

## NOTEBOOKS OF GEOPOLITICAL INTELLIGENCE

# PUERTOS GEOESTRATÉGICAMENTE MÁS IMPORTANTES EN LA NUEVA RUTA DE LA SEDA HASTA EL MEDITERRÁNEO

Juan Gómez Romero

Escuela de Inteligencia Económica  
y Relaciones Internacionales -UAM

PUBLICACIONES

de la Escuela de Inteligencia Económica y RRII



**Título / Title:** *Puertos geoestratégicamente más importantes en la nueva Ruta de la Seda hasta el Mediterráneo*

**Autores / Authors:** Juan Gómez Romero

**ISSN 2660-6267**

**Notebooks of Geopolitical Intelligence**

**Editores Jefe / Editors in Chief:** Alejandro Lorca Corrons y/& Ángel Rodríguez García-Brazales

**Coordinación / Management:** Jesús Gil Fuensanta

**Editada por la / Edited by the:**

**Escuela de Inteligencia Económica y Relaciones Internacionales [UAM]**

**School of Economic Intelligence and International Relations [UAM]**

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

C/. Francisco Tomás y Valiente, nº 5, Módulo 10, despacho 303

Universidad Autónoma de Madrid

Campus de Universitario de Cantoblanco

28049 MADRID (SPAIN)

Para consulta sobre publicaciones: [angel.rodriguez@uam.es](mailto:angel.rodriguez@uam.es)

# Índice de contenidos

---

1. Introducción	1
1.1. Objetivos	1
1.2. Metodología	2
2. La Iniciativa BRI / OBOR	2
2.1. Perspectiva histórica	2
2.2. Proyecto BRI / OBOR	3
2.3. Metas del proyecto	5
3. La nueva “Ruta de la Seda” marítima	6
3.1. La nueva Ruta de la Seda en Asia	7
3.2. La nueva Ruta de la Seda en el Mediterráneo	9
4. Hasta el Mediterráneo: Puertos estratégicamente más relevantes	10
4.1. Puerto de Kyaukpyu (Myanmar)	10
4.2. Puerto de Hambantota (Sri Lanka)	12
4.3. Puerto de Gwadar (Pakistán)	13
4.4. Puerto de Yibuti (Yibuti)	15
4.5. Puerto del Pireo (Grecia)	17
4.6. Puertos de Italia	20
4.7. Puerto de Tánger Med (Marruecos)	21
4.8. Puertos de España	22
5. Conclusiones	25
6. Referencias	26



# 1. Introducción

Desde que en 2013 se anunciara una nueva iniciativa china para emular la “Ruta de la Seda”, este país ha cambiado su estrategia económico-política centrándose en las relaciones y el comercio internacionales más que en sus propios elementos y circunstancias interiores. El objetivo de China, mediante una enorme inversión en diferentes medidas de su nueva política exterior expansionista<sup>1</sup>, es conseguir ser la potencia más importante en el mundo en materia de comercio internacional y, así, ocupar “un lugar central en el mundo”<sup>2</sup>. Desde que el presidente de China, Xi Jinping, tomó el poder, la política exterior de China cambió a pasos agigantados a la vez que se fueron conociendo las medidas que se iban a tomar de cara a la creación de una nueva Ruta de la Seda del siglo XXI, máxima expresión de la política expansionista de China.

Unas de las vías más importantes para las nuevas rutas comerciales proyectadas por China es el transporte de mercancías por vía marítima, en la que se centrará este informe. Más concretamente, en las rutas comerciales marítimas que unen a China con países miembros de la Unión Europea por medio del Mar Mediterráneo. El Mar Mediterráneo cobra en la actualidad una importancia enorme en el comercio internacional, ya que, con los diversos convenios firmados entre países de la UE y China y los convenios transatlánticos de la UE, se sitúa como un pilar central en las rutas comerciales. La expectativa de finalización de este nuevo proyecto es a largo plazo (proyectado para 2049), pero el cambio en las circunstancias es constante (más aún con la actual guerra comercial, en la que China y Estados Unidos son protagonistas), por lo que es imposible predecir con exactitud cómo se va a desarrollar. Lo que sí es seguro es la necesidad de pactos y acuerdos internacionales para poder llevar a cabo el programa correctamente, en un marco de colaboración y ayuda al desarrollo de los países de forma recíproca.

Por otro lado, con estos proyectos China no solo busca la entrada en nuevos mercados, sino que también aspira a resolver conflictos por sobrecapacidad en su industria nacional (problema anterior a la llegada del nuevo presidente); y garantizar la seguridad del país y de sus fronteras. El Presidente Xi Jinping tiene como prioridades<sup>3</sup> un mejor control de la inmigración y la consolidación de unas buenas relaciones diplomáticas con sus Estados vecinos para asegurar el éxito tanto en las políticas de defensa como en su nuevo programa de expansión económica (el denominado OBOR o BRI). Todo esto hará también que uno de los factores a considerar a la hora de analizar el proyecto BRI/OBOR sea el gasto en defensa (militar).

## 1.1. Objetivos

El principal objetivo de este informe de investigación es la explicación del transporte de mercancías por vía marítima de China en su nueva política de expansión, poniendo el foco de atención en algunas localizaciones que, por motivos geográficos o políticos, son parte clave para el correcto desarrollo de la estrategia china. También se hará un análisis de los antecedentes de esta estrategia, una explicación

---

<sup>1</sup> de Carlos Izquierdo, Javier, “La estrategia global de China para defender sus intereses”, en *Boletín Instituto Español de Estudios Estratégicos*, Nº 13, 2019, pp. 337-339.

<sup>2</sup> Callahan, William A, “China 2035: from the China Dream to the World Dream”, en *Global Affairs*, Nº 2, 2016, pp. 247-258.

<sup>3</sup> Parra Pérez, Águeda, “El juego geopolítico de la nueva Ruta de la Seda en Asia” en *Boletín Instituto Español de Estudios Estratégicos*, Nº 126, 2018, pp. 717-718.

de la misma, y de los principales problemas a los que se enfrenta. Se explicarán los objetivos de las diferentes medidas, así como las condiciones geopolíticas que están cambiando para que este proyecto se pueda llevar a cabo.

Además, se analizarán las repercusiones económicas y políticas que estas medidas puedan tener tanto a nivel mundial como en los países a los que China valora especialmente por su valor estratégico y geopolítico. El objetivo de este informe no es predecir los resultados que tendrá este proyecto en el medio y largo plazo, ya que en un marco de condiciones continuamente cambiante a nivel político, económico, incluso militar, cualquier predicción sería de escasa exactitud; sino que el objetivo es la comprensión y mejor entendimiento de un proyecto de magnitud mundial llevado a cabo por China y sus repercusiones actuales en los centros (puertos) en los que se está apoyando para llevarlo a cabo por vía marítima.

## **1.2. Metodología**

Para llevar a cabo este informe se ha realizado una investigación basada en la lectura de diversos artículos, noticias y libros sobre la creación y desarrollo de la iniciativa comercial expansionista de China denominada *Belt and Road Initiative (BRI)*, o también, *One Belt, One Road Initiative (OBOR)*, que se está llevando a cabo desde el año 2013. Asimismo, se han utilizado estudios, investigaciones y estadísticas realizados por organismos oficiales y consultorías.

# **2. La iniciativa BRI / OBOR**

## **2.1. Perspectiva histórica**

China ha sido, desde tiempos inmemoriales, una de las máximas potencias en cuanto a comercio internacional se refiere. Tanto es así, que una de las primeras rutas comerciales que abarcaba la mayoría del territorio del planeta, la Ruta de la Seda, lleva conectando China, Asia Central, Persia, Oriente Medio, África y Europa desde el siglo I antes de Cristo. Las primeras relaciones entre los países (como así se denominan en la actualidad) de Europa y Asia se dan con las políticas expansionistas de Alejandro Magno y, después, del Imperio Romano, quienes buscaban no solo la dominación de nuevos territorios, sino también buscaban nuevas rutas comerciales que les hiciera tener una ventaja competitiva por encima de sus rivales. Esta Ruta de la Seda triunfó, en gran medida, por las materias primas que se conseguían de los territorios asiáticos; al contrario que hoy en día, en el que se está poniendo en marcha una iniciativa sobre rutas comerciales no por materias (que en un mundo globalizado, se puede conseguir materias de cualquier tipo en cualquier parte del mundo), sino por conseguir ser la principal potencia en comercio internacional, siendo así protagonista en la economía mundial y con influencia en las políticas de gran parte de los países del planeta.

A lo largo de la historia, todas las rutas comerciales no han servido solo para transportar ciertos bienes de un territorio a otro, sino que han servido también para introducir en otros países aspectos tales como la cultura, influencias políticas e incluso fuerzas de defensa o militares. A partir de los siglos XIV y XV, gana importancia el transporte marítimo por los grandes avances en tecnología y seguridad que se realizaron a nivel de barcos e infraestructuras y por las exploraciones que se realizaron para la creación de nuevas rutas. En este sentido, las exploraciones que realizó Portugal (llegando a China a través del Océano Índico y el mar de China) hizo que las principales potencias europeas comenzaran a fijarse y a potenciar las vías marítimas para comerciar. Esto trajo como consecuencia que, poco a poco, la ruta comercial por vía terrestre perdiera fuerza frente a la marítima, siendo esta última la más importante desde finales del siglo XV hasta nuestros días. Este auge de las rutas marítimas fue, por supuesto,

apoyado por el descubrimiento de América en 1492, lo cual terminó por consolidar las rutas comerciales a nivel global y, más en concreto, la importancia de las rutas marítimas.

## 2.2. Proyecto BRI / OBOR

El BRI (*Belt and Road Initiative*), o también llamado OBOR (*One Bridge, One Road*), es una iniciativa o proyecto económico, aunque con gran peso político y defensivo, propuesta por el Presidente de China, Xi Jinping, a finales del año 2013. Con este proyecto, en el que tanto China como sus países aliados van a realizar una inversión de dimensiones estratosféricas en infraestructuras, busca crear una conexión grande, fluida y continua con Europa, resto de Asia, Oriente Medio y África. Este proyecto, que sigue escrupulosamente el modelo socioeconómico, cultural y político de China, afecta a más de 75 países de los territorios anteriormente mencionados, dato de gran importancia dado que entre esos países se encuentran aproximadamente el 75% de las reservas energéticas mundiales y casi el 70% de la población global. Es por ello por lo que las dimensiones de este proyecto prácticamente no tienen antecedentes y que las consecuencias del mismo van a afectar a todo el sistema socioeconómico y político del mundo. De llevarse a cabo por completo, cambiaría el sistema que se ha venido dando desde el fin de la 2ª Guerra Mundial hasta la actualidad (con EE. UU. como protagonista del poder comercial), para comenzar una etapa en la que China tendría el papel primordial.

Para llevar a cabo este proyecto se han creado diferentes organizaciones para apoyo y soporte. Por ejemplo, en 2014 se crea el *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB), para proporcionar soporte financiero al proyecto BRI y a los países que a él se han adherido. Por otro lado, este banco pone en jaque, de nuevo, a bancos de este tipo de origen norteamericano que hasta ahora habían sido líderes absolutos y prácticamente dueños del monopolio de este sector financiero para grandes infraestructuras.

La intención del gobierno chino es revivir, en cierta forma, las rutas y conexiones que en el pasado tuvo China con la mencionada Ruta de la Seda. Además, con el mayor control militar y político que aspira a tener en los países aliados con este nuevo programa, China quiere poder controlar (mediante el denominado “poder blando”) las políticas sobre el comercio en buena parte del mundo. Pese a las menciones que se hacen a la Ruta de la Seda, el BRI o OBOR presenta enormes diferencias: debido a las infraestructuras en las que hay que invertir y las magnitudes de las mismas (tanto en cada localización concreta como respecto de la expansión en el mapa), la visión de este plan a nivel económico-financiero (y como ejemplo el ya mencionado AIIB) es mucho más compleja y ardua; además, el BRI tiene una clara aspiración geopolítica, por lo que tiene una visión mucho más estratégica (a nivel político y militar) que la que podría tener la ruta a la que se puede llamar predecesora. En este proyecto, China tiene previsto invertir 150.000 millones de dólares anuales, con un impacto directo a un 65% de la población mundial y un tercio del PIB. Más de un cuarto de todo el comercio del mundo circularía por las rutas del BRI. Algunos expertos describen esta iniciativa como el mayor impulso al comercio en toda la historia<sup>4</sup>.

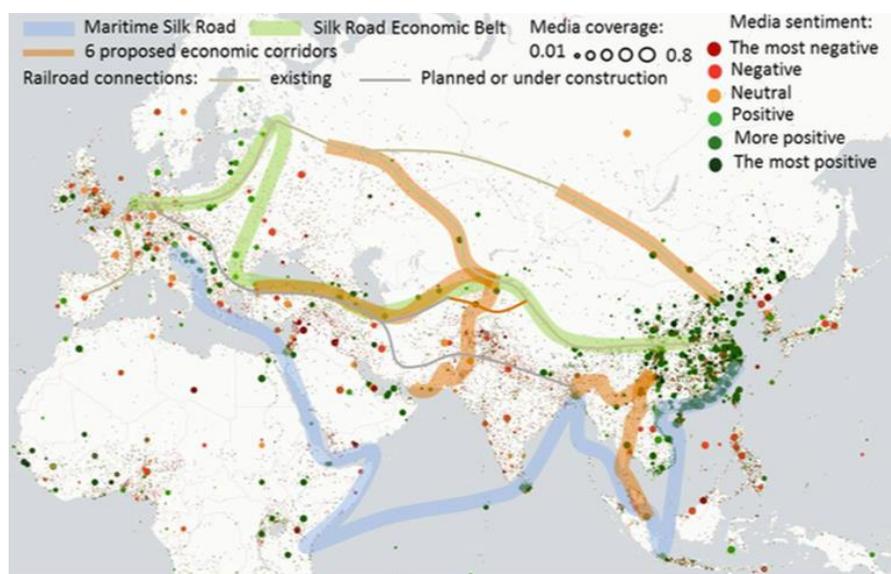
Esta iniciativa se divide en dos: la vía marítima y la terrestre. Nos centraremos en ésta última. Para ambas vías se va a tener que construir un entramado monumental de infraestructuras (muchas ya completadas, otras en construcción aún), que tendrán que garantizar una cobertura total para la afluencia de materia de comercio a un nivel tan grande como se ha hablado anteriormente. Las dos vías pretenden dar una comunicación comercial continua y fluida entre China y Oriente Medio, África y Europa. Esto se hace para reducir la dependencia de China de su salida al Pacífico por factores relacionados con su principal competidor en el comercio mundial, Estados Unidos: los países del Pacífico son

---

<sup>4</sup> Sánchez Álvarez, Sebastián, Empresa Actual, “Una Ruta de la Seda para el siglo XXI”, <https://www.empresaactual.com/una-ruta-la-seda-siglo-xxi/>, de 3 de octubre de 2017, consultado el 25 de enero de 2020.

aliados de EE.UU., o están inmersos en conflictos con enorme presencia norteamericana, o mantienen disputas territoriales con China.

Figura 1: Rutas proyectadas China-Eurasia. Fuente: BBVA Research.



