

04/2019

15 de enero de 2019

*Javier de Carlos Izquierdo**

La estrategia global de China para
defender sus intereses

La estrategia global de China para defender sus intereses

Resumen:

El proyecto chino que arrancó de la Ruta de la Seda de la UNESCO y que nada tiene que ver con él, fue presentado en 2013 durante el viaje del presidente Xi Jinping en Kazajstán y fue publicado oficialmente en 2015. Es un plan de expansión comercial y geoestratégico esencial en la voluntad de China por reforzar su papel como potencia mundial. Al mismo tiempo es un exponente excepcional en la forma de hacer de la diplomacia china, que haciendo suya una marca comercial de la UNESCO, la ha convertido en su mejor instrumento para su expansión comercial, la cual trata de cambiar las normas de gobernanza mundial para intentar así dominar el mundo.

Palabras clave:

Estrategia global de China, nuevo orden mundial, estrategia OBOR, Ruta de la Seda, banco asiático de inversiones en infraestructuras, Xi Jinping.

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

China's Global strategy to achieve its economic objectives

Abstract:

China launched a New Global Strategy in 2013. This strategy was introduced for the first time in a Xi Jinping's travel to Kazakhstan, but until 2015 it was not formally published. This New Global Strategy includes a commercial expansion and a geostrategic plan to improve global China's position. Although, this strategy is an example of public China's diplomacy, this diplomacy takes corporate image from Silk Road UNESCO's project that seeks to promote its business global spread. The first strategic objective of China is ruling of World, changing global governance rules in its own benefit.

Keywords:

China's Global Strategy, New Global Order, OBOR Strategy, Silk Road, UNESCO, the Asian Infrastructure Investment Bank, Xi Jinping.

Introducción

En los últimos años, China ha pasado de estar volcada hacia el interior y a la expectativa en sus relaciones internacionales, a llevar a cabo una política exterior expansionista. Este cambio se debe al relevo de Hu Jintao por Xi Jinping al frente del Partido Comunista Chino. Xi Jinping, en su discurso inaugural tras el nombramiento como presidente de la República, declaró que para cumplir el sueño chino debía «lograr un país rico y poderoso, la revitalización de la nación y la felicidad del pueblo»¹. Esta visión no es otra que el sueño chino de ocupar un lugar central en el mundo². No es una tarea fácil saber cómo estará organizado el mundo en los próximos años, pero sabemos que China irá ocupando cada vez un papel más importante y que al frente del país estará Xi Jinping. De la misma forma sabemos que, tanto en este país, como Rusia con toda probabilidad contarán con el mismo líder dentro de 10 años. Lo que desconocemos es cuál puede ser la reacción de China si en el futuro próximo encuentra obstáculos para conseguir lo que pretende como es avanzar en la defensa de sus intereses en todo el mundo.

Desde noviembre de 2012, la política exterior de China ha comenzado a cambiar de manera acelerada. En esa fecha Xi Jinping ocupó la Secretaría del Partido Comunista de China y, a continuación, la presidencia de la República. Poco después empezó a conocerse la mal llamada *Ruta de la Seda del siglo XXI*, que es tan solo una de las muchas manifestaciones de esta política expansionista de China.

A lo largo de este trabajo intentaremos aclarar algunos conceptos equívocos que la diplomacia china y algunos medios de comunicación han difundido, confundiendo a la opinión pública e incluso a parte del mundo académico. Si bien es cierto que de lo que no cabe duda, es que la diplomacia china conjuga ahora mejor que nunca sus intereses económicos, geoestratégicos y la defensa exterior. El objetivo de China es convertirse en el centro de Asia y en el centro del mundo, algo que siempre ha estado latente en su cultura, ya que tradicionalmente se han denominado a sí mismo como el «país del centro». No obstante, lo que más nos interesa es que está tratando de alcanzar su

¹ Xi, Jinping. *Xi Jinping on Realizing the China Dream of the Great Rejuvenation of the Chinese Nation: Discussion Edition*. Zhonggong zhongyang wenxian yanjiushi (ed.). Beijing: Zhongyang wenxian chubanshe 2013.

² CALLAHAN, William A. «China 2035: from the China Dream to the World Dream». *Global Affairs*, 2(3), 2016, pp. 247-258. Disponible en: <https://goo.gl/Z8Fnmc>. <https://goo.gl/zVKQh4>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

objetivo cambiando las normas y las reglas de gobernanza mundial³ y tratando de establecer un nuevo sistema internacional⁴ basado en normas distintas a las establecidas por Naciones Unidas, los Estados y el resto de las organizaciones internacionales.

La Ruta de la Seda del siglo XXI a menudo es explicada como un proyecto de integración logística e incluso cultural y sostenible⁵ entre Occidente y China. Sin embargo, se trata esencialmente de una serie de infraestructuras repartidas por todo el mundo y controladas por China para la defensa de sus intereses, esencialmente orientados al tráfico comercial. Como veremos a continuación, no se debe confundir el desarrollo de las infraestructuras chinas de transporte por todo el mundo, con la verdadera Ruta de la Seda de la UNESCO.

La Ruta de la Seda del Partido Comunista Chino y la de la UNESCO

La UNESCO, en combinación con la Organización Mundial del Turismo (OMT) en 1994 firmó la Declaración de Samarcanda sobre el Turismo de la Ruta de la Seda⁶, en la que se venía trabajando desde 1988. Su objetivo era recuperar las rutas legendarias como destino turístico cultural en Asia central. Más adelante en el año 2012, la UNESCO celebró una reunión en Taskent⁷ para desarrollar el turismo cultural sostenible a través de varias rutas en Asia central. Se señalaron, por tanto, dos corredores prioritarios para la difusión del patrimonio cultural en la Ruta de Seda. Dichos corredores son: uno el que cruza Kazajistán, Kirguistán y llega a China; y otro entre Tayikistán y Uzbekistán.

³ CALLAHAN, William A. «China's Asia Dream The Belt Road Initiative and the new regional order». *Asian Journal of Comparative Politics*, 1(3). 2016, pp. 226-243. Disponible en: <https://goo.gl/4wtJbN>. <https://goo.gl/zVKQh4>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

⁴ No nos referimos ahora al establecimiento de un nuevo orden internacional, concepto que hace referencia a las relaciones de poder entre los diferentes estados y otros actores. Nos referimos a que China está tratando de cambiar el sistema internacional, entendiendo por tal el conjunto de normas e instituciones comunes establecidas por los Estados mediante el dialogo para organizar sus relaciones.

