

**Máster universitario de Gestión del Negocio Marítimo y del
Derecho Marítimo**

Trabajo Fin de Máster

**“La Nueva Ruta de la Seda y su posible efecto en la reducción del
transporte marítimo”**

Presentado por:

Diego Abril Monje

Dirigido por:

Prof. Federico Martínez Roda

Diciembre 2022

Dedicatoria

A mi tutor el Prof. Federico Martínez Roda por su plena disposición desde los primeros contactos para la proposición de este trabajo sin el cual no habría sido posible llevarlo a cabo. Vaya por delante mi agradecimiento.

Agradecer a la dirección del Máster por darme la oportunidad de realizar mis estudios de especialización en esta Universidad. Gracias a este Máster he podido encontrar un empleo. De corazón, muchas gracias.

A Isidro, por su apoyo incondicional. Y a mi familia, por hacer lo difícil fácil, y lo fácil, más fácil. Eternamente agradecido.

Resumen

El gran proyecto de la Nueva Ruta de la Seda impulsado por el gobierno chino del presidente Xi Jinping se presenta como el “Plan Marshal del siglo XXI”. Infraestructuras repartidas por los cinco continentes, carreteras, puertos y gaseoductos. Todo ello forma parte del One belt, One Road (OBOR). Con este proyecto la administración china quiere ampliar su influencia económica y geopolítica a nivel mundial, pero, sobre todo, reinventar el transporte de mercancías y el comercio internacional a través de rutas alternativas y apostando por nuevas alianzas y socios estratégicos.

Para ello, los esfuerzos que están llevando a cabo son titánicos, no sólo por el gobierno chino sino por el resto de Estados, que ven con buenos ojos un proyecto que estimule economías menos desarrolladas y ofrezca oportunidades de crecimiento para exportar e importar mercancías a precios más asequibles.

Las dudas y las voces críticas que se alzan contra OBOR son implacables, pero parece que eso no inmuta a un gobierno chino que no solo sigue adelante con su proyecto, sino que está decidido a ser la primera potencia mundial.

Abstrac

The great New Silk Road project promoted by the Chinese government of President Xi Jinping is presented as the "Marshal Plan of the 21st century". Infrastructure spread over five continents, roads, ports and gas pipelines. All this is part of the One Belt, One Road (OBOR). With this project, the Chinese administration wants to expand its economic and geopolitical influence worldwide, but, above all, to reinvent the transport of goods and international trade through alternative routes and betting on new alliances and strategic partners.

To this end, the efforts being made are titanic, not only by the Chinese government but also by the rest of the States, which welcome a project that stimulates less developed economies and offers growth opportunities for exporting and importing goods at more affordable prices.

The doubts and critical voices raised against OBOR are unrelenting, but it seems that this does not faze a Chinese government that not only goes ahead with its project but is determined to be the world's leading power.

Abreviaturas

AIIB: Asian Infrastructure Investment Bank

ASEAN: Asociación de Naciones del Sudeste Asiático

BRI: Belt and Road Initiative

CPEC: China Pakistan Economic Corridor

FMI: Fondo Monetario Internacional

GNL: Gas Natural Licuado

MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

OBOR: One belt one road.

OMI: Organización Marítima Internacional

SCO: Shanghai Cooperation Organization

UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	11
2.	METODOLOGÍA Y OBJETIVOS	13
3.	BREVE PRESENTACIÓN DE LA ANTIGUA Y LA NUEVA RUTA DE LA SEDA	15
4.	NUEVAS REDES DE RUTAS DE TRANSPORTE	19
4.1	Financiación.....	20
4.2	¿Por dónde pasa la Nueva Ruta de la Seda? Los Corredores.....	21
4.2.1	Corredor económico entre China y Pakistán	22
4.2.2	Corredor económico del Puente Terrestre Euroasiático	22
4.2.3	Corredor económico entre Bangladesh, China, India y Myanmar	23
4.2.4	Corredor económico entre China, Asia Central y Occidental.....	24
4.2.5	Corredor económico de China y Península de Indochina	25
4.2.6	Corredor económico entre China, Mongolia y Rusia	26
5.	LA RUTA DE LA SEDA DIGITAL	28
5.1	¿Qué es la ruta de la seda digital?.....	28
6.	LA RUTA DE LA SEDA MARÍTIMA DEL SIGLO XXI	30
6.1	Collar de perlas.....	31
7.	LA RUTA POLAR DE LA SEDA.....	35
8.	EL PAPEL DE ESPAÑA EN LA NUEVA RUTA DE LA SEDA.....	37
9.	EFFECTOS AMBIENTALES DEL TRASNPORTE MARÍTIMO (ODS)	40
10.	CONCLUSIONES	44
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	45

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1: Mapa de la antigua Ruta de la Seda.	16
Fig. 2: Mapa de la Nueva Ruta de la Seda.	17
Fig. 3: Banco Asiático de Inversión en Infraestructura.	20
Fig. 4: Mapa Corredor Económico China - Pakistán.	22
Fig. 5: Mapa del Corredor Económico del Puente Terrestre Euroasiático.	23
Fig. 6: Mapa Corredor Económico entre Bangladesh, China, India y Myanmar.	24
Fig. 7: Mapa Corredor Económico entre China, Asia Central y Occidental.	25
Fig. 8: Mapa Corredor Económico China-Península Indochina.	26
Fig. 9: Mapa Corredor Económico entre China, Mongolia y Rusia.	27
Fig. 10: Mapa de la Ruta de la Seda Digital.	29
Fig. 11: Mapa donde se muestra la Ruta de la Seda Terrestre en amarillo y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI en azul.	31
Fig. 12: Mapa de la Ruta Polar de la Seda.	36
Fig. 13: Mapa Corredor del Mediterráneo.	37
Fig. 14: Barco propulsado por cometa.	42

1. INTRODUCCIÓN

Es bien conocido por gran parte de la ciudadanía mundial que, aproximadamente, el 90 por ciento del comercio internacional de mercancías se transporta por mar. Se trata, a día de hoy, del medio de transporte más eficiente, rentable y seguro que existe actualmente en el mundo, tanto por su seguridad, capacidad de carga y economía. Pues, a diferencia del transporte aéreo, el transporte por carretera o el transporte por ferrocarril, el transporte marítimo permite enviar grandes cantidades de mercancías a un precio muy económico gracias a las economías de escala y al *know-how* generado en los últimos años, sobre todo, en el tráfico de línea regular o *liners terms*.

Si a eso le añadimos factores como la tecnología 5G, los puertos de 4^o generación o la tecnología *blockchain*¹ entre muchos otros, indican que, este medio de transporte no solo va a tender a consolidarse en el medio y largo plazo, sino que, es muy probable que eleve la productividad y revolucione el transporte internacional de mercancías.

Por lo tanto, y en este orden de cosas, no sería muy aventurado afirmar que el transporte marítimo tiene una posición asegurada como líder del transporte de mercancías en el comercio internacional.

Sin embargo, hemos podido comprobar cómo a raíz de la pandemia de 2020 ocasionada por la Covid 19, sumado al conflicto de la Guerra en Ucrania en 2022, se ha notado una fuerte desaceleración económica mundial que, se ha traducido en un aumento de las tarifas de los fletes y en una notable inestabilidad política. A pesar de ello, y según los análisis de la UNCTAD, se prevé un crecimiento anual del comercio marítimo del 2,4% entre 2022-2026².

Conviene no perder de vista que, la actividad del transporte como tal, se desarrolla siempre en el marco de la economía de mercado y, por lo tanto, los precios del transporte y las tarifas portuarias van a estar siempre ligados por factores estructurales como las infraestructuras portuarias, las economías de escala, los desequilibrios comerciales o la facilitación del comercio y la conectividad³.

Si hay algo que define en pocas palabras al comercio internacional, esa es su fuerte hiperconectividad o interdependencia, caracterizado por sus profundos vínculos e intereses comerciales. Como hemos visto, esto genera un mundo mucho más vulnerable

¹ Las cadenas de bloques han aparecido en el panorama económico como nuevo instrumento para simplificar transacciones y darles más seguridad, eliminando intermediaciones y centralización en el tratamiento de la información.

² Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Informe sobre el Transporte Marítimo 2021.

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021summary_es.pdf

³ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Informe sobre el Transporte Marítimo 2021.

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021summary_es.pdf

frente a las conmociones, pero a la vez, supone una resiliencia mayor cuando se producen⁴.

En definitiva, se podría decir que es un mercado en constante cambio, muy sensible a las diversas crisis económicas, por lo que, la salud del transporte marítimo va a estar fuertemente vinculada a políticas relativas a factores industriales, que a su vez, tendrán la capacidad de suavizar los efectos como consecuencia de perturbaciones del mercado.

La elaboración del presente trabajo responde a un trabajo de investigación acerca de la conocida “Nueva Ruta de la Seda”. Con la elección de este tema me gustaría dejar de manifiesto que ni mucho menos es mi intención generar una unidad didáctica de lo que describe el proyecto OBOR, sino más bien de aportar una nueva visión a la que se enfrenta el transporte marítimo de llevarse a cabo finalmente el gran proyecto chino.

Los retos a los que se enfrenta el transporte marítimo son delicados si tenemos en cuenta realidades como la descarbonización, los cambios tecnológicos y, sobre todo, la actual inestabilidad política internacional. Es por ello, por lo que he considerado el tema de la Nueva Ruta de la Seda como un proyecto que tiene mucho que decir a este respecto, y como respuesta ante las muchas interrogantes que hay sobre el transporte internacional de mercancías.

A lo largo de mi vida, siempre he apostado por hacer tanto en el terreno personal como en el profesional, aquellas cosas que me apasionan. Decía un sabio que, cualquier persona que encuentra un por qué vivir, encuentra siempre el cómo. Y de la misma manera, cualquier persona que no tenga un por qué vivir, es imposible que encuentre el cómo⁵.

⁴ Informe sobre el comercio mundial de 2021: Resumen
<file:///C:/Users/Diego.Abril.M/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/Content.Outlook/XUOGH7SQ/informe%20sobre%20comercio%20mundial%202021.pdf>

⁵ Frankl, V (2015), *El hombre en busca de sentido*, Herber, pág. 109.

