

## CHINA: DE MARCO POLO A MAHAN

**Capitán de Navío (R) Francisco VALIÑAS**  
**Licenciado en Sistemas Navales**  
komitre@gmail.com

### INTRODUCCIÓN

Los pasos que está dando China en todo el mundo, en el plano del comercio exterior, en el transporte y en la logística hacen temblar el tablero de ajedrez internacional. El Estado comunista, la economía de los planes quinquenales de mercado, el capitalismo planificado, cualquier nueva acepción le cabe al país que está llamado a ir por todo.

En las últimas décadas China usó la muralla sólo con fines turísticos, porque en términos de internacionalización de los negocios, está derribando y arrasando con todo. China hizo de la recepción de inversiones y radicación de industrias globales su práctica productiva reciente más común.

Hoy está de compras por el mundo. Compró Bonos del Tesoro de países en crisis, compró compañías de granos, compró tecnología, y ahora compra compañías de transporte y compra puertos. Compra la logística de aprovisionamiento. Detrás de estas acciones donde converge la diplomacia y el financiamiento chino (para sus propias compañías) vienen otros despliegues: construcción naval y dragado, entre otros. Pero, ¿tienen las empresas de cualquier otra parte del mundo la misma facilidad para comprar mayoría accionaria en activos estratégicos en China?

Pacientemente, China reconstruye la antigua ruta de la seda siguiendo los pasos de Marco Polo. Dos de sus más grandes conglomerados de la logística (estatales por supuesto), como Cosco y China Merchants, son la infantería de avanzada que cumplen con las políticas de Estado siguiendo los preceptos de Alfred Mahan.

China llega, donde llega, con mucho dinero y mucha paciencia; porque los tiempos orientales no son los occidentales.

### EL NUEVO ORDEN MUNDIAL DE CHINA

Hace once años, el periodista James Mann publicó un libro titulado “The China Fantasy”, en el que criticaba a los políticos estadounidenses por usar algo que llamó “El escenario calmante” para justificar la política de compromiso diplomático y económico con China. Según este punto de vista, la exposición de China a los beneficios de la globalización llevaría al país a adoptar instituciones democráticas y apoyar el orden mundial liderado por Estados Unidos. En lugar de eso, Mann predijo que China seguiría siendo un país autoritario y su éxito alentaría a otros regímenes autoritarios a resistir las presiones para cambiar.

La predicción de Mann resultó ser verdad. China aprovechó el creciente potencial del comercio global sin restricciones para emerger como la nación comercial número uno y la segunda economía más grande del mundo. Es el principal socio comercial de todos los demás países de Asia, sobre todo debido a su posición crucial de montaje de piezas que se han producido en otros lugares de la región. Sesenta y cuatro países se han unido a la iniciativa de infraestructura de carreteras One Belt One Road (OBOR) de China, anunciada en 2013 y que consta de puertos, ferrocarriles, carreteras y aeropuertos que conectan a China con el sudeste asiático, Asia central, Oriente Medio y Europa, Nueva Ruta de la Seda que, si tiene éxito,

ampliará enormemente la influencia económica y diplomática de China.

Mientras tanto, China ha seguido siendo un Estado autoritario, de partido único, respaldado por un ejército cada vez más poderoso. El presupuesto militar de China ha aumentado al mismo ritmo que su PIB durante el último cuarto de siglo. Esto ha permitido a China adquirir portaaviones, misiles sofisticados, submarinos avanzados y capacidades de ciberguerra que desafían el dominio militar estadounidense en Asia. Ha ampliado ampliamente su presencia naval en lo que llama los “mares cercanos” alrededor de su costa, e incluso en los océanos Pacífico e Índico.

China ha alcanzado esta nueva posición de poder cumpliendo en su mayoría con las reglas de la Organización Mundial del Comercio, a la que se unió en 2001. Sin embargo, en 2016 los gobiernos occidentales consideraron necesario renunciar a un compromiso que hicieron cuando China se unió, para darle estatus de economía de mercado después de quince años de afiliación. Esta situación habría dificultado que otros miembros de la OMC demandaran a China por dumping, pero la promesa de otorgar ese estatus se había basado en la expectativa de que China se convirtiera en una economía de mercado de estilo occidental.

Eso no ha sucedido. El Estado ha seguido controlando la economía china en su esfuerzo por ampliar la cuota de mercado de las empresas chinas tanto en China como en el extranjero. Beijing ha llevado a cabo espionaje industrial para adquirir tecnología occidental avanzada, obligó a la transferencia de tecnología de las empresas occidentales a las chinas a través de empresas conjuntas y acuerdos de fusión, y por un tiempo suprimió el valor de cambio de su moneda para estimular las exportaciones. Desde 2006, Beijing ha utilizado diversas formas de regulación que no están prohibidas por la OMC

para dificultar la entrada y competencia de las empresas extranjeras en su mercado interno y para dar una ventaja a las empresas chinas.

