

La Ruta de la Seda Marítima se hace grande en el Mediterráneo

Águeda Parra Pérez

La conquista del Mediterráneo es la pieza clave de la estrategia política y comercial de China para posicionarse como potencia global

China ha ampliado su esfera de influencia conectando El Pireo con el Canal de Suez y, a su vez, con el puerto de Estambul, puente con Oriente Medio

La hostilidad inicial hacia las inversiones chinas se ha convertido en una aceptación favorable por el desarrollo y el crecimiento que suponen para la región

La nueva Ruta de la Seda le ha dado una dimensión diferente a la proyección de China como potencia global. El modelo de conexión entre Oriente y Occidente por nuevas rutas terrestres y marítimas no solo representa una vía para reconfigurar las redes mundiales de comercio, sino que lleva asociado una nueva etapa en la diplomacia de China en su política exterior.

Evitar el paso del Estrecho de Malaca ha sido el principal propósito de China en la búsqueda de enclaves estratégicos en aguas del Indo-Pacífico. El desarrollo del conocido como “Collar de perlas” responde a esta necesidad de encontrar puntos de atraque para los cargueros que transportan por el océano Índico hasta el 75% del suministro energético que necesita la economía china. Una cadena de puertos que, siguiendo la vía que describe la Ruta de la Seda Marítima, llega hasta Europa atravesando el canal de Suez.

En la lista *One Hundred Container Ports* de 2018 que elabora Lloyd, China cuenta con hasta 22 puertos, referentes del dominio del gigante asiático en el tráfico marítimo mundial de contenedores. El liderazgo de China se observa en el Top 10, donde tiene hasta siete puertos, ocupando Shanghai y Shenzhen el primer y tercer puesto, respectivamente, con Singapur en segunda posición.

Con amplia experiencia en exportación marítima, China ha desarro-

llado sus puertos para acoger importaciones de recursos energéticos, a la vez que los ha convertido en la gran maquinaria logística de distribución marítima de productos chinos hacia otros mercados, entre ellos el europeo. Por ello, mientras no se materialicen las ambiciones chinas de hacer efectiva la Ruta de la Seda Polar, que pondría a los puertos del Norte en el punto de mira, la conquista del Mediterráneo es la pieza clave de la estrategia de China que busca reducir el tiempo de atravesar el Estrecho de Gibraltar y rodear la Península Ibérica entre ocho y 12 días, según el Centre for Eastern Studies.

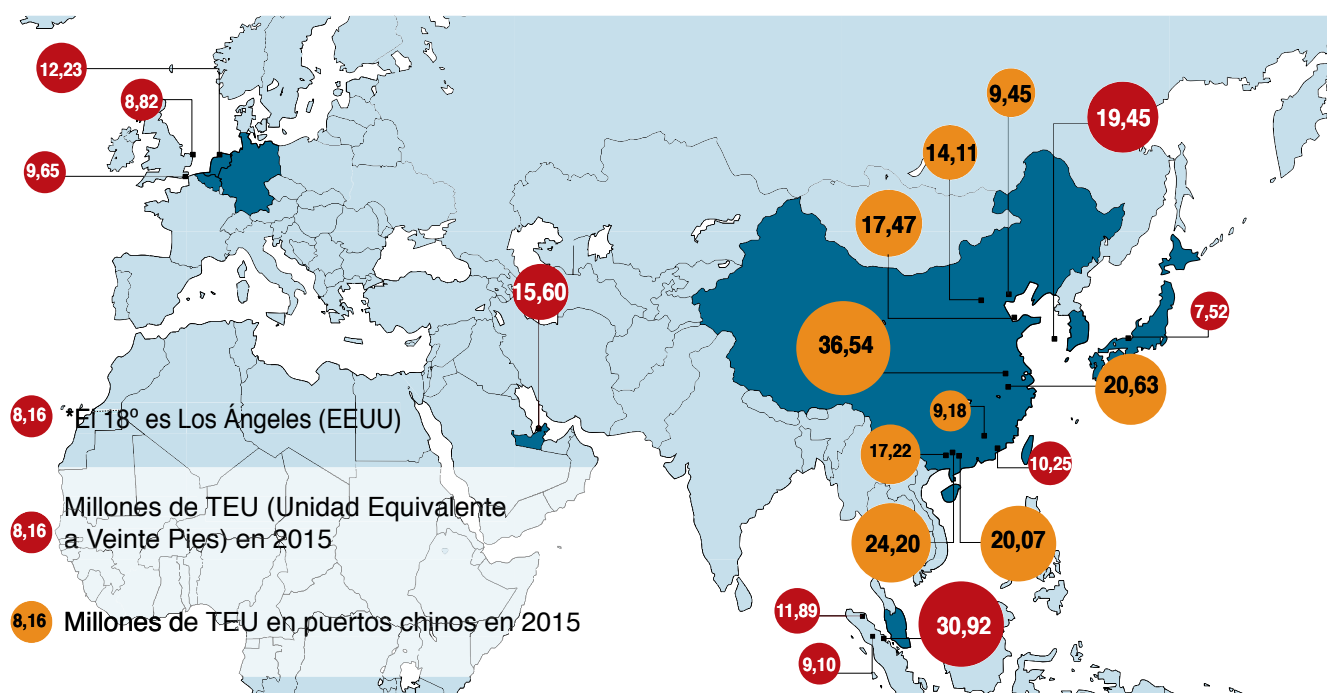
Regresa la edad dorada del Mediterráneo de la mano del puerto de El Pireo