Pese a que el mayor peso en esta iniciativa es a nivel externo, es importante tener en cuenta que este plan también busca paliar ciertos problemas internos de la economía china: la ralentización de la economía (con las presiones internas que eso conlleva, y sin tener en cuenta aún las posibles consecuencias que tenga en el futuro la aparición del *coronavirus* en este país), la burbuja inmobiliaria, el desafío de la población envejecida, la pobreza de las poblaciones no industrializadas y los desafíos medioambientales surgidos del rápido crecimiento económico de las últimas décadas. Otro de los factores que benefician este enorme proyecto chino es la gran reserva de divisas que tienen, por lo que realizar inversiones en el extranjero en materia de infraestructuras para el comercio se ve como una opción de crecimiento tanto a corto como a largo plazo y, además, siendo este un crecimiento sostenible. Esta inversión no solo sería a nivel nacional, sino que el gobierno chino empujará a empresas de construcción de infraestructuras a realizar proyectos fuera de su país; de esta forma, las empresas chinas expanden sus fronteras y se reduce el peso, o dependencia, sobre la inversión pública en infraestructuras fuera del país. Estas inversiones, tanto públicas como privadas, realizadas fuera de China no solo se realizan con capital chino, sino que también mano de obra de tal país (condición necesaria<sup>5</sup> para que se otorgue financiación a estos terceros países y que sean parte del proyecto BRI). Esta es una de las pocas condiciones de financiación que se han dado a conocer; en muchas ocasiones no se hace público ni a qué tipo de interés se conceden estos préstamos. El banco británico Grison's Peak valora que al inicio del proyecto el tipo de interés de esta financiación estaría entre el 2 y el 2,5%, mientras que ahora, con el proyecto más avanzado, se encuentra entre un 4 y 4,5%. China también se ha beneficiado de la situación de ciertos países en los que la situación política es mala o inestable y ha decidido incluirlos en el proyecto BRI concediéndoles préstamos con bajas condiciones para su concesión, pero alto nivel de intereses (lo que se denominará trampa de deuda). Sin embargo, se espera que estos países se beneficien enormemente a nivel económico del proyecto chino con una mayor demanda de bienes y servicios por parte del gigante asiático. Es por ello que, aunque se teme la trampa de deuda, a largo plazo será muy beneficioso.

<sup>5</sup> China Investment Research. "Chinese overseas lending dominated by One Belt, One Road strategy. Majority of loans approved by largest policy lenders support expansion of trading routes", de 15 de junio de 2015, en <http://www.chinainvestmentresearch.org/media/chinese-overseas-lending-dominated-by-one-belt-one-road-strategy/> consultado el 2 de febrero de 2020.

Otro de los porqués del BRI, y más en concreto, de la nueva ruta de la seda a nivel marítimo es la continua disputa territorial por el Mar de China. Como ya se ha mencionado brevemente en este informe, China está rodeado de países aliados de Estados Unidos o que cuentan con presencia militar del país norteamericano (mayor rival de China en lo que a comercio y economía respecta). China ha de encontrar nuevas rutas comerciales hacia Europa y también nuevas salidas hacia el Océano Pacífico. Un punto de especial valor es el Estrecho de Malaca, denominado la mayor autopista comercial del mundo por circular dentro de él cada año más de 75.000 barcos<sup>6</sup>, concentrándose aproximadamente un 50% del tráfico marítimo mundial.

La batalla comercial se ha recrudecido con la nueva imposición de aranceles a las exportaciones chinas y el proteccionismo que ha instaurado el presidente de Estados Unidos desde enero de 2017, Donald Trump. Eso solo hace que dar más razones a China para invertir en nuevas rutas que le ayuden a superar el impacto económico de estas medidas y reduzcan la dependencia de las exportaciones a Estados Unidos.

## **2.3. Metas del Proyecto**

Las metas u objetivos marcados por China para este proyecto han sido ya mencionadas durante este informe. Estas metas son de diferentes ámbitos y afectan prácticamente a todos los sectores de la economía y política, tanto nacional como internacional. Estas metas se podrían enumerar en:

- I) Respecto a la economía interior china, se intenta utilizar el balance positivo obtenido históricamente de su balanza comercial para paliar el exceso de capacidad productiva de la industria del país, para la construcción de infraestructuras en terceros países que serán rentables en el corto plazo y muy rentables en el largo, y para asegurarse la fiabilidad y eficiencia de nuevas rutas de transporte como de abastecimiento energético. Las autoridades chinas valoran que cuanto antes y mayor sea la inversión en infraestructuras en el exterior, mayor será el beneficio en el corto plazo. Por otro lado, a nivel energético se han realizado inversiones en gaseoductos y oleoductos en Rusia, Asia central y la costa del sudeste asiático para asegurar la viabilidad de todo el proyecto económico.
- II) Respecto a la economía exterior, China busca ser el líder mundial en transporte de mercancías y comercio internacional. Busca llevar sus producciones a todos los lugares del mundo mediante nuevas rutas y convenios internacionales. Con ello, también busca reducir el poder de sus adversarios y, así, debilitar la capacidad comercial y de poder en el comercio internacional.
- III) En política, China aspira a tener cierta soberanía (denominado “poder blando”) sobre los Estados en los que esté presente el proyecto BRI. De esta forma, se busca dirigir las políticas y acciones de estos países en beneficio de los intereses chinos y sus rutas comerciales. Esto lo puede hacer, por ejemplo, mediante las condiciones a la hora de otorgar financiación del AIIB a estos países o mediante la negociación de convenios bilaterales. China aspira a, poco a poco, infiltrar en estos Estados la economía china, con todos sus procesos y filosofía; de esta forma, se facilitarán las relaciones entre todos estos estados y aumentará la dependencia entre los mismos y China.
- IV) El último ámbito a destacar es el militar: China tiene proyectado el establecimiento de bases militares en diferentes Estados y lugares por donde pasan rutas comerciales del plan BRI. Con esta medida, se busca el control, defensa y protección de estas rutas y de la

---

<sup>6</sup> Capital Radio, “El Estrecho de Malaca, ¿la próxima batalla comercial?”, de 21 de diciembre de 2018, en [https://www.capitalradio.es/noticias/economia/estrecho-malaca-la-proxima-batalla-comercial\\_33843036.html](https://www.capitalradio.es/noticias/economia/estrecho-malaca-la-proxima-batalla-comercial_33843036.html), consultado el 2 de febrero de 2020.

construcción de nuevas infraestructuras, ante posibles amenazas como pueden ser la piratería y el terrorismo. De esta forma, China también podrá tener control sobre aguas y vías estratégicas. Se busca también tener presencia en zonas de alto nivel de conflicto, por lo que se espera que aumente su importancia en convenios internacionales de carácter militar y de defensa. Para poder abordar estas aspiraciones, China va a destinar un presupuesto de 150.500 millones de dólares para defensa, lo que supone el triple del presupuesto de defensa de Japón e India, y lo que la convierte en la potencia más importante de Asia en defensa<sup>7</sup>.

El desembolso supera en estos momentos los 70.000 millones de dólares, según MERICS. Las cifras del comercio de mercancías del gigante asiático entre 2013 y 2018 superó los 6 billones de dólares gracias, entre otras cosas, a más de 170 acuerdos suscritos con más de 150 países y organizaciones internacionales, llegando incluso a países no adheridos al proyecto BRI<sup>8</sup>.

Los nuevos modelos de conexión que pretende crear China por vías terrestres y marítimas van a cambiar la visión mundial de tal país y van a reconfigurar las redes mundiales del comercio. Dadas las aspiraciones chinas en términos de economía exterior y de política, China también tendrá que establecer un nuevo modelo de diplomacia. El avance en proyectos y países estratégicos marcará el modelo y ritmo de la diplomacia china. Uno de los grandes objetivos que tiene esta nueva diplomacia es Europa<sup>9</sup>, poniendo el punto de mira, más concretamente, en las rutas comerciales marítimas del Mar Mediterráneo, en las que se centrará este informe.

### 3. La nueva “Ruta de la Seda” marítima

China es responsable de, aproximadamente, el 10% de los intercambios de bienes en el planeta. La mayoría de ellos son transportados en barco, en contenedores cuyas medidas estandarizadas son 20 pies de largo (medida denominada TEU). Consecuentemente, China es uno de los puntos más importantes, ya sea como punto de destino o de salida, para las rutas de comercio marítimo internacional. Siete de los diez puertos más importantes del mundo en lo que se refiere a transporte de contenedores están localizados en China, siendo el de Shanghai el más grande del mundo (con 42,01 millones de TEU en 2018)<sup>10</sup>. Tres compañías chinas de transporte marítimo de mercancías están entre las 12 mayores del mundo<sup>11</sup>, China es el tercer país con mayor propiedad de buques en el mundo y el mayor fabricante de barcos del mundo. Todos estos datos ponen en contexto la enorme importancia del gigante asiático en el panorama del transporte marítimo mundial; sin embargo, China no solo busca eso, China busca el dominio respecto de las rutas comerciales y la administración y construcción de nuevos puertos.

La iniciativa “*21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road*” (la Ruta de la Seda del siglo XXI), busca el desarrollo de puertos y nuevas rutas comerciales marítimas en el sudeste asiático, en la costa del océano Índico y en el Mediterráneo<sup>12</sup>. Un gran ejemplo de lo que está haciendo ya China es COSCO (*China*

---

<sup>7</sup> Parra Pérez, Águeda, “El juego geopolítico de la nueva Ruta de la Seda en Asia”, Instituto Español de Estudios Estratégicos, diciembre 2018.

<sup>8</sup> Yitting, Ding, “China’s goods trade with B&R countries surpasses \$6 trln”, People’s Daily, April 2019, en <http://en.people.cn/n3/2019/0422/c90000-9570435.html> consultado en 7 de febrero 2020.

<sup>9</sup> Parra Pérez, Águeda, “La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa”, Instituto Español de Estudios Estratégicos, septiembre 2019.

<sup>10</sup> World Shipping Council, Top 50 World Container Ports, en <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>, consultado el 19 de febrero de 2020.

<sup>11</sup> Alphaliner, Top 100 existing fleet in February 20, en <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>, consultado el 20 de febrero de 2020.

<sup>12</sup> Van der Putten, Frans-Paul y Meijnders, Minke, “China, Europe and the Maritime Silk Road” en *Clingendael report (Netherlands Institute of Public Relations)*, marzo 2015, pp. 7-14.

*Ocean Shipping Company*), una empresa de propiedad pública China, que está desarrollando puertos a lo largo de diferentes rutas marítimas convirtiéndolos en lugares de relevancia mundial en cuanto al transporte se refiere.

Usando este nuevo término, China intenta dar a entender su nuevo estilo de diplomacia y la apertura tanto de su economía como de sus políticas en general, a la vez que rememora la época en la que fue un Estado dominante y próspero en el comercio marítimo y lo que quiere volver a ser con este proyecto. Esta iniciativa fue propuesta por primera vez en octubre de 2013, un poco después de que el Presidente Xi Jinping presentara el proyecto BRI al mundo. Ambos proyectos, BRI a nivel terrestre y Nueva Ruta de la Seda a nivel marítimo, son financiados, construidos, provistos de materiales y recursos humanos y operados por compañías y marcas que son propiedad del país o tienen un control mayoritario o relaciones muy cercanas con el gobierno chino.

Con la amplia experiencia con la que cuenta China respecto del transporte marítimo de mercancías, ha desarrollado sus puertos para acoger también importaciones de recursos energéticos, a la vez de dirigirlos hacia nuevos mercados como el europeo. China busca la conquista del Mediterráneo como pieza primordial para asegurarse como potencia mundial, sin perder de vista otras nuevas rutas como la denominada Ruta de la Seda Polar. Sin embargo, toda la atención está centrada en el Mediterráneo: según Centre for Eastern Studies, si China consigue su propósito de dominar la cuenca del Mediterráneo, podría pasar el Estrecho de Gibraltar y rodear la Península Ibérica entre 8 y 12 días<sup>13</sup>.

### **3.1. La nueva Ruta de la Seda en Asia**

La primera fase de la nueva Ruta de la Seda se centra, como no podría ser de otra forma, en asegurar las rutas y puertos estratégicos más cercanos a China. Por tanto, se comenzará la expansión comercial por el sur de Asia, lo que después permitirá expandir las rutas a Europa y norte de África por el Canal de Suez y el Mediterráneo. La versión asiática de la nueva Ruta de la Seda comienza asegurando el denominado “Collar de Perlas” (aunque este término no es utilizado oficialmente por el gobierno chino), que es habitualmente visto como una iniciativa militar con el objetivo de facilitar al ejército chino el acceso a una serie de puertos estratégicos (“perlas”) desde el Mar Meridional hasta el Árabe<sup>14</sup>. Mediante este plan, China conseguiría no solo establecer una ruta marítima propia con países aliados, sino controlar a sus vecinos aliados de Estados Unidos, y asegurar sus propios suministros de petróleo y gas natural. La estrategia del “Collar de Perlas” sigue la teoría de dominio marítimo de Alfred Mahan, quien tenía la hipótesis de que quien controlara las aguas del océano Índico podría obtener el dominio de Asia.

La seguridad comercial, y en especial la energética, de China están presas de la problemática geografía del sudeste asiático, la densidad del tráfico marítimo y la enemistad con varios países de la zona con capacidad tanto económica como militar. Dado que muchas de las rutas comerciales de China discurrían por aguas política y militarmente desfavorables, el gigante asiático emprendió esta nueva política de rutas comerciales para no depender excesivamente de estas rutas. China ha ido posicionándose a lo largo del sudeste asiático con bases militares y logísticas que le permiten, en primer lugar, establecer un cierto dominio e influencia en los mares de tal litoral y el océano Índico, para proteger sus exportaciones y asegurar sus necesidades energéticas cada vez mayores. Además, de esta forma cimienta su posición dominante en el largo plazo a nivel político, económico y militar en el sudeste y sur asiático.

---

<sup>13</sup> Parra Pérez, Águeda, “La Ruta de la Seda Marítima se hace grande en el Mediterráneo”, en *Estudios de política exterior*, agosto 2019.

<sup>14</sup> Ruiz Dominguez, Fernando, “China: de la estrategia del cinturón a la del collar de perlas”, en *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, enero de 2017.

Figura 2. El “collar de Perlas” chino. Fuente: Abel Gil Lobo (elordenmundial.com)



Las bases en las que se ha ido estableciendo China en una primera etapa se encuentran en países favorables a China, lo que es suficiente para posicionarse desde la isla china de Hainan hasta el mar Rojo. La función de esta cadena de bases será proyectar la influencia y el poder chino desde el mar Meridional hasta el cuerno de África. Algunos ejemplos de estas bases navales son<sup>15</sup>: el golfo de Bengala (Birmania), Chittagong (Bangladés), Hambantota (Sri Lanka), Guadar (Pakistán), Maldivas o Yibuti. Como se puede observar, China aprovecha las economías débiles de estos países, que no pueden afrontar por ellos mismos inversiones en grandes infraestructuras, para poder entrar en ellos exigiendo además ventajas comerciales añadidas a las ya mencionadas ventajas geoestratégicas<sup>16</sup>.

Antes de este proyecto, el estrecho de Malaca (entre Malasia e Indonesia) era el único punto de entrada y salida de abastecimiento de China por mar. La vulnerabilidad de esta vía ante conflictos internacionales que puedan cerrar este estrecho a China ha impulsado este despliegue en el Índico para asegurar una ruta por la que llegan al gigante asiático el 75% de recursos energético y de petróleo. No solo eso, sino que por esas aguas también se transportan dos tercios del suministro energético de Corea del Sur y aproximadamente el 60% del de Japón.

