

One Belt One Road, la ruta de la seda contemporánea

Posiblemente sea en conjunto el mayor proyecto de infraestructuras de la historia y uno de los proyectos que más puede cambiar el mundo en los próximos años

La nueva ruta de la seda o el proyecto One Belt One Road, como se conoce oficialmente, posiblemente sea en conjunto el mayor proyecto de infraestructuras de la historia y uno de los proyectos que más puede cambiar el mundo en los próximos años. En cambio no es algo de lo que se hable mucho en los medios españoles, y eso que España está en un extremo del mismo.

El primer proyecto del que hemos oído materializar ha sido la línea de tren Yiwu-Madrid, la más larga del mundo. Aunque salió en los medios, no se explicaba claramente que es parte de un proyecto mucho más ambicioso que una línea de tren, que precisamente no está teniendo demasiado éxito.

La ruta de la seda histórica

La ruta de la seda tradicionalmente es como se ha conocido a la serie de rutas comerciales que unían China con Europa y África. La fabricación de la seda era un secreto que sólo conocían en China, siendo un producto muy demandado desde occidente.

El usuario más famoso de la ruta de la seda fue Marco Polo, para cuando se embarcó en el viaje a China, se trataba de rutas comerciales bien establecidas que unían Oriente y Occidente. Estas rutas siguieron funcionando durante siglos. Luego fue entrando en decadencia por las rutas comerciales marítimas que los europeos fueron abriendo. Cristóbal Colón no fue a América buscando un nuevo continente, sino una nueva ruta de la seda.

La nueva ruta de la seda

La nueva Ruta de la Seda fue anunciada por el presidente chino Xi Jinping, aunque por parte de China nunca se ha mencionado de este modo, sino que se conoce como el proyecto One Belt, One Road, o cinturón económico euroasiático. En esta nueva ruta existen dos opciones. La primera es la Ruta Marítima, que une los puertos de China con puertos en el Sur de Asia, África y Europa y por otro lado el cinturón económico euroasiático que une infraestructuras terrestres chinas y europeas a través de Asia Central.

Con la unión de infraestructuras de telecomunicaciones, hidrocarburos, aeropuertos, puertos marítimos, ferrocarriles y carreteras, China no sólo pasa a tener un sistema de infraestructuras envidiable, sino que se conecta con muchas de las economías principales del mundo, un total de 60 países. Con esto se une bajo el mismo supercomplejo de infraestructuras a más del 60% de la población mundial, más del 75% de los recursos energéticos globales y más del 70% del PIB mundial. Las posibilidades son asombrosas.

No sólo China está interesada en la nueva ruta de la seda, también países africanos interesados en unirse a lo que puede ser un bloque comercial y los países de la antigua URSS que ven cómo integrarse en otro bloque económico. También el mismo gobierno de los Estados Unidos, que oficialmente la apoya como un medio de revitalizar la economía afgana.

Dentro de la ruta marítima, China ya tiene un puerto en Europa, el del Pireo, que pertenece a la empresa pública China POSCO, y está construyendo otros en Pakistán y Djibouti. Estas economías esperan que estas infraestructuras pagadas por China les ayuden a conseguir un éxito económico parecido al de puertos importantes como el de Singapur o Dubai.

Con todas estas inversiones China pretende consolidar su poder político, económico e industrial, con la integración de la economía euroasiática en la suya. Además pretende diversificar sus rutas comerciales y trasladar el desarrollo que ha habido en las provincias costeras a las de interior, entre las cuales hay mucha diferencia en el nivel económico.

Inversión y plazos

Por supuesto la nueva ruta de la seda no se construirá en un día, ni tampoco se va a pagar sola. Se habla de una inversión de 890.000 millones de dólares para la construcción de las infraestructuras y de una finalización en el 2049, con el aniversario de la República Popular.

La inversión por otro lado no es inmediata, sino que va poco a poco. En 2015 las empresas Chinas habían invertido alrededor de 15.000 millones de dólares y el gobierno 40.000 millones. Pero al igual que no se puede planear una infraestructura sin su financiación, el plan chino incluía la herramienta de financiación de la nueva ruta de la seda.

China ha establecido el Asian Infrastructure Investment Bank como herramienta que debería de empezar a financiar las infraestructuras de Asia, aunque también se ha visto como una alternativa al Banco Mundial. En este país participan países asiáticos como China, Corea del Sur, o India, pero también países occidentales como Alemania, Australia o Reino Unido (y también se prevé la participación de España). La sede de este organismo multilateral está, como no podía ser de otro modo, en Pekín.

No obstante, el AIIB no está siendo la principal fuente de financiación de la Nueva Ruta de la Seda, los planes del banco son graduales. Estos pasan por invertir uno o dos mil millones en 2016, tres o cinco mil millones en 2017 y diez mil millones en 2018. No parece que esté siendo muy ambicioso, entonces ¿de dónde está saliendo el dinero?

Como señala el Financial Times, China está usando otras herramientas financieras para financiar, como el Export-Import Bank of China y el China Development Bank. Para que nos hagamos una idea, el Export-Import Bank of China prestó ochenta mil millones en 2015 (en otros muchos proyectos). En comparación el Banco Asiático de Desarrollo (que al contrario que el AIIB si estaría en el Sistema Financiero de Bretton Woods surgido tras la Segunda Guerra Mundial como el FMI o el Banco Mundial) prestó algo más de 27.000 millones ese año.

Además China está llegando a **acuerdos con las autoridades locales para una inversión conjunta****. Por ejemplo Singapur que seguiría siendo parte de la nueva ruta de la seda marítima estableció un acuerdo a través de su oficina de desarrollo IE Singapore con el China Construction Bank para invertir 22.000 millones en infraestructuras.

Por último también hay inversión privada, como era obvio. Muchas de estas infraestructuras tienen sentido económico y China es oficialmente comunista, pero no rechaza la inversión privada en aquellos campos que le interesan.

España y Europa en la nueva ruta de la seda ¿oportunidad o amenaza?

Al principio he empezado hablando del tren Madrid-Yiwu, la línea de tren más larga del mundo. Porque en Europa y en España estamos en un extremo de la ruta de la Seda. ¿Es una oportunidad o una amenaza?

Lo primero es que muy probablemente China pase a ser la economía dominante de Eurasia, dado su tamaño si se integra con el resto de países. Pero el objetivo de China no es que el proyecto One Belt, One Road sea exclusivo de ellos, por eso han trabajado en instituciones multilaterales como el AIIB, sino que el resto de países se beneficien de su crecimiento. Este es el motivo por el que fomentan aquellas operaciones comerciales que se integren en su infraestructura o pretenden que el tren Madrid Yiwu no vuelva vacío a China, sino lleno de productos españoles (aunque en la práctica ayuda mucho a la rentabilidad de la línea que en China importen productos alemanes).

Si es una amenaza para Europa en el sentido de que muchas economías de Asia Central y África van a estar bien conectadas con China, a pesar de la cercanía con Europa. Por lo que habrá que esforzarse en ser competitivos (y no estoy hablando de salarios), para que toda esta infraestructura nos beneficie.

La noticia La nueva ruta de la seda, China conectará tres continentes fue publicada originalmente en El Blog Salmón por Javier J Navarro .

Datos de contacto:

Nota de prensa publicada en:

Categorías: [Finanzas](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>