⁵ HIGUERAS, Georgina. *La nueva ruta de la seda frente al TPP*. Documento de Opinión IEEE 138/2015, p. 4. Disponible en: <https://goo.gl/zVKQh4>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

⁶ Organización Mundial del Turismo (1994). *Declaración de Samarcanda sobre el Turismo de la Ruta de la Seda*, A 11/10, de 26 de febrero de 2014. OMT, Naciones Unidas y UNESCO. Disponible en: <https://goo.gl/Rcu6S2>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

⁷ La reunión se celebró en Taskent el 22 de marzo de 2012.

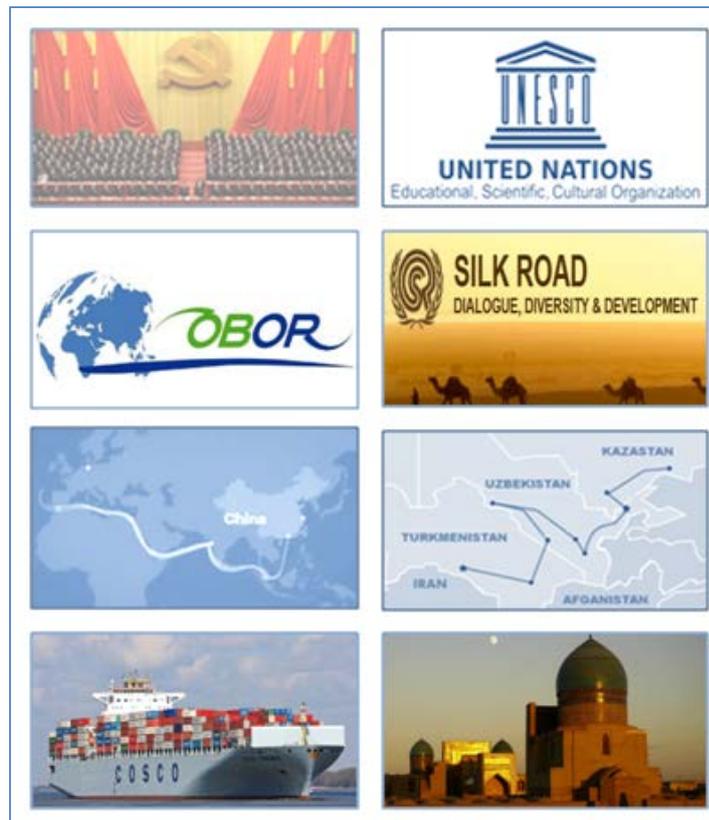


Figura 1. *One Belt, One Road* (OBOR) de China (izda.) y la Ruta de la Seda de la Organización Mundial del Turismo (dcha.)

La Nueva Ruta de la Seda (NRS), la Ruta de la Seda del siglo XXI, la *Belt and Road Initiative* (BRI), o *One Belt, One Road* (OBOR), son términos que se usan indistintamente para referirse a una única realidad: el interés de China por desarrollar sus propias infraestructuras logísticas en todo el mundo para, de esta manera, asegurar su comercio global, así como el aprovisionamiento de materias primas y energía. Como hemos visto, China se unió al proyecto de la UNESCO en 2011 y en marzo de 2012 participó en la reunión en Taskent con la OMT y las cinco repúblicas centroasiáticas. Ese mismo año, en el mes de noviembre, Xi Jinping fue nombrado secretario del Partido Comunista Chino y el 14 de marzo de 2013 presidente de la República. Tan solo seis meses después, Jinping en la Universidad Nazarbayev de Kazajstán, el 7 de septiembre de 2013, pronunciaba un discurso en el que llamaba a unir esfuerzos para construir conjuntamente una «Franja Económica de la Ruta de la Seda». Refiriéndose a la construcción de infraestructuras de transporte de mercancías y de energía a través de Asia central hasta China. En octubre durante otro discurso, esta vez ante el Parlamento de Indonesia, Xi presentó las rutas de navegación entre China, el sudeste asiático y el océano Índico,

llegando hasta África oriental, refiriéndose a ellas como la «Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI». No obstante, hubo que esperar a que, en marzo de 2015, la Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma hiciera público el Plan de Acción Oficial para el desarrollo de las Rutas de la Seda terrestre y marítima⁸. En él se detalla que se trata de un proyecto «abierto e inclusivo» que pretende «promover la apertura, la comunicación y la integración entre países». Y también se marcaban los objetivos, que oficialmente son: (1) mejorar las infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones en Asia; (2) desarrollar la coordinación de políticas económicas; (3) eliminar obstáculos al comercio; y (4) fomentar las relaciones culturales.



Figura 2. La estrategia china OBOR: *One Belt, One Road*

Como vemos este proyecto que China presentó oficialmente en 2015, no tiene nada que ver con la Ruta de la Seda de UNESCO y la OMT, que potencia el turismo en Asia central y protege el Patrimonio Cultural Universal. La República Popular China ha sabido utilizar el esfuerzo de Naciones Unidas, aprovechando el impulso inicial para lanzar su propio proyecto político y económico liderado por Xi Jinping. Este proyecto fue en parte una respuesta a las dificultades de China para ampliar el comercio con EE. UU. y a la sensación de que la Unión Europea se volvía más exigente de los compromisos formales con China⁹. Por ello, Jinping decidió orientarse comercialmente en el este hacia América Latina y al oeste a todos los territorios antes de alcanzar Europa: Asia Central, Rusia,

⁸ National Development and Reform Commission . *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. People's Republic of China, 2015. Disponible en <https://goo.gl/JXkWhV>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

⁹ DE CARLOS, Javier. *Relaciones bilaterales entre la Unión Europea y China*. Documento Marco IEEE 10/2017, pp. 15-20. Disponible en <https://goo.gl/sLHQEc>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

Oriente Próximo y África. De esta manera y como siempre, mostrando la cara más amable de la diplomacia de gestos y no de compromisos, China se ha lanzado a una carrera de compra o construcción y puesta en operación de «hub logísticos» por todo el mundo.

Hoy en día toda la información oficial y sobre todo la comunicación corporativa de la estrategia OBOR es gestionada Xinhua —agencia oficial de noticias del Gobierno de la República Popular China—. Esta agencia gestiona una página web llamada «Servicio de Información Ruta de la Seda»¹⁰, que incluye desde publicidad sobre todo tipo de actividad comercial de China en el extranjero, como la compra de acciones de compañías automovilísticas; hasta un *think tank* sobre estos temas.

