

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA: UNA APUESTA ESTRATÉGICA

FERNANDO GONZÁLEZ LAXE

1.- ¿QUÉ QUIERE LA CHINA?

China quiere convertirse en un relevante actor mundial. Desde que fue elegido secretario general del PCCh, en 2012, y luego presidente de China en 2013, Xi Jinping ha propuesto una serie de iniciativas estratégicas tanto internas como externas. Todas buscan garantizar la estabilidad política interna y el crecimiento económico.

La apuesta más notable y, sin duda, la que posee un mayor énfasis internacional es la Nueva Ruta de Seda, denominada One Belt, One Road (OBOR); rebautizada más tarde como Belt and Road Initiative (BRI). Se trata de invocar la imagen histórica de la antigua ruta de la seda; evocando una época próspera, marcada por los intercambios comerciales pacíficos en donde la civilización china estaba en el cénit de su potencia y riqueza; y donde su influencia se extendía más allá de las fronteras de su propio imperio.

Supone apostar por la construcción de imponentes infraestructuras que permitan insertar y conectar China con el resto del mundo. Se plantea como

el sueño del gran renacer de la nación china; basado en el antiguo concepto de Tianxia, que describe al conjunto del mundo bajo un cielo en el que se refleja una voluntad de retorno a un orden mundial armonioso y aceptando el tributo al emperador. Al mismo tiempo, se plantea como el resultado de un esfuerzo continuado de la elite burocrática china para desarrollar un nuevo orden internacional que contribuya a modificar el actual status quo.

El objetivo de la iniciativa OBOR consiste en incorporar a nuevos países bajo el liderazgo del gobierno chino; reforzar los intercambios comerciales; y mejorar la conectividad de China con los restantes continentes y áreas geográficas de África, Eurasia, Europa, Medio Oriente, así como Asia del Sur y del Sudeste asiático. Y efectuarlo bajo modelos que vayan más allá de una visión estado-céntrica (Lemus & Valde- rrey, 2017); es decir, aceptando la participación de actores no estatales a lo largo de la definición y desarrollo del proceso.

Bajo estas pautas, es obvio que la diplomacia internacional de negocios, llevada a cabo por el Gobierno chino, ha jugado un papel muy relevante, en la medida que los escenarios están llenos de complejidad, donde se admiten elementos distintivos diferentes, y en las que los intereses defendidos se caracterizan por la intensa interdependencia entre los mismos.

El planteamiento chino tiene su origen en las discusiones de la Ronda de Doha (2003), en la que quedaron fuera del acuerdo final los capítulos de inversiones, las compras del sector público y las políticas de competencia. Los gobiernos buscaron incluir los aspectos relacionados con la regulación reforzada; y, con ello, instrumentar otras maneras de satisfacer las necesidades de gobernanza para aquellos aspectos que profundicen en la liberalización comercial y en los acuerdos sobre inversiones con la finalidad de estructurar un nuevo sistema de gobernanza del comercio mundial (Rocha, 2016). Busca, en consecuencia, un planteamiento mega-regional transcontinental que permitiera dar respuesta a las tres coyunturas del momento: a) a las consecuencias derivadas de la crisis económica financiera de los años 2007/2008, cuyos efectos son preciso revertir; b) al agotamiento de los mecanismos de cooperación económica que integraron el G-20; y c) a las aspiraciones de ciertas potencias de estructurar nuevos mecanismos de fijación de reglas al comercio mundial y por el inicio de una

nueva transición hacia un mundo post-crisis.

China desea influir y conformar un proyecto de integración económica y militar que le permita compartir características comunes con otros países; desarrollar y potenciar un alcance mega-regional transcontinental; y fomentar la búsqueda de una transformación del sistema internacional actual tanto en los aspectos económicos como en los geopolíticos y militares. Es decir, su estrategia se fundamenta en la definición de una nueva inserción que desafía la mayor parte de las teorías del comercio internacional, dado que China forma parte de un enorme continente; por medio de una división del trabajo muy singular; desde una configuración institucional diferente y específica; dotada con una amplia dotación de tecnología y capacidad para su transferencia; y sobre la base de una intensa experiencia de inversión directa en el extranjero.

