

Águeda Parra Pérez*

OBOR: las 5 claves de la mayor
iniciativa de infraestructuras
mundial liderada por China

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China

Resumen:

En la transición de China hacia una economía avanzada, el presidente Xi Jinping, pretende incorporar la innovación y la modernización al esquema de desarrollo económico del país. La iniciativa «Un cinturón, una ruta», conocida como OBOR, responde a este objetivo, y está considerada como el mayor proyecto de desarrollo de infraestructuras mundial. La conectividad es una de las grandes claves de la iniciativa, de ahí que Xi haya invitado a las economías de la región y a las grandes potencias a participar del proyecto geoeconómico que revolucionará el comercio entre Oriente y Occidente.

Abstract:

In China's transition towards an advanced economy, Chinese President, Xi Jinping, aims to incorporate innovation and modernization into the country's economic development scheme. China's One Belt, One Road initiative, known as OBOR, responds to this target, and is considered as the world's largest infrastructure development project. Connectivity is a key part of OBOR initiative; hence, Xi had invited the economies of the region and the great economic powers to participate in the geo-economic project that will boost trade between East and West.

Palabras clave:

OBOR, Un cinturón y una ruta, desarrollo de infraestructuras, multinacionales españolas, China.

Keywords:

OBOR, New Silk Road, infrastructure development, Spanish multinationals, China.

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

OBOR: la mayor iniciativa geoeconómica mundial

Desde que Xi Jinping tomara las riendas del gobierno de China en marzo de 2013, el mandatario chino ha marcado la visión estratégica del país para los próximos años como reflejo de sus ambiciones en materia de desarrollo económico y social. Entre sus prioridades, que China recupere la posición de supremacía mundial que considera le corresponde en el esquema de gobernanza mundial.

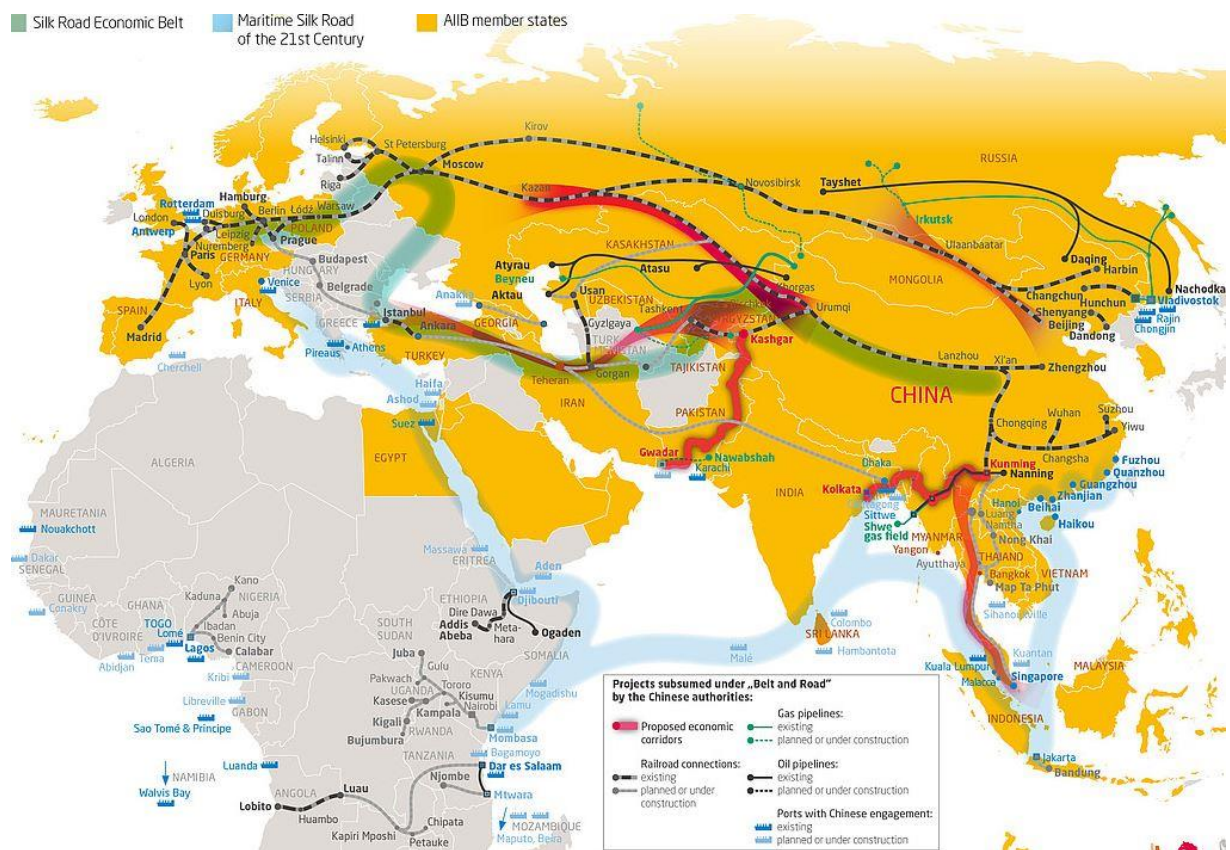


Figura 1. La nueva Ruta de la Seda, marzo 2017. Fuente: MERICS

En este planteamiento se enmarca el proyecto de desarrollo de infraestructuras más ambicioso a nivel mundial. La gran apuesta de China tiene el nombre de *One Belt One Road* (OBOR) (一带一路, yīdài yīlù), o iniciativa «Un cinturón, una ruta», presentada en octubre de 2013 y contemplada dentro del XIII Plan Quinquenal (2016-2020) como parte de las prioridades marcadas por Xi Jinping para la consecución del «sueño chino», entendido como la construcción de una «sociedad modestamente acomodada», un país «rico y poderoso» y un pueblo «dinámico y feliz». La iniciativa está compuesta por una ruta terrestre, conocida como *Silk Road Economic Belt* (Cinturón Económico de la Ruta

de la Seda), y una componente marítima, denominada *21st-Century Maritime Silk Road* (Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI) que no se limita a la Ruta de la Seda, sino que permanece abierta a todos los países y organizaciones internacionales que deseen cooperar (figura 1). Como gran titular figura la creación de infraestructuras para establecer puentes y reducir barreras entre Oriente y Occidente, entre Asia y Europa, por vía terrestre y marítima, pero también busca cooperar en proyectos de energía, industria y temas culturales.

