear “trampas de deuda” que llevan a los países a realizar grandes concesiones, como la cesión por parte de Sri Lanka a China, del puerto de Hambantota por 99 años. Si bien también debemos apuntar que muchos de estos países carecen de compañías e infraestructuras locales que hacen necesaria la realización de proyectos por parte de empresas extranjeras.

La primera de las empresas chinas que destaca en el proyecto es **COSCO**, una de las mayores navieras del mundo y propiedad del gobierno chino. En la actualidad cuenta con más de 130 buques mercantes y opera en 100 puertos en todo el mundo. Además existe un segundo actor muy importante, a través del que China ha llevado a cabo su expansión y la gestión de la Ruta de la Seda Marítima, se trata de **China Merchants Group**, otra gran naviera propiedad del gobierno de Xi Jinping. Entre ambas compañías, han llevado a cabo inversiones por valor de 11.000 millones de dólares en la última década, invirtiendo en 25 puertos en 18 países. Como podemos ver en este mapa, sus inversiones se jalonan a lo largo de toda la ruta, destacando por ejemplo: La adquisición del 51% del puerto del Pireo, en Grecia, por parte de COSCO; y la compra del puerto de Yibuti o la construcción del puerto de Hambantota por parte de China Merchants.

FIGURA 4.9. Inversiones de las navieras chinas en el BRI



Fuente: (Watabane, 2020)

Si continuamos con nuestra lista, podemos ver como China ha posicionado también a dos grandes empresas en la construcción de infraestructuras terrestres a lo largo del todo el corredor, **China Railway Group**, es una empresa ferroviaria estatal, constructora y operadora de infraestructuras ferroviarias. A través de ella, China ostenta el monopolio de amplias zonas a lo largo de la ruta, destacando el transporte de mercancías a lo largo de Rusia en la ruta hacia Europa y la construcción de numerosas infraestructuras ferroviarias en Asia Central. Además tenemos también a la empresa **China Communications Construction Company**, encargada de la construcción de numerosos puertos secos y áreas intermodales, así como la ampliación y mejora de la red de carreteras, destacando sus operaciones en países como Vietnam, Bangladesh o Laos.

Por último, destaca **China Energy Engineering Corporation**, empresa pública especializada en la construcción de centrales energéticas y redes de abastecimiento. Sus operaciones principales se han centrado en Mongolia y Pakistán, los dos países que presentaban unas peores infraestructuras energéticas, por lo que han necesitado de una inversión añadida en este apartado.

## **5.- IMPACTO DEL PROYECTO BRI EN LOS PAÍSES ASOCIADOS**

Tras haber realizado un análisis de los corredores económicos y de transporte que conforman el proyecto, así como de las principales entidades internacionales y empresas involucradas en el mismo, debemos analizar en profundidad el impacto concreto del BRI, es decir, qué reportará a los países que conforman estos corredores. Para ello lo segmentaremos a continuación en diversas sub-regiones.

### **5.1.-EL BRI EN EL SUDESTE ASIÁTICO Y EL PACÍFICO**

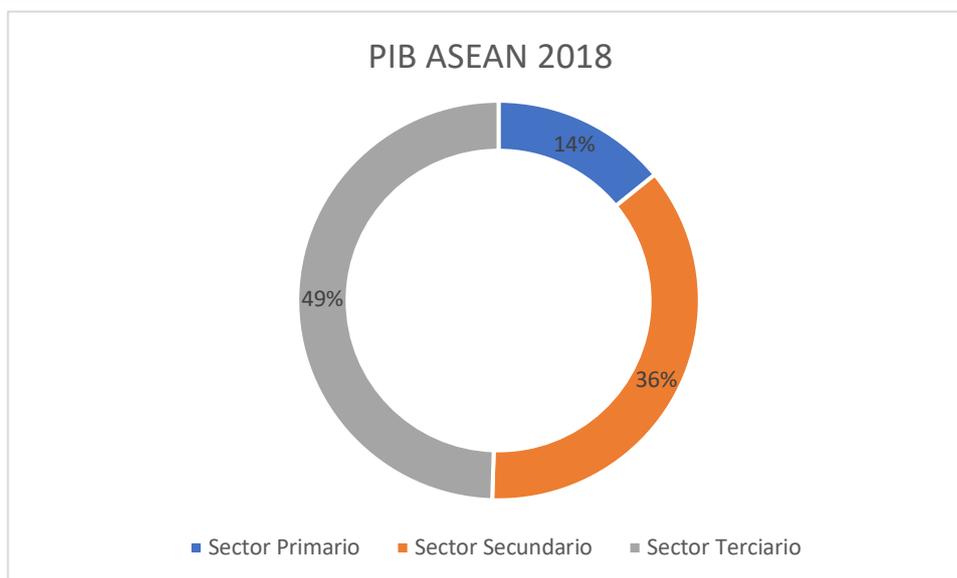
Comenzamos nuestro análisis con una de las regiones más importantes del proyecto BRI, por la población y peso económico de los países que la conforman así como por su carácter manufacturero. Analizaremos el impacto del BRI en Vietnam, Laos, Myanmar, Camboya, Tailandia, Malasia, Singapur e Indonesia. Estas economías presentan un desarrollo desigual, caracterizado en su mayoría por la potencia de sus exportaciones y presencia en el comercio internacional. A través de ellas, China pretende diversificar sus opciones de salida al Océano Índico y penetrar en un mercado que representa a casi el 10% de la población mundial y que presenta unas barreras arancelarias reducidas para China, en virtud del acuerdo de libre comercio China-AESAN, que entró en vigor en el año 2010, creando la tercera zona de libre comercio más grande del mundo por volumen comercial.

En la última década, la región ha aumentado su población en 100 millones de habitantes. Sin embargo, existen grandes diferencias demográficas entre los países, así, Indonesia, Filipinas, Vietnam y Tailandia concentran 500 millones de habitantes, sobre los cerca de 650 que posee la región. En cuanto a su potencial económico, en 10 años sus economías han doblado su PIB conjunto, pasando de los 1.500 millones de euros a casi 3.000 millones. Destacando el crecimiento de países como Vietnam, Indonesia, Malasia o Singapur.

Como podemos ver en el siguiente gráfico, nos encontramos con una región en pleno desarrollo económico, en la última década se ha producido un gran trasvase sectorial, perdiendo peso el tradicional sector primario, que ronda en la actualidad el 15% del PIB, en aras del crecimiento del sector servicios, que alcanza el 50% de la economía. Además destaca la fortaleza del sector industrial, precisamente gracias a ese carácter manufacturero de la región. Aún así, la distribución sectorial no es homogénea en todas sus economías, destacando por ejemplo Singapur, con una aportación del 75% del sector

servicios al PIB, siendo uno de los centros financieros de referencia a nivel mundial, frente a Vietnam, gran productor de materias primas y alimentos, donde casi la mitad de su PIB proviene del sector primario.

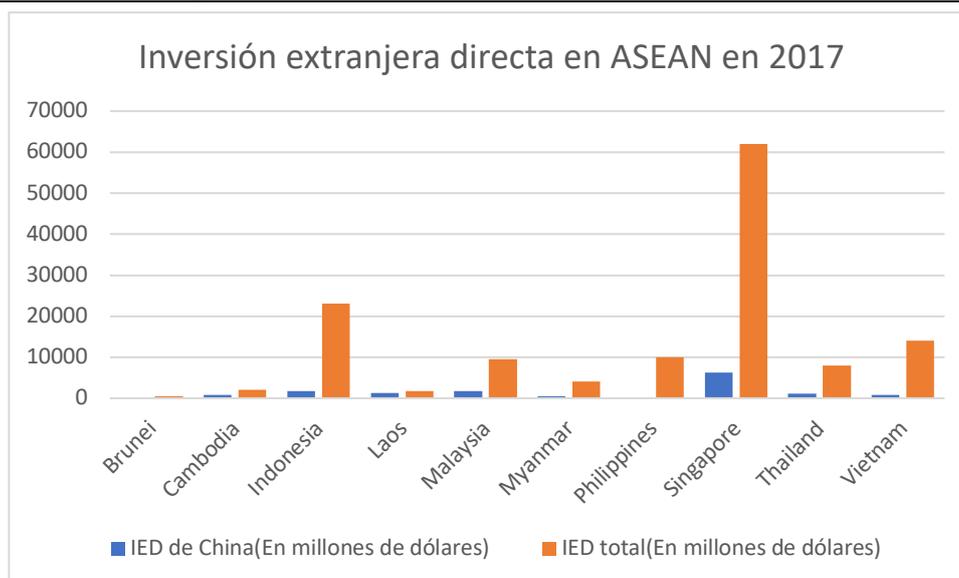
**GRÁFICO 5.1. Distribución sectorial del PIB conjunto de la ASEAN**



Elaboración propia. Fuente (ASEAN Secretariat, 2019)

En cuanto a la inversión extranjera directa en la región, este indicador muestra el atractivo de los países para la inversión en sus economías. Como podemos ver, Singapur concentra la gran mayoría de las inversiones con un porcentaje del 46%, puesto que como hemos dicho se trata de uno de los centros financieros mundiales y la economía con un mayor nivel de vida dentro de la ASEAN. A gran distancia aparecen el resto de economías, donde sobresalen Indonesia y Vietnam, destaca especialmente el caso de Indonesia puesto que debido a su geografía requiere de una amplia inversión en infraestructuras. Vemos también como hasta la fecha, la inversión directa china es muy reducida, lo cual se debe a dos hechos: Por un lado, los países de la ASEAN son aún reticentes a la IED proveniente del gigante asiático, puesto que suele implicar ciertas condiciones, como un trato preferencial para las empresas chinas, además puede deberse también a que la inversión china es canalizada a través de algunos de los fondos multilaterales de desarrollo que hemos mencionado previamente. Por último, en cuanto a la IED cabe destacar el predominio de la inversión extra-ASEAN, es decir, aquella proveniente de fuera de la unión, que supone el 80% de las inversiones totales.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> ASEAN Secretariat. (2019). *ASEAN Statistical Year Book 2019* ASEAN Secretariat. (2019). ASEAN Statistical Year Book 2019.019. Página 133.

**GRÁFICO 5.2. Comparativa IED de China e IED total en ASEAN**

Elaboración propia. Fuente (ASEAN Secretariat, 2019)

### 5.1.1.-Vietnam

En primer lugar hablaremos de **Vietnam**, un país de 95 millones de habitantes, fronterizo con China, con quien mantiene una disputa territorial por el control del Mar del Sur de China. Este país presenta una tasa de crecimiento del PIB de un 7% en el último año y una economía claramente en desarrollo, dependiente en un 45% de la agricultura y en un 37% de la industria. Vietnam constituye además por su ubicación, una de las rutas de acceso desde el interior de China al mar. Por ello en la actualidad, en el país destacan dos proyectos de infraestructuras enmarcados en el corredor China-Indochina. En primer lugar el *Vietnam National High Speed Rail*, se trata de la construcción de una línea ferroviaria de alta velocidad que una los dos centros económicos del país, Hanói, en el norte; y Ho Chi Minh, en el sur, dos ciudades separadas por 1.500 kilómetros y que aglutinan a más de 16 millones de habitantes, casi el 20% de la población del país. Este proyecto supone todo un reto para el Vietnam, puesto que con un presupuesto estimado de más de 50.000 millones de dólares, equivale a 1/5 de su PIB anual (Martínez Illán, 2019). A cambio, permitiría vertebrar el país de norte a sur y dotaría de un salida mucho más sencilla para las mercancías chinas.

El otro gran proyecto del BRI en el país es el *Vietnam-Cambodia Rail*, en este caso se trata de una infraestructura estratégica y prioritaria para China y Camboya, pero por motivos comerciales, quizás no tanto para Vietnam. A través de esta nueva línea ferroviaria se pretende conectar Ho Chi Min, la capital económica de Vietnam, con

Phnom Penh, capital camboyana, y de esta forma completar la ruta este del corredor de Indochina. Este proyecto carece de interés para Vietnam principalmente por dos motivos; desde China exigiría la entrada de empresas y capital chino para la realización del mismo, sin embargo, debido a las tensiones diplomáticas actuales entre ambos países, Vietnam prefiere apostar por empresas locales y buscar fuentes de financiación externas. Además, la conexión con la capital camboyana, derivaría en el futuro a la conexión final con el puerto de Sihanukville(Camboya). Este último se trata de una de las apuestas estratégicas de Pekín, para buscar puertos alternativos a los del Estrecho de Malaca, lugar de paso de cerca del 50% del comercio internacional. Sin embargo podría hacer perder tráfico comercial al puerto vietnamita de Saignon-Cat Lai, que podría verse beneficiado eso sí, si saliese adelante el proyecto del canal Satun-Songkhla,(Tailandia), del que hablaremos más adelante. (Martínez Illán, 2019)

En cuanto al potencial exportador de Vietnam, destaca por sus manufacturas, los productos tecnológicos y semiconductores suponen el 40% de sus exportaciones y los productos textiles el 22%, además también destaca por su sector agroalimentario, que corresponde al 12% de las exportaciones. Sus importaciones en cambio, se encuentran más diversificadas, destacan productos tecnológicos y semiconductores, con un 30%, lo cual nos da a intuir que Vietnam forma parte de la cadena global de suministros y fabricación de estos compuestos. A estas importaciones le sigue la agricultura(15%), maquinaria(13%) y químicos(10%)

En relación a sus socios comerciales, China es su principal socio, especialmente en materia de importaciones, comprando Vietnam el 30% de sus importaciones a China. Otro hecho relevante es el papel de Estados Unidos, quienes es el principal comprador de Vietnam, una posición clave respecto a este socio en cuanto al juego de poder en la región. Por último podemos destacar como los porcentajes de comercio con sus socios de ASEAN son muy reducidos, menores al 5% en todos los casos, lo que indica una falta de integración de Vietnam en las cadenas de suministro de la región.

### **5.1.2.-Laos y Camboya**

A continuación analizaremos la situación de Laos y Camboya. Ambos países tienen una población de 7 y 15 millones de habitantes respectivamente, lo que en su conjunto supone apenas un 5% de la población de la región. Su peso económico puede ser pequeño, pero presentan una gran importancia en los corredores central y este de la

península de Indochina. De hecho, la inversión hasta la fecha del proyecto BRI alcanza el 120% y el 40% del PIB de ambos países respectivamente. (Wignaraja et al., 2020)

Laos es un país sin salida al mar, altamente dependiente de sus vecinos, de hecho en el año 2016 Tailandia y China representaron el 31% y el 36% de sus exportaciones respectivamente, seguidos por Vietnam con un 18%. En materia de importaciones, los desequilibrios son aún más acusados, alcanzando Tailandia el 60% del total, que unido a sus importaciones desde Vietnam y China, se eleva a un 90%.

Su economía es altamente dependiente del sector industrial, las materias primas y los servicios. Gran parte de su población trabaja en el sector primario, especialmente en el sector minero, donde Vietnam y China han acometido grandes inversiones, y en la agricultura de subsistencia. Su sector industrial está enfocado en la generación de energía, especialmente hidroeléctrica, donde las empresas tailandesas han entrado con fuerza y destaca también la aportación del sector turístico a su PIB, con cerca del 10%.

Presenta un gran déficit de infraestructuras, lo que le lleva a un cierto aislamiento del resto de la región. En la actualidad posee conexión ferroviaria con Tailandia, y en el marco del proyecto BRI se busca mejorar sus conexiones ferroviarias a través de dos proyectos, bajo la pertenencia del país al corredor central de Indochina. Por un lado, el **Kumming-Vientiane Railway**, que uniría la ciudad china y la capital de Laos, accediendo al país desde el norte. Se estima que entrará en funcionamiento en el año 2021 tras la inversión de 7.000 millones de dólares<sup>11</sup>, financiada por las autoridades chinas y que ahora debe devolver el gobierno de Laos. El segundo proyecto, se trata de completar el actual enlace ferroviario con Tailandia, con el **Bangkok-Vientiane Railway**, que uniría de forma estable ambas capitales y dotaría a Laos de salida al mar y que también se encuentra en ejecución.

