



MÁSTER EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES

“Análisis del impacto de la presencia de la
República Popular China en los puertos marítimos
internacionales”

AUTOR: C.P. Angarano, Mauricio Francisco

TUTORA: Dra. Gordillo, Susana

Año: 2022-2023

Agradecimientos

Agradezco a la Universitat de Barcelona, a su cuerpo docente y no docentes, por el camino recorrido durante los dos primeros años de cada Postgrados, y por el último del Master.

Y además, quiero particularmente expresar mi gratitud y el apoyo recibido durante la etapa de elaboración del presente trabajo a la Dra. Lacaze María Victoria, de la Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina por su excelente predisposición y valiosos comentarios que me alentaron a concluir con el mismo.

RESUMEN

El presente trabajo aborda, desde una perspectiva metodológica descriptiva, el rol protagónico que ha cobrado la República Popular China en la red de puertos internacionales a través de estrategias comerciales y geopolíticas. En efecto, el gigante asiático ha dispuesto una amplia red global de puertos que facilita el comercio internacional y ha fortalecido su influencia en el mismo. Sin embargo, estas circunstancias también han generado preocupaciones acerca del control chino sobre el intercambio comercial. En efecto, el gobierno asiático utiliza la red de puertos para expandir su influencia diplomática, asegurar rutas comerciales y mejorar su poder militar. El estudio es de tipo documental y procura establecer el estado del arte, las relaciones, diferencias, posturas y perspectivas del tema en cuestión. Complementariamente, se realizaron algunas entrevistas a informantes calificados cuyo análisis ha sido volcado en el trabajo. Se espera a futuro que la expansión china en los puertos internacionales se sostenga, situación que puede generar oportunidades y también desafíos. La comunidad internacional deberá ajustarse y colaborar para manejar esta influencia de manera constructiva y cooperativa.

PALABRAS CLAVES

República Popular China - Índice de Conectividad de Transporte Marítimo de Línea - Transporte Marítimos - Operadores Portuarios - Ruta de la Seda - Smart Ports

ABSTRACT

The present work addresses, from a descriptive methodological perspective, the leading role that the Republic of China has taken on in the international port network through commercial and geopolitical strategies. Indeed, the Asian giant has established an extensive global network of ports that facilitates international trade and has strengthened its influence therein. However, these circumstances have also raised concerns about Chinese control over trade. Indeed, the Asian government uses the port network to expand its diplomatic influence, secure trade routes, and improve its military power. The study is a documentary and seeks to establish the state of the art, the relationships, differences, positions, and perspectives of the topic in question. Additionally, some interviews were carried out with qualified informants whose analysis has been included in the work. In the future, Chinese expansion in international ports is expected to be sustained, a situation that can generate opportunities as well as challenges. The international community must adjust and collaborate to manage this influence constructively and cooperatively.

KEYWORDS

Republic of China - Liner Maritime Transport Connectivity Index - Maritime Transport - Port Operators - Silk Road - Smart Ports

Índice

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. METODOLOGÍA.....	5
3. PUERTOS MARITIMOS.....	6
a. Gestión portuaria e índices de conectividad marítimos.....	9
b. Puertos en República Popular China.....	18
c. Ruta de la Seda	
-Historia.....	21
-La nueva Ruta del siglo XXI.....	23
d. Puertos internacionales con presencia de la República Popular China.....	27
4. INVERSIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS DE LA REPUBLICA POPULAR CHINA- ANTECEDENTES Y PROYECTOS-	
a. Europa.....	31
b. África.....	38
c. Asia.....	44
d. América.....	48
e. Oceanía.....	53
f. Antártida.....	55
g. Síntesis del capítulo.....	57
5. ANALISIS DE FACTORES DETERMINANTES DE LA PRESENCIA DE LA REPUBLICA POPULAR CHINA	
a. Ventajas y desventajas.....	58
b. Efectos sobre los países relacionados	59
c. Estrategia del gobierno chino para dominar la red de puertos marítimos	
Internacionales.....	61
d. Posición frente a organismos internacionales.....	63

e. El papel de EEUU.....	66
f. Síntesis del capítulo.....	68
6. NUEVOS ESCENARIOS PARA LA RED DE PUERTOS MARITIMOS INTERNACIONALES	69
7. CONCLUSIONES.....	74
8. BIBLIOGRAFIA.....	76

1. INTRODUCCIÓN

Existen muy pocos países con un crecimiento exponencial tan marcado y que no para de detenerse, como es el caso de la República Popular China. China es el ejemplo más importante al considerar este fenómeno, tanto por la cantidad de puertos marítimos como por la variedad y ritmo de expansión de sus grandes industrias. El predominio de este gigante asiático le ha permitido encabezar el listado de los principales puertos de contenedores más activos del mundo por volumen, expresado en millones de TEUs. En efecto, los diez principales puertos marítimos internacionales, en orden decreciente de importancia, son:

1. Puerto de Shanghái, China
2. Puerto de Singapur, Singapur
3. Puerto de Shenzhen, China
4. Puerto de Ningbo-Zhoushan, China
5. Puerto de Guangzhou, China
6. Puerto de Busan, Corea del Sur
7. Puerto de Hong Kong, China
8. Puerto de Qingdao, China
9. Puerto de Tianjin, China
10. Puerto de Róterdam, Países Bajos

Observamos en el *ranking* anterior que siete de los diez puertos con más volumen comercial del mundo se encuentran en la propia China, mientras que los tres restantes, el de Singapur, el de Busan (Corea del Sur) y el de Róterdam (Países Bajos), también cuentan con presencia del país asiático, que participa en estas infraestructuras a través de diversas inversiones.

Según datos publicados por la Asociación de Puertos y Muelles de China, los principales puertos chinos reportan un crecimiento de flujo de contenedores de manera constante, que solo se detuvo por situaciones de pandemia COVID-19. El rendimiento de contenedores para el comercio exterior aumentó en un 9,2% respecto al año 2021, midiéndolo en el mismo período 2020 (Statista, 2022). Para el comercio exterior

aumentó en un 9,2% respecto al año 2021, midiéndolo en el mismo período.



Figura 1: Puerto de Shanghái, China. Fuente: PortalPortuario

Según expertos en el tema, el auge del movimiento de contenedores destinados al comercio exterior, se produjo en medio de la rápida expansión de las exportaciones de China. Si se traduce todo esto a valores monetarios, hay que destacar que en los primeros siete meses del año 2021, las exportaciones del país aumentaron 24,5% interanual para situarse en 11.660 millones de yuanes (alrededor de 1.800 millones de dólares), de acuerdo con los datos aduaneros.

Por su parte, China tiene control sobre 57 de los 100 puertos más importantes del mundo en cuanto a volumen de contenedores. Como se mencionó anteriormente 25 de ellos se encuentran en su propio territorio, y el resto se distribuyen por América Latina, Europa, África y Asia, a través de operaciones diplomáticas y de inversiones en materia de infraestructura y servicios portuarios. De esta manera, la República Popular China (RPC, en adelante) ha logrado abarcar al menos 88 terminales con propiedad, inversión o derechos de explotación de empresas chinas en 44 países distintos, permitiéndole controlar la red de puertos más grande del mundo. Muchos de ellos figuran en la lista de los puertos comerciales más importantes a nivel internacional: de los cien más transitados, 32 cuentan con algún tipo de control del gigante asiático, a los que habría que sumar otros 25 que se

encuentra dentro de la propia RPC. Nadie puede competir con esa infraestructura.

Los puertos de contenedores con inversión china han experimentado un aumento en su conectividad de transporte marítimo superior a la media. Una ventaja frente a sus competidores que les permite avanzar pasó a paso en la industria portuaria. Ese aumento de la conectividad, se ha dado porque suelen ser inversiones de gran tamaño, o porque las empresas chinas llevan sus propios servicios a los terminales portuarios.

Con cerca del 90% del comercio que se registra en el mundo actualmente se realiza por mar, no es extraño que el gigante asiático sobrepasara en 2009 a Alemania como el mayor exportador del mundo. Solo cuatro años después, en 2013, China se convirtió en el principal comercializador de bienes a nivel global, superando a Estados Unidos. Más allá de las infraestructuras portuarias, el control de China sobre los océanos es igual de potente en el resto de ramas relacionadas con el ámbito marítimo. El país cuenta con la segunda flota comercial más grande del mundo por capacidad de carga, solo superada por la griega. Su índice de conectividad marítima, una medición de la ONU sobre la capacidad de los países para conectar flotas y rutas navieras, es sustancialmente más alto que el de otras potencias marítimas históricas, como España o Reino Unido.

Dentro de la cadena productiva y de consumo, que China domina prácticamente de extremo a extremo, también destaca el peso que tiene el país sobre el elemento básico que sustenta el comercio marítimo global: los contenedores de transporte. Cerca del 60% de los bienes comercializados en el mundo viajan en estos recipientes metálicos estandarizados.

En 2017, una de las principales navieras COSCO adquirió, por cerca de 6.300 millones dólares, la naviera hongkonesa Orient Overseas International (OOIL), convirtiéndose en la tercera mayor empresa del mundo en el mercado del transporte de contenedores.

En función a todo lo expuesto anteriormente, la acción de la República Popular de China en conseguir mayor presencia tanto en las terminales portuarias fuera del límite de sus fronteras territoriales como de las empresas encargadas del transporte de contenedores, demuestran la iniciativa que el presidente Xi Yiping impulsa sobre la “Nueva Ruta de la Seda” o también llamada “One Belt, One Road Initiative”. Relacionado a esto, se pueden citar las siguientes palabras pronunciadas por el Walter Raleigh (político y marino inglés) en 1616, quien dijo *“Aquel que domina el mar domina el comercio; aquel que domina el comercio del mundo domina las riquezas del mundo y, en consecuencia, el mundo mismo”*. El presente trabajo pretende analizar cómo afecta la presencia de los distintos actores de

la República Popular de China en toda la red de puertos internacionales. A tal fin, se estudia el impacto que la presencia de la República Popular de China tiene sobre países en los cuales realizan distintos tipos de inversiones financieras o misiones diplomáticas y militares.

2. METODOLOGIA

El presente trabajo se llevó a cabo mediante una investigación descriptiva. Se utilizó la modalidad de estudio de diseño documental, consistente en un análisis de la información disponible sobre un determinado tema con el propósito de establecer el estado del arte, las relaciones, diferencias, posturas y perspectivas del tema en cuestión. Para la investigación propuesta y el desarrollo de los diferentes capítulos, se comenzó por el estudio de la documentación recopilada acerca de la historia y evolución de la presencia China en el mundo y particularmente, en los puertos extranjeros. La información procede de una amplia revisión bibliográfica de libros, revistas especializadas, trabajos de grado, conferencias escritas, así como consultas por internet sobre los temas tratados.

En cuanto al significado de “presencia china”, dicho concepto hace referencia en este trabajo a todas las gestiones portuarias/servicios portuarios por medio de inversiones públicas y privadas de la República Popular China en distintas partes del mundo, como así también su relación con el índice de conectividad marítima.

De manera complementaria, se realizaron entrevistas a informantes sectoriales calificados con la intención de obtener opiniones especializadas acerca de los factores relacionados a las condiciones de los servicios portuarios y a las inversiones tanto públicas como privadas de la República Popular China. Para ello se llevó a cabo el diseño de un breve cuestionario de entrevista online. Los contactos se realizaron vía correo electrónico. Las preguntas disparadoras consideradas fueron: ¿Qué opinas de la presencia de la República Popular China (en la región en cuestión)? ¿Qué tipo de inversiones, tanto públicas como privadas, se produjeron o se están produciendo (en la región en cuestión)? ¿Cuál crees que es la relación actual y futura entre el gigante asiático y la región (América/África/Asia/Europa/Oceanía)?

3. PUERTOS MARITIMOS

La importancia de los puertos marítimos en el comercio exterior mundial es primordial, ya que la vía marítima es la modalidad más utilizada para el transporte de mercaderías, por encima del transporte terrestre y aéreo.

Los puertos marítimos son la puerta de entrada y salida de la gran mayoría de las mercaderías que se transportan a nivel mundial, el nexo en los países y continentes que favorece al comercio internacional. De esta manera, los puertos marítimos permiten que los productos lleguen a distintas zonas geográficas del mundo. Todo esto conlleva a una serie de servicios portuarios como los de carga y descarga de mercaderías, seguridad, almacenamiento, mantenimiento y protección de barcos. Entre sus principales funciones se encuentran la facilitación de las operaciones de comercio exterior, permitiendo el almacenamiento y la distribución de mercaderías al ubicarse en lugares estratégicos o bien conectados a los principales sistemas de transporte. También son fuentes de generación de empleo en todas las áreas mencionadas anteriormente.

Existen distintas cualidades y características que permiten la clasificación de los puertos marítimos, como la ubicación geográfica natural, la finalidad principal y la trascendencia económica que tiene en la economía de un país. De esta manera, podemos mencionar que los puertos marítimos permiten que las empresas comercien con el mundo y se expandan a nuevos mercados internacionales, logrando la internacionalización de sus productos, siendo éste uno de los principales desafíos a la hora de conquistar nuevos mercados. Además, logran la eficiencia en la transferencia de grandes cantidades de mercaderías en un solo viaje, lo que reduce significativamente los costos de transporte y mejora la eficiencia. A raíz de ello, los países buscan contar con puertos marítimos bien equipados y eficientes a la hora de ofrecer servicios portuarios, tarifas y tiempos de entrega más rápida, buscando ventajas competitivas en el mercado mundial.

Un puerto marítimo moderno no es aquél que únicamente constituye un punto de interrupción de carga en diversas cadenas de suministro, sino el que, además de ello, agrega valor. Como nodos dentro de las redes de transporte y logística, los puertos tienen una ubicación cuya importancia relativa puede fluctuar según los cambios económicos, técnicos y políticos. Esta ubicación intenta capitalizar las ventajas de un sitio portuario caracterizado por características físicas fundamentales que influyen en el perfil náutico, como la profundidad del agua, los canales de acceso y el terreno disponible.

El crecimiento del comercio internacional ha dado lugar a grandes puertos centrales que, a menudo, combinan la intermediación en la red de transporte marítimo mundial con la centralidad hacia mercados específicos del interior. Estos acontecimientos han demostrado que los puertos no sólo sirven para satisfacer una demanda derivada. Un grupo portuario integrado puede servir como motor económico para el desarrollo regional y aumentar su atractivo como lugar para actividades industriales, manufactureras y de distribución, incluido el sector de servicios. Las capacidades de ubicación y logística de un puerto están formando una demanda integrada.

Existen grandes desafíos para toda la red de puertos marítimos a la hora de desarrollar estrategias funcionales y especiales que generen una combinación deseable para lograr cumplir con los parámetros internacionales. Cada puerto tiene su propia huella única de manejo de carga y pasajeros, logística y funciones industriales. A su vez, los puertos marítimos pueden sufrir conflictos socioeconómicos relacionadas con su desarrollo y operatoria portuaria. Se puede dar la situación en que se genere un desequilibrio entre las partes, de modo que existan beneficios (valor agregado, empleo) y los costos (congestión, impactos ambientales). El objetivo es que exista una gestión equilibrada de los administradores portuarios, las partes interesadas, los programas de responsabilidad social corporativa (RSE) y las ciudades.

Un punto a destacar es el rol de las tecnologías de la información, llevándolo a la coordinación e integración de las cadenas globales de suministro. De este modo, se busca fortalecer la interconectividad de los puertos en lo que respecta a las redes físicas, digitales y operativas, claves para su competitividad futura. Existe un gran avance en los últimos años, en la evolución de la forma de pensar de los puertos, permitiéndoles a los puertos y a las partes interesadas un uso más eficiente de sus activos, lo que les generara nuevas oportunidades.

La creciente importancia de integrar a los puertos y sus terminales en las cadenas de suministro global, busca mejorar la competencia portuaria ya no solo al punto de atraer mayores volúmenes de carga, sino a la creación de valores agregados. Los puertos compiten no sólo como lugares individuales que manejan barcos sino como eslabones cruciales dentro de las cadenas de suministro globales. La elección del puerto se vuelve más una función del costo y el rendimiento general de la red. La competencia entre puertos se ha expandido debido al avance en las redes de transporte marítimos y terrestres, los corredores, los puertos secos, el desempeño de las autoridades portuaria, contribuyendo a

un panorama altamente competitivo en el servicio de las regiones locales y más distantes del interior

Existen simultáneamente dos estrategias complementarias para mejorar los márgenes operativos, generar ingresos y ofrecer un mejor servicio a sus clientes. El primero es la diferenciación de servicios a través de la integración vertical a lo largo de la cadena de suministro, y el segundo es el control de costos a través de la integración horizontal. Ambas estrategias se desempeñan de la mano de la transformación digital y del valor agregado de las cadenas de suministros. Estas últimas han producido cambios funcionales en los puertos marítimos, así como en otros nodos de la red global de transporte y logística. Los puertos buscan cada vez más cooperación y coordinación agrupando sus flujos de transporte con el interior. La competencia nodal se complementa con la cooperación nodal.

Por otro lado, los aumentos de las economías de escala en la logística marítima hacen a la competencia portuaria ya que, la llegada de buques portacontenedores cada vez más grandes alguna vez se consideró un claro beneficio para el comercio mundial y las operaciones marítimas. Las economías de escala en el mar generadas por los megabuques redujeron el costo unitario por contenedor transportado y provocaron cambios en la jerarquía portuaria. En los últimos años, surgieron preocupaciones sobre la distribución de costos y beneficios de estos grandes buques entre los actores involucrados. Se plantearon cuestiones relacionadas con el impacto de los megabuques en las cadenas de suministro, las operaciones de las terminales, el gasto público en accesibilidad náutica y la sociedad en general. Es posible que se haya alcanzado un límite o que aún queden economías de escala adicionales por realizar. Los debates sobre la masificación, la concentración y los aumentos de escala en la industria portuaria y naviera seguirán en primer plano, ya que la crisis de COVID-19 e incidentes como el bloqueo del Canal de Suez han hecho que los responsables políticos, los reguladores y el público sean mucho más conscientes de los papel crucial del transporte marítimo y los puertos para facilitar el comercio mundial (CEPAL, 2023).

3. a- Servicios portuarios e índice de conectividad

- **Servicios Portuarios**

Para entender aún más la función de los puertos marítimos es necesario definir a los servicios portuarios. El Ministerio de Fomento (Puertos del Estado) del Gobierno de España los conceptualiza como “las actividades de prestación de interés general que se desarrollan en la zona de servicio de los puertos, siendo necesarias para la correcta explotación de los mismos en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, regularidad, continuidad y no discriminación. Los servicios portuarios se clasifican en servicios generales del puerto, cuya prestación se reserva a la Autoridad Portuaria, y servicios básicos, que se prestan en régimen de competencia, sin perjuicio de lo previsto en la ley para el servicio de practicaaje.”

Los servicios se clasifican en:

- a) Servicios portuarios, que podrán ser *generales* o *básicos*.
- b) Servicios comerciales y otras actividades.
- c) Servicio de señalización marítima.

Son servicios *generales* del puerto aquellos servicios comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud. Las Autoridades Portuarias prestarán en la zona de servicio del puerto los siguientes servicios generales:

- El servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- El servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, comerciales y otras actividades.
- Los servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior. La instalación y el mantenimiento del balizamiento de las instalaciones otorgadas en concesión o autorización, incluidas las destinadas a cultivos marinos y emisarios submarinos, serán realizados por el titular de las mismas o responsable de la actividad y a su costa, de acuerdo con el proyecto de ejecución aprobado por la Autoridad Portuaria.

- Los servicios de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.
- El servicio de alumbrado de las zonas comunes.
- El servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y de agua. No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías, ni la de los derrames y vertidos marinos contaminantes competencia de la Administración marítima.
- Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre Protección Civil, mercancías peligrosas y demás normativa aplicable, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

Son servicios *básicos* aquellas actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario. Los servicios básicos son los siguientes:

- Servicio de practicaaje.
- Servicios técnico-náuticos: Remolque portuario, amarre y desamarre de buques.
- Servicios al pasaje: Embarque y desembarque de pasajeros, y carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.
- Servicios de manipulación y transporte de mercancías: Carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías, depósito y servicios de recepción de desechos generados por buque (desechos sólidos y líquidos).

Por su parte, el Programa de Gestión Portuaria (PGP) TrainForTrade de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), los servicios portuarios son definidos como “los diferentes servicios prestados a buques y mercancías en un puerto, tales como el servicio de remolque o de estiba”. Dicho organismo destaca cuatro indicadores dentro del desempeño portuario, entre ellos están los indicadores de gobernanza, los indicadores de recursos humanos, los indicadores financieros y los indicadores de resiliencia.

Los *indicadores de gobernanza* son esenciales para diagnosticar la gestión efectiva, transparente y responsable de los puertos. La gobernanza portuaria es una de las tendencias clave en el comercio exterior y el transporte marítimo. A su vez, en el sistema portuario cada vez existe una mayor participación del sector privado en lo que respecta a los servicios portuarios. Estos indicadores se diferencian en:

- Indicadores de caracterización con respecto al Nivel de Autonomía de Gestión (aquí encontramos preguntas a si, el Organismo gestor portuario tiene su propio estatuto jurídico, desarrolla su propio plan director, puede contratar con terceros la prestación de servicios portuarios, es una entidad pública)
- Indicadores de Transparencia y rendición de cuentas, de Nivel de cooperación entre los puertos, de Apoyo a los clústeres y Relación Puerto Ciudad o integración con la ciudadanía.

En función a los Indicadores de *Recursos Humanos*, los mismos se centran en el desarrollo del capital humano con el fin de continuar las prestaciones de los servicios portuarios. De esta manera se evalúan el desempeño y la eficiencia del talento humano de una organización. Sin lugar a duda, los indicadores de desempeño propuestos en materia de recursos humanos están completamente alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) propuestos por la Organización de las Naciones Unidas y, en concreto, con el ODS 5: Igualdad de género, ODS 8: Trabajo decente y crecimiento económico y ODS 10: Reducción de las desigualdades.