## LA INICIATIVA DEL CINTURÓN Y RUTA DE LA SEDA

La Iniciativa del Cinturón y Ruta de la Seda (en inglés “One Belt, One Road”, abreviado OBOR) o también la Nueva Ruta de la Seda (NRS por la sigla en español), son los nombres con que se conoce el proyecto político-económico que propuso en septiembre de 2013 el Secretario General del Partido Comunista de China, Xi Jinping.

La iniciativa “OBOR” tiene como objetivo conectar China con Europa, Oriente Medio y más allá a través de proyectos de infraestructura masiva en docenas de países, lo que refleja el deseo de Xi de que China asuma un papel de liderazgo mundial más prominente.

Bajo el pretexto de que “*hace más de dos milenios, las personas diligentes y valientes de Eurasia exploraron y abrieron nuevas vías de intercambio comercial y cultural que unían las principales civilizaciones de Asia, Europa y África, colectivamente llamadas ruta de la seda por generaciones posteriores*”, el proyecto quiere conectar Europa, Asia del Sur-Oriental, Asia Central y el Oriente Medio, mediante el modelo económico, e implícitamente político, chino.

El proyecto parte de la reconstrucción de la antigua ruta de la seda y la creación de una ruta marítima paralela, de aquí el nombre de «Cinturón y Ruta». El proyecto afecta a 60 países, el 75% de las reservas energéticas conocidas al mundo, el 70% de la población mundial y generaría el 55% del PIB mundial.

El gobierno comunista chino tiene previsto invertir millardos de dólares. Se trataría de un cinturón económico, que algunos comentaristas occidentales ya denominan



**Vía terrestre y vía marítima de OBOR**

*“Plan Marshall del siglo XXI al estilo chino”*. Esta afirmación se sostiene por el hecho que el propio Xi Jinping asegura que el proyecto tiene cinco pilares: comunicación política, circulación monetaria, entente entre pueblos, conectividad vital y fluidez. Todo ello se ha visto reflejado a través de las inversiones importantes con planes de ayuda para empresas chinas interesadas en el mercado exterior.

Sin embargo, a pesar de pretender ser un medio de pacificación, la ruta ha reactivado antiguas tensiones del siglo XIX. A la India y Japón, se añade ahora Rusia y EEUU.

Xi Jinping proyecta la OBOR por unos treinta años. Así el proyecto tendría que estar terminado para el 2049, año donde el país conmemoraría los 100 años de fundación de la República Popular.

## **EL RENACER DE VIEJAS TENSIONES**

El OBOR podría reavivar antiguas tensiones que fueran el origen de las guerras entre el Japón, Rusia y la China al siglo

XIX. La diferencia es que esta vez hay más actores en escena: Estados Unidos, Rusia, China y, en menor medida, India y Japón. Todos compiten para llegar a ser influyentes en la región y favorecer de este modo sus intereses energéticos e ideológicos. Esto los ha traído a enfrentar campos de influencia en el área.

- La influencia norteamericana: para EEUU la estrategia consiste en defender el modelo de democracia liberal a la región. Con esta ideología los estadounidenses consiguen el establecimiento de su propio poder blando, consistente en, difundir la laicidad al mundo, reivindicar su autoridad como fuerza moral en el extranjero, forzando a los aliados desentendidos a entenderse como partes interesadas del sistema internacional

- La influencia rusa: para el gobierno de Vladimir Putin se trata de establecer una democracia soberana, es decir, y citando a Vladislav Surkov, asesor de Putin *“la idea en la vida política de una sociedad donde los poderes políticos, sus autoridades y decisiones se deciden y controlan por una nación*

*rusa diversa con el propósito de conseguir el bienestar material, la libertad y la equidad para todos los ciudadanos, grupos sociales y nacionalidades, para todos los pueblos que forman la sociedad en general”*

- **La influencia de China:** el papel de China se situaría en el medio, con una ligera inclinación por el bando ruso. China reclama su papel de pacificador y mediador de la zona. En vista de esto, Xi Jinping quiere “*un mundo armonioso que tenga la diplomacia como principio rector*” donde habría “*respeto y tolerancia frente a los sistemas sociales y tradicionales culturales*”. Aun así, el mismo Xi Jinping dice que su proyecto de OBOR tiene que servir para combatir el separatismo. Es decir, China es un país en que viven diferentes naciones y etnias que reivindican su derecho en autodeterminación. Es el caso del Tíbet, Hong Kong, y la ruta tendría que ser, retomando las palabras de Xi Jinping, la manera de combatirlas.

## LA HISTORIA

Fue Ferdinand Von Richtofen, geógrafo y geólogo alemán, quien propuso por primera vez en el siglo XIX la expresión “*rutas de la seda*” para definir las redes comerciales que conectaban Asia, y en particular la China, con Europa, concretamente con Turquía y de aquí al resto del Mediterráneo, y que fuera definida y recorrida por Marco Polo en el Siglo XIII.

La extensión de la ruta de la seda era de unos 8.000 kilómetros y debe su nombre a la mercancía más prestigiosa que circulaba: la seda, el secreto de fabricación de la cual no se sabía y se mantenía oculto en la China.

