

La Nueva Ruta de la Seda-NOTA ANTECEDENTE-

La expansión marítima china

22/04/2019 Fernando Ibáñez
Gómez Seguridad Marítima



Figura 1. Mapa de la iniciativa de las dos rutas de la seda (terrestre y marítima) propuesta por China. Fuente: The Economist.

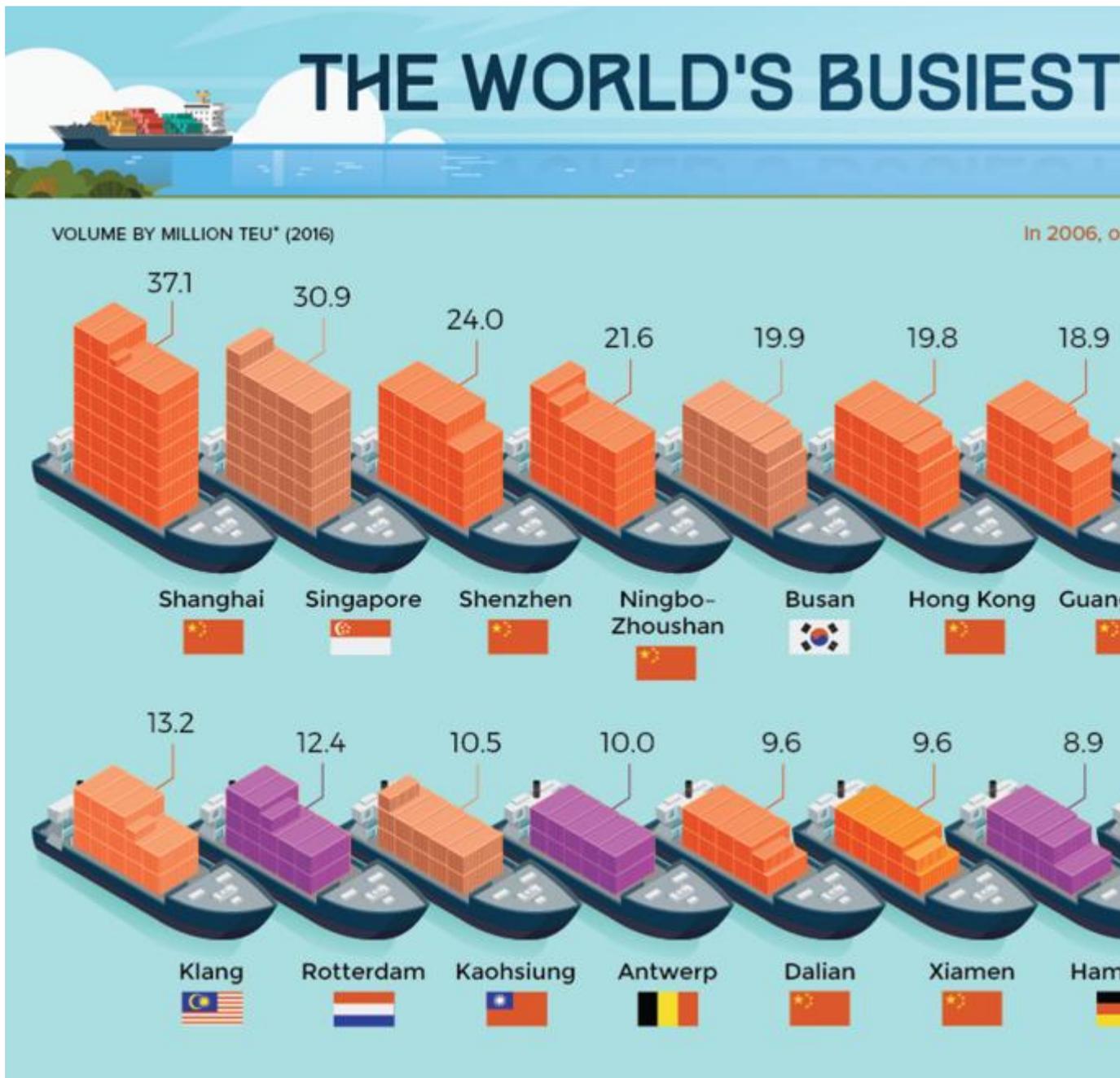
“Cava el pozo antes de tener sed”, dice un proverbio chino. El gigante asiático parece haber tomado buena nota de sus necesidades económicas presentes y futuras. Y ha puesto en marcha un espectacular megaproyecto, conocido como la Nueva Ruta de la Seda, con el fin de mantener sus altas tasas de crecimiento y evitar que su economía se vea estrangulada por la falta de planificación. Pocos dudan de que la expansión comercial amparada por esta iniciativa derivará en consecuencias geopolíticas.