La financiación de la estrategia china OBOR

Como hemos visto, este proyecto ha sido explicado a la opinión pública en relación con las rutas históricas entre Oriente y Occidente, confundándose deliberadamente con las actividades culturales y turísticas de Naciones Unidas en Asia central. Dentro de lo que denominamos la estrategia China OBOR¹¹, debemos distinguir dos ámbitos geográficos: uno terrestre y otro marítimo. China explica estos ámbitos como rutas comerciales, pero en realidad son zonas en las que mediante negociaciones con otro país defiende sus intereses de todo tipo. Es decir, se trata del bilateralismo típico de las épocas de crisis, bien conocido en Europa por el *brexit* y también manifestado en la actual política exterior de EE. UU. y Rusia. La franja o cinturón terrestre —*One Belt*— es el ámbito geográfico que separa China de Europa a través del cual se pueden establecer distintos itinerarios: por Rusia, por Asia central o por el golfo Pérsico¹². Y la ruta marítima —*One Road*— une China con Europa y también con África a través de Singapur-Malasia, el océano Índico,

¹⁰ El *China Economic Information Service* (CEIS) pertenece a la agencia pública de noticias Xinhua. Su web oficial sobre la estrategia OBOR, que aquí llaman «Servicio de Información Ruta de la Seda», está disponible en: <http://en.silkroad.news.cn/>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

¹¹ OBOR es el acrónimo de *One Belt, One Road* y se traduce frecuentemente por «una franja, una ruta». Pero parece más conveniente «un cinturón, una ruta», ya que estos términos aluden al cinturón económico de la ruta terrestre y a una supuesta Ruta de la Seda marítima del siglo XXI.

¹² Hay hasta seis corredores logísticos distintos que son los siguientes: (1) puente terrestre de Eurasia, que conecta China occidental con Rusia occidental; (2) desde el norte de China hasta Rusia oriental a través de Mongolia; (3) desde China occidental hasta Turquía a través de Asia central; (4) desde el sur de China a Singapur a través de Indochina; (5) desde el sureste de China a Pakistán; y (6) desde el sur de China a la India a través de Bangladesh y Myanmar.

el mar Árabe y el estrecho de Ormuz¹³. Este último punto es de gran importancia geoestratégica y está muy relacionado con la estrategia marítima de China, puesto que requiere la instalación de bases militares y logísticas por todo el mundo, en particular en el Índico y el Pacífico.

Para entender la necesidad de China para llevar a cabo una campaña publicitaria de sus relaciones internacionales, hay que recordar su historia reciente. Sin duda, la llegada de Xi Jinping en 2012 marcó un hito, pero debemos remontarnos más atrás, al año 2009. Desde esa fecha, China ha visto reducido el crecimiento de su PIB, lo cual ha sido principalmente resultado de la reducción de sus exportaciones, como consecuencia de la crisis financiera mundial. La economía china, que hasta el año 2008 crecía por encima del 10%, desde el año 2010 se ha situado por debajo de ese umbral, más precisamente en torno al 6,8 % en los 3 últimos años. Se trata de una cifra envidiable, pero significa que las medidas aplicadas por China no son capaces de dirigir o controlar su propia economía por la dependencia de sus exportaciones. Las dos vías básicas que se utilizaron para tratar de recuperar los niveles de crecimiento fueron: fomentar el consumo privado interno y el desarrollo de obras públicas. La primera vía fracasó por la propensión al ahorro de las clases más desfavorecidas¹⁴. Y la segunda tampoco consiguió su objetivo de reactivar la economía china, por la necesidad de financiación para poder acometer las obras públicas dada la escasa liquidez¹⁵.

La falta de liquidez de China hizo imprescindible buscar varios instrumentos para la financiación de su agresivo plan de expansión. Para ello, nominalmente existían tres vías de financiación¹⁶, aunque la fundamental ha sido y es el banco *Asian Infrastructure Investment Bank* conocido como AIIB¹⁷. Los otros dos instrumentos son el *Silk Road Fund* y el *New Development Bank*. El primero se trata de un fondo soberano, creado en diciembre de 2014, cuyos fondos provienen de *People's Bank of China*, del fondo

¹³ La opción multimodal atravesando Pakistán es mucho más interesante para China que la que tiene que atravesar el estrecho de Malaca.

¹⁴ Esta propensión al ahorro es resultado de dos variables: el escaso desarrollo del Estado del bienestar en China —prestaciones sociales, de salud y de pensiones— y por la propia naturaleza de la forma de ser china.

¹⁵ Desde el año 2013 el Banco Central de China o Banco Popular de China se ha visto obligado a inyectar en su sistema financiero fuertes sumas de dinero. Una de las más conocidas fue la ocurrida en 2016, cuando se inyectaron un total de 440.000 millones de yuanes.

¹⁶ También en 2014, Xi Jinping anunció la creación de un fondo con una dotación de 40.000 millones de dólares estadounidenses para el proyecto OBOR de la Ruta de la Seda.

¹⁷ También se le puede conocer sus siglas en español: BAI, de Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras.

soberano preexistente *China Investment Corporation* y del *ExIm Bank*¹⁸. El *New Development Bank (NDB)*¹⁹ también se consideró, pero finalmente cayó sobre AIIB la responsabilidad crediticia, ya que no exigía mayores esfuerzos por parte de China. En marzo de 2018, el banco ya estaba integrado por 84 países —entre ellos España— y se habían financiado 25 infraestructuras de interés para China y los demás países en Asia, Rusia y Oceanía.

Los objetivos de la estrategia china OBOR

Después de lo visto hasta ahora, podemos señalar que China con la estrategia OBOR persigue un objetivo básico, que consiste en lograr que su industria desarrolle la cadena de suministro, en lo que puede considerarse una guerra logística con Occidente²⁰. Este objetivo, que no la valoración del mismo, ha sido de sobra señalado y podemos considerarlo un objetivo de carácter operacional. Sin embargo, existen otros objetivos de nivel superior: tácticos y estratégicos. Entre los primeros China trata de (1) reactivar su PIB, (2) conseguir liquidez para la construcción de infraestructuras, (3) reequilibrar las desigualdades regionales internas y (4) ocupar el exceso de capacidad industrial. Sin duda, el impulso del comercio exterior, mediante el establecimiento de acuerdos comerciales bilaterales con otros países y la construcción de infraestructuras financiadas por el AIIB debe de permitir la reactivación de su PIB, aunque no solucione la dependencia de la economía china del exterior. Las desigualdades regionales entre las zonas en crecimiento en la costa de China y el interior, que motiva el desplazamiento de la población hacia las ciudades costeras no se solucionará, pero las infraestructuras de comunicaciones aliviarán esa tendencia. Con respecto al exceso de capacidad industrial instalada, China trata de esta manera eludir de nuevo los compromisos establecidos con la UE y con la Organización Mundial del Comercio (OMC) respecto a la reducción de la capacidad industrial instalada en varios sectores, como por ejemplo el acero²¹.