Desde antiguo, el interés de las potencias mundiales pasaba por imponer sus normas en el nuevo contexto. Incluía tanto actitudes en lo tocante a los aspectos del nuevo sistema mundial de comercio como aquellos otros asuntos que estaban relacionados con los aspectos geo-políticos, como los derivados de las competencias por la distribución del poder mundial entre los grandes actores: Estados Unidos, Unión Europea, Rusia y China. En la actualidad, y predirigidos por las actuales potencias mundiales, se vislumbran

tres grandes acuerdos mega-regionales: el acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica (TPP), establecido en 2015; la Asociación Transatlántica de Comercio e Inversiones (TTIP); y la Unión Económica Euroasiática (UEEA), impulsada por Rusia, en 2015. Estas iniciativas aspiran a estructurar la distribución del poder mundial entre un bloque liderado por EEUU y por la UE; y otro bloque conformado por los países emergentes.

En respuesta a dichos acuerdos mega-regionales (tanto del TTIP como del TPP) y de otras cuestiones que podrían limitar la marginación de China de la economía mundial, el gobierno de Xi Jinping pergeña un enfoque basado en un conjunto de estrategias. Se instrumentaliza en tres políticas que responden al nuevo escenario mundial. La primera,

se sustenta en las reformas sobre determinadas políticas públicas (mercado interno y participación en empresas privadas). La segunda, en el fortalecimiento del estado de derecho en China; y la tercera, en la construcción de infraestructuras para la creación de zonas de libre comercio con la finalidad de aumentar la liberalización de la economía. (Longyue,2015). Estos ejes sirven para impulsar las relaciones de cooperación económica con otros países (con especial prioridad a los vecinos) de cara a construcción y edificar un mundo multipolar; y, en consecuencia, no dependiente de una o dos potencias mundiales (Callens & Cherfi,2015). De ahí, el interés en potenciar iniciativas de cooperación regional abiertas, donde China desea tener como partenaires a varios países.

2. LA VERSIÓN MODERNA DE LA RUTA DE LA SEDA.

La voluntad de conectividad internacional ha centrado, inicialmente, la atención pública y política internacional. La iniciativa de OBOR radica en un doble eje. En primer término, incrementar las relaciones de cooperación con países pertenecientes a sus proyectos. Y, en segundo lugar, impulsar la construcción de infraestructuras de transporte que faciliten el comercio entre países no pertenecientes a los tratados como el TTIP o el TPP. Así, en la actualidad están englobados 65 países, localiza-

dos principalmente en Asia, Europa y África; representando al 63% de la población mundial y generando el 40% del PIB mundial (Ho, 2016). De otra parte, los integrantes de los mismos reúnen tres características comunes: a) el número y el tamaño de sus economías involucradas representan notables proporciones en lo tocante a la producción, población, comercio y abundantes niveles en lo que respecta a la inversión extranjera directa; b) poseen una gran extensión geográfica, en la medida que

todos están involucrados en proyectos euroasiáticos, transatlánticos o transpacíficos; y c) la agenda temática propuesta es amplia y compleja, incluyendo áreas y ámbitos no abordados por los acuerdos de la OMC, ni por otros acuerdos previos (Rosales,2013).