2. METODOLOGÍA Y OBJETIVOS

La elaboración de este trabajo se ha hecho mediante una ardua búsqueda y recopilación de documentos. A pesar de no ser un tema ampliamente conocido por la ciudadanía de a pie, la información que se ha ido publicando al respecto es amplia, y deja gran margen para consultar documentación de todas las áreas.

Si tuviese que definir en pocas palabras el *porqué* de este trabajo, diría que es consecuencia de mi especial sensibilidad por la cultura china, y de cómo, un país que, aparentemente, se mueve entre las sombras y en silencio, tiene entre sus manos un proyecto que puede ser la gran revolución del comercio internacional.

El principal objetivo que persigue este trabajo es hacer una redacción de forma sintética y atractivo para el lector; precisamente, en sintonía con la milenaria filosofía china de proyectar las ideas de manera escueta y pragmática, haciendo que sea el lector el que, en ocasiones, haga su propio análisis y complete la obra⁶.

Por otro lado, dada la vasta extensión y contenido que alcanza la temática, el presente trabajo tiene como finalidad, plasmar el proyecto OBOR en términos generales, pero sin perder de vista su principal objetivo, consistente en el inexorable efecto en la reducción del transporte marítimo o, por lo menos, su replanteamiento como transporte dominante del comercio internacional.

El trabajo se ha llevado a cabo por bloques de forma ordenada y estructurada con la ayuda de gráficos y fotografías que faciliten la comprensión de lo expuesto.

En la primera parte, se ha optado por presentar de forma breve lo que ha significado la *antigua Ruta de la Seda*, haciendo mención a los principales acontecimientos históricos acaecidos durante la época y, enlazando de esta manera con la *nueva Ruta de la Seda*.

La segunda parte del trabajo, denominado “*Nuevas redes de rutas de transporte*”, se va a tratar de citar cuáles serán las principales rutas que plantea OBOR y los importantes corredores económicos que gobernarán la ruta; pero también, aspectos fundamentales como la financiación del proyecto, cuestiones de seguridad y la llamada “ruta de la seda digital” como pieza complementaria del proyecto.

La tercera parte del trabajo se dedicará a examinar el bloque al que he denominado “*La ruta de la Seda Marítima del siglo XXI*”. En él, encontraremos una exposición de los principales puertos que OBOR tiene sobre la mesa para cubrir de forma general sus rutas comerciales. Pero también se expondrá un tema de máxima actualidad e interés como es la llamada “Ruta Polar Ártica”, presentada como una vía alternativa a las principales rutas comerciales para acortar los plazos del transporte marítimo. Por último, como no podía ser de otra forma, se analizará algunos aspectos significativos del papel de España ante la Nueva Ruta de la Seda.

El cuarto bloque del trabajo está reservado para un tema al que, personalmente, tengo especial sensibilidad y al que he dedicado muchas horas de estudio durante mi paso por

⁶ Piénsese, por ejemplo, en autores que promulgaron la filosofía taoísta como: Lao-tse, Lie Zi o Zhuang Zi.

la universidad. Lo he denominado de forma general como “efectos ambientales del transporte marítimo”. Se trata de un tema de máxima actualidad al que hay que poner total atención por parte de toda la comunidad internacional si no queremos acabar con los recursos naturales del planeta.

Por último, y para cerrar dar por cerrado este trabajo, se expondrá una breve conclusión personal de lo que ha supuesto para mí sumergirme en este fascinante tema con el que he estado en contacto los últimos meses del máster.

3. BREVE PRESENTACIÓN DE LA ANTIGUA Y LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

Estudia el pasado si quieres pronosticar el futuro.

Confucio

Si hay un país que se caracteriza por sus proyectos y visiones a largo plazo, ese es sin lugar a dudas China. Cuando hemos hecho referencia a la posición dominante del transporte marítimo en el comercio mundial, tanto en el medio, como el largo plazo, sería preciso matizar que, este pronóstico, seguramente no sería compartido por el gigante asiático.

Para entender mejor esta conjetura, nos remontaremos a explicar de forma concisa la milenaria ruta de la seda, así como la iniciativa OBOR (one belt one road); considerado como el mayor proyecto de desarrollo de infraestructuras mundial de las últimas décadas que, casi con total garantía, revolucionará el comercio entre oriente y occidente.

Pues bien, la Ruta de la Seda hace referencia al itinerario de transporte de seda y otras mercancías que interconectaba la China de la dinastía Han (206 a. C.-220 d. C.), con Asia Central, India, Persia, Arabia, Siria, Turquía, Europa y África. Dicha mercancía se intercambiaba por materiales manufacturados, metales preciosos, especias, y un largo etcétera. Pero, sobre todo, «era la demanda china de caballos la que resultaba prácticamente insaciable; la razón era la necesidad de mantener una fuerza militar eficaz para mantener el orden interno del país y preparada en todo momento para responder a los ataques e incursiones de los xiongnu y demás tribus»⁷.

La ruta de la seda, por el contrario, no se trataba solo de una mera ruta de comercio por la que circulaban caravanas y comerciantes con seda y demás mercancías, sino que suponía la apertura a un nuevo mundo, en el que se transmitían nuevas formas de pensar, nuevas tecnologías o diversas culturas e ideas.

Hacia el siglo XV, con el auge de la navegación, así como con las nuevas rutas marítimas comerciales, sumado a la posibilidad de transportar mayor cantidad de mercancías y en un costo de transporte relativamente menor, la ruta de la seda fue perdiendo importancia y cayendo en el olvido, merced, también, al apogeo de los Imperios Árabe, Mogol y Turco.

⁷ Frankopan, P. (2016) *El corazón del mundo*, Critica, pág 19.

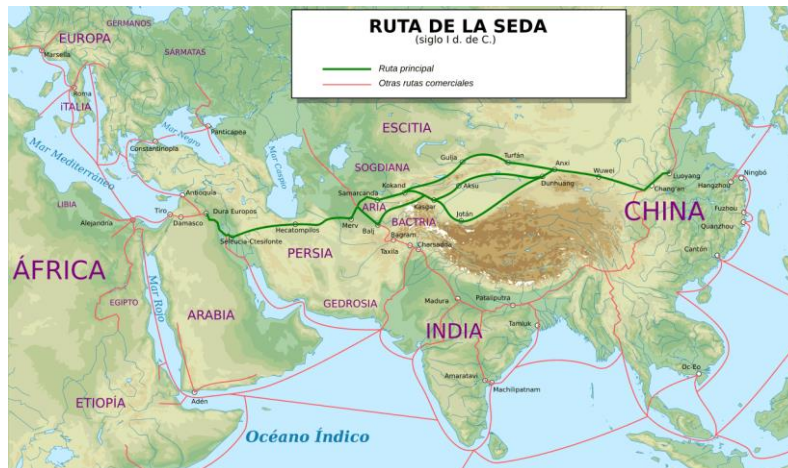


Fig. 1: Mapa de la antigua Ruta de la Seda.

Por contraste con la antigua ruta de la seda, la nueva ruta de la seda, también conocida como “Belt and Road Initiative” (BRI) o el proyecto “One Belt, One Road” (OBOR), responde a un proyecto de dimensiones colosales del actual presidente de la República Popular de China, Xi Jinping; quien, en septiembre de 2013, lo esbozaba durante una visita a Kazajistán, y que, ya en marzo de 2015, lo lanzaba oficialmente "Con el fin de reforzar los lazos económicos y la cooperación, y ampliar el espacio de desarrollo de los países de Eurasia, podemos aplicar un nuevo modelo al crear el corredor económico de la Ruta de la Seda"⁸. Tanto es así, que ya en 2017 ha quedado recogido en la Constitución.

En términos estadísticos y, a fecha en la que se redactan estas líneas, el proyecto OBOR incluye 71 países, el 30% del PIB global y 2/3 de la población mundial.

En otras palabras, se podría decir que es un proyecto brillante que pretende construir una inmensa cantidad de infraestructuras: carreteras, puentes, túneles, puertos, vías férreas, oleoductos, gasoductos, plantas generadoras de energía, etc., con el fin de crear dos grandes rutas comerciales: una terrestre, conocida como *Silk Road Economic Belt*, y otra marítima, denominada *21st-Century Maritime Silk Road*, que conecte China con Europa a través de Asia Sur-Oriental y Asia Central y Oriente Medio. De esta manera se podrá decir que, todos los caminos conducen a Beijing.

⁸ Ortega, I. (07 de Septiembre, 2013). China desea reabrir la Ruta de la Seda para continuar su imparable expansión. *El País*.

https://www.lainformacion.com/espana/china-desea-reabrir-la-ruta-de-la-seda-para-continuar-su-imparable-expansion_mYRXIZ7pebRR7eBXUkfn93/

En la siguiente imagen se puede ver las dimensiones del proyecto.

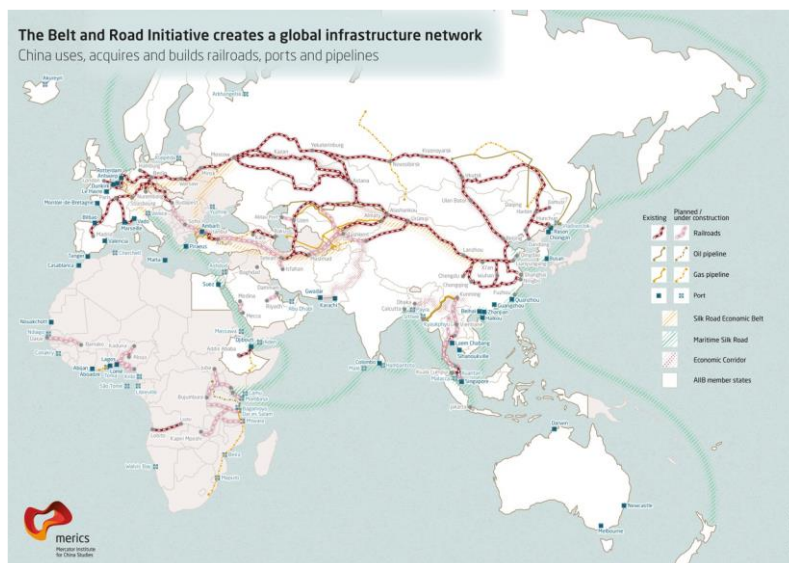


Fig. 2: Mapa de la Nueva Ruta de la Seda.

