

---

# “Una estrategia defectuosa”: Una mirada crítica a la iniciativa China del cinturón y la ruta de la seda

---

Martin Hart-Landsberg

11/11/2018



El ritmo de crecimiento de China sigue siendo impresionante, a pesar de estar disminuyendo. Los logros económicos continuos de este país deben mucho a 1) la aún considerable habilidad del estado chino al dirigir la actividad de empresas y sectores críticos como las finanzas, 2) a su compromiso con políticas de expansión económica, y 3) a su flexibilidad en la estrategia económica. Parece que los líderes de China consideran su recientemente adoptada iniciativa del cinturón y la ruta de la seda como clave para el futuro de la vitalidad económica del país. A pesar de esto, hay razones para creer que esta estrategia es

claramente deficiente, con la población trabajadora, incluso en China, destinada a pagar un precio alto por sus carencias.

### Disminuye el crecimiento chino

China creció rápidamente durante las décadas de 1980, 1990 y 2000, con una producción y una inversión cada vez más alimentadas por la creciente integración del país en redes de producción regionales transfronterizas. En el año 2002 China se había vuelto el receptor más grande del mundo de inversión extranjera directa y en el año 2009 superó Alemania para llegar a ser el mayor exportador del mundo. No es de extrañar que la Gran Recesión y la disminución en el comercio mundial que le siguió representaran un grave reto para la estrategia de crecimiento orientada a la exportación del país<sup>[1]</sup>.

La respuesta del gobierno fue contrarrestar los efectos de la disminución de la demanda externa con un importante programa de inversión financiado por una creación masiva de dinero e intereses bajos<sup>[2]</sup>. La inversión como porcentaje del PIB creció hasta un máximo histórico del 48 por ciento en diciembre del 2011 y sigue por encima del 44 por ciento del PIB.

Pero, a pesar de los esfuerzos del gobierno, el crecimiento decayó paulatinamente, de un 10.6% en 2010 a un 6.7% el 2016, antes de registrar un incremento del 6.9% el 2017<sup>[3]</sup>. Ver el gráfico abajo. Las predicciones actuales son de una disminución mayor para 2018<sup>[4]</sup>.



A partir del 2012, el gobierno chino empezó a promover la idea de un “nuevo estándar” –centrado alrededor de una tasa de crecimiento del 6.5%–. El gobierno argumentó que los beneficios de esta nueva tasa de crecimiento estándar incluirían una mayor estabilidad y un proceso de crecimiento más domésticamente orientado que beneficiaría a los trabajadores chinos.

No obstante, y en contraste con esta retórica, el estado continuó persiguiendo una tasa de crecimiento elevada al promover un boom masivo estatalmente sostenido de construcción, ligado a una política de expansión urbanística. Nuevas carreteras, aeropuertos, centros comerciales y complejos de apartamentos fueron construidos.

Como quizás era de esperar, este impulso tan grande a la construcción ha dejado el país con un exceso de instalaciones e infraestructuras, resaltado por un número creciente de ciudades fantasma. Tal y como describe el *South China Morning Post*<sup>[5]</sup>:

*Seis rascacielos con vistas a un enorme lago artificial un día parecieron una deslumbrante ilustración de las ambiciones de la ciudad, la transformación del desierto al límite de Ordos en Mongolia interior en un reluciente complejo residencial y comercial para asegurar su futura prosperidad.*

*Al mediodía de un frío día de invierno la realidad parecía más bien diferente.*

*solo se podía ver a un puñado de personas entrando o saliendo de los edificios, con casi ninguna traza de actividad en los rascacielos de 42 plantas.*