¹⁸ SERRA, Javier. *La estrategia china de «una franja, una ruta», posibles consecuencias para España y oportunidades para la empresas españolas*. Boletín económico de ICEX, Información Comercial Española, (3072). 2016, pp. 39-48. Disponible en: <https://goo.gl/raDxXH>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

¹⁹ Al ser fundado por China, Rusia, India, Brasil y Sudáfrica también es conocido como Banco de los BRICS.

²⁰ ELLIS, Devin Hayes. *China's Expansion into South Asia, Middle East and Africa*. SMA Reach-back Report. Boston: NSI 2017. Disponible en: <https://goo.gl/eF6u4i>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

²¹ La OMC y la UE han requerido en varias ocasiones a China la reducción de la capacidad industrial instalada. En particular en la cumbre bilateral UE-China celebrada en junio de 2016 en Pekín se llegó a

La estrategia OBOR especialmente persigue unos objetivos de gran importancia estratégica no solo para China, sino para el orden internacional. Una vez que, gracias al apoyo de la UE, se integró en la OMC²² y ante la imposibilidad de incorporarse al G-7 y de alcanzar un puesto de mayor relieve en las organizaciones internacionales, ha elegido una vía alternativa. China pretende expandir su influencia y defender sus intereses para convertirse en una potencia más decisiva en el orden internacional. Además lo está haciendo mediante el cambio de las normas y reglas de gobernanza mundiales²³ tratando de lograr un sistema internacional²⁴ nuevo, que sustituya al constituido por Naciones Unidas, los Estados y el resto de las organizaciones internacionales. Su último objetivo consiste en lograr la autonomía estratégica y la vía para conseguirlo de manera más rápida es bordeando el sistema internacional. Los objetivos estratégicos subordinados a este objetivo principal son: (1) fortalecer el yuan, (2) reducir su dependencia energética y (3) ampliar su poder geopolítico internacional. En cuanto al fortalecimiento del yuan, el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras emite bonos para la financiación de sus actividades que deben ser comprados en dólares, mientras que en las transacciones y en el pago de las inversiones se hace en yuanes. Con ello, parece bastante previsible que aumente el uso del yuan entre los países de su ámbito de influencia y que se fortalezca su solidez. El verdadero interés de China es que el yuan llegue a ser una moneda de reserva internacional, como hoy en día puede ser el dólar o el euro. De esa manera el yuan se utilizaría con más frecuencia en las transacciones internacionales, fijaría la cotización de las materias primas y las crisis de liquidez serían más controlables.

establecer una plataforma bilateral sobre el acero que debía supervisar y verificar los compromisos establecidos sobre el exceso de producción para evitar el *dumping*, ante la no aplicación por parte de China de los acuerdos (ver De Carlos 2017: 16-20). Finalmente, China declaró que reduciría su capacidad de producción de acero y carbón después del anuncio de EE. UU. en marzo de 2018 sobre la posible aplicación de aranceles al acero y al aluminio.

²² Gracias al acuerdo firmado entre la UE y China, esta última consiguió su adhesión a la OMC el año 2001. Además, la UE contribuyó con más de 20 millones de euros para ayudar al Gobierno chino a alcanzar los compromisos requeridos por la OMC.

²³ CALLAHAN, William A. «China's "Asia Dream" The Belt Road Initiative and the new regional order». *Asian Journal of Comparative Politics*, 1(3). 2016, pp. 226-243. Disponible en: <https://goo.gl/4wtJbN>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

²⁴ China está evitando el sistema internacional actual y, de hecho, lo está sustituyendo por medidas *ad hoc* que en ocasiones también sustituyen a las legislaciones nacionales como cuando pretende establecer sistemas judiciales *ad hoc* para la resolución de conflictos en la construcción de infraestructuras en la estrategia OBOR.

Respecto a la reducción de la dependencia energética, China ha trabajado en colaboración con la UE en el desarrollo de energías renovables²⁵ y hoy en día puede exportar tecnología y productos finales a los mercados asiáticos menos desarrollados. Sobre la cuestión de la seguridad en la continuidad del suministro, veremos a continuación la importancia del acuerdo establecido con Pakistán. Respecto al último objetivo estratégico subordinado u objetivo estratégico de segundo nivel, la ampliación de su poder geopolítico internacional es una necesidad desde la perspectiva china. Puesto que para ellos, el control del territorio y de las vías de comunicación es imprescindible para dominar el mundo. Se trata de la visión clásica del colonialismo (ahora imperialismo económico) que supone con acierto, que el control de las vías de comunicación a las colonias es la base del acceso a las materias primas. Lo cual enlaza con el segundo objetivo: la seguridad energética.

La seguridad del suministro energético: Pakistán e India

Los diferentes intereses entre India y China, han llevado a China a buscar un acuerdo bilateral con Pakistán. Estos acuerdos son los más buscados por China, porque en ellos suele conseguir hacer valer su influencia y defender mejor sus intereses. Pakistán es un país muy relevante para China, por su salida al mar de la provincia de Xingyan, bien a través de Tayikistán y Afganistán o bien directamente a través de la carretera del Karakorum (vía terrestre de comunicación más alta del mundo).

La construcción de infraestructuras logísticas por parte de China en Pakistán durante los próximos cuatro años se percibe un acontecimiento económico en el país. Por un lado, por las inversiones que supondrá en obra pública el corredor económico China-Pakistán (CPEC) y por otro lado, porque se espera que beneficie a la economía pakistaní. Se trata de un proyecto que comenzó en el año 2017 y que por su complejidad técnica finalizará el año 2030. Originariamente trató de ser una ruta comercial y otra de transporte de energía, pero en estos momentos, a pesar de las primeras inversiones, es esencialmente un proyecto bien comunicado a la sociedad pakistaní y a la comunidad internacional. Sus principales inconvenientes técnicos están asociados con la orografía del terreno — bordea el Karakorum— y con la meteorología. Tanto los posibles *bombeos* como las

²⁵ En 2009, la UE firmó un Memorando de Entendimiento con China sobre cooperación en eficiencia energética y calidad en el sector de construcción. Desde ese momento, China ha participado en diversos programas de investigación en colaboración con la UE.

bajas temperaturas, parecen sugerir que más que un oleoducto, el transporte de crudo debería hacerse por carretera. Otros inconvenientes, en este caso, de carácter político, son los territorios en disputa que debe atravesar la infraestructura, nos referimos a la región de Kachemira.

