

Enrique Fanjul

Socio, Iberglobal

La iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda, conocida también por diversas denominaciones en inglés que han ido surgiendo con el tiempo (*One Belt, One Road, Belt and Road Initiative, BRI Initiative*, esta última la más empleada en la actualidad), se planteó en sus comienzos —el proyecto fue lanzado por el presidente chino Xi Jinping en 2013— para impulsar el desarrollo de un gran corredor euroasiático de comunicaciones, que permitiera a China expandir su proyección económica hacia Asia central, Europa, el Sudeste Asiático y el sur de Asia, y algunas partes de África. El desarrollo de este corredor se planteaba a lo largo de dos rutas: una terrestre, que sigue más o menos la antigua Ruta de la Seda, desde China hacia Europa pasando por Asia central y Oriente Medio, y otra marítima, desde China hasta el Mediterráneo pasando por el sur de Asia y África oriental.

Aparte de la idea del corredor euroasiático, China tenía otras motivaciones complementarias. En ciertos sectores (como el acero y el cemento) tenía un enorme exceso de capacidad. La Nueva Ruta de la Seda podía ser una vía para exportar este exceso de capacidad. Por otra parte, China buscaba también promover el desarrollo de sus zonas de interior, más atrasadas económicamente que las costeras.

Así, la Nueva Ruta de la Seda despertó grandes expectativas: China planeaba incentivar y promover la ejecución de proyectos gracias a la aportación de abundante financiación, tanto mediante inversiones como mediante créditos (financiación que hasta 2022 ha ascendido a cerca de un billón de dólares).

Pero la *iniciativa BRI* (expresión que vamos a utilizar con carácter general en este artículo, indistintamente con la de *Ruta de la Seda*) ha ido adquiriendo, con el paso del tiempo, un alcance global. Desde el punto de vista geográfico, ha llegado a cubrir gran parte del mundo, sobre todo en los países de lo que podemos denominar *Sur global*. 147 países han establecido acuerdos de colaboración de diverso tipo con la iniciativa BRI (Nedopil, 2022-B). Entre ellos, 18 Estados de la Unión Europea firmaron un acuerdo, de uno u otro tipo, de apoyo a la iniciativa.

Asimismo, en los últimos tiempos se ha empezado a hablar de nuevas extensiones de la Ruta de la Seda, como la Ruta de la Seda Polar (uno de cuyos objetivos sería desarrollar vías de comunicación marítima en el Ártico), la Ruta de la Seda Digital, etc.

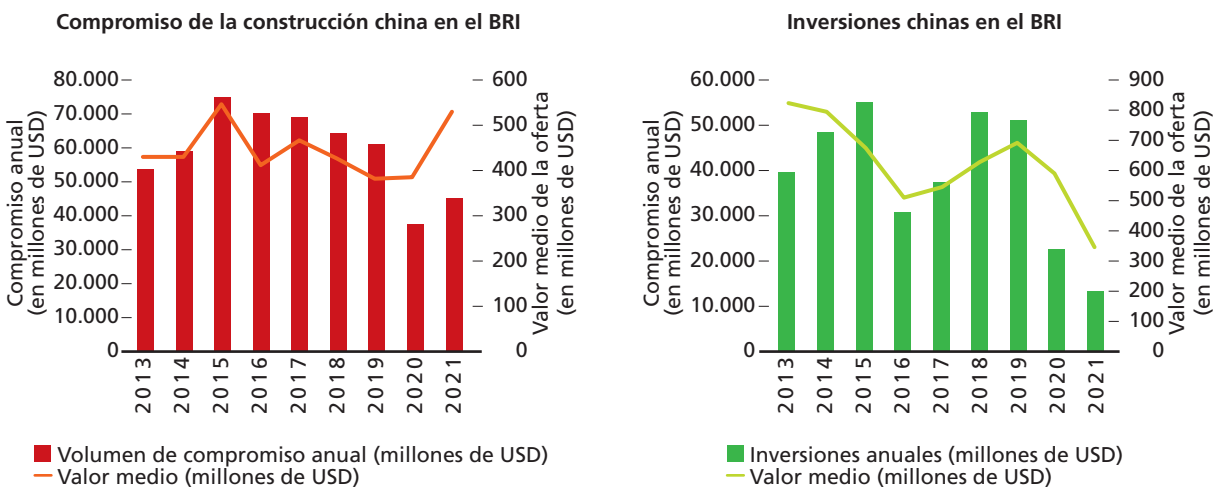
La iniciativa BRI ha adquirido una dimensión más amplia que la económica, convirtiéndose en un elemento clave de la política exterior china.