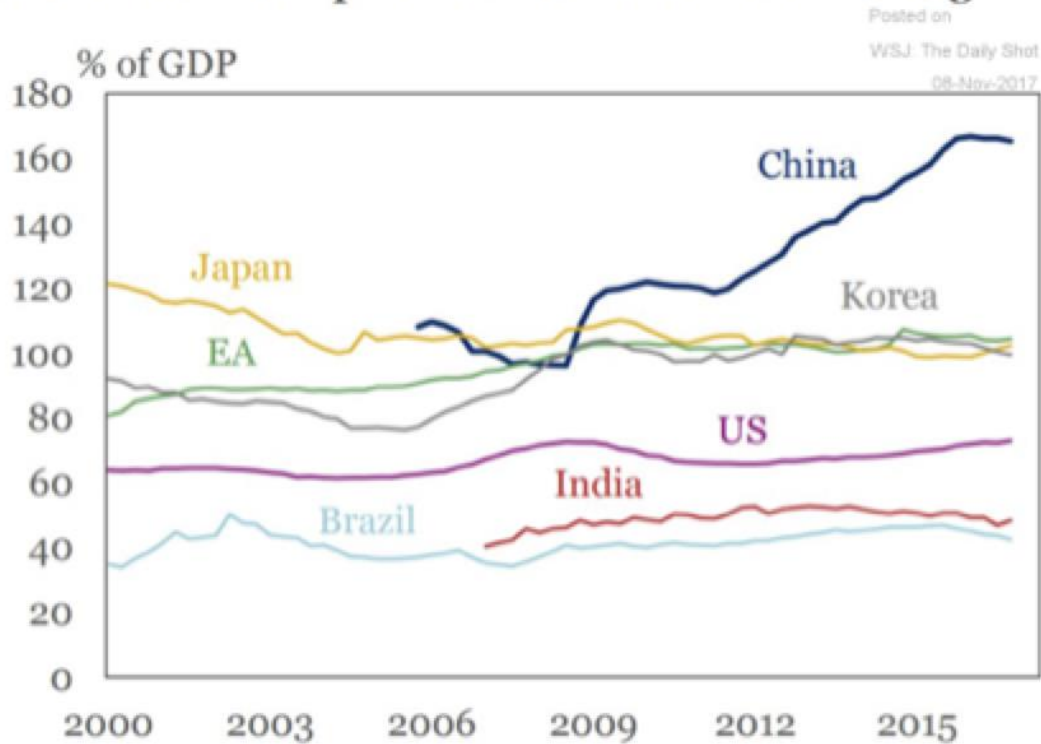
*El complejo abrió hace cinco años, pero solo tres de sus edificios han sido vendidos al ayuntamiento y otro está ocupado por su promotor, un banco y una energética. Los dos restantes están vacíos – puertas tapadas y polvo amontonado en el suelo.*

*Ordos, sin embargo, era solo uno de los proyectos en la fiebre de China para urbanizar. La nación utilizó más cemento en los tres años de 2011 a 2013 que los Estados Unidos usaron a lo largo de todo el siglo XXI.*

*Se pueden encontrar otras ciudades mayoritariamente vacías en China, incluyendo el distrito financiero Yujiaju en Tianjin, el distrito Chenggong en Kunming, en Yunnan, y Yingkou en la provincia de Liaoning.*

Este boom en la construcción se financió con un incremento rápido de la deuda, creando problemas en los reembolsos. La deuda corporativa en concreto se incrementó, como se puede ver abajo, pero las deudas doméstica y de los gobiernos locales también crecieron sustancialmente.

**Chart 1. China's corporate debt-to-GDP at record high**



Source: Haver, IIF.

El boom también causó que varias industrias incrementaran dramáticamente su escala de producción, creando serios problemas de sobrecapacidad. Tal y como remarca el investigador Xin Zhang<sup>(6)</sup>:

*A lo largo de la pasada década, académicos y oficiales del gobierno han mantenido el consenso estable de que “nueve industrias tradicionales” en China están más gravemente expuestas a problemas de sobrecapacidad: acero, cemento, placa de vidrio, aluminio electrolítico, carbón, construcción de barcos, energía solar, energía eólica y petroquímica. Todos estos nueve sectores están relacionados con la energía, la construcción de infraestructuras y el desarrollo de la propiedad inmobiliaria, reflejando la naturaleza de una economía fuertemente impulsada por la inversión.*

Como es previsible, esta situación también ha llevado a una disminución significativa de las tasas de beneficio en toda la economía. Según Xin Zhang:

*a pesar de unos buenos resultados generales en cuanto a crecimiento, la tasa de beneficio del capital de la economía china ha empezado a encontrarse recientemente en fuerte descenso. Aunque los resultados varían según diferentes métodos de estimación, la investigación dentro y fuera de China apunta a una tendencia descendiente reciente. Por ejemplo,*

*dos economistas muestran que a lo largo de los años 1980 y durante la primera mitad de los 90, la tasa de beneficio de la economía china se había mantenido relativamente estable alrededor de un 0.22, mucho más alta que para los Estados Unidos. No obstante, desde mediados de los 90, la tasa de beneficio ha experimentado más bajadas y subidas, hasta la caída drástica a alrededor del 0.14 en 2013. Sin embargo, desde entonces, el beneficio del capital en la economía china ha descendido aún más, creando el fenómeno de una sobreabundancia de capital.*

En otras palabras, se estaba volviendo cada vez más improbable que el estado chino pudiera mantener estable el crecimiento siguiendo su estrategia actual<sup>[9]</sup>. De hecho, parece que muchos chinos adinerados han decidido que su mejor opción es sacar su dinero del país. Un artículo en *China Economic Review* resalta este acontecimiento:

*Desde 2015, el espectro de la huida de capitales ha estado atormentando la economía china. A lo largo de este año, ante la amenaza de una devaluación de la moneda y una campaña anticorrupción agresiva, inversores y ahorradores empezaron a mover sus riquezas fuera de China. La fuga fue tan grande que el banco central se vio obligado a gastar más de un billón de dólares de sus reservas de divisas para defender la tasa de intercambio.*