A la mayor iniciativa geoeconómica del momento se han unido 58 socios, entre ellos potencias mundiales como Alemania, Francia, Reino Unido, España y Brasil, quedando únicamente al margen Estados Unidos por considerarlo una amenaza a su posición de hegemonía mundial. La magnitud de OBOR es espectacular en todas sus dimensiones: el objetivo es conectar 68 países de Asia, Europa y Norte de África que, conjuntamente, representan el 35 por ciento del comercio global, donde viven unos 4,4 billones de personas, el 70 por ciento de la población mundial, aglutinan el 55 por ciento del PIB mundial y el 75 por ciento de las reservas energéticas globales. La financiación asociada está en línea con la dimensión de la iniciativa, contemplando una dotación presupuestaria de 890 000 millones de dólares, posible gracias a las inversiones procedentes del Fondo de la Ruta de la Seda, del Nuevo Banco de Desarrollo (NDB, en inglés), y del Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras (AIIB, en inglés), instituciones internacionales creadas por Xi Jinping para paliar la falta de representatividad de las economías emergentes en los organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial.

A pesar de que muchos comparen OBOR con el Plan Marshall ideado por Estados Unidos para reconstruir Europa tras la Segunda Guerra Mundial, principalmente por el impacto positivo que la iniciativa puede reportar a China en términos de política exterior, el gigante asiático nunca ha hecho referencia a este tipo de objetivo, prevaleciendo en su lugar el desarrollo económico del país. Xi contempla como principales objetivos mejorar las rutas comerciales entre los países participantes alcanzando los mercados europeos con productos chinos en menor tiempo y a menor coste, hacer de OBOR el medio para asegurarse el abastecimiento de recursos minerales y energéticos, y solventar en parte los problemas de sobrecapacidad en sectores como el acero y el cemento. Pero OBOR significa también promover la aceptación de los estándares chinos, completando así la transición de la manufactura de baja calidad y bajos costes, a una

donde prime la innovación y la tecnología. Con todo ello, China pretende conseguir un crecimiento medio de su economía del 6,5 por ciento, imprescindible para mantener el ritmo de desarrollo actual.

Implicaciones geopolíticas de OBOR para China

La teoría geopolítica del británico Halford Mackinder de hace un siglo hacía referencia a que quien controlara la Isla del Mundo de Euroasia controlaría el mundo, afirmación que parece seguir Xi en su visión de la gobernanza mundial. Teniendo en cuenta la dimensión geoeconómica de OBOR y el elevado despliegue de supremacía que puede alcanzar China a nivel regional y global, las implicaciones geoestratégicas de la iniciativa se multiplican en la misma medida que afloran las reticencias entre los países vecinos, como es el caso de Japón.

Desde la presentación de la iniciativa en 2013, Tokio y Washington rechazaron unirse a OBOR por considerarlo contrario a sus propios intereses, situación que cambiaba el pasado 5 de junio cuando el primer ministro japonés, Shinzo Abe, declaraba que «Japón estaba preparado para ampliar la cooperación con China en la nueva Ruta de la Seda»¹, expandiéndose OBOR hacia el este respecto al esquema inicial que contemplaba únicamente una orientación oeste y sur. El apoyo de Japón ha supuesto un cambio significativo en la relación entre los dos países, motivado fundamentalmente como respuesta al giro impuesto por las políticas de Washington y el futuro rol que éste vaya a desempeñar en Asia.

En sí mismo, OBOR se considera el tercer mayor logro en el proceso de apertura y reformas que aborda el país tras la creación por Deng Xiaoping de las Zonas Económicas Especiales, y la entrada de China en la Organización Mundial de Comercio (OMC) en 2001. En tiempo récord, China se ha posicionado como la segunda mayor economía mundial, el mayor exportador, el país que acumula la mayor cantidad de reservas en divisas del mundo, el 40 por ciento del total, y la segunda fuente más importante de inversión extranjera directa.

Y la renovación persiste con la vista puesta en 2020, cuando el modelo tradicional de manufactura dé paso al de innovación, prevaleciendo los conceptos de autenticidad,

¹ East Asia Forum, "Japan opens the way to cooperation on China's Belt and Road Initiative", EAF Editors, julio de 2017, disponible en <http://www.eastasiaforum.org/2017/07/10/japan-opens-the-way-to-cooperation-on-chinas-belt-and-road-initiative/>. Fecha de consulta 06.08.2017.

calidad, además de mejorar los ratios de productividad. En este horizonte se presenta la celebración de dos centenarios que marcarán la fecha de consecución de la «nueva normalidad» y del «sueño chino». En 2021, en los últimos años de mandato de Xi, se celebrarán los cien años de la fundación del Partido Comunista Chino, y en 2049 se conmemorará el centenario de la República Popular de China. Para entonces parece incuestionable que, sea cuál sea el método de cálculo utilizado, China se convertirá en la primera economía mundial, superando a Estados Unidos y provocando cambios en el esquema de poder. Más si cabe cuando las acciones en política exterior de Trump, bajo su eslogan de *Make America Great Again*, están creando un entorno de proteccionismo que deja vía libre a que otras naciones lideren el proceso de globalización.