Para comprender los antecedentes de esta iniciativa china tenemos que retraernos a 1994, cuando el entonces primer ministro chino Li Peng ofrece a las nuevas repúblicas exsoviéticas un proyecto de cooperación que denominó Ruta de la Seda. Consistía en mantener la estabilidad geo-política de la zona, evitando los focos de inestabilidad y de desestabilización regional. Más tarde, la mencionada apuesta fue continuada por el gobierno de Jiang Zemin. Dicho concepto se mantuvo durante los primeros años del siglo XXI, pero sin acudir a proyectos específicos, hasta que Xi Jinping, en su visita oficial a Kazajistán (septiembre, 2013), aludió a un proyecto de cooperación económica, a la inversión en infraestructuras y al desarrollo de vínculos comerciales que denominó CERS. A continuación, en octubre del 2013, en su visita a Indonesia, el presidente Xi Jinping dio cuenta de un nuevo proyecto de cooperación con la región sureste asiática que denominó RSM-21 (Nueva Ruta de la Seda Marítima), anunciado como un nuevo periodo histórico, al decir que “China propondrá la creación de un Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras que dará prioridad a las necesidades de los paí-

ses de la ASEAN (Asociación de Naciones del Sureste Asiático)”; y sugirió el desarrollo de un Plan de Acción Chino, con el lema “de fuera hacia adentro” (Ruiz,2017)

El sudeste de Asia ha sido desde tiempo antiguo un importante foco económico y referencial a lo largo de la antigua Ruta de la Seda Marítima. Con este evocador espíritu, China trata de fortalecer la cooperación marítima con los países de la ASEAN para hacer un buen uso del Fondo de Cooperación Marítima, establecido por el Gobierno chino; y busca desarrollar vigorosamente la asociación marítima en un esfuerzo conjunto para construir la “Ruta de la Seda marítima del siglo XXI” (Jinping,2016). La transcendencia del concepto planteado es elevada, puesto que no solo engloba al conjunto de las rutas comerciales y a los proyectos de inversión, sino que adquiere un carácter más amplio, en la medida que pregona, al mismo tiempo, la creación de una asociación mega-regional.

La puesta de largo de dicha concepción es gradual. Los discursos previos de Xi Jinping estuvieron más centrados en reafirmar el nuevo rol del gobierno chino ante los países vecinos. En el discurso de Davos (enero,2017) ya enfatizaba sobre la inserción de los espacios económicos y políticos, ya sean marítimos como terrestres, permitiendo y defendiendo un equilibrio regional que denominaba “prosperidad compartida”; y que le facilitaba el discurso de

afirmación de “potencia”. O sea, una estrategia y un objetivo marcado por “nuevo tipo de relaciones entre grandes potencias”. Este objetivo quedó manifiestamente adoptado en la entrevista que Xi Jinping mantuvo con Barak Obama (2015), cuando se reconoce a China como el líder natural de la región y sustituto de Japón, así como partenaire oficial de EEUU.

Existen diversas interpretaciones de la iniciativa en función de las diferentes perspectivas de enfoque. Zhao (2015) explicita que la Nueva Ruta de la Seda puede ser abordada desde el reforzamiento del respeto al país, tanto desde la comunidad internacional como de los propios ciudadanos chinos. También, puede ser explicada como la búsqueda de una legitimidad política, que le permitiese mostrarse como una potencia emergente. Asimismo, existe una tercera hipótesis que se sustenta en el rejuvenecimiento de los valores y del sistema político chino. Zhang (2016), por su parte, enfatiza que el pujante dinamismo de la política exterior china refleja un nuevo activismo internacional; un vigoroso impulso de la economía regional y global; e incluso puede verse como una aspiración personal del presidente Xi para recuperar el orgullo nacional y mejorar el bienestar social de los ciudadanos chinos.

No cabe duda, por lo tanto, que la estrategia diseñada de manera flexible y adaptable está dirigida a movilizar las iniciativas de las grandes ciudades sin

supresión de las aquellas acciones dirigidas a mantener las estructuras del viejo régimen. De ahí, la insistencia en afrontar medidas tendentes a la liberalización parcial de la economía; a fomentar un vasto sector estatal; a desarrollar acciones de extensión del crecimiento en las zonas rurales e internas del país; y en llevar a cabo desarrollos a favor de una descentralización pragmática.