La iniciativa BRI ha adquirido una dimensión más amplia que la económica, convirtiéndose en un elemento clave de la política exterior china. En el marco de las crecientes tensiones de China con Estados Unidos y otros países occidentales, dicha iniciativa es una vía para buscar aliados entre otros países, sobre todo en los del Sur. Se trata de un instrumento para aumentar sus lazos económicos con otros países, creando una interdependencia con ellos, y así extender su influencia y asumir una posición de liderazgo. Cara al futuro, la iniciativa BRI experimentará probablemente cambios significativos, tanto por razones domésticas chinas como por el lanzamiento de iniciativas competidoras por parte de los países avanzados, como Global Gateway, de la Unión Europea, y *Partnership for Global Infrastructure*, impulsada por Estados Unidos en el marco del G7.

1. ¿Ha perdido impulso la iniciativa BRI?

En estos últimos años la iniciativa BRI ha perdido impulso, como puede comprobarse en el gráfico 1, extraído del estudio publicado por la Universidad de Fudan, en Shanghai (Nedopil, 2022-A), el trabajo más reciente y general sobre su evolución. El autor distingue dos tipos de proyectos BRI. Por un lado, los de construcción; aunque no se definen con precisión, se deduce que se trata de proyectos de exportación de bienes y servicios, mediante los cuales se construyen o reforman puertos, ferrocarriles, centrales eléctricas, etc., y que no suponen por tanto una inversión, la adquisición de unos derechos de propiedad sobre unos activos. Por otro lado, están los proyectos de inversión, en los que sí se adquieren derechos de propiedad sobre activos.

Figura 1. Evolución de los proyectos BRI
 Tamaño de las operaciones de la participación china en la iniciativa BRI: a la izquierda, para proyectos de construcción; a la derecha, las inversiones (Fuente: Green Finance & Development Center, FISF Universidad de Fudan, basado en datos de AEI)



Fuente: Nedopil, 2022-A

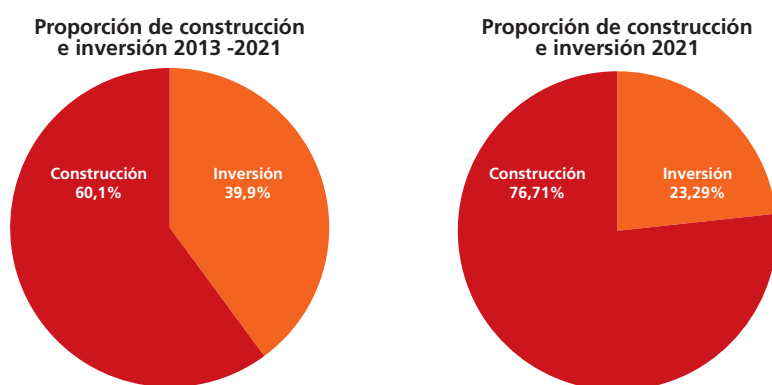
Hasta 2022, y según los estudios publicados por la Universidad de Fudan, la iniciativa BRI ha supuesto unos compromisos de 932.000 millones de dólares, de los que 561.000 millones corresponden a contratos de construcción, y 371.000, a inversiones.

Como podemos ver en la figura 1, la tendencia en lo que se refiere a proyectos de construcción es claramente descendente desde 2015, con la excepción de un moderado repunte en 2021. En cuanto a inversiones, desde 2018 se asiste a una tendencia fuertemente decreciente.