Por su parte los *Indicadores Financieros*, son una herramienta necesaria a la hora de tomar decisiones y de asignar los recursos o invertir en proyectos. Se podrán medir la rentabilidad y la eficiencia de las operaciones portuarias, buscando la mejora para optimizar el rendimiento financiero. Por último, estos últimos indicadores de desempeño propuestos en materia financiera están completamente alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) propuestos por la Organización de las Naciones Unidas y, en concreto, con el ODS 8: Trabajo decente y crecimiento económico y ODS 16: Paz, Justicia e Instituciones Sólidas.

Los *Indicadores de Resiliencia* permiten evaluar y medir la capacidad de los sistemas e infraestructuras marítimas, ya que permiten evaluar la capacidad de resistir, adaptarse y recuperarse de perturbaciones, crisis o eventos adversos. Estos sucesos han resaltado la complejidad y la interdependencia de las cadenas de suministro a nivel

mundial, así como su creciente vulnerabilidad ante diversos riesgos. Y es que, ante un panorama mundial como el actual, se ha subrayado la importancia del transporte marítimo y los puertos, ya que sustentan la interconexión económica global y los vínculos de la cadena de suministro mundial, de modo que, salvaguardar la integridad de la cadena de suministro marítimo, especialmente en lo que respecta a los puertos, se ha convertido en un imperativo de desarrollo sostenible (UNCTAD, 2023). En este sentido, se considera que un puerto es resiliente cuando es capaz de seguir brindando sus servicios esenciales, independientemente de las perturbaciones a las que se enfrente, tanto internas como externas. Por lo tanto, resulta esencial contar con instalaciones y operaciones que puedan recuperarse ágilmente de contratiempos (Brandstätter, 2022). Dentro de estos indicadores podemos destacar los de seguridad física (permiten evaluar la seguridad física de la organización y garantizar la protección de sus activos y personas, ante eventos disruptivos) y de ciberseguridad (son métricas y medidas utilizadas para evaluar y monitorear la seguridad de los sistemas y las infraestructuras de tecnología de la información y comunicaciones (TIC) en organismos gestores).

Por último, esta batería de indicadores de resiliencia portuaria está totalmente alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) propuestos por la Organización de las Naciones Unidas y, en concreto, con el ODS 3: Salud y bienestar y ODS 9: Industria, innovación e infraestructura. (UNCTAD, 2023)



Figura 2: Servicios Marítimos. Fuente: <https://thelogisticsworld.com/>

- ***Índice de Conectividad de Transporte Marítimo de Línea***

Para poder continuar profundizando sobre importancia de los puertos marítimos, es necesario desarrollar lo que se denomina Índice de Conectividad de Transporte Marítimo de Línea (Liner Shipping Connectivity Index). Según la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) lo define como “indicador busca capturar el nivel de integración de un país costero a las redes globales de las líneas navieras, ya que el acceso de un país hacia los mercados internacionales dependerá mayormente en su conectividad de transporte (específicamente, en los servicios de exportaciones e importaciones de las líneas navieras).” Dicho índice toma datos a partir del primer trimestre del 2006 hasta la actualidad.

El índice se genera a partir de los siguientes seis componentes:

1. El número de escalas programadas de buques por semana en el país;
2. Capacidad anual desplegada en unidades equivalentes a veinte pies (TEU): capacidad desplegada total ofrecida en el país;
3. El número de servicios regulares de transporte marítimo desde y hacia el país;
4. El número de compañías de transporte regular que brindan servicios desde y hacia el país;
5. El tamaño promedio en TEU (Unidades equivalentes a veinte pies) de los buques desplegados por el servicio programado con el tamaño promedio de buque más grande;
6. El número de otros países que están conectados al país a través de servicios de transporte marítimo directo (tenga en cuenta que un servicio directo se define como un servicio regular entre dos países; puede incluir otras paradas intermedias, pero el transporte de un contenedor no requiere transbordo).

Por otro lado, se tienen en consideración ciertas variables críticas como lo son:

- Variables relacionadas a servicios
 1. Cantidad de servicios brindados
 2. Cantidad de empresas que proveen servicios de líneas navieras de/hacia a los puertos del país
 3. Cantidad de países que están conectados a través del servicio directo (un servicio directo se define como un servicio regular entre dos países, puede incluir otras paradas intermedias, pero el transporte de un contenedor no requiere transbordo)
- Variables relacionadas a capacidad instalada
 1. Cantidad de naves
 2. Capacidad contenerizada combinada total
 3. TEU's de la de nave con mayor tamaño

La metodología para determinar el índice consiste en dividir para cada componente, el valor del país por el valor máximo del componente en el primer trimestre de 2006 y luego se calcula el promedio de los seis componentes para el país. El promedio del país se vuelve a dividir por el valor máximo del promedio en el primer trimestre de 2006 y se multiplica por 100. El resultado es un LSCI máximo de 100 en el primer trimestre de 2006. Esto significa que el índice para China en el primer trimestre de 2006 es 100 y todos los demás índices están en relación con este valor.

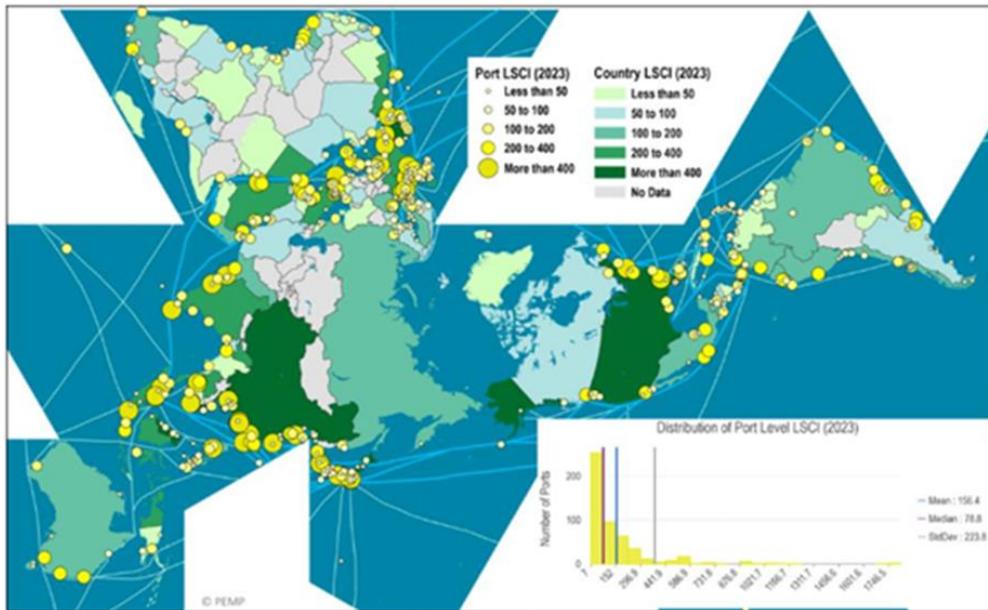


Figura 3: Índice de conectividad transporte marítimo por países. Fuente: <https://unctad.org/>

Evolución de LSCI para los países mejor conectados

La lista de los países mejor conectados del mundo incluye siete países asiáticos, Estados Unidos y dos países europeos. China (LSCI=1.187,1), Corea del Sur (640,3) y Singapur (591,3) encabezan la lista, seguidos por Estados Unidos (493,8). Este último es el único país con mejores conexiones que no ha experimentado mejoras en su conectividad del transporte marítimo de línea durante el último año. España (403,5) es el país europeo mejor conectado y ocupa el octavo lugar en la lista mundial.

En comparación con un año antes (primer trimestre de 2023), el aumento porcentual del LSCI en Corea del Sur (+6,5%), Japón (+4,8%) y China (+2,7%) superó las mejoras en el otros países de la lista. En otros cuatro de los países mejor conectados (Malasia, España, Singapur y Vietnam) el LSCI es un 1% más alto. Por el contrario, el LSCI baja en Países Bajos (-3,3%), EE.UU. (-3,3%) y Hong Kong, regiones administrativas especiales (RAE) de China (-3,5%). Esto se refleja en el ascenso de Japón del octavo país mejor conectado del mundo al sexto, mientras que Hong Kong, RAE de China, ocupa el noveno lugar, es decir, tres posiciones menos que un año antes.

En comparación con cinco años antes (primer trimestre de 2019), la LSCI ha mejorado en ocho de los diez mejores. Vietnam ha experimentado la mayor mejora (+30%) y pasó del decimocuarto país mejor conectado al séptimo. La brecha entre la RPC (+20,4%) y Corea del Sur (+15%) con Malasia (+8%), Singapur (3%), Estados Unidos

(+2,5%) y Japón (+2%), aumentó. España (+10%) es el cuarto país de la lista que ha experimentado un incremento de dos dígitos en el LSCI. El LSCI se sitúa hoy a la baja en dos de los puertos mejor conectados del mundo: Países Bajos (-8%) y Hong Kong, RAE de China (-13%). Los países que figuraban en esta lista cinco años antes eran el Reino Unido y Bélgica, que han caído del noveno al undécimo y del décimo al duodécimo, respectivamente. (UNCTAD, 2024)

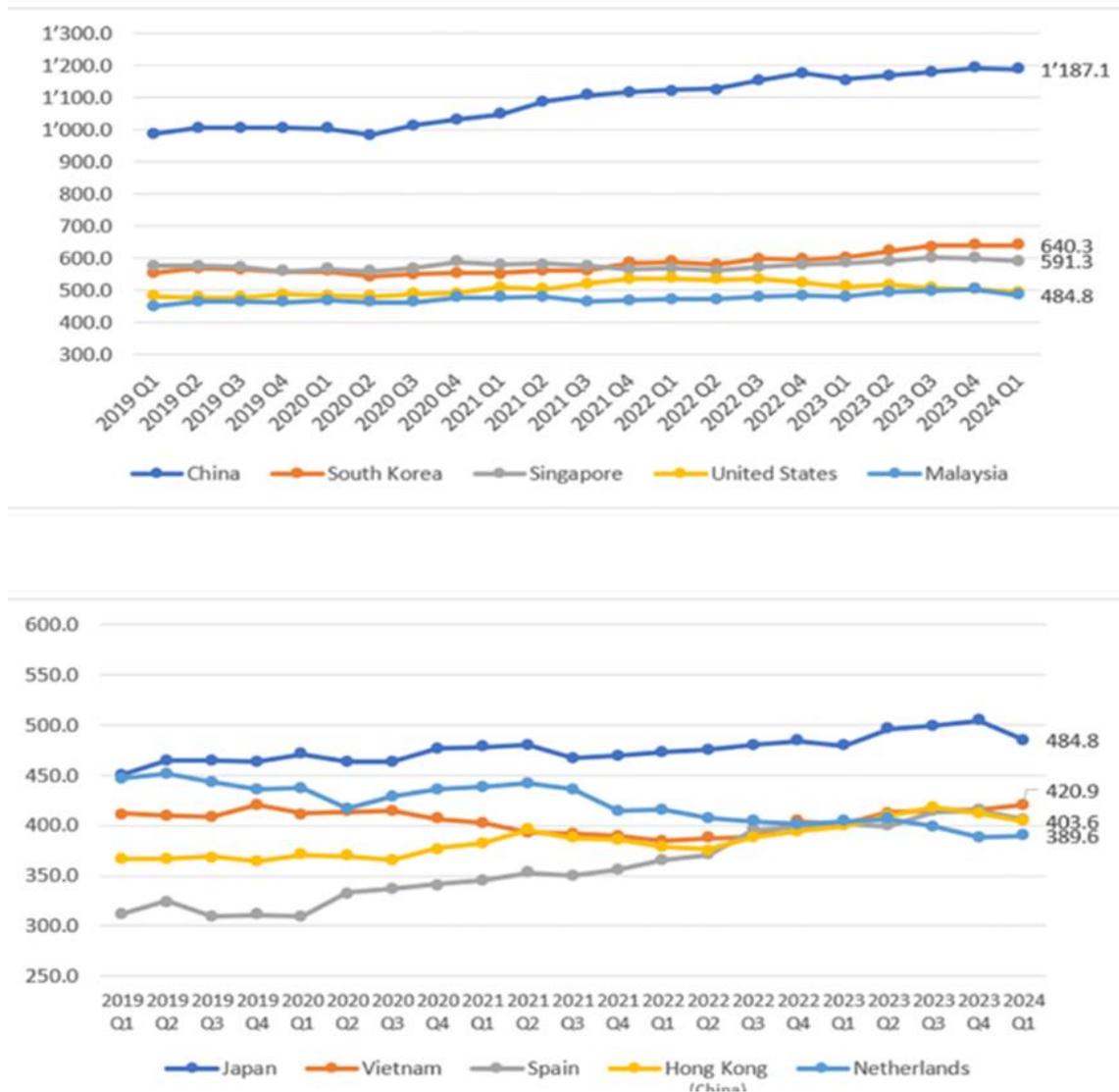


Figura 4: Tendencias LSCI en los diez países mejor conectados del mundo (TI2019-TI2024). Fuente: <https://unctad.org/>

El Índice de Conectividad del Transporte Marítimo (LSCI) de la UNCTAD para principios del 2024, aumentó en siete de los diez países mejor conectados. El LSCI sigue aumentando más rápidamente en Corea del Sur, Japón y la RPC. Los países que encabezan la lista siguen aumentando la brecha con respecto al resto.

Además de las alianzas entre las navieras (integración horizontal), se presenta actualmente una integración vertical entre líneas y operadores de terminales. Notteboom et al. (2017), examinan cómo este cambio afecta la selección de puertos en la red de transporte marítimo. Hay dos formas de medir la conectividad mediante el indicador LSCI y el grado de centralidad de los puertos en la red, según Notteboom et al. (2020). El grado de centralidad de los puertos a nivel local mide la cantidad de conexiones que un puerto tiene con otros. La centralidad a nivel global mide para cada puerto la suma de sus trayectos más cortos dentro de la red. Los conceptos de centralidad y conectividad en conjunto son estudiados por Cheung et al. (2020); Ducruet (2013); Bartholdi et al. (2016); Wang et al. (2016) y González Laxe et al. (2012).

También es importante destacar que mejorar la conectividad del transporte puede ser fundamental para facilitar el comercio bilateral, especialmente al considerar cómo integrar a los países sin litoral con los países costeros. Aunque los países sin litoral realizan comercio internacional, generalmente utilizan los puertos marítimos de países vecinos como puntos de tránsito. Al analizar la conectividad marítima de los países de tránsito en relación con el comercio de los países sin litoral, podríamos obtener una mejor comprensión del impacto específico de la conectividad marítima para cada grupo. También podríamos usar indicadores de logística comercial, como el Índice de Desempeño Logístico (LPI) del Banco Mundial, para evaluar tanto a los países sin litoral como a los de tránsito. Una dirección interesante para futuras investigaciones sería distinguir claramente entre los diferentes modos de transporte utilizados en todas las transacciones comerciales: aéreo, marítimo y terrestre. Aunque obtener este tipo de información sigue siendo un desafío, los datos empresariales recopilados por las aduanas pueden ser una fuente prometedora para avanzar en esta dirección.

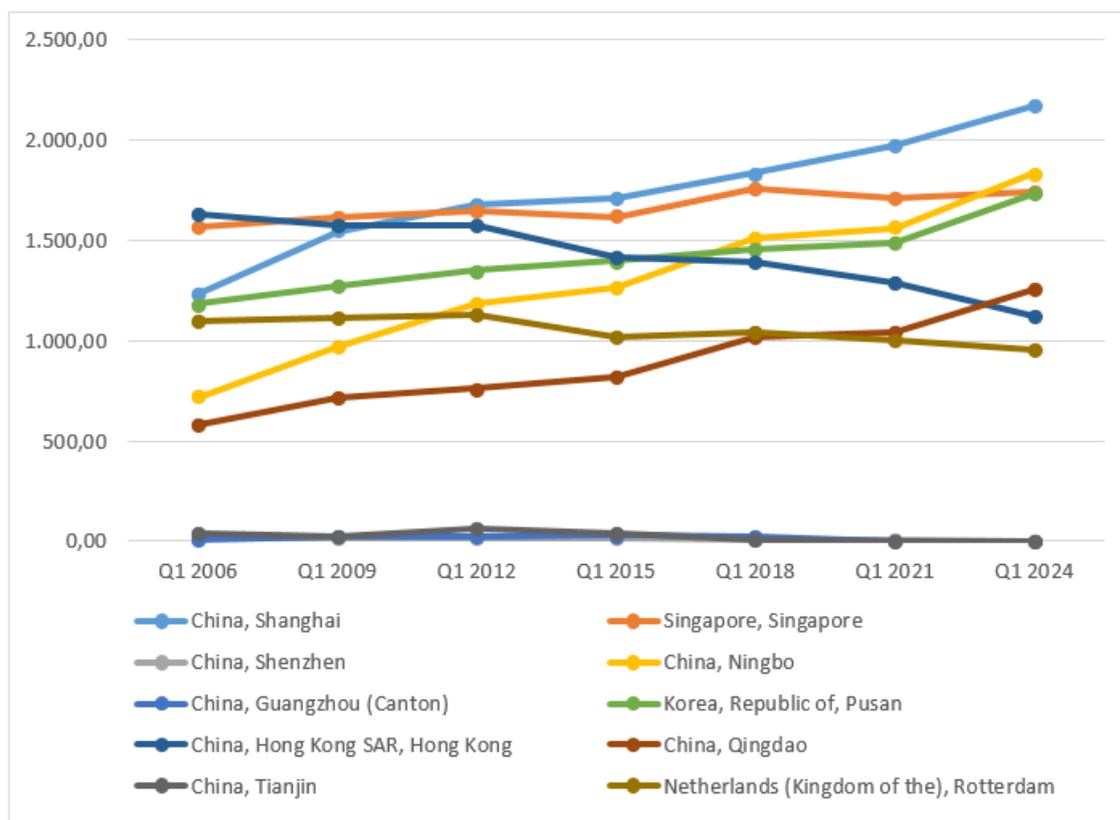


Figura 5: Evolucion entre principales puertos internacionales y el LSCI (TI2019-TI2024). Fuente: Elaboracion propia.

En dicho gráfico, se puede identificar que los puertos de Shanghái, Ningbo, Quindao, Singapur, han mejorado sus valores respecto al resto de los puertos en la última década. En cambio, los puertos de Guangzhou, Róterdam, Singapur, no tuvieron la misma mejora, manteniéndose y hasta por momentos con una caída en relación a dicho índice. Por último, los puertos de Shenzhen, Tianjin, Guangzhou, se encuentran muy lejos de los valores obtenidos por los otros dos grupos de puertos anteriormente mencionados. Resumiendo, se puede ver que en relación al parámetro de volumen de contenedores TEUs que pueden llegar a tener los principales puertos del mundo, ello no es sinónimo de tener un mejor índice de conectividad de transporte marítimo de línea.

3. b- Puertos en la República Popular China

Además de lo que representa el territorio físico de la RPC, como cuarto país del mundo en superficie, se debe añadir a la Región Administrativa Especial de Hong Kong, formada por una península y varias islas, y a Taiwán como parte de RPC en consideración de prácticamente todo el mundo, la cual no puede tener embajadas en esos países como cualquier Estado independiente, y no forma parte del grupo de miembros de las Naciones

Unidas. Cabe mencionar sobre esto última que Taiwán por sus características y funcionamiento lo colocan dentro de los perfiles propios de un Estado independiente, a pesar de que la República Popular China se niegue a reconocerlo como tal. A continuación se listan los mismos:

PUERTOS DE LA REPUBLICA POPULAR CHINA	
China, Caodeidian	China, Quanzhou
China, Changshu	China, Rizhao
China, Changzhou	China, Shanghai
China, Chiwan	China, Shantou
China, Da chan Bay	China, Shekou
China, Dafeng	China, Shenzhen
China, Dalian	China, Shidao
China, Dandon	China, Taicang
China, Dongguan	China, Taiwan Province of, Kaohsiung
China, Dongjiangkou	China, Taiwan Province of, Keelung
China, Fangcheng	China, Taiwan Province of, Mai-Liao
China, Fuqing	China, Taiwan Province of, Taichung
China, Fuzhou	China, Taiwan Province of, Taipei
China, Guangzhou	China, Taizhou
China, Guangzhou (Canton)	China, Tangshan
China, Haikou	China, Tianjin
China, Hong Kong SAR, Hong Kong	China, Weifang
China, Huanghua	China, Weihai
China, Huangpu	China, Weitou
China, Huizhou	China, Wenzhou
China, Humen	China, Wiehai
China, Jiangyin	China, Wuhan
China, Jiaxing	China, Xiamen
China, Jingtang	China, Xingang
China, Jinzhou	China, Xinsha
China, Jiujiang	China, Yangpu
China, Jiuzhou	China, Yantai
China, Lianyungang	China, Yantian
China, Longkou	China, Yingkou
China, Mawan	China, Zha Pu
China, Nanjing	China, Zhangjiagang
China, Nansha	China, Zhangzhou
China, Nantong	China, Zhanjiang
China, Ningbo	China, Zhapu
China, Panjin	China, Zhenjiang
China, Qingdao	China, Zhousan
China, Qinhuangdao	China, Zhuhai

Son 74 puertos pertenecientes a la República Popular China, considerando como se mencionó anteriormente a Hong Kong y Taiwán de acuerdo con la UNCTAD. La ubicación geográfica estratégica de la RPC, con su extensa costa y sus vías fluviales internas, facilitó el florecimiento del comercio marítimo y la construcción de algunos de los puertos más grandes e impresionantes.

Dicho crecimiento se debe a la necesidad de la economía china de abastecer a su mercado interno, siendo uno de los países con mayores habitantes 1.400 millones, superado en el último año por India, según datos del Banco Mundial (2022).

Por otro lado, al contar con la clase media más grande e importante del mundo desde el punto de vista del poder adquisitivo, la mayoría del resto de los países, desean comercializar sus productos y servicios con el gigante asiático, donde muchas veces al encontrarse con una enorme demanda, termina siendo una barrera de entrada a la hora de exportar hacia la RPC. A su vez, el predominio de este último en la producción de manufacturas con especialización en ciudades enteras en productos determinados, produjo la atracción del resto del mundo a la hora de buscar abastecimientos de este tipo de productos, generada por las grandes economías de escala que permiten un baja en los costes para los compradores extranjeros, lo cual termina siendo muy atractivo. Todo esto favoreció al impulso del gobierno chino de buscar mejorar no solo sus puertos marítimos, sino también las redes fluviales, las terminales férreas y aéreas, que terminan abasteciendo a los puertos como punto de partida, y también de llegada con se reciben materias primas o demás productos que deben viajar por el interior del país. Según El Financiero, en 2018, la RPC superó a México por primera vez en términos de PIB per cápita, alcanzando los 10.088 dólares, mientras que México estaba en 9.723 dólares, según las estimaciones del FMI. Como resultado, se está formando la clase media más grande del mundo en China. De hecho, la OCDE clasifica a la RPC como un país de ingresos medios per cápita. Según la Oficina de Información del Consejo de Estado y la Oficina Nacional de Estadísticas de China, la pobreza se redujo significativamente entre 1978 y 2018, sacando a 740 millones de personas de la pobreza.