En cuanto a Camboya su desarrollo se encuentra enmarcado en el corredor este. Su economía presenta ciertas diferencias con su vecino del norte. En primer lugar su PIB se distribuye de una forma más homogénea entre los 3 sectores, destacando el sector primario, por su gran producción de alimentos para consumo interno, y el sector servicios, por la importancia del turismo para el país. Sin embargo, lo que marca la diferencia en sus relaciones comerciales es la producción textil, que por sí sola constituye el 20% del

---

<sup>11</sup> Yu, X. (2019, March 21). *China's US\$7 billion railway link to Laos is almost half done, on schedule to begin service in 2021* | *South China Morning Post*. <https://www.scmp.com/business/banking-finance/article/3002518/chinas-us7-billion-railway-link-laos-almost-half-done>

PIB nacional y más del 80% de la producción industrial del país. Esto hace que sean las potencias occidentales sus principales compradores, así Estados Unidos adquiere el 20% de sus exportaciones, y si sumamos las compras de los 5 principales economías europeas, estas suponen otro 30% de sus ventas. Sin embargo, en materia de importaciones, el país presenta una gran dependencia de China, con un 36%, de quien adquiere principalmente equipos industriales; a este país le siguen sus vecinos Tailandia y Vietnam, que aglutinan otro 25% de sus ventas.(Oficina de Información Diplomática, 2018)

El proyecto estrella de Camboya dentro del BRI, es el **puerto de Sihanukville**, fue una de las primeras iniciativas de la ruta para Indochina y en la actualidad el puerto y su ciudad se encuentran en plena expansión. Con este puerto China busca tener un nuevo lugar desde el que exportar sus mercancías, reduciendo su dependencia de los abarrotados puertos del Estrecho de Malaca. El proyecto ha cambiado por completo la ciudad, en la actualidad Sihanukville se ha convertido en una de las capitales del juego de toda la región y en ella recalán miles de turistas chinos. Todo ello ha comenzado a provocar problemas con la población local, pero a pesar de ello, las autoridades camboyanas manifiestan su intención de continuar con la iniciativa y hacer del nuevo puerto un lugar de referencia.<sup>12</sup>

### 5.1.3.-Myanmar

El país se encuentra en una situación privilegiada para la realización del proyecto BRI, puesto que supone la salida más cercana y estable al Océano Índico por parte de China. Myanmar cuenta con más de 50 millones de habitantes, lo que lo convierte en un mercado de tamaño medio dentro de la ASEAN. Se trata de una economía particular, puesto que por su panorama político de las últimas décadas, ha vivido un aislamiento comercial con Occidente que ha llevado a que sus principales socios sean los países asiáticos, especialmente China. La economía de Myanmar ha vivido una cierta diversificación en la última década, merced también a su apertura comercial. El sector primario representa el 25% de su economía, siendo el 20% de sus exportaciones las de gas y petróleo. El sector secundario, liderado por las manufacturas y el textil, equivale al 33% de su PIB y su sector servicios, centrado en el turismo, sustenta el 40% de la

---

<sup>12</sup> Horton, C. (2020, January 9). *The Costs of China's Belt and Road Expansion - The Atlantic*. <https://www.theatlantic.com/international/archive/2020/01/china-belt-road-expansion-risks/604342/>

actividad del país, sin embargo se ha visto afectado en los últimos años por el conflicto Rohingya, que ha distanciado al país de nuevo de sus socios occidentales.

En la actualidad, como hemos mencionado, China es su principal socio comercial, representa en torno al 35% de sus importaciones y exportaciones, las primeras se traducen fundamentalmente en maquinaria para su industria manufacturera y las segundas dependen en gran medida de las ventas de gas y petróleo. Tras China, sus principales socios son Tailandia y Singapur, con valores que representan entre el 15%-20% de su comercio.

Si hablamos de inversiones concretas dentro del BRI, hasta el momento no se han apreciado grandes avances, aunque los planes para Myanmar son esperanzadores y constituyen un futuro revulsivo para el país. Por un lado tenemos los gaseoductos y oleoductos que conectan la ciudad de Kunming con el futuro puerto de aguas profundas de **Kyaukpyu**, en la costa de Myanmar. A través de estas instalaciones, ya construidas, China busca reducir progresivamente la dependencia del Estrecho de Malaca, desde donde ingresan gran parte de los hidrocarburos que importa el país. Además, este puerto constituirá como hemos dicho, una de las mejores salidas al mar desde China, acortando el viaje en miles de kilómetros y de media en un 20%, en comparación con sus puertos del este. En el país destaca también la construcción de la **línea férrea entre Kunming y Yangon**, capital económica de Myanmar, que conectará ambas ciudades con el futuro puerto de aguas profundas. Otros proyectos ya en construcción en Myanmar son las diversas ZEE en la frontera china y también el proyecto de **New Yangon City**, con el que se pretende crear una gran área comercial y residencial en las afueras de la ciudad.

#### **5.1.4.-Tailandia**

Este país se trata sin duda de una de las economías clave dentro de la ASEAN y también, por su ubicación y dimensión, un lugar estratégico para China. Tailandia cuenta con 70 millones de habitantes y es el segundo PIB de la región. A través del BRI, se ha convertido en un enclave de paso, que conduce las mercancías de China y el resto de sus vecinos del norte hacia Malasia, Singapur e Indonesia, contando además con salida al Océano Índico y Pacífico a través de sus puertos, destacando especialmente el puerto de **Bangkok**, su capital, que con el BRI se convierte en el nodo logístico de los 3 corredores de Indochina y el puerto de **Laem Chabag**, ambos en el Mar del Sur de China. La economía tailandesa ha experimentado un crecimiento menor al de sus vecinos, debido a la inestabilidad política reciente, que ha llevado al país a vivir golpes de Estado. En la

actualidad, su economía vive un fuerte desarrollo que ha mermado el peso del sector primario, mientras que el sector secundario representa el 35% de su economía y el sector servicios el 57%. A pesar de ello Tailandia se ha consolidado como uno de los 10 principales exportadores de alimentos a nivel mundial, mientras que su industria ha crecido especialmente en el área de Bangkok, a través de la fabricación de productos intensivos en mano de obra, como los componentes tecnológicos, vehículos y manufacturas textiles. En cuanto al sector servicios, ha vivido un importante desarrollo interno, acompañado de un gran crecimiento turístico, sector que aporta en la actualidad más del 6% del PIB anual.

Respecto a sus relaciones comerciales, Tailandia es un país muy integrado en los flujos comerciales internacionales, donde sus principales transacciones se dan en el turismo, seguido de la maquinaria y bienes de equipo y de los semiconductores y aparatos tecnológicos. En materia de exportaciones, China y Estados Unidos presentan porcentajes cercanos al 11%, seguidos por la UE y Japón, con un 10% y a más distancia aparecen socios de la región como Malasia, Vietnam y Singapur. En materia de importaciones, el predominio chino es evidente, concretando el 20% de las compras, seguido por Japón con el 15% y la UE.

Dentro de Tailandia podemos hablar de dos grandes proyectos, **el Nong Khai - Laem Chabang Corridor**, que es la línea ferroviaria que conectaría la frontera con Laos, al norte del país, con el puerto de Laem Chabang. Para ello existe en la actualidad un proyecto PPP(Public Private Partnership)<sup>13</sup>, que ha completado diversas secciones del mismo. Por ello es en la actualidad una de las secciones más desarrolladas dentro del corredor de Indochina.

El segundo gran proyecto es el **Canal Satun-Songkhla**. Se trata de una infraestructura que no deja indiferente a nadie. El canal atravesaría el sur del país, conectando en un paso de unos 100 kilómetros, el Océano Índico y el Mar del Sur de China, evitando a los barcos un rodeo de más de 1000 kms por el congestionado Estrecho de Malaca, lo que acortaría el trayecto entre Europa y China en unos 5 días de media. Este proyecto ha sido estudiado por los gobiernos tailandeses durante las últimas décadas, sin embargo ha sido siempre desestimado, aunque parece que en el marco del proyecto BRI, puede volver a la palestra. Para Tailandia, el proyecto supondría lógicamente todo

---

<sup>13</sup> Acuerdo público-privado de inversión. Se trata de una figura muy utilizada en el BRI, que permite la inversión extranjera directa con el respaldo de las instituciones locales.

un revulsivo económico, al igual que para sus vecinos del norte, especialmente Camboya y Vietnam, cuyos puertos serían los más cercanos al nuevo paso. Sin embargo, para Tailandia también implicaría ciertos riesgos, como hacer frente a su elevado coste y las tensiones territoriales que se viven en la región y que podrían acrecentarse con la construcción del canal. Para China, sería una gran baza de diversificación de sus rutas comerciales. En la actualidad el 80% del petróleo importado por China, debe atravesar el Estrecho de Malaca, con la consiguiente dependendencia del gigante asiático. Por último, para Malasia y Singapur, el proyecto podría crear un futuro incierto, derivando el tráfico comercial, del que ambos países dependen en gran medida.

Como vemos, se trata de un gran proyecto con implicaciones directas en diversas economías y millones de personas, por lo que su realización aún no está asegurada y depende de múltiples intereses.

#### **5.1.5.-Malasia**

Malasia se encuentra en el borde de la península de Indochina, sus costas están bañadas por el Índico y el Mar del Sur de China. Cuenta con 33 millones de habitantes, es la quinta economía ASEAN y posee territorios también en la isla de Borneo, por lo que su control sobre el Estrecho de Malaca es muy importante.

Su estructura económica se caracteriza por el bajo peso de su agricultura, apenas un 9%, tras ella, su industria equivale al 40% del PIB centrándose en la producción de semiconductores y aparatos tecnológicos, por último su sector servicios representa 51% de la economía y se concentra especialmente en los transportes y el turismo. Sus principales socios económicos son China y Singapur, país vecino, ambos acaparan en torno al 30% del comercio del país. Tras ellos aparecen otras grandes potencias como la UE, Estados Unidos o Japón. Sus exportaciones se componen mayoritariamente de servicios turísticos, bienes de equipo y productos tecnológicos, alcanzando estos últimos el 40%, un patrón que como vemos se repite en los países de la zona. Sus importaciones, siguen un esquema más diversificado, donde lideran también los productos tecnológicos, en el marco de la presencia de Malasia en las cadenas de suministros globales.

El primero de los proyectos en ejecución en Malasia es el **East Coast Rail Link**. Este proyecto fue paralizado en el año 2018 por el gobierno de Malasia, por desacuerdos

en cuanto al coste del mismo.<sup>14</sup> Finalmente en el año 2019, se acordó una rebaja en los costes del proyecto, que pasarán de 15.000 a 10.000 millones de dólares y que incluyen su explotación y mantenimiento a través de una sociedad conjunto sino-malaya. En este caso se trata de una línea de alta velocidad que unirá dos de las zonas más importantes del país, su capital, Kuala Lumpur, en el oeste, con la ciudad de Kota Bahru, en el noreste del país. Estos 640kms de vía buscan ser el revulsivo de la logística interna, muy condicionada a sus conexiones con Tailandia y Singapur. En la costa este, radica el segundo gran proyecto en el país, la **ZEE de Kuantan**. En ella se pretende la mejora y construcción de 3 puertos, que pasarían a operar en cooperación con China.(Cano Guerrero, 2018)

Además existen dos grandes proyectos más a largo plazo, **Melaka Gateway** y **Forest City**, a través de ello se busca la construcción y modernización de zonas turísticas en el sur del país. De esta forma las empresas chinas pueden implementar sus nuevas tecnologías en mercados extranjeros, reforzando su imagen corporativa y por otro lado Malasia potenciaría su atractivo turístico en la región.

#### **5.1.6.-Singapur**

Singapur es una economía particular dentro del sudeste asiático. Es el tercer país del mundo en poder de compra por habitante y a pesar de contar con menos de 6 millones de habitantes representa el 12% de la economía ASEAN. Se trata prácticamente de una ciudad-estado, ubicada en el sur de la Península de Malasia. Por ello su economía difiere en gran medida de las de sus vecinos. Por un lado su sector primario es irrelevante, su industria aporta 1/5 del PIB nacional y su sector servicios constituye el 75% de su economía. Singapur constituye un nodo logístico y financiero. Su puerto es el segundo del mundo en volumen de mercancías, con casi 40 millones de contenedores en el año 2018. A través del Estrecho de Malaca, circula el 50% del comercio mundial y como hemos dicho el 80% de las importaciones de crudo de China, por ello constituye la principal puerta de intercambio de mercancías en Asia. Además, Singapur se ha constituido como uno de los grandes centros de referencia para el sector legal y

---

<sup>14</sup> Invertia EFE. (2019, Julio 25). *Malasia y China reanudan la línea de tren de la Ruta de la Seda tras recortes*. [https://www.elespanol.com/invertia/economia/20190725/malasia-china-reanudan-linea-ruta-seda-recortes/416459955\\_0.html](https://www.elespanol.com/invertia/economia/20190725/malasia-china-reanudan-linea-ruta-seda-recortes/416459955_0.html)

financiero, merced a su estabilidad y seguridad jurídica.(Krishman y Sriganesh, 2017a, 2017b)

Fruto de su peculiaridad, no posee un aliado comercial mayoritario, sino que su comercio se encuentra muy diversificado entre las principales regiones mundiales, en este caso China representa el 10% de su comercio. Si analizamos los productos con los que comercia, podemos ver como el 30% de sus relaciones comerciales se basan en los servicios de alto valor añadido, seguida de bienes como la maquinaria o los productos tecnológicos, que alcanzan en su conjunto otro 30% del comercio.

El papel de Singapur en el BRI es clave por su situación estratégica. Por un lado su supremacía en el estrecho se ve amenazada por la construcción de infraestructuras en Tailandia y Malasia, sin embargo se estima que el predominio de su puerto en la región se mantendrá, merced a que es uno de los pocos puertos asiáticos con capacidad de amarre para los mega-cargueros, con más de 20.000 contenedores. Además, Singapur se ha erigido en un gran financiador de la ruta, como instrumento para rentabilizar sus reservas de capital públicas y privadas. Esto ha hecho que China y múltiples países vean a Singapur como futuro enclave de decisión y de resolución de disputas dentro del BRI.

### **5.1.7.-Indonesia**

Finalizamos nuestro análisis del sudeste asiático con la economía más grande de la región. Con más de 260 millones de habitantes y representando cerca del 35% del PIB ASEAN, Indonesia es un país clave, especialmente en el control del Pacífico, puesto que su territorio se extiende por miles de islas en la zona. Su economía ha experimentado un desarrollo considerable en los últimos años, perdiendo peso el sector primario, hasta el 15%, y desarrollándose industria y servicios hasta alcanzar porcentajes de en torno al 40% del PIB cada uno. Su economía presenta un sector agrario competitivo, que constituye el 25% de sus exportaciones y también un relevante sector minero, el sector manufacturero se ha especializado en la industria química y textil y en cuanto a sus sector servicios, el transporte y el turismo son sus pilares. En relación a sus socios comerciales, China representa el 20% de sus transacciones globales, a ella le siguen socios de la región como Japón, Singapur y también Estados Unidos, aunque a parte de China y sus socios asiáticos, mantiene una lista comercial altamente diversificada.