*El gobierno chino fue finalmente capaz de contener el flujo de capitales fuera de sus fronteras imponiendo controles de capital estrictos, y la balanza de pagos china, su tasa de cambio y sus reservas de divisas se han estabilizado. Pero hasta la presa más voluminosa no puede parar la lluvia; solo puede evitar que el agua fluya hacia abajo. Existen ahora varios signos de que las condiciones que llevaron a la primera ola masiva de huida de capitales han vuelto. La fuerza de los controles de capital chinos podría ser puesta a prueba pronto.*

Los líderes chinos no estaban ciegos ante las crecientes dificultades económicas. Los límites a la construcción interna eran evidentes, igual que el peligro de que los edificios y fábricas sin usar junto con la sobrecapacidad en industrias clave podían fácilmente desencadenar impagos generalizados por parte de los prestamistas y amenazar la estabilidad del sector financiero. El activismo laboral creciente por parte de los trabajadores en dificultades, con salarios bajos y peligrosas condiciones laborales, se añadió a sus preocupaciones.

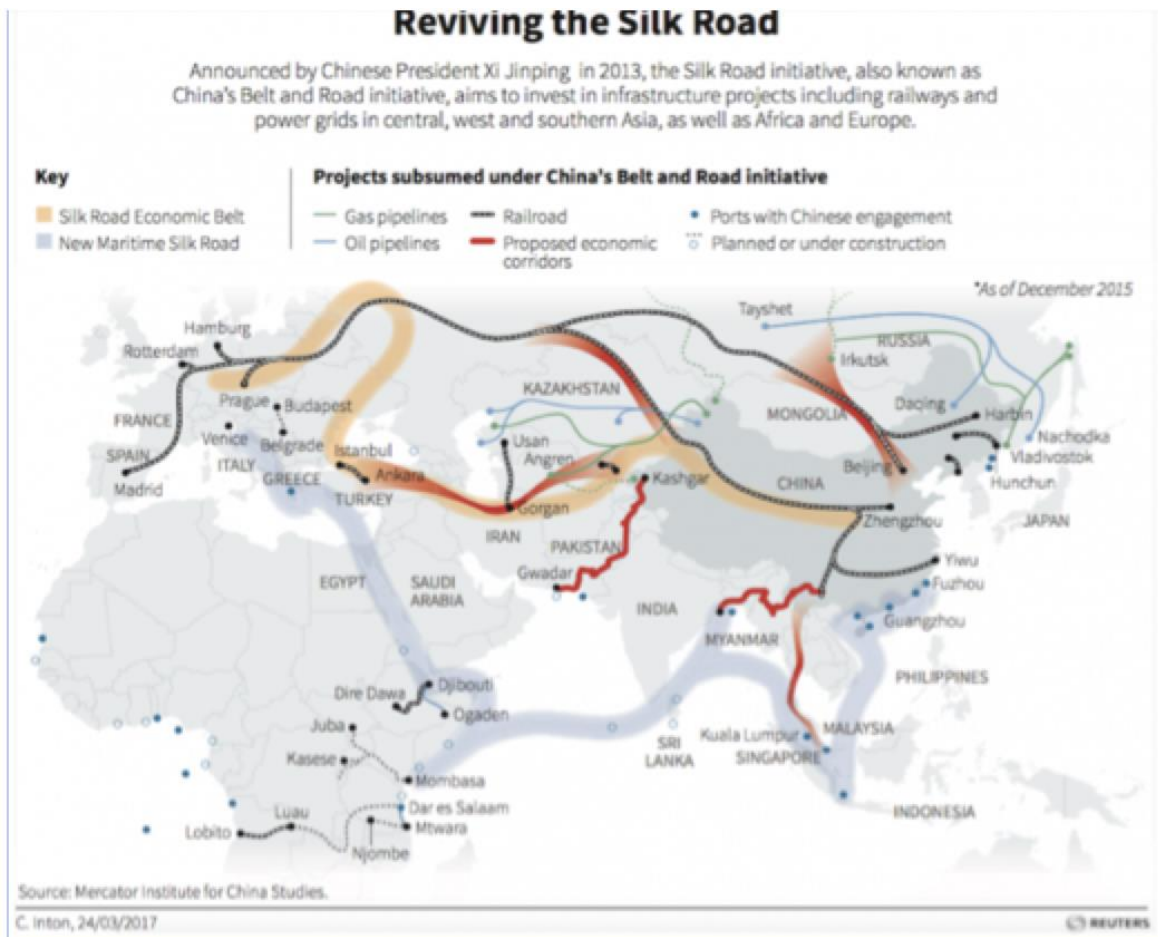
Sin embargo, a pesar del apoyo manifestado con anterioridad a la noción de un “nuevo estándar” de crecimiento ligado a una actividad económica más lenta pero más adecuada para los trabajadores y más orientada al mercado nacional, el liderazgo del partido parece haber escogido una nueva estrategia, que busca mantener el proceso de crecimiento actual expandiéndose más allá de las fronteras chinas: su iniciativa del cinturón y la ruta de la seda.