Un claro ejemplo del modelo de expansión mediante convenios de China es el CPEP (*China-Pakistan Economic Corridor*), el cual potenciará enormemente el suministro energético de China a la vez que le permitirá a China sustituir sus rutas por el Estrecho de Malaca. Además, encontrándose cerca Pakistán del Golfo Pérsico y el mar de Arabia, permitirá a China reducir en enorme cuantía los costes. Otro de los puntos más importantes de este convenio es el puerto de Gwadar, uno de los más importantes en la nueva Ruta de la Seda, del que se hablará más adelante en este informe. Este convenio conlleva una primera inversión de más de 62.000 millones de dólares y permite una muy buena conexión no solo marítima, sino también por las nuevas autopistas de Pakistán que ayudarán a transportar

<sup>15</sup> Arancón, Fernando, “El collar de perlas de China: geopolítica en el Índico” en *El Orden Mundial*, en <https://elordenmundial.com/el-collar-de-perlas-chino/>, marzo 2014, consultado el 1 marzo de 2020.

<sup>16</sup> El Español, “El ‘Collar de Perlas’, la nueva Ruta de la Seda de Valencia a Hong Kong”, en [https://www.elespanol.com/mundo/asia/20180629/collar-perlas-ruta-seda-valencia-hong-kong/318719069\\_0.html](https://www.elespanol.com/mundo/asia/20180629/collar-perlas-ruta-seda-valencia-hong-kong/318719069_0.html), 1 de junio de 2018, consultado el 16 de marzo de 2020.

mercancías a zonas más alejadas de la costa<sup>17</sup>. Por otro lado, este convenio ha suscitado malestar de países como India, que teme a las ambiciones geoestratégicas de China y le reclama que no entre en zonas reclamadas de Kashmir. Otro factor que despierta malestar en países no afines a China es que se va a usar el puerto de Gwadar como base militar

El proyecto OBOR, sobre todo en la primera fase, la asiática, se basa en este tipo de corredores, los cuales incrementan la capacidad de transporte de mercancías y consigue cooperación entre las partes desde la salida al destino de la mercancía. Se podría hacer la metáfora de que estos corredores (como CPEP, corredor China-Mongolia-Rusia, corredor China-Península Indochina, etc.) son grandes arterias de las que salen venas menores a cada destino al que pretende llegar el enorme proyecto chino del BRI.

## **3.2. La nueva Ruta de la Seda en el Mediterráneo**

El Puerto de El Pireo (Grecia) es el principal proyecto de China en el Mediterráneo, sin embargo, las inversiones chinas se extienden por 14 puertos de mercancías europeos. Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), las inversiones chinas en puertos europeos representan un 10% de la capacidad logística europea, y el gobierno chino controla, por participación mayoritaria, en hasta 6 de los puertos de mercancías europeos más importantes. Pero también existen puertos del Mediterráneo donde China invierte mucho, aunque tengan una participación no mayoritaria. Algunos de estos puertos pueden ser: Vado Ligure (Italia) 40% de participación, Marseille Fos (Francia) 25%, Marsaxlokk (Malta) 25%, Tánger Med (Marruecos) 20%, Port Said (Egipto) 20% y Ambarli (Turquía) 42%.

Con estas nuevas inversiones, China invirtió un 51% en infraestructuras de transporte en Europa respecto del total de la inversión que ha realizado en Europa entre 2016 y 2017. El crecimiento de la importancia de Europa, como espacio clave en las rutas de transporte de mercancía marítimas, en los planes chinos se observa al comparar esta cifra anterior al 20% que invertía antes de 2016.

Todas estas adquisiciones fueron realizadas por China Merchants Port Holding, Qingdao Port International y la ya mencionada COSCO Shipping Ports, tres de las mayores compañías de la industria naval china. La ubicación de todos estos puertos en los que se ha invertido no es casualidad, todos tienen una importancia geoestratégica relevante de cara a los planes y proyectos de China y su nueva Ruta de la Seda. Todos los puertos que ahora tienen presencia o participación china generan una esfera de influencia que conecta El Pireo (Grecia) con el estratégico paso del Canal de Suez y, también, con el puerto de Estambul, que hace de puente con Oriente Medio. En total, las compañías chinas cuentan con inversiones en 52 puertos de 34 países europeos, según el Ministerio de Transportes de China, extendiendo su influencia en la región y mejorando y fortaleciendo las relaciones bilaterales. Con el desarrollo de la iniciativa de la nueva Ruta de la Seda en el mediterráneo, se observa que la hostilidad que se daba en un principio por las inversiones chinas pasan a ser de aceptación. Esto se debe a que se atisban beneficios y rentabilidad de estos movimientos, a la vez que da posibilidades de crecimiento a estas regiones, muchas de las cuales están necesitadas de un impulso en su economía.

La Unión Europea (UE) importa hasta el 74% de las mercancías por mar, y el hecho de que el comercio entre la UE y China se dé por vías marítimas en un 94% de las ocasiones beneficia al gigante asiático a colocar en Europa sus mercancías de forma más rápida y barata. Una vez fortificadas las rutas marítimas en Asia, China busca en el Mediterráneo lo que denomina la 2ª fase de la nueva Ruta de la Seda. De esta forma, las inversiones chinas en el sur de Europa y norte de África han crecido enormemente en los últimos años pese a que, en general, los proyectos chinos se han hecho mucho más selectivos y la propia UE ha sido crítica con la entrada de China en algunos de sus países.

---

<sup>17</sup> Parra Pérez, Águeda, “OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China” en *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 14 de noviembre de 2017.

## 4. Hasta el mediterráneo: Puertos estratégicamente más relevantes

A lo largo de la nueva Ruta de la Seda, un contenedor que sale del puerto de Shanghái con destino a uno de los puntos más occidentales del Mediterráneo, como puede ser el puerto de Algeciras, recorre aproximadamente 18.000 kilómetros en un plazo de entre 30 y 50 días. Durante este enorme trayecto, los buques de carga han de realizar paradas técnicas para mantenimiento y combustible, así como la carga y descarga de mercancía. Los buques de carga pueden variar en tamaño, velocidad, cantidad de carga máxima o tipo de carga, por lo que no hay ninguna cifra estandarizada para todos los transportes marítimos.

China, en su ambicioso proyecto económico, político y militar, ha buscado localizaciones con unas condiciones geográficas y de desarrollo específicas para poder llevar a cabo tal proyecto con el mayor control, desarrollo y rentabilidad futura posible. Como ya se ha desarrollado en este informe, en una primera fase se ha buscado el aseguramiento de ciertas rutas marítimas y corredores comerciales; mientras que, en la segunda, se está buscando el afianzamiento del Mediterráneo como vía para dominar el comercio en Europa y en el mundo. Para llevar a cabo estos objetivos por la vía marítima, China ha desarrollado e invertido una enorme cantidad de capital, tiempo y recursos humanos en ciertos puertos y localizaciones que, por su ubicación geográfica, reúnen condiciones para dar paso a puntos como el Canal de Suez (que permite la entrada desde Asia al Mediterráneo) o para establecer bases militares (que aseguren las vías, eviten conflictos con otros Estados o prevengan piratería). Cada localización en la que China decide invertir o desarrollar lleva tras de sí un enorme trabajo de investigación de las condiciones y de las posibilidades que tal localización otorga al conjunto del proyecto. Se mide desde la conflictividad de las aguas a las que se va a llegar, hasta la capacidad de expansión que tienen los diferentes puertos o a la profundidad del agua en los mismos.

A lo largo de este apartado se desarrollarán algunas de estas localizaciones de enorme importancia para la nueva Ruta de la Seda de China: porque son tan importantes para la nueva ruta, las inversiones y desarrollos que China ha implementado en ellas, y la cantidad de mercancía que pasa por esas localizaciones.

### 4.1. Puerto de Kyaukpyu (Myanmar)

En un proyecto firmado inicialmente en 2015 entre el gobierno de Myanmar y un consorcio de compañías chinas liderado por CITIC (China International Trust and Investment Corporation), se acordó la construcción del puerto de Kyaukpyu, en un mar de aguas profundas y con una localización privilegiada para los intereses de China<sup>18</sup>. El acuerdo se cerró, en un primer momento, por 7.200 millones de dólares, aunque luego se redujo a 1.600 millones de dólares más la condonación de parte de la deuda que tenía Myanmar con China anteriormente (entre enero y mayo de 2010, China invirtió 10.000 millones de dólares en Myanmar). Esta construcción se llevaría a cabo en cuatro fases, siendo la primera en la que más capital se desembolsaría con 1.300 millones de dólares. Este proyecto no solo incluye el

---

<sup>18</sup> Portal Portuario, “China y Birmania firman acuerdo para construir un puerto marítimo de aguas profundas”, en <https://portalportuario.cl/china-y-birmania-firman-acuerdo-para-construir-un-puerto-maritimo-de-aguas-profundas/>, de 12 de noviembre de 2018, consultado el 14 de marzo de 2020.

puerto de Kyaukpyu, sino que busca la creación de una nueva zona económica con varias vías de conexión con los países más importantes de Asia y un parque industrial en la zona del puerto<sup>19</sup>.

Este puerto contará con una participación del 70% por parte del grupo de inversión chino CITIC, siendo el 30% restante para el gobierno de Myanmar. La conexión con China no solo será por vía marítima, sino que también se conectará este puerto con el gigante asiático mediante nuevas vías ferroviarias y autovías. Aunque este proyecto vio un poco estancado su desarrollo en su primera fase, se considera un gran apoyo para el proyecto BRI (rutas terrestres y ferroviarias) y para la nueva Ruta de la Seda. La importancia estratégica de este puerto redonda en que se encuentra en la zona de influencia de India, por lo que tener este puerto otorga a China cierta independencia de las decisiones de tal país en sus rutas por la Bahía de Bengala hacia el océano Índico<sup>20</sup>. Este acuerdo no solo beneficia a China, sino que también el gobierno de Myanmar proyecta que generará para su país 3.200 millones de dólares al año una vez que el puerto y la zona comercial estén acabados. El consorcio liderado por CITIC considera que con la construcción del puerto y el parque industrial se crearán aproximadamente 100.000 puestos de trabajo cada año para residentes de Myanmar. Dada la pobreza y el bajo nivel de educación de la población de Myanmar, el CITIC ya ha implementado un centro de formación para los futuros trabajadores del proyecto de Kyaukpyu; se forma en ingeniería energética y naval, así como idiomas como el inglés o el chino. Aunque la construcción está aún por comenzar, esta creación de empleo y las aspiraciones de los locales de mejores sueldos y mejor calidad de vida ha hecho que el apoyo a este proyecto por parte de la población sea masivo. Es por ello que es un proyecto en el que ganan ambas partes: China obtiene un pilar importante para sus exportaciones y suministros energéticos, mientras que Myanmar lo ve como un nuevo comienzo a nivel económico del que espera prosperidad para su población y gran rentabilidad de cara al futuro.

Figura 3: Nueva ruta comercial gracias a Kyaukpyu. Fuente: *El Confidencial*.



Otra parte de este proyecto unirá este puerto de Kyaukpyu, que se encuentra en el mismo estado que los yacimientos de gas natural que gestiona Myanmar en el mar de Andaman, con la capital de la provincia china de Yunnan. China también prevé la construcción de un oleoducto entre esta

<sup>19</sup> Centro de Información de Internet China, “Kyaukpyu port to become model project in China-Myanmar BRI cooperation”, en [http://www.china.org.cn/world/2020-01/19/content\\_75628568.htm](http://www.china.org.cn/world/2020-01/19/content_75628568.htm), 19 de enero de 2020, consultado el 14 de marzo de 2020.

<sup>20</sup> Directorio General de Carga Internacional, “China desarrollará un puerto de aguas profundas multimillonario en Myanmar”, en <http://www.dgcinternacional.com/noticias/5025>, de 15 de noviembre de 2018, consultado el 14 de marzo de 2020.

provincia de Yunnan y la costa de Myanmar para importar el petróleo de Oriente Próximo<sup>21</sup>. De esta forma, China se asegurará también una muy importante vía de suministro energético tanto para su país como sus aliados a lo largo del continente asiático. El consejero económico de la Embajada china en Myanmar expresó a un periódico de tal país que el proyecto incluía también un gaseoducto de aproximadamente mil kilómetros que también contaría con inversión de India y Corea del Sur. De ahí también la importancia para China de invertir en Myanmar, que pese a ser un país relativamente pequeño, tiene gran importancia en materia energética en los campos del gas natural y el petróleo.

## **4.2. Puerto de Hambantota (Sri Lanka)**

El gobierno de Sri Lanka formalizó en 2017 el arrendamiento por 99 años del puerto de Hambantota a China por valor de 1.100 millones de dólares. Este gobierno espera que el acuerdo convierta a Sri Lanka en un centro logístico portuario de enorme importancia en el océano Índico y en la nueva Ruta de la Seda de China, lo que impulsará su importancia en Asia a la vez que su economía tanto interior como exterior. La operación se realizó entre el gobierno de Sri Lanka y China Merchant Port Holding (CMPH), que en un primer pago entregó 292 millones de dólares, y que tendrá una participación en el puerto del 70%<sup>22</sup>.

Este arrendamiento por casi un siglo ha sido objeto de rechazo tanto por los empleados del puerto como por buena parte de los locales de Sri Lanka, que consideran que supone una enorme hipoteca para el país y que se deja en manos extranjeras tanto la economía como el futuro del país. Por tanto, que no se mirará por el desarrollo de la economía interior ni el desarrollo de la sociedad y que solo será una herramienta para que China consiga llevar a cabo su proyecto para dominar el comercio internacional. Sin embargo, el Ministro de Finanzas espera que el acuerdo sea muy rentable para el país desde el principio, posicionándose como un posible destino empresarial y perdiendo la dependencia de su economía hacia el turismo. Para protegerse de la dependencia de China, el presidente de Sri Lanka, Maithripala Sirisena, ya ha afirmado que su país buscará realizar acuerdos comerciales con otros países.

Es un puerto estratégicamente ubicado dado que se encuentra a escasas 10 millas de la mayor ruta comercial marítima entre Asia y Europa (por donde pasan más de la mitad de los contenedores del mundo y dos tercios de los cargamentos de petróleo). Además, está muy próximo a India, uno de los mayores enemigos de China en el proyecto marítimo de China. Su localización es lo más importante, puesto que no es uno de los puertos bajo el control de China por el que más carga pase; sin embargo, tener un puerto aliado para transbordos, repostaje y mantenimiento e importaciones tan cerca de India (un punto conflictivo para China) es de enorme valor. Además, de esta forma China puede controlar buena parte del tráfico y rutas de India, así como asegurar esas aguas para sus propios navíos. Respecto al repostaje de barcos, “Sinopec” (China Petroleum and Chemical Corporation) obtuvo en 2019 derecho, mediante licitaciones globales, para realizar operaciones de comercio de petróleo, licitando una filial en el puerto de Hambantota, Sri Lanka<sup>23</sup>. Adicionalmente, se estableció en este puerto un gran depósito de petróleo, abasteciendo por primera vez a un barco el 7 de abril de 2020. Este depósito repercute en el mercado del sur de Asia y noreste de África, y se seguirá desarrollando para continuar el esfuerzo se expandir su actividad de depósito de combustible en todo el mundo. Esta corporación china, Sinopec, está presente en 40 puertos chinos y extranjeros, por lo que, intensificando su actividad,

---

<sup>21</sup> CincoDías (El País, Economía), “China da 2.400 millones de dólares a Birmania para construir un gaseoducto”, en [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2010/12/12/empresas/1292324336\\_850215.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2010/12/12/empresas/1292324336_850215.html), consultado el 15 de marzo de 2020.

