

L'ambició xinesa d'una nova ruta de la seda



Combois de trens aturats a l'estació ferroviària de Manzhouli, a la Mongòlia Interior, en la ruta cap a Rússia.

El gegant asiàtic aspira a estendre els seus tentacles econòmics cap a l'oest per terra i mar. Per això ha llançat l'estratègia "Un cinturó, una ruta", amb la qual persegueix teixir una extensa xarxa de transports, comunicacions i infraestructures que la unisquen amb Àsia Central, Orient Mitjà, Rússia i, molt especialment, Europa. Es tracta d'una aposta estratègica destinada, en última instància, a canviar la geopolítica mundial per la via de la influència econòmica.

Reportatge de Violeta Tena

El desembre passat el tren Yixinou va fer cap a l'estació d'Albroñigal, a Madrid. L'arribada es va celebrar com una fita històrica: era la primera volta que un tren amb origen a la Xina arribava a

la Península ibèrica. El comboi de 1.400 tones, i carregat amb 40 contenidors plens de papereria, artesanía i productes de consum domèstic, va tardar 21 dies a recórrer els 13.000 quilòmetres que separen la ciutat xinesa de Yiwu amb el

centre logístic d'Albroñigal, això és, nou dies menys del que li hauria costat per via marítima.

L'arribada del Yixinou podria interpretar-se com un fet anecdòtic però no ho és pas. La presència d'aquest cuc de ferro a →

la Península dona fe de l'estratègia xinesa per estendre els seus tentacles econòmics com més va més lluny. El gegant asiàtic s'ha marcat l'objectiu d'ampliar el seu radi d'influència cap a l'oest i per aconseguir-ho està dotant-se d'una densa xarxa d'infraestructures i vies de comunicació. El tren que va arribar a Albroñigal el desembre passat n'és una mostra, com també la compra del port del Pireu, a Grècia, que els xinesos, a través de la naviliera Cosco, volen convertir en porta d'entrada dels seus productes a Europa. Totes dues coses formen part d'un pla que consisteix a eixamplar la seua àrea econòmica mitjançant l'agilitació dels fluxos comercials. D'una manera menys manifesta, del que es tracta també és de guanyar protagonisme polític per la via de la diplomàcia econòmica.

A aquest pla global per consolidar-se com l'actor hegemònic de la zona eurasiàtica l'han batejat les autoritats xineses amb l'entenedor nom de "Un cinturó, una ruta". En essència es tracta de proveir-se d'infraestructures viàries, ferroviàries i marítimes, connexions energètiques i xarxes de telecomunicacions per tal que la Xina quede convenientment connectada a Àsia Central, Orient Mitjà, Rússia i Europa.

L'hegemonia de la divisa

En un moment en què l'alentiment de l'economia xinesa és un fet contrastat, Beijing busca obrir-se portes a través de les quals donar eixida al seu excés de capacitat productiva. Si té èxit, "Un cinturó, una ruta" li posarà en safata una àrea de 4.400 milions de persones -gairbé dos terços de la població mundial- on es concentra un terç de la riquesa del planeta. Alhora, haurà fet un pas més en la reconfiguració de l'ordre mundial per la via, novament, de la influència econòmica. "És la gent d'Àsia qui ha de fer-se càrrec dels assumptes d'Àsia; solucionar els problemes d'Àsia; i tenir cura de la seguretat d'Àsia", ha dit el president Xi Jinping a manera de declaració d'intencions.

Les ambicions de Beijing van prenent forma a poc a poc. El setembre pròxim es compliran dos anys des que el president xinès Xi Jinping va anunciar públicament, durant una visita al Kazakhstan, el projecte del cinturó. Només un mes més tard, de visita a Indonèsia, va donar carta de naturalesa a la ruta marítima. D'aleshores ençà, el Govern xinès ha convertit totes dues propostes en els eixos vertebradors de la seua política comercial exterior, si bé no és menys cert que durant aquest temps també han sor-

AQUESTA ÉS L'OCASIÓ PER MESURAR LA MADURESA INTERNACIONAL D'UN PAÍS QUE FINS ARA HA JUGAT AMB TIMIDESA EN LA PARTIDA DE LA DIPLOMÀCIA INTERNACIONAL

git les reticències i obstacles propis d'un projecte amb aquest nivell d'ambició.