Buena parte de los conflictos entre el imperio romano y el imperio parto tienen la ruta de la seda como motivo. Roma quería llegar a la ruta de la seda sin tener que pasar por el territorio parto, de aquí el interés en incorporarlo dentro del imperio romano.

Este hecho muestra la importancia que tuvo a nivel económico la ruta de la seda durante la antigüedad.

Es, de hecho, debido al establecimiento de tasas después de la caída de Constantinopla por parte otomana a los europeos a finales de la Edad Media el que trajo los portugueses a aventurarse, entre otros motivos, y buscar alguna ruta alternativa que los trajera a Asia, concretamente en la China, entonces conocida como Las Indias.

## LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

El proyecto OBOR afecta 60 países, el 75% de las reservas energéticas conocidas en el mundo, el 70% de la población mundial y el 55% del PIB mundial.

La gira de Xi Jinping en enero del 2016 por Irán, Arabia Saudí y Egipto revela la enorme importancia que China le atribuye a Cercano Oriente, no sólo porque en esta zona se aprovisiona de más de la mitad del crudo que consume, sino también porque es paso obligado hacia Europa tanto por mar como por tierra, si no quiere depender únicamente de atravesar Rusia.

En vista de la construcción de este proyecto, Xi Jinping dejó en Egipto 13.500 millones de dólares en contratos; con la Liga Árabe se comprometió a invertir 55.000 millones; en Riad firmó 14 acuerdos millonarios (incluido uno nuclear), y en Teherán llegó a un pacto para invertir en 10 años 600.000 millones de dólares. También ha creado el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras para alcanzar el objetivo.

El 15 de febrero del 2016 el gobierno chino hizo llegar a Teherán el primer tren de transporte de mercancías desde Yiwu, un importante centro de producción del este de la China. El trayecto de 10.399 kilómetros, que transita por Kazajistán y Turkmenistán, se realizó en 14 días, 30 menos que el viaje por mar.

## PROYECTO A TRES FRENTES

El proyecto que presentó Xi Jinping tiene tres ejes. El primero es una vía terrestre que unirá China con Pakistán, Afganistán, Turquía, Rusia, Kazajistán, Turkmenistán, Kirguistán, Uzbekistán, Tayikistán y Europa a través de los Balcanes hasta llegar a París. Se han utilizado las ya existentes vías ferroviarias para elaborar el primer eje y, paralelamente, China está invirtiendo en el mejoramiento de esas redes ferroviarias y en nuevas carreteras como alternativa.

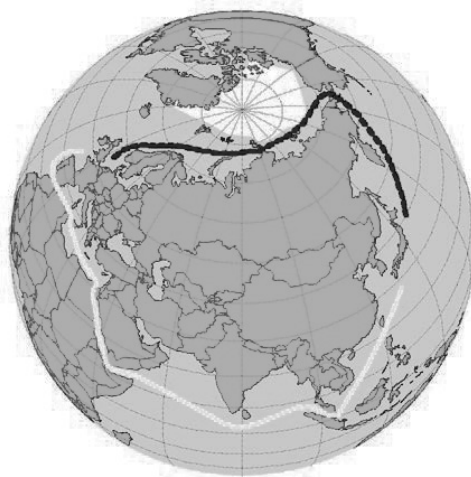
Por el segundo eje, el proyecto pretende llegar a Europa Occidental, América Latina, África y Oriente Medio mediante rutas marítimas controladas por el estado chino. Esta implica la instalación de bases militares y puertos comerciales a los océanos Índico y Pacífico.

Esta segunda vía ha hecho renacer otra vez las antiguas rivalidades entre estados asiáticos. China reivindica la línea que en los cuarenta delimitó el antiguo gobierno nacionalista chino y que todos los países vecinos protestan. La importancia de esta reivindicación es que si fuera aceptada internacionalmente convertiría el mar de la China Meridional en aguas territoriales chinas, y no internacionales como son ahora.

Esto permitiría a China controlar la navegación en esas aguas, es decir, tener el control sobre la mitad del total de toneladas que se mueven en el mundo, hecho que no es aceptado por los Estados vecinos, ni tampoco por EEUU, que tiene bases militares allí desde la Segunda Guerra Mundial.

El tercer eje es la Ruta Marítima del Norte, para llegar a Europa a través del océano Ártico. Producto del cambio climático, hoy el océano Ártico es navegable ocho meses al año, y con ayuda de rompehielos ese período puede llegar a once meses. Xi Jinping se comprometió con su par ruso Vladimir Putin en colaborar para el desarrollo de una

## Ruta Marítima del Norte



flota de buques rompehielos oceánicos, que podrían ser construidos en astilleros chinos, permitiendo al potencial industrial naval ruso dedicarse a la construcción de rompehielos costeros y de puerto (también muy necesarios en el trayecto). Esta ruta le permitiría a los buques mercantes chinos acortar en casi 5.000 millas la distancia de la ruta tradicional a través del Canal de Suez a los puertos del norte de Europa (14 días menos de navegación y consumo de combustible).