En la figura 2 podemos ver cómo se han distribuido las dos modalidades de proyectos (contratos de construcción y operaciones de inversión), desde que se puso en marcha la iniciativa BRI en 2013. Como puede verse, un 60% ha correspondido a operaciones de exportación, frente a un 40% relativo a inversiones. En 2021 los proyectos de exportación han representado las tres cuartas partes de los fondos empleados.

La desaceleración económica mundial ha afectado a muchos países en los que se planeaban proyectos, especialmente países en vías de desarrollo.

Figura 2. Distribución por modalidad



(c) Copyright 2022 Green Finance & Development Center (Fuentes: AEI, GDFC y otras). Fuente: Nedopil, 2022-A

Hay que tener en cuenta que en 2021 los flujos de inversión extranjera en el mundo aumentaron un 64% (según la UNCTAD), mientras que las inversiones chinas en el marco BRI descendieron un 40,8%. En comparación con 2019, el año anterior a la pandemia de COVID-19, en 2021 el volumen de fondos implicados en proyectos BRI disminuyó en alrededor de 53.000 millones de dólares (el 48%).

¿Qué factores explican esta desaceleración? En primer lugar, el impacto de la COVID-19, y la estricta aplicación de medidas para combatirlo por parte de China. La política de *COVID cero* aplicada por China ha supuesto una fuerte interrupción de los viajes desde y hacia ese país. Como es lógico, esto ha afectado a las operaciones internacionales, que requieren normalmente de un cierto nivel de contactos personales.

En segundo lugar, la pandemia y la política de COVID cero han provocado una desaceleración de la economía china. Dicha desaceleración se ha vuelto especialmente pronunciada a partir de la primera mitad de 2022, cuando el resurgimiento de los contagios ha provocado que las autoridades adoptaran estrictas medidas de confinamiento, cuarentenas, paralización de la actividad productiva, disrupción del transporte marítimo, etc.

La participación china en proyectos BRI presenta fuertes variaciones regionales. Los países asiáticos continuaron recibiendo la mayor parte de las inversiones (alrededor del 35% en 2021).

En tercer lugar, la desaceleración económica mundial ha afectado a muchos países en los que se planeaban proyectos, especialmente países en vías de desarrollo. Muchos de ellos se han enfrentado a disminuciones en sus ingresos en divisas, y a dificultades para afrontar los compromisos de su deuda externa. Ello ha llevado a una actitud más prudente por parte de empresas y bancos chinos a la hora de conceder créditos para financiar proyectos. Y ha llevado, igualmente, a una actitud más prudente por parte de los países beneficiarios a la hora de asumir nuevos compromisos de deuda.

Los préstamos asociados a los proyectos BRI han supuesto para China la primera crisis de deuda externa, por la imposibilidad de que una serie de deudores hayan podido cumplir con los compromisos de devolución de dichos préstamos. China se ha visto obligada a llevar a cabo una importante renegociación de sus préstamos. El valor total de los préstamos de instituciones financieras chinas a proyectos en países BRI que tuvieron que renegociarse en 2020 y 2021 alcanzó los 52.000 millones de dólares, según datos recopilados por Rhodium Group. Esta cifra representó más del triple de los 16.000 millones de dólares renegociados en los dos años anteriores. Las renegociaciones supusieron cancelaciones de préstamos, cronogramas de pagos diferidos y reducciones en los tipos de interés.

Finalmente, en el momento de escribir estas páginas, es necesario hacer una referencia al impacto que la guerra en Ucrania puede tener sobre la iniciativa BRI. A corto plazo, las comunicaciones por ferrocarril entre China y Europa se han visto afectadas. Según algunas fuentes (Umbach, 2022), cerca de la mitad de las rutas ferroviarias entre China y Europa pasan por Rusia. Cabe señalar que el número de rutas de carga aumentó de 40 líneas en 2017, a 78 en la actualidad, que en 2021 transportaron productos chinos por valor de 75.000 millones de dólares (frente a 8.000 millones en 2016). Se transportaron 336.000 contenedores, que llegaron a 183 ciudades de 23 países europeos. El número de trenes creció hasta 15.000 en 2021 desde una cifra prácticamente nula en 2011.