Debido a su complicada orografía y a la basta extensión del país, Indonesia presenta de grandes requerimientos en materia de infraestructuras. Por ello son numerosos los proyectos BRI. El más ambicioso sin duda es el **Yakarta-Bandung**

**Railway.** Se trata de una línea ferroviaria que atravesaría la isla de Java, la más poblada del país, de este a oeste, enlazando Yakarta, la ciudad más poblada de Indonesia, con Bandung, otro de sus centros económicos. Con un coste de 8.400 millones de dólares, el proyecto se encuentra en negociaciones entre ambos gobiernos. Otro proyecto es el **MNC Lido City**, situado a menos de 100 kms de Yakarta, busca crear un complejo residencial y turístico de lujo, al estilo de los planificados en Malasia. Y destaca también la construcción del puerto de **Kuala Tanjung**, en la isla de Sumatra, que se convertiría así en un nuevo puerto de referencia en el Estrecho de Malaca, y permitiría a China acceso a diferentes puertos en la zona.(Parameswaran, 2019)

## **5.2.-EL BRI EN BANGLADESH, INDIA Y SRI LANKA**

En este epígrafe nos adentramos en tres realidades muy distintas. Países con intereses diferentes y papeles propios dentro del BRI. Presentan coyunturas demográficas y económicas diversas, pero todos ellos juegan un papel calve en la geopolítica regional.

### **5.2.1.-Bangladesh**

Bangladesh cuenta con una posición complicada geográficamente. A pesar de tener salida directa al Índico se encuentra prácticamente rodeada por la India y posee una pequeña frontera terrestre con Myanmar, con quien mantiene un desencuentro diplomático debido al problema de la minoría Rohingya.

Cuenta con más de 160 millones de habitantes, lo que lo convierte en uno de los países más poblados de la región. En cuanto a su estructura económica, presenta un claro perfil de país manufacturero de bajo coste. Su sector agrario representa el 15% de su PIB y satisface mayormente su demanda interna, el sector industrial representa un tercio de la economía y se centra fundamentalmente en la elaboración de textiles, por último su sector servicios alcanza el 55% del PIB, merced al turismo y el transporte. Si analizamos su comercio podemos apreciar dos grandes tendencias. En materia de exportación, sus principales compradores son los países europeos, que representan el 50% de sus ventas, que se traducen casi exclusivamente en los productos textiles. EE.UU representa  $\frac{1}{4}$  de las restantes y ya a larga distancia aparecen el resto de países asiáticos. En materia de compras, la tendencia se invierte y ganan peso China e India, que suponen el 40% de las importaciones totales. Esto se debe a que mayoritariamente se importan de estos países maquinaria, químicos y diversos bienes de equipo que son empleados en la industria local.

En relación al proyecto BRI, Bangladesh se encuentra en medio del complejo corredor entre India y China, por ello aún no se han materializado grandes inversiones. En el futuro se espera la mejora de las infraestructuras locales, como ya se ha hecho con la red de carreteras de Daca, su capital. El país se encuentra densamente poblado, pero carece de las infraestructuras básicas de transporte, por ello algunos de los proyectos futuros son: El **Padma Rail Link**, se trata de una línea ferroviaria en el centro del país que unirá las ciudades de Daca y Jessore. Para ello debe atravesar diversos ríos, por lo que se trata de una obra de cierta complejidad. En la actualidad las primeras secciones se encuentran completadas y se estima que en segundo semestre de 2021 pueda entrar en funcionamiento. Tiene un coste estimado de 3.000 millones dólares, de los que el 85% han sido financiados a través del Bank of China.<sup>15</sup> Otros proyectos en el país tienen relación con los puertos de **Payra y Chittagong**, especialmente este último, desde el que está completando una ruta ferroviaria que lo uniría con Daca.

### 5.2.2.-La India

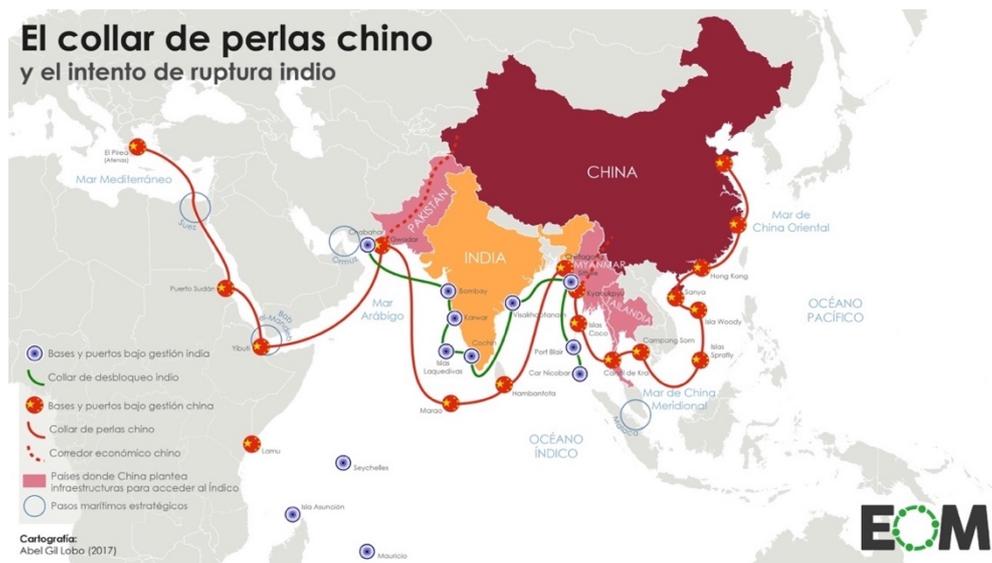
El segundo país del mundo en población, con más de 1.300 millones de habitantes y uno de los grandes contrapoderes en Asia, así como aliado en la región de EE.UU. Con todo ello la India experimenta un complicado equilibrio en estos momentos.

Por un lado, se encuentra en negociaciones con China para expandir el proyecto BRI a través del puerto de **Calcuta**. Sin embargo, la India es uno de los principales opositores al proyecto en todo el mundo y tiene buenos motivos. China ha llevado a cabo una estrategia conocida como el “collar de perlas”. Consiste en la inversión estratégica en infraestructuras entorno a la India. Puertos e infraestructuras terrestres en Myanmar y Bangladesh(Este), inversión en los puertos de Sri Lanka(Sur) e inversión en los puertos de Pakistán(Oeste), este último enemigo histórico de la India.

Con todo ello la India ha visto como todos los puertos más cercanos pasaban al lado chino. Lo que ha obligado al país a buscar nuevos aliados como Irán o pequeños Estados del Índico, además de mejorar gran parte de sus puertos.

---

<sup>15</sup> Padma Bridge Rail Link Project – *A dream project under Ministry of Railway*. (n.d.). Retrieved May 22, 2020, from <https://pbrlp.gov.bd/>

**FIGURA 5.3. Mapa del Collar de Perlas chino**

Fuente:(Arancón, 2014)

La economía india mantiene una evolución constante, en la actualidad el 15% de su PIB pertenece al sector primario, el 25% al secundario y el 60% al sector servicios. Sus principales sectores son el textil, la maquinaria, los bienes de equipo y también el turismo, destacando la inversión nacional en infraestructuras, debido a la rápida urbanización que vive el país. Sus exportaciones son un fiel reflejo de su geopolítica, sus principales clientes son la Unión Europea y EE.UU, que aglutinan casi el 40% de sus exportaciones. Por el contrario, en materia de importaciones, China aparece como principal socio comercial junto con la Unión Europea, especialmente gracias a la compra de bienes de equipo para el sector manufacturero del país.

En la actualidad es muy pronto para determinar la participación de la India en el BRI, pero es probable que a medio plazo acabe integrándose en la iniciativa, como movimiento comercial beneficioso para ambos países.

### 5.2.3.-Sri Lanka

Sri Lanka se trata de un pequeño país insular situado en el extremo sur de la India. Cuenta con 23 millones de habitantes y se ha convertido por méritos propios en uno de los emblemas del BRI. Su economía se divide en un 10% en el sector primario, un 30% en el secundario y un 60% en el terciario. Las industrias más importantes son el sector textil, que representa un amplio porcentaje de sus exportaciones, el transporte, por su situación estratégica y su participación creciente en el BRI y por último el turismo. Sus relaciones comerciales presentar una gran dicotomía, por un lado en materia de

exportaciones se repite el patrón bangladesí, esto es, Europa y EE.UU concentran el 55% de las compras, principalmente en el sector textil. Por el contrario, en cuanto a las importaciones, se concentran en China e India, con cerca del 45%, lo que supone para el país un arma de doble filo y un punto estratégico, estas importaciones suponen especialmente bienes de quipo, maquinaria y consumibles para la industria textil.

Sri Lanka es uno de los países más recurrentes a la hora de hablar de **“la trampa de deuda del BRI”**, esto es, las condiciones de financiación de proyectos que China ofrece a través de bancos comerciales y fondos de desarrollo, pueden suponer para los países una trampa a corto o medio plazo, que lleve a sus gobiernos a una gran dependencia de China, elevando su deuda pública. Un hecho muy significativo en este sentido ha sido la cesión del puerto de Hambantota a China por 99 años, a cambio de 1.100 millones de dólares. Este puerto es una infraestructura clave para el país, fue construido con préstamos chinos por valor de 1.400 millones de dólares en el año 2010, y esta cesión hace que de facto Sri Lanka pierda todo el control sobre la infraestructura, lo que ha generado grandes críticas internas y ha puesto en el foco internacional, posibles malas prácticas del gobierno chino, que han generado desconfianza en numerosos países a lo largo del BRI.<sup>16</sup>

Además de este proyecto, podemos destacar otros, centrados en el transporte. En **Colombo**, capital de la isla, se ha realizado la ampliación de su puerto y la mejora de su red viaria, se han construido numerosas autopistas que conectan las principales ciudades del país, así como el **Circular Highway Project**, una autopista de circunvalación por toda la isla. Se han mejorado además numerosas infraestructuras energéticas y se ha construido el **Aeropuerto Internacional de Hambantota**. En la actualidad prácticamente todas las inversiones se encuentran operativas, sin embargo su explotación es aún mucho menor a la planificada. Por ello el gobierno trabaja en atraer flujos turística y comerciales que permitan rentabilizar unas infraestructuras con un coste conjunto equivalente al 12% del PIB nacional.(Wignaraja et al., 2020)

---

<sup>16</sup> Efecom. (2017, December 9). *Sri Lanka arrienda a China por 99 años un puerto estratégico en el Índico* - elEconomista.es. <https://www.economista.es/economia/noticias/8799602/12/17/Sri-Lanka-arrienda-a-China-por-99-anos-un-puerto-estrategico-en-el-Indico.html>

### 5.3.-EL BRI EN PAKISTÁN

Pakistán es uno de los países más importantes en el proyecto BRI. Por ello es el único que constituye por si mismo un corredor económico y comercial. A través del BRI China ha canalizado inversiones por valor de 53.000 millones de dólares en el país en materias como transporte e infraestructuras energéticas. Pakistán cuenta con cerca de 200 millones de habitantes y su economía presenta una estructura particular. El 25% de la misma se concentra en la agricultura, uno de sus principales sectores exportadores, el 20% de su PIB lo representa la industria, que ha padecido hasta el momento grandes dificultades por la carencia de infraestructuras energéticas y de transporte del país y el 55% de su PIB recae sobre los servicios. En materia comercial, China se ha convertido en su principal socio, del que depende de manera estratégica. De China proceden casi el 50% de sus compras, mientras que solo vende al gigante asiático el 8% de sus exportaciones. En cuanto a sus ventas, destacan la Unión Europea y Estados Unidos, alcanzando el 50% del total, centrándose estas en el sector textil, un perfil común en diversos países asiáticos. De sus compras, la mayoría corresponden a tecnología destinada a su industria manufacturera y también a la construcción de infraestructuras que se lleva a cabo en la actualidad.

En lo relativo al BRI hay que tener en cuenta diversas consideraciones. Pakistán es el séptimo país por inversión en términos absolutos, debido principalmente a las diversas necesidades que presenta. Su ubicación permite al interior de China una salida directa al Océano Índico desde la ciudad de Kashgar, en la provincia de Xinjiang. Para ello el proyecto comienza en una de las cordilleras más altas del mundo, con una media de más de 4.000 metros de altura, el **Karakorum**. Esta frontera sino-pakistaní, se encuentra en el norte de Pakistán y es uno de los motivos del enconado conflicto que mantiene con la India, prácticamente desde la independencia de ambos países. Este proyecto se encuentra en su fase final y alcanza un coste de cerca de 1.000 millones de dólares, que han sido ejecutados prácticamente en su totalidad por empresas chinas. La carretera del Karakorum no constituye por sí misma una infraestructura de gran capacidad, debido a las dificultades del terreno, por ella ni siquiera pasa un 10% del comercio entre ambos países; sin embargo su importancia estratégica y simbolismo es clave. Tras ella, llegamos a la zona de Islamabad, Lahore y Peshawar, una de las dos regiones claves en el país. Para continuar, la iniciativa BRI ha financiado la construcción de las autopistas **M8** y **M9**, que conectan la zona norte y centro del país con la costa y el centro comercial de Pakistán, el puerto de **Karachi**. Esta infraestructura ha sido

históricamente y es a día de hoy, la principal fuente de comercio del país y la alternativa presente más fiable para China para la comercialización de productos a través de Pakistán, por ello ha llevado a cabo numerosas inversiones en la ciudad y su zona portuaria. La otra gran infraestructura de transporte del proyecto en el país es el puerto de aguas profundas de **Gwadar**, en la región de Beluchistán, en la frontera con Irán. Se trata de un enclave casi inexistente previamente, de ahí se desprenden numerosas complicaciones. El puerto de Gwadar, su refinería y el Aeropuerto Internacional de Gwadar, son infraestructuras construidas por China, que hasta la fecha no han podido ser apenas rentabilizadas. Gwadar cuenta con unas conexiones muy deficitarias con el resto del país, además la región de Beluchistán es una de las más peligrosas del mundo, con decenas de grupos guerrilleros disputándose el control, por otro lado los flujos comerciales tradicionales siguen asentados en Karachi, lo que dificulta el desarrollo pleno de la infraestructura, donde China ha invertido más de 900 millones de dólares.(Small, 2015)

Además de estas infraestructuras, las inversiones chinas han llevado a cabo más de 40 proyectos<sup>17</sup>, donde destacan diferentes líneas de transporte urbano en las principales ciudades del país, la mejora de los aeropuertos de Islamabad y Lahore, la construcción de líneas de ferrocarril desde Karachi al norte del país... así como numerosas infraestructuras de generación energética, puesto que hasta la fecha, el 50% de los hogares pakistaníes carecen de suministro eléctrico, y también un oleoducto que atraviesa el país conectando el puerto de Karachi con la propia Kashgar, de forma que China se garantiza una vía rápida para las importaciones de petróleo, sin necesidad de atravesar el Estrecho de Ormuz ni el de Malaca.

Como vemos las inversiones chinas en el país han sido muy considerables, la cuestión para ambos Estados, es analizar la futura rentabilidad de las mismas, puesto que desde el lado pakistaní se ha contraído una elevada deuda y sus empresas no se han visto beneficiadas por estos contratos y desde el lado chino, la inversión en el corredor ha sido muy importante frente al escaso flujo comercial a día de hoy.

---

<sup>17</sup> Belt and Road Initiative - *Project Overview*. (n.d.). Retrieved May 22, 2020, from <https://www.beltroad-initiative.com/projects/>

## **5.4.-EL BRI EN MONGOLIA Y RUSIA**

Como hemos mencionado previamente, Mongolia constituye el eje central de uno de los corredores entre China y Rusia, y por su parte, la Federación Rusa, constituye como veremos uno de los corredores de transporte y países clave dentro de la ruta.