El plan maestro de China se presenta como una oportunidad para la mejora de la cadena logística de suministros, del comercio y hasta para garantizar una cierta seguridad alimentaria de aquellos países que sean participativos. Una gesta, que se ha marcado el partido comunista chino como plazo máximo, para 2049; año en que se cumple el centenario de la República Popular China. En definitiva, un plan que para muchos constituye un proyecto de dominación del gigante asiático y, para otros, un nuevo Plan Marshall del siglo XXI.

Según el documento, las bases sobre lo que pivota la nueva ruta de la seda son; por un lado, la manifiesta “apertura a todos los países, así como a las organizaciones internacionales y regionales comprometidos en la iniciativa”. La defensa de la “la paz y la cooperación, la transparencia y la inclusión, el aprendizaje y beneficio mutuos”, además, “promueve la práctica de la cooperación en todos los campos y trabaja para construir una comunidad de intereses compartidos, destino y responsabilidad que ofrezcan confianza política mutua, integración económica e integración cultural”⁹.

En definitiva, la franja y la ruta se presenta como un llamamiento para la cooperación internacional en el que exista un flujo de mercancías sólido y estable que, garantice a su vez el desarrollo y la sostenibilidad en países menos desarrollados. En esta línea, conviene señalar que, en el documento básico del proyecto, se señala que los principios que inspiran el proyecto coinciden con los de la Carta de Naciones Unidas y, especialmente, con los cinco principios de coexistencia pacífica: respeto mutuo a la soberanía de cada uno y a su integridad territorial, pacto mutuo de no agresión, no interferencia en los asuntos internos del otro estado, equidad y beneficio mutuo y coexistencia pacífica¹⁰.

⁹ Casarini, N. (2016). China la Nueva Ruta de la Seda. *Vanguardia*, n° 60 abril/junio.

¹⁰ Alonso, A. (2017) Los Intereses de China en Asia Central, *Belt and Road*, Revista UNISCI, N° 45, Octubre.

Por ello, no es de extrañar que, entre los defensores de OBOR, se haga especialmente hincapié en el proyecto como un aliado para incrementar la paz en el mundo; pues el mero hecho de ofrecer semejantes oportunidades de negocio habrá muchos sectores de la población que, dejará de mirar con recelo a los que más tienen y se podrán centrar a culminar proyectos personales de éxito profesional.

4. NUEVAS REDES DE RUTAS DE TRANSPORTE

"Quien gobierne en Europa del Este dominará el Heartland; quien gobierne el Heartland dominará la Isla-Mundial; quien gobierne la Isla-Mundial controlará el mundo."

Halford John Mackinder

Como mencionábamos al principio del trabajo al hablar de la resiliencia económica del comercio internacional frente a las posibles amenazas o conmociones, este aspecto también juega un papel importante a la hora de permitir a los Estados/empresas diversificar su acceso a los bienes y servicios a escala mundial¹¹.

Las redes de productores y destinatarios dentro de las relaciones de larga duración constituyen un incentivo muy valioso, sobre todo, para aquellos países en vías de desarrollo. Pues bien, si hay algo que caracteriza el proyecto OBOR, es su diversificación en cuanto a las fuentes de suministros, aumentando las existencias y fomentando la producción flexible en diferentes lugares del mundo. De esta manera, China podrá asegurarse sus mercados tradicionales y el acceso a otros nuevos, lo que le permitirá garantizar un suministro estable de materias primas, vital para su crecimiento económico¹².

La economía china se encuentra inmersa en un proceso de crecimiento abismal. Estamos hablando de un país que, en el año 2020, en plena pandemia y recesión mundial, la tasa de desempleo se situó en un 4,2%. El mismo país que, según datos del FMI a finales de 2021 creció un 8%. No obstante, aun siendo el mayor exportador del mundo y con la aplicación de una política férrea de cero Covid, se han venido provocado cierres y perturbaciones en la producción, la logística y las cadenas de suministro. Pensemos en los confinamientos que tuvieron lugar en las ciudades de Shenzhen y Shanghai (dos de sus mayores centros comerciales y logísticos), que tuvo su consecuencia directa en una reorganización de las rutas marítimas y en la habilitando de puertos alternativos¹³.

Según datos del Informe elaborado por la Oficina económica y comercial de España en Pekín, en 2020 el volumen total de mercancías exportadas creció un 3,7% mientras que las importaciones cayeron un 0,6%, pero con un superávit comercial que ascendió hasta los 535.017 millones de dólares.

En definitiva, estamos ante un país que apuesta firmemente por el comercio internacional y la inversión extranjera promoviendo el desarrollo de alta calidad como veremos más adelante.

¹¹ Por ejemplo, cambiando de proveedores cuando se detecte alguna crisis/amenaza a sus intereses.

¹² Núñez Villaverde, J. A. China renueva su apuesta por la Nueva Ruta de la Seda. (2019) <https://www.realinstitutoelcano.org/blog/china-renueva-su-apuesta-por-la-nueva-ruta-de-la-seda/>

¹³ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Informe sobre el Transporte Marítimo 2022. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_es.pdf

4.1 Financiación

Como ya hemos tenido la oportunidad de exponer en líneas anteriores, la Nueva Ruta de la Seda contempla la creación de una amplia red de carreteras, líneas ferroviarias, puertos, puentes y aeropuertos, que unifique el mercado internacional. Por lo que, el éxito y las claves del proyecto pasan por realizar buenas infraestructuras que permitan, entre otras cosas, una conectividad sólida y en buen estado.

Para ello, la inversión económica en infraestructuras constituye la piedra angular del proyecto chino. De entre todas las instituciones y entidades de crédito constituidas para cimentar el proyecto, tanto públicas como privadas, podemos destacar el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (AIIB, por sus siglas en inglés), creado en 2015 *ad hoc* como principal garante en la financiación del proyecto.



Fig. 3: Banco Asiático de Inversión en Infraestructura.

Conviene tener presente que, en el año 2020, las reservas de divisas del gigante asiático se situaron en los 3.21.000 millones de dólares, colocándose como el país con las mayores reservas del mundo.

A fecha en la que se redacta estas líneas (septiembre 2022), cuenta con 105 miembros¹⁴, incluido España. El capital del que dispone el banco gira en torno a los 100 billones de dólares americanos, siendo China el que acapara el mayor número de votos, 26%.

Decenas de países ya se han visto beneficiados de préstamos para llevar a cabo todo tipo de infraestructuras y estimular la actividad económica del país. Esta inversión tan necesaria como arriesgada, ha puesto de manifiesto una situación que genera la llamada “trampa de la deuda”, en la medida en que hay países - principalmente aquellos que disponen de menos recursos - que no van a poder hacer frente al pago de los préstamos concedidos por China y sus deudas resultan impagables. Situación que no es más que, el permanente endeudamiento con el emisor del préstamo y su inexorable cesión de activos

¹⁴ De los cuales: 42 Asia, 26 Europa, 20 África, 8 Oceanía, 8 América del Sur y 1 América del Norte.

o su concesión por décadas. Hecho que se conoce como “Diplomacia de la Trampa de la Deuda”.

Se podría citar como casos más paradigmáticos, el caso del puerto de Hambantota en Sri Lanka, cuya propiedad ha sido cedida a una empresa estatal china durante los próximos 99 años. Se teme que Kenia sufra la misma situación con su principal puerto marítimo, ubicado en Mombasa. Pero, por si fuera poco, Zambia y Tanzania presentan casos similares como consecuencia de la construcción de un ferrocarril que une ambos países. Y Malasia, un importante país asiático, manifestó en 2018 el primer ministro Mahathir Mohamad, su cancelación de tres grandes proyectos¹⁵ acordados con China por valor de 22 mil millones de dólares¹⁶.

No obstante, en su defensa, el presidente Xi Jinping ha asegurado que seguirán trabajando para mejorar los canales de financiación y la reducción de los costes. De hecho, es bien conocido la decisión de China de condonar préstamos sin interés en países africanos en desarrollo, como la decisión que se tomó en septiembre de 2018 de reembolsar a Etiopía un préstamo de 4.000 millones de dólares para un ferrocarril que une Addis Abeba con la vecina Yibuti.

4.2 ¿Por dónde pasa la Nueva Ruta de la Seda? Los Corredores.

De aquí en adelante nos centraremos en las principales rutas de transporte que componen el proyecto. Antes de emprender su estudio conviene, sin embargo, hacer una breve clasificación de los servicios de transporte en función del medio empleado, en virtud del cual, se puede distinguir el transporte terrestre - que incluye el transporte por carretera, el ferroviario y el que se realiza por vías navegables interiores-, el transporte aéreo y el transporte marítimo: cuya combinación da lugar al transporte combinado o multimodal, fundamental para el transporte de mercancías.

Podríamos definir el término corredor económico como un proyecto de infraestructuras que persigue el crecimiento económico de una región durante un determinado plazo. Con el proyecto OBOR, seis son los corredores que conforman la Nueva ruta de la Seda.

¹⁵ Los proyectos que Kuala Lumpur había acordado con Pekín establecían la construcción de dos gasoductos, así como un enlace ferroviario (reanudado en 2021) en East Coast Rail Link (ECRL), para conectar el puerto Klang, en el estrecho de Malaca, con la ciudad de Pengkalan Kubor, en la frontera entre Malasia y Tailandia.

¹⁶ La Ruta de la Seda china: ¿bendición o nueva “trampa de deuda” para naciones emergentes? (2022, 07 de febrero)
<https://www.lacapital.com.ar/el-mundo/la-ruta-la-seda-china-bendicion-o-nueva-trampa-deuda-naciones-emergentes-n10007714.html>

4.2.1 Corredor económico entre China y Pakistán

El corredor económico entre China y Pakistán (CPEC por sus siglas en inglés), es considerado el buque insignia de OBOR. Un acuerdo bilateral que fue firmado el 20 de abril de 2015, y que tiene una inversión inicial de 46 mil millones de dólares.

En líneas generales, la función de este corredor es unir la ciudad de Kashgar, en la región occidental china de Xinjiang, con el puerto de Gwadar, en Pakistán a través de una serie de carreteras y líneas ferroviarias, pero también el programa cuenta con construcciones de centrales energéticas, aeropuertos, puertos, oleoductos y redes de fibra óptica, obras que estarán terminadas para 2030. Este corredor permitirá a China tener un acceso directo tanto al océano Índico como al Golfo Pérsico, ofreciendo una alternativa a la ruta marítima del Estrecho de Malaca reduciendo de esta forma significativamente los costes de transporte y de tiempo.