El puerto griego de El Pireo es la construcción que mejor simboliza las ambiciones de la Ruta de la Seda Marítima. Si en el Indo-Pacífico el puerto de aguas profundas de Gwadar es la infraestructura considerada como el buque insignia del Corredor Económico China-Pakistán, el puerto de El Pireo es la joya de la extensión del “Collar de perlas” por el Mediterráneo. Considerado de importancia menor en comparación con los

puertos del Norte de Europa, las inversiones de la empresa estatal China Ocean Shipping Company (COSCO) han conferido al puerto griego una identidad moderna para una nueva era. Después de que Temístocles convirtiera El Pireo en el puerto de la antigua ciudad de Atenas en el 493 a.C., el enclave recupera su anterior esplendor convirtiéndose en el protagonista del ambicioso plan de extender la Ruta de la Seda Marítima por Europa.

Diez años después de que COSCO emprendiera la transformación de El Pireo en 2008, el puerto griego ha pasado en la clasificación mundial del puesto 96 al 37 en 2018 gracias a alcanzar un volumen de tráfico de contenedores que ha pasado de los 0,68 millones de TEU (unidad equivalente a 20 pies) iniciales a los 4,9 millones de TEU en 2018, un crecimiento de doble dígito del 20,9% más respecto a 2017. Un récord que se suma a ser el segundo puerto que más rápido crece de Europa, por detrás de Gdansk, en Polonia, y situarse como el sexto más importante de Europa y el segundo mayor del Mediterráneo, por detrás de Valencia y superando a Algeciras, según PortEconomics. Con las obras de expansión del muelle III finalizadas en 2018, el puerto griego podría acomodar hasta dos buques de 20.000 TEU cada uno, incrementando el volumen de tráfico hasta los 7,2 millones de TEU. Esto supondría dar el salto al cuarto pues-

Los 20 principales puertos de contenedores del mundo



Fuente: Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe, ECFR. Gráfico: Adriana Exeni.

to entre los puertos más importantes de Europa, y situarse como primero del Mediterráneo en 2020, para pasar después a competir por el liderazgo europeo y a entrar en la clasificación del Top 20 mundial en el próximo lustro.

La importancia de El Pireo responde a su posición privilegiada en la conexión con el transporte de mercancías por ferrocarril, convirtiéndose en el gran centro logístico donde converge la Ruta de la Seda Marítima con las numerosas ramificaciones del Nuevo Puente Terrestre Euroasiático, el único de los corredores por tierra que discurre por vía férrea. En este esquema, el puerto griego es el punto de partida de más de 15 trenes de mercancías que cada semana atraviesan Serbia y la República de Macedonia del Norte hasta alcanzar las ciudades de Europa central en menos de dos días, sin necesidad de realizar el transporte a los puertos de Róterdam y Hamburgo. De esta forma, las fábricas ubicadas en el centro de Europa, algunas propiedad de inversores asiáticos, se benefician también del despliegue de las infraestructuras asociadas a la nueva Ruta de la Seda.

COSCO inició la inversión en El Pireo gestionando dos terminales de carga en 2008, para posteriormente adquirir una participación del 51% por 280,5 millones de euros en 2016, para sumar después un 16% adicional por 88 millones de euros, que será efectivo en cinco años, además de tener el control total de la Autoridad Portuaria de El Pireo, que controla la terminal de pasajeros con un acuerdo de concesión hasta 2052.