OBOR, que abandera la conectividad como gran titular, posiciona a China como la defensora del libre comercio, una vez que otras iniciativas como el Acuerdo Transpacífico (TPP en inglés), al que no pertenecía China, han visto reducidas sus expectativas con la salida de Washington. Este nuevo escenario ha permitido que China venda de forma más efectiva la iniciativa, y que los países europeos hayan reconsiderado su potencial. En el caso de los países en desarrollo, que representan el 40 por ciento del PIB mundial, la falta de una política clara de Washington hacia Asia ha supuesto que Beijing reciba un mayor apoyo por parte de estas economías que, con el liderazgo inclusivo que practica China, ven mejoradas sus aspiraciones en las instituciones internacionales.

OBOR en clave geoestratégica: corredores económicos y rutas marítimas

OBOR se considera el mayor desafío en el desarrollo de infraestructuras que va a cambiar el panorama de la cooperación económica entre Oriente y Occidente gracias a la creación de una amplia red de carreteras, vías férreas, aeropuertos, puentes, autopistas, puertos, y conductos de petróleo y gas, proyectos que son complementarios a otros planes nacionales. OBOR abrirá a su paso nuevos mercados a través de modernas rutas de transporte, generando múltiples oportunidades de negocio para aquellas empresas que quieran ampliar y rediseñar su estrategia internacional. La iniciativa pretende que los beneficios asociados no sean únicamente para las empresas chinas, sino que lleguen al resto de países que participan de la misma.

La consecución de los objetivos alcanza todos los niveles de gobierno y casi todas las provincias de China han puesto en marcha su propio plan OBOR, teniendo a su disposición generosos planes de financiación. Esta estrategia permitirá abordar el

desequilibrio en desarrollo entre las provincias del interior y la costa que, en el caso de Shanghai, supone alcanzar cinco veces mayor nivel de riqueza que Gansu, provincia del interior que forma parte de la iniciativa de la nueva Ruta de la Seda².

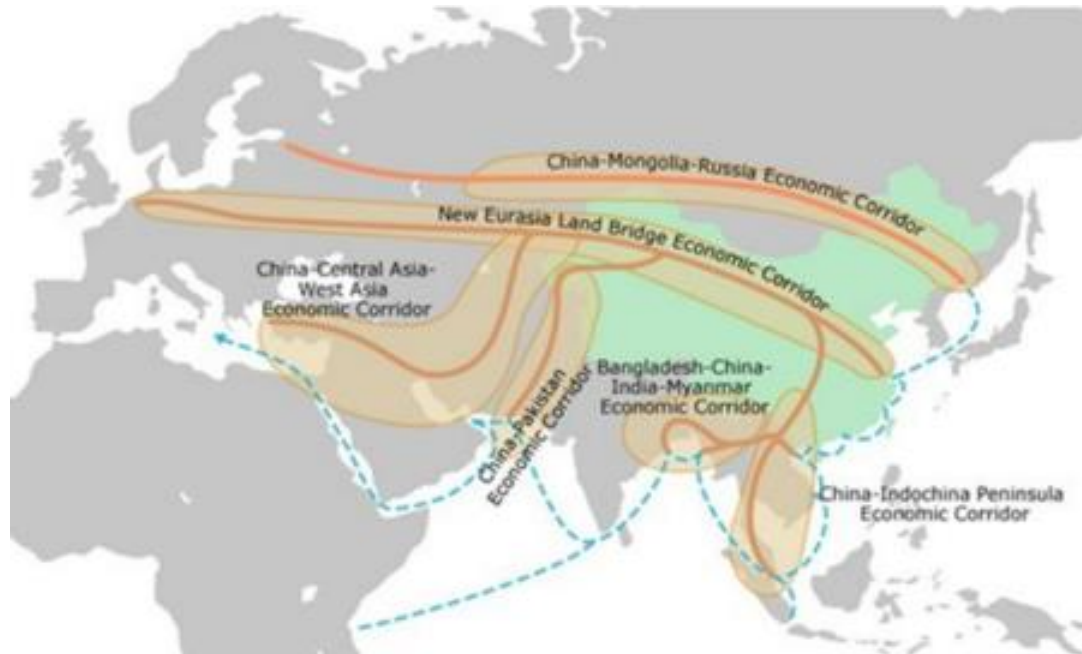


Figura 2. Conectividad OBOR a través de sus seis corredores. Fuente: China-US Focus

Los corredores son la pieza clave de OBOR, que enlazan con la ruta principal incrementando la capacidad de transporte e inyectando dinamismo en la cooperación comercial extremo a extremo. Seis son los corredores económicos (figura 2), y en algunos casos cuentan ya con infraestructura desplegada.

El Corredor Económico China-Pakistán está considerado el buque insignia de OBOR, contando con el máximo apoyo de Beijing e Islamabad. Conectará la ciudad de Kashgar, en la región occidental china de Xinjiang (figura 3), situada a unos 4 000 km de la costa de China, con el puerto de aguas profundas de Gwadar, en Pakistán, que conecta con la Ruta Marítima en el Mar de Arabia, reduciendo significativamente los costes de transporte.

² “Regional Development: Rich Province, Poor Province”, The Economist, octubre de 2016, disponible en <http://www.economist.com/news/china/21707964-governmentstruggling-spread-wealth-more-evenly-rich-province-poor-province>. Fecha de consulta 30.08.2017.