## La iniciativa del cinturón y la ruta de la seda

Xi Jinping fue escogido presidente por la Asamblea Popular China el año 2013. Poco después de su nominación, anunció su apoyo a quizás el mayor proyecto económico del mundo, la iniciativa del cinturón y la ruta de la seda (BRI por sus siglas en inglés). Sin embargo, no fue hasta 2015 que, después de diálogos entre varias comisiones y ministerios, se publicó un plan de acción y el estado prosiguió energéticamente con la iniciativa.

El objetivo inicial del BRI era conectar China con más de 70 países en Asia, África, Europa y Oceanía. El enfoque inicial del BRI se descompone en dos partes: el “cinturón”, que intenta recrear la antigua Ruta de la Seda, y la “carretera”, que en realidad no es una carretera sino una serie de puertos conformando una ruta comercial marítima a través de varios océanos. La iniciativa se había de configurar a través de una serie de inversiones, separadas pero relacionadas, en conductos de gas y oleoductos a gran escala, carreteras, vías de tren, y puertos, así como “corredores económicos” conectados. Aunque no hay un mapa oficial del BRI, la imagen a continuación ilustra los territorios que se proponía alcanzar.



Una razón por la cual no hay mapa oficial del BRI es que la iniciativa ha seguido evolucionando. Además de infraestructura, ahora también incluye esfuerzo de

“integración financiera”, “cooperación en ciencia y tecnología”, “intercambios culturales y académicos”, y el establecimiento de “mecanismos de cooperación” comerciales <sup>[8]</sup>.

Además, su enfoque geográfico también ha cambiado. Por ejemplo, en setiembre 2018 Venezuela anunció que “se uniría a partir de ahora al ambicioso plan comercial chino de la Ruta de la Seda presuntamente valorado en 900 mil millones de dólares”<sup>[9]</sup>. Venezuela acompaña de este modo a Uruguay, que fue el primer país latinoamericano en recibir fondos del BRI.

La iniciativa de Xi no apareció de la nada. Como se ha señalado antes, el crecimiento económico chino se había vuelto cada vez más dependiente de la inversión extranjera y las exportaciones. Y en apoyo a este proceso, el gobierno chino había usado su propia inversión extranjera y sus préstamos para afianzar mercados y las materias primas necesarias para su actividad de exportación. De hecho, la ayuda oficial china a países en desarrollo en 2010 y 2011 superó el valor total de todos los préstamos del Banco Mundial a estos países. El papel destacado de China en la creación del Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICs, del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura y en el propuesto Banco de la Organización de Cooperación de Shanghái demuestra la importancia que para los líderes chinos tiene jugar un rol activo en la configuración de la actividad económica regional e internacional.

Pero el BRI, si uno se toma las declaraciones del estado chino al pie de la letra, parece disfrutar de la prioridad más alta de todos estos esfuerzos y de hecho sirve de “proyecto paraguas” para todas las crecientes iniciativas externas de China. En resumen, el BRI parece ser nada menos que un intento de solucionar los problemas chinos de sobrecapacidad y exceso de capital, de disminución de las oportunidades comerciales, su deuda creciente, y sus decrecientes tasas de beneficio, a través de la expansión geográfica de la actividad y los procesos económicos chinos.

Lamentablemente, este esfuerzo para mantener el núcleo básico del crecimiento actual chino está lejos de ser favorable para los trabajadores. El mismo año que se publicó el plan de acción del BRI, el gobierno chino empezó a llevar a cabo medidas represivas masivas contra el activismo laboral. Por ejemplo, en 2015 el gobierno desarrolló medidas severas y sin precedentes en varios centros de trabajadores que operaban en la parte sur del país <sup>[10]</sup>, llevando a una serie de sus trabajadores activistas a centros de detención. Esta acción coincidió con una represión renovada hacia el trabajo de periodistas afines a los trabajadores y hacia abogados activistas. El *Financial Times* señaló que estas acciones podrían representar “las medidas más duras en contra del sindicalismo por parte de las autoridades chinas en dos décadas”<sup>[11]</sup>.

Y los ataques a los trabajadores y a aquellos que los apoyan continúan. Un buen ejemplo <sup>[12]</sup>: en agosto de este año, policías vestidos de antidisturbios entraron en una casa en Huizhou ocupada por recién graduados en las mejores universidades

chinas que habían ido a la ciudad para apoyar los esfuerzos para organizarse de los trabajadores. Alrededor de 50 personas fueron detenidas, y 14 siguen en custodia o bajo arresto domiciliario.