Así, aunque el transporte por ferrocarril estaba registrando un fuerte crecimiento, sigue representando una pequeña parte del transporte de mercancías chinas. De todos modos, es imposible, en el momento actual, hacer previsiones sobre cómo van a evolucionar en el futuro las interrupciones en las comunicaciones por ferrocarril entre China y Europa, algo que dependerá de la evolución de la guerra, las sanciones a Rusia, el deterioro de la imagen de China por su actitud de apoyo implícito a Rusia, etc.

2. Tendencias geográficas y sectoriales

La participación china en proyectos BRI presenta fuertes variaciones regionales. Los países asiáticos continuaron recibiendo la mayor parte de las inversiones (alrededor del 35% en 2021), aunque los de África y Oriente Medio registraron un fuerte crecimiento, pasando del 8% en 2020 a aproximadamente el 38% en 2021. Por otro lado, las inversiones en los países europeos disminuyeron un 84% en comparación con los primeros seis meses de 2020.

El país con el mayor volumen de contratos de construcción en 2021 fue Irak, con alrededor de 10.500 millones de dólares, seguido de Serbia (aproximadamente 6.800 millones), Indonesia (cerca de 2.400), Tanzania, Egipto, la Federación Rusa y Singapur.

En relación con las inversiones, Indonesia y Zimbabue fueron los principales países receptores en 2021, seguidos de Vietnam y Chile. Laos, Sri Lanka y Singapur, por su lado, registraron una caída en el mismo capítulo.

En cuanto a sectores, destaca la energía. En 2021, la participación total en este sector alcanzó los 22.300 millones de dólares, con una sensible reducción respecto a años anteriores (26.100 millones en 2020 y casi 44.800 millones en 2019).

3. Críticas y polémicas

Prácticamente desde poco tiempo después de su lanzamiento, la iniciativa BRI fue objeto de polémica. Ya mencionamos con anterioridad la crítica, formulada desde los inicios, de que era una forma de exportar el exceso de capacidad de la industria china en determinados sectores.

Las críticas a la iniciativa BRI han crecido con el paso del tiempo. Un ejemplo destacado de estas críticas lo tenemos en un estudio publicado en 2020 por la Cámara de Comercio Europea en China, titulado elocuentemente *The Road Less Travelled: European Involvement in China's Belt and Road Initiative* (European Chamber of Commerce in China, 2020).

Basado en las opiniones de las empresas que pertenecen a la Cámara de Comercio Europea, el informe destaca el papel marginal que tienen las compañías europeas en la iniciativa. «Solo 20 de 132 encuestados declaran haber ofertado en un proyecto relacionado con BRI. La mayoría cita la falta de procesos transparentes de licitación y adquisición como una barrera importante para la participación, y solo dos han encontrado proyectos a través de información disponible públicamente. De los que han participado, la mayoría lo ha hecho porque han sido invitados por socios o gobiernos locales. Todos menos unos pocos han desempeñado papeles de nicho, como proporcionar cierta tecnología o experiencia en el país receptor, por lo que, dada la escala de la iniciativa BRI, la mayoría de los encuestados se refieren a su nivel de participación como «migajas».

Asimismo, se han señalado otros aspectos negativos, como:

- Las condiciones de los préstamos chinos, que, con frecuencia, son poco transparentes, y que pueden incorporar condiciones muy onerosas para los países receptores de los mismos en el caso de que no puedan hacer frente a sus obligaciones.
- La falta de transparencia en los procesos de adjudicación de proyectos, que en muchos casos no siguen los procedimientos habituales en los mercados internacionales.
- La falta de calidad de algunos de los proyectos, que han sido poco estudiados y puestos en marcha sin adecuados estudios de viabilidad. Se han formulado también acusaciones de corrupción e interferencias políticas en los procesos de adjudicación, que han distorsionado sus requerimientos técnicos.

Desde poco tiempo después de su lanzamiento, la iniciativa BRI fue objeto de polémica. Y las críticas no han dejado de crecer con el paso del tiempo.