China ha captado la atención de la comunidad internacional y son numerosas las empresas contabilizadas a lo largo de dichos itinerarios que se sienten atraídas por las apuestas derivadas de la amplia movilización de recursos. No hay duda que su economía crece de manera continua: está normalizada (a pesar de los descensos en sus ritmos de crecimiento o de los aumentos de su endeudamiento) y está atravesando el tránsito de un crecimiento cuantitativo (inversiones, exportaciones, por ejemplo) a un crecimiento cualitativo (marcos regulatorios, marcos sociales y políticos). Bajo este esquema es como se puede entender la entrada de la China en la OMC, llevada a cabo en 2008, asociándose con las líneas estratégicas de dicha organización para convertirse en una economía competitiva, en el fomento de la inversión directa en el exterior, y en la corrección de los desequilibrios.

Las instituciones internacionales dan cuenta que China tiene definida, desde hace años, sus propias orientaciones económicas. Básicamente, están desti-

nadas a acceder a nuevos mercados y a nuevos recursos para sostener y abastecer su crecimiento, sin que las reformas que se pongan en práctica modifiquen y pongan en peligro su régimen. Es bajo este esquema como se plantea la Iniciativa de la Ruta de la Seda.

No hay duda, por lo tanto, de las consecuencias geo-políticas que ello supone. De una parte, porque se conformarán nudos/polos en torno a las diversas conexiones con China. De otra parte, a nadie se le escapa el afianzamiento de su papel en la escena militar. En la

actualidad, China es el primer contribuyente de personas en las operaciones de mantenimiento de la paz en el mundo. Sus gastos consagrados a la defensa equivalen al 1,5% de su PIB y se mantienen en torno a un crecimiento anual del 7,5%, en los últimos años. En el año 2017 los efectivos chinos suman dos millones de personas y se constata la presencia de nueve conglomerados chinos dentro de las 100 primeras firmas mundiales, entre los que destacan dos de ellas (Avic y Norinoc) entre las diez primeras.

3. LA NUEVA DIMENSIÓN ECONÓMICA: EL OBOR.

EL OBOR es un plan extremadamente ambicioso y contiene numerosas dimensiones. Es una estrategia adaptativa, fluida, evolutiva y pragmática. Para algunos, posee la característica de ambigua, que el Gobierno de Pekín desea preservar y sostener. Quizás, por inspirarse en los principios del taoísmo, las estrategias clásicas chinas se fundamentan en la adaptabilidad, en contextos asimétricos, y se dotan de elementos positivos. Sun Zi, autor del libro sobre el arte de la guerra, en el siglo IV antes de Cristo, afirmaba “el buen estratega debe ser como la corriente que se adapta al terreno”.

EL OBOR es un proyecto multidimensional, inspirado en “la paz y cooperación; en la apertura e integración; en el aprendizaje recíproco y en los be-

neficios mutuos”. Ha sido elevado al rango de política nacional y constituye una nueva fuente de financiación para la realización de nuevas actividades de formación y divulgación.

Se traduce en una nueva fase de apertura del país; define nuevas ambiciones en materia de gobernanza mundial; y reactiva y profundiza en la política de vecindad con los países más próximos, deseando ejercer su rol de liderazgo. Asimismo, es considerado como el posicionamiento de una potencia respetable, como primer defensor de los países pobres y emergentes merced a la proliferación de sus iniciativas económicas regionales; y busca la conciliación sobre las diferencias marítimas o fronterizas en la región. Es decir, China trata, con esta iniciativa, de ocupar el espacio

y estructurar nuevas relaciones internacionales según sus propios términos; o sea, sobre la base de su modelo del sistema político chino, de su integridad territorial y de su soberanía nacional.