<sup>22</sup> El Economista, “Sri Lanka arrienda por 99 años un puerto estratégico en el Índico” en <https://www.economista.es/economia/noticias/8799602/12/17/Sri-Lanka-arrienda-a-China-por-99-anos-un-puerto-estrategico-en-el-Indico.html>, de 9 de diciembre de 2017, consultado el 16 de marzo de 2020.

<sup>23</sup> Revista Energía, “Sinopec continúa su crecimiento internacional y comienza las operaciones de depósito de petróleo en el Puerto de Hambantota de Sri Lanka”, en <https://www.revistaenergia.com/20468/>, consultado el 16 de abril de 2020.

China podrá tener suministro de combustible siempre controlado por autoridades o corporaciones nacionales alrededor del mundo. Esto es, simplemente, una señal más de la importancia que da china al suministro energético y los enclaves geoestratégicos que utiliza para ello.

El puerto fue construido, con financiación china de 1.250 millones de dólares, en 2010 bajo el anterior gobierno al que firmó este acuerdo de arrendamiento que incluye a este puerto en el gigante proyecto BRI chino. Por desgracia para Sri Lanka, desde 2010 a 2017, la autoridad portuaria ha tenido que hacer frente por sí misma de los intereses de esta financiación, dado que el puerto no ha tenido beneficios suficientes para cubrir la deuda. La inversión de China en este país viene dándose desde 2007, cuando aportó 5.000 millones de dólares en créditos para proyectos en transporte (carreteras, puertos y aeropuertos) y plantas energéticas. China de nuevo busca asegurarse vías de transporte por tierra y aire (amén del mar con el puerto), además de suministro energético. Respecto a la defensa del puerto, Sri Lanka ha aceptado la presión de China para desplazar su base naval a este puerto para así protegerlo y defender también la ruta marítima. Esto ha causado gran preocupación y malestar por parte de Estados Unidos, India y Japón porque China use el puerto de Hambantota como base militar, aunque tanto el gobierno chino como el de Sri Lanka ya han aclarado que dentro del acuerdo se estableció una cláusula para que el puerto no pudiera ser usado con fines militares. Por tanto, en principio esta maniobra de mover la fuerza naval de Sri Lanka es simplemente de defensa y protección del puerto y navíos mercantes.

Según Ravindra Jayawickrema, CEO de Hambantota International Port Services, empresa subsidiaria de la operadora portuaria, afirmó en diciembre de 2019 que está proyectada la construcción de un parque industrial en las inmediaciones del puerto de Hambantota que incluiría industria ligera, pesada y alimenticia<sup>24</sup>. También reveló que los volúmenes de mercancías del puerto de Hambantota se han triplicado desde 2017, año en que se llevó a cabo el acuerdo con China, lo cual ha creado oportunidades para los locales y para el país en general. Además, aseguró que, pese a este acuerdo con China, el puerto de Hambantota se rige por la regulación y control de Sri Lanka, siendo locales los empleados también.

### **4.3. Puerto de Gwadar (Pakistán)**

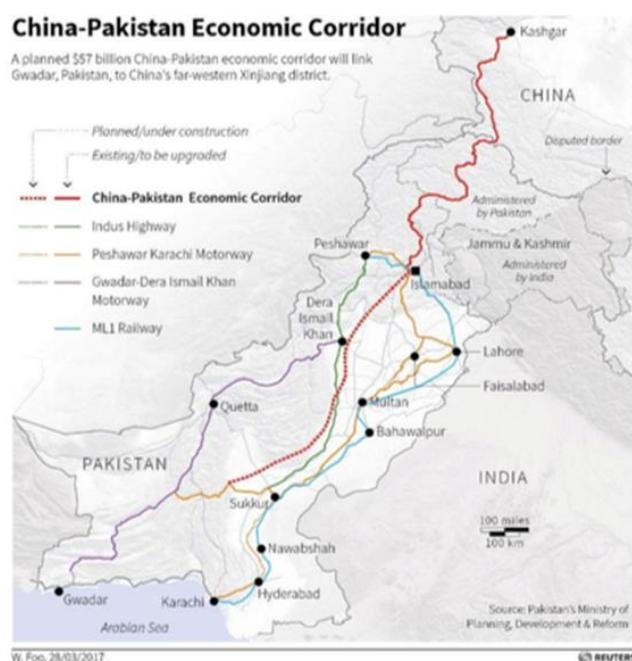
El puerto de Gwadar podría ser denominado el buque insignia de los puertos que controla China en la parte asiática de la Ruta de la Seda del siglo XXI. Ubicado en la provincia de Baluchistán, una de las zonas más pobres del país, está llamado a ser el primer puerto de Asia para el transporte de mercancías por vía marítima. Representa también la pieza angular del ya mencionado CPEC (China-Pakistan Economic Corridor), que además de este puerto incluye la construcción de un aeropuerto internacional, una circunvalación que una el puerto con el resto del país y la autopista Karakoram que unirá China con Pakistán, sistemas eléctricos y centros de formación<sup>25</sup>. Además, se estima que la población de Gwadar se multiplique por 10 en los próximos 25-30 años y que se amplíe el hospital local con fondos chinos multiplicando por seis su capacidad máxima. Además de ello, se ha construido ya una planta energética de carbón y una planta desalinizadora y está proyectada la construcción de una refinería de petróleo cerca de Gwadar. Para todo ello, China ha exigido que una parte de los recursos humanos empleados sean chinos, lo que ha provocado el rechazo de la población pakistaní que teme que empresas y trabajadores chinos le hagan competencia. El presidente de la autoridad portuaria de Gwadar ha expresado que la proporción de trabajadores chinos es solo del 35%, siendo el resto trabajadores pakistaníes.

---

<sup>24</sup> Sustainability Worldwide Center, “Puerto Hambantota Sri Lanka alza el vuelo” en <https://sustainability.es/empresas-sostenibles/puerto-hambantota-de-sri-lanka-alza-vuelo/>, de 26 de diciembre de 2019, consultado el 16 de marzo de 2020.

<sup>25</sup> Asianews.it, “El puerto de Gwadar será la ‘cabeza de puente’ de la nueva Ruta de la Seda china”, en <http://www.asianews.it/noticias-es/El-puerto-de-Gwadar-sera-la-cabeza-de-puente-de-la-nueva-Ruta-de-la-Seda-de-China-42180.html>, de 28 de octubre de 2017, consultado el 19 de marzo de 2020.

Figura 4: Corredor Económico China-Pakistán (CPEC). Fuente: Reuters.



Si los planes del CPEC siguen su curso, se espera que en los próximos años el puerto de Gwadar alcance los 13 millones de toneladas de carga al año, lo que le convertiría el puerto de escala más importante en todo Asia. Si se mantiene el desarrollo, para el año 2030 podría alcanzarse el umbral de los 400 millones de toneladas de carga al año. El conjunto de proyectos que conforman el CPEC está valorado en 62.000 millones de dólares, y tiene como objetivo conectar Xinjiang (noroeste de China) con el puerto de Gwadar. Entre estos proyectos se encuentran, además de lo ya mencionado, ferrocarriles, gaseoductos, oleoductos, líneas de fibra óptica, y fábricas de todo tipo. Sin embargo, los problemas de seguridad de Pakistán, la corrupción que se ha ido dando en su gobierno, así como las posibles pérdidas a las que se enfrente China tras el coronavirus, son enormes amenazas para este corredor comercial. Otra amenaza importante para este proyecto es el gran rechazo que ha producido este corredor en India, que tiene el control de un puerto ubicado a escasas millas del de Gwadar, en Chabahar, Irán

Este puerto fue elegido por su situación estratégica privilegiada cerca del golfo pérsico, dado que está a medio camino entre Asia central, Oriente medio y el sur de Asia. Además, es el primer puerto de aguas profundas de Pakistán que cuenta con 50 kilómetros destinados a muelles y es un área de libre comercio. Por este puerto pasarán navíos dirigidos a Europa y África, o que vuelvan a China u otros puertos del sur de Asia. Para el desarrollo de este puerto se creó una sociedad entre la delegación del gobierno pakistaní en Gwadar y la COPHC (China Overseas Ports Holding Company), aunque es esta última la que realiza las labores de administración del puerto por un leasing de 40 años concedido por el gobierno de Pakistán. Cuando la construcción del puerto esté completa, este contará con muelles de 200 metros de longitud e instalaciones “roll on-roll off” (para transporte de cargamento rodado, ya sea automóviles, camiones o vehículos industriales). Las empresas chinas implicadas en el proyecto se encargarán del desarrollo del puerto una vez construido, con equipamientos de primer nivel, nuevos contenedores de carga y nuevos edificios de oficinas<sup>26</sup>. Estos cambios han producido un aumento de visitantes, aumento del valor de las propiedades próximas, incluso construcción de hoteles.

<sup>26</sup> The Economic Times, “Gwadar Port will boost Pakistan’s, region’s economy: China”, en <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/gwadar-port-will-boost-pakistans-regions-economy-china/articles-how/58513113.cms>, de 4 de mayo de 2017, consultado el 20 de marzo de 2020.

La financiación para este proyecto será provista por China por medio del AIIB, y “préstamos blandos” (con una tasa de interés por debajo de la de mercado) otorgados directamente del gobierno chino al pakistání. Como contrapartida para esta financiación, el COPHC obtendrá el 91% de los beneficios del puerto de Gwadar y su terminal, más el 85% del beneficio generado en la zona de libre comercio. Por tanto, la inmensa mayoría de los beneficios irán destinados a China, por lo que se teme que Pakistán, además de obtener un beneficio mucho menor de lo esperado, pueda caer en la “trampa de deuda” en el futuro (aunque ya lo hace implícitamente recibiendo mucho menos beneficio, en lugar de pagar costes). Según un estudio de febrero de 2018 por parte de la agencia Moody’s, el corredor comercial con China impulsará la economía pakistání a una tasa de crecimiento anual del 4’8%. Además, por la enorme importancia estratégica de este proyecto con Pakistán, todos los países a lo largo de la nueva Ruta de la Seda se verán beneficiados. Por ejemplo, según Liu Ying, investigador del Chongyang Institute for Financial Studies en la Universidad de Renmin, afirmó que “el Corredor ayudará a recortar el tiempo de transporte de carga entre el puerto de Gwadar y regiones del oeste y Asia central un 60 o 70 por ciento”.

Las relaciones entre China y Pakistán no se quedan en el CPEC, sino que hay relaciones muy importantes entre estos dos países a nivel de defensa y militar. Ambos países han unido fuerzas para la fabricación de cabezas nucleares y misiles balísticos<sup>27</sup>, así como en la manufactura de material militar. La mayoría del material y armamento militar de Pakistán proviene de China. De nuevo este proyecto ha suscitado sospechas y críticas por parte de países como India o Estados Unidos por la posibilidad de hacer de este puerto una base naval china. Sin embargo, aún no hay ninguna prueba, razón o evidencia que indique que China ha mandado alguna parte de su ejército a Gwadar o que haya trasladado a tal puerto alguno de sus buques. Ciertamente, en cambio, que hay muchas razones (la protección del puerto, navíos y rutas comerciales, la alta conflictividad de Pakistán, las tensiones con India y la proximidad con los conflictos bélicos de oriente medio y el golfo pérsico) que indican que sería la tendencia natural si China decidiera tener cierta presencia militar en tal localización. Un primer paso para ello es que Pakistán, siguiendo directrices chinas, sí que ha enviado parte de su ejército a Gwadar<sup>28</sup>. El puerto de Gwadar es lo suficientemente profundo como para acomodar en él submarinos y portaviones, en caso de ser necesario. Este uso del puerto es previsible dada la nueva operación contra la piratería en la zona del golfo pérsico por parte de la Armada del Ejército Popular de Liberación de China<sup>29</sup>.

#### **4.4. Puerto de Yibuti (Yibuti)**

Yibuti, un país de reducido tamaño en el cuerno de África (y con una población que no llega al millón de habitantes), tiene una posición geoestratégica excepcional para establecer relaciones entre África oriental y la península arábiga, a la vez que el resto de Asia por vía marítima y la entrada a Europa por medio del Canal de Suez. A su vez, representa una puerta de entrada al mercado africano, el cual busca inversores para realizar una expansión que muchos gobiernos no pueden permitirse y es una gran fuente en el mercado energético. Por esta situación, muchos son los países que han intentado establecer relaciones y situarse en Yibuti para tomar control de las tensiones internacionales que hay en la zona y asegurar relaciones comerciales en un punto tan clave. En este país se encuentran bases militares de países como Francia (hasta 1977 fue colonia francesa), Japón, Estados Unidos y, ahora, China. Para el país de Yibuti esto es positivo, dado que tanta presencia extranjera le otorga un triple beneficio: aumenta

---

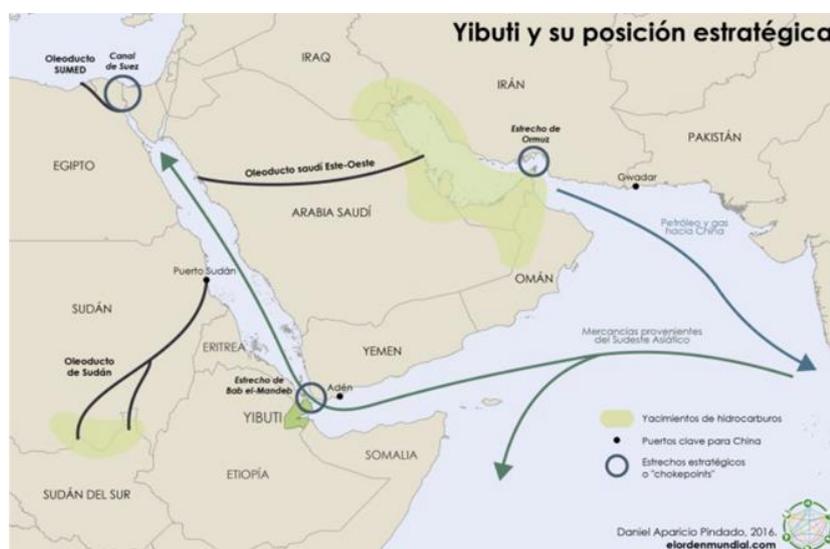
<sup>27</sup> Center for Strategic International Studies, “Pakistan’s Gwadar Port: a new naval base in China’s String of Pearls in the Indo-Pacific”, en [https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/180717\\_Kanwal\\_PakistanGwadarPort.pdf?jvIteF1wdIMFW5Da2GLB1\\_C6SgGzjs4c](https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/180717_Kanwal_PakistanGwadarPort.pdf?jvIteF1wdIMFW5Da2GLB1_C6SgGzjs4c), march 2018, consultado el 19 de marzo de 2020.