La participación de empresas españolas en el desarrollo de proyectos ha sido prácticamente nula, en línea con la escasa participación que han tenido empresas que no fueran chinas.

Cabe señalar que en los últimos tiempos se detecta un sensible aumento de las críticas contra los proyectos BRI. Por citar un ejemplo, la relación con China estuvo muy presente en las elecciones presidenciales celebradas en Kenia en el verano de 2022. Los dos principales candidatos, el exvicepresidente William Ruto y el ex primer ministro Raila Odinga, expresaron su intención de adoptar una postura más firme hacia China, que posee una parte sustancial de la deuda externa de Kenia (en torno a un 30%). El vicepresidente William Ruto, que fue el ganador de las elecciones, se presentó con una plataforma fuertemente antichina, prometiendo deportar a los ciudadanos chinos que realizan trabajos que, según él, deberían estar reservados para los kenianos. También se comprometió a hacer públicos los contratos gubernamentales con China.

El proyecto estrella de la iniciativa BRI en Kenia ha sido el desarrollo del ferrocarril Standard Gauge Railway (SGR), que conecta Mombasa, la ciudad portuaria más grande del país, con su capital, Nairobi. El Export-Import Bank of China financió el 90% del proyecto SGR, con un préstamo de 5.000 millones de dólares, mientras que el Gobierno de Kenia aportó el otro 10%. Una constructora china, China Road and Bridge Corporation, fue la responsable de la ejecución del proyecto. En otoño de 2022 el Gobierno de Kenia anunció su intención de solicitar una renegociación del crédito con el fin de ampliar su plazo de amortización.

4. Las empresas españolas en la iniciativa BRI

La participación de empresas españolas en el desarrollo de proyectos ha sido prácticamente nula, en línea con la escasa participación que han tenido empresas que no fueran chinas. Existían en principio una serie de factores que podían favorecer la participación de empresas españolas.

En primer lugar, las empresas españolas tienen ventajas competitivas en ingeniería y construcción, acreditadas por su experiencia en la ejecución de grandes infraestructuras, de la que son buenos ejemplos el Canal de Panamá o el AVE de La Meca.

En segundo lugar, España y China han mantenido buenas relaciones a nivel político.

En tercer lugar, aunque China dispone de grandes disponibilidades de financiación, el desarrollo de los proyectos de la Nueva Ruta de la Seda requería grandes sumas de financiación de otras fuentes, que España podía aportar.

Sin embargo, desde el principio, existía un notable escepticismo en el mundo empresarial, no sólo español sino internacional, sobre sus posibilidades de participación en proyectos BRI debido a la posición dominante que tienen las empresas chinas en los mismos.

Dicha participación dominante en proyectos de la Ruta de la Seda parece confirmarse de acuerdo con los primeros trabajos que han publicado

estimaciones al respecto. En enero de 2018 se publicó un trabajo del Reconnecting Asia Project (Center for Strategic & International Studies, 2018) de Estados Unidos, que mantiene una base de datos de proyectos de la iniciativa BRI. En esa fecha, de las empresas participantes en éstos, un 89% eran chinas, un 7,6% eran empresas locales y sólo un 3,4% eran extranjeras (empresas que no son chinas ni de los países en los que se realizan los proyectos).

Como comparación, cabe señalar que, en los proyectos financiados por bancos multilaterales de desarrollo, un 29% de las empresas son chinas, un 40,8% son locales y un 30,2% son extranjeras.

En todo caso, el resultado concreto es que no se tiene conocimiento de proyectos con la etiqueta BRI en los que hayan participado empresas españolas. Sí ha habido proyectos en los que empresas españolas y chinas han colaborado para el desarrollo de proyectos en terceros países. En 2015, Técnicas Reunidas estableció un acuerdo con la empresa china Sinopec y la coreana Hanwha Construction para una refinería en Kuwait. En 2018 ACS y China Three Gorges Corporation obtuvieron un contrato para construir una presa en la República Democrática del Congo. En 2019 Telefónica adjudicó a Huawei buena parte de la su red 4G en Brasil. Para impulsar esta cooperación se firmó un acuerdo durante la visita a España del presidente chino Xi Jinping, en 2018.