No obstante, en esta relación bilateral, Pakistán espera aprender de la experiencia china en energías renovables²⁶, especialmente la tecnología desarrollada en Europa en paneles solares y turbinas eólicas. Pero lo que más importa a China es asegurar el suministro energético procedente de Irán y de Arabia Saudí a través del puerto paquistaní de Gwadar²⁷. Este puerto ya comenzó a ser utilizado por China en noviembre de 2016 para la conexión con África y Asia occidental. Por su parte, el gasoducto está muy avanzado, solo a la espera de que se termine la parte pakistaní que conecta con China, ya que Irán ha terminado su conexión con Pakistán. No obstante, el proyecto está teniendo problemas en su financiación a través del Banco Asiático de Inversiones, puesto que una de las condiciones establecidas para poder realizar la inversión es que esta no sea en un territorio disputado entre varios países. En este caso las infraestructuras previstas atraviesan el estado pakistaní de Kashmir, reclamado por India. Hasta la fecha el Gobierno indio —segundo accionista del AIIB—, ha podido retrasar la construcción de este corredor China-Pakistán. No obstante, la diplomacia china probablemente encontrará la forma de desatascar el problema.

²⁶ KAZMI, S. Twangar. H. *et al.* *China's Journey in Renewable Energy and Its Potential Spillover Effects through the CPEC in Pakistan*. Pakistan: Leadership for Environment and Development 2017. Disponible en: <https://goo.gl/e48NYk>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

²⁷ Una vez que el puerto de Gawdar esté en pleno funcionamiento el tiempo medio de transporte de un barril de crudo desde Arabia Saudí a China se reducirá a la mitad. En poco más de 12 días llegarán a China los 1,4 billones de barriles que China importa diariamente.

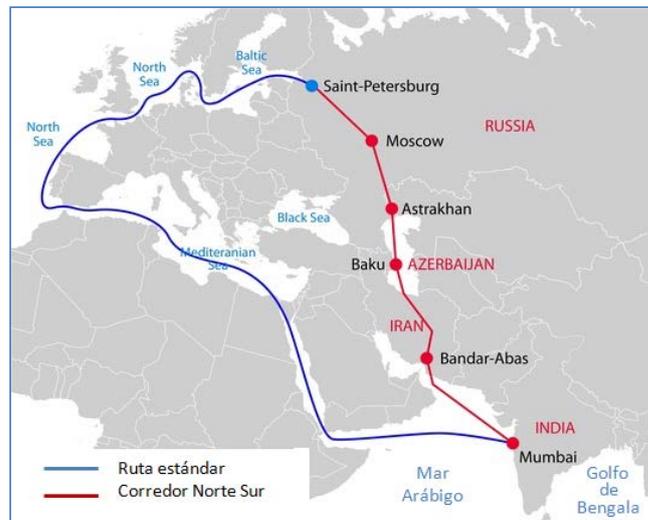


Figura 3. El Acuerdo de Ashgabat desarrolla la ruta multimodal desde la India al mar del Norte

Pero este acuerdo establecido entre China y Pakistán para aprovisionarse de petróleo desde Irán, debemos contemplarlo desde una perspectiva regional. Los intereses de los Estados de Asia central, la Federación Rusa e India están mejor defendidos a través del acuerdo de Ashjabat²⁸, en el que no está China. Además, para Rusia, el gasoducto Irán-China es un proyecto que va en contra de sus intereses regionales. Se trata de un acuerdo de transporte multimodal de mercancías entre Asia central y el golfo Pérsico. Este último acuerdo ha sido firmado por Kazajistán, Uzbekistán, Turkmenistán, Irán, Omán, Pakistán e India y pretende desarrollar una ruta multimodal alternativa a la habitual. Del mismo modo que China ha desarrollado su estrategia OBOR a través de Asia central, India ha hecho lo propio. El Acuerdo de Ashjabat facilita el acceso al mar de los Estados de Asia central a través del enorme muelle que es India. Pero también existen otras salidas hacia el sur desde Asia central como, por ejemplo, el paso de Kiber o el puerto de Gwadar, entre otros. El paso de Kiber comunica Afganistán con Pakistán, conectando la ciudad de Landi Kotal con el valle de Peshawar, pero no se trata de una zona estable. Del mismo modo los puertos de Chabahar y Bandar Abbas en Irán también son alternativas para buscar la salida desde Asia central.

²⁸ No confundir este acuerdo con otro de igual nombre realizado por el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Histórico-Artísticos (ICOMOS) para la identificación de nuevos bienes culturales en la Ruta de la Seda de la UNESCO.

De cualquier manera, a través de Asia central, se alcanza la conexión entre India y el mar de Norte a través de Bakú, Moscú y San Petersburgo. Y en parte está motivado en el interés que tienen estos países por diversificar el riesgo en sus relaciones con China, ya que no confían en poder defenderlos frente a dicho socio.

El desarrollo de este acuerdo permitirá reducir la dependencia comercial de estos países con respecto a China y permitirá que India siga avanzando en el liderazgo regional. Una infraestructura básica del Acuerdo de Ashjabat es el «hub logístico» del puerto de Chabahar al sur de Irán. En la terminal Shahid Beheshti del puerto de Chabahar es donde las mercancías, vía marítima, procedentes de India, se dirigen hacia el norte, hacia el mar Caspio. Además, India ya ha anunciado que construirá también una línea ferroviaria hasta Zahedan (Irán) atravesando Pakistán; de tal manera que existirán dos conexiones, una marítima y otra terrestre. El Acuerdo de Ashjabat es una manifestación de la creciente importancia de India y de la fortaleza de la joven organización supranacional la Unión Económica Asiática²⁹.

OBOR para la UE y para España

La estrategia OBOR, como hemos comentado anteriormente, forma parte de una estrategia global de China que apuesta por el bilateralismo en sus relaciones y evita las normas establecidas por el sistema que regula las relaciones internacionales. Esta estrategia también puede entenderse como un distanciamiento de la UE, que se ha mostrado firme ante los incumplimientos reiterados por parte de China de los compromisos establecidos.

China pretende avanzar más rápido bordeando las regulaciones legales supranacionales y cuando puede incluso las nacionales. Una vez que ha conseguido un amplio nivel de acuerdos y diálogos multinivel con la UE y que no ha podido avanzar más en ellos, trata de hacerlo mediante la estrategia OBOR. Ya se señalaba en 2015 que «esta iniciativa no está exenta de riesgos para la UE, que puede ver reducida su influencia internacional

²⁹ La Unión Económica Asiática o *Eurasian Economic Union* (conocida como EAEU o EEU) es una entidad supranacional constituida en 2015 y formada por los siguientes Estados miembros: Armenia, Bielorrusia, Kazajistán, Kirguizistán y Rusia. Su sitio web está disponible en: <https://goo.gl/RRGYpa>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

y hasta qué punto la corrupción y el endeudamiento desestabilizan zonas tan sensibles como los Balcanes, Europa oriental, Oriente Medio y Asia central»³⁰.