### **Una estrategia defectuosa**

Para conseguir sus objetivos, el BRI ha implicado en gran medida la promoción de proyectos que necesitan del uso de empresas y trabajadores chinos, son financiados por préstamos que los países anfitriones deben devolver, y sea por necesidad o no, llevan a la propiedad directa china de infraestructuras estratégicas. Por ejemplo, el Centro de Estudios Estratégicos calculó recientemente que aproximadamente el 90% de los proyectos del cinturón y la ruta de la seda están siendo construidos por empresas chinas.

Mientras que las inversiones del BRI pueden ayudar temporalmente a las empresas chinas que sufren sobrecapacidad, absorber capital sobrante, y estimular los márgenes de beneficio empresariales, no es probable que sirvan como solución permanente ante los crecientes desafíos económicos de China; únicamente retrasan el momento del ajuste de cuentas.

Una razón para esta visión negativa es que, en la prisa para generar proyectos, muchos no son financieramente viables. Andreea Brinza, escribiendo para *Foreign Policy*, muestra este problema con un análisis de los proyectos europeos de vías de tren<sup>[19]</sup>:

*Si un concepto ha llegado a definir la iniciativa del cinturón y la ruta de la seda (BRI), el ambicioso y amorfo proyecto de inversión internacional chino, es el ferrocarril. Aproximadamente cada mes, los medios alaban la nueva línea que teóricamente conectará una ciudad china con una capital europea. Hoy es Budapest. Ayer era Londres. Son las nuevas incorporaciones a la red de hierro china de líneas de tren transcontinentales que se extiende por Eurasia. Pero la mayoría de estas vías son económicamente inútiles, es dudoso que operen generando beneficios, y son impulsadas mucho más por necesidad política que a demanda del mercado.*

*Chongqing-Duisburgo, Yiwu-Londres, Yiwu-Madrid, Zhengzhou-Hamburgo, Suzhou-Warsovia, y Xi'an-Budapest son algunas de las más de 40 rutas que ahora conectan China con Europa. Pero de todas estas, solo la Chongqing-Duisburgo, que conecta China con Alemania, se creó debido a una demanda genuina del mercado. Las otras son creaciones políticas de Pekín para nutrir sus relaciones con estados europeos como Polonia, Hungría, y el Reino Unido.*

*La ruta Chongqing-Duisburgo ha sido descrita como una referencia para el "Cinturón", la parte del proyecto que atraviesa Europa por tierra. (La "Ruta de la seda" es una serie de puertos teóricamente relacionados con poca coherencia). Pero de forma bastante paradójica, la línea Chongqing-*



*Duisburgo fue creada antes de que el presidente chino Xi Jinping anunciara lo que se ha vuelto su proyecto buque insignia, antes “Un Cinturón, una Ruta” y ahora BRI. Era una ruta existente reutilizada y reconstruida por Hewlett-Packard y estrenada en 2011 para acortar a la mitad el tiempo que tardaban los ordenadores portátiles de la compañía en llegar a Europa desde China por el mar...*

*No como la ruta HP, en la cual los trenes llegaban a Europa llenos de portátiles y gadgets, los contenedores de las nuevas rutas llegan a Europa llenos de productos tecnológicos chinos de gama baja – pero se marchan vacíos, ya que no hay casi nada que valga la pena transportar a China en tren y que los consumidores chinos quieran. Al usarse solo la mitad efectiva de la ruta, el viaje entero muchas veces supone una pérdida de dinero. Para las empresas chinas que exportan juguetes, productos domésticos, o decoraciones, la ruta marítima es mucho más rentable, ya que sale a mitad de precio, aunque sea más lenta.*

*Los ferrocarriles Europa-China no solo no son productivos por su precio de transporte, ya que cada contenedor ha de estar aislado para soportar enormes diferencias de temperatura, también porque Rusia ha impuesto una prohibición a la importación y al transporte de alimentos europeos a través de su territorio. Los alimentos son uno de los tipos de mercancía que pueden resultar provechosos en un trayecto terrestre Europa-China –sin ellos, llenar contenedores con destino a China no es fácil–. Por ejemplo, se tardó más de tres meses en llenar y reenviar a China un tren que llegó a Londres desde Yiwu, aunque la ruta estuviera fuertemente impulsada por un gobierno británico ansioso por el comercio después del Brexit y uno chino determinado en promover el BRI.*