5. Perspectivas futuras

¿Y cuáles son las perspectivas de la iniciativa BRI de cara al futuro? A corto plazo, un condicionante clave es la política que China siga en relación con la pandemia. En la medida en que las fronteras permanezcan semicerradas, y los viajes internacionales, muy restringidos, las inversiones chinas en el exterior, así como la financiación de proyectos mediante préstamos, estarán seriamente limitados.

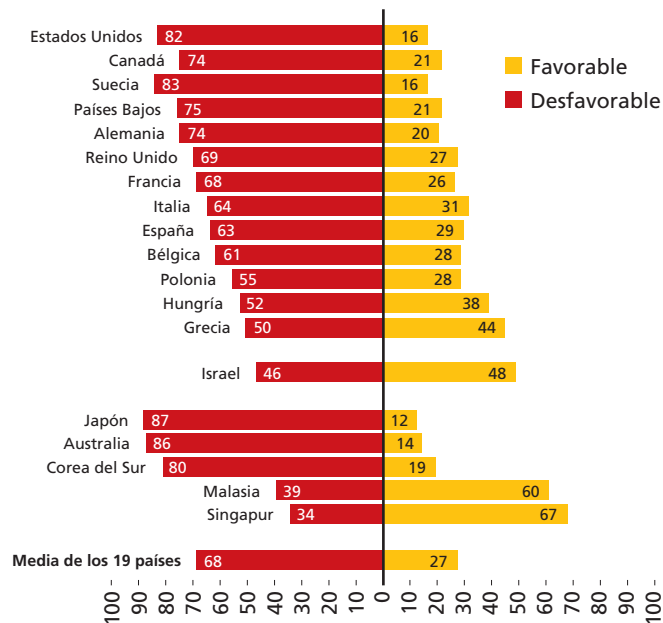
En cuanto al futuro a más largo plazo, son varios los factores que van a afectar a la iniciativa BRI, actuando a favor y en contra. Y es difícil, por no decir imposible, anticipar en los momentos actuales cuáles pueden ser las consecuencias de esos diferentes condicionantes.

Por un lado, la percepción que la comunidad internacional tiene de China ha empeorado de manera intensa, y en un plazo de tiempo muy corto, sobre todo entre países en desarrollo y en ciertos países asiáticos. En el gráfico 3 podemos ver los resultados de una encuesta del Pew Research Center, realizada en 2022, sobre la percepción que 19 países del mundo tienen de China. Estos resultados reflejan una valoración claramente desfavorable. En el conjunto de los 19 países, un 68% de los encuestados expresa una opinión desfavorable sobre China, frente a un 27% que manifiesta una opinión favorable. En el caso de España, un 63% expresa una opinión desfavorable.

En los llamados *países del Sur* esta valoración no es tan negativa, aunque, como hemos indicado anteriormente, los recelos hacia los créditos e inversiones de China han aumentado.

Figura 3. Percepción de China

China es considerada desfavorablemente en América del Norte y Europa, y recibe una respuesta mixta en Asia-Pacífico
 % que tiene una opinión ___ sobre China



Nota: No se muestran las personas que no respondieron.

Fuente: Encuesta sobre actitudes globales, primavera de 2022. Q5b.

«Las opiniones negativas sobre China están vinculadas a las opiniones críticas sobre sus políticas en materia de derechos humanos».

PEW RESEARCH CENTER

En 2022 la estrategia china en Europa sufrió un golpe, cuando Estonia y Letonia anunciaron que se retiraban del esquema 16+1 —el foro de cooperación que China había establecido con una serie de países europeos—, siguiendo el paso que Lituania había dado el año anterior. Según el ministro de Relaciones Exteriores de Estonia, la negativa de China a condenar la invasión rusa de Ucrania «fue, definitivamente, un factor» en la decisión de retirarse de este foro. Estonia y Letonia mencionaron la importancia de que China defienda el «orden internacional basado en reglas», que Rusia violó con su invasión de Ucrania, mientras que China continúa con su asociación «sin límites» con Rusia.