También, es importante mencionar aparte del interés económico del CPEC, el innegable interés geopolítico para China dado su posición estratégica en el océano Índico. Lo que convierte al puerto de Gwadar en un atractivo enclave como base operacional para cuestiones militares, algo que preocupa especialmente a su gran rival en la zona, India, y a un Estado Unidos que entraría en competencia con sus bases militares en la región.



Fig. 4: Mapa Corredor Económico China - Pakistán.

4.2.2 Corredor económico del Puente Terrestre Euroasiático

La conexión con el corazón de Europa se llevará a cabo con el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático. Se trata de una serie de líneas ferroviarias en una ruta de 10.000 km que conecta China con Europa a través de Rusia.

Hasta la fecha, contamos con varias rutas ferroviarias transcontinentales operativas que ponen de manifiesto el despliegue de OBOR en Europa. Entre ellas podemos citar el famoso Ferrocarril Yiwu-Xinjiang-Europa (que llega a Madrid en un trayecto que recorre 13.503 km en 21 días). El Ferrocarril Chongqing-Xinjiang-Europa (un enlace de más de 11.000 km, que alcanza Duisburgo y Hamburgo en Alemania, así como Rotterdam y

Ámsterdam en los Países Bajos). Y el Ferrocarril Chengdu-Xinjiang-Europa (que llega a Polonia y que en sólo en 2021 constituyó el 30% del total de desplazamientos ferroviarios de mercancías a Europa¹⁷).

Hay que tener en cuenta que no estas nuevas líneas y, en concreto, con la inauguración de la línea Lanzhou-Hamburgo en 2015, ha supuesto una significativa reducción del tiempo de transporte, esto es, 15 días menos que la que se hacía por vía marítima¹⁸.

Pero, por si fuera poco, otra de las ventajas de estas rutas es la implementación de la norma “una declaración, una inspección y una descarga”, lo que genera inexorablemente una reducción del tiempo entre el origen y destino de las mercancías¹⁹.

A continuación, se muestra una comparativa de la vía marítima y la ruta por tren para llegar a Europa.

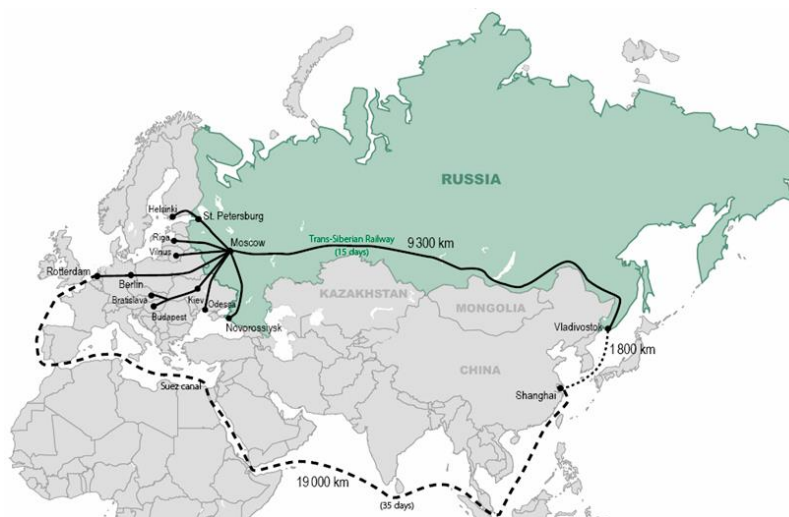


Fig. 5: Mapa del Corredor Económico del Puente Terrestre Euroasiático.

4.2.3 Corredor económico entre Bangladesh, China, India y Myanmar

Este corredor se caracteriza por el único que ofrece un transporte multimodal al contemplar tramos terrestres y marítimos. Presenta una oportunidad para China de permitir a sus regiones interiores la salida de productos chinos a través de diversos puertos²⁰ del Océano Índico evitando el Estrecho de Malaca y reduciendo su dependencia.

El proyecto cuando con un ambicioso plan de infraestructuras que comprende vías ferroviarias, dentro de la cual, destaca la importante ruta de 1920 km entre la ciudad china

¹⁷ La red ferroviaria a Europa desde Chongqing y Chengdu de China supera los 4800 viajes en 2021. (2022, 18 enero)

<https://espanol.cgtn.com/n/2022-01-18/GFcEcA/La-red-ferroviaria-a-Europa-desde-Chongqing-y-Chengdu-de-China-supera-los-4800-viajes-en-2021/index.html>

¹⁸ Ver “Trenes transportan gran número de productos de Lanzhou al extranjero”, People Daily, 15 septiembre 2017, en <http://spanish.peopledaily.com.cn/n3/2017/0915/c31620-9269555.html>.

¹⁹ Alonso, A. (2017) LOS INTERESES DE CHINA EN ASIA CENTRAL, BELT AND ROAD, Revista UNISCI / UNISCI Journal, N° 45, Octubre.

²⁰ Puertos que veremos en el siguiente epígrafe del trabajo.

de Kunming y la ciudad Yangon en Myanmar. Por otro lado, tenemos el puerto de KyauKpyu, cuya construcción está llamada a ser la principal entrada de petróleo que abastecerá a la provincia de Yunnan, China, y una vía de exportación a menor coste para los productos que vengan de esta provincia en el Océano Índico. Por último, hay que destacar la construcción de un gaseoducto y un oleoducto que unen el puerto de KyanKpyu con China, desplazando entre 12.000 millones de metros cúbicos de petróleo y 5.200 millones de metros cúbicos de gas natural respectivamente²¹.

Sin embargo, no se puede pasar por alto las grandes tensiones que genera dicho corredor con la India (su principal competidor en la región) quien, se muestra reticente a colaborar con un proyecto que pretender aumentar la posición geoestratégica de China en una región que ambos pretender dominar. Pese a todo, hay que decir que India, ausente en la BRI, sí que participa activamente en el *Infrastructure Investment Bank* (AIIB) y la *Shanghai Cooperation Organisation* (SCO).



Fig. 6: Mapa Corredor Económico entre Bangladesh, China, India y Myanmar.

4.2.4 Corredor económico entre China, Asia Central y Occidental

El corredor China-Asia Central-Asia Occidental, comienza en la provincia de Xinjiang hasta terminar en Turquía, solapándose en varios tramos con el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático. El corredor discurre a través de cinco países de Asia Central (Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán y Turkmenistán) y dos países de Asia Occidental (Irak e Irán) hasta llegar a la costa mediterránea.

Dicho corredor permitirá a China tener un ventajoso acceso a las principales reservas de petróleo, gas, uranio o carbón del mundo, tan necesarias para satisfacer las necesidades energéticas, comerciales e industriales del gigante asiático.

²¹ Torres, S y Ruiz, A. (2021). El Corredor Económico de Bangladesh, China, India y Myanmar (BIMC) en el marco de la Ruta de la Seda. Red de Estudios Estratégicos y Diplomáticos.



Fig. 7: Mapa Corredor Económico entre China, Asia Central y Occidental.

4.2.5 Corredor económico de China y Península de Indochina

El Corredor Económico China-Península de Indochina comienza por el este en la Zona Económica del Delta del Río Zhukiang, teniendo como objetivo principal conectar la ciudad china de Kunming con Singapur, atravesando para ello el corazón de Vietnam, Laos, Camboya, Tailandia, Myanmar y Malasia (Figura 5). El proyecto cuenta con importantes inversiones en infraestructuras mediante la construcción de puertos y trenes de alta velocidad.

Cabe destacar que la región presenta economías en expansión, donde habitan cerca de 600 millones de habitantes, luego, es prioridad del proyecto fortalecer la cooperación y los vínculos entre los miembros de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) - Singapur, Tailandia, Malasia, Filipinas, Vietnam, Brunei, Camboya, Laos y Myanmar- y China²².

²² Virginia Soledad Busilli, Virginia. (2020). Cuadernos de Política Exterior Argentina (Nueva Época), 131, junio 2020, pp 69-88.



Fig. 8: Mapa Corredor Económico China-Península Indochina.

4.2.6 Corredor económico entre China, Mongolia y Rusia

Más allá de las excelentes relaciones históricas entre China, Mongolia y Rusia, los tres países se han comprometido desde que se puso en marcha el corredor en 2014²³ ha fortalecer todavía más si cabe, las relaciones trilaterales. En este marco de cooperación se ha establecido modernizar y dotar de ampliación las infraestructuras existentes (vías terrestres, carreteras y ferrocarriles) con el fin de aumentar de manera significativa el volumen del transporte de carga transfronterizo, el crecimiento del comercio y el desarrollo de la región. Dicha dotación se materializa mediante el ferrocarril trans-euroasiático y el Programa de Mongolia Ruta de la Padrera.

No obstante, el corredor se compone de un proyecto más amplio que involucra a muchos sectores, como infraestructura de comunicación, construcciones de puertos, comercio, inversión o protección ecológica, entre muchos otros. Los dos proyectos más importantes lo conforman el ferrocarril sino-ruso Tongjiang-Nizhnelenskoye y la construcción del puente sino-ruso Heihe-Blagoveshchensk. Pero también hay sobre la mesa la construcción de un gasoducto a través de territorio mongol para suministra al norte de China con gas ruso.

²³ Recientemente prolongado otros cinco años en septiembre de 2022.