China, a pesar de ser un Estado no ártico, está cada vez más activo en la región polar y se convirtió en miembro observador del Consejo Ártico en 2013. Entre sus intereses crecientes en la región está su mayor participación en el proyecto de gas natural licuado Yamal de Rusia, que se espera que suministre a China cuatro millones de toneladas de GNL al año.

El creciente protagonismo de China en la región ha provocado inquietudes de los Estados árticos sobre sus objetivos estratégicos a largo plazo, incluido un posible despliegue militar. El libro blanco dice que China ve el desarrollo del petróleo, el gas, los recursos minerales y otras energías no fósiles,

la pesca y el turismo en la región, y que lo haría “*en conjunto con los Estados Árticos, respetando las tradiciones y culturas de los residentes del Ártico, incluidos los pueblos indígenas y la conservación del medio ambiente natural*”.

## LAS NAVIERAS

El segundo eje de OBOR lo componen las vías de comunicación marítima, aspecto al cual Beijing le ha otorgado una singular importancia.

La maniobra comenzó con una reestructura de sus empresas estatales en el sector del transporte marítimo. La reorganización tuvo como objetivo lograr economías de escala y sinergias, en particular en las áreas de logística, energía, transporte a granel, promoción inmobiliaria, puertos, e ingeniería en alta mar, a fin de acelerar el desarrollo de una empresa líder a nivel internacional.

Sobre esa estrategia, China Merchants Group adquirió la naviera Sinotrans y a su socio CSC Holdings, saliendo al mercado como China Shipping. Por su parte, China Overseas Shipping Company (COSCO), la mayor naviera del país, absorbió a China Shipping Container Lines (CSCL), China Shipping Development, y China Shipping Network Technology, asegurándose contar con plataformas industriales y logísticas.

El siguiente paso fue unificar en una sola compañía a China Shipping y a COSCO, para formar la COSCO Shipping Holdings Co. Ltd., convirtiéndola en la cuarta naviera del mundo en capacidad de transporte. Pero la jugada no se detuvo allí, porque COSCO Shipping Holdings Co Ltd adquirió Oriente Overseas International Ltd. (OOIL), poderosa naviera de Hong Kong, para formar la Corporación Limitada de Transporte Marítimo COSCO China Shipping (COSCOCS).

Así, COSCOCS pasó a tener una flota de más de 400 buques y una capacidad superior

a 2,9 millones de TEUs, y se convirtió en la tercera mayor línea de contenedores del mundo, después de la línea Maersk de Dinamarca y la compañía MSC de transporte marítimo de Suiza, relegando al cuarto puesto a la naviera francesa CMA CGM.

## LOS PUERTOS

Asegurado el transporte, el siguiente paso para el dominio de la cadena logística son los puertos, y en eso Beijing ha jugado sus cartas con astucia y celeridad. Analizaremos este caso por teatros.

### Océano Índico:

China participa del 70% en un puerto marítimo de importancia estratégica en Myanmar: Kyauk Pyu en la Bahía de Bengala. Kyauk Pyu es importante para China porque es el punto de entrada para un oleoducto y gasoducto chino que le da una ruta alternativa para las importaciones de energía desde Oriente Medio que evita el Estrecho de Malaca, un punto de estrangulamiento del tráfico marítimo. El puerto es parte de dos proyectos, que también incluyen un parque industrial, para desarrollar una zona económica especial en el estado de Rakhine occidental de Myanmar.

Sri Lanka firmó un acuerdo millonario en dólares para alquilar su puerto de Hambantota a China. El acuerdo fue firmado entre dos firmas estatales: la Autoridad de Puertos de Sri Lanka (SLPA) y China Merchants Port Holdings (0144.HK) para manejar las operaciones comerciales del puerto construido por China en un contrato de arrendamiento de 99 años. La firma china tiene una participación de 70% en una empresa conjunta con SLPA para ejecutar el puerto. El pacto incluyó un plan de una extensión para desarrollar una zona industrial adjunta. El gobierno de Sri Lanka dio garantías a Japón y Estados Uni-



dos que China no utilizará el puerto con fines militares

Irán había firmado un preacuerdo con Japón para la construcción de un puerto marítimo moderno en Chabahar, sobre la costa del océano Índico, independizando al país del tránsito por el Estrecho de Ormuz y el Golfo Pérsico. Cuando las negociaciones con los nipones se estancaron, el gobierno de Teherán ofreció el negocio a China, quien lo aceptó agregando el tendido de una línea férrea moderna uniendo el puerto con la capital (hoy existe esa conexión, pero es antigua e ineficiente).

China está prodigando grandes cantidades de ayuda a Gwadar, un pequeño pueblo pesquero pakistaní en el Mar de Arabia, para construir un puerto comercial de aguas profundas que Estados Unidos e India sospechan que algún día podría servir a la armada china. El plan es convertir a Gwadar en un centro de transbordo y megapuerto, que lo conectará con las regiones occidentales de China.

