

## Las nuevas rutas de la seda, ¿oportunidades para las empresas españolas?

**Mario Esteban** | Investigador principal del Real Instituto Elcano y profesor de la Universidad Autónoma de Madrid | @wizma9 

A mediados de 2013, Xi Jinping presentó la iniciativa de acción exterior más ambiciosa de su gobierno, “Una franja, una ruta”, también conocida como las **nuevas rutas chinas de la seda**. Esta estrategia busca estimular los intercambios comerciales, financieros, culturales y educativos entre los países de Eurasia y África a través del desarrollo de infraestructuras y una mayor coordinación de políticas públicas en estas regiones.

La entrada de España como miembro fundador del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras evidenció que nuestro país, al igual que el resto de países de la UE, se ha mostrado mucho más interesado en las oportunidades económicas que en las implicaciones geoestratégicas de esta iniciativa. Diversas iniciativas públicas orientadas al sector privado han profundizado en esta línea, por ejemplo, las Jornadas de Partenariado Multilateral organizadas por **ICEX** del 6 al 8 de julio de 2016 en Pekín, que estaban dirigidas a empresas del sector de infraestructuras del transporte, energía y medio ambiente, especialmente agua y tratamiento de residuos urbanos.

Por el contrario, otros países como EEUU, Japón y la India muestran mayores recelos hacia la misma, lo que dificulta tanto su participación directa como el éxito del proyecto en su conjunto. A pesar de la positiva disposición de las autoridades políticas y los círculos empresariales españoles, lo cierto es que, por el momento, no se han satisfecho ni las expectativas de inversión en España ni las oportunidades de negocio para las empresas españolas derivadas de los proyectos de estas nuevas rutas de la seda, ya sea en España, en China o en terceros mercados.

---

“Por el momento, no se han satisfecho ni las expectativas de inversión en España ni las oportunidades de negocio para las empresas españolas”

---

Los factores que explican la escasa llegada de inversión a España asociada a estas rutas de la seda son el **papel secundario que China confiere a Europa Occidental** dentro del proyecto y que Pekín haya preferido ubicar sus puntos de anclaje en el Mediterráneo en lugares donde las perentorias necesidades locales de inversión aseguraban condiciones particularmente ventajosas para sus inversiones, como en el Puerto del Pireo en Grecia y en el de Cherchell en Argelia. Un elemento muy importante en este sentido, que además limita considerablemente las oportunidades de negocio para las empresas no chinas, es el carácter ligado de gran parte de la financiación ofrecida por Pekín, que está supeditada a la adquisición de productos y servicios ofrecidos por empresas chinas. Nótese el contraste entre los 40.000 millones de dólares del Fondo de la Ruta de la Seda y los cuantiosos préstamos bilaterales concedidos por

Pekín a muchos de los países en vías de desarrollo que atraviesan las nuevas rutas de la seda, destacando los más de 50.000 millones aprobados a Pakistán, frente a los cerca de 1.000 millones en proyectos aprobados hasta el momento de forma multilateral por el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras.

Esto no es óbice para que existan casos, tanto en países incluidos en la iniciativa “Una franja, una ruta” como en otras latitudes, en los que empresas españolas obtienen contratos vinculados a proyectos en los que existe financiación china. Esto es factible cuando las autoridades locales exigen unos estándares técnicos y unos procesos internacionalmente aceptados. En cualquier caso, mientras la mayor parte de la financiación de los proyectos de las nuevas rutas de la seda siga destinándose a proyectos cuyos contratos asociados no se licitan de forma **transparente** y competitiva, las posibilidades de participación para las empresas españolas serán muy limitadas.

---

“Mientras la mayor parte de la financiación siga destinándose a proyectos cuyos contratos asociados no se licitan de forma transparente y competitiva, las posibilidades de participación para las empresas españolas serán muy limitadas”

---

Estas discrepancias de carácter normativo también preocupan a otros países europeos, como evidencia la reciente inspección de la UE sobre la línea de tren de alta velocidad entre Belgrado y Budapest, financiada por el Banco de Exportaciones e Importaciones de China y cuya construcción ha sido otorgada a la China Railway International Corporation sin que mediase ningún concurso público. Esto vulnera las normas comunitarias, que exigen licitaciones públicas para grandes proyectos de transporte.

El foro de alto nivel que se celebrará en Pekín sobre las nuevas rutas de la seda los próximos 14 y 15 de mayo será una excelente oportunidad para abordar estas cuestiones. Los resultados que se alcancen en este foro pueden marcar las perspectivas de éxito a corto plazo de la iniciativa, por lo que se espera que las autoridades chinas puedan hacer algún anuncio significativo destinado a impulsarla. De ser así, seguro que los poderes públicos y las empresas españolas tomarán buena nota de ello para buscar un mayor protagonismo en este proyecto.