*Actualmente, la mayoría de las rutas ferroviarias del BRI funcionan solo gracias a subsidios del gobierno chino. El subsidio medio por viaje para un contenedor de 6 metros se encuentra entre 3.500 y 4.000 dólares, dependiendo del gobierno local. Por ejemplo, ciudades chinas como Wuhan y Zhengzhou ofrecen casi 30 millones de dólares en subsidios a las empresas de transporte. Gracias a estas ayudas financieras, las empresas chinas y occidentales pueden pagar un precio asequible por container. Sin subsidios, costaría unos 9.000 dólares enviar un container de 6 metros por ferrocarril, comparado con 5.000 dólares después de los subsidios. Aunque el gobierno chino está perdiendo dinero en cada viaje, planea aumentar el número de viajes anual de unos 1.900 en 2016 a unos 5.000 trenes de mercancías en 2020.*

Otra razón para dudar de la viabilidad del BRI es que cada vez más países se están volviendo reacios a participar, porque hacerlo significa que habrán de pedir fondos prestados para proyectos que pueden o no beneficiar al país o generar las reservas de divisas necesarias para pagar los préstamos. Como resultado de esto, el valor real de los proyectos es mucho menor de lo que se informa en los medios.

Thomas S. Eder y Jacob Mardell argumentaron este punto en su discusión de las actividades del BRI con 16 países de la Europa central y del este (el 16+1)<sup>[14]</sup>:

*Los números en las inversiones chinas relacionadas con la iniciativa del cinturón y la ruta de la seda tienden a estar inflados y ser engañosos. Únicamente una fracción de las cantidades presentadas está conectada a proyectos de infraestructuras reales. Y la mayoría de los proyectos que están en marcha están financiados por préstamos chinos, exponiendo a gobiernos abrumados por las deudas a riesgos adicionales.*

*Dependiendo de las fuentes, el BRI se valora en 900 mil millones o en 8 billones de dólares. Pero solo una fracción de la cantidad menor está secundada por proyectos reales. Las inversiones del BRI en los países del 16+1 están, de forma similar, plagadas de confusiones acerca de las cifras y con una tendencia a la exageración.*

*Los informes de los medios muchas veces calculan sus cantidades con la suma de los “acuerdos anunciados” recopilando proyectos planeados basándose en difusos memorandos de entendimiento y manifestaciones de interés por parte de compañías chinas. Muchos actores están interesados en exagerar los números del BRI: a los funcionarios locales en los países de destino les gusta impresionar a sus circunscripciones, los periodistas quieren cautivar a los lectores, y los funcionarios chinos están deseosos de fomentar el revuelo alrededor del BRI.*

*La autopista Banja Luka–Mlinište en Bosnia Herzegovina, por ejemplo, se asocia fuertemente con la inversión del 16+1. Sinohydro firmó un acuerdo preliminar para implementar el proyecto en 2014, de 1.4 miles de millones de dólares, y esta cifra fue comunicada extensamente en medios de habla inglesa. Cuatro años después, sin embargo, la aprobación final del préstamo del Banco Export-Import para financiar la sección de autopista aún estaba pendiente. Esta autopista es en realidad uno de los proyectos que surgió en una región de la que tenemos bastante buena información, pero el carácter preliminar del acuerdo no se mostró en las noticias sobre el acuerdo de los medios.*

*También el 2014, China Huadian firmó un acuerdo para la construcción de una central eléctrica de 500 MW en Rumanía, supuestamente de 1.000 millones de dólares. Las negociaciones flaquearon, parecieron reanudarse en 2017, y no se ha informado de ningún progreso desde entonces. No está claro si este proyecto se materializará ni cuando, pero es el tipo de “acuerdo” que tienen en cuenta los que calculan el valor de la inversión china en los países del 16+1. Una cifra aún mayor –de 1.300 millones de dólares– se reportó en relación con Kolubara B, aunque después se afirmó que ya se había firmado un acuerdo de cooperación con la empresa italiana Edison, tres años antes de que Sinomach mostrara su interés.*

*Otra cuestión importante es que la inversión china en la región – y esto se deduce claramente de la base de datos MERICS – frecuentemente se refiere a préstamos en términos favorables de bancos gubernamentales chinos. Esta es financiación que se debe devolver, con intereses, resulte o no el proyecto en beneficios económicos proporcionales.*

*Igual que con los proyectos del cinturón y la ruta de la seda en otras partes del mundo, los préstamos realizados por Pekín a países de la Europa central o del este generan potencial para la inestabilidad financiera. Los países más pequeños, a los que puede ser que les falte la capacidad institucional para evaluar los acuerdos (como por ejemplo en el caso de los riesgos asociados a la fluctuación de las divisas), son particularmente vulnerables.*

*La autopista Bar-Boljare en Montenegro ilustra esta cuestión. Está siendo construida por la China Road and Bridge Corporation (CRBC) con préstamo de 809 millones de euros del banco Exim. El FMI asegura que, sin la construcción de la autopista, la deuda de Montenegro habría disminuido a un 59% del PIB, en lugar de subir a un 78% del PIB en 2019. Alerta de que la construcción sostenida de la autopista “haría peligrar otra vez la sostenibilidad de la deuda”.*