Algunos autores señalan que los elementos logísticos de la estrategia OBOR que más pueden afectar a la ciudadanía europea son: (1) el puerto griego de El Pireo; (2) el corredor norte-sur que conecta El Pireo con Europa central; y (3) el ferrocarril que une los Balcanes a través de Turquía con el sur del Cáucaso e Irán³¹. Pero, sin duda, el puerto griego de El Pireo y el puerto turco de Kumport ocupan un lugar central en el tránsito naviero hacia el norte de Europa. Para ello, ha sido básico que la empresa china COSCO asumiera el control del puerto de El Pireo en 2016, porque desde allí las mercancías procedentes de China, tras atravesar el canal de Suez, se pueden dirigir vía ferrocarril al centro y norte de Europa³² o hacia el este atravesando el Mediterráneo hasta Amberes o Róterdam. De esta manera, la estrategia china a largo plazo establece un «hub logístico» en El Pireo muy versátil, que permite diferentes alternativas. Una de ellas consiste en dirigirse a los Países Bajos por vía marítima, recalando en Valencia y bordeando toda la costa atlántica. Otra alternativa, frecuentemente utilizada, es la multimodal que tras alcanzar Valencia se dirige por carretera también a los Países Bajos. Y por último, existe la ruta clásica que tras alcanzar El Pireo se dirija a Venecia y desde allí llegar al corazón de Europa. Respecto a España, desde el establecimiento de las relaciones diplomáticas en 1973 hasta hoy, las relaciones bilaterales no han dejado de mejorar. En la visita que el anterior presidente chino Hu Jintao realizó a España en noviembre de 2005, China incluyó a España dentro del grupo denominado de Asociación Estratégica Integral³³ —categoría otorgada unilateralmente por China y reservada a sus mejores socios—. Mariano Rajoy también ha visitado China en tres ocasiones: en septiembre de 2014 y en septiembre de 2016 (cumbre del G-20). Y la última, en mayo

³⁰ ESTEBAN, Miguely y OTERO-IGLESIAS, Miguel. «¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?». *Real Instituto Elcano*. 2015. Disponible en: <https://goo.gl/uUs4Bm>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

³¹ VAN DER PUTTEN, Frans-Paul. *The geopolitical relevance of Piraeus and China's New Silk Road for Southeast Europe and Turkey*. Clingendael Report, Netherlands Institute of International Relations. 2016. Ver página 47. Disponible en: <https://goo.gl/FzqaQW>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

³² *Ibíd.* VAN DER PUTTEN, Frans-Paul *et alii*. 2016. Ver página 48.

³³ Cuando se otorgó la naturaleza de Asociación Estratégica Integral con España, China estaba interesada en lograr el estatuto de economía de mercado en la OMC y el levantamiento del embargo al comercio de armas por parte de la UE. A pesar de la colaboración brindada por España, ambos retos siguen siendo hoy objetivos sin cumplir para China. Para conocer mejor el significado que otorga China al establecimiento de una asociación estratégica se puede consultar: FENG, Zhongping y HUANG, Jing. «China strategic partnership diplomacy: engaging with a changing world». *Working Paper*, 8. FRIDE 2014. Disponible en: <https://goo.gl/PydqPh>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

de 2017 con motivo de la cumbre sobre la estrategia OBOR. En noviembre de 2015, durante la celebración de la cumbre del G-20 en Turquía, el presidente chino animaba a su homólogo español a participar más activamente en la construcción de infraestructuras en los nuevos proyectos OBOR³⁴. No obstante, a pesar de las largas relaciones bilaterales y de haber formado parte del proyecto logístico de China desde su inicio formal en 2015, para España el déficit en la balanza comercial bilateral es manifiesto. En 2015, España se incorporó al Banco Asiático de Inversiones e Infraestructuras y además las oportunidades para las empresas españolas que ofrece la estrategia OBOR han sido bien señaladas por el ICEX. Hoy en día ya es una realidad la línea férrea Yixinou³⁵, que desde 2014 enlaza la ciudad de Yiwu con Madrid. También es una realidad la compra de Noatum por parte de la compañía china COSCO *Shipping Ports* en junio de 2017. COSCO, al comprar el 51% del capital de Noatum —primer operador de terminales portuarias de España—³⁶, completa en España su estrategia silenciosa de control de los puertos de mercancías mundiales. Sin duda, la gran oportunidad debería ser para las empresas españolas dedicadas a la construcción de infraestructuras, que además cuentan con una experiencia contrastada en Latinoamérica, uno de los destinos de la estrategia OBOR. La participación española en la construcción del cable submarino Camerún-Brasil es un buen ejemplo de ello.

Desde esa perspectiva pueden entenderse mejor las reiteradas visitas de Mariano Rajoy a China o también la visita de Estado a España de Ji Jinping en noviembre de 2018. En dicho encuentro, se establecieron varios acuerdos institucionales bilaterales, así como algunos convenios entre empresas del sector financiero, energético y un acuerdo para ampliar el uso de algunas infraestructuras de transportes, como por ejemplo el puerto de Algeciras.

³⁴ MÜLLER-MARKUS, Christina. «One Belt, One Road: el Sueño Chino y su impacto sobre Europa». *Notes Internacionals CIDOB*. 2016, p. 148. Disponible en: <https://goo.gl/kJevWW>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

³⁵ Se llama Yi-Xin-Ou porque corresponde al acrónimo de los lugares que une: Yiwu, Xinjiang y Ouzhou —que significa Europa—.

³⁶ El grupo NOATUMoatum se constituye en 2010 y tiene instalaciones en Valencia, Bilbao y Las Palmas. Además, también cuenta con dos terminales ferroviarias, lo que ha permitido a COSCO gestionar la terminal de contenedores del puerto de Valencia.