3. c- Ruta de la Seda

- *Historia*

La Ruta de la Seda, conocida por haber sido la primera ruta mundial de la historia, iba mucho más allá del simple intercambio de mercancías. La Ruta de la Seda era una red de rutas comerciales de la antigüedad, establecida oficialmente durante la dinastía Han de China en 130 a.C., que comunicaba las diferentes regiones de la antigüedad mediante el comercio entre 130 a.C. y 1453 d.C. La Ruta de la Seda no era una sola ruta que iba de este a oeste, por lo que los historiadores prefieren el nombre de "Rutas de la Seda".

El explorador europeo Marco Polo recorrió estas antiguas vías comerciales y las detalló en su famosa obra, aunque no se le atribuye la creación de su nombre. El término "Ruta de la Seda" fue otorgado por el geógrafo y aventurero alemán Ferdinand von Richthofen en 1877. Richthofen las denominó "Seidenstrasse" (Ruta de la Seda). Tanto Marco Polo como, más tarde, Richthofen, describieron los productos que se transportaban en ambas direcciones a lo largo de estas rutas comerciales.

De oeste a este, había:

- ✓ Caballos
- ✓ Sillas de montar y arreos
- ✓ La vid y las uvas
- ✓ Perros y otros animales, tanto exóticos como domésticos
- ✓ Pieles de animales
- ✓ Miel
- ✓ Frutas
- ✓ Cristalería
- ✓ Mantas y alfombras de lana
- ✓ Telas (como por ejemplo cortinas)
- ✓ Oro y plata
- ✓ Camellos
- ✓ Esclavos
- ✓ Armas y armadura

De este a oeste, había:

- ✓ Seda
- ✓ Té
- ✓ Tintes

- ✓ Piedras preciosas
- ✓ Vajilla de porcelana (platos, cuencos, tazas, jarrones)
- ✓ Otros productos de porcelana
- ✓ Especias (tales como canela y jengibre)
- ✓ Bronce y artefactos de oro
- ✓ Medicina
- ✓ Perfumes
- ✓ Marfil
- ✓ Arroz
- ✓ Papel
- ✓ Pólvora

La Ruta de la Seda conectó la República Popular China con Occidente, transportando no solo mercancías, sino también ideas, cultura, arte, ciencia y religión entre dos grandes civilizaciones como Roma y China. La seda se dirigía hacia el oeste, mientras que la lana, el oro y la plata se dirigían hacia el este. A través de esta ruta, la RPC conoció el cristianismo y el nestorianismo, y también se difundió el budismo. Los valientes viajeros que recorrían la ruta, que podían pasar meses en ella, enfrentaban peligros como los bandidos que acechaban ciertas partes del camino.

El comercio entre Europa y el Lejano Oriente durante la dinastía Han probablemente inició la Ruta de la Seda, aunque el transporte de bienes y servicios pudo haber comenzado mucho antes. Originalmente, era una red de caravanas que con el tiempo abarcó más partes del mundo. Aunque es difícil determinar la longitud exacta, se estima que la ruta original recorría alrededor de 8.000 kilómetros, desde Xian hasta Constantinopla (hoy Estambul), pasando por el desierto de Takla Maklan, el Pamir, el Levante y el Mar Mediterráneo.

La ruta principal se movía de este a oeste y convergía en Uzbekistán, conocido por haber sido parte de ella. Aunque la seda le dio el nombre porque era el producto que se consideraba de mayor valor y un secreto elaborado únicamente en la exótica RPC (la aristocracia romana pronto se aficionó a este fino hilo con el que cubrían su cuerpo) también circulaban como ya señalamos piedras y metales preciosos, especias o porcelana, entre otros productos.

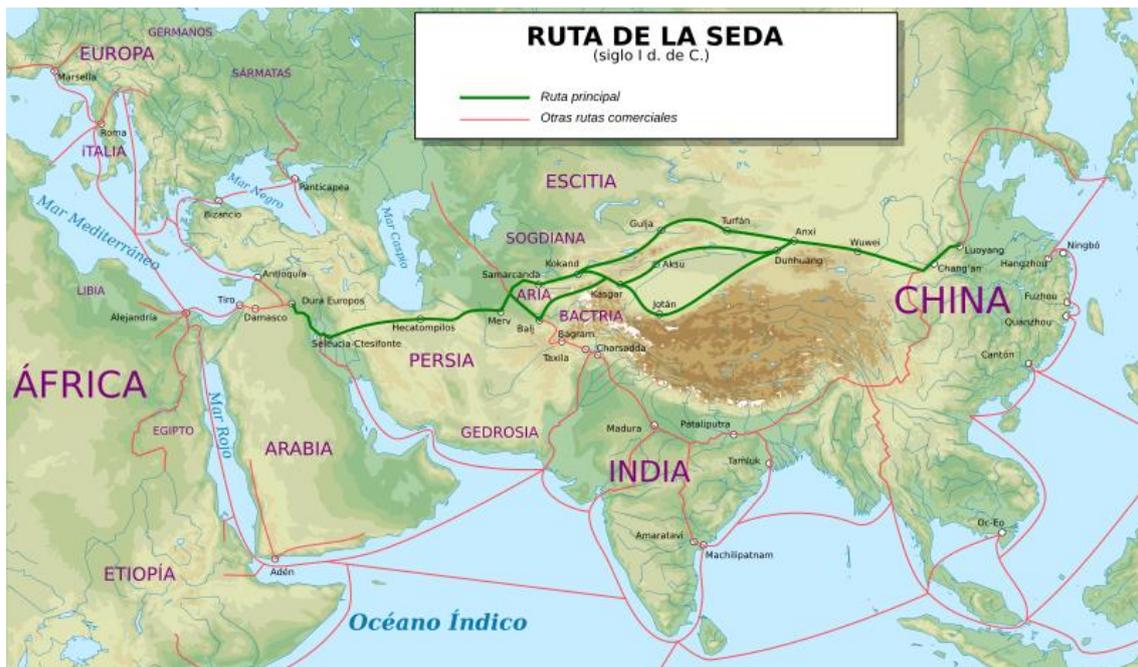


Figura 6: Antigua Ruta de la Seda. Fuente: <https://www.geografiainfinita.com/>

Sin embargo, la ruta que durante varios años trajo prosperidad y conectó países diferentes y lejanos, también vivió su periodo de decadencia. Por un lado, la fragmentación del imperio Mongol aflojó la unidad política y económica de la Ruta de la Seda, donde habían confluído tantas culturas y se habían influenciado unas a otras. La construcción de la Gran Muralla, que acabó fragmentando la relación que la RPC había establecido con el resto del mundo, también tuvo gran importancia. Finalmente, las potencias europeas comenzaron a transitar otras vías marítimas, relegando las anteriores a un segundo plano. De este modo, Asia fue olvidada por Occidente hasta el siglo XIX.

- *La nueva Ruta del siglo XXI*

La RPC ha impulsado en los últimos 10 años la Nueva Ruta de la Seda, denominada la Iniciativa La Franja y la Ruta (Belt and Road), es decir una nueva versión de la Vieja Ruta de la Seda, mencionada en el apartado anterior.

En el último Foro de la Iniciativa La Franja y la Ruta (en adelante BRI, Belt and Road Initiative), se han reunido 24 de los líderes mundiales convocados por el presidente Xi Jinping, quien ha destacado que la segunda década será más ajustada y se volverá más verde en su perfil. El BRI es conocido internamente como la “Franja y la Ruta” (onebelt, oneroad, OBOR) y afuera como “Nueva Ruta de la Seda”.

Durante la última década la República Popular China ha desembolsado, financiado e impulsado 3.000 proyectos. Entre ellos proyectos de inversiones, comercio e infraestructura en 152 países del mundo, por un total de un billón de dólares, cifras enormes a las que su rival Estados Unidos u otros organismos de cooperación internacional han podido igualar. En el año 2013 un carguero perteneciente a la Compañía de Navegación Oceánica de China (COSCO), utilizó la nueva ruta de navegación para recorrer 5.400 kilómetros uniendo satisfactoriamente el puerto de Dalian (provincia de Liaoning) con el puerto de Róterdam (Países Bajos). La travesía le permitió reducir hasta en un 40% la duración del viaje entre Asia y Europa.

La actual BRI permitió desde el propio financiamiento chino y de empresas, la construcción de centrales eléctricas, carreteras, ferrocarriles y puertos en todo el mundo, en especial en África, Asia, América Latina y Oriente Medio. Se buscara promover proyectos emblemáticos como programas de subsistencia, con desembolsos de capitales con una estrategia de política de créditos. Esto último ha sido mencionado como crítica ya que, en algún punto buscan integrarse con países con dificultades económicas y financieras, que terminen quedando “políticamente” obligados con el gigante asiático.

La nueva postura de la RPC, tiende hacia la parte comercial, iniciando con grandes proyectos de construcción y en materia de energía eólicas y solares. A esto se le sumarían proyectos de centrales hidroeléctricas y eólicas, aeropuertos, puertos y parques industriales. Por otro lado, gran parte de los préstamos y las inversiones se realizaron a través de empresas estatales chinas que utilizaron suministros chinos –e incluso mano de obra china– para construir infraestructuras en el país receptor.

"La modernización global debe perseguirse para potenciar el desarrollo pacífico y la cooperación mutuamente beneficiosa y llevar la prosperidad a todos", hizo mención Xi Jinping, III Foro de la Iniciativa La Franja y la Ruta, 2023. Además, prometió acelerar el proyecto del Expreso Ferroviario China-Europa y crear un nuevo corredor logístico a través del continente euroasiático conectado por el transporte ferroviario y carretera.

Con la llegada china también busca suscribir nuevos acuerdos de libre comercio y de protección de inversiones con más países y eliminar restricciones al acceso de inversión extranjera en el sector de las manufacturas. Esto último se relaciona con las controversias del desacople con Estados Unidos, y las restricciones del acceso chino a nuevas tecnologías. Uno de los proyectos clave de BRI en África es el ferrocarril Mombasa-

Nairobi, que se extiende a lo largo de 592 kilómetros y conecta el mayor puerto de Kenia con su capital. Inaugurado en 2017, RPC promociona el proyecto como un éxito y afirma que ha contribuido al crecimiento económico de Kenia. En el Sudeste Asiático, uno de los proyectos más destacados del BRI ha sido la construcción de un ferrocarril de alta velocidad de 142 kilómetros que unirá la capital de Indonesia, Yakarta, con el centro económico de Bandung.

El comercio entre la RPC y Rusia se disparó un 30% en el primer semestre del año 2023 y se espera que supere los 200.000 millones de dólares este año, que aspira a apurar la construcción del gasoducto Power of Siberia-2, que atravesará Mongolia y permitirá a Moscú vender más gas natural a RPC. Ambos comparten un compromiso a largo plazo y amenazas comunes que refuerzan la "interacción ruso-china"



Figura 7: Nueva Ruta de la Seda. Fuente: China-Britain Business Council

La Ruta de la Seda marítima dirigida hacia Oriente, comenzará en la provincia de Fujian y pasará por Guangdong, Guangxi y Hainan, antes de dirigirse hacia el sur hasta el Estrecho de Malaca. Desde Kuala Lumpur, la Ruta seguirá a Kolkata y Colombo, luego cruzará el resto del Océano Índico en dirección a Nairobi. Y desde ese punto del continente africano, recorrerá el Cuerno de África buscando atravesar el estratégico Golfo de Adén hasta llegar al Mar Rojo. El plan trazado por Pekín pretende crear las infraestructuras

suficientes para que los buques chinos puedan llegar a alcanzar de manera segura el Mediterráneo tras navegar por el Canal de Suez. Pero, la ambición de la República Popular China no se detiene a las puertas de la Unión Europea, ya que se quiere llegar a Atenas surcando el Egeo y de ahí pasar a Venecia, donde buscará las rutas terrestres que hagan posible el desplazamiento de sus mercancías por la toda Unión. La inversión china se ha centrado, entre otros puntos, en el puerto del Pireo, con un nuevo centro logístico y en el desarrollo de una red de infraestructuras logísticas a través de los Balcanes y de Hungría.

A continuación, en un mismo mapa global, se podrán las rutas de expansión y sus diferencias entre las mencionadas Ruta de la Seda y el BRI del siglo XXI.



Figura 8: La antigua y la nueva ruta de la Seda terrestre. Fuente: Silk-Road in the I century AD – ru.svg

3. d- Puertos internacionales con presencia de la República Popular China

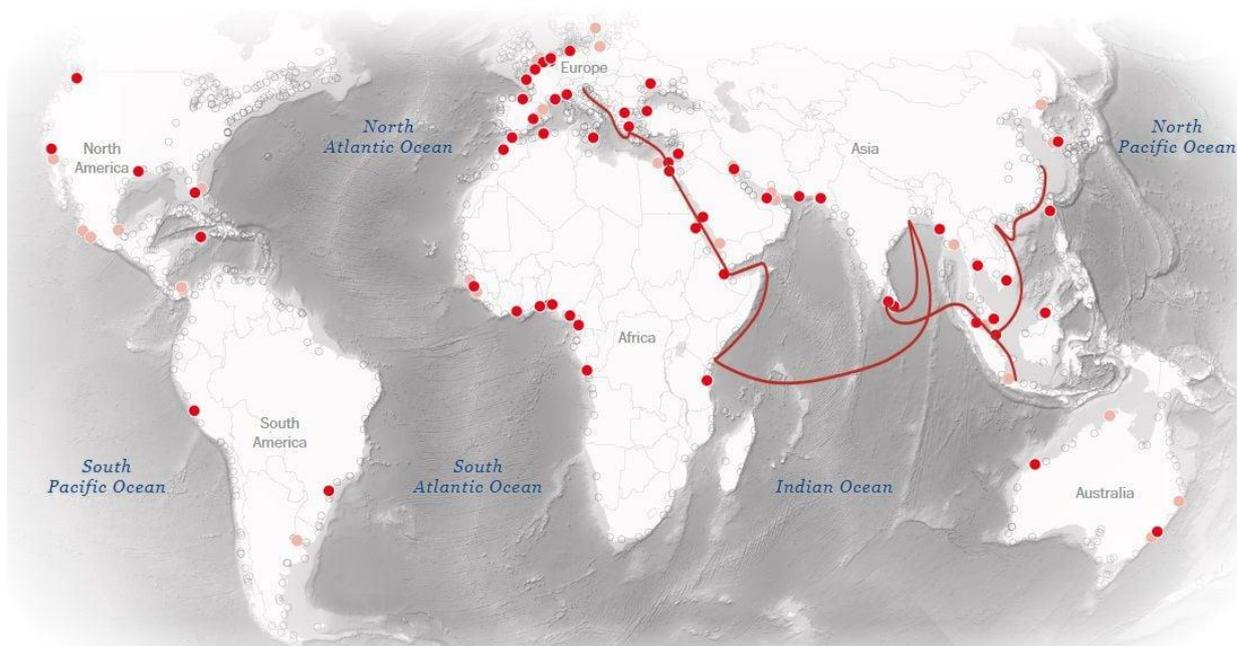


Figura 9: Puertos internacionales con presencia china. Fuente: Infobae

La presencia de la RPC en distintos puertos internacionales fuera de su espacio territorial cada vez es más evidente, ya sea por lo explicado en el apartado anterior de “Ruta de la Seda”, como así también en otras regiones por medio de inversiones de empresas encargadas de los denominados servicios portuarios, por la creación o expansión de nuevos puertos estratégicos, con intereses comerciales, diplomáticos o militares. Para citar algunos ejemplos, tanto el Estado de la RPC como las empresas chinas, desde 1990 hasta finales 2020, han tenido participación en más de 105 puertos, ya sea de manera directa o indirecta. De esta manera, se busca lograr controlar los puertos extranjeros. El financiamiento chino impulsado por presiones políticas y no por razones puramente comerciales puede generar exceso de oferta en los Estados portuarios receptores. Por ejemplo, el puerto de Hambantota en Sri Lanka, sufragado con 1.500 millones de dólares, tuvo una operación baja en 2018, manejando solo un barco al día, generando pérdidas anuales de unos 60 millones de dólares, lo que provocó que el Gobierno insular se viera obligado a entregar el puerto de Hambantota a una empresa estatal china en un “contrato de arrendamiento de 99 años” debido a la incapacidad para pagar la deuda china y al bajo rendimiento de la infraestructura portuaria. Además, puede presuponer una trampa militar frente al país que dada determinada circunstancia no se encuentre del lado del Ejército

Popular de Liberación, generando que el gigante asiático lo considere una amenaza y actúe con represalias económicas, diplomáticas o militares.

Muchos de los puertos marítimos desarrollados por empresas chinas estatales cumplen con requisitos militares mínimos, como diques secos para reparaciones, profundidades de atraque de al menos 10 metros y un muelle lo suficientemente grande para los buques más grandes de la Armada china. A modo de ejemplo la presencia de la RPC en estos puertos ni siquiera permitiría a los Estados Unidos a salir en defensa de esos países, que estarían amenazados de alguna forma u otra.

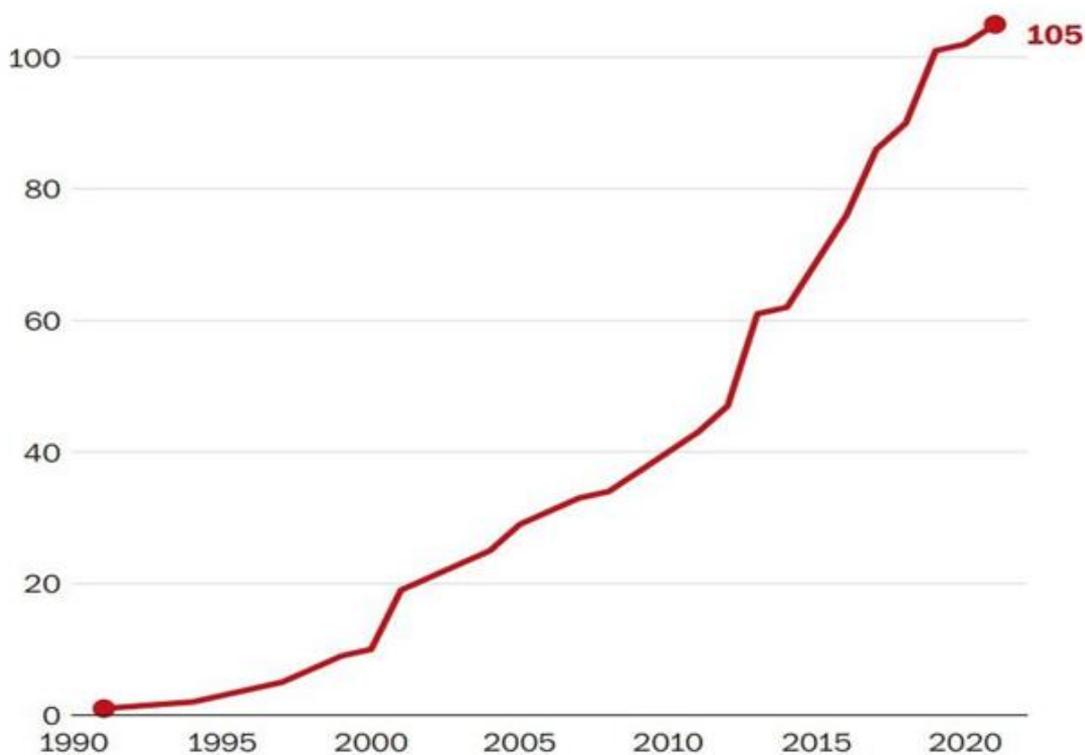


Figura 10: Número de puertos operados por la RPC o de su propiedad. Fuente: The Washington Post

Al estar controlados los activos portuarios por las empresas chinas, pueden enfrentarse al dilema entre su prosperidad económica y su soberanía. Los países que dependen de inversiones chinas pueden encontrarse en una posición complicada al tener que nivelar sus intereses comerciales con su autonomía política. Estas inversiones se presentan en 191 puertos en 88 países portuarios, varios de ellos latinoamericanos. De esta manera, lo posiciona como el mayor operador de puertos que se encuentra en el centro de las cadenas de suministros globales. Desde el punto militar, se pueden plantear riesgos de

espionaje para los países portuarios, así las empresas chinas obtendrían información sobre barcos, tripulaciones, cargamentos, representando una amenaza a nivel mundial. Además, esto permitiría la recopilación de datos por parte la RPC sobre envíos de equipos militares, obtener ventajas comerciales y detectar debilidades.

En otras palabras, la RPC ya se ha asegurado una participación significativa en una red de puertos globales que son fundamentales para el comercio mundial y la libertad de navegación. Aunque el destino declarado de las inversiones era comercial, Estados Unidos y sus aliados están cada vez más preocupados por las posibles implicaciones militares. El objetivo claramente marcado es el de mejorar y agilizar a la red de suministros de los mercados mundiales, ya mencionado en el apartado sobre Índice de Conectividad del Transporte Marítimo de Línea.

La presencia de la RPC también viene dada de la mano de sus empresas como es el caso China Ocean Shipping Company (COSCO), la cual es propiedad del gobierno chino y está basada en Pekín. La compañía es gestionada por la Comisión de Supervisión y Administración de Activos Estatales, que a su vez depende directamente del Consejo de Estado chino, por lo que está bajo el control del Partido Comunista. Sus inversiones son decididas y validadas por Pekín y, por lo tanto, se considera una extensión del poder chino en el mundo. COSCO se fusionó con China Shipping Group en febrero del 2016 y luego adquirió Orient Overseas Container Line (OOCL) en julio del 2018, convirtiéndose en la tercera naviera más grande del mundo. También actúan en el sector portuario otras empresas estatales vinculadas con los líderes del Partido Comunista. Tal el caso de la firma de construcción de infraestructura Communications Construction Company (CCCC), y China Merchants, corporación estatal china, que administra 36 puertos en 18 países. Esta última también se dedica al servicio de transporte marítimo de contenedores (nacionales e internacionales). También, dentro de todas estas enormes empresas, debemos mencionar a Hutchinson Ports, la división de puertos y servicios relacionados de CK Hutchison Holdings Limited (CK Hutchison), quien se trata del principal inversor y desarrollador mundial con una red de 52 puertos que abarcan 26 países de Asia, Oriente Medio, África, Europa, América y Australia.