*Esta autopista es típica de muchos proyectos del BRI en el sentido de que está siendo construida por una empresa estatal china, utilizando mayoritariamente trabajadores y material chino, y con un préstamo que el gobierno montenegrino debe devolver, pero a través del cual un banco gubernamental chino gana intereses. Además, los contratistas chinos que trabajan en la autopista están exentos de pagar IVA o tasas aduaneras para los materiales importados.*

Debido a estos requerimientos para la inversión, muchos países están cancelando o reduciendo sus proyectos del BRI. El *South China Morning Post* recientemente informó que el gobierno de Malasia había decidido<sup>[15]</sup>:

*cancelar mega proyectos financiados por China en el país, la Conexión Ferroviaria de Costa Este, de 20.000 millones de dólares, y dos proyectos de conductos de gas por valor de 2.300 millones de dólares. El primer ministro malayo dijo que su país no se podía permitir estos proyectos y no los necesitaba por el momento.*

*De hecho, la decisión de Mahathir es solo el último revés al plan, al haber muchos políticos y economistas en cada vez más países que antes cortejaron las inversiones chinas expresado públicamente temores de que algunos de los proyectos son demasiado costosos y los cargarían con demasiada deuda.*

Myanmar es, como informa Reuters, uno de estos países<sup>[16]</sup>:

*Myanmar ha rebajado los planes para un puerto respaldado por china en su costa oeste, reduciendo considerablemente el coste del proyecto después de inquietudes acerca de la posibilidad de que dejara la nación sud-asiática fuertemente endeudada, dijeron a Reuters un funcionario superior y un asesor.*

*El precio inicial de 7.300 millones de dólares para el puerto de aguas profundas de Kyauk Pyu, en el extremo oeste del estado de Myanmar desgarrado por enfrentamientos de Rakhine, encendió las alarmas debido a informes de problemas en proyectos respaldados por China en Sri Lanka y Pakistán, dijeron el funcionario y el asesor.*

*El viceministro de finanzas Set Aung, que fue designado para llevar las negociaciones del proyecto en mayo, dijo a Reuters que “la dimensión del proyecto había sido reducida drásticamente”.*

*El coste revisado estaría “alrededor de 1.300 millones de dólares, algo mucho más plausible para las necesidades de Myanmar, dijo Sean Turnell, asesor económico del líder civil de Myanmar, Aung San Suu Kyi.*

Una tercera razón para dudar de la viabilidad del BRI para solucionar los problemas económicos chinos es el paulatino retroceso político, debido a la creciente titularidad china de infraestructuras clave que es o bien es el resultado o forma parte de los términos de la inversión del BRI. Un ejemplo de un desenlace de este tipo: el gobierno de Sri Lanka se vio forzado a entregar el puerto estratégico de Hambantota a China en un arrendamiento de 99 años después de no poder pagar sus más de 8 mil millones de dólares en préstamos de sociedades chinas.

Lamentablemente, África ofrece muchos ejemplos de ambos desenlaces, como se describe en un breve informe de las políticas del BRI en África <sup>[17]</sup>:

*En proyectos del BRI, las empresas públicas internacionales se están alejando de proyectos de ingeniería llave en mano, de contratación, o de construcción (EPC), hacia una participación china a largo plazo como gestores y partes interesadas en los proyectos en curso. El China Merchants Holding, que construyó el nuevo complejo formado por un puerto multiusos y un complejo industrial en Djibouti, es también depositario y estará gestionando la zona juntamente con autoridades portuarias yibutianas, durante diez años. Asimismo, contratistas de empresas públicas de nuevos proyectos de vías férreas de ancho de vía estándar en Etiopía y Kenia también estarán encargados con el mantenimiento de las vías y otras operaciones entre 5 y 10 años después de la finalización de la construcción.*

*Más allá del transporte, el BRI está incitando la expansión de infraestructura digital a través de una “ruta de la seda informacional”. Esto es una extensión de la “salida” de compañías chinas de telecomunicaciones, incluyendo los gigantes privados de móviles Huawei y ZTE, que han*

*construido una serie de proyectos de infraestructuras en telecomunicaciones en África, pero también la expansión de grandes empresas públicas como China Telecoms. China Telecoms ha establecido un nuevo centro de datos en Djibouti que conectará con los otros ejes regionales de la empresa en Asia, Europa, y con China, y potencialmente facilitará el desarrollo de redes submarinas de cables de fibra en África del este.*

*Países relacionados con el BRI, incluyendo Marruecos, Egipto, y Etiopía, también han sido destacados como “muestras de cooperación industrial y países pioneros” y “socios prioritarios para países cooperantes en la capacidad de producción”; estos países han sufrido una rápida expansión de zonas industriales de construcción china, presagiando no solo más comercio sino también inversión industrial china.*