Las reticencias iniciales por ceder el control del puerto fueron intensas, ya que se trataba de una de las primeras inversiones extranjeras privadas en Grecia de una empresa que no era parte de la Unión Europea. Sin embargo, la transformación del área de contenedores y, posteriormente, el fomento del sector turístico, han propiciado que El Pireo recupere de manos de China esa edad dorada que vivió en la antigüedad. De hecho, las inversiones previstas por COSCO contemplan también la construcción de hasta cuatro hoteles, un centro comercial, la conexión por metro al aeropuerto y al centro de Atenas, y la ampliación de la zona de atraque por

un valor de 500 millones de euros. Todo ello para hacer más atractiva la zona a los 149 millones de ciudadanos chinos que viajaron al extranjero en 2018, y que posicionan a China como la mayor potencia mundial en emisión de turistas.

Los puertos europeos y de Oriente Medio se suman a las inversiones chinas por el Mediterráneo

El Pireo es el proyecto insignia de China en el *Mare Nostrum*, pero las inversiones chinas se extienden por 14 puertos de contenedores europeos. Estas representan el 10% de la capacidad logística europea, según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), y el gobierno chino tiene una participación mayoritaria en hasta seis de estos puertos. La zona del Norte de Europa, donde se concentra el mayor tráfico de contene-

Inversiones Chinas en el Mediterráneo y puertos europeos



Fuente: Elaboración propia con datos de COSCO, Shipping Ports y China Merchants. Gráfico: Adriana Exeni.

dores, ha captado el interés de las inversiones chinas, adquiriendo participaciones minoritarias que ascienden al 35% en el puerto de Róterdam (Países Bajos), el 25% en el puerto belga de Amberes, primer y segundo mayor puerto europeo respectivamente, y el 25% en Le Havre (Francia). Sin embargo, la estrategia de extender la Ruta de la Seda Marítima por el Mediterráneo, pivotando alrededor de El Pireo, está dando un mayor protagonismo a los puertos europeos bañados por este mar. La ubicación del puerto de Valencia no ha pasado desapercibida para COSCO, el quinto más importante de Europa y el primero del Mediterráneo, invirtiendo 203,49 millones de euros para adquirir una participación mayoritaria del 51% de Noatum Ports en 2017. Con esta operación, la naviera china se hacía con participaciones en las terminales de contenedores de Valencia y Bilbao, así como en las terminales ferroviarias de Madrid y Bilbao.

Pero en el Mediterráneo también destacan otras inversiones chinas que corresponden a participaciones minoritarias en el puerto genovés de Vado Ligure (40%), Italia, en Marselle Fos (25%), Francia, en Marsaxlokk (25%), Malta, y en Tanger Med (20%), Marruecos. Con estas adquisiciones, China ha pasado de invertir del 20% al 51% en infraestructuras de transporte respecto del total de la inversión que ha realizado en Europa entre 2016 y 2017, reduciéndose de forma importante desde 2018 como consecuencia del conflicto comercial entre Estados Unidos y China. Estas adquisiciones realizadas por COSCO Shipping Ports, China Merchants Port Holdings (CMPort) y Qingdao Port International, tres de las principales compañías de la industria naviera de China, se suman a las inversiones realizadas en otros puertos importantes en el Mediterráneo, como las participaciones minoritarias en Port Said (20%), Egipto,

to, y en Ambarli (42%), Turquía. La ubicación de estas adquisiciones ha conseguido generar una esfera de influencia china que conecta El Pireo con el estratégico paso del Canal de Suez y, a su vez, con el puerto de Estambul, puente con Oriente Medio, reforzando el protagonismo del puerto griego como *hub* del transporte marítimo en la región.

Con las inversiones chinas en los puertos israelíes de Haifa (2.000 millones de euros) y en Asdod (1.000 millones de euros), la influencia del gigante asiático se extiende además por Oriente Medio, reforzando la importancia que Israel representa para China. Shanghai International Port Group será el encargado de gestionar a partir de 2021, y durante los próximos 25 años, el puerto de Haifa tras ganar la licitación en 2015. La cercanía de estas infraestructuras con el muelle donde suele atracar la Sexta Flota de Estados Unidos en sus operaciones en el Mediterráneo ha sus-

citado el rechazo de Washington a estas inversiones, tensionando las relaciones que mantienen ambos países en el ámbito de seguridad. Una aproximación a la fuerza naval de Estados Unidos que recuerda a la que existe entre la base militar china en Yibuti, la primera fuera de su territorio, y la base estadounidense de Camp Lemonnier, situada a pocos kilómetros.