<sup>28</sup> Krzysztof, Iwanek, The Diplomat, “No, Pakistan’s Gwadar Port is not a Chinese naval base (just yet)”, en <https://thediplomat.com/2019/11/no-pakistans-gwadar-port-is-not-a-chinese-naval-base-just-yet/>, de 19 de noviembre de 2019, consultado el 20 de marzo de 2020.

<sup>29</sup> Cai, Peter, “Understanding China’s Belt and Road Initiative”, en *Lowy Institute for International Policy*, Marzo 2017, pp. 4-5.

su valor geoestratégico y recibe importantes cantidades de dinero por permitir la presencia de potencias internacionales, contando con la protección de estas<sup>30</sup>.

Figura 5. Yibuti y su posición estratégica. Fuente: Daniel Aparicio Pintado ([elordenmundial.com](http://elordenmundial.com))



China, por su parte, inauguró en 2017 en este país su primera base militar en el extranjero para proteger sus intereses comerciales en esa zona. Como ya se ha dicho, este país otorga una posición clave en el cuerno de África, el denominado cuello de botella del mar Rojo, el mar Árabe, y la entrada posterior al Mediterráneo, por lo que es un territorio en el que se sitúa una de las rutas marítimas y energéticas más importantes del mundo. Este movimiento chino ha sido catalogado por otros Estados como un intento de aumentar su potencia naval y de aumentar las tensiones en el cuerno de África; sin embargo, China ha expresado que no busca el expansionismo militar y que solo busca proteger sus intereses (de hecho, China denomina este enclave como un “centro logístico” y no una base militar). China desarrolla diferentes misiones internacionales de paz y combate la piratería en el cuerno de África y golfo de Adén desde 2008; sin embargo, el 26 de noviembre de 2015, el Portavoz del Ministerio de Asuntos Exteriores chino, Hong Lei, expresó que la Armada china había encontrado dificultades logísticas para la realización de estas operaciones. De esta forma se estableció la necesidad de un centro logístico a casi 7.000 kilómetros de costas chinas, en el puerto de Obock (Yibuti) para contar con un apoyo cercano y eficiente para estas operaciones. Se estableció este centro de apoyo en Obock dado que el puerto de Yibuti ya estaba saturado con buques militares franceses, japoneses y estadounidenses. Otra de las razones para esta expansión es que China no quiere depender de acuerdos con otros países para la defensa e infraestructura de sus rutas comerciales y compañías tan relevantes como COSCO en aguas tan importantes pero, a la vez, tan conflictivas<sup>31</sup>. Lo importante de este hecho es que incluso mediante las actividades militares, China manifiesta sus aspiraciones globales.

Los intereses chinos en esa zona están valorados en cerca de 200.000 millones de dólares<sup>32</sup>, entre otros factores están los intereses petrolíferos en Sudán del Sur. Por otro lado, los trabajadores chinos desplegados en Yibuti y el noreste de África podrán contar con defensa y, en caso de ser necesario, repatriación por parte del ejército chino. Respecto al puerto de Yibuti, China Merchant Holdings, una empresa propiedad del gobierno chino, compró buena parte de la participación (23,5%) del puerto

<sup>30</sup> Arancón, Fernando, El Orden Mundial, “Yibuti, el centinela de Bab el-Mandeb”, en <https://elordenmundial.com/yibuti-centinela-bab-mandeb/>, de 12 de mayo de 2016, consultado el 5 de abril de 2020.

<sup>31</sup> El Mundo, “Base china en Yibuti, indicador de expansión global”, en <https://www.dw.com/es/base-china-en-yibuti-indicador-de-expansión-global/a-39794918>, consultado el 5 de abril de 2020.

<sup>32</sup> Montoya Cerio, Fernando, “Djibouti. Asentamiento estratégico internacional” en *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 22 de diciembre de 2015, p. 11.

por 185 millones de dólares. Por otra parte, China State Construction Engineering firmó un contrato por valor de 420 millones de dólares para desarrollar las instalaciones del puerto y mejorar sus infraestructuras de funcionamiento, lo que incluía la construcción de dos aeropuertos internacionales y una línea ferroviaria entre Yibuti y Adís Abeba (Etiopía) de 756 kilómetros<sup>33</sup>. Fuera de las bases militares y centros logísticos, los puertos son el único activo económico importante que tiene el país, por lo que este tipo de convenios son muy beneficiosos. Sin embargo, se teme que esta inversión aporte beneficios en el presente, pero no repercutan ni continúen en el futuro. Esta entrada de China en África le ha permitido realizar convenios e invertir en otros países africanos, como Senegal o Costa de Marfil, y se espera que continúe la inversión china con el crecimiento del mercado africano gracias a la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio en África el 30 de mayo de 2019.

Este convenio creará una zona de libre comercio, que será la más grande de África una vez terminada. El gobierno de Yibuti espera que este acuerdo no solo haga de este país un centro comercial y logístico, sino que también cree oportunidades laborales para los jóvenes de tal país y ayude al desarrollo de toda su sociedad. La primera fase de esta nueva zona de libre comercio abarca unas 240 hectáreas, aunque se espera que dentro de 10 años, si continúa el desarrollo como está planeado, se amplíe a 4.800 hectáreas con un presupuesto de 3.500 millones de dólares. El ejecutivo de Yibuti espera así atraer a empresas internacionales para que construyan en su país plantas de fabricación para no ser únicamente un punto de paso en el comercio internacional.

El problema de este proyecto, como el de mayoría de países asiáticos en los que ha invertido China, es la “trampa de deuda”. La deuda pública de Yibuti pasó de representar un 50% del PIB en 2015 a más de un 85% en 2017, según el FMI, y se estima que la deuda con China por parte del gobierno de Yibuti sea superior a los 1.300 millones de dólares. Aboubaker Omar Hadi, presidente de la autoridad portuaria de Yibuti y de la zona de libre comercio, restó importancia a tal preocupación dado que espera que el comercio internacional financie tal deuda por la rentabilidad de los diferentes puertos del país, la zona de libre comercio y del ferrocarril con Addis Abeba<sup>34</sup>.

## **4.5. Puerto del Pireo (Grecia)**

El gobierno chino ha catalogado el puerto del Pireo como la puerta de entrada principal para las exportaciones chinas para Europa del sur, este y central, así como un “hub” esencial para los navíos de mercancías en el mar Mediterráneo<sup>35</sup>. Por esta vía, China también quiere ampliar sus relaciones comerciales con el conjunto de la Unión Europea desarrollando sus puertos, vías de transporte e infraestructuras. Es importante valorar que los desarrollos proyectados por China en el puerto del Pireo van de la mano con desarrollos en otras infraestructuras, sobre todo la ferroviaria, para que el transporte de todas las mercancías que llegan a tal puerto no se quede en el sur de Europa. China quiere llegar a la totalidad de la Unión Europea por la vía del Pireo y que este puerto llegue a adquirir la importancia de otros de renombre como el de Rotterdam, Países Bajos. Desde finales de 2013, el gobierno chino ha venido explicando sus planes para la construcción de una línea ferroviaria de alta velocidad desde el Pireo hasta Budapest y Viena, pasando por Skopie y, posiblemente, pudiendo llegar a unir en un futuro esta ruta con la que está en construcción en Turquía. Esto además beneficiará a industrias de Europa central que, en muchos casos, cuentan con inversión china.

---

<sup>33</sup> Lee, John, Foreign Affairs, “China comes to Djibouti: Why Washington should be worried”, en <https://www.foreignaffairs.com/articles/east-africa/2015-04-23/china-comes-djibouti>, de 23 de abril de 2015, consultado el 5 de abril de 2020.

<sup>34</sup> ICEX España Exportación e Inversión, “Yibuti lanza la mayor zona de libre comercio de África” en <https://www.icex.es/icex/es/Navegacion-zona-contacto/revista-el-exportador/noticias/NEW2018793890.html#>, de 17 de julio de 2018, consultado el 5 de abril de 2020.

<sup>35</sup> Van der Putten, Frans-Paul y Meijnders, Minke, “China, Europe and the Maritime Silk Road”, en *Clingendael Netherland Institute of International Relations report*, marzo 2015, pp. 7-14.

En junio de 2014, el primer ministro chino Li Keqiang visitó el puerto del Pireo, operado en parte por la empresa estatal china COSCO, como parte del Foro de Cooperación Marina China-Grecia. Durante esta visita, denominó a esta participación china como una “perla” en la cooperación entre ambos países y expresó su ambición de hacer del Pireo una enorme puerta de entrada a Europa para China, comenzando a explicar brevemente los planes futuros de China en su política marítima. Para ello, haría del Pireo uno de los mejores puertos del mundo mejorando a su vez sus conexiones ferroviarias con el resto de Europa. En Julio, el presidente de la República Xi Jinping también visitó Grecia y este puerto para simbolizar la importancia que le daba tanto al país como a este puerto en concreto en sus planes y negociar sobre la futura cooperación entre los dos países. Además de este puerto, compañías públicas chinas también se interesaron por diferentes aeropuertos, redes eléctricas y la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad.

La compañía COSCO ha estado involucrada en el Pireo desde 2009, cuando obtuvo una concesión de 35 años por parte del gobierno griego para operar en la terminal de contenedores de mercancías. Para conseguir esta concesión COSCO tuvo que comprometerse a realizar una importante inversión para mantener el rendimiento a nivel de cantidad de contenedores de la terminal de carga del puerto, además de añadir una sección a los muelles I y II, que son los que le correspondían. Para el año 2012, estas inversiones por parte de COSCO ya habían aumentado el rendimiento del puerto considerablemente, siendo el puerto que mayor crecimiento tuvo en el mundo ese año, según la revista *Containerization International*. Para el 2013, el Pireo ya estaba dentro de los 10 puertos de contenedores más grandes de Europa. En el periodo entre 2009 a 2014, la cantidad de contenedores movidos en este puerto se quintuplicó, de 700.000 TEU (contenedores de tamaño estándar) a 3,6 millones de TEU. En septiembre de 2013, COSCO consiguió un nuevo acuerdo con el gobierno de Grecia para invertir 230 millones de dólares adicionales para aumentar la capacidad de su parte de la terminal de carga a 6,2 millones de TEU anuales durante los próximos 7 años expandiéndose al muelle III. COSCO también ha invertido en la capacidad de tránsito del puerto, uniendo la terminal de este con la red nacional griega de ferrocarril y estableciendo un centro de distribución en el mismo puerto.

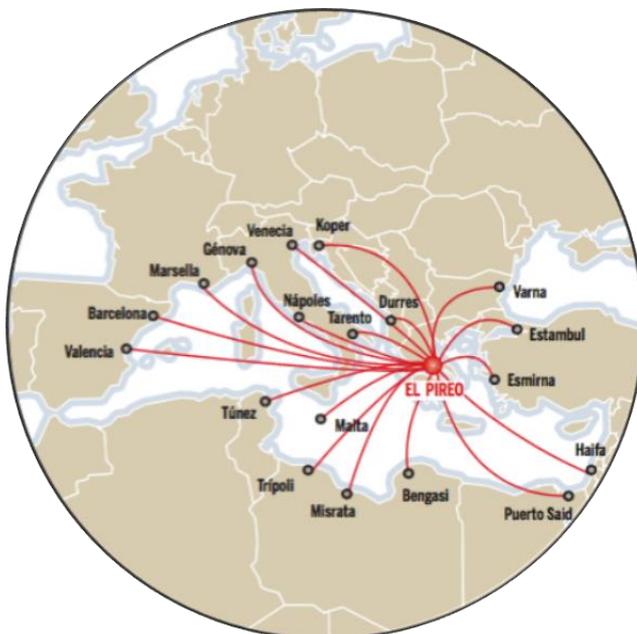
Con todas estas inversiones, el Pireo no solo se ha convertido en una puerta de entrada para China en la Unión Europea, sino que se ha transformado en un enorme hub (puerto de referencia de distribución de carga) para el transporte de mercancías en el Mediterráneo. Como demostración, en 2018 se posicionó como el trigésimo tercer puerto de carga más importante del mundo, siendo el segundo que más crece respecto del año anterior (por detrás del puerto chino de Rizhao), según el ranking anual del proveedor de inteligencia logística JOC “Top 50 container ports” de 2018 (el más actual hasta la fecha)<sup>36</sup>. Hay que tener en cuenta que las mayores compañías que realizan trayectos entre Asia y Europa prefieren cada vez usar barcos más grandes y realizar paradas solo en los puertos más grandes e importantes, de ahí la transcendencia de que se considere al Pireo como un hub de relevancia mundial. Más de 29 de las compañías de transporte marítimo más importantes del mundo ya tienen acuerdos de largo plazo con la terminal operada por COSCO del Pireo. La parte del puerto operada por COSCO tiene un rendimiento considerablemente más alto que la operada por la autoridad griega empleando a un tercio de los empleados (aproximadamente 270 contra casi 1.300), y desde 2009 hasta 2018 ha aumentado su productividad de 12 contenedores por hora a 44. Después de valorar estos datos, COSCO adquirió el control de la autoridad portuaria del Pireo, así como una participación del 51% en el mismo a cambio de 280,5 millones de euros y ya se ha alcanzado un acuerdo para adquirir otro 16% de la participación que se hará efectivo en 2024. El rendimiento económico del puerto también se puede considerar un éxito, ya que en 2018 obtuvo un incremento en sus ingresos de 27,9 millones de euros, un 47% más que el año anterior. Todo ello, según el portavoz de la Autoridad Portuaria del Pireo,

---

<sup>36</sup> JOC.com, “Top 50 global container ports 2018” (19 agosto 2019), en [https://www.joc.com/port-news/top-50-global-port-rankings-2018\\_20190809.html](https://www.joc.com/port-news/top-50-global-port-rankings-2018_20190809.html), consultado el 10 de abril de 2020.

generará considerables beneficios para los inversores, empleados, comunidad local, accionistas y, de forma global, para toda la economía griega<sup>37</sup>.

Figura 6. Las conexiones del puerto del Pireo. Fuente: *Expansión*



Muchas grandes compañías han decidido ya traspasar su centro de distribución al Pireo, como Hewlett-Packard (HP) que ha cambiado su centro de distribución de Róterdam a este puerto dadas las relaciones que tiene con China (sus fábricas se encuentran allí). A esta compañía le han seguido otras como Huawei, Sony y ZTE, y ya hay proyectada una zona en el puerto que se dedicará a instalaciones de finalización y ensamblaje de productos importados. El apoyo del gobierno griego, viendo el beneficio que representará para su país, no ha tardado en llegar, estableciendo exenciones fiscales a bienes importados por grandes compañías que hagan uso del puerto del Pireo para la distribución de sus productos en Europa. Sin embargo, la Unión Europea mantiene una posición crítica de cara al BRI chino, lo que está erosionando poco a poco la cohesión interna y unidad política. Esto se debe a que las inversiones chinas en Estados del sur de Europa han dinamizado economías muy ralentizadas desde la crisis de 2008 e históricamente más débiles que las del norte; mientras, los países del norte y oeste de Europa tienen una postura más cauta hacia los convenios con China, dado que los ven como una estrategia para dividir la UE y ganar poder político<sup>38</sup>. Adicionalmente, se está creando una enorme competencia para compañías europeas de transporte e intercambio en el mercado Indo-Pacífico, y no se piensa que en los proyectos llevados a cabo por China se dé la suficiente transparencia ni igualdad en los concursos de concesiones del BRI (normalmente a las compañías europeas no se les permite participar en ellos). Hay que tener en cuenta que la Unión Europea mantiene importantes relaciones con países como India, Japón, Australia y Estados Unidos, y ninguna de esas relaciones se vería beneficiada de un acercamiento a China por parte de la Unión Europea.