Águeda Parra Pérez

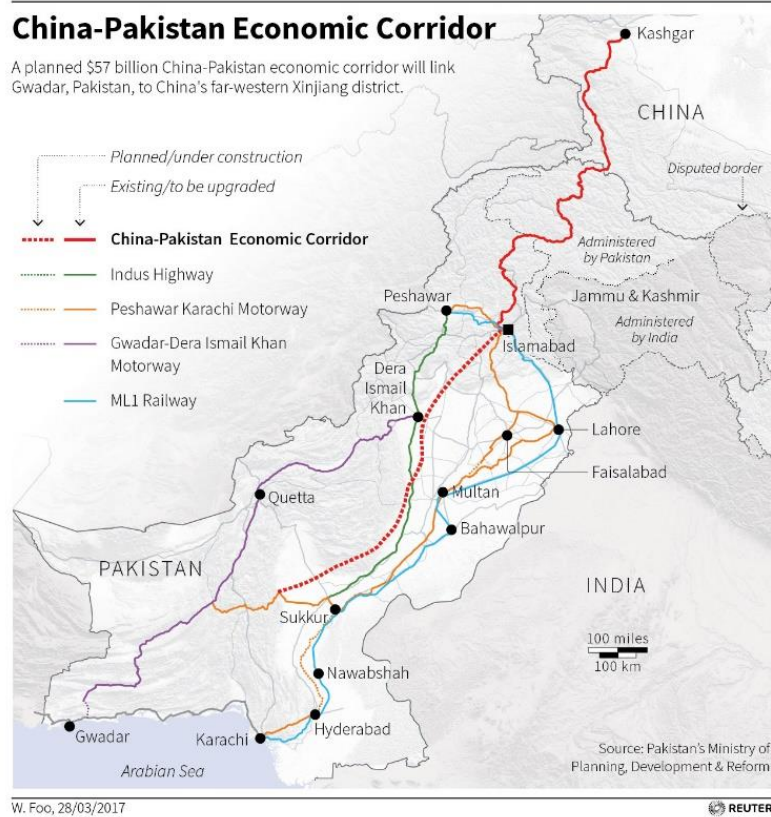


Figura 3. Corredor Económico China-Pakistán. Fuente: Reuters

Aunque la cooperación se extiende hasta 2030, el puerto de Gwadar estará operativo en tres o cuatro años³, y dada la ventaja de proximidad con el Golfo Pérsico, potenciará el transporte de suministro de energía de China por esta vía en sustitución del estrecho de Malaca, en el Sudeste Asiático.

Cuestión importante es la profundidad del puerto de Gwadar, que permite albergar a submarinos y portaviones, convirtiéndose en un punto de referencia en la estrategia militar de China en ultramar. Esta base militar, junto con la de Djibouti, muestran el creciente interés de China por aumentar su despliegue más allá de las aguas de Asia-Pacífico, entrando en competencia con las bases militares de Estados Unidos en la región (figura 4).

³ "Gwadar port to be fully operational in three to four years — Pakistan envoy to China", Gulf News, agosto 2017, <http://gulfnews.com/news/asia/pakistan/gwadar-port-to-be-fully-operational-in-three-to-four-years-pakistan-envoy-to-china-1.2078434>.

Águeda Parra Pérez

Where Great Powers Meet

China's military modernization effort has provided the first challenge to U.S. might in the Asia-Pacific region in decades.



Figura 4. Despliegue militar de Estados Unidos y China en Asia-Pacífico. Fuente: Bloomberg

El proyecto también contempla unir las ciudades de Peshawar y Karachi, en Pakistán, a través de 1 152 km de autopista, formando parte de la inversión de 46 000 millones de dólares en infraestructuras en la región. A la máxima implicación de Pakistán, se une la reacción crítica de India, manifestando que el Corredor atraviesa zonas reclamadas de Kashmir y podría considerarse una «empresa colonial»⁴, lo que suma preocupación a la creciente influencia de China en la región, haciendo aflorar posibles ambiciones geoestratégicas.

⁴ WEF, "China's \$900 billion New Silk Road. What you need to know", WEFForum, junio 2017, disponible en <https://www.weforum.org/agenda/2017/06/china-new-silk-road-explainer/>. Fecha de consulta 08.08.2017.