Por último, existe otra forma en la que la RPC se ha asegurado tomar posición de mando siendo a través del denominado software Logink. El mismo es una plataforma logística digital cuyo propietario es del gobierno chino. De esta manera, este último puede acceder a inmensas cantidades de datos sobre los movimientos, la gestión y la fijación del

valor de las mercaderías que circulan por el mundo. En contraposición, el Departamento de Transporte de Estados Unidos emitió un informe dando advertencia a las empresas y distintos organismos que evitaran interactuar con el dicho sistema por el potencial riesgo de un posible ciberataque y espionaje. Actualmente, no menos de 24 puertos marítimos de todo el mundo, en los que podemos mencionar Hamburgo y Róterdam, cuentan con dicho software. (China Observers in Central and Eastern Europe (CHOICE), 2024).

4. INVERSIONES PUBLICAS Y PRIVADAS DE LA REPUBLICA POPULAR CHINA - Antecedentes y proyectos -

4. a- Europa

La RPC cuenta con importantes inversiones en más de 20 puertos europeos, lo que le confiere una gran influencia en las rutas de suministro del continente. Muchos de ellos son puntos vitales de logística y transbordo para la OTAN y la Marina estadounidense. “*Se trata de un importante problema de seguridad nacional y económica*”, declaró Michael Wessel, de la Comisión para la Revisión de la Economía y la Seguridad entre Estados Unidos y la RPC. En el curso de los últimos años, la RPC ha llevado a cabo importantes iniciativas, como la creación del Banco Asiático de Infraestructuras e Inversiones, de las Rutas (marítima y terrestre) de la Seda.

En el caso de España, se ha iniciado un gran proceso de internacionalización por parte las empresas chinas con implantación en el país, que pertenecen a los sectores de los servicios financieros, turismo, electrónica, logística y energías renovables. Las más representativas son: HUAWEI, JSTI, GINKO TREE, ICBC, MINMETALS, HAINAN GROUP, CITIC HEAVY INDUSTRIES, HUTCHISON WHAMPOA. El denominado proceso internacionalización de las empresas chinas se ha convertido en una característica estructural más de su economía, habiendo generado además cerca de 2 millones de puestos de trabajo en el exterior, y 37.000 millones de dólares en impuestos en los países invertidos. Asimismo, la desregularización e incentivos económicos para las operaciones de inversión en el exterior, tanto para empresas públicas como privadas, la enorme necesidad de materias primas para mantener la capacidad industrial; y el conocimiento tecnológico para continuar avanzando en la escalera del desarrollo, han contribuido a dicha expansión.

Existen otras participaciones en el resto de España, según un informe reciente del Parlamento Europeo sobre las inversiones chinas en infraestructuras marítimas europeas, las empresas China Merchants Port (CMP) y Cosco cuentan con un 39,5% en CSP Bilbao y un 51% en CSP Valencia, que forman parte del gigante logístico de puertos, CSP Spain.

Además, Cataluña tiene una gran vocación para la logística: su ubicación geoestratégica, su red de infraestructuras de transporte, su capacidad de consumo y su tejido empresarial la ha convertido, y, específicamente Barcelona. Según un informe de ESADE del 2015, sobre las inversiones chinas en Europa enumero los principales operadores logísticos y navieras de capital chino con base operativa en Cataluña:

- GRAN VIEW CONTAINER TRADING SOUTH EUROPE SL
- COSCO IBERIA SA
- CHINA SHIPPING SPAIN AGENCY SL
- UBC ESPAÑA SL
- CONTAINER MULTIMODAL SERVICES LOGISTICS SPAIN SL
- AIR SEA WORLDWIDE SPAIN SL
- VANGUARD LOGISTICS SERVICES SA
- CROWN WORLDWIDE MOVERS SL
- HUTCHINSON PORT HOLDINGS
- KERRY LOGISTICS

El país asiático se ha convertido en pocos años en uno de los principales inversores mundiales, destinando principalmente su inversión en Europa y llevando a cabo operaciones que evidencian una creciente capacidad de influencia no solamente económica y empresarial sino también social y política. También las empresas chinas han mostrado un mayor interés por invertir en las grandes economías europeas, con Reino Unido a la cabeza (antes del BREXIT), seguido de Alemania, Francia, Portugal e Italia.

La Inversión extranjera directa china en Europa se distribuye en un conjunto heterogéneo de sectores, aunque se observa un mayor peso de participación en el sector eléctrico, inmobiliario, industrial con un fuerte componente tecnológico y agroindustrial. Algunas de las últimas operaciones destacadas han sido la compra de la participación de CIC sobre Chiswick Park en Londres por 1.200 millones de dólares en 2014; la adquisición de una participación de Energías de Portugal por parte de Three Gorges valorada en 3.500 millones de dólares en 2011 o la más reciente de ChemChina sobre el 26% de la italiana Pirelli por 7.200 millones de dólares en 2015. A nivel de inversión exterior la Unión Europea es el principal inversor en la RPC y a su vez, uno de los principales destinos de la inversión china. Además, se busca negociar nuevos acuerdos de inversión, para ampliar las relaciones económicas, mediante la eliminación o reducción de requisitos para

establecer un joint venture con un socio local. La búsqueda prioritaria de inversiones en la UE tiene como finalidad lograr el acceso a un mercado con un alto poder adquisitivo, y de este modo poder consolidar marcas mundiales.

Existen 24 acuerdos de adquisición chinos y 13 proyectos de inversión en infraestructura marítima europea anunciados de 2004 a 2021. Las adquisiciones representaron la mayor parte del capital invertido por un valor que superó los 9.1 mil millones de euros, mientras que el valor del capital comprometido en los proyectos greenfield fue de aproximadamente 1.1 mil millones de euros.

China Ocean Shipping Company (COSCO) y China Merchants han sido los principales inversores. Shanghai Zhenhua Heavy Industries Company Limited (ZPMC) es el principal proveedor de grúas de barco a tierra para puertos europeos. Las empresas estatales chinas que participan en infraestructuras marítimas europeas se benefician de una ventaja protegida en el mercado nacional y de una cadena de valor integrada verticalmente bajo la propiedad de la Comisión de Supervisión y Administración de Activos de propiedad estatal (SASAC), que facilitan la expansión anticompetitiva de la cuota de mercado en Europa y los riesgos relativos a la dependencia común del mercado de los proveedores chinos.

El efecto en el Puerto del Pireo (Grecia), el Puerto de Hamburgo (Alemania) y la Terminal de Kumport (Turquía) muestran que las inversiones chinas pueden aportar beneficios tales como mejoras y ampliaciones de la capacidad portuaria (es decir, en El Pireo y Kumport). Sin embargo, de los casos analizados, solo en el Puerto del Pireo esto ha llevado a un aumento sustancial del tránsito y el transporte marítimo. La Terminal Kumport, como se lo mencionó en el apartado anterior, ha tenido un rendimiento decepcionante y operando por debajo de su capacidad, por lo que terminó en manos de empresas chinas. El debate sobre la influencia china en la infraestructura de transporte de Europa resucitó este año tras la polémica oferta de CSP para comprar el 35% de la terminal de contenedores más pequeña de Hamburgo, Tollerort Terminal (CTT). El asunto se resolvió permitiendo a CSP comprar una participación del 24,99%. En consideración a esta última situación, las inversiones en una infraestructura marítima europea aumentan los riesgos para toda la UE. Existen riesgos asociados que requieren más atención por parte de la EU ya que tiene capacidades deficientes, como lo son el riesgo cibernético, de dependencia y de seguridad. El aumento del riesgo parece ser proporcional a la inversión:

cuanto más grandes sean las acciones propiedad de una empresa china de una infraestructura marítima europea, mayores serán los riesgos y sus consecuencias.

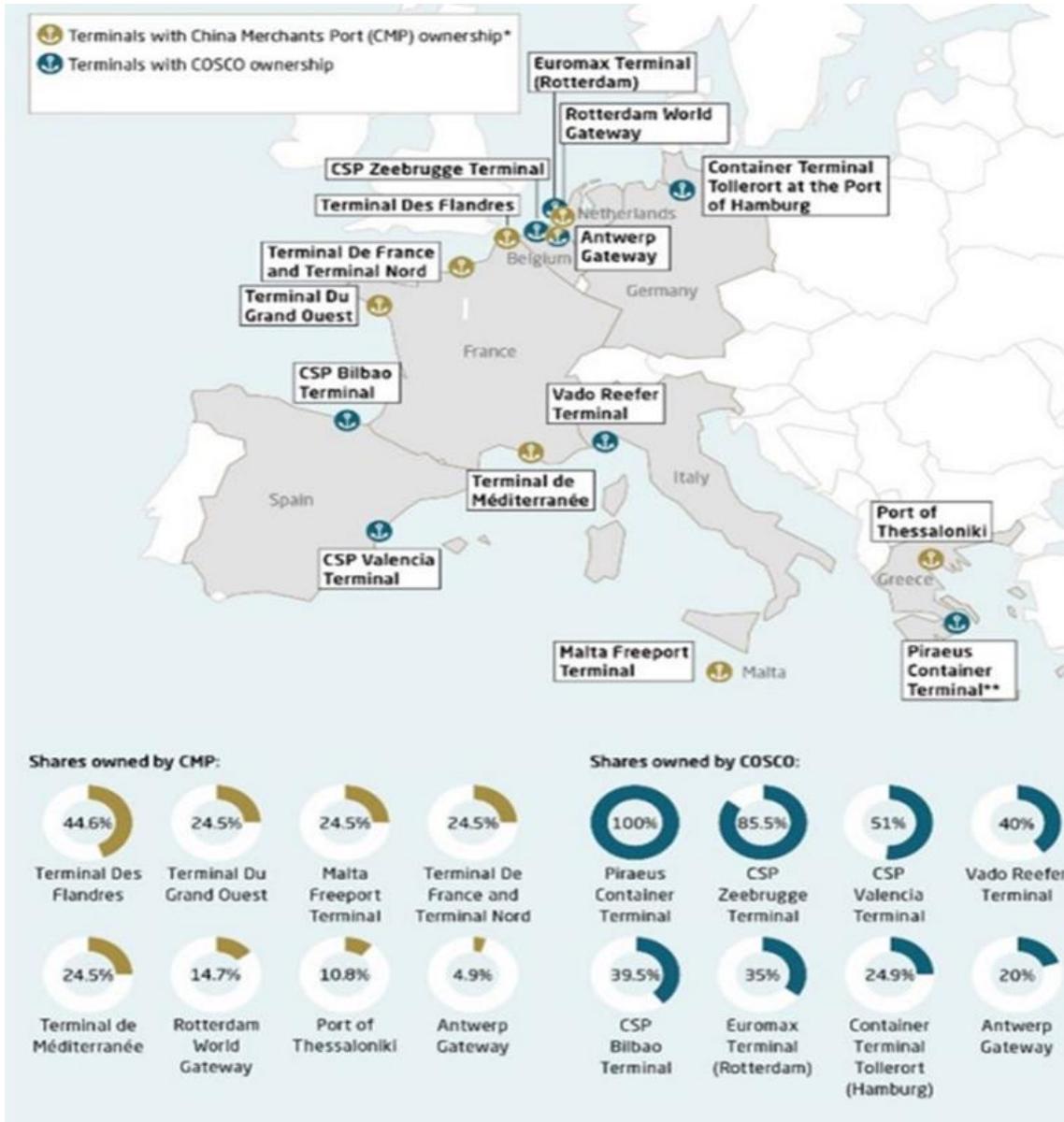


Figura 11: Puertos de Europa con participación china. Fuente: MERICS

En relación a los riesgos mencionados, es probable que algunos requieran un seguimiento y una mayor aplicación de las normas actuales, otros necesitarán un cambio o coordinación moderados entre las instituciones europeas y los Estados miembros, y otros exigirán soluciones más complejas. Los datos y el análisis de la presencia china en la gestión cibernética/de datos en los puertos son deficientes y también lo es el análisis de los riesgos relacionados. Una investigación adicional para recopilar datos sobre los riesgos de

la participación de las empresas chinas en la ciberseguridad y la seguridad de los datos en infraestructuras críticas proporcionaría una base sólida para informar a los Estados miembros y desarrollar políticas conexas. Los Estados miembros deben llevar a cabo una evaluación del riesgo de la participación china en sus infraestructuras marítimas que incluye el impacto en la mano de obra y el medio ambiente, así como en las dependencias.

En cuanto al gobierno alemán, ha autorizado a la empresa naviera estatal china COSCO a tener una participación limitada en la empresa que opera una terminal de contenedores en el Puerto de Hamburgo. Debido a la preocupación por la entrada de China en una infraestructura estratégica para Alemania, se ha establecido una restricción parcial: la participación de COSCO en la terminal de contenedores no puede exceder el 24,9%. Esta restricción tiene como objetivo evitar una influencia estratégica y limitarla a una presencia principalmente financiera. Por ejemplo, se prohíbe a COSCO adquirir derechos de veto en decisiones comerciales o de personal. COSCO ha estado operando en la terminal de Tollerort, Hamburgo, durante más de 40 años a través de sus barcos. A cambio de su participación, COSCO quiere convertir la terminal en un punto de transbordo clave en Europa. La participación de las compañías navieras en las terminales es algo común en la logística global de contenedores. Hamburgo es el puerto comercial más grande de Alemania y el tercero más grande de Europa, después de Róterdam (Países Bajos) y Amberes (Bélgica).

El puerto de Róterdam en los Países Bajos es un excelente ejemplo de cómo una ciudad portuaria puede impulsar el crecimiento económico. Siendo el puerto más grande de Europa y uno de los más activos del mundo, Róterdam tiene una larga historia de comercio e innovación. Al invertir en infraestructura avanzada, como terminales de aguas profundas y sistemas automatizados de manejo de contenedores, Róterdam ha podido manejar grandes volúmenes de carga de manera eficiente. Esto ha atraído a numerosas industrias y empresas a establecer operaciones en la ciudad, creando empleos y estimulando el desarrollo económico de la región.

La Autoridad del Puerto de Róterdam y el Banco de China, una de las cinco principales entidades bancarias comerciales propiedad del Estado, han reafirmado su intención de construir una alianza a largo plazo. Esta colaboración permitirá a ambas partes apoyarse mutuamente en la identificación, atracción y desarrollo de oportunidades de negocio en áreas como infraestructuras, logística, contenedores, transporte marítimo y ferroviario.

El caso del PIREO, GRECIA

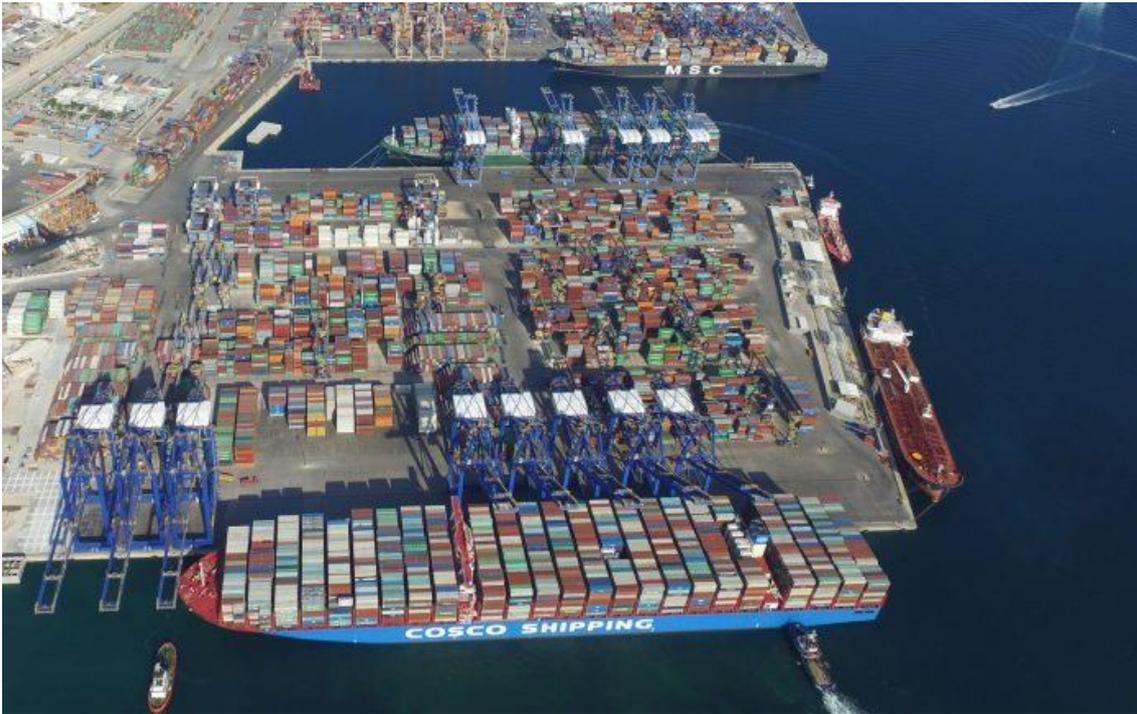


Figura 12: Buque portacontenedores Cosco en el puerto del Pireo, Grecia. Fuente: Portal Portuario

El Puerto de El Pireo es uno de los 50 principales puertos del mundo, el más grande de Grecia y el segundo más grande del Mediterráneo. Es el puerto más profundo de Europa y más cercano al Lejano Oriente.

Con la incorporación de la terminal Tollerort de HHLA, COSCO Shipping Ports (CSP) ahora posee acciones en once terminales en siete países europeos (Bélgica, Alemania, Grecia, Italia, Países Bajos, España y Turquía). Las finanzas de CSP muestran cuánto más han estado invirtiendo las empresas estatales chinas en Europa. En 2022, 682 millones de dólares, o el 47 % de los ingresos de CSP, se generaron en terminales europeas, frente al 32 % en 2016. Además de las 11 terminales de CSP, la empresa estatal China Merchants Port Holdings ha invertido en nueve terminales, con un mayor enfoque en los puertos del sur de Europa (Francia, Grecia, Malta, Turquía y Países Bajos).

Es poco probable que la preocupación por el dominio chino de las terminales se centre en el número de terminales sino en el grado de control individual. A mediados de 2023, los actores estatales chinos tenían el control total o mayoritario solo en dos puertos europeos: El Pireo y Zeebrugge, y CSP poseía el 90 % de CSP Zeebrugge y el 100 % de las terminales 1 y 2 del Pireo, más el 67 % del Autoridad Portuaria del Pireo. Zeebrugge sigue siendo un puerto menor, que gestiona dos circuitos Asia-Europa y un servicio de

enlace irlandés de COSCO Shipping Lines/OOCL. El Pireo representa una inversión más importante, pero se reconoce que COSCO SP ha aportado una inversión muy necesaria al puerto y los volúmenes superaron los 5 millones de TEU por primera vez en 2022. Actualmente, el Puerto del Pireo es uno de los puertos con mayor avance tecnológico en el mundo. Las terminales II y III del Puerto han sido reconstruidas, ampliadas y equipadas con equipos de carga y descarga de clase mundial y transporte de carga, y se han logrado avances significativos en la gestión y los servicios. El Puerto tiene seis secciones: una terminal de contenedores, una terminal de cruceros, una terminal de automóviles, una instalación de reparación de barcos, una terminal de transbordadores y logística y almacenamiento, formando una cadena industrial completa que abarca el transporte marítimo, el Puerto y la logística integrada. Los propietarios de los buques mercantiles que se habían ido, han regresado al Puerto de El Pireo. Tres grandes alianzas marítimas en la industria de envío de contenedores que permiten acuerdos de reparto de embarcaciones se han convertido en clientes a largo plazo, asegurando un volumen comercial estable de 200 visitas de buques por mes. Las alianzas también han incluido el Puerto en 15 principales rutas oceánicas y 51 rutas regionales europeas y aportaron nuevos recursos. Su clasificación entre los puertos internacionales saltó de posición 93 de la 32. Su velocidad de carga y descarga de la grúa puente elevada aumentó de 15 TEU por hora a 27 TEU por hora, la mejor entre los puertos europeos. El Puerto también puede cargar y descargar cinco barcos súper grandes que pesan más de 14.000 TEU cada uno simultáneamente. Los barcos de 21.000 TEU más grandes del mundo también se pueden atracar allí.

Por último, la RPC ha descrito las inversiones portuarias como parte de su plan Belt and Road, pero la preocupación por las inversiones chinas en infraestructura europea llevó a la UE a adoptar nuevas reglas en diciembre de 2022. Quienes se oponen a la influencia china afirman que la inversión china podría reducir la competitividad entre las empresas portuarias europeas, un cambio en los flujos comerciales, el acceso chino al funcionamiento de los puertos europeos y una presión no deseada sobre los organismos europeos para mantener buenas relaciones con RPC. Es por eso que este último, volvió a ser el mayor socio comercial de la Unión Europea en 2022, exportando 230.000 millones de euros (247.000 millones de dólares) en bienes al bloque, y también el tercer mayor importador de bienes de la UE.

4. b- África

La quinta región con mayor inversión procedente del país asiático es África, con un 4% del total, donde se han realizado importantes operaciones en Suráfrica, Zambia, Nigeria, Angola o Zimbabue, centradas casi exclusivamente en los sectores de materias primas y energía. Algunas de las más importantes fueron la de China Power Investment en el sector del aluminio en Guinea por 5.950 millones de dólares o de CNPC en el sector del petróleo en Níger por 5.000 millones de dólares. Cabe destacar que pese a la enorme repercusión mediática e interés despertado por la irrupción de la inversión china en África, las cifras nos indican que la presencia de empresas procedentes del país asiático es mucho más numerosa en otras regiones económicas. La relación de inversión entre la RPC y África es marcadamente asimétrica en el sentido de que dichas operaciones son mucho más relevantes en términos de impacto económico y empresarial para los países africanos que para el país asiático.