Geoestratégicamente, el Pireo es importantísimo para China. Todo su proyecto BRI en el Mediterráneo se lleva a cabo “pivotando” todos sus trayectos en el puerto del Pireo. Esto se debe a la posición de Grecia respecto de Europa y también respecto de Asia, dadas las posibles conexiones que

<sup>37</sup> Red de Oficinas Económicas y Comerciales de España en el Exterior, “China quiere que el puerto griego del Pireo sea la entrada de la nueva Ruta de la Seda en la UE”, en <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2019821553.html?idPais=GR>, de mayo 2019, consultado el 11 de abril de 2020.

<sup>38</sup> Mohan, Garima, “Europe’s response to the Belt and Road Initiative”, en *The German Marshall Fund of the United States*, n°4, marzo 2018.

se podrán dar en el futuro por vía terrestre. Esto hace que esta zona de Grecia se haya convertido en un enorme centro logístico para Europa en beneficio del BRI chino. Una vez más China se aprovecha de una economía débil, beneficiándose de la crisis de 2008 que convirtió a Grecia en el país más endeudado de la Unión Europea, para realizar su entrada en el país.

El Pireo ya ha conseguido ser el primer puerto de carga más importante del Mediterráneo en 2019, superando al de Valencia, con una carga total de 5,65 millones de TEU<sup>39</sup>. Esto ha supuesto un aumento del 20,9% respecto al año anterior, aunque sigue siendo superado en Europa por los puertos de Rotterdam, Amberes y Hamburgo. Sin embargo, la enorme inversión china en el comercio del Mediterráneo ha producido un descenso del tráfico en los puertos del norte de Europa (como es el caso del puerto alemán de Bremen, cuyo tráfico cayó el año pasado un 10%) en favor de puertos del Mediterráneo como el Pireo, el de Valencia, Barcelona, Algeciras, etc.

## 4.6. Puertos de Italia

En marzo de 2019, el presidente italiano Giuseppe Conte y el presidente de la República Popular China Xi Jinping firmaron un memorando para la adhesión de Italia en la iniciativa BRI china<sup>40</sup>. Con este documento, que cuenta con 29 acuerdos institucionales y comerciales, China busca, entre otras cosas, entrar en los puertos italianos de Trieste, Génova y Palermo como ya lo hizo en el Pireo griego. Este proceso de entrada en los puertos se haría entre las diferentes autoridades portuarias y la compañía china CCCC (China Communications Construction Company). Este memorando crea una guía (no es vinculante) para impulsar las relaciones comerciales bilaterales entre los dos países en materias de infraestructura, energía, finanzas o, incluso, materia aeroespacial. El ministro de Desarrollo Económico y vicepresidente de Italia, Luigi Di Maio, espera que esta entrada de Italia en el BRI dinamice su economía y cree empleo, pudiendo alcanzar un valor potencial de 20.000 millones de euros. Italia se convierte de esta forma en el primer país del G-7 (foro económico formado por los países con más poder político, económico y militar del mundo, aunque sin contar a China) en adherirse al BRI, pese al temor de Estados Unidos o la propia Unión Europea de que la influencia china llegue a hacerles perder poder. Esto hace que el acuerdo de China con Italia otorgue a este último oportunidades económicas, pero también importantes riesgos políticos.

El puerto de Trieste, ubicado al norte del mar Adriático en el extremo noreste de Italia, será uno de los principales beneficiarios de este acuerdo con China. Pese a haber estado en declive desde el comienzo de la crisis económica de 2008, se espera que este acuerdo con China pueda revitalizarlo siguiendo el modelo del Pireo en Grecia<sup>41</sup>. El interés chino por este puerto viene dado, una vez más, por la posición geoestratégica del puerto y sus conexiones para llegar al resto de Europa por vía ferroviaria y terrestre. El puerto de Trieste, como todos los italianos, son de propiedad pública, aunque se espera que en el corto plazo se otorgue a China una concesión para cederle la gestión del puerto de este, como expresa Zeno D'Agostino, jefe de la autoridad portuaria de Trieste. Este puerto cuenta con una profundidad de 18 metros, instalaciones Ro-Ro y con zona de libre comercio, factores que benefician la entrada de comercio internacional. Además, para devolver la actividad a este puerto, se han establecido ventajas fiscales para las importaciones que lleguen a Trieste, así como se han reducido las tasas portuarias hasta ser de las más bajas de Italia. El grupo chino CCCC firmó en marzo de 2019 un

---

<sup>39</sup> Expansión, “El Pireo supera a Valencia como primer puerto del Mediterráneo en contenedores”, en <https://www.expansion.com/valencia/2020/02/25/5e5569bce5fdeac7598b45aa.html>, de 25 de febrero de 2020, consultado el 11 de abril de 2020.

<sup>40</sup> El Mundo, “Italia ignora a EE.UU. y la UE y abraza la nueva Ruta de la Seda que le ofrece China”, en <https://www.elmundo.es/economia/2019/03/23/5c9680dbfdfff22a38b469f.html>, de 23 de marzo de 2019, consultado el 12 de abril de 2020.

<sup>41</sup> France24, “Italia: ¿Caballo de Troya de China en Europa?”, en <https://www.france24.com/es/20190322-italia-europa-china-economia>, de 22 de marzo de 2019, consultado el 15 de abril de 2020.

acuerdo con las autoridades portuarias de Trieste y Génova para comenzar proyectos de inversión, desarrollo e innovación en estos puertos.

El puerto de Venecia es otro de los puertos italianos en los que se ha fijado China. Pino Musolino, presidente de su autoridad portuaria, ya ha afirmado que se lleva desarrollando este puerto desde hace tiempo para poder aprovechar las oportunidades que plantea China con su nueva Ruta de la Seda<sup>42</sup>. El objetivo es maximizar el impacto económico que la presencia de China pueda aportar en el puerto de Venecia, ayudando también a la región del Véneto a recuperar puestos de trabajo y dinamizar su economía. El 11 de febrero de 2019 se firmó un memorándum entre Venecia y Beijing para ampliar la capacidad de los dos puertos marítimos venecianos para convertirlos en centros logísticos en la fase del Mediterráneo de la nueva Ruta de la Seda. Por otro lado, el puerto de Venecia tiene muy buenas conexiones ferroviarias, como la que le une con Duisburgo en el este de Alemania, punto importante de industria alemana e importante también para el BRI por ser un punto de conexión ferroviaria con China.

Pese a que aún está por ver cómo se irán desarrollando las relaciones entre China e Italia, ambos países parecen favorables al entendimiento y ven importantes rendimientos potenciales en sus acuerdos. El temor de las autoridades económicas de la Unión Europea es que, visto que la deuda italiana alcanza el 130% del PIB italiano, Italia caiga en la “trampa de deuda” con China, lo cual menoscabaría enormemente tanto su capacidad económica como política (tanto dentro de Italia como en organizaciones internacionales como la UE o el G-7). Para China, la adición de Italia como aliado en su iniciativa BRI tiene un valor geoestratégico muy importante para su entrada en Europa, siendo un apoyo para su centro logístico más importante en El Pireo.

## **4.7. Puerto de Tánger Med (Marruecos)**

En marzo de 2017, el grupo chino Haite consiguió llegar a un acuerdo con el rey de Marruecos, Mohammed VI, mediante el cual se construiría una ciudad industrial en Tánger que acogería a unas 200 empresas chinas y donde se realizaría una inversión de unos 1.000 millones de dólares. Esta nueva área industrial tendría unas 2.000 hectáreas y representaría un enorme motor económico para Tánger y sus alrededores. Las principales empresas que estaban interesadas en ubicarse en esta zona pertenecían al sector automovilístico, aeronáutico y textil. Las aspiraciones para establecer importantes relaciones comerciales entre Marruecos y China venían de atrás, dado que el año anterior Mohammed VI ya había firmado un acuerdo con Xi Jinping para la asociación estratégica de los dos países<sup>43</sup>.

Geográficamente, Tánger representa una puerta más hacia Europa, el Mediterráneo y el Atlántico, pero también hacia un mercado al alza y en expansión como es el africano. Además, tiene buenas conexiones dado que está muy cerca de la autopista que une Casablanca con Rabat y tiene unión con líneas ferroviarias. Estratégicamente, ambos países resultan beneficiados del acuerdo: China continúa aumentando centros logísticos a su Ruta de la Seda en el Mediterráneo mediante inversiones que serán rentables tanto a corto como a largo plazo, mientras que el rey de Marruecos es fiel a su promesa de dinamizar la economía del país incrementando las relaciones con las principales potencias mundiales.

El puerto de Tánger Med aspira a ser uno de los principales del Mediterráneo, suponiendo entonces una gran amenaza para otros puertos, sobre todo los españoles de Algeciras y Valencia. En 2018 se movieron por este puerto 3,47 millones de TEU, lo que es un aumento del 15,7% respecto del año anterior, y en 2019 alcanzó los 3,8 millones de TEU. También en 2019 se inauguró la ampliación

---

<sup>42</sup> AsiaNews.it, “El posible rol de los puertos italianos en la Belt and Road china”, en <http://www.asianews.it/noticias-es/El-posible-rol-de-los-puertos-italianos-en-la-Belt-and-Road-china-46552.html>, de 20 de marzo de 2019, consultado el 15 de abril de 2020.

<sup>43</sup> Soto, Paco, Atalayar.com, “China construye una ‘ciudad industrial’ en Tánger por valor de 1.000 millones de dólares”, en <https://atalayar.com/content/china-construye-una-“ciudad-industrial”-en-tanger-por-valor-de-1000-millones-de-dolares>, de 25 de marzo de 201, consultado el 20 de abril de 2020.

de este puerto (2 nuevas terminales), lo que le convierte en el mayor puerto en capacidad de carga de África. Esta ampliación espera que haga del puerto de Tánger Med un centro logístico para todos los barcos que transitan por el estrecho de Gibraltar, por donde pasan al día cerca de 300 barcos, a la vez que una llamada a inversiones extranjeras que busquen ubicar aquí centros logísticos propios o centros de producción. La enorme ampliación supone 4,6 nuevos kilómetros de diques y 3 nuevos kilómetros de muelles, lo que permitirá al puerto de Tánger Med, una vez terminada la ampliación, alcanzar un tráfico de hasta 9 millones de TEU (lo que le situaría entre los 20 puertos más importantes del mundo y más importante en el Mediterráneo)<sup>44</sup>. Además, su plataforma industrial tendrá una participación de unas 900 empresas y tendrá un volumen anual de negocios de unos 7.300 millones de euros<sup>45</sup>, además de gestionar el tráfico de unos 7 millones de pasajeros. El renovado puerto cuenta ahora con 4 terminales de carga, una terminal para vehículos, una terminal de hidrocarburos y una zona franca logística<sup>46</sup>.

Este puerto ya es hub en el Mediterráneo para varias compañías que buscan llegar tanto a Europa como a África. Tiene conexiones directas con más de 180 puertos, muchos de ellos chinos o parte de la nueva Ruta de la Seda, lo que hace esperar que en un futuro cercano sea tan importante para China como lo es puerto del Pireo en Grecia. Sin embargo, en este caso China no tiene el control de la autoridad portuaria, algo que sí tiene en Grecia, por lo que se espera que el hub principal en el Mediterráneo para China siga siendo el Pireo.

## 4.8. Puertos de España

Las relaciones entre China y España llevan dándose un largo periodo de tiempo, desde que se restablecieron en 1973, y han sido siempre estables y provechosas para ambos Estados. Para el gobierno chino, España es uno de los socios más fiables en el continente europeo y un importante activo para sus relaciones comerciales y económicas. China representa para España uno de sus principales mercados de importación, además del primer responsable del déficit comercial español. Sin embargo, España ha decidido no adherirse por sí mismo, como ha hecho Italia, a la iniciativa BRI de China, sino que seguirá el proyecto de la Unión Europea para la unión comercial con el gigante asiático (algo que han hecho otros países europeos como Francia y Alemania)<sup>47</sup>. De todas formas, España está interesado en mantener las relaciones cercanas que tiene con China y ha ofrecido su colaboración para lo que necesite su gobierno en su proyecto. Muchos empresarios españoles, conocedores de las grandes inversiones que aporta China en otros países, estaban a favor de la adhesión de España en el BRI chino, pese a que España ha decidido seguir la vía europea. Las inversiones chinas en España aumentaron a finales de 2018 y 2019, tras la visita de Xi Jinping en noviembre 2018 a Madrid. Estas inversiones se centran en el sector automovilístico, energético, alimenticio, financiero y de infraestructuras. Además, España busca disminuir el déficit comercial con China eliminando todo lo posible las barreras comerciales y fiscales.

Respecto al transporte marítimo en el Mediterráneo, China se ha fijado en varios puertos españoles de los que puede conseguir diferentes objetivos y alta rentabilidad. Los puertos españoles en

---

<sup>44</sup> Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de España, Oficina Económica y Comercial de España en Casablanca, “Inauguración de la nueva terminal de Tánger Med II”, <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2019829840.html?idPais=MA>, de junio de 2019, consultado el 20 de abril de 2020.

<sup>45</sup> Anave (Asociación de Navieros Españoles), “Tanger Med inaugura una nueva ampliación, con la que prevé triplicar su capacidad de contenedores” en <https://www.anave.es/prensa/ultimas-noticias/2181-tanger-med-inaugura-una-nueva-ampliacion-con-la-que-preve-triplicar-su-capacidad-de-contenedores>, de 4 de julio de 2019, consultado el 20 de abril de 2020.

<sup>46</sup> Tanger Med Special Agency, “Presentación zona portuaria Tanger Med” en <https://www.tanger-med.ma/es/pole-portuaire/>, consultado el 20 de abril de 2020.

<sup>47</sup> Ortega Socorro, Eduardo, ElEconomista, “China espera que España refuerce su colaboración en la nueva Ruta de la Seda” en <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/9762371/03/19/China-espera-que-Espana-refuerce-su-colaboracion-en-la-nueva-Ruta-de-la-Seda.html>, de 15 de marzo de 2019, consultado el 17 de abril de 2020.

los que más hincapié se ha hecho son los de Barcelona, Algeciras y Valencia, los 3 más importantes de España y todos ellos dentro de los 15 puertos de contenedores más importantes de Europa en 2019<sup>48</sup>. Valencia y Algeciras están además dentro de los 40 puertos con mayor volumen de contenedores del mundo y eran los dos más importantes en el Mediterráneo hasta que el puerto del Pireo en Grecia se puso en primer lugar por las enormes inversiones y desarrollo de China. Además, China también tiene presencia en otros puertos españoles como el de Bilbao y el de Las Palmas de Gran Canaria. Además, la compañía china COSCO adquirió en junio de 2017 una participación del 51% de Noatum Ports, el principal operador de terminales portuarias en España<sup>49</sup>, pasando a denominarse COSCO Shipping Ports Spain. Esta compra se realizó por un valor de 203,5 millones de euros y China no solo encuentra valor en los puertos en los que operaba Noatum (terminales muy importantes en Valencia y Bilbao), sino que esta compañía también tiene dos terminales ferroviarias (Zaragoza y Madrid)<sup>50</sup>, lo que le permite ser el operador logístico líder en España ofreciendo transporte tanto marítimo como ferroviario para la Península Ibérica y Europa.