### **5.4.1.-Mongolia**

Mongolia se trata de un país histórico, otrora imperio, en la actualidad se encuentra en medio de dos de las grandes potencias mundiales, Rusia y China. Este país, presenta un gran bagaje histórico, habiendo sido conquistado por China y más tarde liberado por la URSS, quien incorporó al país al régimen comunista, lo que hace que las relaciones con sus vecinos se vean condicionadas por todos estos hechos. Desde su independencia en 1990, este país de unos 3 millones de habitantes ha experimentado un acercamiento constante a China, como veremos con las cifras de comercio. El 15% de su economía procede del sector primario, especialmente de la ganadería, el 30% de su PIB procede de la industria, en este caso casi en exclusiva de la extracción de minerales como el carbón o los hidrocarburos, y el 50% de su economía proviene del sector servicios. En cuanto a sus relaciones, en materia de exportaciones presenta una clara dependencia de China, con el 90% del total, que se basan casi exclusivamente en la industria minera, en cuanto a sus importaciones, Rusia y China copan el 60% de las compras, que están constituidas fundamentalmente por maquinaria y diversos bienes de equipo.

Con este marco comercial, es fundamental para Mongolia lograr incrementar y diversificar su economía nacional. En el marco del BRI, como hemos mencionado, el país constituye un centro estratégico de comercio entre Rusia y China, para ello se busca el desarrollo en infraestructuras de transporte que conecten los principales yacimientos mineros del país y que además creen nuevas ZEE en la frontera con ambos países, de esta forma Mongolia espera seguir obteniendo grandes beneficios de su explotación minera y además constituirse en un nodo logístico, que permita su salida al mar a través de los puertos del este de China por un lado y la salida de las mercancías hacia Europa a través de las infraestructuras rusas.

#### **5.4.2.-Rusia**

Rusia es desde múltiples puntos de vista, uno de los países más importantes a nivel mundial y también en el proyecto BRI. Cuenta con 145 millones de habitantes y es el país con la extensión más grande del mundo. Posee frontera con Europa, Asia Central, El Cáucaso y Asia continental. Es el segundo productor de gas natural a nivel mundial y el tercero de petróleo. Posee salida al Océano Ártico, al Mar Báltico, al Mar Negro, al Mar Caspio y al Océano Pacífico. Con todos estos datos, podemos hacernos una idea de la importancia que el país puede tener para el proyecto, siendo el principal Estado miembro por cuantía de fondos invertidos, con 300.000 millones de dólares hasta la fecha. El PIB ruso presenta la estructura de un país desarrollado, donde un 65% de su economía corresponde al sector servicios y un 30% es aportado por la industria. En materia de exportaciones, su principal socio comercial es sin duda la Unión Europea, con casi el 50% de las compras de las que la inmensa mayoría son hidrocarburos y otras commodities, tras ella aparece China con un 10% del comercio y después diversos países asiáticos. En cuanto a sus importaciones, destacan también la UE y China, con porcentajes del 30% y el 20% respectivamente, en el primer caso, Rusia adquiere vehículos y otros bienes de gran valor añadido, así como servicios, mientras que a China compra gran parte de la maquinaria y bienes de equipo que emplea en su industria.

Dentro del BRI, Rusia constituye un puente entre Asia y Europa a través de diversos corredores. En primer lugar, a través del mencionado corredor a través de Mongolia, que se integra en el trayecto del conocido tren Transiberiano, que atraviesa el país desde Vladivostok en su costa este hasta Moscú en el oeste. Además, a través del conocido como Puente de Eurasia, las mercancías del interior de China atraviesan Kazajistán para unirse al mencionado trazado con destino a Europa. Por ello, como vemos, el eje de transporte ruso, constituye un punto fundamental para numerosos países y sus futuras conexiones, impulsadas desde el proyecto BRI, permitirán al país un mejor acceso a los puertos y el mercado chino.(Villanueva Peón y Rodríguez García, 2019)

Su papel como centro de transporte dentro del BRI no se queda solo en los corredores ferroviarios. Rusia es un agente clave en la construcción de nuevos gasoductos y oleoductos con destino a China, uno de los países con más demanda por estos productos. Además a lo largo del territorio ruso, y especialmente en las zonas fronterizas, son numerosas las ZEE de nueva construcción que esperan capitalizar el incremento del paso de mercancías y de la inversión extranjera en el país.

## 5.5.-EL BRI EN ASIA CENTRAL

Nos adentramos en este caso en una de las regiones más complejas dentro del proyecto. En Asia Central nos encontramos con numerosos Estados sin salida al mar, con economías poco desarrolladas, una situación estratégica dentro de Asia, como uno de los puentes hacia Europa, y además una región con tensiones territoriales latentes y grandes reservas de materias primas. Por todo ello, el impacto del BRI en la región puede ser fundamental. (Laurelle et al., 2018)

### 5.5.1.-Kazajistán

Este país se trata del Estado más extenso de Asia central, concentra a 18 millones de habitantes, el 25% de la región. Posee salida al **Mar Caspio**, uno de los mayores yacimientos de petróleo a nivel mundial, donde se encuentran sus tres mayores yacimientos, que convierten al país en el décimo productor petrolero. Debido a esta situación, su PIB presenta una estructura peculiar, con un sector agrícola muy reducido un sector servicios centrado en las necesidades nacionales, el 40% de su PIB y el 80% de sus exportaciones, proceden de la explotación de hidrocarburos y otras materias primas, lo que hace al país altamente dependiente de las mismas. En cuanto a sus socios comerciales, podemos ver como el país presenta tres grandes tendencias. Por un lado, la Unión Europea es su principal comprador, con más del 50% de sus exportaciones, que consisten fundamentalmente en gas y petróleo, a la UE le siguen China y Rusia, con porcentajes que rondan el 10% y que consisten especialmente en manufacturas y otros productos industriales como los químicos. En cuanto a sus importaciones, su dependencia de China y Rusia es clara, puesto que ambos países tienen un peso conjunto del 60%. De ellos, Kazajistán realiza una importación heterogénea, destacando los bienes de equipo, los equipos tecnológicos y los alimentos.

En el marco del BRI, Kazajistán es un país clave tanto para la exportación de **hidrocarburos** a China como por sus rutas de transporte y hasta la fecha ha recibido más de 7.000 millones de dólares de inversión china. En el primer caso, son numerosos los oleoductos construidos para conectar el país con China y el resto de países de su entorno, conectando en este caso sus yacimientos en el mar Caspio, donde además se está ultimando la construcción del **puerto de Aktau**, centro de referencia de la refinería en el país así como puerta de entrada para el comercio con todos sus vecinos en el Caspio. Además, la inversión en infraestructura ferroviaria está siendo clave. Por un lado, está la ruta a través de Asia Central, que atraviesa el país por el sur, donde se ha convertido en

un emblema de la misma el paso fronterizo de **Khorgos**, donde se ha creado una ZEE, así como la ciudad de **Almaty**, centro económico del país. Además el puente de Eurasia, atraviesa casi en su totalidad suelo kazajo, pasando por **Astaná**, su capital, con destino a Rusia. De esta forma, el mercado kazajo se abre al mundo, con conexiones ferroviarias de gran nivel hacia Rusia, China, Europa y Oriente Medio, que podrían conectar al país incluso con el corredor pakistaní.(Satke y Galdini, 2015)(Zogg, 2019)

### **5.5.2.-Uzbekistán**

En este caso estamos ante la segunda economía de la región y el país más poblado, con 30 millones de habitantes. Uzbekistán carece de salida al mar, y hasta hace unos pocos años presentaba una economía autárquica cerrada al mundo. Se trata de un país muy árido, a excepción del **valle de Ferganá**, donde se encuentra su capital y ciudad más importante, **Taskent**. En esta zona se concentra gran parte de la actividad industrial del país, cuyo principal sector es el algodón, del que es el segundo productor a nivel mundial. El valle de Ferganá es una de las zonas más densamente pobladas de la región, y es controlado conjuntamente por Uzbekistán, Kirguistán y Tayikistán. Estos dos últimos países controlan el 95% de los recursos hídricos de la región, lo cual ha originado recurrentes disputas con sus vecinos uzbekos. En cuanto a la economía uzbeqa, presenta un desarrollo aún reducido, su sector primario, representa el 20% de su economía y sus principales actividades económicas son la extracción de hidrocarburos y como hemos mencionado el cultivo de algodón. Su sector industrial representa el 35% de la economía y en gran medida se sustenta en la industria de procesado del algodón y por último su sector servicios alcanza el 45% del PIB, centrado principalmente en las necesidades nacionales y el creciente turismo, puesto que Uzbekistán es el corazón de la antigua ruta de la seda, con ciudades como Samarcanda. En relación a su comercio, sus principales socios comerciales son, Rusia(20%), donde exporta principalmente hidrocarburos y manufacturas, y Turquía, China y Kazajistán, con porcentajes de entorno al 10%, donde exporta principalmente su algodón e hidrocarburos. En cuanto a importaciones, sus socios mayoritarios son Rusia y China, de los que obtiene tecnología y bienes de equipo para implementar en la industria local.

En el marco del BRI, hasta **12 proyectos** están teniendo lugar en el país, los principales son diversos **oleoductos** que conectan Uzbekistán con los países vecinos, especialmente con Turkmenistán, cuyo único vínculo con la iniciativa BRI hasta el momento es el oleoducto hacia suelo uzbeko. Además, el país es un punto clave dentro

del corredor de Asia central, por lo que existen numerosos proyectos para mejorar su red de carreteras y ferrocarriles, que data de la época soviética, y que con la nueva planificación convertirían a Taskent en uno de los nodos de conexión dentro de Asia central, conectando la ruta de Eurasia y la que transcurre por oriente medio. Por último, se trata de mejorar también el abastecimiento y eficiencia hídrica en la zona de Taskent, para mitigar así uno de los puntos débiles de su sector algodonero.(Qoraboyev, 2018)

### **5.5.3.-Kirguistán y Tayikistán**

Concluimos nuestro análisis sobre el impacto del BRI en la región con los países más pequeños, Kirguistán y Tayikistán. Ambos presentan una población conjunta de 15 millones de habitantes y poseen una frontera terrestre con China. En su caso, sus economías son mucho menores y carecen de grandes yacimientos de hidrocarburos. Además, debido a este menor tamaño, los proyectos del BRI pueden suponer a medio y largo plazo un compromiso financiero para sus gobiernos, de hecho en la actualidad el 70% de la IED en Kirguistán y el 90% de la IED en Tayikistán, proviene directamente de manos chinas(Sadovskaya y Utyasheva, 2018). En el ámbito económico y comercial, presentan una gran dependencia de su entorno. En materia de exportaciones, sus principales socios comerciales son China, Rusia, Uzbekistán y Kazajistán, exportando principalmente oro(Abundante en Kirguistán), algodón, alimentos y aluminio(Abundante en Tayikistán). En relación con sus importaciones, ambos países presentan una elevada heterogeneidad en sus compras, destacan los hidrocarburos, de los que carecen y adquieren principalmente en Kazajistán. Sus compras se encuentran muy integradas en la región, y ambos países presentan unos porcentajes de compra a China, Kazajistán y Rusia, que en conjunto superan el 75% de las compras totales.

En el marco del BRI las inversiones en estos países representan para China cuantías muy pequeñas dentro del proyecto, apenas un 1% del total, sin embargo si tienen un componente estratégico en dotar de estabilidad a la región. Estas inversiones se han centrado hasta el momento en plantas energéticas, que mejoren la red de abastecimiento local, aprovechando por ejemplo los recursos hídricos con los que cuentan estos países. La construcción de gaseoductos que conectan Turkmenistán, Uzbekistán y Kazajistán con China a través de estos dos pequeños países, lo que supone para ellos una baza negociadora en el BRI y también la mejora de su red ferroviaria, de hecho se busca que ambos países puedan servir de puente de integración, conectando en el norte con Taskent,

capital uzbeka, y en el sur con Kashgar, ciudad de inicio del corredor pakistaní y que se encuentra a apenas 100 km de la frontera tayika.(González Francisco, 2018)

## **5.6.-EL BRI EN ORIENTE MEDIO**

Son numerosos los países involucrados de manera directa o indirecta en el desarrollo del proyecto en esta región, una de las más complejas del mundo en términos comerciales y geopolíticos, azotada por la inestabilidad y los conflictos étnicos y religiosos. Oriente Medio constituye para el BRI una de las principales puertas de entrada a Europa y por ello es fundamental conocer la situación en algunos países como son Irán, Turquía, Afganistán e Israel.

### **5.6.1.-Irán**

La República Islámica de Irán es un país recurrente a la hora de abordar la geopolítica mundial. Esta teocracia regida por el régimen de los ayatolás, cuenta con más de 80 millones de habitantes y salida al Mar Caspio y el Estrecho de Ormuz, lugar este último por el que pasan gran parte de las exportaciones de petróleo de los países de la OPEP, de los que Irán forma parte, como cuarto producto de crudo a nivel mundial.

En materia geopolítica, Irán se encuentra dentro del “eje del mal” estadounidense, y tras la ruptura del pacto alcanzado con la administración Obama para la paralización del programa armamentístico y nuclear de Irán, por parte de la administración Trump, el país experimenta fuertes sanciones comerciales por parte de EE.UU y los países occidentales, que han reducido su comercio al máximo y han incentivado las inversiones chinas y rusas en el país. Su economía se encuentra basada principalmente en el sector secundario, que representa un 35% de su PIB, mientras que su sector servicios alcanza el 55% del total. Como hemos indicado, tras las sanciones, su política económica ha virado drásticamente. En la actualidad, el 90% de su comercio tiene como destino los países Asiáticos, destacando Taiwán y China, así como país del Golfo Pérsico como Emiratos Árabes, con mayor capacidad de refinado de crudo, del total de estas exportaciones, el 80% corresponde al petróleo y derivados, lo que demuestra su dependencia económica del mismo. En materia de importaciones, sus compras se centran principalmente en productos alimenticios, vehículos, maquinaria... productos demandados por sus industrias y consumidores y de los que no existe producción nacional. En este contexto

aparecen como principales socios comerciales China, Emiratos Árabes y los países europeos.

En cuanto a la relación del país con el proyecto BRI, cabe apuntar que Irán es uno de los territorios históricos de paso de la ruta de la seda hacia Europa y por ello la idea del proyecto es recuperar ese pasado a través del corredor ferroviario **Teherán-Mashad Railway**, este proyecto persigue la electrificación de la línea férrea que une ambas ciudades al norte del país. Este proyecto valorado en 2500 millones de dólares permitirá mejorar la velocidad media de este tramo de 960 km, por el que atravesarían las mercancías provenientes de Asia Central.<sup>18</sup> Otro de los proyectos BRI en el país es el **Teherán-Qom-Isfahán High Speed Rail**, se trata de un enlace ferroviario de alta velocidad. La construcción de esta línea comenzó en 2015 y tras su finalización, unirá Teherán, capital del país, con Isfahán, uno de sus centros comerciales. En un recorrido de 350 km con un coste de 2.700 millones de dólares.<sup>19</sup>

### 5.6.2.-Afganistán

Afganistán cuenta con 33 millones de habitantes y es uno de los principales focos de inestabilidad de la región. Un país estratégico, que he vivido numerosos conflictos y ha sido el centro de atención tanto de la URSS como de Estados Unidos. Se trata de un Estado débil, que en la actualidad se enfrenta al conflicto con los talibanes, extremistas islámicos, que lleva consumiendo al país durante décadas. Debido a esta situación la economía afgana es una de las más débiles de la región y esto ha impedido su incorporación al BRI. Su agricultura e industria copan casi la mitad de su PIB, fruto de ellos sus principales flujos comerciales se concentran en la exportación de alimentos, con un 50% de sus ventas internacionales, mientras que en materia de importaciones presenta un esquema similar al de Irán, importando vehículos, maquinaria... Sus principales socios comerciales son los países de la región, Pakistán es el destino del 40% de sus exportaciones, porcentaje similar al de la India. En materia de importaciones, destaca la

---

<sup>18</sup> *Tehran-Mashhad Railway (Electrification) | Reconnecting Asia. (n.d.)*. Retrieved May 24, 2020, from <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/tehran-mashhad-railway-electrification/d3e8a998-fa10-418c-965d-77fc24ddd552/>

<sup>19</sup> *Tehran-Isfahan High Speed Rail (Construction) | Reconnecting Asia. (n.d.)*. Retrieved May 24, 2020, from <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/tehran-isfahan-high-speed-rail-construction/08745c54-5441-4c84-900e-11454e62360e/>

compra de petróleo a Irán y Emiratos Árabes, esto equivale al 50% de sus compras internacionales y hace al país altamente dependiente en materia energética.