Por último, China impulsó los lazos militares con Djibouti, en el Cuerno de África, construyendo su primera base naval en el extranjero, una base logística que reabastecerá a los buques de guerra que participen en misiones humanitarias y de protección del tráfico marítimo en la región. Djibouti, pequeña y estéril nación intercalada entre Etiopía, Eritrea y Somalia también alberga estaciones navales de apoyo estadounidenses, japonesas y francesas. La ubicación de Djibouti en el extremo noroccidental del Océano Índico alimentó las preocupaciones en la India de que se convertiría en otra de las “perlas” de China de alianzas militares.

COSCO Shipping Corporation (COSCO Group) ha estado interesada en invertir en infraestructura logística, para optimizar su cadena de suministro. Ha formado una alianza estratégica tripartita con Global Logistic Properties (GLP) y Eshipping Global Supply

Chain Management con sede en Shenzhen, propiedad del grupo COSCO. Recientemente, el grupo firmó un acuerdo con la empresa china TEDA y la Zona Económica del Canal de Suez para construir un parque logístico en la Zona de Cooperación de TEDA en la ciudad egipcia de Ain Sokhna, en el Mar Rojo.

### **Mar Negro**

Una empresa china acordó con el gobierno de Ucrania para dragar el canal de acceso y profundizar las aguas interiores del puerto de Yuzhny, en el Mar Negro. Junto con el puerto, los chinos aspiran a reconstruir las vías férreas y las carreteras de acceso a la terminal marítima. El gobierno ucraniano intensifica los esfuerzos para asegurar la inversión bajo el programa llamado “Poyas i Doroga” (Belt and Roads).

La naviera china COSCOCS y el fondo asiático CIC Capital adquirieron la terminal de contenedores de Kumport, ubicada cerca de Estambul, en Turquía, en una operación de 920 millones de dólares por el 65% de las acciones de la instalación, remitidas a la sociedad turca Fina Liman. La terminal adquirida, ubicada en el puerto Ambarli, en la costa Noroeste del Mar de Mármara en el lado europeo de Estambul, es la tercera terminal de contenedores más grande del país otomano.

### **Mediterráneo**

El Fondo para el Desarrollo de la República Helénica (HRADF) anunció la venta del 67% del puerto griego de El Pireo, el principal del país, a China, por 368,5 millones de euros. El valor total del acuerdo asciende a 1.500 millones de euros e incluye entre otros la oferta mencionada de 368,5 millones de euros, las inversiones obligatorias por importe de 350 millones de euros en la próxima década y los ingresos esperados del contrato de concesión para el país, por un importe de 410 millones. La cantidad total

también tiene en cuenta los dividendos esperados y los intereses a cobrar por el propio HRADF, así como las inversiones estimadas hasta la expiración de la concesión, en 2052. Simultáneamente, China compró títulos de deuda griegos a cambio de su participación con el 51% de Trainose (la red ferroviaria de Grecia) y del Terminal de Cargas del Aeropuerto Venizelos, de Atenas (51%). La compra de Trainose y el puerto de Pireo da a COSCOCS conexiones marítimas con el Canal de Suez y enlaces ferroviarios con los Balcanes y Europa central y oriental. Esto se ajusta a la política OBOR de China de construir una moderna Ruta de la Seda.

COSCOCS adquirió una terminal de contenedores en bancarrota del puerto de Venecia, Italia. Los trámites para su reapertura están aún hoy (junio 2018) en vías de aprobación, pero antes de la quiebra la empresa manejaba el 16% del tránsito de TEUs por el complejo portuario veneciano. En el paquete figura un terminal sucursal en La Valletta, Malta, que manejaba un 9% del movimiento de contenedores de ese puerto. Además, en octubre de 2016, COSCOCS adquirió una participación del 40% del proyecto de construcción de la terminal de APM Terminals Vado, Italia.

La Autoridad Portuaria de Valencia y el puerto chino de Tianjin han sentado las bases para la firma de un acuerdo entre ambos recintos portuarios que permitirá mejorar los intercambios comerciales entre las áreas de influencia de ambos puertos y de sus respectivos países. Tianjin es el undécimo puerto del mundo por tráfico de contenedores, con aproximadamente 15 millones de TEUs y un hinterland cercano de 15 millones de habitantes. Por su parte, el puerto de Valencia se sitúa en la posición 28 en el ranking mundial con un movimiento de contenedores cercano a los 5 millones de TEUs y una población regional de más de 5 millones de habitantes. Asimismo, Tianjin es el puerto más im-

portante del Norte de China y actúa como puerta de entrada natural de las mercancías a la capital del país, Pekín; mientras que Valencia es el mayor puerto de contenedores del Mediterráneo y está considerado como el puerto de Madrid. Actualmente, el 48% del tráfico que gestiona Valenciaport tiene origen/destino el Lejano Oriente y China se erige principal socio comercial del recinto. Valencia dispone de 10 líneas regulares con China siendo los principales puertos con los que comercia Shanghai, Ningbo, Yantian, Qingdao, Tianjin, Xiamen, Chiwan y Hong Kong.