Los discursos chinos enfatizan cinco pilares a lo largo de su activismo institucional. El primero, se sustenta en la profundización de la coordinación de las políticas públicas de desarrollo; esto es, deben convertirse en una plataforma de cooperación y de conectividad que contribuya a mejorar la integración económica a fin de favorecer el crecimiento económico mundial. Es, por tanto, un proyecto participativo y cooperativo. El segundo pilar concierne al desarrollo de las conexiones entre las infraestructuras; es decir, busca unir las grandes ciudades con el interior del territorio chino, alentando la constitución de parques industriales y de zonas francas, amén de articular una red que permita unir China con otros puertos europeos, africanos y americanos. El tercer pilar corresponde al desarrollo del comercio internacional, merced al cual se establecerán 52 zonas de cooperación económica en las que se espera la creación de empleo y mejora de las condiciones de vida. El cuarto pilar de la iniciativa china es la libre circulación de capitales, facilitando el funcionamiento de todos los proyectos planteados. Ni el Banco Mundial ni el FMI participaron en los proyectos amparados por el BRI. La nueva Ruta de la Seda estará financiada por organismos propios, como el Banco de Desarrollo de China, el Export-Import Bank

of China; el Agricultural Development Bank of China, el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras, la banca de los BRICS (Brasil, Rusia, India, China y África Sur); la Organización de Cooperación de Shanghai; y por los grandes bancos chinos (CDB, ICBC, Eximbank, entre otros). De igual forma, participarán los fondos chinos que contribuirán a la financiación de diversos proyectos de la Iniciativa. Por último, el quinto pilar es el relativo a la comprensión mutua entre los pueblos; entendida como un desafío cultural que se apoya en los institutos Confucio y en los foros culturales (Rolland,2017).

Profundizando en el contenido programático de la nueva Ruta de la Seda coexisten dos componentes. El primero, es la apuesta terrestre, denominada Silk Road Economic Belt- SREB (Franja Económica de la Ruta de la Seda), que consiste en el desarrollo de un cinturón económico que se extiende por vía terrestre desde el oeste e interior de China hacia Europa del Este a través de Asia Central. El segundo componente es la XXI Century Maritime New Silk Road- MSR (Ruta marítima del siglo XXI de la Ruta de la Seda), que pretende revivir las rutas comerciales que fomentaban el comercio marítimo de siglos atrás. Significa un proyecto combinativo complejo y ambicioso, que abarca varias dimensiones, con sus retos y desafíos en materias tan diferentes como los transportes, finanzas, políticas de aduanas, de colaboración de políticas, etc.

Estas estrategias coadyuvan al de-

sarrollo de las infraestructuras y de la conectividad permitiendo abordar tres objetivos: a) la internacionalización de la moneda china (remimbi), mediante el fomento del uso de la misma en las transacciones comerciales y financieras con los países integrantes de las Rutas; b) el estímulo para contribuir a exportar los excesos de las capacidades productivas, con la consiguiente mejora de la rentabilidad de las inversiones; y c) las nuevas acciones para mejorar las relaciones comerciales bilaterales y multilaterales. Las estimaciones económicas de estas iniciativas varían. Oscilan entre los 20.000 y 26.000 millones de dólares, que China no tiene intención de abordar en solitario; sino que buscará la cooperación entre aquellos países que deseen contribuir a su financiación (Lo,2015). La puesta en práctica de los planes empezará por las dos iniciativas más claras respecto a los corredores de transportes: el marítimo y el terrestre

En suma, el OBOR es un programa con objetivos estratégicos que tratan de asegurar la potencia marítima china. Las acciones puestas en marcha se asocian al proceso de extensificación de las empresas chinas en el extranjero, especialmente en aquellos Estados en los que se contabilizan bajos costes de producción. Su pretensión, por lo tanto, es redefinir un cambio de tendencias a través del reforzamiento de la conectividad y de la capacidad para afrontar una más intensa competencia interregional. Es complementario de la

estrategia “Made in China 2025”, que posee como principal efecto la multiplicación de las inversiones chinas en infraestructuras portuarias a lo largo de las rutas marítimas, como se ha venido constatando en los últimos años en Grecia (Puerto de El Pireo, vía la empresa naviera COSCO) y en Sri Lanka (en Hambantota, vía la empresa marítima China Merchant); consolidando un nuevo concepto euro-asiático para integrar el Océano Índico africano, creando un mundo donde la influencia china sea un punto de referencia.