En el marco del BRI, todo esta por definir en el país. Sus objetivos principales son, aprovechar por un lado el corredor de Pakistán, aprovechando sus amplias relaciones comerciales ya existentes y por otro lado intentar enlazar el país con el corredor de Asia Central desde el norte.<sup>20</sup>

### **5.6.3.-Israel**

Este pequeño Estado de Oriente Medio es sin duda otro de los grandes actores del panorama internacional. Tradicional aliado de EE.UU y única democracia consolidada de la zona, vive bajo la amenaza constante de los problemas de seguridad y terrorismo de los grupos palestinos. La economía de este pequeño país de unos 9 millones de habitantes presenta un gran desarrollo que la diferencia del resto de países de la zona, un 25% de su PIB procede de la industria, especializada en la alta tecnología y la industria militar, mientras que el 70% del PIB proviene del sector servicios, destacando Israel por ser un polo tecnológico y farmacéutico así como un gran destino turístico por su bagaje histórico como cuna del Cristianismo, el Islam y el Judaísmo.

En materia comercial, destaca por sus servicios, especialmente tecnológicos y de investigación, así como por la elaboración de materias primas como los químicos y la piedra para la construcción. Sus principales socios comerciales son EE.UU y Europa, quienes concentran el 60% del comercio total, aunque China ha ganado peso en los últimos años, hasta situarse como su tercer comprador, con el 7% del comercio. En cuanto a las importaciones, destacan los productos alimenticios, servicios, vehículos y diversos materiales empleados en la industria nacional, aquí Europa concentra el 40% de los productos importados, seguida por Estados Unidos, con un 16% y China, con un 11%.

Dentro del BRI, Israel se ha significado como un aliado estable y poderoso en la región y un país cuyo acercamiento a China puede significar una china en el zapato para EE.UU. Israel cuenta con salida al Mar Mediterráneo y por ende una conexión rápida con el continente Europeo. En vista a esta situación, China ha decidido financiar la

---

<sup>20</sup> Vidal Liy, M. (2016, September 9). *China da un nuevo paso en su Ruta de la Seda moderna y la lleva a Afganistán*, ELPAÍS. [https://elpais.com/internacional/2016/09/09/actualidad/1473437074\\_940637.html](https://elpais.com/internacional/2016/09/09/actualidad/1473437074_940637.html)

construcción de los puertos de Ashdod y Haifa, donde además ha establecido convenios para su explotación. Ambas infraestructuras entrarán en funcionamiento en 2021, tras un inversión de 22.000 millones de dólares.<sup>21 22</sup>

#### 5.6.4.-Turquía

Este país de mayoría islámica constituye el puente entre Oriente y Occidente. La actual Turquía presenta un gran bagaje histórico como potencia comercial y enclave fundamental de la ruta de la seda, como Imperio Otomano. El país posee frontera terrestre con Europa y Oriente Medio, además de salida al Mar Negro y al Mar Mediterráneo. Cuenta con 80 millones de habitantes y una economía en desarrollo. La agricultura representa apenas el 7% de su PIB, el sector industrial aporta el 33% de su economía, destacando por su gran potencial para las manufacturas. Su cercanía con Europa y sus reducidos costes, hacen de Turquía el destino ideal para la deslocalización de industrias como la textil, la automovilística y otras industrias pesadas. En cuanto a su sector servicios, este ocupa el 60% de su PIB, destacando el turismo, uno de los principales sectores económicos del país.

En materia comercial, Turquía presenta una gran dependencia de la Unión Europea, que concentra el 50% de su comercio total. Exportando manufacturas, productos agrícolas e importando productos de un mayor valor añadido así como recibiendo grandes flujos turísticos. Tras Europa, su comercio se encuentra muy diversificado, destacando Rusia y otros países de la zona, de donde importa gran cantidad de hidrocarburos.

Dentro del proyecto BRI, Turquía constituye el penúltimo paso para llegar al corazón de Europa. Por ello son numerosos los proyectos en marcha, destacando la mejora y ampliación de la red ferroviaria que atraviesa el país de oeste a este, partiendo de **Estambul** y el **Estrecho del Bósforo**, para llegar a **Ankara** y de ahí hacia Teherán, en un recorrido total de casi 2000 km. Además, destacan también la construcción de gasoductos que conecten al país con Azerbaiyán y el Mar Caspio, otro de los centros de

---

<sup>21</sup> *Haifa Bay Port (Construction) | Reconnecting Asia.* (n.d.). Retrieved May 24, 2020, from <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/haifa-bay-port-construction/e1246f90-68c2-4ad7-a710-e27418e79fbd/>

<sup>22</sup> *Ashdod Port - Southport Terminal (Construction) | Reconnecting Asia.* (n.d.). Retrieved May 24, 2020, from <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/hadarom-port-project/8b21dfbd-6b9e-46ac-a37a-0fa04d2e00ef/>

producción de hidrocarburos a nivel mundial, así como la construcción del puerto de **Kumport**, enclave estratégico a pocos kilómetros de Estambul.

## **5.7.-EL BRI EN EL GOLFO PÉRSICO**

Otra de las regiones donde el BRI tiene un gran impacto comercial y geopolítico es el Golfo Pérsico, en este caso analizaremos las repercusiones del proyecto para Emiratos Árabes, Arabia Saudí y Omán, los países que hasta la fecha concentran más iniciativas del mismo. La importancia de la región es clave, como uno de los mayores enclaves petroleros del mundo y como punto de escala de la ruta marítima entre Asia y Europa.

### **5.7.1.-Omán**

El Sultanato de Omán es, al igual que el resto de los países del golfo, una monarquía absoluta de carácter islámico. Situado al sur de la Península Arábiga, posee una situación clave que le otorga el control del Estrecho de Ormuz, que da acceso al Golfo Pérsico y también a las costas del Índico a las puertas del Mar Rojo.

Se trata del “hermano pequeño” de la región con 15 millones de habitantes y una economía menor a la de sus vecinos, aunque basada en el mismo modelo productivo, el petróleo. En materia económica, los hidrocarburos representan el 35% de su PIB, mientras que el resto de su industria solo alcanza el 20% del total, siendo especialmente relevante en los últimos años la construcción. Por último el sector servicios representa el 45% de su economía, con un peso cada vez mayor del turismo de lujo.

En cuanto a sus exportaciones, sus socios preferentes son los países asiáticos con el 90% de las exportaciones, destacando China con un 30% de las ventas mundiales, las cuales, siguiendo la lógica económica de la región, dependen en un 70% de los hidrocarburos. En lo referente a las importaciones, Omán destaca por la compra de maquinaria, bienes de equipo, vehículos y también alimentos, apareciendo como principales socios los países del golfo y destacando Europa, con el 20% de las compras.

El proyecto BRI llega en un momento en el que el país busca diversificar su economía y abrirse a inversiones internacionales. Las inversiones en infraestructura turística, sanitaria y de transporte son constantes y a estas hay que añadirles el proyecto BRI del **puerto de Duqm**. Situado en la costa sur del país, este proyecto busca convertir a Duqm en uno de los puertos de referencia para China en la zona, junto con los puertos

pakistaníes, de esta forma gran parte de las importaciones del gigante asiático evitarían tener que cruzar el convulso Estrecho de Ormuz. El proyecto, valorado en 400 millones de dólares, se encuentra en su fase final y creará una base comercial, una gran refinería, una ZEE y un gran complejo turístico. Por lo que se espera que tenga un impacto determinante en el desarrollo del país.(Alhabbal y Akkad, 2019)

### **5.7.2.-Emiratos Árabes Unidos**

El país emiratí es una de las principales potencias del golfo, se trata de uno de los principales países petroleros del mundo, así como un enclave logístico, financiero y turístico en la zona. Con 10 millones de habitantes, posee una economía aún muy dependiente del petróleo, pero más diversificada que las de sus vecinos. La producción de hidrocarburos y las industrias asociadas suponen el 35% de su economía, sin embargo, el país ha desarrollado además la construcción, con un 10% del PIB, gracias a los megaproyectos que se han llevado a cabo en los últimos años y también el sector servicios, que genera el 45% de la actividad económica, orientado hacia el turismo y los servicios financieros.

En relación a su comercio, el 40% de sus exportaciones provienen de los hidrocarburos, destacando en segundo lugar el oro y otras joyas de gran valor, con el 15%. Los principales destinos de sus exportaciones son los países asiáticos, con un 40% del total, sin embargo ninguno de ellos ostenta una clara hegemonía. En cuanto a sus compras, el país destaca por la importación de oro y sus derivados, para su refinado en la industria joyera nacional, así como los aparatos electrónicos, vehículos, alimentación y otros bienes de consumo. El patrón de compra es similar al de exportaciones, pero en este caso China destaca como principal proveedor.

Hasta el momento la participación de EAU en el proyecto se ha materializado con la creación de una **ZEE sino-emiratí en Dubái**, que busca la creación de un polo logístico y de inversión de empresas chinas. Además, se ha potenciado el papel inversor de los fondos soberanos emiratís en el proyecto BRI y se ha potenciado la llegada de turismo chino de alto nivel que refuerce el turismo del país.

### 5.7.3.-Arabia Saudí

Terminamos nuestro análisis con Arabia Saudí, el país más extenso de la región, abarcando prácticamente la totalidad de la Península Arábiga, por ello posee salida al propio golfo y también al Mar Rojo, lo que le confiere una ventaja estratégica. Arabia cuenta con 33 millones de habitantes, lo que supone la mitad de la población del golfo.

Su economía se encuentra profundamente condicionada por el petróleo, aunque al igual que el resto de países, realiza en la actualidad un gran esfuerzo inversor para revertir esta tónica. Su industria y el sector servicios contribuyen casi al 50% a la economía nacional, donde en las últimas décadas la construcción y el turismo han cobrado mayor relevancia. En cuanto a su comercio, el 85% de sus exportaciones provienen del petróleo y la industria química, siendo sus principales compradores China, Japón y Estados Unidos, que aglutinan el 40% de las ventas, en el caso de EE.UU siendo además Arabia Saudí su principal aliado en la zona. En cuanto a las importaciones, los servicios suponen el 40% de sus adquisiciones, seguidos de la agricultura y los vehículos, siendo de nuevo China, EE.UU y Japón sus socios prioritarios.

En cuanto al BRI, Arabia Saudí participa activamente en el mismo, continuando con sus extensas relaciones comerciales con Pekín. Algunos de los proyectos en el país son la nueva ciudad de **Neom**, en el Mar Rojo, considerada futuro polo comercial y tecnológico y que cuenta con financiación china por valor de 400 millones de dólares, y también la creación de la **ZEE de Jazan**, también en el Mar Rojo, donde las empresas chinas han invertido hasta la fecha casi 4.000 millones de dólares.(D. Chen y Han, 2019)

### 5.8.-EL BRI EN ÁFRICA

Nos encontramos en este caso con la región eternamente olvidada, foco de pobreza y subdesarrollo entre Europa y Asia, África ha protagonizado verdaderos progresos en los últimos años. A pesar de ello su desarrollo económico y relaciones intrarregionales siguen aún en una etapa embrionaria, a pesar de esfuerzos como la creación del Área Africana de Libre Comercio, que aglutina a prácticamente todos los países. Por ello, el impacto del BRI para el desarrollo del continente es esencial, puesto que será la primera vez en la que se invierte en el continente, no con ayudas al desarrollo que en la mayor parte de los casos acaban en manos de los regímenes y los oligarcas, sino con inversiones reales en infraestructuras que dan la oportunidad a personas y empresas de mejorar su calidad de vida y productividad. En este caso abordaremos el impacto en Etiopía, Kenia, Yibuti, Egipto, Argelia y Marruecos.

### 5.8.1.-Etiopía

Etiopía se trata de uno de los países con mayor crecimiento de la región y mejores perspectivas de futuro. Con 100 millones de habitantes y a pesar de carecer de salida al mar y poseer frontera con países foco de conflicto como Somalia o Sudán, Etiopía se ha convertido en un polo de transportes en África, constituyendo este sector casi la mitad de sus relaciones comerciales. Su economía presenta una estructura en desarrollo, donde la agricultura representa el 35% del PIB, seguida por la industria con el 20% y el sector servicios, con el 45%. En las últimas décadas, se ha podido apreciar un cambio económico impulsado por la construcción de infraestructuras y la mejora de la productividad de sectores como el agrario. En materia comercial, los servicios copan el 60% de su comercio, seguidos por su potente sector agroalimentario con el 30%, el destino de sus ventas se encuentra muy diversificado, el 40% de ellas se dirige hacia Europa y otro 40% hacia Asia, donde destaca China, mientras que el comercio con el resto de África representa apenas un 3% del total. En materia de importaciones, el país adquiere principalmente bienes de equipo, maquinaria, vehículos y diversas materias para su industria, en este caso China aparece como su mayor proveedor con un 30% de las compras.

En el marco del BRI, China ha llevado a cabo inversiones en el país por más de 12.000 millones de dólares en los últimos años. Estas han buscado mejorar las infraestructuras de transporte en el país, dos ejemplos de ellos son la construcción de la red de **metro de Addis-Abeba**, una de las primeras ciudades de África en contar con esta infraestructura y también la mejora y conclusión de la línea ferroviaria entre **Addis-Abeba y Yibuti**, clave para Etiopía, puesto que conecta al país con el comercio internacional a través del puerto de Yibuti.<sup>23</sup>

### 5.8.2.-Kenia

Este país situado en las costa africana en el Índico, constituye un punto fundamental para el comercio entre Asia y África, así como un punto estratégico de paso de la ruta marítima del proyecto BRI. Por ello, esta nación de 50 millones de habitantes, se ha situado en el centro de las políticas chinas. Su economía tiene una clara base agraria,

---

<sup>23</sup> Singh Maini, T., & Lingala, M. (2019, December 10). *BRI and the China-Ethiopia Relationship - The Geopolitics*. <https://thegeopolitics.com/bri-and-the-deepening-china-ethiopia-ties/>

con un 35% del PIB, mientras que su sector industrial aún es reducido, frente al crecimiento del sector servicios(45%). En materia comercial, los servicios, especialmente el transporte y la agricultura, aportan el 80% de sus exportaciones, en este caso el país se encuentra más integrado en la cadena de suministros africana, siendo el continente el destino del 40% de sus ventas. Sus importaciones presentan una mayor heterogeneidad, destacando los vehículos, los bienes de equipo y diversos bienes de consumo. Aquí el continente asiático, gana claramente la partida, siendo además China su principal proveedor con el 27% de las importaciones.