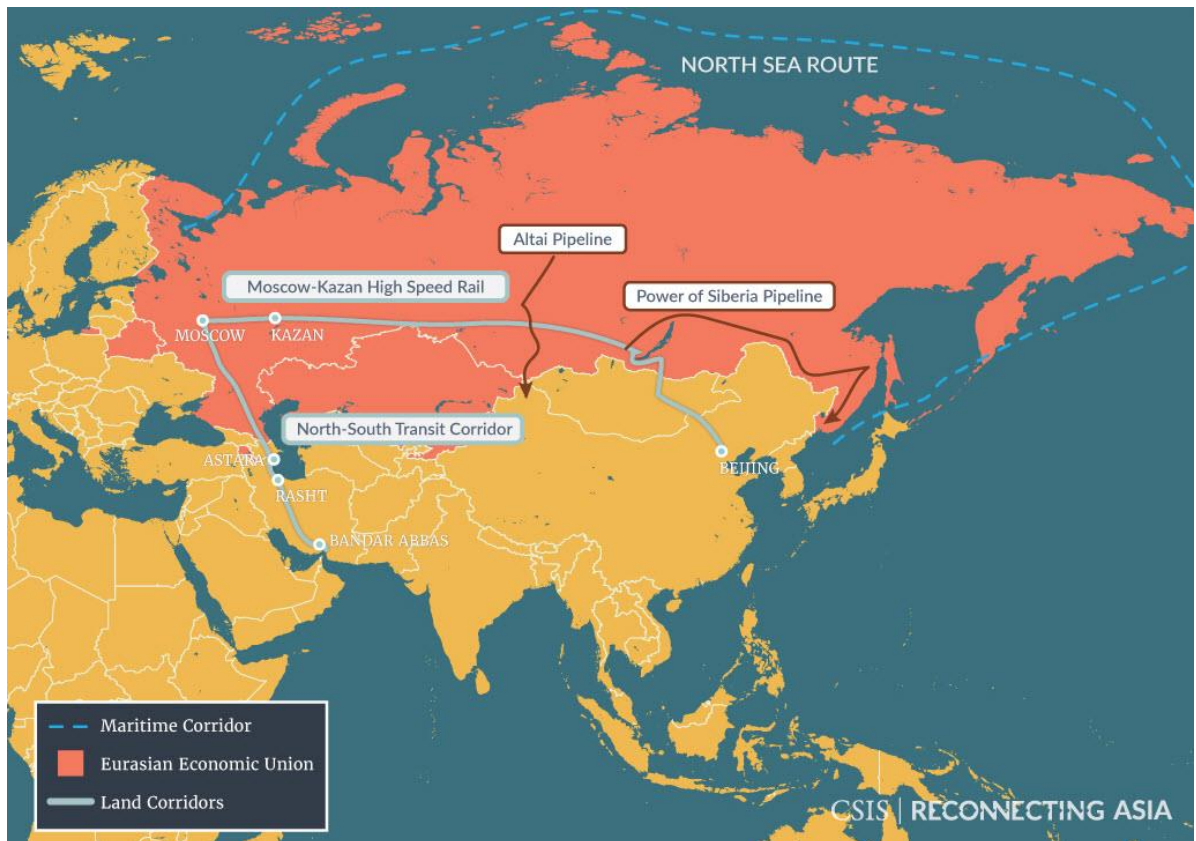


Figura 5. Corredor China-Mongolia-Rusia. Fuente: CSIS

El Corredor Económico China-Mongolia-Rusia conectará las regiones del noreste de China con las ricas fuentes de recursos energéticos en Mongolia y Siberia mediante la construcción de una moderna red ferroviaria (figura 5). Desde su puesta en marcha en 2014, el corredor es el resultado de aunar los intereses trilaterales, y el medio de Rusia de conseguir una mayor integración económica en la región gracias al desarrollo de las nuevas conexiones.

Hacia el sur aparece el Corredor Económico China-Península de Indochina (figura 6). La región presenta economías en expansión, donde viven 600 millones de habitantes que se beneficiarán de la conexión con el gigante asiático a través del desarrollo de puertos y trenes de alta velocidad, conectando la ciudad china de Kunming con Singapur.

Águeda Parra Pérez

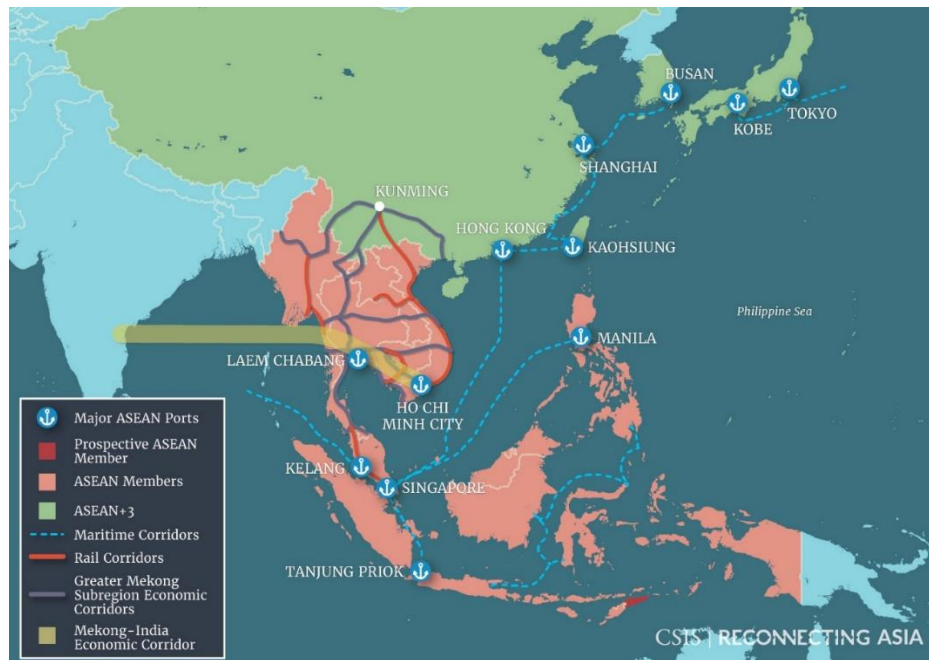


Figura 6. Corredor China-Península de Indochina. Fuente: CSIS

La conexión con el corazón de Europa se realizará a través del Nuevo Puente Terrestre Euroasiático en una ruta de 10 000 km que conecta China con Europa a través de Rusia (figura 7). El proyecto contempla la construcción de tres grandes proyectos ferroviarios que acercan los mercados de las provincias chinas más occidentales con las principales ciudades *hub* de Europa. El primero de ellos se inauguró en junio de 2016 con el tren de carga entre Sichuan y Polonia atravesando Asia Central, Irán y Turquía, alcanzando en suelo europeo Duisburgo y Hamburgo en Alemania, y Rotterdam y Ámsterdam, en los Países Bajos.

España participa desde diciembre de 2014 como extremo del tren de carga conocido como *Yixinou*, enlazando Madrid con la ciudad china de Yiwu, provincia de Zhejiang, en un trayecto que recorre 13 503 kilómetros en 21 días. A su regreso, los productos españoles alcanzan nuevos mercados en Oriente utilizando la conexión más larga del mundo, mayor incluso que la ruta de pasajeros transiberiana Moscú-Vladivostok. Desde el pasado 1 de enero, el tren *Yixinou* tiene su extensión hacia Londres, atravesando el Canal de la Mancha después de conectar 16 ciudades chinas y 12 ciudades europeas. El trayecto de 12 000 km requiere 18 días, casi la mitad que la anterior vía marítima de 30 días de travesía.



Figura 7. Ruta del tren de carga entre Yiwu y Europa. Fuente: BBC

El Corredor económico China-Asia Central-Asia Occidental se solapa en algunos puntos con el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático. Desde su inicio en Xinjiang, una de las ciudades más importantes de la Antigua Ruta de la Seda, el corredor discurre por cinco países de Asia Central (figura 8), atravesando a su paso Irán, Irak y Turquía hasta alcanzar la costa mediterránea.