Con estas iniciativas, China busca emprender varias acciones al mismo tiempo. Sin duda alguna, la más relevante consiste en incrementar la toma de participación por parte de empresas chinas en la gestión de los puertos a lo largo de las rutas marítimas principales o en la construcción de terminales portuarias bajo la fórmula de Build, Own, Operate, Transfer (BOOT); esto es, construcción, posesión, explotación y transferencia; asegurando, de esta manera, a los operadores chinos la gestión de terminales y permitiendo el control de las mismas. Los recientes casos de las empresas navieras chinas COSCO y China Merchant son buenos ejemplos de ello. A partir de dicho paso, se priorizan los siguientes aspectos: a) la transformación de un puerto en un lugar de entrada para los productos chinos; b) la continua toma de participación en terminales, al objeto de seleccionar y buscar amplias zonas de almacenamiento para

una distribución posterior; y c) llevar a cabo inversiones en infraestructuras portuarias y de servicios que redunden en beneficios inmediatos, recuperando las inversiones efectuadas. Los ejemplos conocidos hasta el momento reflejan dichas dinámicas. Por ejemplo, COSCO Pacific es una sociedad afinada en Hong Kong que posee participaciones relevantes en las terminales portuarias de Amberes, Port Said, Haifa, Singapur, El Pireo y Valencia. Por su parte, China Merchants Port Holding (CMPH) está más extendida internacionalmente, gestionando, además de una terminal en Hong Kong, otras terminales portuarias en Colombo (Sri Lanka), Kaohsiung (Taiwan); Lagos, Lomé, Tin Can (Nigeria); Djibouti, Manila (Filipi-

nas); Bagamoyo (Tanzania) y Cebu; y otras en colaboración con CMA/CGM (segunda naviera mundial en capacidad de transportar contenedores), concretamente la Terminal Link, con el 50% del capital, que le permite estar situado en otras latitudes geográficas, como América del Norte, Europa y Extremo Oriente.

Otra re-lectura de las últimas acciones chinas lleva a plantear el nacimiento de una nueva ruta de la seda, pero esta vez bajo la forma de un “collar de perlas”; es decir, de una apuesta por el desarrollo de infraestructuras y servicios comerciales que garanticen una interacción económica y financiera, no excluyente de una estrategia naval militar.

4. EPÍLOGO

La estrategia china se inscribe en una nueva concepción de la política mundial. Los viejos paradigmas se fundamentaban hasta entonces en procesos de integración inter-dependientes desarrollados entre Estados-nación; es decir, el centro del análisis es el Estado. En la actualidad cobra fuerza el peso que adquieren las relaciones internacionales y que otorgan una nueva función al Estado; la de constituir un actor unitario en el juego diplomático, pero no único ni excluyente. La agenda internacional está compuesta por múltiples temas que no están determinados por

sus jerarquías, en los que, en ocasiones, resulta difícil distinguir los asuntos internos y los externos; y en los que los temas militares, de manera expresa, no dominan la agenda ni el temario.

El presidente Xi Jinping parece haber dado prioridad a una vasta operación política por concentrar en sus manos los instrumentos de control y ejercicio de poder, que había recibido dispersos entre un buen número de cuadros y funcionarios, cuyas lealtades apuntaban más a sus predecesores inmediatos que a él mismo, señalándose como un “nuevo líder”.