El proyecto BRI está teniendo un gran impacto en la economía del país, proyectos como la reforma del **puerto de Mombasa**, que se convierte así en una de las puertas de entrada de China a África, han permitido la mejora de la competitividad del sector agrario y de la industria logística del país. Además, el otro gran proyecto es la línea ferroviaria **Mombasa-Nairobi**, que conecta la principal zona comercial de Kenia con su capital, tras una inversión de 3.200 millones de dólares.<sup>24</sup>

### 5.8.3.-Yibuti

Yibuti se trata de un minúsculo país con menos de 1 millón de habitantes en la costa africana del Mar Rojo. Su economía depende fundamentalmente de su posición como enclave comercial y logístico para el intercambio de mercancías en el Mar Rojo. El 80% del PIB y de sus exportaciones depende del comercio, que realiza a través del puerto de Yibuti. Su posición hace que se comercio se distribuya homogéneamente a lo largo de todo el mundo, siendo su principal socio comercial EE.UU. En materia de importaciones sin embargo, la dinámica es distinta, el país importa prácticamente todos los bienes de consumo, alimentos y equipos que necesita, siendo China su principal vendedor, con el 50% de las compras que realiza el país.

Dentro del BRI, Yibuti tiene una importancia fundamental para África como puerta de salida de sus productos, especialmente en el caso de Etiopía, y para China, por ello el gigante asiático ha llevado a cabo grandes inversiones de mejora en el puerto de Yibuti, donde a cambio a logrado establecer una base militar permanente estratégica.

---

<sup>24</sup> Correa, C., & Cosmello, A. (2018, April 27). *Tren para África Oriental con inversión china* - . Global Affairs and Strategic Studies. Facultad de Derecho. Universidad de Navarra. <https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/tren-para-africa-oriental-examen-a-la-inversion-china>

#### **5.8.4.-Egipto**

Este país posee algo que ningún otro puede ofrecer, el Canal de Suez y es este hecho en el que debemos enmarcar su presencia en el BRI. Con 100 millones de habitantes, concentrados principalmente entorno al río Nilo, la economía egipcia depende principalmente del sector servicios, que concentra el 60% de su economía, basado en el turismo y los transportes, el sector primario supone el 10% de la economía, siendo un componente relevante en sus exportaciones y el sector secundario, con el 30% del PIB, se basa en las manufacturas. En cuanto a su comercio, destaca la provisión de transportes y también de hidrocarburos, siendo uno de los principales productores de la zona. La mayoría de sus ventas tienen como destino Asia y Europa, reforzando su posición como puente entre ambos. En cuanto a sus importaciones, el país adquiere gran parte de sus bienes de consumo y bienes de equipo en el mercado internacional, también en este caso en Asia y Europa, que concentran el 90% de sus compras.

Dentro del proyecto BRI destaca la creación de la **Suez Canal Economic Zone**, a través de esta ZEE, China se garantiza un trato preferente para sus mercancías en el canal, puerta de entrada hacia Europa, y además Egipto recibe inversiones chinas que potencien su sector manufacturero y permitan diversificar su economía.(J. Chen, 2018)

#### **5.8.5.-Argelia**

Argelia, con 40 millones de habitantes constituye un enclave estratégico en el norte de África, al ser uno de los principales productores de hidrocarburos a nivel mundial con 1,5 millones de barriles diarios, además de poseer acceso directo al mar Mediterráneo. En materia económica, el país depende fundamentalmente de los hidrocarburos, que constituyen el 90% de sus exportaciones y de la industria turística, ahora en desarrollo. El principal destino de sus hidrocarburos es Europa, con el 60% del total, destacando España e Italia que acumulan el 30% de la demanda. En cuanto a importaciones, Europa aparece de nuevo como su principal socio, sin embargo las compras son muy heterogéneas, destacando la maquinaria, la alimentación, productos tecnológicos, vehículos y bienes de equipo.

En el marco del BRI, la participación de Argelia aún es reducida, el principal proyecto en elaboración en el país es la construcción del puerto de **Cherchell**, que mejoraría la participación de la economía argelina en el comercio internacional y permitiría la exportación del gas nacional a China a través de los buques mercantes, lo cual permitiría a China diversificar sus importaciones de hidrocarburos.

### **5.8.6.-Marruecos**

Marruecos es una de las economías más importantes del continente africano, actuando como la principal puerta de entrada a Europa, siendo además un país de importancia estratégica para España. Con 36 millones de habitantes, cuenta con una posición estratégica, a medio camino entre el Atlántico y el Mediterráneo y controlando el Estrecho de Gibraltar. Su PIB descansa principalmente en la pesca, uno de los sectores más grandes de su economía, seguido por la industria con el 30% del PIB y el sector servicios, con el 55%, desarrollado entorno al transporte y el sector turístico. En materia de exportaciones, los servicios constituyen un 40% de las ventas, seguidos por la manufactura de textiles y la pesca. Europa es su principal mercado(65%), siendo su mayor socio comercial nuestro país, con el 25% de las compras totales. En cuanto a las importaciones, se repite un patrón común de los países africanos, adquiriendo bienes de equipo, vehículos, alimentos, tecnología, siguiendo siendo Europa y España sus principales socios comerciales.

Dentro del proyecto BRI, China busca en Marruecos reforzar su presencia marítima en el Mediterráneo, para ello ha llevado a cabo inversiones en el país en sus principales puertos, **Casablanca**, en el Atlántico y **Tánger**, en el propio Estrecho de Gibraltar, que se ha convertido en el puerto con mayor capacidad del Mediterráneo, con 3,5 millones de contenedores anuales.

## **5.9.-EL BRI EN EUROPA**

Concluimos nuestro análisis regional con el impacto del proyecto en Europa. Como podemos ver que el BRI a través de sus diferentes corredores tendrá un gran impacto en el territorio europeo, los puertos del continente son un destino predilecto para las mercancías chinas, llegando a Rotterdam, Venecia, El Pireo o Valencia. Y también el trazado ferroviario, con corredores que unen el este de China con ciudades como Duisburgo, Londres, París o Madrid. Sin embargo, queremos centrar nuestro análisis en 4 países: Grecia, Bulgaria, Serbia y Hungría.

### **5.9.1.-Grecia**

El país Heleno cuenta con 10 millones de habitantes y constituye el primer paso del BRI en el continente europeo. Grecia es una país desarrollado, y como tal su economía descansa principalmente en el sector servicios, que aglutina el 80% de su PIB, entorno al

turismo y también a los transportes. La situación griega es privilegiada, es una de las puertas del continente hacia Asia y posee salida hacia el Mar Mediterráneo y el Mar Negro. Tras haber sufrido las fuertes consecuencias de la crisis del 2008, en la actualidad el país se encuentra en crecimiento y constituye un destino ideal para las inversiones chinas. Como miembro de la UE sus socios comerciales principales se encuentran en el mercado común, al que exporta su sector turístico y del que importa bienes industriales, alimentación y vehículos.

Dentro del proyecto BRI destaca en el país el **puerto de El Pireo**, cercano a Atenas, propiedad de la naviera china COSCO desde el año 2016, tras una inversión de más de 600 millones de euros. A través del mismo, la ruta de la seda marítima posee su primera escala en el continente.

### **5.9.2.-Bulgaria, Serbia y Hungría**

En este caso analizamos de manera conjunta tres países que constituyen por sí mismos la entrada del proyecto BRI en el corazón de Europa y un mercado conjunto de 25 millones de personas. A través de ellos, se traza en enlace ferroviario desde Estambul hasta Budapest. Estos tres países comparten un desarrollo económico constante, tras abandonar el comunismo los tres han presentado un acercamiento hacia Europa, de hecho Hungría y Bulgaria son a día de hoy Estados miembros de la UE, sin embargo aún presentan un largo camino hacia el desarrollo y la cohesión territorial, en una región muy convulsa, donde se han vivido conflictos verdaderamente graves en los últimos 40 años.

Hungría presenta mayores avances y una economía más diversificada e integrada en la UE, mientras Serbia y Bulgaria aún depende en gran medida de su sector manufacturero de bajo coste y en un amplio sector agrario.

Dentro del BRI como decimos, destaca la línea ferroviaria que unirá las capitales de estos tres países, enlazando finalmente con el puerto del Pireo. En un corredor de más de 600 km, se conseguiría potenciar a las 3 economías como centros comerciales y manufactureros en el este de Europa. A cambio, las empresas chinas consiguen completar la ruta y logran el control de los últimos pasos de la mercancía, en un proyecto valorado en más de 3.000 millones de dólares y que se calcula esté concluido en el año 2022.

## 6.- IMPACTO COMERCIAL DEL BRI

Una vez que hemos visto el impacto concreto del proyecto en cuanto a infraestructuras y corredores económicos se hace necesario analizar el impacto que estos corredores tendrán para el comercio de diversas mercancías. Para ello dividiremos nuestro análisis en: Minería e hidrocarburos, productos agrícolas, manufacturas, transportes y servicios.

### 6.1.-EL IMPACTO DEL BRI SOBRE LA MINERÍA Y LOS HIDROCARBUROS

Los commodities constituyen uno de los productos más importantes en cualquier economía, y Asia, el continente principal dentro del BRI, es una de las zonas del mundo con mayor producción minera. En la actualidad concentra más del 50% de la producción mundial y ha experimentado un crecimiento cercano al 100% durante los últimos 20 años.(Reichl y Schatz, 2019)

Dentro del continente la producción es diversa, China y Mongolia destacan por sus minas de **carbón**, que es además uno de los minerales más demandados de la región, puesto que sigue siendo una de las fuentes de energía primarias para muchos de los países, incluido China, que obtiene el 70% de su energía de este mineral, por ello, como hemos mencionado, gran parte de las inversiones chinas en Mongolia, tienen como destino la industria del carbón.

Otro mineral abundante en la región, es **el hierro y el aluminio**, muy importantes en la industria de la construcción. Asia es el tercer productor mundial, con 340 millones de toneladas métricas en 2017. China, India y Rusia se encuentran entre los 5 mayores productores de este mineral, y además, aunque sus cifras son aún modestas, Tayikistán y Kazajistán son grandes exportadores de este material.

**El oro** es otro de los grandes commodities, un producto escaso y apreciado mundialmente. Asia presenta alguna de las mayores reservas de este material, que se concentran en Rusia, con 5.300 toneladas métricas, segundo país por volumen de reservas a nivel mundial, seguida por Indonesia, China, Uzbekistán....

**El cobre** es otra materia prima muy utilizada, especialmente en la industria manufacturera, los productos tecnológicos y la construcción. Por ello es un producto muy demandado por los países asiáticos, donde destaca China, como tercer productor a nivel internacional.

En cuanto a los hidrocarburos, destacan el **petróleo y el gas**. En el caso del primero, Asia es un continente netamente importador, como hemos indicado previamente China importa el 80% de su consumo de petróleo, siendo el segundo consumidor a nivel mundial con cerca del 15% de los barriles totales. Dentro del proyecto BRI, se encuentran sin embargo dos zonas de gran relevancia para la producción de petróleo, Asia Central y Oriente Medio, entre estas regiones, concentran el 40% de la producción mundial, por ello su papel es clave dentro de la iniciativa. En cuanto al gas, Oriente Medio, Rusia y Asia Central concentran el 70% de las reservas mundiales, destacando países como, Irán, Qatar, Kazajistán y Turkmenistán, sin embargo, especialmente en Asia Central, el sector cuenta con una muy baja productividad y desarrollo. Rusia e Irán son los principales países productores de estas materias, mientras que China concentra gran parte de la demanda. (Velázquez León, 2017)

El proyecto de la nueva ruta puede tener un impacto determinante dentro de estas materias primas, no debemos olvidar que China es uno de los principales importadores a nivel mundial, por ello dentro del proyecto son numerosas las inversiones que buscan mejorar y diversificar su aprovisionamiento. Algunos ejemplos son la construcción de oleoductos y gaseoductos como los de Myanmar, Pakistán y Asia Central, así como la mejora y construcción de puertos como el de Duqm o Gwadar. La lógica de estos proyectos busca establecer nuevas rutas de abastecimiento a través de estas ubicaciones, reduciendo su dependencia de los pasos tradicionales de estas materias, esto implica grandes inversiones en estos países, especialmente en los productores, que necesitan mejorar sus infraestructuras extractivas; para China supone un elevado compromiso económico que puede tener un impacto futuro en la reducción de los costes de estas materias.

Además, en relación con las materias primas aparece también el sector energético. Dentro del BRI son numerosos los países con una industrialización incipiente que demanda un gran abastecimiento energético del que carecen a día de hoy, por ello el 45% de las inversiones totales de la iniciativa, tienen como objetivo la consolidación y ampliación de las redes energéticas asiáticas, como hemos podido ver, en corredores como el de Pakistán o el de Asia Central. Estas inversiones suelen tener un retorno casi inmediato para China, puesto que normalmente son sus empresas las que llevan a cabo estas obras, introduciendo tecnología china en nuevos mercados.

## 6.2.-EL IMPACTO DEL BRI SOBRE LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA Y OTROS CULTIVOS

Los productos agrícolas suelen pasar desapercibidos a pesar de que se trata de bienes muy sensibles para cualquier país, puesto que constituyen la base de su consumo. Dentro del BRI podemos diferenciar claramente dos tendencias, países exportadores de productos agrícolas y países importadores. En los países del proyecto son numerosos los productos que podemos encontrar en abundancia. La zona de Asia Pacífico destaca por ser uno de los mayores **caladeros pesqueros** mundiales, países como Indonesia y Malasia, concentran gran parte de su sector primario en la industria pesquera, siendo productos muy demandados en el resto del continente. China y países como Vietnam, Laos y Camboya, destacan por su producción de **arroz**, otro de los bienes de consumo de masas en la región del que China es con diferencia el mayor consumidor mundial, lo que hace que su producción nacional no alcance la demanda interna. En materia **ganadera**, ninguno de los países destaca por su producción, esto hace que mientras que Europa y Estados Unidos, concentran el 65% de la producción cárnica mundial, Asia origine el 40% de las importaciones de estos productos.

En Asia Central, especialmente en el fértil valle de Ferganá, se concentra una gran producción **agrícola** y especialmente **algodonera**, este último producto constituye una de las principales industrias para países como Uzbekistán y supone gran parte de sus flujos comerciales con China.

Destaca también África, siendo Etiopía y Kenia países con un amplio sector agrario, especializados en la producción **hortofrutícola**, unos bienes que presentan unos costes muy reducidos y que constituyen una de las principales exportaciones de esta zona de África.

El impacto del BRI en esta serie de productos será fundamental para dotar de competitividad a estos sectores. Por un lado son numerosas las inversiones dentro del proyecto que buscan mejorar la eficiencia de la producción agrícola en Asia y África, para ello se introducen nuevas tecnologías y herramientas en la gestión de cultivos, y se busca mejorar la utilización de los recursos hídricos, un bien escaso en numerosos países. Además el BRI, potenciará el intercambio de estas mercancías, haciendo llegar a los mercados occidentales los productos asiáticos y también promoviendo el intercambio dentro de la región, que tendrá como destino principalmente los grandes mercados de China e India y Oriente Medio, especialmente las economías del Golfo Pérsico, mercados con un gran poder adquisitivo y una producción agraria muy reducida.

### 6.3.-EL IMPACTO DEL BRI SOBRE EL SECTOR INDUSTRIAL Y LAS MANUFACTURAS

Si hablamos del sector industrial y las manufacturas, Asia es sin duda el continente más industrializado en la actualidad, fruto de su situación estratégica, del tamaño de sus mercados locales y sus tradicionales bajos costes, que han llevado a gran parte de las empresas occidentales a deslocalizar sus fábricas en el continente.

Podemos decir que en Asia se fabrica prácticamente de todo, sin embargo son varias las industrias clave.