Figura 8. Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental. Fuente: PwC

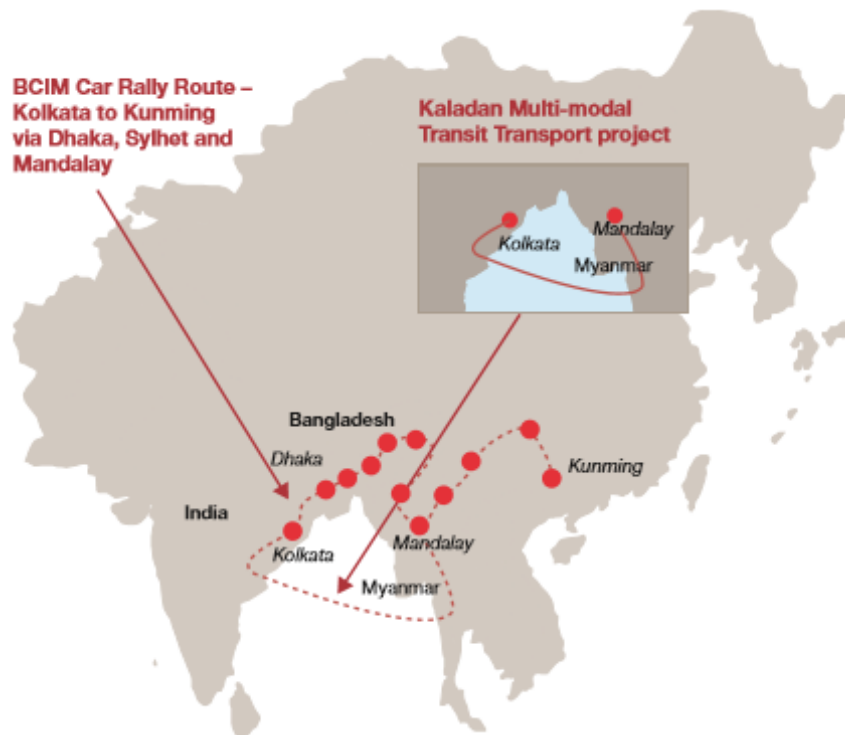


Figura 9. Corredor Bangladesh-China-India-Myanmar. Fuente: PwC

El Corredor Bangladesh-China-India-Myanmar completa el grupo de corredores y es el único multimodal al contemplar tramos terrestres y marítimos (figura 9). A pesar de existir acuerdo entre India y Myanmar desde 2008⁵, no termina de estar operativo, estando únicamente en funcionamiento el oleoducto China-Myanmar, que implica ahorros del 30 por ciento en los tiempos de transporte al evitar el estrecho de Malaca⁶.

Respecto a la Ruta Marítima, España cuenta con la participación de Telefónica en el cable submarino Camerún-Brasil, considerado proyecto OBOR⁷, confirmándose así el deseo de China de cooperar con países europeos para el desarrollo de proyectos en terceros países. Sin embargo, el punto de referencia en esta ruta es la fuerte inversión realizada por la empresa China Ocean Shipping Company (COSCO) en el puerto de El Pireo, Grecia, adquiriendo una participación mayoritaria del 67 por ciento en enero de 2016 y convirtiéndolo en el puerto de contenedores de mayor crecimiento⁸. Aunque

⁵ PwC, "Revaping the ancient Silk Routes", PwC, Growth Markets Centre, junio 2017.

⁶ ZHAO, Yanrong y DU, Juan, "Pipeline boosts energy security", ChinaDaily, enero 2015, http://usa.chinadaily.com.cn/business/2015-01/29/content_19433660.htm

⁷ SERRA, J., "La estrategia china de <Una franja, una ruta>, posibles consecuencias", Boletín Económico de ICE, No. 3072, septiembre 2016.

⁸ ETNC, "Europe and China's New Silk Roads", European Think-tank Network on China, diciembre 2016.

China acoge en su territorio a siete de los diez puertos más importantes del mundo⁹, carece de presencia fuera de sus fronteras donde pueda asegurarse el suministro de materias primas y energía. De ahí que la ubicación del puerto griego ofrezca a China la posibilidad de introducir rápidamente sus productos en Europa, utilizando un trayecto de menor tiempo y más barato que con otros puertos europeos.

La inversión en El Pireo forma parte de la cooperación portuaria de los Tres Mares, Adriático-Báltico-Mar Negro, que combinará equipamiento chino con tecnología europea, iniciativa expuesta por Li Keqiang en 2015 durante la Cumbre China-CEE en Suzhou¹⁰. De hecho, la adquisición en Grecia aceleraba la puesta en servicio de la Ruta Express mar-tierra entre China y Europa, operativa desde el pasado 29 de enero, conectando el puerto griego con Budapest con trenes de mercancías procedentes de la ciudad china de Ningbo¹¹. Por su parte, la conexión del puerto rumano de Constanza, en el Mar Negro, hasta Viena, vía Bucarest y Budapest, abrirá nuevas vías comerciales más rápidas y más cortas entre China y los países de Europa sin necesidad de bordear el puerto de Gibraltar.

Objetivos principales: Conectividad en alta velocidad, turismo y comercio

La red de alta velocidad de China es una de las grandes apuestas de OBOR, con previsión de incrementar en un 60 por ciento los 19.000 km de alta velocidad actuales, mayor que toda la red de la Unión Europea, hasta alcanzar en 2020 los 30 000 km¹². En sí misma, representa el 50 por ciento del mercado mundial¹³, y cuando termine la ampliación quedarán conectadas el 80 por ciento de las ciudades, para lo cual el gobierno chino habrá movilizado a más de 10.000 científicos e ingenieros con el objetivo de incorporar tecnología importada y propia¹⁴. De hecho, Beijing concibe el desarrollo de

⁹ "Top 50 World Container Ports", World Shipping Council, <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>.

¹⁰ ECFR, "China and the Mediterranean: Open for Business?" *European Council on Foreign Relations*, junio 2017.