El puerto de Valencia movió en 2018 5,18 millones de TEU, un incremento del 7,3% respecto a 2017. En 2019 se mantuvo el crecimiento, moviéndose por este puerto 5,43 millones de TEU, lo que supone un crecimiento del 4,96% respecto al año anterior<sup>51</sup>. El crecimiento en 2019 es algo menor que el de 2018 dada la inestabilidad política y económica internacional. El puerto de Valencia, que engloba el de Valencia, Sagunto y Gandía, concentra el 31% del tráfico de contenedores en España por lo que es el más importante del país. Desde la entrada de COSCO en el puerto de Valencia en 2017, las relaciones de este puerto con China no han hecho más que crecer (hasta un 56,6% en 2018), teniendo conexión directa con 83 puertos chinos. Los puertos chinos con relaciones más importantes con el puerto de Valencia son<sup>52</sup>: Shanghai (el más importante del mundo en cantidad de contenedores movidos), Ningbo, Yantian, Qingdao, Xianmen, Tianjin y Hong Kong. En la actualidad, el tráfico de contenedores con Asia representa el 48% del tráfico del puerto de Valencia y representa casi el 50% del comercio entre España y China. Representantes de la autoridad portuaria de Valencia participaron en el V Foro Internacional de Cooperación Portuaria de la Ruta Marítima de la Seda para expresar la importancia de este puerto para China como un hub en el Mediterráneo y su desarrollo y crecimiento<sup>53</sup>. También se hizo hincapié en la importancia geoestratégica de este puerto, teniendo un área de influencia de más de 2.000 kilómetros y relaciones directas con países del sur de Europa, norte de África, China y Estados Unidos, siendo estos dos últimos países los más importantes para el puerto de Valencia.

El puerto de Valencia, el más importante en el Mediterráneo hasta que le adelantó el Pireo por la inversión china, supera las 80.000 toneladas de mercancía movidas al año, emplea a aproximadamente 15.000 personas y da servicios a alrededor de 7.500 buques anualmente. Cuenta con tres terminales de

---

<sup>48</sup> Notteboom, Theo, PortEconomics, “Top 15 container ports in Europe in 2019: TEU volumes and growth rate”, en <https://www.porteconomics.eu/2020/02/21/top-15-container-ports-in-europe-in-2019-teu-volumes-and-growth-rates/>, de 21 de febrero de 2020, consultado el 17 de abril de 2020.

<sup>49</sup> COSCO shipping, “COSCO SHIPPING Ports adquiere el 51% de Noatum Ports en España”, en [https://cospain.com/cosco-shipping-ports-adquiere-el-51-de-noatum-ports-en-espana/](https://coscospain.com/cosco-shipping-ports-adquiere-el-51-de-noatum-ports-en-espana/), de 13 de julio de 2017, consultado el 17 de abril de 2020.

<sup>50</sup> Spanish Ports, “COSCO Shipping Ports Spain es la nueva denominación de Noatum Ports”, en <http://www.spanishports.es/texto-diario/mostrar/1377032/cosco-shipping-ports-spain-nueva-denominacion-noatum-ports>, de 4 de abril de 2019, consultado el 18 de abril de 2020.

<sup>51</sup> Expansión, “El Puerto de Valencia mueve 5,4 millones de contenedores en 2019, un 4,9% más”, en <https://www.expansion.com/valencia/2020/02/12/5e444dede5fdeabc748b4590.html>, de 12 de febrero de 2020, consultado el 18 de abril de 2020.

<sup>52</sup> Valenciaport, “Valenciaport incrementa un 56,6% su presencia en puertos chinos en los dos últimos años”, en <https://www.valenciaport.com/valenciaport-incrementa-un-566-su-presencia-en-puertos-chinos-en-los-ultimos-dos-anos/>, de 14 de mayo de 2018, consultado el 18 de abril de 2020.

<sup>53</sup> Valenciaport, “Valenciaport exhibe en China su plataforma tecnológica ‘ValenciaportPCS’”, en <https://www.valenciaport.com/valenciaport-exhibe-en-china-su-plataforma-tecnologica-valenciaportpcs/>, de 15 de julio de 2019, consultado el 18 de abril de 2020.

contenedores y dos terminales de automóviles con plataformas Ro-Ro, además de instalaciones de graneles sólidos y graneles líquidos. Por último, es de gran importancia a nivel geoestratégico para China que el puerto de Valencia cuente con conexión ferroviaria con las instalaciones de ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de España), por lo que podría distribuirse por esta vía las mercancías que llegan al puerto de Valencia por prácticamente toda la Península Ibérica y Europa. Se espera que se mantenga el desarrollo, sobre todo tecnológico, del puerto por parte de COSCO y demás empresas chinas interesadas en invertir en él. China está interesada en que el Pireo y Valencia sean sus dos nudos logísticos más importantes en el Mediterráneo. Su localización permite a China tener conexión con la parte occidental de Europa, Península Ibérica y norte de África, así como salida después al Atlántico por vía del estrecho de Gibraltar. De esta forma, China podría llegar por vía marítima tanto a Europa del Este con Grecia (y sus conexiones con Alemania, Balcanes y Turquía) como a su parte occidental con España, teniendo ambos como apoyo los proyectos que tiene en Italia, por ejemplo.

El segundo puerto más importante de España se encuentra en Algeciras (Cádiz), el cual tiene una localización envidiable dado que se encuentra prácticamente en el estrecho de Gibraltar, por lo que todos los navíos que salen del Mediterráneo al océano Atlántico pasan por ese punto. Las conexiones del puerto de Algeciras son múltiples: Sur de Europa, norte de África, América Latina, etc., todas ellas objetivos prioritarios de China. La cantidad de buques cargueros que pasan por ese puerto a lo largo del año hacen que este puerto se sitúe como 6º más importante de Europa (3º en el Mediterráneo por detrás de Valencia y Pireo) y en el 31º del mundo<sup>54</sup>. Este puerto movió en 2019 un total de 5,1 millones de TEU, lo que supone un crecimiento del 7,3% respecto al año anterior; sin embargo, en tonelaje supera al puerto de Valencia con 109.400 millones de toneladas, por las 81.000 del puerto de Valencia. Las relaciones con China y este puerto han sido fluidas a la vez que importantes para las dos partes. Por ejemplo, en 2018 (con la visita de Xi Jinping a España) el puerto de Algeciras suscribió un acuerdo de colaboración con la autoridad portuaria de Ningbo-Zhoushan (el más importante del mundo en tonelaje anual) para convertir el puerto español en un punto de enlace preferente del puerto chino, afianzando así las rutas que tiene el puerto de Ningbo en el sur de Europa. Además, el acuerdo incluye formación entre ambos puertos en materia de desarrollo sostenible, tecnología de la gestión, infraestructuras, seguridad y estrategia comercial. El puerto de Algeciras y Ningbo están conectados por unas 14 rutas comerciales operadas por las principales compañías del mundo (Maersk Line, MSC, COSCO...), y un servicio directo llevaría solo 23 días entre los dos puertos<sup>55</sup>. Una delegación de representantes del puerto de Algeciras acudió al V Foro Internacional de Cooperación Portuaria de la Ruta Marítima de la Seda para seguir estrechando relaciones y exponer el potencial del puerto andaluz para encontrar más inversores y hacer que el puerto continúe creciendo en volumen y relevancia internacional.

El tercer y último puerto español en el que China ha entrado en su nueva Ruta de la Seda en su parte del Mediterráneo es el de Barcelona. Una vez más, la razón es su posición geográfica privilegiada dado que se encuentra en la conexión entre la Península Ibérica con la Europa continental, por lo que puede hacer como punto de unión de rutas asiáticas, europeas y africanas. Pero además Barcelona ofrece una economía muy potente, centro de innovación y la opción de potenciar un mercado que ya es grande; esto permite un acceso fiable y competitivo al mercado europeo con el aliciente de conseguir ahorros logísticos. El puerto de Barcelona movió en 2019 62,7 millones de toneladas de mercancías, un 0,9% más que el año anterior, y unos 3 millones de TEU. China representa el primer país de procedencia y destino de las mercancías de este puerto, que incrementó en un 4,9% el tráfico con tal

---

<sup>54</sup> World Shipping Council, "Top 50 World Container Ports" en <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>, consultado el 18 de abril de 2020.

<sup>55</sup> Expansión, "Algeciras estrecha lazos con el puerto chino de Ningbo", en <https://www.expansion.com/andalucia/2018/11/30/5c00556022601dbc518b4572.html>, de 30 de noviembre de 2018, consultado el 19 de abril de 2020.

país<sup>56</sup>. El 42% de las importaciones que llegan al Puerto de Barcelona proceden de China, mientras China es destino del 10% de las exportaciones que salen del mismo<sup>57</sup>. Diferentes compañías chinas ya se han fijado en las dos terminales de vehículos del puerto de Barcelona para hacer de este su centro de distribución de vehículos en Europa, aunque aún no se ha dado un acuerdo en firme. Todo hace indicar que pronto se llegará a un acuerdo dado el interés de China en este puerto y los diferentes pasos que está tomando el mismo para adquirir más inversiones asiáticas para ampliación y desarrollo, como la iniciativa Barceloc, la licitación de su representación comercial en China y la firma de la IV Declaración de Shenzhen para impulsar la colaboración entre puertos y zonas francas.

## 5. Conclusiones

Desde que se presentó la iniciativa BRI en 2013, China ha conseguido realizar importantes avances para conseguir sus objetivos. De forma global y tanto por vía terrestre como marítima, China ha conseguido crear, mediante acuerdos y enormes inversiones en el extranjero, rutas de transporte de mercancías estables y rentables en el tiempo. Además, mediante el estudio de las localizaciones más favorables a sus intereses, China ha conseguido establecerse en países muy favorables para su proyecto, ya fuera con el objetivo de conseguir un suministro energético estable, o presencia militar en zonas conflictivas o para hacerse con el control de centros logísticos que harán de pilar de futuras fases del proyecto BRI.

Respecto a la nueva Ruta de la Seda, la parte marítima del BRI, China ha elaborado acuerdos de muy diferente índole para hacerse con el control de ciertos puertos muy importantes a nivel geoestratégico, militar o productivo. En la parte asiática de este proyecto marítimo, China ha conseguido crear rutas lejos de áreas conflictivas por ser aguas favorables a sus enemigos comerciales, o puertos de enorme capacidad de carga para que sea su “hub” en el sur de Asia ofreciéndole a la vez un suministro energético (conectado después de forma directa con China), o puertos donde se establecerían bases militares para tener el control de la seguridad de los transportes con destino o procedencia China. Por otra parte, debido a la conflictividad e inestabilidad política en los países en los que se ha localizado en Asia, además de su débil economía aún más afectada por las deudas contraídas en los proyectos del BRI, China también ha conseguido el objetivo de tener un “poder blando” sobre estos Estados. Se puede observar cómo, en la parte asiática de la nueva Ruta de la Seda, los acuerdos de China con terceros países son prácticamente de dominación, sabiéndose China mucho más poderosa y conociendo que no se podría dar una negociación entre los dos países del acuerdo. En estos acuerdos, China realiza una enorme inversión desarrollando y construyendo infraestructuras portuarias, energéticas, ferroviarias y carreteras para su propio beneficio, dejando la economía del país donde se opera endeudada y llevándose una parte del beneficio mucho más pequeña que la china (como es el caso de Gwadar).

Los acuerdos llevados a cabo para el establecimiento de centros logísticos en el Mediterráneo son muy diferentes: es necesaria mucha más negociación y la entrada de compañías chinas se realiza de poco a poco. Por otro lado, no es necesario tanto desarrollo de infraestructuras dado que las economías a lo largo del Mediterráneo están algo más desarrolladas que las asiáticas donde se asienta el proyecto chino. China ha conseguido establecer ciertos “hubs” de enorme importancia para sus rutas comerciales por el Mediterráneo, como los puertos de Valencia, Tánger Med y el Pireo, siendo este último el centro neurálgico de la estrategia marítima de Europa para China. El gigante asiático ha entrado en estos

---

<sup>56</sup> El Mercantil, “Los tráfico del Puerto de Barcelona certifican la desaceleración de la economía”, en <http://el-mercantil.com/2019/12/13/los-traficos-del-puerto-de-barcelona-certifican-la-desaceleracion-de-la-economia/>, de 13 de diciembre de 2019, consultado el 20 de abril de 2020.

<sup>57</sup> Cadena de Suministro, “El 42% de las importaciones del puerto de Barcelona proceden de China”, en <https://www.cadenadesuministro.es/noticias/el-42-de-las-importaciones-del-puerto-de-barcelona-proceden-de-china/>, de 13 de junio de 2019, consultado el 20 de abril de 2020.

puertos de forma paulatina, con inversiones para conseguir cada vez más participación de cada puerto y para afianzar la presencia de compañías chinas en ellos. Como similitud con la fase asiática, China a elegido puntos estratégicos en lo que se refiere a geografía por las conexiones de los puertos en los que se ha asentado; todos ellos tienen conexiones ferroviarias con el resto de sus continentes, a la vez que importantes autopistas y las infraestructuras necesarias para aumentar anualmente la cantidad de carga de cada puerto. En los puertos del Pireo y Tánger Med, el más importante del Mediterráneo y el que aspira a serlo, han requerido un enorme desarrollo y evolución por parte de China, pero los resultados positivos han tardado muy poco en aparecer.

Dos inconvenientes, ligados entre sí, consecuencia de la nueva Ruta de la Seda son el aumento de poder político por parte de China y la “trampa de deuda”. El aumento de poder político de China ya sea por el “poder blando” ejercido ya en algunos países del sur de Asia o por la entrada de China en países miembros de organizaciones internacionales de gran importancia económica y política, ha hecho que surjan sospechas y críticas por parte de países como Estados Unidos, Japón, India o incluso la Unión Europea. El hecho de que China sea líder en el comercio internacional no debe producir control de la política de terceros Estados o acuerdos abusivos por parte del gigante asiático. De estos acuerdos abusivos surge la “trampa de deuda”, la inversión por parte de China en Estados cuya economía es débil por lo que no pueden llevar a cabo esas inversiones y han de ceder a las condiciones chinas. Esto puede traer como consecuencia que, en un primer momento, los proyectos sean rentables para los terceros países, pero que después entren en un ciclo de deuda del que no sean capaces de salir por haber tomado China, prácticamente, el control de su economía. Muchos de los países asiáticos inmersos en el proyecto BRI tienen opciones de caer en este problema e incluso países con economías más desarrolladas pero debilitadas por las condiciones económicas de los últimos años, como puede ser Grecia.

La iniciativa BRI es un proyecto nunca visto antes y de un valor económico incalculable. Si China consigue su objetivo, será el líder mundial en el comercio internacional y tendrá importantes ventajas competitivas ante cualquier otro país del mundo. A su vez, podrá resolver los problemas internos de su economía y dar salida a toda su producción a la vez que eliminar poco a poco las diferencias sociales que se encuentran en el país. Sin embargo, es muy difícil prever la evolución que tendrá en el corto o largo plazo este proyecto dado que hay muchas más variables entre las que se encuentran la finalización de proyectos en marcha, la respuesta de otros Estados a este plan, etc. Es importante expresar que no se han tenido en cuenta los posibles efectos adversos que pueda tener la pandemia del Covid-19 (coronavirus) en la economía mundial dados los pocos datos que hay aún, aunque todo parece indicar que la economía se va a ver muy ralentizada en 2020 y 2021 y que la recuperación va a ser lenta y dura. Por tanto, el proyecto BRI puede ver retrasado alguno de sus plazos y disminuida rentabilidad en estos primeros años, aunque parece que los pasos tomados hasta el momento han creado cimientos para que el proyecto pueda cumplir con sus objetivos.