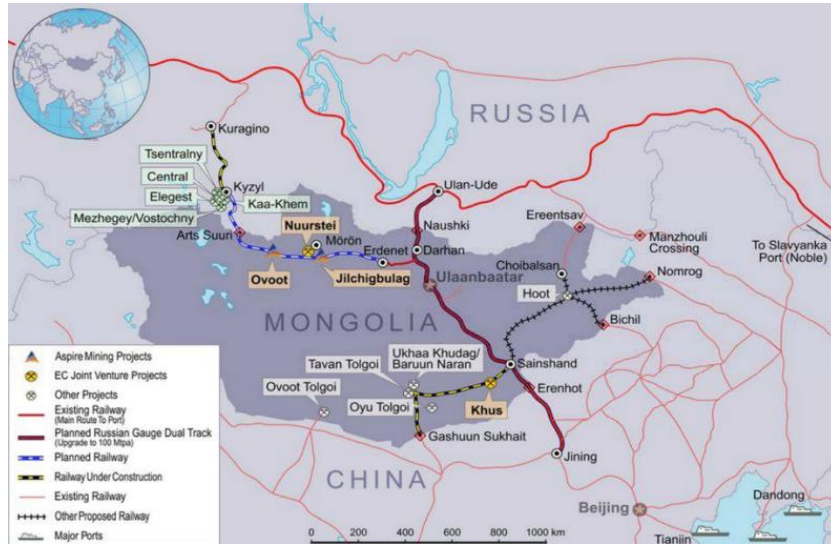


Fig. 9: Mapa Corredor Económico entre China, Mongolia y Rusia.

5. LA RUTA DE LA SEDA DIGITAL

“Los datos, el petróleo del siglo XXI”

Como hemos podido analizar hasta ahora, la base del proyecto chino pivota a través de infraestructuras terrestres, marítimas, gasoductos y oleoductos, entre otros. Sin embargo, hay otra iniciativa sobre la mesa que, sorprendentemente, ha pasado bastante desapercibida por los medios de comunicación y académicos occidentales. Se trata de la Ruta de la Seda Digital.

5.1 ¿Qué es la ruta de la seda digital?

Podemos entender la ruta de la seda digital como un proyecto enfocado en la construcción de infraestructuras tecnológicas y de comunicaciones dentro del marco de BRI, con el objetivo de impulsar el comercio digital y la interoperabilidad entre los países miembros de BRI. En otras palabras, se pretende potenciar la digitalización como agente impulsor en los sectores secundario y terciario.

En términos generales, se puede hablar de tres áreas en los que DSR pretende centrar su iniciativa:

- En primer lugar, los cables submarinos de alta velocidad y, en menor medida, terrestres de fibra óptica. Infraestructura que es fundamental y por donde pasan el 95% de nuestras comunicaciones electrónicas. Estos cables suponen la columna vertebral del tráfico de internet y, por ende, supone uno de los principales objetivos de BRI para crear un ecosistema digital en el que China se postula como punto central de las comunicaciones.

Estas infraestructuras se han ido materializando a través de proyectos tan colosales como el *South Atlantic Inter Link*, cuya instalación comprende un cable submarino de 6.000 km de fibra óptica entre Kribi (Camerún) y Fortaleza (Brasil), de la mano de Huawei Marine Networks.

Por no hablar del majestuoso *Peace*, un cable submarino que conecta Europa con Asia a través de África Oriental, con una extensión de entre 12 mil y 15 mil kilómetros.

- En segundo lugar, la comunicación y los sistemas de navegación por satélite suponen el otro gran objetivo a batir por DSR. Con la puesta en órbita en 2020 del sistema Beidou-3, China ha dado un gran paso para conseguir la tan ansiada independencia del Sistema de Posicionamiento Global²⁴ (GPS por sus siglas en inglés) a través de su propio sistema de navegación, el BDS. La nueva apuesta China se presenta como una mejor y más precisa cobertura global que el GPS, con la que pretende satisfacer la infraestructura digital y, de la cual, 30 gobiernos ya han adquirido el sistema para uso nacional.

²⁴ Creado y manejado por el gobierno de Estados Unidos.

- Por último, “la nueva infraestructura” que integra redes 5G sobre las que desplegarán las capacidades de la Inteligencia Artificial (IA), el internet de las cosas (IoT), la robótica, ciudades inteligentes, el *cloud computing* o la tecnología *blockchain* entre otras, para generar nuevos modelos de negocio.



Fig. 10: Mapa de la Ruta de la Seda Digital.

De esta forma, el gobierno chino, sabedor del presente y futuro de las nuevas tecnologías de la información y de las comunicaciones, vemos como está concentrando los esfuerzos en esta área de la esfera internacional tan necesaria para llevar a cabo su gran proyecto BRI y de política exterior.

Ni que decir tiene que esta digitalización del ecosistema tecnológico será un factor determinante para seguir avanzando en BRI, pero también, se verá beneficiado el comercio del transporte de mercancías en todas sus modalidades, en la medida en que se reducirán notablemente los trámites burocráticos, aduaneros o en la cadena logística.

6. LA RUTA DE LA SEDA MARÍTIMA DEL SIGLO XXI

Quien controle los pasos marítimos y los ingentes recursos que se le conocen o presuponen dará un paso de gigante en el dominio mundial.

Pedro Baños

Como veníamos diciendo, a raíz de la pandemia y la guerra en Ucrania se han notado señales de una recuperación a varias velocidades. Por contextualizar la situación con datos más precisos, comenzaremos diciendo que, en 2020, los volúmenes de comercio marítimo y el transporte de contenedores cayeron un 3,8% y un 1,0% respectivamente, siendo las tarifas de los fletes a finales de 2020, cinco veces superior a las de 2019. Los sectores que menos se vieron afectados fueron el comercio de granel seco y el transporte de contenedores.

A principios de 2021 los fletes aumentaron todavía más con el cierre del Canal de Suez²⁵ y con la congestión y los retrasos ocasionados por la Covid-19. Sin embargo, el crecimiento ha sido notable gracias a la creación de vacunas contra la enfermedad y el impulso de políticas de ayudas a familias y empresas. En comparación con 2020, se transportaron por mar 11.982 millones de toneladas de mercancías, un 3,3% más que en el año anterior. Lo más remarcable fue el comportamiento de economías como la de Estados Unidos, la cual tuvo una recuperación de la actividad al nivel prepandémico, a diferencia de la Eurozona o España²⁶.

Para el 2022, el FMI estima un crecimiento de la economía mundial del 3,6%, del 3,3% en las economías avanzadas, del 2,8% en la zona euro y China con un 4,4%. No obstante, la situación con la guerra en Ucrania puede perturbar los mercados económicos (como los niveles de precios de las materias primas y la energía) a pesar de la relajación de las medidas adoptadas por China en la pandemia, la cual puede servir para contrarrestar los efectos en el mercado. En cualquier caso, la incertidumbre en torno a las previsiones ha aumentado y todavía es difícil augurar un escenario con niveles prepandémicos.

Sin embargo, si hay un país que está trabajando sin descanso para inaugurar rutas y puertos alternativos para descongestionar los ya existentes, ese país es China con su *21st Century Maritime Silk Road*. El potencial que presenta este eje de la Nueva Ruta de la Seda tiene su piedra angular en la apertura comercial y la cooperación internacional de China con el resto de los países extranjeros.

²⁵ En concreto, en marzo de 2021 cuando el buque portacontenedores Ever Given quedó encallado en medio del canal bloqueando su acceso.

²⁶ Informe Anual del Valencia Containerised Freight Index (2021).
https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/informeVCFI_2021_ESP.pdf

6.1 Collar de perlas

La ruta de la seda marítima del siglo XXI constituye uno de los pilares básicos de OBOR. Como hemos ido viendo a lo largo de este trabajo, el proyecto ha empezado a consolidarse en muchos tramos del continente asiático, africano y gran parte del europeo en lo que concierne al tramo terrestre de OBOR, que como dijimos incluye carreteras y ferrocarril principalmente.

Sí el plan terrestre se dio a conocer en septiembre del año 2013 en Kazajistán, el nuevo eje marítimo, fue lanzado en octubre de 2013 cuando el presidente Xi Jinping hizo público la Ruta de la Seda Marítima durante un discurso en el Parlamento de Indonesia basado en el fortalecimiento de China con sus socios estratégicos y, teniendo como fundamento: la confianza política recíproca, la integración cultural, económica e interconectividad²⁷. Una ruta que, en líneas generales, pretende conectar a China con el sudeste de Asia, Oriente Medio, África, Europa y América Latina a través de las principales rutas marítimas.

Para hacer realidad esta segunda fase del proyecto, China pretende establecer una serie de puertos estratégicos a través de los cuales se permita una cooperación y beneficio mutuo, impulsando el desarrollo y estimulando las economías menos desarrolladas. Esto es lo que ampliamente se ha venido denominando “el collar de perlas”.



Fig. 11: Mapa donde se muestra la Ruta de la Seda Terrestre en amarillo y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI en azul.

Empecemos por decir que, de los diez puertos mayores del mundo en tráfico de contenedores, seis se encuentran en China debido, entre otras cosas, a la enorme capacidad comercial que ostenta el país, tanto a nivel de importación como de

²⁷ Cfr. Liu, 2014 en León de la Rosa, R. (2014). La Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI: ¿Oportunidades para América Latina?

exportación. Estos son: Puerto de Shanghai; Puerto de Shenzhen; Puerto de Ningbo-Zhoushan; Puerto de Guangzhou; Puerto de Qingdao; Puerto de Tianjin²⁸.

Puerto de El Pireo (Grecia)

Dicho esto, la puerta de acceso a la Unión Europea para los buques que lleguen al Mediterráneo por la ruta del Mar Rojo, China ya se la ha asegurado desde 2016, a través del puerto de El Pireo, el puerto más grande de Grecia, actualmente propiedad de COSCO al 51% teniendo como objetivo cercano aumentarla hasta el 67% y convertirlo en uno de los cinco primeros puertos del Mediterráneo en tráfico de contenedores. El acuerdo constituye una cesión que durará 36 años y una inversión mínima de 350 millones de euros del gigante asiático durante los próximos 10 años.

Puerto de Gwadar (Pakistán)

El puerto de Gwadar, construido por China en la costa de la provincia de Baluchistán en Pakistán, está llamado a convertirse en la alternativa al canal de Suez y a otras rutas de navegación internacionales²⁹. El hecho de ser construido en la frontera con Irán explica que sea un puerto destinado a servir de entrada al petróleo de dicha región y de los países del golfo evitando de esta manera, su paso por el cuello de botella del Estrecho de Ormuz y Malaca.

El puerto de Gwadar, Chittagong (Bangladesh) y otros en Myanmar, con el puerto de Sihanoukville (Camboya) y Tailandia, constituyen las principales perlas en el océano Índico.