El gobierno chino busca en su estrategia de la Ruta de la Seda una fórmula para ganar influencia en la región; en poder adaptar un escenario que mejor se ajuste a sus intereses; en la promoción de nuevos organismos internacionales más propicios a sus apuestas; y en el fomento del multilateralismo. Por otro lado, promociona la emergencia de actores privados como partenaires de las estrategias mundiales convirtiéndose, estos últimos, en instrumentos básicos para implementar las acciones exteriores de China. El propio Xi Jinping lo sintetizaba en el 19 Congreso del Partido Comunista, cuando afirmaba “al seguir una diplomacia propia de un gran país hemos hecho avanzar la agenda internacional de China en todas las partes y hemos creado un ambiente externo favorable para el desarrollo nacional. Hemos presenciado un nuevo incremento de la influencia internacional de China y de sus habilidades y capacidad para abrir y configurar nuevos rumbos, China ha hecho importantes y novedosas aportaciones a la paz y al desarrollo mundial (Xi Jinping, 2017). Y mucho más recientemente en su discurso conmemorando el 40 aniversario del inicio de reforma y apertura económica, celebrado a mediados de noviembre de 2018, cuando subrayaba que “nadie está en posición de dictar a China lo que debe hacer”.

En la actualidad, dados los diversos riesgos económicos (los denominados “vientos en contra”) existentes en la

economía mundial, China afronta incertidumbres tanto de naturaleza estructural o de largo plazo (envejecimiento de la población y dificultades en lo tocante a los suministros de energía y otros recursos) como de tipo coyuntural (posible emergencia en lo que concierne al nacimiento de burbujas inmobiliarias o crediticias). Sin embargo, los análisis internacionales coinciden en que el crecimiento de los próximos años no será tan espectacular, pero sí será importante; y, finalmente, estará situado entre los más elevados de las grandes economías. El FMI estima una tasa de crecimiento superior al 6% para 2022.

La iniciativa Belt and Road es un proyecto que impulsa la promoción del libre comercio. Las fuertes inversiones en infraestructuras terrestres, marítimas, energéticas y de comunicación tienen por objetivo acelerar y facilitar los intercambios mundiales. Sin embargo, hay autores que lo relacionan como una simple iniciativa para responder a las consecuencias de una ralentización económica y a las estrecheces que posee la economía de China para impulsar su desarrollo (Rolland, 2017).

China ha seguido apostando por las negociaciones de los acuerdos Transpacíficos a pesar de la retirada de EEUU, haciendo ver al mundo sus apuestas por proyectos competitivos. Posee voluntad global, con intención de estar presente en todos los continentes: Europa occidental, África, América Latina, Oceanía y amplias zonas del ártico.

Trata de englobar a 65 países con sus iniciativas. Dicha vocación universal buscar aislar simbólicamente a EEUU al aceptar un espacio estratégico más amplio donde tenga cabida la emergente potencia china (Wang,2016).

Aunque se trate de una apuesta china el éxito de las nuevas rutas de la seda no depende única y exclusivamente de China, Los desafíos y obstáculos son múltiples y cada país esta invitado a desarrollar su parte alícuota en la estrategia. Hablar de la Ruta de la Seda supone considerar la “economía azul”. Todas las actividades englobadas en el PIB marítimo chino representan aproximadamente el 10% del PIB total.

Este proyecto de dimensión multilateral tiene su colofón con el denominado “Made in China 2025”, en el que China desea convertirse en el leadership en high tech shipping, y en la utilización de las tecnologías de la información, admitiendo que debe operar en una lógica mundial de intensa competencia. Dicho proyecto busca no solo producir en China, sino pensar y desarrollar un producto en China. Dicho plan es comparable al de la industria 4.0, adoptado por Alemania en 2012.