El puerto de Algeciras concluyó negociaciones con el puerto chino de Ningbo-Zhoushan, tras un encuentro conjunto de ambas autoridades portuarias y sus comunidades empresariales. Ningbo-Zhoushan es el primer puerto del mundo en superar los 1.000 millones de toneladas, además de mover más de 20 millones de TEUs (4º del mundo). Con Ningbo-Zhoushan, Algeciras mantiene en la actualidad una alta conectividad y un transit time de 23 días sin transbordos que operan con megaships las navieras de la Alianza 2M, la Ocean Alliance (APL, CMA-CGM, Cosco, Evergreen, Hyundai y OOCL), y Hamburg Süd, siendo de esta forma el puerto asiático con el que el puerto andaluz intercambia más volumen de mercancía

### **Norte de Europa**

El puerto de Bilbao cuenta con su terminal de contenedores, la de mayor calado de la Península Ibérica (21 metros), gestionada por Noatum Container Terminal, en cuyo paquete accionariado ha entrado recientemente COSCOCS como accionista mayoritario. Así, China es uno de los doce principales mercados en tráfico total del Puerto de Bilbao y el segundo en tráfico contenerizado, sólo precedido por Reino Unido. El 71% es tráfico de importación y el 29% de expor-



tación de todo tipo de mercancías. Tras la reciente incorporación de Cosco, la terminal pretende maximizar los recursos de los que dispone para poder operar barcos portacontenedores con capacidad de hasta 12.000 TEUs.

La compañía APM Terminals vendió su paquete accionario, correspondiente al 76% en la terminal de contenedores del puerto de Zeebrugge (Brujas) a la estatal china COSCOCS. APM Terminals inauguró la terminal de Zeebrugge en octubre de 2006 y posteriormente vendió un 24% de su participación a Cosco en 2014. Tras esta adquisición, la compañía asiática ostenta el 100% del recinto dedicado a los contenedores en el enclave belga, que cuenta con una capacidad para 1 millón de TEUs, siendo el segundo del país. La compañía china y sus socios de alianza se han convertido en los principales clientes del puerto con un interés a largo plazo en aumentar los volúmenes portuarios.

### **África Atlántica**

La empresa estatal China Communications Construction Company (CCCC) informó haber hecho una oferta por un contrato de 140 millones de euros, que Gambia ha lanzado para reconstruir el puerto Banjul, en el Atlántico, para convertirlo en un rival de Dakar, del vecino del Senegal. El interés chino en el proyecto sigue a la reanudación de China de las relaciones diplomáticas con Gambia, ex aliado de Taiwán. China es también un mercado importante para las exportaciones de Gambia, que son globalmente principalmente cacahuetes, madera, anacardo, pescado y fruta.

El puerto está dirigido por una agencia estatal, y se considera que tiene un potencial estratégico gracias a su fácil acceso a los carriles marítimos del Atlántico. Gambia es pobre. Se ubica en 173 de 189 países en el Índice de Desarrollo Humano de las Naciones Unidas, por debajo de Haití,

y necesita mucho desarrollo de infraestructura. No obstante, Gambia es un país de tránsito clave para llegar a zonas remotas de Guinea, Malí y Senegal, que son más accesibles desde Banjul que desde los puertos y capitales de los países. Las limitaciones de espacio en el puerto, sin embargo, significan que los buques de carga que llegan a menudo tienen que esperar en el fondeadero antes de entrar.

Desde 1978 China ha tenido presencia comercial en el puerto Lobito, Angola, la segunda terminal marítima del país y especializada en contenedores. Además, Lobito es punto de origen del Ferrocarril de Benguela (CFB, o “Caminho de Ferro de Benguela”, en portugués), que atraviesa todo el país y comunica la costa atlántica con la frontera con Zambia, y desde allí con Zimbabwe y Botswana. Existe una propuesta china al gobierno angolés para invertir en Lobito, mejorando el servicio de contenedores y ampliar la infraestructura para convertirlo en un puerto multipropósito.

### **Sudamérica Atlántica**

#### **Brasil**

China Merchants Port Holdings informó de un acuerdo para comprar una participación de 90% en las instalaciones portuarias brasileñas TCP Participações SA por US\$ 924 millones, como un paso crítico para expandir el negocio portuario hacia Latinoamérica.

Con sede en la ciudad de Curitiba, TCP opera la concesión de la terminal de contenedores en Paranaguá, la terminal de contenedores número 2 de Brasil. El acuerdo está condicionado a la aprobación regulatoria y antimonopolio, se lee en el comunicado.

El Puerto Itapoá, el terminal de graneles **líquidos AGEO** Terminais e Armazéns Gerais SA y el Terminal Portuario de Itajai SA (Teporti) se encontraban entre los posibles objetivos de adquisición futura de CMPH.

Según un comunicado enviado a la bolsa de valores de Hong Kong, CMPH dijo que el acuerdo sería financiado por recursos internos de la compañía y financiamiento de deuda externa. Los activos de TCP ascendieron a aproximadamente U\$S 1.28 millardos, según los estados financieros al 30 de junio de 2017.