No obstante, todavía no está del todo clara la viabilidad de este proyecto, en la medida en que el coste de transportar el crudo hacia el este del país, Kasgar atravesando zonas a 4.000 metros de altura como el paso de Karakórum, genera unos costes significativos en el coste del barril del petróleo³⁰.

Puerto de Namibe, Angola

Está considerado un puerto de suma importancia y llamado a ser el primer puerto de gran calado del país. Es un puerto que está financiado al 50% por un préstamo chino, el cual, tendrá como prioridad la gestión de contenedores, minerales de hierro, granito y, posiblemente, exportaciones de crudo.

²⁸ Los 20 puertos más importantes del mundo. (2022).

<https://www.icontainers.com/es/puertos-mas-importantes-del-mundo/>

²⁹ Columnista paquistaní Durdana Najam: El “puerto Gwadar está listo para convertirse en la alternativa al Canal de Suez”; “India, Rusia e Irán... construyen un corredor de transporte internacional norte-sur de 7.200 km de longitud”. (2022).

<https://www2.memri.org/espanol/columnista-paquistani-durdana-najam-el-puerto-gwadar-esta-listo-para-convertirse-en-la-alternativa-al-canal-de-suez-india-rusia-e-iran-construyen-un-corredor-de-transporte-internacional-no/61097>

³⁰ Ruiz, A. (2021). El Corredor China-Pakistán. Red de Estudios Estratégicos y Diplomáticos.

<https://www.redestudiosestrategicos.com/wp-content/uploads/2021/05/Corredor-China-Pakistan-RED.pdf>

Puerto de Hambantota, Sri Lanka

Este puerto, ubicado estratégicamente a escasas millas de la principal ruta marítima entre Asia y Europa, será un puerto hub de la ruta de la seda marítima. Está financiado por el gobierno chino con 1,500 millones de dólares bajo una concesión de 99 años. El acuerdo formalizado por el Gobierno de Sri Lanka en julio de 2017 situará a la isla como un centro logístico fundamental para la Ruta de la Seda del Siglo XXI.

Matarbari, Bangladesh

El objetivo marcado con este puerto es lograr una capacidad para gestionar entre 600.000 y 1 millón de contenedores anuales, siendo la agencia de cooperación japonesa la que financie las obras.

Yibuti

Este país en el cuerno de África, le ha permitido a China, en gran medida, salvaguardar su posición como guardián del estrecho de Bab-el-Mandeb, contra la piratería y actos terroristas, pero sin perder de vista el interés en mantener las importaciones de crudo que importa China en la región. Con la instalación de esta base³¹, china podrá disfrutar de una buena balanza comercial a la par que influenciar en las operaciones de paz en la zona³².

Chabahar, Irán

El puerto de Chabahar, gracias a su excelente posición geográfica como el único con acceso al océano, se presenta como uno de los principales hub para el comercio y el tránsito en la región, gracias a su conexión con los países litorales del Océano Índico y los países centroasiáticos, caucásicos y del este de Europa. El puerto ha sido financiado mayoritariamente con dinero indio, cuyas instalaciones serán gestionadas por las autoridades portuarias indias³³.

Puerto de Nacala, Mozambique

Este puerto, situado al norte de Mozambique, es el puerto más profundo en el sur de África que permitirán el amarre de barcos de hasta 120.000 toneladas. Este puerto, financiado en su mayor parte gracias a un préstamo de unos 270 millones de dólares por la Agencia Japonesa de Cooperación. Se espera que pueda gestionar unos 250,000 contenedores al año, frente a los 170,000 de la actualidad.

³¹ Superficie de unos 360.000 metros cuadrados, entre los cuales, se incluye la construcción de un muelle de cerca de 600 metros de longitud.

³² Baqués, J. (2019). Las claves de la presencia china en Yibuti. Revista General de Marina. <https://global-strategy.org/las-claves-de-la-presencia-china-en-yibuti/>

³³ Agencia de Noticias de la República Islámica (IRNA). (2022) <https://es.irna.ir/news/83821832/Chabahar-un-puerto-de-primer-nivel-mundial>

Kyaukpyu, Myanmar

Este megapuerto proyectado por China en Myanmar (la antigua Birmania), permitirá a los buques ahorrar entre tres y cinco días de navegación en las rutas transoceánicas de mercancías entre ese enclave, con los principales puertos del Mediterráneo respecto a los grandes emplazamientos del sudeste asiático³⁴.

Puerto de Hamad, Qatar

Este puerto situado al sur de Doha es considerado el principal puerto de Qatar. Tiene como capacidad de manipulación principalmente carga general e importaciones de ganado, vehículos, granos y cereales. En definitiva, se trata de un puerto en expansión y entre sus terminales cuenta con una específica con capacidad de manejar 2 millones de TEU anuales³⁵.

Puerto de Berbera, Somalia

Situado en la costa sur del golfo de Adén, se trata de un puerto de una importancia geográfica excelente, en la medida en que conecta a un gran número de países africanos con Asia, la India, China y, del otro lado del canal de Suez, con Oriente Medio, Europa e incluso con Norteamérica. De esta forma y, gracias a la inversión de DP World, se posiciona como un puerto en el que todos los buques procedentes de la India, Malasia, China o Indonesia pasan por Berbera hacia África central³⁶.

Bagamoyo, Tanzania

Con el puerto de Bagamoyo, se completa la estrategia marítima de la Ruta de la Seda. En efecto, estamos hablando de un puerto que tiene previsto ser el más grande de todo África central y del Este, diseñado como hub regional. Hacia el interior se está trabajando en reforzar una amplia red de carreteras e infraestructuras que faciliten el intercambio con otros puertos y regiones. De esta forma, gracias a la inversión de China Merchant Holdings, la proyección que ostenta este puerto puede ser bastante significativa a la hora de favorecer conexiones con el resto de África e incluso con Europa, así como el envío de mercancías con el mercado asiático³⁷.

³⁴ Zaragoza, J. L. y Vázquez, J. (2020). China proyecta un megapuerto en Myanmar para captar tráficos europeos.

<https://www.levante-emv.com/economia/2020/09/17/china-proyecta-megapuerto-myanmar-captar-13983612.html>

³⁵ Los 7 principales puertos de Qatar. (2022).

<https://www.worldenergytrade.com/logistica/puertos-y-aduanas/los-7-principales-puertos-de-qatar>

³⁶ El puerto de Berbera, en Somalilandia: un punto estratégico para el tráfico marítimo. (2019, 19 de septiembre).

<https://es.euronews.com/2019/09/19/el-puerto-de-berbera-en-somalilandia-un-punto-estrategico-para-el-trafico-maritimo>

³⁷ Tanzania: Why Bagamoyo Port deal with China is an uphill battle (2021, 1 de julio).

<https://www.theafricareport.com/104597/tanzania-why-bagamoyo-port-deal-with-china-is-an-uphill-battle/>

7. LA RUTA POLAR DE LA SEDA

“El precedente de Suez demuestra la fragilidad de cualquier ruta entre Europa y Asia. En esta situación, aumenta su importancia la Ruta Marítima del Norte, cuya competitividad crece año a año”

Vladimir Panov

Comencemos por decir que, la región ártica, cuenta con una superficie de unos 20 millones de kilómetros cuadrados. Los cambios en el clima, sumado al avance de la tecnología, hacen de esta zona una autentica mina no solo de recursos (gas natural, petróleo, minerales, bancos de peces y una fauna de importante valor comercial) sino de establecer nuevas Rutas Marítimas que acorten considerablemente la distancia entre Asia, Europa y América.

Atravesar el Ártico supone evitar los cuellos de botella del canal de Panamá y, por otro lado, de los de Suez y Malaca. Este “atajo” supone inexorablemente una significativa reducción de los costes en los fletes marítimos; pues de esta forma, se evita los caros peajes de dichos estrechos. Pensemos que, por ejemplo, cruzar el canal de Panamá (dependiendo del tamaño del buque) se pueden llegar a pagar desde 80.000 euros para barcos portacontenedores o graneleros, hasta 300.000 euros en el caso de cruceros de pasajeros³⁸.

En la actualidad, sobre esta superficie podemos hablar de dos vías: la Ruta Marítima del Noroeste, que discurre por Estados Unidos, Canadá y Groenlandia (Dinamarca) conectando los océanos Atlántico y Pacífico; y la Ruta Marítima del Noreste, que se encuentra prácticamente en su totalidad bajo soberanía rusa³⁹, y que une los océanos Atlántico y Pacífico⁴⁰

De esta forma, las ventajas de emplear el paso ártico en vez de Panamá o Suez implican, como dijimos anteriormente, un significativo ahorro de tiempo, aproximadamente a la mitad, pues la ruta entre Europa y Asia pasaría de los 31 días actuales a tan solo tres semanas⁴¹.

³⁸ ¿Cuánto cuesta atravesar el Canal de Panamá?. (2020, 26 de enero).

<https://stereo100.com.gt/2020/cuanto-cuesta-atravesar-el-canal-de-panama/>

³⁹ Pensemos que Rusia controla un tercio del territorio del Ártico a lo largo del continente euroasiático.

⁴⁰ Torondel, Lara, M. (2022). Nuevos escenarios en el Ártico: el cambio climático y la guerra de Ucrania. Documento de Opinión IEEE 90/2022.

⁴¹ Baños, P. (2017). *Así se domina el mundo*, Ariel, pág. 112.

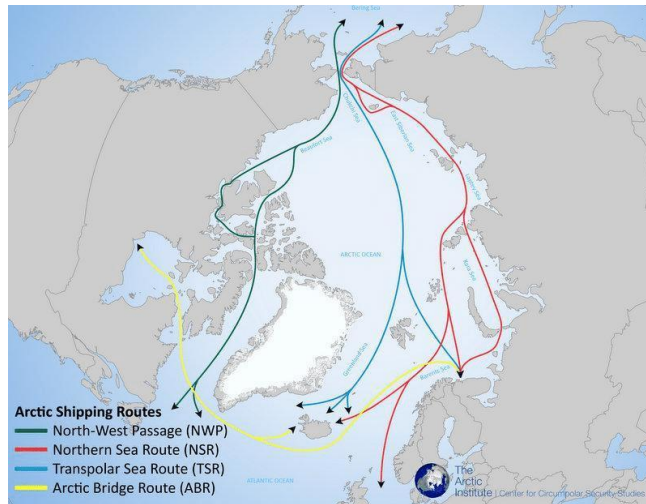


Fig. 12: Mapa de la Ruta Polar de la Seda.