La llegada de Xi Jinping a la Secretaría General del Partido Comunista chino en 2012 y, un año después, a la Presidencia del país supuso una auténtica revolución en el gigante asiático. En primer lugar, por la acumulación de poder en torno a su persona. Desde la década de 1990 un Presidente chino sólo podía aspirar a mantenerse en el poder dos mandatos de cinco años cada uno. Esto saltó por los aires en 2018, año en el que la

Asamblea del partido eliminaba dicho límite, convirtiendo a sus 66 años a Xi Jinping en el líder chino con más poder desde Mao Tse-Tung.

A principios de 2013 los dirigentes chinos dieron a conocer la iniciativa Silk Road Economic Belt, algo así como una nueva ruta de la seda terrestre que uniría la provincia china de Xinjiang con el mar Báltico. Meses después, en otoño de ese mismo año, lanzaron su nueva propuesta: la iniciativa 21st Century Maritime Silk Road, es decir, su equivalente marítima, que uniría China y Europa a través del mar del Sur de China, el Índico, el mar Rojo y el Mediterráneo. Ambas propuestas se presentaron oficialmente en 2015 y se han resumido en la expresión One Belt, One Road (OBOR) también conocida como Belt and Road Initiative (BRI). La importancia de esta iniciativa es tal que en octubre de 2017 fue enmendada la Constitución de la República Popular para incorporarla a la misma, lo que confirma su carácter estratégico.

Es más, si en los primeros documentos de la BRI, ésta parecía centrarse en los países de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), formada por Birmania, Brunéi, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam, en junio de 2017 no solo se había ampliado su influencia hasta el Mediterráneo y el Atlántico sino que ya se hablaba abiertamente de la Polar Silk Road, incorporando al Ártico a su área de influencia.