Los retornos en la industria portuaria de Brasil han disminuido en los últimos años, luego de que las compañías navieras ganaran en escala mediante fusiones y adquisiciones, y un exceso de oferta y una mayor competencia perjudicaron a los operadores de contenedores, especialmente en el puerto de Santos, el más grande de América Latina.

### **Argentina**

El gobierno de Entre Ríos avanza en un acuerdo con inversores de capital chino para reactivar Puerto Ibicuy con miras a convertirlo en multipropósito y multimodal. Si bien Ibicuy tiene todas las ventajas naturales para desarrollarse como muelle, la terminal posee un calado natural de 32 pies que lo ubica como la estación fluvial más profunda de la provincia y con condiciones para operar carga de gran volumen.

La construcción se la encargarán a China State Construccion Engieneering Corporation con un crédito chino que tomará el gobierno entrerriano, pero nada se dijo de su operatoria. En paralelo, el gobierno entrerriano acordó la inversión en un predio de 200 hectáreas para consolidar un polo agroindustrial en el puerto de Ibicuy. Las inversiones de capital chino, la infraestructura para su total desarrollo, las nuevas 200 hectáreas que serán acondicionadas, el crecimiento de la actividad agroindustrial, y la visión del puerto con una función multimodal y multipropósito, son los principales objetivos durante este año.

El puerto argentino de La Plata firmó un acuerdo de cooperación con su par de China

el puerto de Dalián, para intercambios comerciales entre ambas terminales, durante una misión comercial que incluyó la visita a la terminal de contenedores Tecplata y el Astillero Río Santiago. Dalian es el mayor puerto del noreste de China y el tercero en importancia. Se destaca por el movimiento de petróleo crudo, derivados del petróleo, carbón, acero, madera y contenedores.

Capitales chinos diversos han realizado muchas pequeñas y medianas inversiones inmobiliarias en la Patagonia, así como se han producido discretos pero notorios movimientos migratorios de chinos a esa región argentina. Es cuestión de tiempo que se manifieste algún interés por una terminal marítima en el extremo sur del Atlántico, dado que obviamente la República Popular China querrá tener un punto desde el cual ejercer cierto control o supervisión del tráfico marítimo sobre la conexión bioceánica austral.

### **Uruguay**

La empresa uruguaya de capitales chinos Goldenstar SA, asociada a Hailisheng Group Co, de origen chino, obtuvo una autorización de la DINARA para que tres barcos pesquen merluza negra, atún y fauna acompañante, entre ellas el pez espada.

Los inversores asiáticos planificaron solicitar los permisos para pescar anchoíta con entre cuatro y seis barcos, para instalar una fábrica de harina de esta especie para consumo humano y para la construcción de un dique de reparación de buques, todo con base en La Paloma.

El documento que avala la solicitud establece que uno de los tres barcos autorizados podrá pescar merluza negra en la zona común de pesca que Uruguay comparte con Argentina y los otros deberán capturar en aguas internacionales. Pero la sola idea de esto ha provocado reacciones negativas en Argentina, las que se han manejado discretamente al nivel diplomático.

Por otra parte, Hailisheng Group Co. ha expresado la posibilidad de retirar su interés, ya que la legislación laboral uruguaya no sería conveniente para el modelo de explotación comercial pesquera de China. El negocio parece enfriado definitivamente

### **Sudamérica del Pacífico**

Pese a las diferencias ideológicas que los enfrentaron en el pasado, la China de Mao Zedong y Deng Xiaoping mantuvo excelentes y muy activas relaciones comerciales con el Chile de Augusto Pinochet, que se prolongaron sin alteraciones pese a los cambios de sistemas políticos de ambas naciones. Quizá por eso, China no parece estar interesada en adquirir activos comerciales marítimos en Chile, porque su posición en ese mercado es concreta y no necesita consolidarla.

Diferente es el caso de Perú, donde COSCOCS está merodeando para ofrecer inversiones en los puertos de Callao y Piura. Pero esto no ha salido de una manifestación de intereses, ya que el gobierno peruano se ha inclinado a grupos inversores de Singapur para sus planes de mejoramiento de infraestructura portuaria y logística marítima.

Otro tanto ocurre con el puerto de Manta, Ecuador, que se encuentra en pleno proceso de modernización por parte de empresas y capitales brasileños.

### **Centro América**

El administrador del Canal de Panamá, Jorge Luis Quijano, aseguró que un grupo de empresarios chinos ha mostrado interés en construir y financiar un cuarto juego de esclusas. Si bien aún no existe la demanda necesaria para otro juego de esclusas, sí se están haciendo los estudios. En agosto de 2014 Quijano recibió a una delegación liderada por Mo Wenhe, presidente de China Harbour Engineering Company (CHEC) y Wei Hua Wang, representante de la Oficina de Desarrollo Comercial de China en Pana-

má, quienes expresaron el interés de CHEC en los proyectos de desarrollo del Canal de Panamá para los próximos años. El tercer juego de esclusas del Canal de Panamá se inauguró en junio de 2016. Planificado en 2007, quedó obsoleto apenas un año después cuando por la crisis de 2008 las navieras se lanzaron a construir barcos de tamaño mayor a la capacidad del canal a ser inaugurado. A causa de ello, la administración de la vía interoceánica está pensando en un cuarto juego de esclusas, el cual podría estar listo antes del 2030. Para este proyecto China está atenta a ofertar.