## 6. Referencias

Alphaliner, Top 100 existing fleet in February 20, en <https://alphaliner.axsmarine.com/Public-Top100/>, consultado el 20 de febrero de 2020.

Anave (Asociación de Navieros Españoles), “Tanger Med inaugura una nueva ampliación, con la que prevé triplicar su capacidad de contenedores” en <https://www.anave.es/prensa/ultimas-noticias/2181-tanger-med-inaugura-una-nueva-ampliacion-con-la-que-preve-triplicar-su-capacidad-de-contenedores>, de 4 julio de 2019, consultado el 20 de abril de 2020.

Arancón, Fernando, El Orden Mundial, “El collar de perlas de China: geopolítica en el Índico” en *El Orden Mundial*, en <https://elordenmundial.com/el-collar-de-perlas-chino/>, marzo 2014, consultado el 1 marzo de 2020.

- Arancón, Fernando, El Orden Mundial, “Yibuti, el centinela de Bab el-Mandeb”, en <https://elordenmundial.com/yibuti-centinela-bab-mandeb/>, de 12 de mayo de 2016, consultado el 5 de abril de 2020.
- Asianews.it, “El puerto de Gwadar será la ‘cabeza de puente’ de la nueva Ruta de la Seda china”, en <http://www.asianews.it/noticias-es/El-puerto-de-Gwadar-ser%26aacute%3B-la-%27cabeza-de-puente%27-de-la-nueva-Ruta-de-la-Seda-de-China-42180.html>, de 28 de octubre de 2017, consultado el 19 de marzo de 2020.
- AsiaNews.it, “El posible rol de los puertos italianos en la Belt and Road china”, en <http://www.asianews.it/noticias-es/El-posible-rol-de-los-puertos-italianos-en-la-Belt-and-Road-china-46552.html>, de 20 de marzo de 2019, consultado el 15 de abril de 2020.
- Cadena de Suministro, “El 42% de las importaciones del puerto de Barcelona proceden de China”, en <https://www.cadenadesuministro.es/noticias/el-42-de-las-importaciones-del-puerto-de-barcelona-proceden-de-china/>, de 13 de junio de 2019, consultado el 20 de abril de 2020.
- Cai, Peter, “Understanding China’s Belt and Road Initiative”, en *Lowy Institute for International Policy*, Marzo 2017, pp. 4-5.
- Callahan, William A, “China 2035: from the China Dream to the World Dream”, en *Global Affairs*, N° 2, 2016, pp. 247-258.
- Capital Radio, “El Estrecho de Malaca, ¿la próxima batalla comercial?”, de 21 de diciembre de 2018, en <https://www.capitalradio.es/noticias/economia/estrecho-malaca-la-proxima-batalla-comercial-33843036.html>, consultado el 2 de febrero de 2020.
- de Carlos Izquierdo, Javier, “La estrategia global de China para defender sus intereses”, en *Boletín Instituto Español de Estudios Estratégicos*, N° 13, 2019, pp. 337-339.
- Center for Strategic International Studies, “Pakistan’s Gwadar Port: a new naval base in China’s String of Pearls in the Indo-Pacific”, en [https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/180717\\_Kanwal\\_PakistansGwadarPort.pdf?jvIteF1wdlMFW5Da2GLB1\\_C6SgGzjs4c](https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/180717_Kanwal_PakistansGwadarPort.pdf?jvIteF1wdlMFW5Da2GLB1_C6SgGzjs4c), march 2018, consultado el 19 de marzo de 2020.
- Centro de Información de Internet China, “Kyaukpyu port to become model project in China-Myanmar BRI cooperation”, en [http://www.china.org.cn/world/2020-01/19/content\\_75628568.htm](http://www.china.org.cn/world/2020-01/19/content_75628568.htm), de 19 de enero de 2020, consultado el 14 de marzo de 2020.
- China Investment Research. “Chinese overseas lending dominated by One Belt, One Road strategy. Majority of loans approved by largest policy lenders support expansion of trading routes” de 15 de junio de 2015, en <http://www.chinainvestmentresearch.org/media/chinese-overseas-lending-dominated-by-one-belt-one-road-strategy/> consultado el 2 de febrero de 2020.
- CincoDías (El País, Economía), “China da 2.400 millones de dólares a Birmania para construir un gasoducto”, en [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2010/12/12/empresas/1292324336\\_850215.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2010/12/12/empresas/1292324336_850215.html), consultado el 15 de marzo de 2020.
- COSCO shipping, “COSCO SHIPPING Ports adquiere el 51% de Noatum Ports en España”, en <https://coscospain.com/cosco-shipping-ports-adquiere-el-51-de-noatum-ports-en-espana/>, de 13 de julio de 2017, consultado el 17 de abril de 2020.
- Deutsche Welle, “Base china en Yibuti, indicador de expansión global”, en <https://www.dw.com/es/base-china-en-yibuti-indicador-de-expansión-global/a-39794918>, consultado el 5 de abril de 2020.
- Directorio General de Carga Internacional, “China desarrollará un puerto de aguas profundas multimillonario en Myanmar”, en <http://www.dgcinternacional.com/noticias/5025>, de 15 de noviembre de 2018, consultado el 14 de marzo de 2020.

- El Mercantil, “Los tráficos del Puerto de Barcelona certifican la desaceleración de la economía”, en <http://elmercantil.com/2019/12/13/los-trafficos-del-puerto-de-barcelona-certifican-la-desaceleracion-de-la-economia/>, de 13 de diciembre de 2019, consultado el 20 de abril de 2020.
- El Mundo, “Italia ignora a EE.UU. y la UE y abraza la nueva Ruta de la Seda que le ofrece China”, en <https://www.elmundo.es/economia/2019/03/23/5c9680dbfdddf22a38b469f.html>, de 23 de marzo de 2019, consultado el 12 de abril de 2020.
- ElEconomista, “Sri Lanka arrienda por 99 años un puerto estratégico en el Índico” en <https://www.economista.es/economia/noticias/8799602/12/17/Sri-Lanka-arrienda-a-China-por-99-anos-un-puerto-estrategico-en-el-Indico.html>, de 9 de diciembre de 2017, consultado el 16 de marzo de 2020.
- El Español, “El ‘Collar de Perlas’, la nueva Ruta de la Seda de Valencia a Hong Kong”, en [https://www.elespanol.com/mundo/asia/20180629/collar-perlas-ruta-seda-valencia-hong-kong/318719069\\_0.html](https://www.elespanol.com/mundo/asia/20180629/collar-perlas-ruta-seda-valencia-hong-kong/318719069_0.html), de 1 de junio de 2018, consultado el 16 de marzo de 2020.
- Expansión, “El Pireo supera a Valencia como primer puerto del Mediterráneo en contenedores”, en <https://www.expansion.com/valencia/2020/02/25/5e5569bce5fdeac7598b45aa.html>, de 25 de febrero de 2020, consultado el 11 de abril de 2020.
- Expansión, “El Puerto de Valencia mueve 5,4 millones de contenedores en 2019, un 4,9% más”, en <https://www.expansion.com/valencia/2020/02/12/5e444dede5fdeabc748b4590.html>, de 12 de febrero de 2020, consultado el 18 de abril de 2020.
- Expansión, “Algeciras estrecha lazos con el puerto chino de Ningbó”, en <https://www.expansion.com/andalucia/2018/11/30/5c00556022601dbc518b4572.html>, de 30 de noviembre de 2018, consultado el 19 de abril de 2020.
- France24, “Italia: ¿Caballo de Troya de China en Europa?”, en <https://www.france24.com/es/20190322-italia-europa-china-economia>, de 22 de marzo de 2019, consultado el 15 de abril de 2020.
- ICEX España Exportación e Inversión, “Yibuti lanza la mayor zona de libre comercio de África” en <https://www.icex.es/icex/es/Navegacion-zona-contacto/revista-el-exportador/noticias/NEW2018793890.html#>, de 17 de julio de 2018, consultado el 5 de abril de 2020.
- JOC.com, “Top 50 global container ports 2018” (19 agosto 2019), en [https://www.joc.com/port-news/top-50-global-port-rankings-2018\\_20190809.html](https://www.joc.com/port-news/top-50-global-port-rankings-2018_20190809.html), consultado el 10 de abril de 2020.
- Krzysztof, Iwanek, The Diplomat, “No, Pakistan’s Gwadar Port is not a Chinese naval base (just yet)”, en <https://thediplomat.com/2019/11/no-pakistans-gwadar-port-is-not-a-chinese-naval-base-just-yet/>, de 19 de noviembre de 2019, consultado el 20 de marzo de 2020.
- Lee, John, Foreign Affairs, “China comes to Djibouti: Why Washington should be worried”, en <https://www.foreignaffairs.com/articles/east-africa/2015-04-23/china-comes-djibouti>, de 23 de abril de 2015, consultado el 5 de abril de 2020.
- Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de España, Oficina Económica y Comercial de España en Casablanca, “Inauguración de la nueva terminal de Tánger Med II”, <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2019829840.html?idPais=MA>, de junio de 2019, consultado el 20 de abril de 2020.
- Mohan, Garima, “Europe’s response to the Belt and Road Initiative”, en *The German Marshall Fund of the United States*, nº4, marzo 2018.
- Montoya Cerio, Fernando, “Djibouti. Asentamiento estratégico internacional” en *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 22 de diciembre de 2015, p. 11.

- Notteboom, Theo, PortEconomics, “Top 15 container ports in Europe in 2019: TEU volumes and growth rate”, en <https://www.porteconomics.eu/2020/02/21/top-15-container-ports-in-europe-in-2019-teu-volumes-and-growth-rates/>, de 21 de febrero de 2020, consultado el 17 de abril de 2020.
- Ortega Socorro, Eduardo, ElEconomista, “China espera que España refuerce su colaboración en la nueva Ruta de la Seda” en <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/9762371/03/19/China-espera-que-Espana-refuerce-su-colaboracion-en-la-nueva-Ruta-de-la-Seda.html>, de 15 de marzo de 2019, consultado el 17 de abril de 2020.
- Parra Pérez, Águeda, “El juego geopolítico de la nueva Ruta de la Seda en Asia” en *Boletín Instituto Español de Estudios Estratégicos*, N° 126, 2018, pp. 717-718.
- Parra Pérez, Águeda, “La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa”, Instituto Español de Estudios Estratégicos, septiembre 2019.
- Parra Pérez, Águeda, “La Ruta de la Seda Marítima se hace grande en el Mediterráneo”, en *Estudios de política exterior*, agosto 2019.
- Parra Pérez, Águeda, “OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China” en *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 14 de noviembre de 2017.
- Portal Portuario, “China y Birmania firman acuerdo para construir un puerto marítimo de aguas profundas”, en <https://portalportuario.cl/china-y-birmania-firman-acuerdo-para-construir-un-puerto-maritimo-de-aguas-profundas/>, de 12 de noviembre de 2018, consultado el 14 de marzo de 2020.
- Red de Oficinas Económicas y Comerciales de España en el Exterior, “China quiere que el puerto griego del Pireo sea la entrada de la nueva Ruta de la Seda en la UE”, en <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2019821553.html?idPais=GR>, de mayo 2019, consultado el 11 de abril de 2020.
- Revista Energía, “Sinopec continúa su crecimiento internacional y comienza las operaciones de depósito de petróleo en el Puerto de Hambantota de Sri Lanka”, en <https://www.revistaenergia.com/20468/>, consultado el 16 de abril de 2020.
- Ruiz Dominguez, Fernando, “China: de la estrategia del cinturón a la del collar de perlas”, en *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, enero de 2017.
- Sánchez Álvarez, Sebastián, Empresa Actual, “Una Ruta de la Seda para el siglo XXI”, <https://www.empresaactual.com/una-ruta-la-seda-siglo-xxi/>, de 3 de octubre de 2017, consultado el 25 de enero de 2020.
- Soto, Paco, Atalayar.com, “China construye una ‘ciudad industrial’ en Tánger por valor de 1.000 millones de dólares”, en <https://atalayar.com/content/china-construye-una-“ciudad-industrial”-en-tanger-por-valor-de-1000-millones-de-dolares>, de 25 de marzo de 2017, consultado el 20 de abril de 2020.
- Spanish Ports, “COSCO Shipping Ports Spain es la nueva denominación de Noatum Ports”, en <http://www.spanishports.es/texto-diario/mostrar/1377032/cosco-shipping-ports-spain-nueva-denominacion-noatum-ports>, de 4 de abril de 2019, consultado el 18 de abril de 2020.
- Sustainability Worldwide Center, “Puerto Hambantota Sri Lanka alza el vuelo” en <https://sustainability.es/empresas-sostenibles/puerto-hambantota-de-sri-lanka-alza-vuelo/>, de 26 de diciembre de 2019, consultado el 16 de marzo de 2020.
- Tanger Med Special Agency, “Presentación zona portuaria Tanger Med” en <https://www.tanger-med.ma/es/pole-portuaire/>, consultado el 20 de abril de 2020.

The Economic Times, “Gwadar Port will boost Pakistan’s, region’s economy: China”, en <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/gwadar-port-will-boost-pakistans-regions-economy-china/articleshow/58513113.cms>, de 4 de mayo de 2017, consultado el 20 de marzo de 2020.

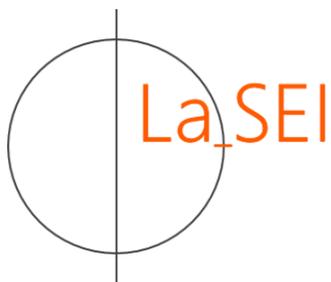
Valenciaport, “Valenciaport incrementa un 56,6% su presencia en puertos chinos en los dos últimos años”, en <https://www.valenciaport.com/valenciaport-incrementa-un-566-su-presencia-en-puertos-chinos-en-los-ultimos-dos-anos/>, de 14 de mayo de 2018, consultado el 18 de abril de 2020.

Valenciaport, “Valenciaport exhibe en China su plataforma tecnológica ‘ValenciaportPCS’”, en <https://www.valenciaport.com/valenciaport-exhibe-en-china-su-plataforma-tecnologica-valenciaportpcs/>, de 15 de julio de 2019, consultado el 18 de abril de 2020.

Van der Putten, Frans-Paul y Meijnders, Minke, “China, Europe and the Maritime Silk Road” en *Clingendael report (Netherlands Institute of Public Relations)*, marzo 2015, pp. 7-14.

World Shipping Council, Top 50 World Container Ports, en <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>, consultado el 19 de febrero de 2020.

Yitting, Ding, “China’s goods trade with B&R countries surpasses \$6 trln”, People’s Daily, April 2019, en <http://en.people.cn/n3/2019/0422/c90000-9570435.html> consultado en 7 de febrero 2020.



**Notebooks of Geopolitical Intelligence**

[ ISSN 2660-6267 ]

PUBLICACIONES DE LA ESCUELA DE INTELIGENCIA ECONÓMICA DE LA UAM