En primer lugar la industria de **aparatos electrónicos y semiconductores** constituye uno de los polos del desarrollo de la región, cuyas economías crecieron al albor de la nueva era tecnológica a finales del S.XX y primeros años del S.XXI. En la actualidad el continente se ha consolidado como eje central dentro de la red de suministros global de estos productos, así el 70% de las exportaciones y el 50% de las importaciones tienen como origen o destino Asia, lo que hace que en este aspecto la integración comercial de los principales productores sea muy elevada. La producción se concentra principalmente en China y los “dragones asiáticos”(Taiwán, Malasia, Tailandia, Corea del Sur...) y tiene como destino la práctica totalidad de economías mundiales.

Otro de los sectores manufactureros con marca asiática es la **industria textil**, en este caso especializado en la realización de grandes volúmenes de prendas de una gama media-baja. El patrón de esta industria es similar al anterior, el 60% de los productos textiles mundiales son fabricados en Asia, esto favorece además el comercio intrarregional de aquellos productos necesarios para la fabricación, como las materias primas, los químicos o los bienes de equipo.

La tercera gran industria dentro de la región es el sector de la **maquinaria y los bienes de equipo**, entre Asia y Europa se producen el 85% de estos productos, con tendencias claramente diferenciadas. Europa se trata de un mercado maduro, puntero en desarrollo tecnológico, especializado en maquinaria de alto nivel con un gran valor añadido. Sin embargo, las fábricas asiáticas, destacan por la producción de maquinaria de bajo coste a gran escala, capaz de abastecer a grandes industrias. En este mercado se produce un gran volumen de comercio inter e intra-regional. Con numerosos aparatos vendidos en otros mercados fuera de la región, así como en los principales países del sudeste asiático, que son las grandes potencias manufactureras.

Con todo ello se desprende el impacto del BRI en estos sectores. Por un lado, la inversión del proyecto en numerosos países ha permitido el crecimiento de la demanda,

especialmente de bienes de equipo y semiconductores, lo que ha supuesto el crecimiento de estas industrias. Además la mejora de la conectividad, ha permitido la implementación de nuevas tecnologías y de bienes como los productos tecnológicos. La integración comercial que supone el proyecto permite una mayor fluidez de todos estos componentes, haciendo llegar las manufacturas asiáticas a todo el mundo con mayor celeridad y permitiendo la importación de bienes que aumenten el valor añadido de estas industrias. Además, especialmente en África, la mejora de las infraestructuras ha permitido que numerosas empresas asiáticas hayan emprendido proyectos de inversión y deslocalización en las economías africanas, lo que se ha traducido en el crecimiento del PIB industrial en el continente.

#### **6.4.-EL IMPACTO DEL BRI SOBRE LOS TRANSPORTES**

El transporte es por si mismo uno de los grandes sectores económicos a nivel mundial. Cuando nos referimos al transporte, lo hacemos como ese conjunto de servicios que permiten el intercambio de personas y mercancías de un lugar a otro. Europa y Asia concentran el 80% de las actividades de transporte a nivel mundial y como hemos visto las inversiones del BRI en la materia son cuantiosas y tendrán un efecto clave en el sector.

En un primer momento, el impacto de las inversiones se centra en el sector de la construcción de infraestructuras, uno de los cuales en los que España cuenta con corporaciones punteras. En la actualidad se han llevado a cabo proyectos de transporte por más de 144.000 millones de dólares en 70 países dentro del BRI. Puertos, carreteras, líneas ferroviarias, centros logísticos...todo ello a lo largo de tres continentes. Mientras que Europa y los países del golfo presentan un nivel medio-alto de infraestructuras de transporte, Asia Central, África y el Sudeste Asiático, carecen en ocasiones de los medios más elementales, lo que lastra sin lugar a dudas su conectividad y competitividad a nivel internacional. El gasto en infraestructuras de transporte dentro del BRI supone el 30% de su presupuesto y se concentra principalmente en Asia Pacífico(45%) y Asia Central(20%). Según el Banco Mundial, el impacto para los transportes será clave para el desarrollo futuro de gran parte de las economías del BRI. Se estima una reducción media de los tiempos de transporte de entorno al 5% en la mayoría de los países del proyecto, sin embargo este dato es aún mayor en Asia Central, donde los países presentan grandes carencias de transporte y donde este ahorro se traduce en reducir los tiempos en más del 10%. Todo ello redundará en la reducción de los costes de transporte, que en el caso de muchos países, suponen su principal barrera para la exportación de bienes. Gracias a ello

se calcula una previsión de crecimiento del 10% de las exportaciones de estas economías hasta el año 2030, frente al 6% del resto del mundo.(Fallis, 2013)

Podemos concluir por ello, que el sector del transporte y su desarrollo en estas economías constituye un pilar fundamental para su potencial futuro, de cara a la atracción de inversiones, al crecimiento comercial regional e internacional, así como a la mejora de sus economías y la calidad de vida de su población.

## **6.5.-EL IMPACTO DEL BRI SOBRE LOS SERVICIOS**

Al referirnos a los servicios, hacemos mención a una amplia variedad de productos intangibles que son demandados por los consumidores. Como hemos dicho, el transporte es uno de ellos, pero por su naturaleza y peso dentro del BRI merecía un análisis individualizado. Sin embargo hay tres grandes sectores dentro de los servicios que aún no hemos mencionado.

En primer lugar está el **turismo**. Esta actividad económica presenta uno de los mayores dinamismos a nivel mundial. Se encuentra presente en todos los continentes, con formas muy diversas, y es el elemento que nos permite conocer los diferentes rincones de nuestro planeta. Los ejes turísticos por antonomasia son Europa y Norteamérica, mientras que regiones en desarrollo como Latinoamérica o Asia, se presentan como los futuros mercados turísticos, por ello la integración y conectividad que el proyecto BRI brinda, tendrá efectos en todo el mundo. Por un lado, los asiáticos son uno de los principales mercados turísticos. Hablamos de un continente que concentra el 40% de la población mundial y un tercio de la economía. Repleto de países en desarrollo, con un consumo cada vez mayor y un poder de compra creciente. Por ello, el desarrollo económico que el BRI brinda por un lado y el acercamiento que supone entre Europa y Asia, es percibido como una oportunidad dorada para el sector turístico en Occidente para incrementar el flujo de visitantes asiáticos. Además, desde el otro punto de vista, son numerosas las economías, especialmente en Asia Pacífico, que buscan crecer y diversificar su economía entorno al turismo, por ello la mejora de las infraestructuras, la construcción de complejos hoteleros como los mencionados en Malasia e Indonesia y el desarrollo económico regional, pueden potenciar estos flujos turísticos que generan grandes entradas de capitales en estas economías.

Dentro de los servicios debemos destacar también el conocido como “retailing” es decir, **venta minorista**. La mejora de la conectividad permitirá a estas cadenas la reducción de costes y la mejora de sus economías de escala. Debemos tener presente que

en los mercados en desarrollo, el sector de la distribución se encuentra muy atomizado en pequeñas y medianas empresas, al contrario de los gigantes establecidos en Norteamérica y Europa. Por ello, el desarrollo del retailing a lo largo del BRI, puede suponer el crecimiento de una red logística entorno a esta actividad, la atracción de inversiones que mejore estos sectores e incluso la llegada de competidores externos, algo que ya se había producido previamente, con la llegada de Carrefour o Wal-Mart a Asia, pero que sin embargo debido a la falta de redes transporte, había resultado imposible de materializar. (Lal y Corstjens, 2012)

Por último, debemos destacar el **sector financiero**. A pesar de que las instituciones y mercados financieros se encuentran más desarrollados en Occidente, en el marco del BRI encontramos a los países del Golfo Pérsico y a Singapur, dos enclaves fundamentales en el panorama financiero internacional. Como hemos dicho, merced a las inversiones llevadas a cabo en el proyecto y a los flujos comerciales crecientes dentro del mismo, estas dos zonas pueden ganar peso en el panorama internacional y convertirse en centros de referencia para la resolución de disputas comerciales y la financiación de nuevos proyectos empresariales y de desarrollo. A través de ambos, China puede ganar influencia en los mercados financieros mundiales y condicionar así el desarrollo regional.

## **7.- EL IMPACTO GEOPOLÍTICO DEL BRI**

A pesar de que la Nueva Ruta de la Seda se trata de un proyecto comercial que busca afianzar los flujos económicos y la conectividad internacional. No debemos olvidar que un proyecto de tal envergadura, impulsado además por la segunda economía mundial, engloba siempre unos intereses políticos más o menos velados y luchas de poder por el control económico. Por ello, se hace necesario un análisis del impacto que este proyecto tiene y tendrá en todo el mundo.

### **7.1.-ASIA**

El continente asiático es obviamente el más concernido dentro del proyecto BRI. Por un lado tenemos a China, su impulsor, regido por la dictadura del Partido Comunista Chino. Para el gobierno, se trata de su principal herramienta de poder para el asalto de la hegemonía mundial. China busca así extender su influencia a lo largo de todo el mundo y además diversificar su economía, si nos suscribimos al impacto nacional, a través del BRI, el gobierno chino pretende impulsar el desarrollo económico de las regiones del

interior del país, de esta forma busca corregir los desequilibrios económicos y demográficos que ha supuesto el rápido crecimiento del país en las últimas décadas. Para ello busca conectarlas a la red global comercial, no solo a través de los tradicionales puertos del este del país, sino a través de las nuevas rutas hacia Europa. Esta política tiene como eje central la región de Xinjiang, en esta zona del país habita la minoría uigur, de religión islámica, por lo que China intenta aumentar su control sobre la misma, en busca de reducir la presencia islámica y de prevenir la llegada de grupos terroristas, asunto que ya ha causado ciertos problemas al gobierno de Pekín. Más allá de las fronteras chinas, el impacto en la región es notable y se mueve entre el interés de la mayoría de países de beneficiarse de esta iniciativa y el temor ante la creciente influencia china. En el sudeste asiático, zona que concentra gran parte de las inversiones del BRI, numerosos países han negociado intensamente con China las condiciones de su integración en el proyecto, pero finalmente la práctica totalidad de ellos se han adherido y constituye uno de los principales corredores económicos del BRI. En cuanto a Asia Central, la situación es similar, tratamos en este caso con Estados muy pequeños con economías aún poco desarrolladas y altamente dependientes de sus socios comerciales preferentes, Rusia y China, por ello las inversiones del BRI han sido muy bien recibidas, como capitales necesarios para fortalecer sus economías e infraestructuras internas y lograr un acceso estable a los mercados internacionales. En cuanto a las grandes economías de la región, tenemos por un lado a Rusia, que ha acogido con entusiasmo la iniciativa, puesto que permite a sus empresas el acceso al mercado chino y a la red de distribución internacional del gigante asiático y además convierte al país en un centro comercial a medio camino entre Europa y Asia, por el que atraviesan numerosos corredores, en el otro lado tenemos a Japón e India, en el caso nipón el BRI se percibe con un gran escepticismo y más allá del interés de algunas de sus empresas en emplear la nueva infraestructura, el país se mantiene apartado de la iniciativa y fiel a Estados Unidos, consciente de que la creciente influencia de China puede tener graves consecuencias para su poderío en el Pacífico y los conflictos que mantiene con este país. En cuanto a India es quizás el país más beligerante contra la iniciativa, a pesar de estar incluida en teoría en el corredor a través de Myanmar y Bangladesh con salida a través del puerto de Calcuta, el gobierno indio considera el BRI una iniciativa contraria a sus intereses. Y pueden estar en lo cierto, el gobierno chino ha apostado por aislar comercialmente a la India a través del conocido como **collar de perlas**, del que ya hemos hablado previamente, con inversiones estratégicas en países como Sri Lanka, Myanmar y Pakistán, China ha construido una red de puertos que rodean

a India en su totalidad y que permiten el paso de mercancías por el Índico evitando las costas indias, por ello son constantes las noticias e informes que revelan que desde el gobierno indio se promueven los movimientos que alteran las inversiones chinas en países como Pakistán.(Pérez, 2018)(Villagrán et al., 2019)

En **Oriente Medio**, una de las regiones más convulsas del planeta, el BRI es percibido como una oportunidad comercial que permita asentar la economía de los países más pobres y diversificar la de aquellos más ricos, como los países del Golfo Pérsico, por ello las inversiones del BRI avanzan entre los conflictos de la zona, como apuesta clave también de Pekín en su lucha por el control de las materias primas.

## 7.2.-ÁFRICA

El continente africano suele pasar desapercibido a la hora de hablar del comercio internacional, sin embargo dentro del BRI, su papel puede ser clave. Tradicionalmente África ha sido conocido en términos comerciales como un continente exportador de materias primas y productos hortofrutícolas, pero sin industrias ni servicios de alto valor añadido. Sin embargo el BRI puede suponer un revulsivo para todo el continente y también para la propia China. Debemos saber que desde el año 2009, China se ha convertido en el principal socio comercial del continente, al que provee principalmente de maquinaria y consumibles, el comercio entre ambos se ha multiplicado por 30 en los últimos años y es el primer inversor en la región, por delante de Estados Unidos.

Como hemos mencionado, la inversión china en el continente se ha centrado en las infraestructuras de transporte, especialmente en la costa del Índico y del Mediterráneo, esto garantizará los flujos comerciales de los países africanos y permite a China el acceso a puertos seguros de camino a Europa, de hecho el puerto de Yibuti sirve en la actualidad como base de operaciones militar china. Con todo ello, el continente se ha convertido en objeto de disputa entre Europa, especialmente Francia, tradicional potencia colonial, Estados Unidos y China. Esto ha provocado que las potencias occidentales busquen a su vez afianzar su poder con inversiones y ayuda al desarrollo.

Merced al BRI la situación en el continente ha cambiado parcialmente, en la actualidad África avanza hacia el desarrollo moderado y la integración comercial, aunque es evidente que existen grandes contrastes entre el desarrollo de todas sus economías y también una gran carestía de medios que hagan al continente competitivo.

### **7.3.-EUROPA**

El continente europeo, con sus 500 millones de habitantes, es uno de los centros económicos y de poder tradicionales. Sin embargo, la tendencia de las últimas décadas ha sido la desindustrialización europea, precisamente por la deslocalización empresarial hacia el continente asiático, y la pérdida de relevancia en el panorama internacional. Ante ello podemos clasificar el continente en dos grandes tendencias, la Europa occidental presenta unos mayores índices de desarrollo, con economías asentadas sobre un amplio sector servicios y un gran poder adquisitivo de su población, estas economías actúan como tradicionales mercados de bienes de bajo coste chinos y son exportadoras de productos como vehículos o alimentos considerados de gran calidad en el continente asiático. Por otro lado tenemos Europa del Este, formada en su mayoría por países excomunistas. Estas economías presentan merced a su contexto histórico un desarrollo menor, y como hemos visto han sido el centro de las inversiones chinas en el continente, sirviéndose de estos países como vía de entrada hacia Europa. El BRI juega por tanto un papel fundamental en la geopolítica Europea. Numerosos países, entre ellos España, han suscrito el memorándum de participación en el proyecto y son socios del BAI. Sin embargo, desde la Unión Europea se manifiesta también un cierto escepticismo ante la creciente influencia del gigante asiático. La mayor influencia china, un rival que desde la UE se considera como asimétrico por las características de su mercado y forma de gobierno, ha llevado a que en el seno de la UE existan dos grandes corrientes. Los más escépticos al nuevo poder chino, liderados por Francia y Alemania, quieren impulsar una voz europea única para los proyectos dentro del BRI, mientras que países como Portugal, Grecia o Italia ya han tomado la delantera y buscan consolidarse como centros de recepción de la inversión china en Europa. No debemos olvidar que a través de este proyecto, China realiza inversiones en mercados emergentes, claves para las empresas europeas y además extiende su influencia sobre tradicionales proveedores energéticos europeos en Asia y el norte de África. Por ello, la estrategia europea se basa en colaborar con el BRI como mercado receptor de sus productos y en ocasiones de sus inversiones, sin embargo se buscan contrapesos que impidan por ejemplo la venta de grandes empresas europeas a China, donde normalmente se emplean para extraer sus conocimientos y replicarlos y también se busca la cooperación con entidades como el FMI, el BaSD o el BM, con los que poder acometer inversiones en mercados emergentes sin necesidad de responder a los intereses chinos.(Parra, 2019)

Con todo ello, el papel futuro de Europa en el BRI aún se encuentra en definición y está por ver su relación y poder frente a las dos grandes potencias mundiales, China y EE.UU.