El proyecto de un Canal por Nicaragua es ya letra muerta, por la decisión del gobierno nicaragüense de que la obra sea de carácter binacional, con el Estado como propietario del 51% del paquete accionario, mientras el 49% restante sería propiedad del inversor privado que se encargaría de construir y operar el canal. Ningún inversor en su sano juicio correría con los costos de una obra de esas características sin tener luego el control mayoritario de la sociedad, y menos aun los chinos.

Durante una visita a China, la presidente costarricense Laura Chinchila propuso al gobierno chino la participación en la construcción y explotación de un “Canal Seco” que una Puerto Limón (Océano Atlántico) con Peñas Blancas (Océano Pacífico) a través de la red carretera ya existente, pero que necesita de adecuación. Esta oferta no fue descartada de plano por Beijing, que ve el proyecto como una realidad a corto plazo, y en los hechos ya ha adelantado préstamos para la reconstrucción de 85 kilómetros de carretera (la carretera tiene una extensión total de 429 kilómetros).

### **El punto culminante: EEUU**

COSCOSC, de forma indirecta, adquirió una terminal de contenedores en Long Beach, California, que formaba parte de las

inversiones de Orient Overseas International Ltd (OOIL), adquirido por COSCOSC en diciembre de 2017.

La adquisición china de activos estadounidenses se produjo en momentos de fuertes tensiones comerciales entre las dos mayores economías del mundo, que han derivado a una guerra arancelaria en la que ambos países aplican gravámenes sobre los bienes de los otros.

Para evitar un agravamiento de las tensiones, ejecutivos chinos se reunieron con funcionarios del Comité de Inversión Extranjera en los Estados Unidos (CFIUS) y propusieron desprenderse de la terminal de Long Beach. Así, se firmaron un acuerdo con los departamentos de Seguridad Nacional y Justicia para disponer de las instalaciones de Long Beach a un tercero. Según sus términos, la propiedad de la terminal se transferirá a un fideicomiso, cuyo fideicomisario principal deberá ser un ciudadano estadounidense.

Con el acuerdo de venta, CFIUS ha notificado a las partes involucradas que no existen problemas no resueltos vinculados a la seguridad nacional de EEUU. El puerto de Long Beach, junto con el adyacente Puerto de Los Ángeles, es la terminal más grande de EEUU, y alrededor del 70% del volumen de carga en Long Beach es de China.

## COLOFÓN

Algunos analistas han sugerido que EEUU retrocede su posición en Asia para acomodar el deseo de China de una mayor influencia militar en su propia región. Esto puede ser cierto, pero el hecho insoslayable es que China se expandió en todo el mundo, en pocos años logró asimilar las ideas de Marco Polo a Alfred Mahan, y a influjo de

su poder naval creciente ha desarrollado al mismo paso su poder marítimo.

Es una realidad a la que el mundo deberá aceptar, y prepararse para vivir con ella. No es nada nuevo. En el pasado ya existió una “Pax Romana”, una “Britannia rule the waves”, un “Equilibrio Nuclear”, una “Pax Americana”. Ahora podrá bien adaptarse la humanidad a una “Pax China”.

## REFERENCIAS

BOKHARI, Kamran; “El retroceso de OBOR”, *The Strategist*, Sydney, 2017.

CHRISTOFF-KURAPOVNA, Marcia; “Russia, China and the Geopolitics of the Silk Road”, *Mices Institute Austrian Economics*, Viena, 2018.

FRIEDMAN, George; “China’s Strategies”, *Global Strategy*, Washington DC, 2016.

GALLI, Emiliano; “China aprendió de Marco Polo”, *Ámbito Trade*, Buenos Aires, 2017.

GOLDSTEIN, Lyle; “Meeting China Halfway: How to Defuse the Emerging US-China Rivalry”, *Georgetown University Press*, Washington DC, 2015.

LAWRENCE, Thomas; “One Belt, One Road”, *USNI News*, Annapolis, 2017.

LURKIN, Artyom; “Putin’s Silk Road gamble”, *Far Eastern Federal University*, Vladivostok, 2018.

MANN, Mann; “The China Fantasy: How Our Leaders Explain Away Chinese Repression”, *Viking Press*, New York, 2007.

SHIVDAS, Sanjana; “U.S. Questions COSCO’s Takeover of Long Beach Terminal”, *Thompson Reuters*, Bengaluru, 2018.

STEINBERG, James & O’HARLON, Michael; “US-China relations in the Twenty-First Century”, *Princeton University Press*, New York, 2014.