Barcelona China's European Logistics Center (BARCELOC) es una iniciativa conjunta de Catalonia Trade & Investment, el Port de Barcelona, y operadores logísticos españoles y globales ubicados en Barcelona para la atracción de centros de producción y distribución de empresas industriales y logísticas chinas y asiáticas en general. La iniciativa pone en valor las infraestructuras y servicios logísticos que se ofrecen en Barcelona y que constituyen la mejor oferta logística del sur de Europa. Gracias a esta oferta, Barcelona es la ubicación idónea para distribuir productos industriales chinos y asiáticos a la península ibérica, el sur de Europa, el Norte de África, África Occidental y Latino América. BARCELOC ofrece asesoramiento gratuito, en Barcelona y a través de las tres oficinas ubicadas en Shanghái, Beijing y Hong Kong, a aquellas empresas chinas y asiáticas que quieran optimizar su logística en Europa y estén interesadas en una implantación logística en Europa y/o en buscar un partner industrial / comercial para distribuir a estas zonas.

Cataluña es una puerta natural de entrada al sur de Europa y África, y una excelente plataforma de puente a Asia y América Latina, así como uno de los polos productivos más importantes de Europa con mayor potencial para atraer negocios. Empresas logísticas como Cosco o China Shipping fueron los primeros inversores de capital chino en establecerse en Cataluña a los que han seguido otras empresas relevantes en el sector como por ejemplo Kerry Logistics. Cabe destacar la inversión de la empresa hongkonesa Hutchison Port Holdings, uno de los principales operadores portuarios del mundo, que ha

establecido su base de operaciones en Barcelona con la primera terminal semi-automatizada de la compañía (terminal BEST) que la convierte en la más grande del sur de Europa. Todo esto hace que, de manera indirecta, a través de los operadores portuarios en España, se permita llegar a los países del norte de África.

Por otro lado, África tiene una deuda de 153.000 millones de dólares con la República Popular China, que en los últimos 20 años ha concedido 1.143 préstamos a Gobiernos del continente. Si bien esta creciente suma está comprometiendo la independencia de los Estados africanos y profundizando la influencia de Pekín en su territorio, también esconde una realidad más compleja: mientras la RPC se beneficia del desarrollo económico de África, sus intereses en la región también están provocando un aumento de las dependencias mutuas. Dado que el gobierno chino no es autosuficiente en recursos naturales, el país necesita el aprovisionamiento constante de energía y otras materias primas para materializar las inversiones; por otro, su estructura productiva, plenamente orientada al mercado exterior, provoca que el consumo interno quede rezagado y se generen excedentes que sí o sí tienen que ser colocados fuera. Y ahí África puede jugar un papel muy importante, tanto como proveedor de energía y materias primas como destino de las exportaciones chinas. No en vano, desde comienzos de siglo, y sobre todo a raíz de la entrada de RPC en la Organización Mundial del Comercio en 2001, el comercio sino-africano se ha disparado. Tanto es así que en 2009 China ya era el primer socio comercial de África, desbancando a Estados Unidos.

En la actualidad Pekín importa diversas materias primas desde el continente africano: petróleo desde Sudán y Angola, uranio desde Namibia y Níger, cobalto y coltán de la República Democrática del Congo. El sector minero, con un tercio de la inversión china concentrada en África, es el área al que Pekín destina más recursos.



Figura 13: Principales países importadores en África. Fuente: El Orden Mundial

Así, nos encontramos con que Etiopía y Angola, países absolutamente estratégicos para China, han recibido 42.600 y 13.700 millones de dólares respectivamente, lo que los convierte en los principales destinos africanos de préstamos chinos. Además, países también relevantes como Kenia, Zambia, Nigeria, Camerún, Sudán o Egipto superan los 5.000 millones de dólares. Ese constante flujo de dinero oxigena y da cierto margen de maniobra a la economía africana, pero puede acabar poniendo en una situación comprometida a los distintos Gobiernos del continente: si sus finanzas dependen en exceso de los fondos de Pekín, sus decisiones políticas y económicas también pueden acabar siéndolo. Las empresas chinas son ahora líderes constructores, banqueros, propietarios y operadores de puertos en África.

Rápidamente han alcanzado una escala y un alcance significativos en todo el continente, utilizando tecnologías modernas, puertos de aguas profundas para impulsar el comercio chino y promover la inversión en otros proyectos económicos pasando el muelle. Varias empresas estatales han estado ascendiendo en la cadena de valor en el sector, tomando control a largo plazo sobre la propiedad y las operaciones de los activos portuarios en lugar de simplemente construyéndolos en contratos. Estos puertos

proporcionan plataformas sólidas para el desarrollo económico, acceso político y diplomático en África. También establecen sitios listos para operaciones civiles-militares, uso dual. Evidentemente, las empresas chinas persiguen estos proyectos para acceder a los mercados africanos y recursos, sino también para promover objetivos más amplios de política exterior china que sean competitivos con los intereses estadounidenses en África.



Figura 14: Principales puertos de África con presencia china. Fuente: The National Bureau of Asian Research

A continuación, observamos un listado de los todos los puertos del continente africano, en donde se identifican:

Puerto	País	Org. Financiero	Constructora	Propietario	Servicios Portuarios
El Hamdania	Argelia	Eximbank	CHEC/CSCEC	CHEC/CSCEC	Shanghai Int. Port Group
Oran	Argelia	-	CHEC	-	-
Cabinda	Argelia	CDB	China Gezhouba	-	-
Caio	Angola	Eximbank/ Sinosure	CRBC	-	-
Lobito	Angola	Eximbank	CHEC/CCCC	-	-
Douala	Camerun	-	CHEC	-	-
Kribi	Camerun	Eximbank	CHEC/CCCC	CHEC	CHEC
Lolabe	Camerun	-	CHEC	-	-
Mindelo	Cabo Verde	MOFCOM	CRBC	-	-
Abidjan	Costa de Marfil	Eximbank	CHEC	China Merchants	-
Damerjog	Yibuti	Eximbank	CSCEC/CCECC	China Merchants	-
Doraleh	Yibuti	Eximbank	CSCEC/CCECC	China Merchants	-
Ghoubet	Yibuti	Eximbank	CHEC	China Merchants	-
Tadjourah	Yibuti	Eximbank	Baoye Hubei Const.	China Merchants	-
Abu Qir	Egipto	Hutchinson	Hutchinson	Hutchinson	Hutchinson
Alexandria	Egipto	-	-	Hutchinson/Shenzhen	Hutchinson
El Dekheila	Egipto	-	-	Hutchinson	Hutchinson
Port Said	Egipto	-	-	COSCO	COSCO
Bata	Guinea Ecuatorial	Eximbank	CRBC/CCCC	-	-
Massawa	Eritrea	-	CHEC	-	-
Mole	Gabon	-	CHEC	-	-
Banjul	Gambia	Eximbank	CHEC/CRBC	-	-
Atuabo	Ghana	-	CHEC	-	-
Takarodi	Ghana	CDB	CHEC	-	-
Tema	Ghana	Bank of China/ICBC	CHEC/CCCC	-	-
Boke	Ghana	-	-	Yantai Port Group	Yantai Port Group
Conakry	Ghana	-	CHEC	Rizhao Port Group	Rizhao Port Group
Alto do Bandin	Guinea-Bisáu	MOFCOM	CRCEG	Fujian Shihai Corp	-
Lamu	Kenia	-	CCCC/CRBC	-	-
Mombasa	Kenia	Eximbank	CCCC/CRBC	-	-
Saint Mary	Madagascar	-	CRBC	-	-
Tamatave	Madagascar	-	CHEC	-	-

Friendship	Mauritania	Eximbank/MOFCOM	CRBC/CCCC	-	-
N'Diago	Mauritania	-	China Poly Group	-	-
Nauadhibou	Mauritania	-	Fuzhou Hong Dong	-	Fuzhou Hong Dong
Casablanca	Marruecos	-	-	China Merchants	-
Tanger	Marruecos	-	-	China Merchants	-
Beira	Mozambique	Eximbank	CHEC	-	-
Walvis Bay	Namibia	-	CHEC	-	-
Akwa Ibom	Nigeria	-	CHEC	PowerChina	PowerChina
Apapa	Nigeria	-	CHEC	-	-
Bakassi	Nigeria	-	CHEC	CHEC	-
Gelegele	Nigeria	-	CHEC	-	-
Lekki	Nigeria	CDB	CHEC	CHEC	CHEC
Tin-Can Island	Nigeria	-	-	China Merchants	-
Pointe Noire	Rep. Del Congo	Eximbank	CRBC	CRBC	CRBC
Fernao Dias	Santo Tomé y Príncipe	Macau Legend Dev.	CRBC/CHEC	-	-
St. Louis	Senegal	-	CHEC	-	-
Black Johnson	Sierra Leona	-	Yantai Dev. Zone	Yantai Dev. Zone	Yantai Dev. Zone
Freetown	Sierra Leona	-	Taifu Heavy Eq Gr	-	-
Pepel	Sierra Leona	-	-	Kingho Group	Kingho Group
Richards Bay	Sudafrica	-	Chery Holdings	-	-
Haidob	Sudan	-	CHEC	CHEC	-
Port Sudan	Sudan	-	CHEC	-	-
Bagamoyo	Tanzania	-	China Merchants	China Merchants	China Merchants
Dar es Salaam	Tanzania	-	CHEC	Hutchinson	Hutchinson
Maruhubi	Tanzania	Eximbank	CHEC	CHEC	-
Mtwara	Tanzania	-	CRCEG/CRMBEG	-	-
Tanga	Tanzania	-	CHEC	-	-
Lome	Togo	CDB	CMPort	CMPort	CMPort
Rades	Tunez	-	Huawei	-	-

Figura 15: Distribución geográfica de los proyectos portuarios de la República Popular China en África. Fuente: The National Bureau of Asian Research

4. c- Asia

La RPC ha liderado, a gran distancia de otras economías, el masivo proceso de internacionalización e inversión exterior protagonizado por las grandes empresas procedentes de países emergentes, que evidencia a su vez el desplazamiento del poder económico hacia el Sur y la emergencia de un mundo cada vez más multipolar. India y Rusia se encuentran a gran distancia de la RPC, y sus empresas son mucho menos globales que las procedentes del país asiático, y cuentan con una menor capacidad de influencia en el exterior a nivel no solo empresarial sino también político y estratégico. En 2018, el gigante asiático amplió su huella marítima en el puerto de Khalifa, en Emiratos Árabes Unidos, un importante conector entre Asia, África, Europa y Medio Oriente. La empresa estatal china Cosco Shipping construyó una terminal comercial de contenedores en el puerto, que ahora opera.

La RPC reconoció que estaba construyendo una base militar adyacente al puerto de Yibuti. La base se inauguró oficialmente en 2017, a solo 10 kilómetros de una base militar estadounidense en el país. Situado en la estrecha entrada al Mar Rojo, Yibuti se encuentra en una de las rutas marítimas más transitadas del mundo, donde alrededor del 10 por ciento de las exportaciones mundiales de petróleo y el 20 por ciento de las mercancías comerciales pasan por el estrecho hacia y desde el Canal de Suez.

El Océano Índico, ruta de algunas de las principales rutas marítimas y puertos mundiales, fue una de las primeras prioridades de la RPC. Alrededor del 80% del comercio chino cruza el océano, incluido casi todo su petróleo. Las inversiones portuarias chinas parecen destinadas a proteger la ruta. La situación en el Golfo Persico y Mar Rojo va mas alla de lo comercial, muchos de los puertos están situados en puntos de congestión con un elevado tráfico marítimo. En esta región, las rutas son estrechas y los buques se encuentran en un posición vulnerable.

También, en el estrecho de Ormuz, Irán se han instalado bases militares chinas, a solo 80 kilómetros de una importante base militar estadounidense. Por otro lado, se ha establecido una instalación militar adyacente a una operación portuaria comercial, en Yibuti, en la desembocadura del Mar Rojo. La inversión asociada de 3.500 millones de dólares en 10 años permitirá a la RPC convertir la instalación en un importante Hub (llamados puertos "pivotes" que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior redistribución) global de comercio,

aprovechando además su posición en la Ruta de la Seda Marítima para beneficiarse del tránsito de barcos responsable del 80% del comercio mundial. Yibuti no es sólo la primera base militar fuera de territorio chino, sino que forma parte del conocido como “collar de perlas” de enclaves estratégicos que Pekín está dispuesta a desplegar por todo el Indo-Pacífico.

Pekín a su vez, ha aumentado su influencia en los puertos del Canal de Suez, en Egipto, una vía navegable vital construida por el hombre que sirve de atajo entre Asia y Europa. A principios de año, las navieras chinas anunciaron inversiones en terminales de los puertos de Ain Sokhna y Alejandría.

Otro ejemplo es el de Khorgos, la "nueva Dubái" que nace en un desierto de Kazajistán y con la que China reafirma su poderío en Asia. Se trata de un puerto seco en Khorgos que maneja por el momento 500.000 contenedores al año. Es un enorme y creciente puerto seco llamado Portal de Khorgos que apunta a cambiar por completo la logística del intercambio de bienes entre Asia y Europa. Tan importante es el proyecto que se ha creado una nueva ciudad para atraer a todos los trabajadores que se necesitarán para operar el centro cuando esté a su máxima capacidad. Pero no todos están tan optimistas con el proyecto. Particularmente las pequeñas repúblicas vecinas de Kazajistán, que empiezan a sentir el impacto en su propio comercio y sospechan del dominio chino en la región. Este remoto rincón de Asia Central era una vasta extensión de dunas en el este de Kazajistán, en la frontera con China. En cuestión de años, se ha convertido en una masiva zona industrial y logística, al centro de una nueva red de rutas comerciales transcontinentales y punto clave de la nueva Ruta de la Seda. Kazajistán quiso aprovecharse de la oportunidad de genera ingreso por otra vía que no fuera el petróleo. Sin embargo, el mayor inversionista es la RPC, que también aporta la mayor presencia.

Además, se encuentra el puerto de Gwadar situado 700 km al oeste de la capital de Pakistán, Karachi, el cual conectara la ciudad china de Kasgar con el Mar Árabe. Aprovechando que Pakistán es uno de sus aliados históricos, el gobierno chino invertirá en el país y ayudará en el desarrollo del puerto de Gwadar, en el Mar Árabe. La idea de ambos países es que se convierta en la versión paquistaní del sureño puerto de Shenzhen, conocido como el "Silicon Valley chino". La ejecución de este proyecto le otorgará a China una salida al mar sin la necesidad de que sus productos pasen por el siempre conflictivo estrecho de Malaca, donde operan piratas y el clima es desfavorable. El proyecto, que contempla la ampliación de la Carretera del Kakarorum, una de las más altas

del mundo, que conecta a China con Pakistán. Dicha inversión costara en total 55.000 millones de dólares.

Un país asiático muy importante para la estrategia china en Sri Lanka por medio de los puertos de Colombo y Hambantota, el primero de ellos inaugurado en 2014 y cuya finalización está prevista para 2041, requiere una inversión de 15.000 millones de dólares, pretende rivalizar con Dubai y no es más que el último de una serie de grandes proyectos de infraestructuras de Beijing en Sri Lanka. El puerto de Colombo es un centro marítimo de rápido crecimiento en la región del sur de Asia. La carga con origen y destino en Europa, el este y el sur de Asia, el Golfo Pérsico y el este de África está conectada de manera conveniente y eficiente a través del puerto de Colombo. Es principalmente un puerto de contenedores, el puerto original tenía una superficie portuaria de 184 hectáreas. En 2008, se desarrolló el área del Puerto Sur (285 hectáreas) para dar cabida a atracaderos de aguas profundas y a la última generación de embarcaciones principales. El puerto cuenta con un canal de dos vías con una profundidad inicial de 20 m y una anchura de 570 m. Además de las terminales de contenedores en el área portuaria original, SLPA planeó desarrollar tres terminales (cada una con una capacidad de 2,4 millones de TEU) en el Puerto Sur, la primera de las cuales fue construida y en operación en un proceso de construcción, operación y transferencia (BOT). sobre la base de Colombo International Container Terminals Limited (CICT), una empresa conjunta de China Merchants Holding (International) Co. Ltd y SLPA.

Por su parte el puerto de Hambantota, en Sri Lanka, a mitad de camino en la ruta marítima entre la RPC y Europa, responde perfectamente al posicionamiento estratégico que el líder chino, Xi Jinping, busca en el Índico, convirtiendo el puerto en un Hub comercial de la Ruta de la Seda Marítima tras una inversión de 1.500 millones de dólares. A pesar de estar ubicado en una de las rutas marítimas más concurridas por donde pasan unos 60.000 barcos al año, la viabilidad del puerto es dudosa con 34 atraques registrados en 2012, cuando por el puerto de Colombo pasaron 3.667 barcos. Tras dos años de negociaciones, el pasado diciembre se ponía en marcha el puerto tras la cesión de la gestión a manos chinas durante 99 años como se lo menciono anteriormente, al que se suman unas 6.070 hectáreas de terreno para construir una zona industrial en las inmediaciones. La RPC aportará 1.120 millones de dólares como intercambio de una deuda que asciende a 8.000 millones de dólares, parte del cual se encuentra retenido ante la objeción de Sri Lanka a la construcción de una isla artificial con fines de entretenimiento en los alrededores.

La gestión del puerto recae al 70% en China Merchant Port, mientras el 30% restante queda bajo control de Sri Lanka, mecanismo que le permite ir devolviendo la deuda y evitar la posibilidad de hacer un uso militar del territorio cedido sin permiso del gobierno central. Pasarán años antes de que Hambantota rivalice con los puertos de Singapur, Malasia y Oriente Medio, de ahí que el tipo de interés del 6% signifique incrementar la presión del pago, más cuando el Gobierno destina el 95% de sus ingresos al pago de deudas. Aunque más preocupa un replanteamiento de su uso, ya que el puerto está enclavado estratégicamente a apenas 500 kilómetros del punto más meridional del sur de India.

Para finalizar la región de Asia, los proyectos OBOR en Myanmar, aliado de China en el Índico, complementan las infraestructuras en Sri Lanka que dejan a India como una isla geopolítica. El puerto de Kyaukpyu, enclave estratégico de la Ruta de la Seda Marítima, permite que China, la segunda mayor consumidora de petróleo, se abastezca más rápidamente de recursos obtenidos en África y Oriente Medio, y los traslade hasta Kunming, en la provincia de Yunnan, favoreciendo el desarrollo económico de las regiones del interior. El proyecto significa evitar el estrecho de Malaca, y con ello la posibilidad de que algún adversario, como Estados Unidos, pueda cerrar el estrecho poniendo en peligro el suministro energético de China. Descartado el uso militar del puerto por restricciones políticas y legales de Myanmar, el proyecto ha necesitado una inversión de 7.500 millones de dólares por parte de la empresa estatal CITIC Group Corporation que construirá y gestionará el puerto durante 50 años , con posibilidad de extenderlo 25 años más, con una participación del 70%.

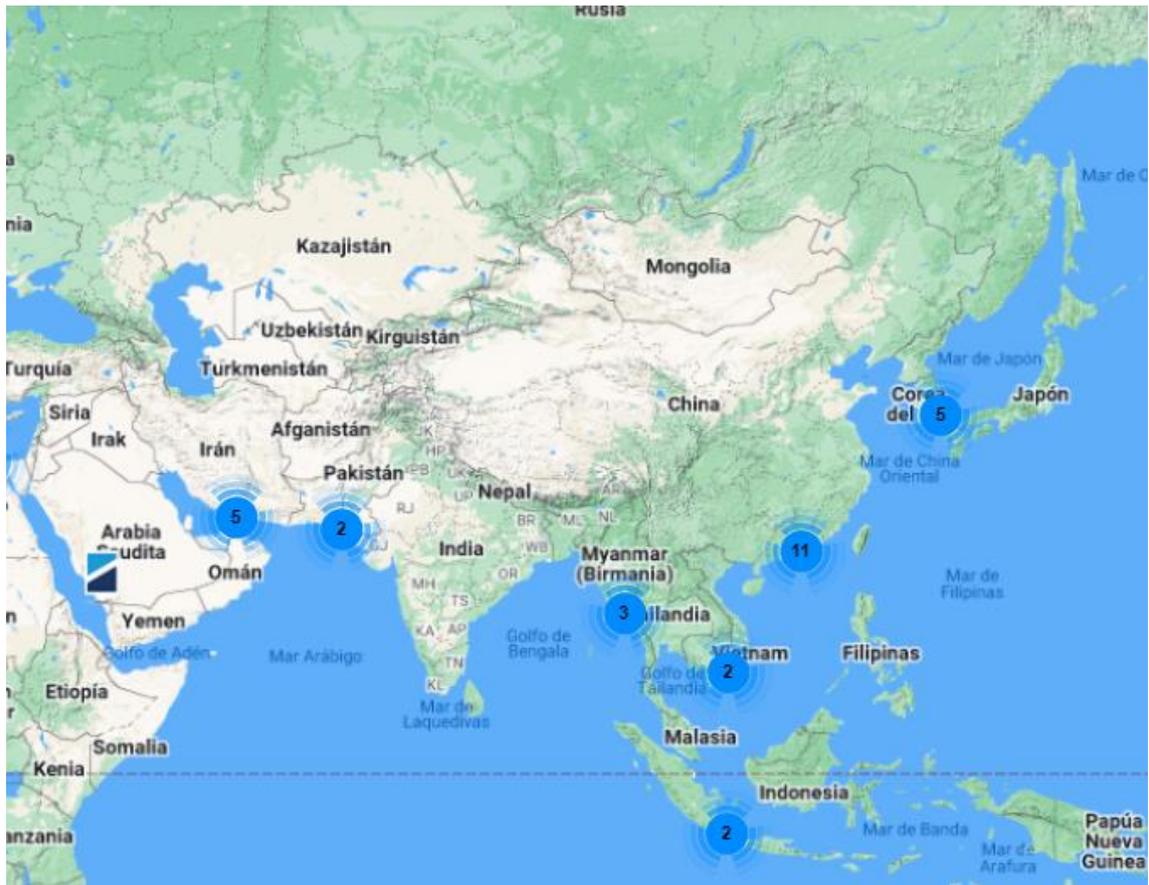


Figura 17: Puertos operados por Hutchinson Fuente: <https://hutchisonports.com/es/ports/asia/>

4. d- América

La RPC cuenta con del total de su inversión exterior, con un 13% hacia América Latina y un 4,3% hacia América del Norte. La Ruta Marítima de la Seda original, tal y como figuraba en documentos chinos, se centraba en tres rutas principales. El plan se ha ampliado para incluir el Atlántico y las Américas. América Latina es uno de los destinos de más rápido crecimiento para las inversiones portuarias chinas.