¹¹ "Entra en funcionamiento nueva ruta mar-tierra entre China y Europa central", EFE, febrero 2017, <https://www.efe.com/efe/espana/economia/entra-en-funcionamiento-nueva-ruta-mar-tierra-entre-china-y-europa-central/10003-3172651>.

¹² McKinsey Quarterly, "The CEO guide to China's future", McKinsey Global Institute, septiembre 2016.

¹³ Lowy Institute, "Understanding China's Belt and Road Initiative", *Lowy Institute for International Policy*, marzo 2017.

¹⁴ Ibid.

tecnología y equipamiento chino como cuestiones prioritarias para que la industria de la alta velocidad acepte los estándares chinos a nivel internacional.

Los medios dispuestos gracias a la iniciativa OBOR permitirán a las empresas locales y extranjeras mejorar sus tiempos de distribución, la logística y el *time to market*. Las oportunidades no quedan reducidas solamente al desarrollo de infraestructuras, sino que el turismo experimentará también un gran crecimiento. China se convertirá en la próxima década en el mayor emisor de turistas internacionales, 200 millones de chinos saldrán al extranjero, con un gasto medio de 8 000 dólares por viaje¹⁵. Y es que el sector turismo se verá favorecido no sólo por disponer de mejores conexiones, sino por el incremento de la capacidad económica de una clase media china en crecimiento, con ingresos de libre disposición para 2030 de al menos 10 000 dólares, similar a los disponibles actualmente en Corea del Sur¹⁶. Para esa fecha, la previsión es que la clase media supere los 480 millones de personas, cerca del 35 por ciento de la población mundial¹⁷. A ese grupo, hoy pertenecen 109 millones de personas, 17 millones por encima de Estados Unidos, y más que la de Alemania, Reino Unido, Francia y España juntas, de ahí que el turismo sea una gran oportunidad para países como España que son referentes del sector a nivel mundial.

Entre los objetivos de OBOR figura también aportar valor a los países que participan de la iniciativa, mejorando la competitividad de sus productos, a la vez que diseña vías de comunicación hacia nuevos mercados para las exportaciones chinas. Se estima un comercio anual con los países de la iniciativa que sobrepasarán los 2,5 billones de dólares para 2025¹⁸, creciendo más rápidamente la ruta comercial entre miembros OBOR que con el resto del mundo.

Los datos actuales muestran el buen comportamiento de estos objetivos. Existen proyectos en curso o aprobados por valor de 250 000 millones de dólares¹⁹. En el período 2013-2016, la inversión realizada por las empresas estatales alcanzó los 60 000 millones

¹⁵ BACHMAN, Justin, "American Cities Yell NiHao to Millions of Chinese Tourists", Bloomberg, diciembre 2016, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-12-16/american-cities-yell-ni-hao-to-millions-of-chinese-tourists>.

¹⁶ THE ECONOMIST, "The Chinese consumer in 2030", Economist Intelligence Unit, noviembre 2016.

¹⁷ CREDIT SUISSE, "Global Wealth Report 2015: Underlying trends remain positive", *Credit Suisse Research Institute*, octubre 2015.

¹⁸ WEEK IN CHINA, "Belt and Road: China's grand gambit", *Week in China Focus* 13, 2016.

¹⁹ PwC, "China's new silk route", PwC's Growth Markets Centre, febrero 2016.

de dólares en países OBOR²⁰, y en el primer cuarto de 2017 China ha firmado cerca de 100 proyectos en 61 países a lo largo de la nueva Ruta de la Seda. El grado de despliegue de OBOR está en línea con las tendencias del comercio, siendo Pakistán un buen ejemplo, ya que desde 2013 registra crecimientos más significativos con China que con Estados Unidos (figura 10). Sin embargo, preocupa que esta situación pueda llegar a tener implicaciones en los acuerdos de seguridad y de política exterior en la región, donde Washington dejaría de ser el socio estratégico²¹.

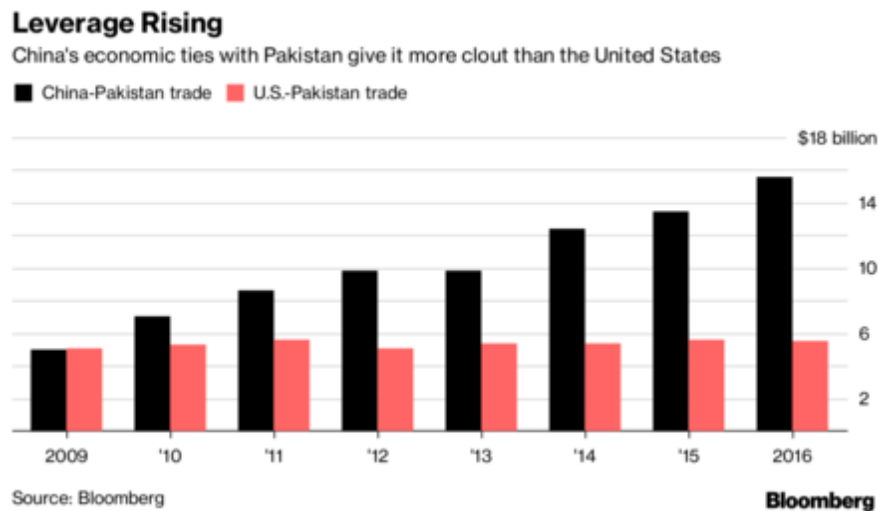


Figura 10. Evolución del comercio de Estados Unidos y China con Pakistán. Fuente: Bloomberg

Oportunidades y retos que afronta OBOR

En la transición hacia un modelo de economía avanzada, la era Xi Jinping representa una de las mejores oportunidades de entrar en el mercado chino, si todavía no se está presente, aprovechando las medidas de financiación previstas por China. En el ámbito OBOR, la estimación solamente del mercado de equipamiento de transporte asciende a 263 000 millones de dólares hasta 2018, según el Gobierno chino.