Ahora bien, la dificultad para delimitar el espacio marítimo es causa de numerosos conflictos de intereses, sobre todo, en lo que concierne a los recursos naturales del fondo marino y el subsuelo. Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 (CNUDM), los Estados que tienen una plataforma geológica amplia o residual pueden explotar los recursos no vivos más allá de las 200 millas (concretamente hasta una distancia máxima de 350 millas), efectuando pagos o contribuciones en especie a la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos⁴².

Por su parte, China anunció a principios de 2018 la llamada “Política de China para el Ártico”. La idea es crear una “Ruta Polar de la Seda” que cruce el Círculo Polar conectando el país asiático con América del Norte, Asia Oriental y Europa Occidental. Con este nuevo paso, se presenta una oportunidad para Pekín a la hora de establecer una ruta marítima a muchos puertos, reduciendo los tiempos que marca en la actualidad. Según las estimaciones del gobierno chino, la nueva ruta podría reducir a 20 los 48 días que toma actualmente en llegar a Rotterdam desde China a través del Canal de Suez⁴³.

El documento añade que “todos los países” podrán acceder a hacer uso de esta vía, buscando la cooperación con las naciones del ártico⁴⁴ integrantes, para establecer estrategias de conservación del medio ambiente y de beneficio mutuo.

Es evidente que la importancia de establecer estas rutas marítimas y comerciales en el Ártico va a suponer un cambio que abarate los costes en su conjunto, pero deja en el aire posibles consecuencias medioambientales que podrán tener unos efectos letales para el planeta.

⁴² López Martín, A.M. (2015) *Derecho Internacional Público*, Dilex, pág. 340.

⁴³ Baños, P. (2018) *El Dominio Mundial*, Ariel, pág. 173.

⁴⁴ Canadá, Rusia, Dinamarca (Groenlandia), Noruega, Suecia, Finlandia, Islandia y Estados Unidos.

8. EL PAPEL DE ESPAÑA EN LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

Está lejos de toda duda que la Nueva Ruta de la Seda está creando muchas expectativas en la comunidad internacional y, por ende, en España. Hay que pensar que España ofrece un atractivo escenario para captar inversión, ya sea por su posición geográfica o sus buenas condiciones climáticas, pero también ofrece buenas condiciones de competitividad; sin olvidar su proximidad a las grandes economías europeas y su cercanía con el continente africano, lo que hacen de este país un excelente punto estratégico para establecer relaciones.

Es bien conocido que la ruta marítima que va de Asia a Europa constituye una de las más transitadas a nivel mundial, concentrado el grueso del flujo de mercancías a través de los puertos del norte de Europa (un 70% aproximadamente) y, tan solo el 30% a través de los puertos del mediterráneo, bien sea por la tradición en décadas pasadas en los que se ofrecía una mayor fiabilidad (económica, seguridad) respecto a los del sur o, bien por una mera cuestión demográfica de concentración de población⁴⁵.

Ahora bien, el potencial que ostentan los puertos del mediterráneo para acaparar el tráfico marítimo desde China no es una cuestión baladí. Hay que pensar que la ruta marítima que cruza el estrecho de Gibraltar para ir a los puertos del norte de Europa supone un fuerte perjuicio para las navieras, ya que es tres días más larga que la del mediterráneo y supone un aumento de emisiones de CO2.

Para plasmar este potencial, es imprescindible la puesta en marcha del “Corredor del Mediterráneo”, al cual dedicaremos unas líneas para analizar su situación actual.

En líneas generales, el proyecto consiste en establecer una red ferroviaria que una el litoral del mediterráneo español desde Algeciras hasta la frontera de Francia, conectando las ciudades mediterráneas entre sí con Europa.



Fig. 13: Mapa Corredor del Mediterráneo.

⁴⁵ Beneyto, J.M. y Fanjul, E. (2018). *El papel de España en la Nueva Ruta de la Seda. Oportunidades, Retos y Recomendaciones*. Aranzadi, pág. 145.

Para completar este proyecto, hay varias cuestiones fundamentales que necesitan solventarse. Esto es, la infraestructura y, sobre todo, el ancho de vía⁴⁶. España presenta ancho de vía diferente al que hay en Europa, lo que dificulta las conexiones y aumenta el coste del transporte debido entre otras cosas, al cambio de vagón.

También se demanda una doble plataforma ferroviaria para separar trenes de pasajeros y mercancías, aumentando su capacidad. Es decir, a día de hoy, es imposible pensar que un contenedor descargado en Valencia pueda llegar a Europa por este motivo.

Este complejo de infraestructuras lleva estancado 25 años, siendo su avance inexplicablemente lento. De finalizar este proyecto, su puesta en marcha supondrá una mejora significativa de las conexiones ferro-portuarias que reducirá los tiempos en las entregas, los costes y permitirá a terceros países llegar a una "hinterland" más importante que el actual.

Con estas perspectivas, los puertos del mediterráneo tienen mucho que decir para acaparar gran parte del tráfico marítimo en las próximas décadas. Ya hemos citado una de las operaciones más relevantes llevadas a cabo por el gigante asiático con la adquisición del puerto de Pireo en Grecia, pero evidentemente, esto no acaba aquí, podemos mencionar la inversión estratégica de la empresa de Hong Kong Hutchinson Port Holdings en la terminal de contenedores BEST del puerto de Barcelona en el muelle Prat. Una terminal que se ha convertido en una de las más importantes del Mediterráneo, moviendo en el año 2021 un total de 88 millones de contenedores⁴⁷.

Otra inversión de suma importancia es la realizada por la naviera COSCO Shipping Ports Limited, adquiriendo el 51% de Noatum Ports (segundo operador de terminales en España) por 203,5 millones de euros. Una operación que incluye dos de sus terminales de contenedores en Valencia y Bilbao, además de los puertos secos (terminales ferroviarias) de Madrid y Zaragoza. Con esta operación, de nuevo China sigue en un objetivo de ampliar su red de puertos del Mediterráneo y Europa.

Todo ello, sin perder de vista, en el ámbito logístico, el tren de mercaderías que conecta Madrid con la ciudad china de Yiwu, también conocido como la "*línea de la seda*" del *siglo XXI*" siendo una vía mucho más barata que la aérea y más rápida que las marítimas (45 días). Un acuerdo que tiene como raíz su firma en 1985 a través del Convenio entre el Gobierno de España y el Gobierno de la República Popular China sobre el desarrollo de la cooperación económica e industrial, hecho en Madrid el 15 de noviembre de 1984.

Vemos como China sigue decidida a poner en marcha su plan maestro de la Nueva Ruta de la Seda. Por lo que respecta a Europa, está siendo bien acogida por la gran mayoría de los Estados, que ven en el gigante asiático músculo financiero, estabilidad y posibilidades crecimiento.

No obstante, todavía hay ciertas reticencias de los *Five Eyes* (Canadá, Estados Unidos, Reino Unido, Australia y Nueva Zelanda) y cuestiones que tienen que ver con el plano

⁴⁶ Ancho ibérico= 1668 mm Ancho Internacional= 1435 mm

⁴⁷ Las terminales de Hutchison superan en un 2% los contenedores del 2019. (2022, 18 de marzo). <https://www.diarioelcanal.com/terminales-hutchison-superan-contenedores-2019/>

medioambiental, al cual nos servirá de enlace para conectar con el siguiente bloque del trabajo.

9. EFECTOS AMBIENTALES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (ODS)

La degradación del medio ambiente es la verdadera amenaza para la humanidad.

VLADIMIR PUTIN

Que la degradación del medio ambiente es uno de los mayores problemas (por no decir el mayor) para la humanidad, es un hecho. Tal afirmación encuentra su justificación en el estado de nuestros océanos, donde, por citar un ejemplo, tenemos la *Isla de Basura del Pacífico*, un área mayor que Francia donde se estima que hay acumulado alrededor de 80.000 toneladas de plástico según demuestra un estudio de Laurent Lebreton en la revista Nature⁴⁸.

Por poner en contexto la situación, me gustaría aclarar que, cuando se hable de cambio climático, es totalmente intrascendente los adjetivos -crisis, desorden, cambio o desastre- que se añadan, pues lo realmente relevante es la concepción de daño climático como un concepto de antropización. De todas las formas en las que agredimos el medio ambiente (deforestación, pesca abusiva, contaminación electromagnética), hay una que preocupa especialmente a la comunidad internacional y, en concreto, al sector del transporte marítimo, como son las emisiones de CO₂ a la atmósfera. Estas emisiones de gases a la atmósfera lo que provoca es que los rayos del sol que rebotan en la Tierra queden retenidos debido a ese manto de gases recalentando la superficie, dando lugar a lo que se denomina “efecto invernadero”.

En términos de sostenibilidad medioambiental, el transporte marítimo es responsable del 2% de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y entre el 18% y el 30% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) del mundo, pero también del 9% de las emisiones de óxido de azufre (SO_x), ya que el combustible de los barcos multiplica el porcentaje de azufre del diésel de los coches por 2.000⁴⁹.

Con todo y ello, se trata de uno de los sectores que más implicación está poniendo sobre la mesa para lograr reducir sus emisiones. Como en otros muchos aspectos, ha tenido que ser a través de tragedias ambientales cuando se ha comenzado a tomar conciencia y aplicar mecanismos de prevención contra la contaminación del medioambiente, la flora y la fauna marina. Pensemos en casos como los desastres ocasionados por vertidos de crudo, como el petrolero Exxon Valdez en las costas de Alaska en 1989, y, más recientemente, las catástrofes de los petroleros Erika y Prestige en 1999 y 2002 respectivamente.

Entre las medidas aplicadas en la construcción de los buques como mecanismo de protección contra los derrames de combustibles, podemos mencionar la implantación de doble casco para los buques petroleros. De esta forma, se evita que, en caso de varada o colisión, el buque pueda amortiguar mejor el impacto, reduciendo las posibilidades de

⁴⁸ Evidence that the Great Pacific Garbage Patch is rapidly accumulating plastic. (2018, 22 de marzo). <https://www.nature.com/articles/s41598-018-22939-w>

⁴⁹ ¿Cuánto contamina un barco? <https://es.calcuworld.com/cuantos/cuanto-contamina-un-barco/>

vertido al medio marino (sumado a la obligación de llevar tanques de lastre separados del tanque de carga).