Actualmente, la RPC gestiona puertos en ambos extremos del Canal de Panamá. Además, se encuentra construyendo desde cero un megapuerto en Chancay (Perú), que transformará el comercio entre el gigante asiático y América Latina, permitiendo por primera vez el atraque en el continente de los mayores contenedores marítimos del mundo. Dicho megapuerto estará situado a 80 kilómetros al norte de Lima, esta infraestructura planea convertirse en un centro de intercambio y distribución en la región, para movilizar una gran cantidad de mercancías en tránsito hacia y desde el Pacífico, con preponderancia

de productos mineros. La construcción de este puerto, a cargo de COSCO, consolidará la ya férrea presencia china en Perú, y la proyectará a toda Latinoamérica.



Figura 18: Avance megapuerto de Chancay. Fuente: MEF Perú

El gran proyecto de ingeniería en curso, contará con cuatro sitios de atraque con la posibilidad de extenderlos a 15 en un futuro. Por su profundidad natural, sobre el Pacífico, estará en capacidad de recibir a los buques porta contenedores más grandes del mundo. El desembolso es colosal por 3.600 millones de dólares para desarrollar una compleja obra de ingeniería ya en curso con la que el gobierno peruano espera atraer alrededor de un 50% de los cerca de 580.000 millones de dólares que mueve cada año el comercio entre China y América del Sur. Se espera que la obra termine para finales del 2024.

Cabe destacar que la presencia de las entidades financieras chinas en el mundo no se circunscribe solo a operaciones de inversión directa, vía adquisición de firmas locales, y a la apertura de oficinas, para incrementar la red exterior. Al margen de las inversiones, los bancos chinos, y en particular el CDB y el EXIM Bank, han concedido grandes préstamos caracterizados por una escasa capacidad para acceder a la financiación internacional y por una buena sintonía con el Gobierno de Pekín. La financiación para

estos proyectos se ha producido principalmente en América Latina, y alcanzan los 116.000 millones de dólares en la región, superando algunos años a la financiación concedida por el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo de manera conjunta. Según Jorge Castro, analista internacional argentino, ha opinado que *“existe un especial interés de la RPC en Latinoamérica, primordialmente en la Argentina y Brasil, por ser países agroalimentarios, que pueden abastecer el mercado asiático desde la industria cerealera (maíz, soja) y cárnica (vacuna, porcina, avícola)”*.

En mención a lo anterior, Venezuela, Argentina, Ecuador, Perú y México cuentan con un volumen significativo de inversión china. Las grandes inversiones chinas en la región también se han concentrado en energía, como la adquisición de Minmetals y Glencore en Perú por 6.990 millones de dólares en el sector del cobre, de la petrolera Sinopec del 30% de Galp Energía en Brasil por 4.800 millones de dólares y de la también petrolera CNPC sobre la brasileña Petrobras por 2.890 millones de dólares.

Según Eleanor Hadland, analista sénior de terminales portuarios de Drewry, las operaciones de empresas chinas en Latinoamérica han aumentado, aunque están muy por debajo de lo que ha sido el fenómeno en otras partes del mundo. *“Las terminales de contenedores estuvieron entre la primera ola de privatizaciones de puertos a fines de la década de 1990 y principios de la de 2000”*, explica la experta. En esos años entró con fuerza Hutchison Ports, la empresa china que actualmente tiene la mayor presencia en la región. Años después entraron a competir en el mercado COSCO y China Merchants.

Entre los grandes puertos con inversiones chinas que operan en la Latinoamérica y el Caribe están los de Ensenada, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz, en México. En Bahamas, Freeport; en Jamaica, Kingston; en Panamá, Balboa y Colón; en Brasil, Paranaguá; y en Argentina, Buenos Aires. Junto a ellos, también existen capitales chinos en puertos más pequeños, algunos privados, o en distintos tipos de infraestructura portuaria. Asimismo, operan con capitales chinos varias terminales privadas como las terminales fluviales de Nidera y de Noble Agri sobre el río Paraná. En ambos casos, el 51% del capital accionario fue adquirido por la empresa estatal, China National Cereals, Oil & Foodstuffs (COFCO) por 2.800 millones de dólares.

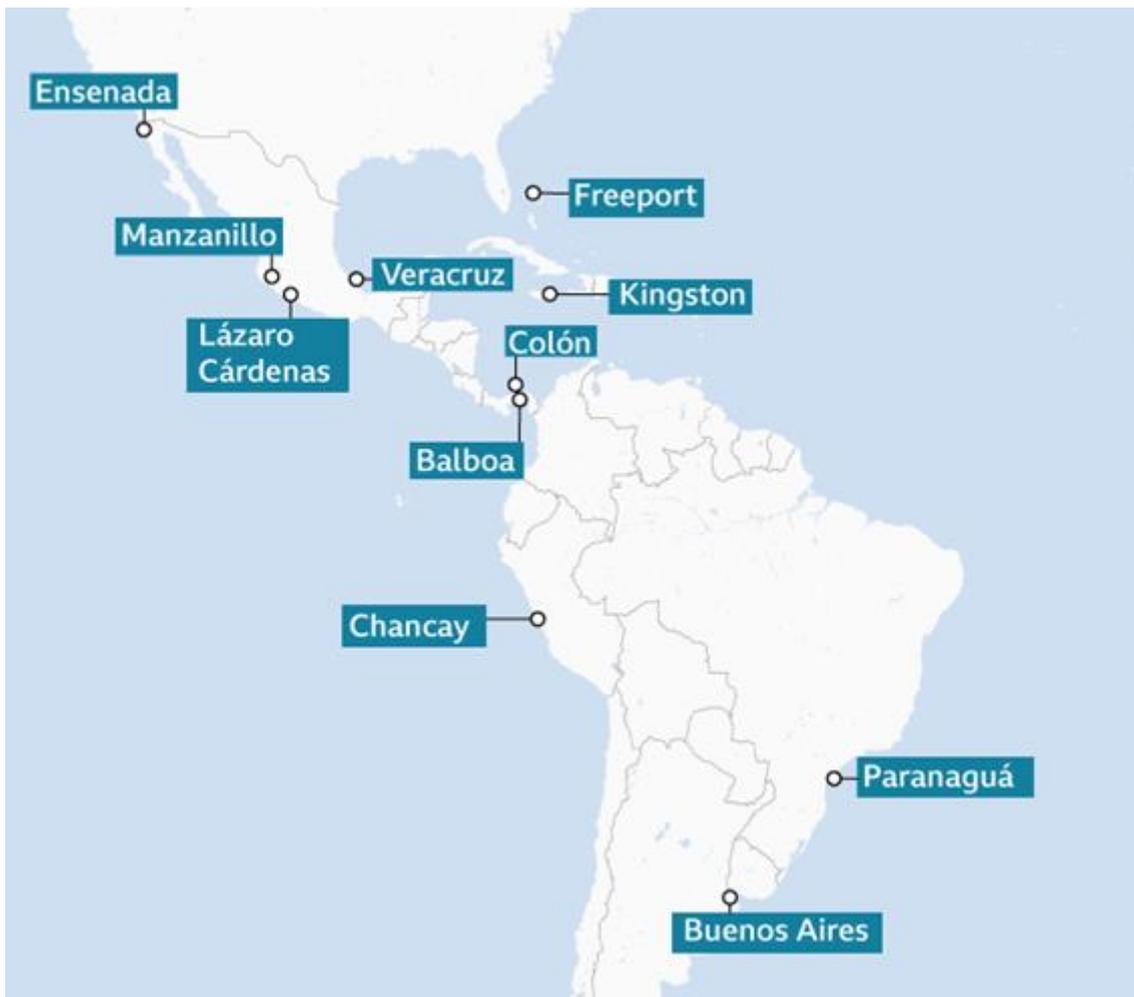


Figura 19: Puertos operados por empresas chinas en América Latina y Caribe. Fuente: BBC Mundo

Primero fue Hutchinson Ports, luego ingresaron COSCO y China Merchants, pero de forma más prudente y tomando a América Latina como un mercado secundario. Las nuevas privatizaciones portuarias lanzadas en Brasil pueden ser un espacio interesante para los operadores chinos. Aunque América Latina y Caribe no estén en el centro de la estrategia china de invertir en puertos a nivel global, de todos modos, comienza a ser un mercado atractivo. Y pese a que la región está más bien dentro del área de influencia de Estados Unidos por su cercanía geográfica, no es un dato menor que el principal socio comercial de América Latina y Caribe sea la RPC.

Por su parte, Norteamérica es la cuarta región de destino con un 4,3% de la inversión china, pese a que los intentos de algunas empresas chinas por hacerse con activos estratégicos en Estados Unidos fueron bloqueados en el pasado. Resultan destacables las inversiones en el sector financiero estadounidense, como la del fondo soberano CIC23

sobre el 10% de Morgan Stanley por 5.000 millones de dólares o sobre el 3% del fondo de inversión Backstone. También se destaca la compra del gigante alimentario Smithfields Foods por parte de Shuanghui en 2013 por 7.000 millones de dólares. En Canadá, las operaciones se encuentran concentradas en el sector de materias primas, incluyendo una de las mayores operaciones chinas en el exterior, la adquisición de Nexen por parte de la petrolera China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) por 15.000 millones de dólares.

Muchas de las empresas estatales chinas involucrada en los proyectos de inversión y desarrollo de esas infraestructuras tienen nexos con el Ejército Popular de Liberación de China (EPL). Un estudio del Centro para una Sociedad Libre y Segura (SFS por sus siglas en inglés), del último trimestre de 2022, indicó que unos 40 puertos en Latinoamérica desde Perú hasta México, combinados con 11 estaciones terrestres satelitales en Argentina, Brasil, Bolivia y Venezuela, conceden a la RPC ubicación estratégica en el hemisferio occidental.



Figura 20: Proyectos portuarios respaldados por la RPC. Fuente: Dialogo Américas

4. e- Oceanía

La RPC destina en inversiones extranjeras un 2,8% hacia Oceanía, siendo el mayor socio comercial de Australia durante más de una década. El valor del comercio bidireccional alcanzó más de 303 mil millones de dólares, lo que representa un tercio del volumen total de negocios de Australia. Beijing es el mayor mercado receptor de productos australianos, representando alrededor de un tercio del valor total de las exportaciones de mercancías del país oceánico con un número equivalente al total de sus otros tres

principales socios. En particular, durante las últimas dos décadas, las exportaciones australianas al gigante asiático han alcanzado un crecimiento anual superior al 17%. En 2021, Australia tiene un superávit comercial récord de casi 100 mil millones de dólares con la RPC. En Australia, el primer ministro Anthony Albanese ha perseguido una política de diálogo activo con Beijing. Luego de esas medidas positivas, esta visita marcó el cierre oficial de un período de tensión en las relaciones binacionales durante los últimos tres años.

Por su parte, el gigante asiático también reanudó proactivamente los contactos con Canberra en foros multilaterales, lo que ha contribuido a retomar gradualmente las relaciones entre los dos países desde finales del año pasado. A principios de 2023, Beijing eliminó las restricciones relacionadas con algunas exportaciones australianas, como el carbón y la cebada, y a finales de octubre, ambas partes suspendieron oficialmente sus disputas en la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre la imposición de un arancel por parte de China de hasta un 218% al vino australiano.

Recientemente, el gobierno australiano opinó que “no es necesario” cancelar el arrendamiento de la empresa china sobre el puerto de Darwin. El mismo se trata un contrato de arrendamiento de 99 años mantenido por la compañía china Landbridge, quien ganó un proceso de licitación en 2015 para operar el puerto en un acuerdo por valor de 506 millones de dólares australianos (390 millones de dólares).

Buscar mejorar las relaciones con Australia también redundará en interés de la RPC, no sólo porque Australia es un importante socio comercial, sino también porque esto ayudará a Beijing a aliviar las tensiones con Occidente en general y mantener cierta estabilidad en Asia-Pacífico, región preocupada por los efectos adversos de la competencia geopolítica entre grandes potencias.

Por último, en Australia las compañías del país asiático han llevado a cabo multitud de inversiones en varios sectores, siendo las mayores nuevamente en el de materias primas y energía como la adquisición por parte de Yanzhou Coal de Felix Resources por 2.950 millones de dólares, de CITIC sobre Mineralogy por 2.920 millones de dólares o de la eléctrica State Grid sobre la filial de Singapore Power por 2.350 millones de dólares. Es destacable que se ha realizado en Australia una de las mayores operaciones de inversión de su historia, la compra del 11% de la mayor empresa mundial de aluminio, Rio Tinto, por parte de Chinalco por un valor de 12.800 millones de dólares.

4. f- Antártida

Luego de haber analizado cada uno de los continentes y la presencia de la RPC en ellos, resta observar su participación en el extremo sur. Desde hace muchos años, el gigante asiático por diferentes caminos busca la posibilidad de hacerse de un puerto que proyecte su ambición territorial sobre la Antártida. Ya afianzada en el Ártico, Pekín hizo saber con hechos concretos su deseo de ampliar sus dominios en la Antártida. No contenta con las cuatro bases científicas en el continente austral, dos permanentes y otras dos operativas durante el verano, en 2022 construyó su quinta instalación, esta vez en el mar de Ross, con lo que igualó la presencia de los Estados Unidos en la zona.

La RPC busca crear una Zona Antártica Especialmente Administrada, para la protección del medioambiente en torno a la base de Kunlun, algo a lo que se resisten sus vecinos regionales, puesto que daría a Pekín dominio sobre las actividades que allí se llevan a cabo. Esta es la base china con mayor protagonismo, esencial para sus estudios en materia astronómica y, por ende, para el desarrollo del BeiDou, sistema chino de navegación satelital, fundamental para la expansión y modernización de sus fuerzas armadas y que rivaliza con los sistemas GPS (Estados Unidos), Galileo (UE) y Glonass (Rusia). La peligrosidad y costo de estas inspecciones han hecho que se reduzcan considerablemente, por no mencionar que la base de Kunlun se encuentra en una de las regiones climatológicamente más hostiles del continente.

Además, la RPC cuenta actualmente con dos rompehielos, el Xue Long I y el Xue Long II, este último construido íntegramente en territorio chino con la asistencia de la finlandesa Aker Arctic. El problema para el régimen de Xi Jinping es que la Antártida está lejos de su territorio físico, por lo tanto, precisa socios en el área. Primero pensó en Australia, pero los deteriorados vínculos entre Pekín y Canberra le hicieron girar su mirada a la Argentina. Teniendo en cuenta esto último, Ushuaia siendo la ciudad más austral del mundo, conocida como "la puerta de entrada a la Antártida", es el objetivo que viene persiguiendo. Construir un puerto en la zona sería ideal para sus proyectos expansionistas, aunque hasta la fecha no logró avances significativos. El primer intento se promovió en 2022, cuando China Shaanxi Chemical Industry Group propuso la construcción de un puerto multipropósito en Río Grande, Tierra del Fuego. La tarea quedaría a cargo de HydroChina Corp., una empresa controlada por supuesto por el estado chino, y que está representada en Argentina por Shuiping Tu, un burócrata del Partido Comunista Chino.

De inmediato, el portal francés Intelligence Online, especializado en temas estratégicos, afirmó que el fin último de esta propuesta era construir una base naval para proyectar a la RPC hacia la Antártida, controlar el paso entre los océanos Atlántico y Pacífico, y monitorear las comunicaciones en toda Sudamérica.

En diciembre de 2022, el gobernador de Tierra del Fuego, Gustavo Melella firmó un memorándum con China Shaanxi Chemical Industry Group para la construcción de un puerto con una capacidad anual de 600 mil toneladas de amoníaco sintético, 900 mil toneladas de urea y 100 mil toneladas de glifosato. El Presupuesto prevé además la recuperación de la Base Petrel. Son u\$s 125 millones para llevar adelante la construcción del muelle, instalaciones y las viviendas del servicio del personal. Por otro lado, es posible que la RPC se haya movido a destiempo con esta iniciativa. Entre 2010 y 2020, el despliegue de las Fuerzas Armadas argentinas se orientó más a la frontera norte, apuntando a combatir los vuelos irregulares y el avance del narcotráfico. Hoy sin embargo el eje prioritario es el sur.

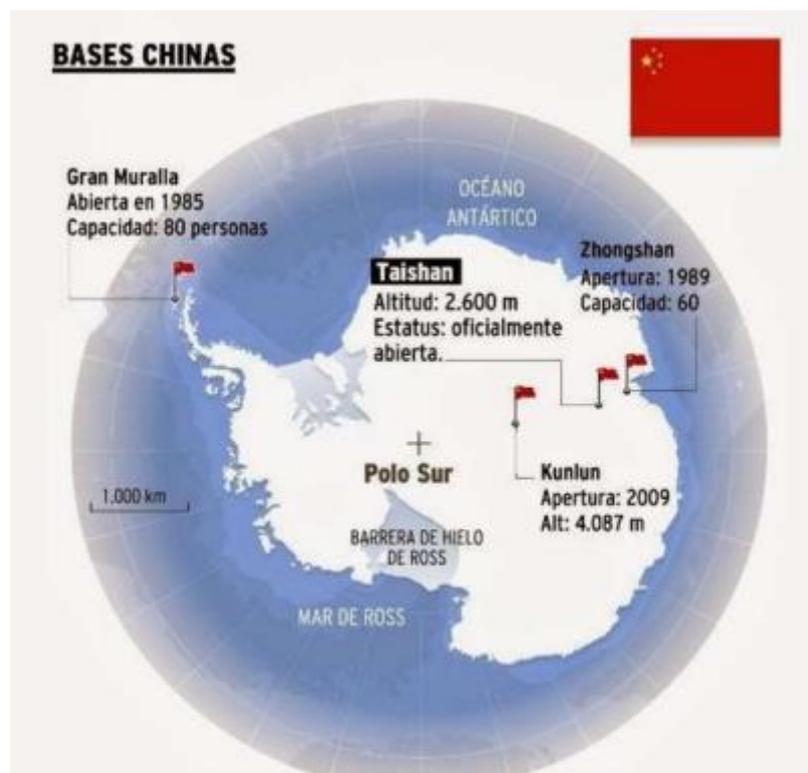


Figura 21: Bases chinas en la Antártida. Fuente: Universidad de Navarra

4. g- Síntesis del capítulo

A continuación, a modo de cierre y síntesis la información sistematizada y abordada en este capítulo, se presenta el siguiente esquema en la Figura 22.

Continente	País	Puerto	Objetivos identificados
Europa	España	Barcelona	Comerciales y económicos
		Bilbao	
		Valencia	
	Grecia	El Pireo	Geopolíticos y comerciales
	Alemania	Hamburgo	Comerciales y económicos
	Países Bajos	Róterdam	Comerciales y económicos
	Turquía	Kumpurt	Geopolíticos y comerciales
Africa	Nigeria	Lekki	Comerciales y económicos
	Sudáfrica	Richards Bay	Comerciales y económicos
	Egipto	Alexandria	Geopolíticos y comerciales
	Angola	Caio	Comerciales y económicos
	Marruecos	Tanger Med	Comerciales y económicos
	Yibutí	Doraleh	Militares
Asia	Sri Lanka	Colombo	Geopolíticos y comerciales
		Hambatota	
	Pakistán	Gwadar	Geopolíticos y comerciales
	Myanmar	Kyaukpyu	Geopolíticos y comerciales
	Kazajistán	Khorgos	Geopolíticos y comerciales
Irán	Ormuz	Geopolíticos y comerciales	
América	Argentina	Río Grande	Geopolíticos y comerciales
		Buenos Aires	Comerciales y económicos
	Brasil	Paranagua	Comerciales y económicos
	Panamá	Colón	Geopolíticos y comerciales
		Balboa	
Perú	Chancay	Geopolíticos y comerciales	
Oceanía	Australia	Darwin	Comerciales y económicos
Antártida	Bases	Gran Muralla	Militares
		Zhongshan	
		Kunlun	
		Taishan	

Figura 22: Presencia china en puertos del mundo: Objetivos identificados. Fuente: Elaboración propia

De acuerdo al cuadro, podemos analizar que existe un mayor predominio chino en los puertos de los continentes de América, África y Europa, sobre el resto de los mismos, justificada por objetivos geopolíticos, comerciales, económicos y militares.

5- ANALISIS DE FACTORES DETERMINANTES DE LA PRESENCIA DE LA REPUBLICA POPULAR CHINA

5. a- Ventajas y desventajas

Respecto a la actual presencia de la RPC, podemos enunciar las siguientes ventajas y desventajas:

Ventajas:

- Mejor índice de conectividad de Transporte Marítimo de Línea del mundo.
- Alta capacidad de financiamiento de proyectos para países de los distintos continentes.
- Principal proveedor de equipos y grúas para puertos internacionales.
- Poderío de la flota de buque de tráfico mundial de contenedores
- Gran cantidad de operadores portuarios en los puertos internacionales.
- Principal socio comercial de la mayoría de los países del mundo.
- Optimización de economías de escalas de sus empresas.
- Versatilidad para la construcción de proyectos, aprovisionamiento y financiación de los mismos.
- Alto poder de negociación frente a países desarrollados como subdesarrollados.
- Mano de obra calificada para operar y gestionar los servicios portuarios.
- Alianzas estratégicas con países geopolíticamente bien posicionados.
- Mayor demanda de productos y servicios marcados por contar con la clase media más grande del mundo.
- Presencia indiscutida en las grandes cadenas globales de valor del mundo.
- Alta inversión de fuerzas militares en distintas bases militares.
- Tecnología de punta en materia de sistema de gestión de servicios portuarios.
- Conocimiento sobre expansión devenido por su pasado con la Ruta de la Seda.
- Integrante de algunos de los principales organismos internacionales.
- Posibilidad de continuar expandiéndose para las próximas décadas.
- Significativa dependencia de las Bolsas Bursátiles, ante decisiones del gobierno chino.
- Nuevos acuerdos comerciales para la comercialización de productos y servicios.