#### **7.4.-AMÉRICA**

Cuando nos referimos al continente americano, debemos hablar por un lado de Estados Unidos y por otro de los países latinoamericanos. Si hay un país que se ha opuesto con firmeza al proyecto BRI ese es EE.UU. De todos es sabido la guerra comercial que a día de hoy mantienen chinos y estadounidenses, son numerosos los productos sujetos a estas políticas y el comercio entre ambos países, si bien es a día de hoy muy notable, se encuentra sujeto a grandes restricciones. EE.UU es además desde la Segunda Guerra Mundial la potencia hegemónica en Asia Pacífico, donde posee numerosos aliados y una gran presencia militar que le otorga de facto el control del gran corredor comercial desde la costa este de China hasta el Estrecho de Malaca, esto hace que las rutas alternativas construidas en el marco de la nueva ruta de la seda, supongan una amenaza para el control de los Estados Unidos y sus aliados. Estados Unidos ostenta en la actualidad la hegemonía comercial, militar y económica del mundo, aunque todo indica que en los próximos años deberá defender esta posición de los intentos chinos. Para ello, el gobierno de la administración Trump ha optado por una política comercial geopolítica alejada de los tradicionales postulados estadounidenses. Estados Unidos se ha alejado del panorama internacional buscando reforzar su economía y mercado interno. Para ello, como hemos visto, ha adoptado políticas proteccionistas, basadas en un análisis más o menos certero, pero que han tenido un gran impacto en el comercio mundial y que en el marco del BRI podemos analizar a través de un proyecto concreto el TPP, es decir, el **Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica**.

El TPP se trató en su origen de uno de los acuerdos de cooperación e integración comercial más ambiciosos de la historia. Dentro del mismo se encontraban EE.UU, gran parte de las economías de Asia-Pacífico, Chile, México y Perú. Ratificado en el año 2016, a través del mismo se impulsó el acceso de Estados Unidos a numerosos mercados y viceversa, de esta forma se buscaba canalizar las inversiones estadounidenses en el Pacífico y Sudamérica, contando con unos acuerdos de inversión preferentes. Así, EE.UU incrementaba su influencia en esta zona, más allá de su presencia militar en la región. Sin embargo, con la llegada de la administración Trump y su nueva política comercial, EE.UU abandonó el acuerdo en el año 2017, lo que conllevó a que el mismo perdiese

gran parte de su éxito. En este momento es cuando China aparece como potencia regional y decide tomar el mando ante el aislamiento americano, esto ha llevado a que el gigante asiático se haya convertido en el principal socio comercial de Chile y Perú con quien ha firmado sendos acuerdos comerciales, dos de los países con mejores perspectivas económicas en Sudamérica y además se haya convertido en el principal país inversor en Latinoamérica, un continente donde destaca la presencia de materias primas como el cobre o el petróleo.

Todo ello tiene una traducción política y es el gradual viraje de las economías sudamericanas hacia China, con la consiguiente pérdida de influencia de Estados Unidos.

### **7.5.-OCEANÍA**

Esta región suele pasar desapercibida dentro de los análisis comerciales y geopolíticos a nivel internacional. Sin embargo su peso en las decisiones que afectan al BRI merece un cierto análisis. Cuando hablamos de Oceanía, lo hacemos principalmente sobre Australia, Nueva Zelanda y multitud de pequeños archipiélagos en el Pacífico. Esta región ha ejercido como aliado tradicional de los Estados Unidos, sin embargo en la actualidad su principal socio comercial es China, aunque se mantienen como aliado militar estadounidense en la región.

Las economías de Oceanía destacan por ser países con un elevado nivel de desarrollo, siendo sus principales exportaciones la minería(Australia), los productos agrícolas(Nueza Zelanda) y el turismo.

Estos países no cuentan con inversiones por parte del BRI, sin embargo si colaboran en su financiación y han firmado sendos memorándums de colaboración con las autoridades chinas para beneficiarse también del futuro desarrollo comercial de la ruta de la seda marítima.

El BRI puede suponer para estos países un punto de inflexión donde el tradicional equilibrio en sus relaciones con chinos y estadounidenses comience a resquebrajarse, obligando a los países a tomar partido entre su socio comercial, del que manifiestan cada vez más una dependencia mayor y su socio político y militar.

## **8.- CONCLUSIÓN**

A lo largo del presente trabajo, hemos podido analizar los actores e intereses de toda índole que integran la Nueva Ruta de la Seda, como hemos dicho, el mayor proyecto comercial de nuestra era. Se trata de una iniciativa de tales dimensiones que su realidad y análisis deben encuadrarse en un panorama constantemente cambiante. El proyecto BRI no puede ser analizado en su conjunto sin conocer cada una de sus partes y viceversa. Si algo hemos concluido después de nuestra inmersión en el mismo es que tras él, la realidad económica de más de medio mundo no será igual. Se trata de una empresa difícil y que no debemos olvidar, nace condicionada en gran parte por los designios del Partido Comunista Chino. Que su impulsor sea precisamente China explica la gran fortaleza e importancia del mismo, puesto que se trata de la segunda economía mundial y país más poblado, sin embargo, todo lo que engloba a China, conlleva la desconfianza hacia los deseos de un gobierno totalitario que en múltiples ocasiones no sigue las normas del juego dentro del panorama internacional.

No se trata pues de convertir la iniciativa en adalid de un mundo nuevo, pero sí de un mundo más próspero. El proyecto BRI, con todas sus aristas, puede interconectar aún más a Oriente y Occidente, puede llevar prosperidad a regiones tradicionalmente marginadas del panorama internacional, como Oriente Medio y África, puede conducir a la reconciliación y el acercamiento de pueblos que durante siglos han permanecido en un conflicto constante. Nos encontramos ante un proyecto aún en unos estadios iniciales, como hemos podido comprobar el desarrollo de cada una de sus secciones es desigual, por ello para cuantificar de manera fehaciente su impacto comercial y político debemos analizar su evolución durante la presente década.

Por ahora, como punto de partida, esperamos que este trabajo haya expresado la importancia y magnitud del proyecto, sus claros y oscuros y las bases que ha sentado para el desarrollo futuro. Ahora es el momento de observar y esperar que ese ansiado desarrollo se traduzca en la mejora de las relaciones sociales y económicas en las próximas décadas.

## BIBLIOGRAFÍA

Alhabbal, W., y Akkad, N. (2019). Informe de Duqm En Omán. *Delegación Comercial de España en Omán*.

Arancón, F. (2014, abril 28). *El collar de perlas de China: geopolítica en el Índico*. El Orden Mundial. <https://elordenmundial.com/el-collar-de-perlas-chino/>

ASEAN Secretariat. (2019). *ASEAN Statistical Year Book. ASEAN Statistical Year Book 2019*. <https://tinyurl.com/y9bhn7dg>

Asian Development Bank. (2018). *Informe Anual del Banco Asiático de Desarrollo, 2018*. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.22617/FLS190058>

Austrian Federal Ministry of Sustainability and Tourism (2019). World Mining Data, 2019. *International Organizing Committee for the World Mining Congresses* (Vol. 34). <http://www.wmc.org.pl/?q=node/49/>

Babones, S. (2017). *The New Eurasian Land Bridge Linking China And Europe Makes No Economic Sense, So Why Build It?* Forbes. <https://www.forbes.com/sites/salvatorebabones/2017/12/28/the-new-eurasian-land-bridge-linking-china-and-europe-makes-no-economic-sense-so-why-build-it/#661e42ff5c9c>

Cano Guerrero, A. (2018). *La Nueva Ruta De La Seda : Implementación E Impacto Euroasiático* [Trabajo de Fin de Grado]. Universidad Pontificia de Comillas, España.

Chen, D., y Han, W. (2019). Deepening Cooperation Between Saudi Arabia and China. En *KAPSARC* (Número Marzo). <https://doi.org/10.30573/KS--2019-DP53>

Chen, J. (2018). Strategic Synergy between Egypt “Vision 2030” and China’s “Belt and Road” Initiative. *Outlines of global transformations: politics, economics, law*, 11(5), 219-235. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-5-219-235>

Concatti, B. (2017). Los desafíos de la Nueva Ruta de la Seda para India. *Journal de Ciencias Sociales*, 0(9). <https://doi.org/10.18682/jcs.v0i9.731>

- Díaz Villanueva, F. (2019). Samarcanda la grande - Fernando Díaz Villanueva. *DiazVillanueva.com*. <https://diazvillanueva.com/samarcanda-la-grande/>
- Fallis, A. . (2013). Belt and Road Economics: Opportunities and risks of transport corridors. En *Banco Mundial* (Vol. 53, Número 9). <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1392-4>
- Frankopan, P. (2016). Capítulo 1:La creación de la Ruta de la Seda. En *El Corazón del Mundo:Una nueva historia universal* (pp. 30-80). Planeta.
- García, J. (2018). The Belt and Road Initiative: Geoestrategia china. *El Exportador, Revista para la internacionalización*, Julio, 7. <http://en.ndrc.gov.cn>
- González Francisco, M. (2018). Las nuevas Rutas de la Seda en Asia Central y sus efectos en las relaciones internacionales. En *Documento Marco IEEE* (Número 18/2018).
- InsightsIAS. (2019). *Route of the BCIM Economic Corridor*. InsightsIAS. <https://www.insightsonindia.com/2019/04/29/bangladesh-china-india-myanmar-bcim-economic-corridor/>
- IPEX. (2015). *Located along the planned path of the China-IndoChina Peninsula Economic Corridor , ASEAN countries are set to play a crucial role in the Belt and Road Initiative* (Número Marzo) [Documento de Trabajo].
- José, A., y Sánchez, P. (2016). Una Aproximación al Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras desde la óptica de la política exterior china. *Observatorio de la Política China*, 1-17.
- Judge, C. (2018). *What does the China-Mongolia-Russia Economic Corridor mean for Mongolia?* —. Belt and Road Advisory. <https://beltandroad.ventures/beltandroadblog/china-mongolia-russia-economic-corridor>
- Krishman, R., y Sriganesh, B. (2017). One Belt, One Road: Opportunities and Risks for Singapore (Part 2). *Asian Trade Center*. <http://asiantradecentre.org/talkingtrade//one-belt-one-road-opportunities-and-risks-for-singapore-part-2>

- Krishman, R., y Sriganesh, B. (2017). One Belt, One Road: Opportunities and Risks for Singapore (Part 1). *Asian Trade Center*. <http://asiantradecentre.org/talkingtrade//one-belt-one-road-opportunities-and-risks-for-singapore-part-1>
- Lal, R., y Corstjens, M. (2012). Retail Doesn't Cross Boarder. *Harvard Business Review*, 90(4).
- Laurette, M. (2018). *China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia*. Voices On Cental Asia. <https://voicesoncentralasia.org/chinas-belt-and-road-initiative-and-its-impact-in-central-asia/>
- Laurette, M., Lain, S., Duarte, P., Tian, H., Jaborov, S., Wolters, A., Bizhanova, M., Johec, M., Kyzy, J. J., Toktomushev, K., Kurbanov, S., Dave, B., Sadovskaya, Y., Utyasheva, L., Exnerova, V., Nursha, G., Garibov, A., y Burkhanov, A. (2018). *China's BRI and its impact in Central Asia* (M. Laurette (ed.)). The George Washington University.
- Martin, B. H. (2019). *History of the Ancient Chinese Silk Road*. Online Portfolio of Hunter B. Martin. <http://www.hunterbmartin.com/history-of-the-ancient-chinese-silk-road.html#>
- Martínez Illán, C. (2019). La Nueva Ruta de la Seda ( Belt and Road Initiative ) en Vietnam. *Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Ho Chi Minh*.
- MERICs. (2018). *The BRI in Pakistan: China's flagship economic corridor*. Mercator Institute for China Studies. <https://www.merics.org/en/bri-tracker/the-bri-in-pakistan>
- OBOReurope. (2019). *One Belt - OBOReurope*. OBOReurope. <https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/one-belt/>
- Oficina de Información Diplomática en Camboya. (2018). *Ficha país: Camboya*. Embajada de España en Phnom Penh.

- Parameswaran, P. (2019). *Where Is Indonesia on China's Belt and Road Initiative?* The Diplomat. <https://thediplomat.com/2019/07/where-is-indonesia-on-chinas-belt-and-road-initiative/>
- Parra, A. (2019). La nueva ruta de la seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa. *Instituto Español de Estudios Estratégicos: Vol. 78/2019*.
- Pérez, Á. P. (2018). El juego geopolítico de la nueva Ruta de la Seda en Asia. En *IEEE*.
- Qoraboyev, I. (2018). The Belt & Road Initiative and Uzbekistan's New Strategy of Development: Sustainability of Mutual Relevance and Positive Dynamics. *Uzbek Journal of Legal Studies*, 2(Abril). <https://papers.ssrn.com/abstract=3163974>
- Sadovskaya, Y., y Utyasheva, L. (2018). Capítulo 11 "Human silk Road: The people-to-people Aspect of the Belt and Road Initiative". En M. Laurelle (Ed.), *China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia* (pp. 109-125). The George Washington University.
- Satke, R., y Galdini, F. (2015). Entre Oriente y Occidente: Kazajistán y la nueva Ruta de la Seda de China. *Revista CIDOB d'afers internacionals*, 110, 87-112. <https://doi.org/10.24241/rcai.v0i110.299150>
- Small, A. (2015). *The China-Pakistan Axis: Asia's new geopolitics*. Oxford University Press.
- Velázquez León, S. (2017). Gas y petróleo en Asia Central¿Alternativa para la dependencia energética de la UE? En *IEEE: Vol. 82/2017* [Informe].
- Villagrán, I., Henríquez, I., y Pávez, L. (2019). *China: una nueva estrategia geopolítica global: La iniciativa la Franja y la Ruta* (M. F. Staiano, L. Bogado Borzazar, y M. Caubet (eds.)). Universidad Nacional de la Plata. <http://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/05/libroRutaDeLaSeda2019notas1.pdf>
- Villanueva Peón, D., y Rodríguez García, M. (2019). *La iniciativa china OBOR y su impacto en Rusia*. ICEX España Exportación e Inversiones. <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros->

servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-mercado/estudios-informes/DOC2020846179.html?idPais=RU

Watabane, S. (2020). China drops \$11bn anchors to expand Maritime Silk Road - Nikkei Asian Review. *Nikkei-Asian Review*. <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-drops-11bn-anchors-to-expand-Maritime-Silk-Road>

Wignaraja, G., Panditaratne, D., Kannangara, P., y Hundlani, D. (2020). Chinese Investment and the BRI in Sri Lanka. En *Chatman House* (Número Marzo). The Royal Institute of International Affairs.

Xu, Y. (2014). *La Ruta de la Seda: Una historia inacabada - ConfucioMag*. Insituto Confucio. <https://confuciomag.com/la-ruta-de-la-seda>

Zogg, B. (2019). Kazakhstan: A Centrepiece in China's Belt and Road. *ETH Zurich*, 249, 1-4. <https://css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSSAnalyse249-EN.pdf>