Triangulación y expansión de OBOR

La cuestión clásica de que España podría convertirse en un vértice para facilitar las relaciones chino-iberoamericanas, la llamada triangulación, es hoy poco realista. Sin duda, China tiene un interés creciente en América Latina, como lo demuestran las frecuentes visitas de Xi Jinping. De hecho, se están realizando inversiones en grandes infraestructuras, como el fallido canal de Nicaragua. Y aunque de momento no tiene bases militares y no ha enviado tropas oficialmente a ninguno de los países latinoamericanos, posee «una presencia militar física de bajo perfil, pero importante en América Latina»³⁷. España podría convertirse en un puente entre China y América Latina cumpliendo solo una condición, que todos estuvieran de acuerdo. Y con seguridad, China no lo desea, aunque no lo manifieste. Es más, pretende y consigue en ocasiones con éxito, ser un competidor para la industria española en Iberoamérica. Seguramente el principal reto para España es llegar a constituirse como el «hub logístico» para enlazar el corredor euroasiático con el norte de África y América Latina³⁸, pero parece que hoy en día esta posibilidad, aunque abierta, cada vez está más lejos de darse. En febrero de 2018, China ha mantenido reuniones con el Ministerio de Transportes marroquí en Rabat para tratar bilateralmente la construcción de varias infraestructuras. Entre ellas está un tendido para un tren de alta velocidad entre Marrakech y Agadir y también un posible desarrollo de un «hub» en el puerto de Kenitra. No obstante, y como señalan algunos autores, hoy en día continúa habiendo oportunidades para empresas españolas que no deberían dejar pasar este *momentum*³⁹.

Reflexión crítica

El proyecto OBOR ha sido presentado por el Partido Comunista Chino en relación con las rutas históricas entre Oriente y Occidente, confundiéndolo con la Ruta de la Seda de la OMT y la UNESCO. Algunos autores han señalado que se trata del intento de China

³⁷ ELLIS, R. Evan. *China-Latin America military engagement: Good will good business and strategic position*. Pennsylvania: The Strategic Studies Institute 2011. Ver página 12. Disponible en: <https://goo.gl/DuMzRq>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

³⁸ SERRA, Javier. «La estrategia china de “una franja, una ruta”, posibles consecuencias para España y oportunidades para la empresas españolas». *Boletín económico de ICEX*. Información Comercial Española, (3072) 2016, pp. 39-48. Ver página 47 y 48. Disponible en: <https://goo.gl/raDxXH>. Fecha de la consulta 11/12/2018

³⁹ PARRA, Águeda. *OBOR: las cinco claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China*. Documento Opinión IEEE 113/2017, p. 19. Disponible en: <https://goo.gl/vytfPv>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

por abrir nuevas rutas alternativas a las que EE. UU. controla⁴⁰. Esto es cierto, ya que en la forma se trata de acuerdos bilaterales establecidos entre China y otros países y con frecuencia entre empresas chinas y otras empresas. Estos acuerdos son para la construcción o la toma de control por parte de China de infraestructuras en otros países una cuestión que en China nunca podría ocurrir.

En España en 1990, se creó la Comisión Española de la Ruta de la Seda vinculada a la UNESCO, que inexplicablemente algunos autores mezclan con la estrategia OBOR de China que poco o nada tiene que ver. En 2015, España se incorporó como 32.º miembro del programa de la Ruta de la Seda de la OMT⁴¹. Y en 2015, España también se incorporó al Banco Asiático de Inversiones e Infraestructuras, aunque las inversiones chinas en España vinculadas a la estrategia OBOR comenzaron con anterioridad.

Desde la perspectiva china, podemos evaluar cuáles pueden ser algunos de los principales riesgos. Las actividades de China relacionadas con la estrategia OBOR pueden generar tensiones y conflictos, tanto en los países con rentas bajas y muy dependientes del exterior, como en algunos países de África, Myanmar o en Sri Lanka. Esta situación puede ser resultado, tanto de la sobreexplotación de los recursos naturales, como del endeudamiento que estos países pueden contraer con China. Otra de las circunstancias asumidas por China puede ser que las inversiones se están llevando a cabo en muchos países inestables social y políticamente, así como con muy baja solvencia crediticia. Este tipo de situaciones hacen que las contingencias previsibles no siempre se puedan resolver pacíficamente. Y pone sobre el tapete la siguiente cuestión: China ha pasado de una política exterior de bajo perfil orientada a las exportaciones a una política exterior expansiva y orientada a controlar las infraestructuras logísticas necesarias para asegurar su comercio. ¿Cuál será el siguiente paso para asegurar dichas infraestructuras?

Algunos países se han opuesto a la expansión china por entender que perjudica directamente a sus intereses y puesto que consideran que la iniciativa OBOR carece de transparencia. No solo es este el caso de EE. UU., India se ha opuesto, ya que el corredor económico China-Pakistán atraviesa el territorio en disputa con Pakistán y

⁴⁰ ORTEGA, Andrés. «The New Silk Road: grand geopolitical engineering». Blog *Real Instituto Elcano*. 2015. Disponible en: <https://goo.gl/sz8tmt>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

⁴¹ MINETAD, Ministerio de Industria, Turismo y Energía. *España es nuevo miembro del Programa de la Ruta de la Seda de la OMT*. Nota de Prensa. 2015. Disponible en: <https://goo.gl/fH33PI>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

China y también debido a la pretensión de China de arrebatarse la hegemonía en el océano Índico. Además de factores aleatorios, como decisiones personales o la aparición de «cisnes o medusas negras», se puede considerar que esta estrategia tendrá éxito en la medida en que China consiga controlar las infraestructuras que desea y a la vez «bordear» las legislaciones nacionales. Y esto, en buena parte, dependerá de que la balanza, entre lo que un país obtiene y tiene que dar a China, esté equilibrada. Algunos países con infraestructuras muy poco desarrolladas pueden ver en la estrategia china un elemento atractivo, que puede ayudar a desarrollar su país y elevar el PIB. Un buen ejemplo podría ser Pakistán o Afganistán. No obstante, las inversiones no las realiza China, las realiza el país en el que China construye la infraestructura. Estas inversiones son financiadas por el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras y sus costes aumentan el endeudamiento del país de acogida de la inversión. Mientras tanto, China construye con sus medios, sus materiales y a la vez vende estas infraestructuras que quedan bajo su control.

Como consecuencia de la estrategia OBOR, China está consiguiendo crecer muy rápidamente en el sur de Asia, el Próximo Oriente y en África. De hecho, China está «desarrollando grandes puertos en más de 14 países en esta región, infraestructuras de telecomunicaciones para móviles en al menos 17 países y carreteras o ferrocarriles en otros 19 países»⁴². Al mismo tiempo está consiguiendo aumentar el endeudamiento que estos países han contraído con China, aumentar su influencia política y reducir su dependencia de Occidente. La estrategia OBOR en esta zona ha sido solo el primer paso, le sucede la presencia naval permanente en el océano Índico, las instalaciones en Yibuti y una creciente red de inteligencia. Mientras tanto, y como consecuencia de la inestabilidad en la región, las probabilidades de intervención unilateral por parte de China en los conflictos locales aumenta. Y al mismo tiempo, se favorece la posible cooperación militar con los países de la región.