La ruta marítima que Beijing ha pintat sobre el mapa partiria de l'est de la Xina, travessaria l'estret de Malacca i, una volta superats Bangla-desh, Sri Lanka i el Pakistan, continuaria a través de la mar Roja i el canal de Suez per fer cap als ports del Mediterrani [vegeu mapa]. Els plans passen per mantenir les rutes actuals però també per la compra i la construcció de nous ports per tota la zona de trànsit així com la construcció de parcs industrials de grans dimensions. En l'actualitat el 90% del comerç xinès encara es desenvolupa per via marítima, així que amb el "cinturó" el que en realitat es pretén fer és consolidar i ampliar les rutes ja existents i enriquir-les amb unes infraestructures més eficients. Beijing

espera que per a l'any 2020 els intercanvis comercials bilaterals amb el sud-est asiàtic pugen a un bilió de dòlars.

Més complicat resulta donar forma als braços terrestres amb què el gegant asiàtic vol obrir-se camí cap a l'oest, en la mesura que, més enllà de les visions estratègiques, requereix quantioses inversions econòmiques en la mateixa Xina però també als països veïns. La ruta, doncs, ha de contribuir a expandir el miracle econòmic xinès a la zona central i de l'oest del país, però ha de facilitar també el desenvolupament de tot Euràsia. De portes endins, "Un cinturó, una ruta" pot contribuir a desenvolupar econòmicament i social les àrees del país que fins ara han restat al marge del miracle xinès, i alhora apaivagar els conflictes ètnics que, recurrentment, sacsegen la Xina. De portes enfora, Xina vol reforçar el protagonisme del renminbi com a divisa internacional, i alhora assegurar-se el subministrament energètic que li cal per no estrangular la seua economia

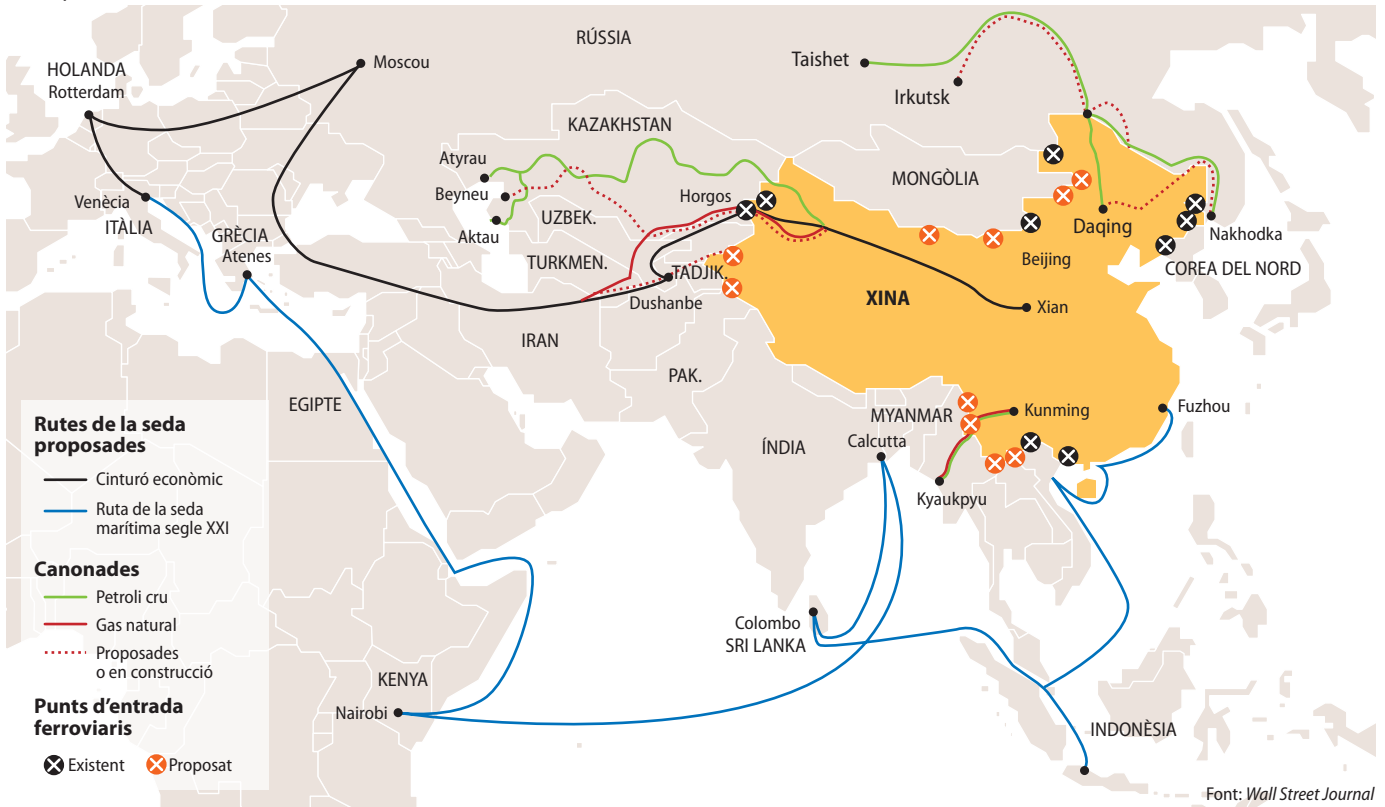
Les inversions que, segons els plans manifestats per Xi Jinping, volen fer-se en la construcció d'aquesta malla d'infraestructures il·lustren la magnitud del projecte: el Govern xinès ja hi ha dispost un fons de 40.000 milions de dòlars. Als quals s'han de sumar 50.000 milions procedents de l'AIB (Asian Infrastructure Investment Bank). "La nova ruta de la seda" és la manera com els estratèges han volgut batejar aquest camí terrestre.