El mar Adriático como puente de conexión estratégico con los principales mercados europeos

Italia se convertía recientemente en el primer miembro del G7 en adherirse a la nueva Ruta de la Seda, creando un nuevo puente en la conexión comercial entre China y Europa con la incorporación a la iniciativa de los puertos de Trieste, Génova y Palermo. De esta forma, la Ruta de la Seda Marítima añade nuevos enclaves en su extensión por el Mediterráneo, donde la estrategia es aprovechar el gran potencial del puerto italiano de Trieste para transformarlo al estilo de El Pireo. Un puerto poco relevante en las rutas comerciales globales que se convertirá en puerta de entrada hacia un mercado común de comercio y de distribución en el corazón de Europa, después de la primera escala de los buques portacontenedores en territorio griego. La ubicación privilegiada de Trieste en el extremo norte del mar Adriático aporta además la conexión con las economías de los Balcanes, y acceso al transporte marítimo para el comercio que China mantiene con los mercados de Eslovaquia, Hungría, República Checa y Serbia, que no disponen de acceso al mar. Todos ellos países miembros del mecanismo 16+1, una plataforma creada entre China con 16 países de Europa central y oriental para fomentar las inversiones y los intercambios comerciales en la región. La

conectividad con la potente industria alemana es otro de los grandes atractivos que aporta Trieste para convertirse en el siguiente proyecto insignia de las inversiones chinas en el Mediterráneo, posicionándose como *hub* de los mercados de Europa central, y estableciendo puentes comerciales con África y Oriente Medio.

Con la adhesión de Italia, COSCO ha seguido manteniendo su fiebre inversora por el Mediterráneo y ha hecho valer su posición de propietario de la Autoridad Portuaria de El Pireo para realizar nuevas inversiones con la autoridad portuaria que gestiona los puertos de Venecia y Chioggia. Se forma así un triángulo de influencia china en el extremo norte del Adriático entre estos dos puertos y el de Trieste, que pone de manifiesto la importancia que representa la zona para los intereses de China en la región, a pesar de que la opinión pública italiana se posiciona como la más escéptica de Europa ante el gigante asiático.

Generar influencia y reforzar la diplomacia, objetivos que también se aplican al Mediterráneo

El hecho de que la UE importe hasta el 74% de las mercancías por mar, y que el comercio entre la UE y China se realice en un 94% por vías marítimas, está propiciando que el gigante asiático pueda situar sus exportaciones en los mercados europeos de forma rápida y barata. El volumen de carga de los buques que transportan miles de contenedores de 20 pies, el estándar utilizado en el transporte marítimo internacional, resulta ser el factor diferencial que favorece el tránsito de mercancías por mar respecto a un trayecto realizado por vía férrea. De ahí que el 90% del transporte mundial de mercancías se realice por rutas marítimas, ya que un trayecto de 16-20 días entre Shanghai y Ambe-

res por vía marítima apenas reduciría su duración de realizarse en tren, mientras que nunca podría igualar la capacidad de almacenaje que alcanzan los grandes buques portacontenedores.

En total, las compañías chinas cuentan con inversiones en 52 puertos de 34 países, según el Ministerio de Transporte de China, extendiendo su influencia en la región y fomentando un mayor fortalecimiento de las relaciones bilaterales. Con el desarrollo de la iniciativa, se observa que la hostilidad inicial hacia las inversiones chinas se convierte en una aceptación favorable por el desarrollo y el crecimiento que supone para la región. De hecho, la Autoridad Portuaria de El Pireo, operada por COSCO, consiguió un incremento del beneficio neto del 147% hasta alcanzar los 27,9 millones en 2018, respecto a los 11,3 millones conseguidos en 2017. Sin embargo, esta influencia ha propiciado que Grecia vetara la condena por parte de la UE a las violaciones de los derechos humanos en China ante la ONU, un camino que otras economías europeas podrían tomar tras anteponer los beneficios de la financiación china respecto a otras cuestiones, cuando la UE debería hablar con una sola voz.

Aunque las inversiones chinas en el Mediterráneo son todavía modestas, el ritmo de crecimiento se ha intensificado en esta segunda fase de la nueva Ruta de la Seda, en la que se eligen de forma más selectiva los proyectos de desarrollo de infraestructuras que aborda la iniciativa. El fomento del comercio y de las inversiones, así como el incremento del turismo, es la tarjeta de presentación de la mayor iniciativa de infraestructura mundial liderada por China que, sin embargo, no debe convertirse en un juego de suma cero. Más aún cuando las infraestructuras de transporte merecen una reflexión a largo plazo respecto a las implicaciones de seguridad y mantenimiento de la estabilidad en la región, y deberían conseguir mayor reciprocidad de los mercados chinos. ■