Otra cuestión controvertida para algunos autores es el asunto relativo al impacto ecológico del proyecto OBOR. En parte, esta crítica está relacionada con la confusión intencionada por parte de las autoridades chinas entre la Ruta de la Seda de la UNESCO y el proyecto OBOR.

⁴² HOLSLAG, Jonathan. Assessment. En H.D. ELLIS (ed.) *China's Expansion into South Asia, Middle East and Africa*. SMA Reach-back Report. Boston: NSI 2017. Disponible en: <https://goo.gl/eF6u4i>. Fecha de la consulta 11/12/2018.

Conclusión

La estrategia china *One Belt, One Road* o estrategia OBOR es el mejor exponente de la ambición china de erigirse como hegemonía mundial. Este proyecto no debe confundirse con la Ruta de la Seda de la UNESCO, a pesar del interés inicial de China en mezclar ambos. La estrategia OBOR es un plan de expansión comercial y geoestratégico que es presentado por China como un proyecto bilateral entre países, con beneficio mutuo y recíproco. Y, al mismo tiempo, se trata de un exponente excepcional de la forma de hacer de la diplomacia china. Xi Jinping, en 2013, señaló que su objetivo era «lograr un país rico y poderoso, la revitalización de la nación y la felicidad del pueblo». Estas palabras fueron muy bien acogidas y encajan a la perfección con la tradición china, que denomina a su país «el país del centro». Además fueron y son muy convenientes para alinear toda la actividad del partido y de la República Popular, tratando de recuperar los niveles de crecimiento que mantuvieron hasta el año 2010. La estrategia OBOR se presentó oficialmente en marzo de 2015, explicándose de manera simplista al indicar que existían dos rutas: una terrestre y otra marítima. La ruta marítima unía a China con África y Europa, pero puede hacerlo de distintas maneras: combinado el transporte terrestre y marítimo o usando solo este último. Parece que la opción multimodal atravesando Pakistán puede ser una alternativa más interesante para China. A pesar de la complejidad orográfica de la ruta pakistaní, ahora esta permite evitar someterse al derecho internacional, coyuntura que no existe en el estrecho de Malaca, sometido a ciertas restricciones. Con buen criterio, China trata de contar con diferentes opciones para asegurar sus comunicaciones hacia el exterior y no depender de la regulación del estrecho de Malaca. Ese fue el objetivo del acuerdo firmado en diciembre de 2014 entre China y Tailandia para la construcción del canal de Kra o canal tailandés. No obstante, el Gobierno tailandés, en 2018, declaró que este proyecto no era una prioridad para Tailandia. No cabe duda que China trata de controlar una densa red de infraestructuras repartidas por todo el mundo que le aseguren el tráfico comercial, algunas construidas a un coste muy bajo para China y sin comprometer su liquidez. Esto es posible porque el *Asian Infrastructure Investment Bank*, capitalizado por 84 países, financia al país en el que se construye la infraestructura que es quien asume la mayor parte de su coste. Sin embargo, sus objetivos son mucho más ambiciosos. En este trabajo hemos distinguido entre los objetivos operacionales, los objetivos tácticos y los estratégicos de la iniciativa china. El objetivo básico, de sobra conocido y de carácter operacional, es lograr el mayor

control posible de la cadena logística, tanto de sus aprovisionamientos, como de sus exportaciones. Los objetivos tácticos son (1) la reactivación del PIB, (2) conseguir liquidez para la construcción de infraestructuras, (3) reequilibrar las desigualdades regionales internas y (4) ocupar el exceso de capacidad industrial. Sin embargo, sin duda, los objetivos más importantes son los de carácter estratégico.

China pretende expandir su influencia y defender sus intereses para convertirse en una potencia más decisiva en el orden internacional. Sin duda, es completamente legítimo que China trate de jugar un papel más relevante a nivel mundial y que, como consecuencia, se altere el orden internacional. Pero, en nuestra opinión, aún tiene mayor importancia la manera en la que está tratando de lograrlo: alterando las normas de gobernanza mundial. Es decir, China está consiguiendo su propio ascenso gracias a que está bordeando el sistema internacional liderado por Naciones Unidas sirviéndose, entre otros recursos, de las empresas privadas que actúan como actores internacionales, cuando en realidad son meros agentes estatales. Lo que desconocemos es cuál puede ser la reacción de China, si en el futuro próximo no consigue lo que pretende: progresar en la defensa de sus intereses en todo el mundo. La llegada de Xi Jinping, en noviembre de 2012, marcó una nueva era en la política exterior china, que ha comenzado a evolucionar de manera acelerada. A continuación y, a modo de resumen, señalamos los siguientes puntos:

- Primero. La estrategia OBOR es el mejor exponente del avance de los intereses comerciales y militares de China.
- Segundo. La marca de la Ruta de la Seda de la UNESCO fue usada, en un principio, para impulsar la campaña de comunicación china en los medios en favor de la estrategia OBOR.
- Tercero. La estrategia OBOR o la Ruta de la Seda del siglo XXI son términos que expresan el interés de China por desarrollar sus propias infraestructuras logísticas en todo el mundo, para asegurar su comercio global, así como el aprovisionamiento de materias primas y energía.
- Cuarto. El Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras evita que China asuma el coste de la construcción de las infraestructuras en otros países. Dicho banco presta el dinero y el país en el que China construye la infraestructura es quien asume la mayor parte de los costes.

- Quinto. China, mediante su expansión comercial, trata de cambiar las normas de gobernanza mundial para intentar así dominar el mundo.
- Sexto. China tiene el objetivo aparente de controlar una red de infraestructuras mundiales para garantizar su tráfico comercial. Pero, además, tiene otros intereses de carácter táctico y estratégico.
- Séptimo. Los objetivos tácticos de China son: la reactivación del PIB, conseguir liquidez para la construcción de infraestructuras, reequilibrar las desigualdades regionales internas y ocupar el exceso de capacidad industrial.
- Octavo. El objetivo de carácter estratégico de China se centra en arrebatarse la posición dominante de EE. UU., mediante la sustitución de las normas que actualmente regulan las relaciones internacionales basadas en el derecho internacional público.
- Noveno. India, a pesar de formar parte del Banco Asiático de Inversiones en Infraestructuras, percibe la estrategia OBOR como una clara amenaza para sus intereses. Por este motivo, tiene mucho interés en encontrar aliados fiables y desarrollar sus propias infraestructuras.
- Décimo. El ascenso de China puede hacer posible que EE. UU., Rusia y la UE encuentren intereses comunes. En cualquier caso, el orden internacional de finales del siglo pasado no volverá.

*Javier de Carlos Izquierdo**
Doctor en Historia