Desventajas:

- Fuerte presencia de los EEUU alrededor del mundo y su competitividad.
- Falta de transparencia de contratos de adquisición y concesión de puertos internacionales.
- Crecimiento exponencial de su población.
- Necesidad por abastecer su mercado interno.
- Principales empresas con presencia internacional en manos del gobierno chino.
- Imagen más bien negativa de sus dirigentes políticos a nivel mundial.
- Barreras de entradas para países subdesarrollados que busquen comercializar con el gigante asiático.
- Alta contaminación ambiental de sus líneas de buques.
- Incumplimientos de medidas dispuestas por organismos internacionales.
- Invasión de buques pesqueros en aguas territoriales de países que no han otorgado su permiso.
- Estrategia de expansión sobre puertos internacionales cuestionada por limitaciones impuestas por el gobierno chino o sus empresas.

5.b-Efectos sobre los países relacionados

El crecimiento de la economía china ha fomentado en el pasado el crecimiento mundial de distintos países. Actualmente la RPC posee relaciones comerciales en todo el mundo, ya que se transformó en el principal socio comercial de los 144 países que integran los 192 países que conforman a la Organización de las Naciones Unidas. A la hora de hablar en materia de la presencia de la RPC en los puertos internacionales, podemos mencionar que ha tenido efectos positivos y negativos. Posicionándonos del lado de la RCP, se han obtenido excelentes resultados y se han podido cumplir con objetivos de expansión territorial. Tal es el caso del mencionado anteriormente del Puerto del Pireo, en Grecia, donde ante una situación de crisis económica que afectaba al país, la RPC se ofreció a adquirir el 61% del puerto a un muy bajo costo para lo que significa un puerto, su posicionamiento estratégico, su dimensión y gestión portuaria. Actualmente, el puerto del Pireo es uno de los más importante del mundo por:

- su lugar geográfico
- ser ultra moderno
- ser Hub portuario
- contar con líneas férreas que lo conectan con otros países
- encontrarse en la denominada ruta del BRI

Distinto fue el caso y el efecto que tuvo la adquisición del puerto de Kumport, en Turquía por COSCO Pacific, China Merchants Holdings (International) y una filial de la Corporación de Inversión de China, todas empresas dependientes del gobierno chino. El puerto de Kumport, tuvo un rendimiento por debajo de sus valores históricos, lo que trajo como consecuencia una mayor participación accionaria de las empresas chinas en sus operaciones.

Un punto a destacar es si los efectos generan un beneficio mutuo o dependencia del estado chino o sus empresas sobre los puertos en los cuales tienen participación accionaria, ya sea a través de participación accionaria en los mismos o por la prestación de servicios portuarios.

Podemos destacar el caso del puerto Chancay, en Perú donde la Cosco Shipping, la empresa encargada del proyecto, planea solicitar las licencias necesarias para comenzar sus operaciones, asegurándose de tener todas las aprobaciones requeridas antes de la apertura oficial del terminal a finales del 2024. Aunque, han surgido preocupaciones relacionadas con una concesión exclusiva que podría violar la legislación peruana. El conflicto se centra en la concesión exclusiva otorgada a la empresa china por un período de 30 años. Como se mencionó en el apartado de Inversiones en América, los rendimientos generados por dicho puerto serían significativos para el país peruano.

Por su parte las inversiones chinas en América Latina se basan en la participación en concesiones de servicios públicos (energía, telecomunicaciones y transporte) e inversiones directas a partir de la financiación de emprendimientos para consolidar las redes viales y ferroviarias y la explotación de recursos minerales.

Sin embargo, la cuestión que se plantea es si las relaciones comerciales entre el país y la región son mutuamente beneficiosas o refuerzan la dependencia de América Latina en el escenario internacional, al ser una región caracterizada por la exportación de bienes primarios y tecnológicamente dependiente del mercado externo desde la época colonial

Las relaciones comerciales y de inversión china con América Latina se enmarcan en la cooperación Sur-Sur (o entre países del denominado Sur Global). Podría decirse que existe una influencia positiva en América Latina, principalmente en los países exportadores de productos básicos, en virtud de la magnitud de la demanda, con una mejora de los términos de intercambio y un incremento del volumen exportado. El efecto negativo a corto plazo se produciría sobre todo en los países en lo que la producción y las exportaciones compiten con los productos chinos, como México, Costa Rica y Brasil. Sin embargo, se obtiene a largo plazo un incentivo a la reprimarización de la estructura de producción y exportación, que aumentaría la vulnerabilidad de estas economías a la volatilidad de los precios de los productos básicos. Otro efecto negativo está vinculado a no considerar la sostenibilidad (ecológica, económica y social) de esta relación, a largo plazo.

5.c-Estrategia del gobierno chino para dominar la red de puertos marítimos internacionales

La economía china ha crecido hasta convertirse en una de las más grandes y poderosas del mundo en las últimas décadas. Impulsado por la producción industrial y las exportaciones manufactureras, su PBI es actualmente el mayor en términos de equivalencia de paridad de poder adquisitivo (PPA). El camino para ello fueron las enormes inversiones en la reestructuración de su matriz productiva de sus sectores industriales. El aumento de la capacidad productiva china se guio por un modelo extensivo de los factores de producción, es decir, por la amplia utilización de mano de obra barata y el incremento de la inversión.

Se estima que, en los últimos diez años, la RPC destinó 20 mil millones de dólares a los puertos extranjeros. En un principio se pensó que la estrategia de invertir en varios de los principales nodos de comunicación marítima del planeta tenía fines exclusivamente comerciales, para disputar la hegemonía norteamericana. El tiempo sin embargo fue demostrando que todos sus puertos podrían servir de bases militares ante un futuro despliegue de la marina china.

La estrategia china de lograr presencia en los puertos internacionales se da por varios factores, entre ellos podemos mencionar el poderío de su estructura financiera para

financiar proyectos en distintos continentes mediante de sus instituciones bancarias y financieras como lo son:

- CDB (China Development Bank)
- ICBC (Industrial and Commercial Bank of China)
- Bank of China
- MOFCOM (Ministry of Commerce)
- SINOSURE (China Export & Credit Insurance Corporation)
- Eximbank (The Export-Import Bank of China)

Muchas veces, estas entidades juegan distintos papeles por separado o en simultaneo, donde no solo otorgan préstamos a distintos países que pueden estar atravesando algún tipo de crisis económica, sino que también terminan adquiriendo sus activos como es el caso de sus puertos marítimos.

Otro de los factores, es el rol de las empresas chinas encargadas de brindar servicios portuarios, que muchas veces también son ellas las que también brindan el financiamiento por sí mismas o con algunas de las entidades financieras mencionadas anteriormente. Las principales empresas prestadoras de servicios portuarios con origen en capital chinos tanto públicos como privados son:

- COSCO o CSP (China Ocean Shipping Company)
- CMP (China Merchants Port Holdings)
- Hutchison Port Holdings

Estas empresas brindan los servicios portuarios en la mayoría de los puertos internaciones donde existe presencia china, sus prestaciones se ven traducidas en aportar tecnología a las terminales portuarias, mano de obra china, lo que permite un mayor control del gigante asiático sobre distintos puertos geopolíticamente bien localizados. Debemos hacer un apartado sobre la primera enunciada que es Cosco Shipping Holdings ocupo el tercer lugar en el mundo como compañía de transporte de contenedores, con una cuota de mercado mundial de 10,8 % para el 2023 (Statista, 2024) y está decidida a convertirse en un proveedor líder de servicios integrados y de clase mundial en la industria del transporte de contenedores. La naviera posee más de 1.100 buques, y opera 332 rutas marítimas nacionales e internacionales, que cubren 254 puertos en 79 países y regiones de todo el mundo.

Además, podemos mencionar que otro factor es la ya mencionada Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI, en donde el gobierno chino busca lograr recomponer la antigua Ruta de la Seda, de modo de tener el control sobre las principales rutas marítimas del mundo para el transporte de mercaderías, que hacen a las cadenas globales de valores, con punto neurálgico en el gigante asiático y a un plan de desarrollo más amplio impulsado por el sector de la exportación.

Para finalizar, todos los factores mencionados en este inciso dan cuenta que al observar el Índice de Conectividad de Transporte Marítimo (LSCI) elaborado por Jan Hoffman, jefe de Logista Comercial en la UNCTAD, termine arrojando el mejor valor para la RPC, manteniéndose así durante casi dos décadas. De esta manera, el estado chino es el líder del sector con cerca del 80% del comercio mundial que se mueve por mar.

5.d- Posición frente a organismos internacionales

Persistir en la posición de principios de independencia y autodeterminación. La RPC no se somete a ninguna potencia ni bloque de potencias, y tampoco busca aliarse o establecer relaciones estratégicas con ellos. Su política exterior se basa en evaluar los asuntos internacionales con objetividad, sin seguir modas pasajeras.

También, busca desarrollar relaciones con todos los países del mundo sobre la base de los cinco principios de respeto mutuo a la soberanía estatal e integridad territorial, no agresión, no intervención en los asuntos internos de otros países, igualdad, beneficio mutuo y coexistencia pacífica.

Por consiguiente, el establecimiento sucesivo de los lazos de amistad, unidad y cooperación con los países en vías de desarrollo forma parte de los puntos elementales de la política exterior. Los países en vías de desarrollo siguen siendo una existencia real y representan la mayoría dentro de los países del mundo. Se busca firmemente a que los países en vías de desarrollo sigan el camino de la unión, el autofortalecimiento y la cooperación Sur-Sur.

La RPC quiere hacer un mundo a su medida creando sus propias organizaciones internacionales. Perseverar consecuentemente en la política de apertura al exterior, llevar a la ejecución la estrategia de la diversificación de las relaciones económicas y comerciales, desarrollar con mayor ímpetu la cooperación e intercambio económico y

comercial con diversos países del mundo, mejorar continuamente la atmósfera para la inversión e introducir más y más recursos financieros y tecnología avanzada extranjera para la modernización del país.

Además, está creando instituciones internacionales sin Estados Unidos para tener espacios de poder afines, como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras o la Organización de Cooperación de Shanghái. Esto no significa que vaya a abandonar Naciones Unidas o la OMS, pero usará estas nuevas organizaciones para influir en otros Estados y aumentar su poder internacional.

La influencia china en el mundo sigue creciendo y continuará haciéndolo en los próximos años. Sin embargo, ser una potencia no se limita a tener una economía fuerte y un ejército poderoso. Un aspecto crucial es la capacidad de influir en la gobernanza global mediante la definición de normas en foros e instituciones internacionales. Por eso, está estableciendo nuevas instituciones internacionales para fortalecer sus reclamaciones territoriales, controlar las rutas comerciales y garantizar la seguridad de otros países. Esto no significa que rechace las organizaciones existentes. El gobierno chino las utiliza para sus propios objetivos y para desplazar a Estados Unidos. Pero al mismo tiempo, está construyendo nuevas esferas de influencia para tener un papel central en la toma de decisiones globales. Desde estas esferas, la segunda economía mundial promueve su propio enfoque de gobernanza, presentándose como defensora del multilateralismo y priorizando el comercio y la inversión sobre los derechos humanos o la democracia.

Esta estrategia no es nueva: Estados Unidos estableció una arquitectura institucional para afianzar sus intereses después de la Segunda Guerra Mundial. El Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial y las Naciones Unidas eran instrumentos favorables a Washington, que le ayudaron a mantener la primacía del dólar, influencia económica, superioridad militar y un modelo político-económico basado en el libre mercado, conocido como el "orden liberal internacional". Ahora, las alianzas impulsadas por China desafían esta arquitectura.

El crecimiento chino hasta hace poco se centraba en un ascenso pacífico, enfocado en el desarrollo económico y manteniendo un perfil político bajo. Este enfoque le permitió establecer relaciones bilaterales basadas en el comercio y, más tarde, en la inversión en desarrollo e infraestructuras. Desde que presentó su proyecto de la Nueva Ruta de la Seda en 2013, ha firmado acuerdos estratégicos con otros países que se han unido a la iniciativa.

Esto no solo la ha convertido en el principal socio comercial de aliados de Estados Unidos como la Unión Europea, Japón y Corea del Sur, sino que también ha creado una ruta comercial que conecta Asia con África, Oriente Próximo y países de la UE.

Como parte central de la Nueva Ruta de la Seda, fundó el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (AIIB) en 2014. Este banco es uno de los mayores proyectos multilaterales liderados por Pekín, financiando proyectos de infraestructura y otorgando créditos a más de ochenta países miembros. Se creó en respuesta a la ineficacia del Banco Asiático de Desarrollo, dependiente de la ONU y dominado por Estados Unidos y Japón. El AIIB cuenta con las mayores economías del mundo, a excepción de Estados Unidos y Japón, que optaron por no participar. Actualmente, es su principal accionista y, por tanto, quien más influye en su agenda. La influencia global del AIIB le permite a la RPC difundir su modelo de cooperación económica al margen de instituciones como el FMI.

El AIIB es el principal instrumento del gobierno chino para su futura influencia global, pero no es el único. En 2014, los países BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica) crearon el Nuevo Banco de Desarrollo, con sede en Shanghái, para otorgar créditos a países en desarrollo, representando otro espacio de decisión sin Estados Unidos.

Por otro lado, impulsó la Asociación Económica Integral Regional (RCEP), firmada en 2020. Este tratado de libre comercio entre China, Japón, Australia, Nueva Zelanda, Corea del Sur y los países del sudeste asiático es el mayor del mundo. Sus miembros representan cerca del 30% del PIB mundial, a pesar de la retirada de India durante las negociaciones. Esta asociación se estableció tras la decisión del presidente Trump de retirar a Estados Unidos del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP), que incluía a países asiáticos y americanos, pero excluía a la RPC.

Estas nuevas instituciones comparten algunas características: se centran en la economía como motor de influencia, ocupan espacios de poder vacíos dejados por Estados Unidos y son fundamentales para el liderazgo chino a nivel regional y global.

Por último, dentro de las instituciones económicas, cofundó la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS) en 2003 con Rusia y repúblicas postsoviéticas de Asia Central, a la que se unieron India y Pakistán en 2017. La OCS se centra en la cooperación regional en seguridad, como la lucha antiterrorista. Aunque ve la OCS como una oportunidad de liderazgo en Eurasia, las tensiones con Rusia han limitado su éxito. Mientras que la OTAN es una alianza militar contra un enemigo común, la OCS se enfoca

en la cooperación regional sin ser una alianza militar contra Estados Unidos. El futuro de la OCS dependerá de su capacidad para afianzar la influencia china en Eurasia, mejorar la relación entre Moscú y Pekín y fomentar la cooperación entre India y Pakistán. Sin embargo, la RPC enfrenta desafíos, ya que aún no domina la organización debido a los lazos entre Rusia y la región postsoviética, y la falta de identidad colectiva entre los miembros.

5. e-El papel de EEUU

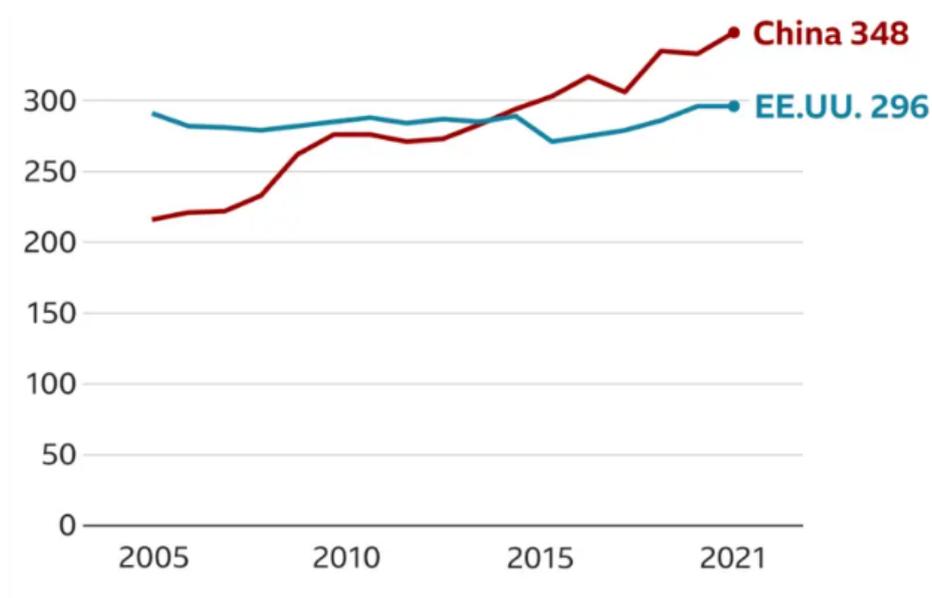


Figura 23: Cantidad de naves de combate. Fuente: BBC Mundo

La RPC está lejos de igualar la presencia militar de Estados Unidos en todo el mundo, pero tiene la armada más grande y de más rápido crecimiento, y cada vez más expande su actividad más allá de las costas de Asia oriental. Sin embargo, la red portuaria china presenta un desafío diferente a los intereses de seguridad de Estados Unidos, separado de la amenaza de guerra, según Isaac Kardon, de la Fundación Carnegie para la Paz Internacional. El gigante asiático es ahora la principal potencia marítima comercial del mundo, y su control estratégico sobre las rutas de suministro mundiales podría utilizarse para interceptar o restringir el comercio, los movimientos de tropas y la libertad de navegación de Estados Unidos de diversas maneras. Es una amenaza asimétrica. Por su parte, La Marina de EE.UU. predice que entre 2020 y 2040, el número total de barcos de la Armada china aumentará en casi un 40%.

De esta manera, habrá una rivalidad continua para competir con Estados Unidos por dominar la gobernanza global. La RPC aspira a ser mucho más que la "fábrica del mundo". En este sentido, va ganando esta carrera al ser sus costes de producción son mucho menores que los del país norteamericano, por lo que puede exportar productos a un coste inferior. Esto es vital para acceder a los mercados de menor poder adquisitivo, como los países africanos, donde la diplomacia de Pekín le ha ganado el favor del continente. Como cualquier potencia, también busca ganar poder para modificar un orden internacional creado por Estados Unidos y sus aliados occidentales. Sin embargo, el hecho de que el gobierno chino cree nuevas organizaciones no significa que vaya a abandonar las que Washington ha liderado. De hecho, Pekín utiliza su derecho a veto en el Consejo de Seguridad de la ONU, participa activamente en la Organización Mundial de Comercio (OMC) y ha intensificado su apoyo a la OMS durante la pandemia de la covid-19. Aunque China busca reformar el orden liberal internacional promoviendo un nuevo modelo de gobernanza, basado en el multilateralismo, el capitalismo de Estado, el comercio y la inversión en el desarrollo económico, por encima de preocupaciones como la democracia o los derechos humanos. Por lo tanto, aunque estas organizaciones no estén destinadas a confrontar directamente a Estados Unidos, ofrecen una alternativa al modelo estadounidense, y cada vez más países participan en ellas. La gobernanza global en las próximas décadas no solo se definirá por instituciones como el FMI o la OMC.

5. f- Síntesis del capítulo

A continuación, en base a toda la información sistematizada y abordada en este capítulo, se presenta el siguiente esquema en la Figura 24.

CARACTERISTICAS	PRINCIPAL SOCIO COMERCIAL DE LA MAYORIA DE LOS PAISES DEL MUNDO	
	IMPORTANTE LINEA DE BUQUE PORTACONTENEDORES	
	MAYOR PRODUCTOR INDUSTRIAL MUNDIAL/ECONOMIAS DE ESCALA	
	CLASE MEDIA MAS GRANDE DEL MUNDO	
	CRECIMIENTO POBLACIONAL EXPONENCIAL	
	PRINCIPALES PUERTOS DEL MUNDO EN VOLUMEN DE TEU'S	
	TECNOLOGIA DE AVANZADA	
METODOS	PODERIO DE SERVICIOS FINANCIERO A TRAVES DE INSTITUCIONES PRIVADAS/PUBLICAS	CDB (China Development Bank)
		ICBC (Industrial and Commercial Bank of China)
		Bank of China
		MOFCOM (Ministry of Commerce)
		SINOSURE (China Export & Credit Insurance Corporation)
	Eximbank (The Export-Import Bank of China)	
	PODERIO DE SERVICIOS PUERTUARIOS A TRAVES DE DISTINTAS EMPRESAS	COSCO o CSP (China Ocean Shipping Company)
CMP (China Merchants Port Holdings)		
Hutchison Port Holdings		
CONSECUENCIAS/ RESULTADOS	MEJOR INDICE DE CONECTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE LINEA MARITIMO	
	EXPANSION RED DE PUERTOS INTERNACIONALES	
	NUEVOS ACUERDOS INTERNACIONALES CON PAISES GEOPOLITICAMENTE BIEN UBICADOS	
	COOPERACION SUR-SUR	
	PRESENCIA EN ORGANISMOS INTERNACIONALES	
MAYOR PARTICIPACION EN LAS CADENAS GLOBALES DE VALOR		

Figura 24: Análisis de la estrategia de posicionamiento global de la República Popular China. Fuente: Elaboración propia.

En el cuadro se puede destacar que el predominio de la RPC en el mundo, se da por intermedio de su amplia red de empresas de gran alcance y sus estrategias para poder generar nuevos acuerdos o negociaciones beneficiosas.

6. NUEVOS ESCENARIOS PARA LA RED DE PUERTOS MARITIMOS INTERNACIONALES

Sin lugar a dudas un punto de inflexión en la gestión de la red de puertos marítimos y la presentación de un nuevo escenario, tuvo lugar con la rápida propagación de la COVID-19. Los puertos se vieron obligados a revisar y ajustar sus planes de respuesta ante emergencias para enfrentar esta nueva amenaza. Tanto los puertos como sus clientes y los organismos estatales presentes en ellos, como las aduanas y las autoridades veterinarias, han tenido que adaptar sus operaciones según las directrices de salud pública y la normativa vigente. Antes de la pandemia, las medidas de salud y seguridad en los puertos se centraban principalmente en prevenir accidentes que afectaran la seguridad física y ambiental de los trabajadores portuarios. Fue necesario establecer procedimientos de emergencia para garantizar el distanciamiento físico entre los grupos de trabajo y así reducir la propagación del virus, además de aislar a los empleados con síntomas.