También es importante mencionar otras medidas como: la estanqueidad del petróleo, los sistemas de bombas de carga y descarga del petróleo y los sistemas de ventilación específico para expulsar los gases que generan.

En cuanto a las terminales portuarias de recepción y carga de crudo, de la misma manera, se han establecido procedimientos para disminuir los peligros de vertidos. Pensemos en las estaciones de bombeo desde el mismo buque y desde la instalación portuaria, el almacenamiento del crudo, normalmente situado en zonas aisladas de núcleos urbanos y del puerto. Pero también es importante destacar los atraques de estos buques que son llevados a cabo cerca de la bocana del puerto.

Ni que decir tiene que, estas medidas de precaución, no implica la eliminación de los modos de transporte más contaminantes, sino de establecer sistemas que reduzcan las emisiones al medioambiente. A continuación, citaré algunas de las propuestas que van cogiendo fuerza con el paso del tiempo.

En primer lugar, podemos hablar de los Barcos propulsados con gas natural licuado (GNL). Existen evidencias de los beneficios económicos y medioambientales como combustible alternativo al fuel oil pesado estándar. Según estudios⁵⁰ realizados por la sociedad de clasificación Det Norske Veritas, se afirmaba que el GNL presentaba un ahorro aproximadamente del 45% de los costes operativos totales frente al fuel oil. Sin embargo, la razón que gana más peso tiene que ver con sus ventajas medioambientales, en la medida en que se llega a reducir un 25% de las emisiones de CO₂, además de eliminar alrededor del 90% de los gases nitrosos y las emisiones de sulfuros.

Por todo ello, no es aventurado afirmar que estamos ante una apuesta de futuro por el Gas natural licuado como medio de propulsión en el transporte marítimo.

Otra de las propuestas que, aparentemente pudieran parecer utópicas, es la utilización de cometas como medio de apoyo a la propulsión de los grandes barcos. En la actualidad, este método está desarrollado por la empresa SkySails. El sistema *a priori*, es bastante sencillo, pues consta de un cometa de grandes dimensiones (160 m² aprox) dirigido por un software especial que es elevado a alturas entre los 100 y 500 metros, configurando una especie de ocho en el cielo para favorecer la dirección del viento. Para facilitar el ascenso, el cometa contiene unos compartimentos que se rellenan de helio para que una vez alcancen la altura necesaria se rellenan automáticamente de aire comprimido.

⁵⁰ Sánchez, N. (2011). El Gas Natural Licuado (GNL) en la propulsión de buques.
<http://maquinasdebarcos.blogspot.com/2011/09/el-gas-natural-licuado-gnl-en-la.html>



Fig. 14: Barco propulsado por cometa.

Con este novedoso sistema de navegación, se calcula una reducción de combustible del 50%, más la significativa reducción de CO₂ y el azufre que se emite a la atmósfera. En definitiva, se estima un ahorro de entre un 10% y un 35% de combustible al año, unido a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero⁵¹.

Por último, aprovecharé para citar el proyecto del Grupo Grimaldi **Zero Emission in Port** que tuve la oportunidad de ver en clase del Máster objeto de este trabajo, como apuesta por la sostenibilidad del medio ambiente. Con este proyecto lo que se pretende fundamentalmente, es permitir que la estancia de los barcos en el puerto se detenga sin motores auxiliares en acción y, por lo tanto, sin producir emisiones. Se trata de los buques RO-RO, los cuales, consumirán combustibles fósiles durante la navegación y electricidad durante su estancia en puerto, gracias a unas baterías de litio que son recargadas durante los periodos de navegación. Esta recarga es ecológica, en la medida en que se llevara a cabo con 600 metros cuadrados de paneles solares colocados a lo largo de la cubierta del barco, los cuales, podrán ser completados con generadores⁵².

A modo de conclusión, y para dar por cerrado este bloque, solo me queda añadir por un lado, la existencia del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, conocido universalmente como MARPOL, *Marine Pollution*. Convenio que, según la Organización Marítima Internacional (OMI), ha contribuido enormemente a disminuir la contaminación procedente del transporte marítimo. Y, por otro lado, la Política Marítima Integrada de la Unión Europea como marco político para establecer medidas⁵³ que optimicen el espacio marítimo con un menor impacto sobre el medioambiente.

Los esfuerzos por contribuir a una calidad del medio ambiente adecuada deben continuar y no escatimarse en recursos. Para ello, es fundamental aplicar medidas de respuestas

⁵¹ Cánovas Sánchez, B. (2022). El transporte marítimo una solución ante el cambio climático. Documento de Opinión IEEE 12/2022.

⁵² Zero Emission in Port: Grimaldi apuesta por la sostenibilidad. (2019, 28 de octubre). <https://www.grimaldi-lines.com/es/blog/zero-emission-in-port-grimaldi-apuesta-por-la-sostenibilidad/>

⁵³ Por ejemplo, la *Blue Economy* o el crecimiento azul.

inmediatas como el principio 16 de la Declaración de Río de 1992 *quien contamina paga* o, el *principio de precaución* recogido en su artículo 15 del mismo texto.

Es importante empezar a concebir, no solo en el transporte marítimo, sino en la esfera global, el medio ambiente como un derecho humano, equivalente al derecho a la vida o al derecho a la libertad religiosa. Pues como bien apuntaba Terry Swearingen, vivimos en la Tierra como si tuviéramos otra a la que ir. Nos va la vida en ello.

10.CONCLUSIONES

Sé el cambio que quieres ver en el mundo.

MAHATMA GANDHI

Si hay algo que parece evidente, es que la Nueva Ruta de la Seda viene para quedarse, pues de desarrollarse como desea Pekín, sus implicaciones serían ciertamente históricas. La creación de nuevas infraestructuras tanto a nivel terrestre como marítimo son pieza fundamental del proyecto, lo que, unido a las nuevas alianzas presentes y futuras auguran, cuanto menos, un futuro incierto.

La actual inestabilidad política internacional está jugando un papel decisivo en los patrones de oferta, consumo y demanda de la sociedad. A corto plazo las previsiones son difíciles de asegurar, parece claro que la digitalización de las comunicaciones, la transición hacia los combustibles bajos en emisiones de carbono y la cooperación internacional serán factores claves para una vuelta a la “normalidad”.

En términos logísticos, los gobiernos tienen la obligación de adaptarse a las nuevas circunstancias, permitiendo mejorar su capacidad de respuesta para satisfacer las necesidades de sus clientes actuales y potenciales. En este sentido, la calidad de los servicios logísticos nacionales debe estar preparados para garantizar los intercambios comerciales a nivel mundial. Para ello, las medidas que se vayan adoptando en el comercio digital serán fundamentales para acelerar el despacho aduanero y el levante de las mercancías.

Hemos podido ver como la tendencia del proyecto tiende a centralizar los transportes por vía terrestre. Eso no quiere decir que el transporte marítimo vaya a desaparecer ni mucho menos, pero hay que pensar que la tendencia es ir hacia la descarbonización del transporte y, para ello, el transporte ferroviario tiene las de ganar.

No sé si este trabajo ha cumplido las expectativas en cuanto a forma y contenido del máster, pero he de reconocer que ha sido un auténtico placer bucear e investigar en este tema tan fascinante como es la nueva Ruta de la Seda. La información que hay al respecto es inmensa y daría para seguir escribiendo líneas. Solo espero que la lectura de este trabajo haya resultado amena y acertada con la temática del máster.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alonso, A. Los Intereses de China en Asia Central, *Belt and Road*. Revista UNISCI / UNISCI Journal, N^o 45 (Octubre 2017).

Baños, P., *Así se domina el mundo. Desvelando las claves del poder mundial*, Ariel, Barcelona, 2017.

Baños, P., *El dominio mundial. Elementos del poder y claves geopolíticas*, Ariel, Barcelona, 2018.

Beneyto, J.M y Fanjul, E., *El papel de España en la Nueva Ruta de la Seda. Oportunidades, Retos, Recomendaciones*, Aranzadi, Navara, 2018.

Cánovas Sánchez, B., El transporte marítimo una solución ante el cambio climático. Documento de Opinión IEEE 12/2022.

Casarini Nicola, E. L. China la Nueva Ruta de la Seda, Vanguardia Dossier, N^o 60 abril / junio 2016.

Fanjul, E. La Nueva Ruta de la Seda: entre la oportunidad y la incertidumbre. Blog Real Instituto El Cano (11 mayo 2017).

Frankopan, P., *El corazón del mundo. Una nueva historia universal*, Crítica, 2016.

Informe sobre el Transporte Marítimo, UNCTAD 2021.

Informe sobre el Transporte Marítimo, UNCTAD 2022.

Informe anual Organización Mundial del Comercio 2022.

Informe anual Organización Mundial del Comercio 2021.

Informe Económico y Comercial de China. Elaborado por la Oficina Económica y Comercial de España en Pekín (enero 2022).

López Martín, A. G., *Derecho Internacional Público*, Dílex, Madrid, 2015.

Parra Pérez, A. OBOR: las 4 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. Documento de Opinión IEEE 113/2017.

Parra Pérez, A. La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa. Documento de Opinión IEEE 78/2019.

Parra Pérez, Á. La Ruta de la Seda Digital: la gran globalización china. Documento de Opinión IEEE 38/2020.

Pintado, C. China, África y la deuda trampa. Documento de Opinión IEEE 134/2020.

Sierra Ortiz, A. La Nueva Ruta de la Seda como representación identitaria de la Gran China. Documento de Opinión IEEE 21/2022.

The Silk Roads Project “Integral Study of the Silk Roads: Roads of Dialogue 1988-1997, UNESCO, 2008.

Torres, S y Ruiz, A. (2021). El Corredor Económico de Bangladesh, China, India y Myanmar (BIMC) en el marco de la Ruta de la Seda. Red de Estudios Estratégicos y Diplomáticos.

Torondel Lara. M. Nuevos escenarios en el Ártico: el cambio climático y la guerra de Ucrania. Documento de Opinión IEEE 90/2022.

Vidales García, A. La nueva ruta de la seda y el resurgimiento geopolítico de China. Documento de Opinión IEEE 78/2016.