Con ello, la estrategia *Go Global*, promulgada por Jiang Zemin en 2002 para ayudar financieramente a las empresas estatales a salir al exterior, evolucionará hacia la versión

²⁰ CHE, Pan, "Chinese Companies Invest \$60 Billion on Belt and Road Projects", Caixin, mayo 2017, <http://www.caixinglobal.com/2017-05-12/101089831.html>.

²¹ MARLOW, Iain y DILAWAR, Ismail, "With Chinese Support, Pakistan Can ignore Trump on Afghanistan", Bloomberg, Agosto 2017, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-08-23/with-chinese-support-pakistan-can-ignore-trump-on-afghanistan>.

redefinida por Xi como *Go Global 2.0*. Se pretende que las empresas estatales chinas sean más competitivas internacionalmente, moviéndose hacia arriba en la cadena de valor en entornos de mayor calidad, innovación y modernización. En esta nueva etapa, las multinacionales españolas pueden cooperar como *partner* de conocimiento y *partner* tecnológico en los proyectos OBOR, ya que gestionan el 40 por ciento de las concesiones de infraestructuras de todo el mundo²², y son referentes en proyectos como la ampliación del canal de Panamá y el tren de alta velocidad entre Medina y la Meca, entre otros.

En cuanto a los retos, teniendo en cuenta que se tardarán años en hacer efectivos los proyectos, destacan los posibles cambios de mandato en los gobiernos centrales y regionales de la iniciativa, y la falta de experiencia en grandes proyectos en zonas con poco desarrollo económico.

Dado que no existe hoja de ruta, ni calendario comprometido, la confianza de los socios vendrá supeditada a que China sepa cumplir con sus expectativas. Se trata de que las reglas del juego sean claras y compartidas por todos, objetivo que persiguen los dos últimos documentos publicados por China²³. De ahí que Xi contemple OBOR no solo como vehículo del desarrollo económico y parte de su legado, sino también como la oportunidad de generar influencia positiva entre los países vecinos, preocupados por el equilibrio de poder en Asia con el ascenso de China.

Con la Unión Europea, el reto ha sido gestionar cierta incertidumbre por la falta inicial de definición del modelo, y la preocupación sobre cuestiones de flexibilidad comercial, transparencia, sostenibilidad y medio ambiente²⁴. Sin embargo, el despliegue de OBOR por el corazón de Europa ha sido determinante para incorporar la iniciativa a las rondas de negociación de la Cumbre UE-China desde 2015 como parte del mecanismo de cooperación «16+1», plataforma creada en abril de 2012 entre China y 16 países de Europa Central y Oriental.

²² "Las empresas españolas dispuestas a cooperar con China en la Franja y la Ruta", The Diplomat, junio 2017, <http://thediplomatinspain.com/las-empresas-espanolas-dispuestas-cooperar-con-china-en-la-franja-y-la-ruta/>.

²³ "Construcción conjunta de "la Franja y la Ruta": Concepto, práctica y contribución de China", Yidaiyilu, junio 2017, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110546043.pdf> y "Visión para la cooperación marítima en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta", Xinhua, junio 2017, http://spanish.xinhuanet.com/2017-06/20/c_136380348.htm.

²⁴ SIPRI, "The EU: Pondering strategic engagement with China's Belt and Road Initiative", Stockholm International Peace Research Institute, mayo 2017.

El respaldo de nuestro país a OBOR se remonta a cuando Madrid acogió el II Foro de la Ruta de la Seda en octubre de 2015, además de promover la capital recientemente encuentros entre empresas españolas y chinas para explorar opciones de colaboración²⁶. Estos eventos dan muestra del buen estado de las relaciones entre China y España, siendo un valor que el gobierno chino valora por la amistad duradera y la cooperación existente entre los dos países.

En estas estrategias de cooperación, las multinacionales españolas deberían plantear implementar modelos de triangulación empresarial, con el objetivo de crear entornos *win-win* en la creación de *joint-ventures* en el ámbito OBOR, en un esquema similar al que aplica Telefónica con China Unicom, sexto operador mundial de telecomunicaciones con el que comparte una alianza estratégica. Aplicar un modelo triangular significaría poner en valor la experiencia de internacionalización de nuestras empresas en América Latina y Europa, alcanzando acuerdos comerciales en terceras regiones dentro del ámbito OBOR. En un segundo eje, supondría incorporar a las empresas chinas como proveedores de las multinacionales españolas en los mercados donde operan, generando sinergias. Y, cerrando la triangulación, implicaría la posibilidad de que las filiales españolas aportaran su *expertise* para establecer directamente proyectos de cooperación con empresas chinas.

Conclusiones

China afronta su transición hacia el estatus de economía avanzada situando el desarrollo de infraestructuras como parte del motor de crecimiento económico del país. Los corredores económicos y la ruta marítima contemplados en OBOR promoverán mejoras sustanciales en las vías comerciales y de transporte utilizadas actualmente. Asimismo, se mejorará la conectividad con líneas de alta velocidad que fluirán desde China hacia el oeste, sur y este, acortando distancias entre Oriente y Occidente.

Como resultado, se abrirán nuevos mercados y el turismo experimentará una gran etapa de crecimiento en los países de la iniciativa. La oportunidad se presenta ahora para aquellas empresas que incorporen OBOR en su estrategia de negocio, beneficiándose

²⁶ “Las empresas españolas dispuestas a cooperar con China en la Franja y la Ruta”, The Diplomat, junio 2017, <http://thediplomatinspain.com/las-empresas-espanolas-dispuestas-cooperar-con-china-en-la-franja-y-la-ruta/>.

además de la financiación comprometida por China, y las empresas españolas no deberían mantenerse ajenas a este *momentum*.

*Águeda Parra Pérez**
Doctora en Ciencias Políticas y Sociología
Especialista en Asia Oriental