Benvingut Mr Xi

Més enllà de la retòrica del *win-to-win* que els dirigents xinesos propaguen en els fòrums internacionals, bastir "Un cinturó, una ruta" no és bufar i fer ampolles. El *somni xinès* ha despertat fantasmes entre uns països veïns temerosos d'estar davant d'un nou imperalisme econòmic. Perquè, per més que el ministre d'Afers Exteriors Wang Yi haja dit que no es tracta d'"una eina geopolítica", és previsible que la Xina tracte de transformar la cooperació econòmica

LA NOVA RUTA DE LA SEDA

Principals eixos de comunicació i subministrament de la Xina



en influència política. I això trobarà la posició més o menys contrària dels seus competidors naturals, principalment Índia, Rússia i els Estats Units. El primer ministre indi, Narendra Modi, no ha dubtat a parlar en més d'una ocasió del "perill de l'expansionisme xinès". Pel que fa a Rússia, els anhels xinesos entren en col·lisió amb l'aspiració russa de crear la Unió Eurasiàtica, que persegueix connectar ex-repúbliques soviètiques a través de la cooperació econòmica.

Els Estats Units, per la seua banda, temen que l'ascens com a actor decisiu d'una Xina inèxperta al tauler geopolític pugui desestabilitzar zones tan sensibles com l'Orient Mitjà. Al capdavant, "Un cinturó, una ruta" és l'ocasió per mesurar la maduresa internacional d'un país que fins ara ha jugat amb

timidesa en la partida de la diplomàcia internacional. Beijing haurà de demostrar que és capaç de lidiar amb capítols que, especialment a l'Àsia Central i l'Orient Mitjà, acumulen anys d'experiència jugant les cartes en el seu propi interès i fer-ho, a més, amb prou cintura que no faci saltar pels aires els equilibris territorials. A més –i no és menys important–, en el seu intent per posar canonades, asfaltar carreteres i millorar les línies de ferrocarril, la Xina haurà d'afrontar riscos que fins ara li havien estat aliats. L'Estat Islàmic a Iraq i Síria, els talibans a l'Afganistan o els hutis al Iemen són només alguns dels obstacles que dificultaran que les línies que la Xina ha traçat sobre el mapa esdevinguin una realitat. El perill que les aspiracions comercials endin-

sen la Xina en un fangar del qual no sàpiga eixir preocupa a molts analistes internacionals.

De moment, en el camí que ha començat a recórrer Beijing ja ha experimentat com de molest és dur una pedra a la sabata. Al Pakistan, la construcció d'una línia de ferrocarril que havia de formar part de la xarxa ha hagut de ser suspesa, mentre a Myanmar, per problemes tècnics, s'han esfumat els 3.600 milions d'euros invertits en una presa. Però també hi ha hagut avanços importants: el setembre passat el president xinès va assistir a la inauguració de Colombo, una ciutat portuària de nova creació a Sri Lanka. Aquell mateix mes, va acudir a l'inici dels treballs de construcció de nous gasoductes que, a través de Tadjikistan i Kirgizistan, subministraran gas al gegant asiàtic. •