China desea convertirse en una de las economías más innovadoras en 2020, y poder competir con Estados Unidos, Alemania y Japón en 2025; para lograr ser leadership de la innovación en 2049, fecha del centenario de la República Popular de China. En la actualidad las empresas chinas superan a Japón

en el apartado de mayor generador de patentes nacionales del mundo, en el año 2018 se concedieron 1,8 millones de patentes. A la hora de protegerlas, la Oficina de Patentes y Marcas de EEUU dio el visto bueno a 12.589 patentes de empresas chinas, un 12% más que en el ejercicio anterior. En suma, a medida que desarrollan tecnología innovadora (especialmente en computación, telecomunicaciones e inteligencia artificial) la están patentando, lo que subraya que su actividad de patentes está creciendo más rápida que otros países desarrollados debido, especialmente, al crecimiento investigador. O sea, China ha pasado de ser receptor de tecnología a un generador de la misma.

Como conclusión se pueden establecer cinco líneas interpretativas de la estrategia china:

- a) el desarrollo de una triple diplomacia (de asociación, económica y financiera) para revitalizar y rejuvenecer las políticas económicas chinas y el establecimiento de un nuevo orden económico internacional.
- b) la promoción de un nuevo proceso de integración económico más allá de las cuestiones estratégicas que le permita responder a una política económica interna afectando por tanto al desarrollo de políticas internas.
- c) la definición de un destino compartido como respuesta de la imple-

mentación de una estrategia que cumpla con el sueño chino.

d) la competencia por la hegemonía regional.

e) el fortalecimiento de una estrategia multilateral acorde con la promoción de sus intereses nacionales.

O, como plantea Ekman (2018), cinco evoluciones distintas: la voluntad de ser la vanguardia de la reestructuración de la gobernanza mundial; la apuesta por el multilateralismo; la promoción de un modelo de desarrollo alternativo al del consenso de Washington; la difusión y penetración de nuevos estándares y normas internacionales; y la promoción de una visión post-occidental del mundo.



BIBLIOGRAFÍA

- Callens, S. Cherfi, S. (2015). The intensive changes flows: about a “new regionalism”: OBOR. Proceedings of the 9th International Management Conference Management and Innovation for Competitive Advantages. Bucarest, 5-6, nov. 2015. 504.
- Ekman, A. (2018). La China dans le monde. CNRS. Paris.
- Ho, P. (2016). Us urged to join Belt and Road Initiative. China Daily, 21, mars, 2016.
- Jinping, X. (2016). Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament. 3, october, 2017.
- Jinping, X. (2017). Raport delivered at the 19th National Congress of the Communist party of China. 18 october 2017. (www.xinhuanet.com/english/download/Xi_Jinping's_report_at_19th_CPC_National_Congress.pdf).
- Lemus, D., Valderrey, F. (2017). La nueva ruta de la Seda y la diplomacia internacional de los negocios, Comillas Journal of International Relations. 10. 47-64
- Lo, C. (2015). China's silk road strategy the opportunities and pitfalls ok killing three birds with one stone' The International Economy. 29(4). 54-71.
- Longyue, Z. (2015). China trade strategy: PTAS, mega-regionals and the WFO". RSCAS PP 2015/11. European University Institute Robert Schumann, Center for Advanced Studies. Florencia.
- Rocha, M. (2016). China y la integración mega-regional: la nueva Ruta de la Seda Marítima en África. Revista CIDOB d'Affairs Internacionals, 114. 87-108.
- Rolland, N. (2017). China's Eurasian Century?. Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative. National Bureau of Asia Research. Washington.
- Rosales, O, Herreros, S., Frohman, A., Garcia-Millan, T. (2013). Las negociaciones mega-regionales: hacia una nueva gobernanza del comercio mundial: CEPAL. nº 121.
- Ruiz, F. (2017). China: de la estrategia del cinturón a la del collar de perlas. Instituto Español de Estudios Estratégicos. 1/2017
- Wang, Y. (2016). Offensive for defensive: The Belt and Road Initiative and China's New Grand Strategy. The Pacific Review. 09-03-2016.
- Zhang, F. (2016). China as a Global Force. Asia and the Pacific Policies Studies. 3(1). 120-128.
- Zhao, K. (2015). The motivation behind China's public diplomacy. Chinese Journal of International Politics. 8(2). 167-196.