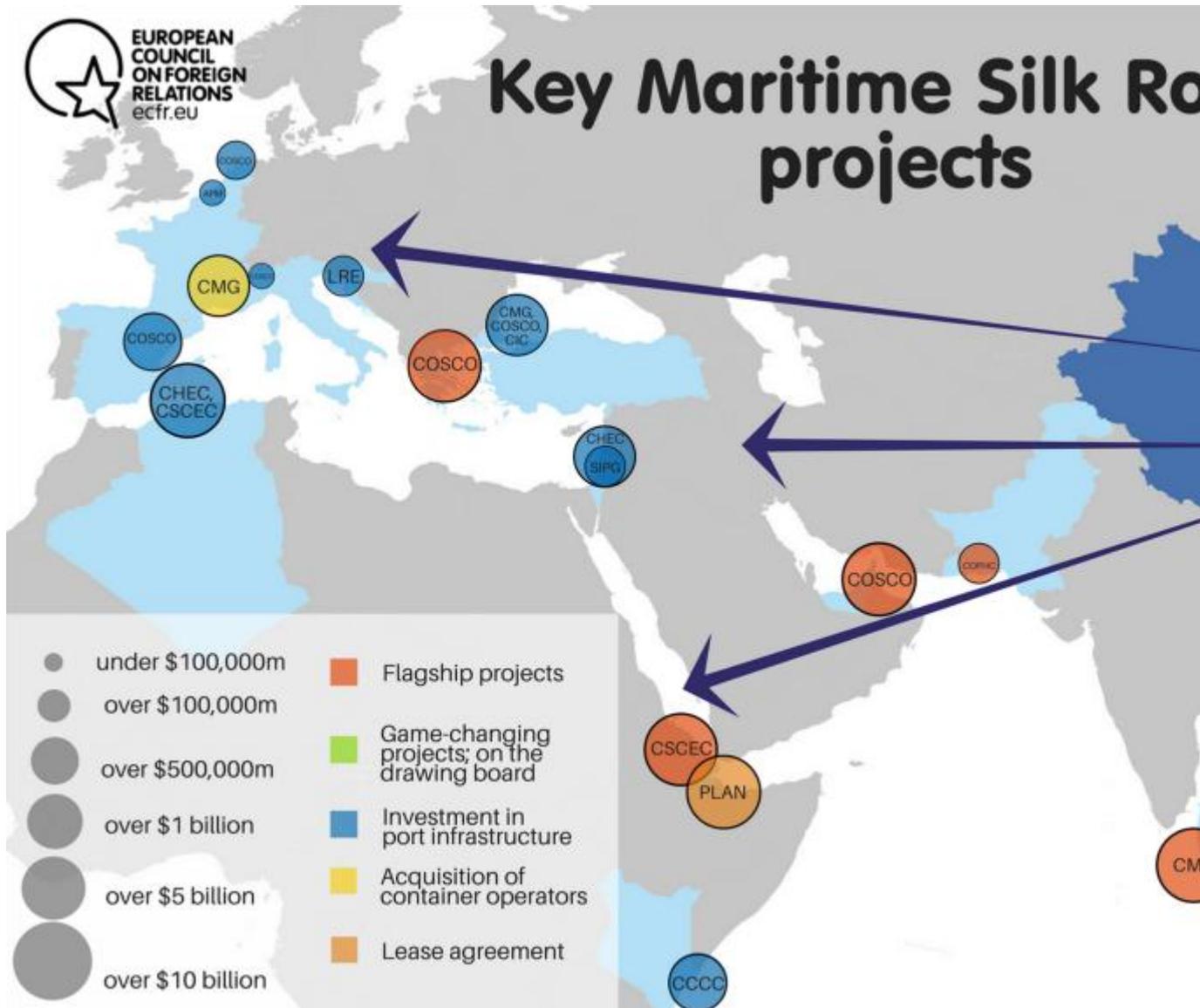


Los principales puertos del mundo por volumen de contenedores en 2016. Fuente – World Shipping Council.

La economía azul, pilar para la estabilidad

Es necesario apuntar que los intereses estratégicos del Gobierno de China se centran en cuatro cuestiones clave: la estabilidad del régimen, la soberanía del Estado, su integridad territorial y un desarrollo económico y social sostenible y continuado en el tiempo. Un concepto clave en este aspecto y por el que está apostando el liderazgo chino es el de la economía azul, entendiéndolo por tal la que hace referencia al potencial económico de los océanos y mares con el fin de generar riqueza, empleo y bienestar. Afecta a todo tipo de actividades relacionadas con el entorno marítimo, desde la construcción de buques, el transporte, la pesca, la explotación petrolífera y gasística, así como a nuevos sectores emergentes como las energías renovables, la ingeniería

marítima y la utilización del agua del mar. En los últimos años este sector económico ha crecido en China a una media del 7,5% anual y supone el 10% del PIB. Pekín pretende elevar dicha cuota al 15% de su riqueza nacional para el año 2035. La BRI permite a China promover sinergias entre la economía tradicional (que se mueve a través de la ruta de la seda terrestre) y la nueva economía azul (de su ruta marítima).



Proyectos clave de la parte marítima de la nueva Ruta de la Seda. Fuente – ECFR.

Expansión comercial

Como advertía recientemente un informe publicado por el Instituto Internacional de Investigación para la Paz de Estocolmo (SIPRI), la BRI favorece que China haga frente a buena parte de sus necesidades más críticas. En primer lugar, a la seguridad alimentaria dentro de una estrategia de resiliencia tanto para proteger la cadena de suministros como para hacer frente al riesgo de un posible aislamiento económico o diplomático. Esa seguridad alimentaria es crítica para la estabilidad interior de un país de 1.400 millones de habitantes. En 2017 el 43% de las importaciones de alimentos

básicos de China atravesaron el estrecho de Malaca y otro 39% el canal de Panamá, ambos cuellos de botella con presencia naval norteamericana, pero no china.

Una segunda necesidad crítica que intenta satisfacer la BRI es la seguridad energética puesto que desde 2017 China es el mayor importador de crudo, por delante de Estados Unidos. Para el año 2035 necesitará importar el 80% del petróleo que consume (en 2016 importó el 64%). El crudo llega a China, principalmente, desde Angola, Irán, Iraq, Omán, Rusia, Arabia Saudí y Venezuela, y el 80% del mismo atraviesa, de nuevo, Malaca.

Además, para algunos analistas la iniciativa puede servir, también, a Pekín para defender su integridad territorial frente a las disputas territoriales por varias islas y archipiélagos que tiene con sus vecinos tanto en el mar de China oriental como en el meridional. En este sentido, la iniciativa puede pretender fracturar la alianza norteamericana con Australia, Corea del Sur, Filipinas, Japón y Taiwán. Un ejemplo de esos intentos fue la incorporación de Filipinas a la iniciativa y el acuerdo de 2016 entre los presidentes Xi y Duterte que supuso el anuncio de un paquete de 24.000 millones de dólares de inversión china en el archipiélago. El acuerdo llegaba el mismo año en que el Tribunal de Arbitraje de La Haya daba a Filipinas la soberanía sobre las aguas de varios islotes y atolones ocupados por China por la fuerza. El rechazo chino a la decisión no impidió el anuncio de la inversión multimillonaria.