También se tuvieron que elaborar planes para gestionar los movimientos de personal en los puertos de manera segura. Esto fue especialmente complicado para los trabajadores esenciales, como las tripulaciones de los buques, que dependían de los arreglos de alojamiento coordinados por los armadores y las autoridades portuarias. Por ejemplo, la Autoridad Portuaria de Filipinas estableció un nuevo centro de cuarentena con capacidad para más de 100 marinos. Los marinos asintomáticos que cambiaban de barco o tomaban un permiso en tierra necesitaban instrucciones claras sobre cómo trasladarse de manera segura. En este contexto, muchos puertos buscaron orientación y asesoramiento del Programa de Gestión Portuaria TrainForTrade de la UNCTAD, solicitando información y ejemplos de mejores prácticas de puertos asociados a este programa.

Los puertos modernos consideran la seguridad como un aspecto crucial. El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias proporciona un marco en el que buques e instalaciones portuarias pueden cooperar para detectar y disuadir posibles amenazas a la seguridad marítima. (Shamika N. Sirimanne Directora, División de Tecnología y Logística, UNCTAD, 2022)

Otro punto a considerar además de la seguridad, es la *innovación tecnológica* en los puertos, la cual desempeña un papel estratégico en el desarrollo económico y el comercio exterior. La implementación de sistemas específicos para mejorar la previsibilidad, seguridad y modernización de las operaciones, dentro de un marco de sustentabilidad e interconexión, es una prioridad para empresas y organismos públicos y privados. Para las próximas generaciones portuarias, la competitividad se centrará en redes flexibles y colaborativas, respaldadas por tecnologías digitales y una mentalidad innovadora.

La convergencia tecnológica ha marcado dos etapas evolutivas en la industria, desde la reducción de costos y aumento de la productividad hasta la adopción generalizada de la digitalización, impulsada por la Internet de las Cosas (IoT) y la gestión de la cadena de suministro. La implementación de plataformas IoT permitirá una mayor integración entre la infraestructura física y la infoestructura digital, mejorando la eficiencia y la sostenibilidad.

La interconexión portuaria es clave para optimizar las operaciones y reducir los costos logísticos, mediante sistemas de información eficientes y la colaboración entre todos los actores de la cadena. La tecnología blockchain se vislumbra como una solución para mejorar la trazabilidad y seguridad en los procesos de embarque y desembarque de mercancías.

Los puertos marítimos modernos son fundamentales para asegurar el transporte eficiente y seguro de carga en las redes logísticas mundiales. Además, ofrecen servicios logísticos que agregan valor, como aquellos que facilitan las estrategias de almacenamiento en las cadenas de suministro globales.

La digitalización en la logística es esencial para convertir los puertos en "Smart ports". Estos últimos son puertos que emplean tecnología punta para llevar a cabo sus tareas con mayor éxito. La digitalización de los puertos marítimos produce una gran cantidad de datos que aumentan su productividad, eficiencia y sostenibilidad. Así, el papel de los puertos ira evolucionado drásticamente de simplemente conectar el mar y la tierra mediante operaciones de carga y descarga, a ser una parte integral de las redes logísticas globales que gestionan el flujo de carga y ofrecen servicios logísticos de valor agregado de manera eficiente, efectiva y respetuosa con el *medio ambiente*.

Los puertos se han visto muy influidos por los cambiantes factores económicos y medioambientales de los últimos años. Los administradores portuarios se han visto obligados a concentrarse sustancialmente en iniciativas que proporcionen resistencia, sostenibilidad y accesibilidad en las infraestructuras portuarias debido a los nuevos obstáculos y requisitos de financiación. A continuación, se ejemplifican algunos casos:

- El Puerto de Barcelona se preocupa por su impacto en el entorno urbano, centrándose en la calidad del aire, el agua, la reducción de la contaminación y el tráfico. Además, busca mejorar su infraestructura tecnológica para competir mejor en el comercio moderno. Valorando la interacción con los ciudadanos, el puerto está trabajando para ofrecer servicios a la comunidad local. Hace casi 15 años iniciaron la transición hacia un puerto inteligente, y actualmente están desarrollando una aplicación de seguimiento de contenedores para mejorar la transparencia en los envíos y proporcionar acceso a la información a los cargadores.

- El Puerto de Róterdam ha implementado un Gemelo Digital para monitorear en tiempo real la interacción de los equipos y procesos dentro del puerto. Este Gemelo Digital facilita el cumplimiento de los estándares ambientales mediante sensores IoT que controlan la calidad del agua. Además, se ha establecido una instalación llamada HavenLeerWerkPlaats para ayudar a los residentes y trabajadores del puerto a encontrar oportunidades de empleo, integrando así la comunidad con las actividades portuarias. Como parte de sus esfuerzos de sostenibilidad, el puerto está trabajando en la electrificación y el uso de fuentes de energía renovable, y se prepara para recibir buques autónomos gracias a su transformación digital.

-El Puerto de Los Ángeles colaboró con IBM en 2020 para establecer un centro de resiliencia cibernética en sus instalaciones. Esta iniciativa busca reducir los riesgos relacionados con la ciberseguridad en el intercambio de información y carga. La implementación de esta solución garantizará un flujo de mercancías más seguro y eficiente. Además, el proyecto Smart Port con GE implica la creación de una plataforma digital para mejorar la planificación y eficiencia de la cadena de suministro, así como para aumentar la transparencia del puerto. Se están llevando a cabo esfuerzos

para mejorar la calidad del agua en el puerto, permitiendo el acceso a buques de gran calado.

En resumen, la industria portuaria está avanzando hacia una era de integración digital y colaboración, donde la tecnología juega un papel fundamental en la eficiencia, seguridad y sostenibilidad de las operaciones.

También, existe una nueva tendencia denominada la Alianza de Compradores Marítimos de Emisiones Cero (ZEMBA), siendo la primera iniciativa importante liderada por grandes compradores para acelerar la transición hacia combustibles marítimos de cero emisiones en uno de los sectores más difíciles de descarbonizar. ZEMBA calcula que conseguirán evitar la emisión de cerca de 1 millón de toneladas métricas de gases de efecto invernadero, lo que equivaldría a que dejaran de circular 215.000 coches. La iniciativa tendrá los siguientes lineamientos:

- Capacidad suficiente para cubrir la demanda agregada de los miembros de ZEMBA de más de 600.000 TEU en una distancia de 6.000 millas náuticas/~11.000 km durante tres años.
- Acceso a combustibles que proporcionen reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero de al menos un 90% en comparación con los combustibles fósiles tradicionales según su ciclo de vida.
- Emisiones transparentes del ciclo de vida del combustible para validar las afirmaciones de reducción de emisiones.

Para finalizar este capítulo, es necesario hacer mención al papel de la RPC, el cual claramente es el de seguir siendo “ganar sin luchar”, aunque podría cambiar en el futuro, al convertirse en la más moderna potencia naval como punto de inflexión. Una cosa está clara, la segunda década de la BRI no será una réplica de la primera, el gobierno seguirá buscando exprimir la capacidad de los bancos y los inversores en el futuro, incluso con restricciones más estrictas. Además, a medida que intensifique el desarrollo de energías limpias en su país para alcanzar sus objetivos de neutralidad de carbono y transición energética, podrá rápidamente llevarse a cabo proyectos verdes y renovables, y apoyar las finanzas verdes. Por otro lado, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) en relación a la BRI ha destacado que la RPC busca desestabilizar el orden internacional, abarcando los dominios espacial, cibernético y marítimo, controlar sectores tecnológicos e industriales clave, infraestructura crítica y materiales estratégicos y

cadena de suministro, logrando a futuro crear dependencias estratégicas y aumentar su influencia.

A continuación, en base a toda la información sistematizada y abordada en este capítulo, se presenta el siguiente esquema en la Figura 25.

SEGURIDAD	GESTION PORTUARIA
	REDES LOGISTICAS
	PROTECCION DE BUQUES
TECNOLOGIA	MODERNIZACION SISTEMAS
	ESTANDARES E INDICADORES DE SERVICIOS PORTUARIOS
	GESTION DE CADENAS DE SUMINISTROS
AMBIENTALES	REDUCCION DE EMISIONES DE GASES EFECTO INVERNADERO
	SOSTEBILIDAD DE OPERACIONES
	ENERGIAS LIMPIAS Y RENOVABLES
	PROYECTOS VERDES
CASOS DE APLICACIÓN (Puertos)	ROTTERDAM
	LOS ANGELES
	BARCELONA

Figura 25: Factores identificados como determinantes para el futuro de los Smart ports. Fuente: Elaboración propia.

En relación a los tres factores mencionados en el cuadro de arriba, estos serán determinantes para las próximas décadas a la hora de mejorar la competitividad y eficiencia de la red de puertos marítimos internacionales, considerando que la RPC debería abordar aún más estas cuestiones que comenzarán a marcar la agenda de las próximas décadas.

7. CONCLUSIONES

El propósito de este trabajo fue analizar la presencia de la República Popular China en la red de puertos internacionales. En las últimas décadas, la RPC ha emergido como un actor clave en la red de puertos internacionales gracias a sus operadores portuarios, como COSCO, entre otros. Esta expansión se ha convertido en un pilar fundamental de la estrategia económica y geopolítica china, reflejando su creciente influencia en el comercio mundial.

Esta presencia se basa en varios factores clave, incluyendo el impresionante predominio del índice de conectividad marítima de casi las dos últimas décadas. Sin embargo, esta presencia no está exenta de controversias y desafíos. Algunos países han expresado preocupaciones sobre la influencia estratégica que podría ejercer a través de sus inversiones en infraestructuras críticas. Por lo tanto, algunos gobiernos han impuesto restricciones para limitar la participación china en puertos estratégicos. A pesar de estos desafíos, la expansión de los operadores portuarios chinos continúa, impulsada por la creciente demanda de comercio global, a través de las cadenas globales de suministros, y la ambición de la RPC de fortalecer su posición como potencia económica mundial, explicada por la Nueva Ruta de la Seda del Siglo XXI.

El gigante asiático se ha convertido en un actor central en el comercio marítimo global. Esto se da principalmente por su poder financiero, el cual desempeña un papel crucial en su expansión portuaria. A través de inversiones estratégicas, ha adquirido participaciones significativas en terminales de contenedores y otros activos portuarios en numerosos países. Estas inversiones no solo fortalecen la presencia china en los puertos internacionales, sino que también generan preocupaciones sobre su influencia económica y estratégica. El acceso a recursos financieros considerables ha permitido al gobierno chino y sus empresas competir en el mercado mundial de infraestructuras y asegurar su lugar como un actor principal en el comercio marítimo.

La expansión en la red de puertos internacionales también está impulsada en un segundo plano por su búsqueda activa de un posicionamiento geopolítico y militar. Los puertos estratégicos no solo son vitales para el comercio, sino que también pueden servir como bases logísticas y navales para proyectar poder en regiones clave del mundo. La RPC está utilizando su presencia en los puertos internacionales para fortalecer sus lazos diplomáticos, expandir su influencia y asegurar rutas comerciales y de suministro vitales

para su economía en constante crecimiento. Además, está desarrollando capacidades navales para proteger sus intereses marítimos y desempeñar un papel más activo en la seguridad global.

Desde nuestra perspectiva, la presencia china en la red de puertos internacionales a través de sus operadores portuarios representa un cambio significativo en el equilibrio de poder mundial. De esta manera, se están reconfigurando las relaciones económicas y políticas a nivel global y se plantean desafíos significativos para otros actores internacionales en el escenario mundial. La comunidad internacional debe estar atenta a estos desarrollos y buscar formas de gestionar la creciente influencia de la RPC en los puertos internacionales de manera constructiva y colaborativa.

Mirando hacia el futuro, se espera que la presencia china en la red de puertos internacionales continúe creciendo. A medida que continúa su ascenso como potencia económica y geopolítica, seguirá invirtiendo en infraestructuras portuarias en todo el mundo. No solo incluirá la expansión de su red de puertos, sino como así también la modernización de las instalaciones existentes para adaptarse a las demandas del comercio global. Sus inversiones en puertos internacionales, podría incluir el desarrollo de zonas económicas especiales y parques industriales en los alrededores de los puertos, así como la implementación de acuerdos comerciales y de cooperación con los países anfitriones.

Sin embargo, este crecimiento también podría enfrentar desafíos. El aumento de la competencia entre potencias mundiales como EEUU podría generar tensiones en torno a la expansión china en ciertas regiones. Además, las preocupaciones sobre la seguridad cibernética y la protección de datos podrían plantear desafíos adicionales para las inversiones chinas en infraestructura portuaria.

Por último, futuras extensiones de este trabajo podrían nutrirse de una triangulación metodológica entre las fuentes aquí consultadas y el análisis cualitativo de entrevistas semiestructuradas a dirigentes del gobierno chino en materia de política exterior y a los directores de las principales empresas (operadores portuarios, instituciones financieras, empresas navieras y constructoras) por las cuales el gigante asiático logra el abordaje a los países de las distintas regiones del mundo.

8. FUENTES BIBLIOGRAFICAS

Acciaro, M., Renken, K., El Khadiri, N. (2020). Technological change and logistics development in European ports. In: European port cities in transition: strategies for sustainability, A. Carpenter y R. Lozano (Eds.). Cham: Springer, pp. 73-88. [En línea] Recuperado de: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-36464-9_5

Bartholdi, J., Jarumaneeroj, P., Ramudhin, A. (2016), A new connectivity index for container ports. *Maritime Economics and Logistics* 18, 231–249. [En línea] Recuperado de: [Doi.org/10.1057/mel.2016.5](https://doi.org/10.1057/mel.2016.5).

Bell, M., Pan, J., Teye, C., Cheung, K, Perera, S. (2020). An entropy maximising approach to the ferry network design problem. *Transportation Research Procedia* 38: 20-36. [En línea] Recuperado de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146519300122?via%3Dihub>

Bogado Bordazar, L, Staiano, M., Caubet, M. (Comp.) (2019). China: una nueva estrategia geopolítica global. La iniciativa la Franja y la Ruta. 1ª Ed. Universidad Nacional de La Plata: La Plata. [En línea] Recuperado de: <https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/07/libroRutaDeLaSeda2019.pdf>

Bonilla Soria, A. y Milet García, P. (Ed.). (2015). China en América Latina y el Caribe: Escenarios estratégicos subregionales. 1ª Ed. San José de Costa Rica: CLACSO. [En línea] Recuperado de: https://biblioteca.clacso.edu.ar/Costa_Rica/flacso-cr/20170706043211/pdf_1272.pdf

Casaburi, I. (s/f). Inversión china en Europa 2015-16. ESADE China Europe Club. [En línea] Recuperado de: <https://itemsweb.esade.edu/research/esadegeo/ESInversionChinaEuropa201516.pdf>

Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) (2023). La gestión portuaria 2023. Volumen 11. Indicadores de Desempeño Portuario. UNCTAD/DTL/TLB/2023/2. eISBN: 978-92-1-358532-0 [En línea] Recuperado de: https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb2023d2_es_0.pdf

Ducruet, C. (2013). Network diversity and maritime flows. *Journal of Transport Geography* 30:77–88. [En línea] Recuperado de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0966692313000598?via%3Dihub>

Fugazza, M., Hoffmann, J. (2017). Liner shipping connectivity as a determinant of trade. *Journal of Shipping and Trade* 2(1). [En línea] Recuperado de: <https://doi.org/10.1186/s41072-017-0019-5>

Ghiretti, F., Gunter, J., Sebastian, G., Gökten, M., Pindyuk, O., Zavorská, Z. (2023). Investigación para la Comisión – Inversiones chinas en infraestructura marítima europea. Síntesis. Parlamento Europeo. PE 747.278. [En línea] Recuperado de: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2023/747278/IPOL_STU\(2023\)747278\(SUM01\)_ES.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2023/747278/IPOL_STU(2023)747278(SUM01)_ES.pdf)

Gómez Paz, A., Sánchez, R. (2021). Conexiones de carga marítima entre Asia y el Pacífico y América Latina. Análisis de fletes de transporte, sus determinantes y restricciones. CEPAL. [En línea] Recuperado de: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/8f1d4e73-bd4f-453b-b21f-2dccf8ff4fb0/content>

Gómez, P., Sánchez, R. (2020). Conexiones de carga marítima entre Asia Pacífico y América Latina: análisis de fletes de transporte, sus determinantes y restricciones, Documentos de Proyectos (LC/TS.2020/xx), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). [En línea] Recuperado de: https://www.cepal.org/sites/default/files/document/files/conexiones_carga_maritimaasia_lac.pdf

Gutiérrez-Ortiz, A., Méndez-González, C., Infante-Jiménez, Z. T. (2023). Desempeño logístico, infraestructura portuaria y conectividad marítima en el Continente Americano: Un modelo panel dinámico. *Revista Amazónica de Ciencias Económicas*, 2(2), e526. [En línea] Recuperado de: <https://revistas.unsm.edu.pe/index.php/race/article/view/526>

Laxe, F., Freire-Seoane, M., País Montes, C. (2015). Política y evaluación de la selección portuaria: el caso español. *Revista de Evaluación de Programas y Políticas Públicas* 4: 86-106. [En línea] Recuperado de: DOI:10.5944/reppp.4.2015.13378

Ministerio de Fomento. Puertos de Estado. (s/f). Operaciones y servicios portuarios. Nivel 2. [En línea] Recuperado de: https://www.portcastello.com/wp-content/uploads/2019/11/NIVEL2_Manual_OPERACIONES_SERVICIOS_PORTUARIOS.pdf

Merino, G., Regueiro Bello, L., Tadeu Iglecias, W. (Coords.). (2022). China y el nuevo mapa del poder mundial. Una perspectiva desde América Latina. 1ª Ed. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO. [En línea] Recuperado de: <https://www.clacso.org/wp-content/uploads/2022/11/China-nuevo-mapa.pdf>

Notteboom, T., Pallis, A., Rodrigue, J. (2022). *Port Economics, Management and Policy*. 1st Ed. New York: Routledge. ISBN 9780367331559. <https://porteconomicsmanagement.org/>

Notteboom, T., Parola, F., Satta, G., Pallis, A. (2017). The relationship between port choice and terminal involvement of alliance members in container shipping. *Journal of Transport Geography* 64(C): 158-173. [En línea] Recuperado de: <https://ideas.repec.org/a/eee/jotrge/v64y2017icp158-173.html>

Rolland, N. (Ed.) (2022). (In) roads and outposts. Critical infrastructure in China's Africa strategy. The National Bureau of Asian Research, NBR Special Report 98. [En línea] Recuperado de: https://www.nbr.org/wp-content/uploads/pdfs/publications/sr98_inroadsandoutposts_may2022.pdf

Saeed, N., Cullinane, K. (2023) Identifying the characteristics of China's maritime trading partners on the basis of bilateral shipping connectivity: a cluster analysis. *Maritime Policy & Management* 50(1): 42-57. [En línea] Recuperado de: DOI: 10.1080/03088839.2021.1954256

Saeed, N., Cullinane, K., Sødal, S. (2021) Exploring the relationships between maritime connectivity, international trade and domestic production. *Maritime Policy & Management* 48(4): 497-511 [En línea] Recuperado de: DOI: 10.1080/03088839.2020.1802783

Song, S., Park, S., Yeo, G. (2019). Network Structure Analysis of a Sub-Hub-Oriented Port. *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 35(2): 118-125. [En línea] Recuperado de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521219300306>

Wang, Y., Cullinane, K. (2016), Determinants of port centrality in maritime container transportation. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 95: 326-340. [En línea] Recuperado de: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1366554515301435>

Sitiografía periodística y general consultada:

<https://www.un.org/es/chronicle/article/el-papel-de-la-organizacion-maritima-internacional-en-la-prevencion-de-la-contaminacion-de-los>

<https://unctad.org/news/regional-analysis-liner-shipping-connectivity-what-does-revised-lsci-reveal>

<https://www.worldhistory.org/trans/es/1-466/la-ruta-de-la-seda/>

<https://unctadstat.unctad.org/datacentre/dataviewer/US.PLSCI>

<https://www.unwto.org/es/ruta-de-la-seda>

<https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/una-nueva-ruta-de-la-seda-para-el-siglo-xxi#:~:text=La%20Ruta%20de%20la%20Seda%20mar%C3%ADtima%20dirigida%20hacia%20Oriente%2C%20comenzar%C3%A1,%C3%8Dndico%20en%20direcci%C3%B3n%20a%20Nairobi.>

<https://www.embajadaabierta.org/amp/china-resetea-su-nueva-ruta-de-la-seda>

<https://chinaobservers.eu/chinas-logink-securing-maritime-data-in-european-ports/>

https://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/CHINA_FICHA%20PAIS.pdf

<https://www.imf.org/es/News/Articles/2016/09/26/AM16-NA270916-Spillovers-from-Chinas-transition-and-migration>

<https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/07/libroRutaDeLaSeda2019.pdf>

<https://itemsweb.esade.edu/research/esadegeo/ESInversionChinaEuropa201516.pdf>

<https://porteconomicsmanagement.org/>

https://globalmaritimehub.com/wp-content/uploads/2019/08/201903ID_C051_POR_Whitepaper_Levels_of_Maturity_BPA_RGB.pdf

<https://dialogo-americas.com/es/articles/inversion-portuaria-de-china-amenaza-soberania-mundial/>

<https://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/puertos-maritimos-definicion-funciones-y-su-relevancia-en-el-comercio-internacional/>

https://www.clarin.com/economia/china-profundiza-apertura-capital-extranjero_0_Ni4vG3JFWF.html

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-58849114>

https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/competicion-comercial-china-estados-unidos/?utm_source=lk&utm_medium=post&utm_campaign=competicion%20comercial%20china%20eeuu

https://cincodias.elpais.com/cincodias/2022/02/18/economia/1645189231_254012.html

<https://www.esglobal.org/cinco-puertos-de-china-en-el-indico-potencian-la-ruta-de-la-seda-maritima?action=genpdf&id=12985>

<https://europe.oceana.org/es/contaminacion-por-la-industria-naval-0/>

<https://elmercantil.com/2023/09/27/la-huella-china-en-puertos-europeos-se-reduce-a-una-treintena-de-terminales/>

<https://es.euronews.com/2024/01/23/el-parlamento-europeo-busca-limitar-la-influencia-china-en-los-puertos-comunitarios>