*Sin embargo, la rápida expansión en créditos para infraestructuras que ofrece el BRI también conlleva riesgos considerables. Muchos de estos grandes proyectos en infraestructuras se sostienen financieramente a base de deuda, planteando preguntas acerca de los niveles crecientes de deuda de las economías africanas y su sostenibilidad. En economías ricas en recursos, valores mercantiles bajos han agotado los ingresos gubernamentales y precipitado crisis de cotización de divisas – contrayendo ambos la capacidad del gobierno para devolver préstamos externos.*

*En Tanzania, el puerto Bagamoyo de aguas profundas asociado al BRI fue suspendido por el gobierno debido a la falta de fondos. El puerto era originalmente una inversión conjunta entre los socios tanzanos y chinos del China Merchants Holding, que había de construir el puerto y la infraestructura de carreteras, junto con una zona económica especial. Mientras que la construcción del proyecto ha continuado, los problemas de fondos han significado que el gobierno ha perdido su situación de igualdad. Esto representa un caso según el cual gobiernos africanos se arriesgan a perder la propiedad de proyectos, así como los ingresos a largo plazo que suponen.*

A las tensiones políticas se añade el hecho de que muchos proyectos del BRI “desplazan o perturban las comunidades existentes o zonas ecológicamente sensibles”. No es de extrañar que China haya visto cómo se incrementaban rápidamente el número de compañías privadas de seguridad que sirven empresas chinas que participan en proyectos del BRI. En palabras del *Asia Times*, estas empresas son <sup>[18]</sup>:

*descritas como el ejército privado chino. Alimentados por una demanda creciente de empresas nacionales implicadas en la multi-billonaria iniciativa del cinturón y la ruta de la seda, grupos de seguridad independientes se están expandiendo en el país.*



*En 2013, había 4.000 empresas registradas, que empleaban a más de 4,3 millones en personal. En 2017, esta cifra ha subido a 5.000 con la cantidad de personal rondando los 5 millones.*

### ¿Qué queda por delante?

Las razones destacadas anteriormente hacen altamente improbable que el BRI mejore significativamente las perspectivas económicas chinas a largo plazo. Así, parece probable que el crecimiento chino seguirá disminuyendo, llevando a nuevas tensiones internas mientras que la respuesta del gobierno a las limitaciones del BRI seguramente incluyan renovados esfuerzos para limitar el activismo laboral y ahogar los salarios. Con suerte, la fuerza de la resistencia china a esta represión generará espacio para la discusión pública valiosa de nuevas opciones realmente sensibles a la mayoría.

### Notas:

---

<sup>[1]</sup> <https://economicfront.wordpress.com/2017/01/09/asias-economic-future/>

<sup>[2]</sup> <https://www.nytimes.com/2008/11/09/business/worldbusiness/09iht-yuan.4.1...>

<sup>[3]</sup> <https://dailyshotbrief.com/the-daily-shot-brief-august23rd-2018/>

<sup>[4]</sup> <https://www.reuters.com/article/us-china-imf/imf-maintains-chinas-2018-g...>

<sup>[5]</sup> <https://www.scmp.com/news/china/policies-politics/article/2076346/why-ch...>

<sup>[6]</sup> <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14650045.2017.1289371>

<sup>[7]</sup> <https://economicfront.wordpress.com/2018/06/05/the-chinese-economy-probl...>

<sup>[8]</sup> <http://thechinaroad.co.uk/2017/10/03/belt-road-initiative-introduction/>

<sup>[9]</sup> <https://mronline.org/2018/09/24/venezuelas-maduro-secures-5bn-chinese-lo...>

<sup>[10]</sup> ESSF (article 46457), China's 2015 Crackdown on Workers Is Unprecedented.

<sup>[11]</sup> <https://www.ft.com/content/7ae19510-b85e-11e5-b151-8e15c9a029fb>

<sup>[12]</sup> <https://www.nytimes.com/2018/09/28/world/asia/china-maoists-xi-protests....>

<sup>[13]</sup> <https://www.merics.org/en/blog/dispute-settlement-chinas-terms-beijings-...>

<sup>[14]</sup> <https://www.merics.org/en/blog/belt-and-road-reality-check-how-assess-ch...>

<sup>[15]</sup> <https://www.scmp.com/week-asia/opinion/article/2161069/mahathirs-pushbac...>

<sup>[16]</sup> <https://uk.reuters.com/article/us-myanmar-china-port-exclusive/exclusive...>

<sup>[17]</sup> <https://economicfront.files.wordpress.com/2018/10/56e44-yunnanbeltandroa...>

<sup>[18]</sup> <http://www.atimes.com/article/chinas-private-army-prowls-the-new-silk-road/>