Un último factor esencial para Pekín tiene por objetivo diversificar y asegurar las rutas marítimas entre puertos que son críticos tanto para su comercio como para la proyección de sus fuerzas navales. La base china establecida en Yibuti es un buen ejemplo de esta estrategia para proteger sus intereses, proyectando su presencia tanto en África como en las rutas marítimas entre el Índico y Europa.

China es ya un gigante comercial y desde el año 2013 ha sustituido a Estados Unidos como el principal país exportador de bienes. Para 2017 la cuarta parte de sus exportaciones tenían como destino Estados Unidos, destacando, entre otros, productos electrónicos y tecnológicos, ropa y equipos médicos. Como ocurre a nivel global, la mayor parte del comercio se mueve por mar. Por ejemplo, en el año 2016 el 64% del comercio entre China y la Unión Europea se transportó por vía marítima frente a apenas un 2% que se movió por ferrocarril (el resto lo hizo por vía aérea).

En el año 2006 tres de los diez puertos más importantes del mundo por volumen de carga eran chinos. En 2016 China ya sumaba siete puertos en dicha lista. Sólo Shanghai albergaba más volumen que los cinco puertos estadounidenses que aparecen en el listado de los 50 puertos con mayor ocupación. Las principales empresas de transporte prefieren usar buques portacontenedores cada vez más grandes en la ruta de Asia a Europa que hacen paradas solo en los puertos más importantes. Los barcos de mayor tamaño son capaces de transportar hasta 21.000 contenedores normalizados (denominados TEU, de 6,1 metros de largo y 2,4 metros de altura).

En 2014 el registro de Lloyd advirtió en un informe que en 2030 la cuarta parte de la flota mercante mundial pertenecería a China. Hoy es el país con más barcos, superando los 5.500, por encima de Grecia y Japón, sus inmediatos competidores. Y en 2017 más del 90% de las entregas de barcos se realizaron solo a tres países: China, Corea del Sur y Japón. La agencia de análisis Clarkson Research Services destacó que China lideraba

en 2017 el ranking en aspectos como la finalización de los barcos, los nuevos pedidos y el volumen de pedidos en espera. Sin embargo, algunos analistas advierten de que Pekín todavía se encuentra por detrás de sus competidores (incluidos Estados Unidos y Europa) en la construcción de buques de mayor nivel tecnológico, como metaneros, gasísticos, científicos, cruceros o militares.



La ruta de la seda terrestre puede servir a Pekín para hacer frente a un serio problema interno: la región de Xinjiang poblada por uigures de religión musulmana y en la que Pekín ha tenido que hacer frente a sentimientos separatistas. La iniciativa china ha permitido construir la autopista más larga del mundo que atraviesa un desierto. Su longitud, de 2.768 kilómetros, ha reducido la distancia entre Pekín y Urumchi, la capital de Xinjiang, en unos 1.300 kilómetros. China afirma su deseo de convertir a la región en el centro comercial y logístico del cinturón terrestre de la ruta de la seda, pero buena

parte de los uigures se quejan de que está sirviendo a los intereses de la etnia han, mayoritaria en el país. Fuente – CGTN.

Expansión naval

El Instituto para Asuntos Marinos de China es el think tank de la Administración Oceánica del Estado, la agencia china que lidera las políticas en el ámbito de la economía azul. En un documento publicado en 2017 dejó clara la correlación entre los cuatro elementos que permitirán a China convertirse en una potente nación marítima: promover el desarrollo de dicha economía, una fuerte capacidad de innovación en el ámbito científico y tecnológico marítimo, la protección del ambiente marítimo y... una Armada poderosa.

Ya el anterior Presidente chino, Hu Jintao, había declarado en noviembre de 2012 y ante el 18º Congreso del Partido Comunista, la ambición de convertirse en una potencia marítima, lo que se plasmó en el Libro Blanco de la Defensa de China, tanto en su edición de 2013 como en la de 2015. En la práctica esto suponía pasar de una posición defensiva de las aguas más próximas al litoral chino a ser capaz de llevar la protección de sus intereses económicos lejos de sus costas.

(Continúa...) Estimado lector, este artículo es exclusivo para usuarios de pago. Si desea acceder al texto completo, puede suscribirse a **Revista Ejércitos** aprovechando nuestra **oferta** para nuevos suscriptores a través del siguiente [enlace](#).

IMPORTANTE: Las opiniones recogidas en los artículos pertenecen única y exclusivamente al autor y no son en modo alguna representativas de la posición de **Ejércitos – Revista digital sobre Defensa, Armamento y Fuerzas Armadas**, un medio que está abierto a todo tipo de sensibilidades y criterios, que nace para fomentar el debate sobre Defensa y que siempre está dispuesto a dar cabida a nuevos puntos de vista siempre que estén bien argumentados y cumplan con nuestros [requisitos editoriales](#).