Con esta medida, Estonia y Letonia aclararon que se mantenían abiertas a cooperar con China. Ahora bien, los dos países prefieren la plataforma de la Unión Europea como base de sus relaciones con China, así como reforzar su vínculo con Estados Unidos, sobre todo en seguridad, dada la amenaza que supone Rusia, y el apoyo implícito de China a la invasión de Ucrania.

Aparte de ampliar el alcance de la iniciativa BRI, China está poniendo en marcha nuevos proyectos para reforzar su influencia internacional. En los últimos meses ha lanzado las denominadas *Iniciativa de Desarrollo Global*, de carácter económico, y la *Iniciativa de Seguridad Global*, sobre seguridad internacional. Son propuestas recientes, y habrá que ver cómo se articulan y cómo se compaginan, sobre todo la primera de ellas, con la iniciativa BRI. En todo caso, son otro reflejo de la voluntad china de ejercer un papel clave en el orden internacional.

La iniciativa BRI tendrá que *competir* con las diversas reacciones de los países occidentales, que están ofreciendo sus propias alternativas. En la reciente cumbre del G7 se anunció el lanzamiento de la *Partnership for Global Infrastructure*, con el objetivo de movilizar 600.000 millones de dólares para proyectos de infraestructura. La Unión Europea ha lanzado *Global Gateway*, con el objetivo de movilizar 300.000 millones de euros hasta 2027 en proyectos de infraestructura digital, energía, transporte, salud, educación. Se trata de iniciativas que, en buena medida, son una respuesta a BRI, y que buscan contrarrestar la influencia china en la comunidad internacional.

La Nueva Ruta de la Seda, que ya ha perdido fuerza en los últimos años, se enfrenta a una serie de incertidumbres cara al futuro: desde la desaceleración de la economía china hasta los problemas de muchos países deudores para afrontar los compromisos de su deuda, pasando por el lanzamiento de alternativas desde los países democráticos avanzados y por nuevas iniciativas desde la propia China. Y todo ello en un contexto geopolítico internacional que se ha complicado fuertemente, en el que han aumentado con fuerza los recelos y enfrentamientos con el gigante asiático. Habrá que esperar y ver cuál es el resultado de este conjunto de elementos sobre la Ruta de la Seda.

Referencias bibliográficas

Center for Strategic & International Studies. «China's Belt and Road Initiative: Five Years Later» (2018) (en línea) [Fecha de consulta 14.06.2022]

<https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>

European Chamber of Commerce in China. «The Road Less Travelled: European Involvement in China's Belt and Road Initiative» (2020) (en línea) [Fecha de consulta 27.06.2022]

<https://european-chamber.com.cn/en/pressreleases/3110/european-chamber-report-identifies-profound-lack-of-european-involvement-in-china-s-belt-and-road-initiative-and-the-scheme-s-dampening-effects-on-global-competition>

Freyman, Eyck; García-Herrero, Alicia. «A new kind of Belt and Road Initiative after the pandemic». *Bruegel* (junio 2022) (en línea) [Fecha de consulta 27.06.2022] <https://www.bruegel.org/blog-post/new-kind-belt-and-road-initiative-after-pandemic>

Hendrix, Cullen S. «Chinese nationals have become targets for violence as China deepens its international reach». *Peterson Institute for International Economics* (junio 2022) (en línea) [Fecha de consulta 27.06.2022]

<https://www.piie.com/blogs/realtime-economic-issues-watch/chinese-nationals-have-become-targets-violence-china-deepens>

Lawler, Dave. «Countries prefer U.S. to China as leading superpower, poll finds». *Axios* (junio 2022) (en línea) [Fecha de consulta 28.06.2022] <https://www.axios.com/2022/06/16/countries-prefer-us-china-superpower-poll>

MERICs (Mercator Institute for China Studies), RHODIUM GROUP. «EU-China FDI: Working towards reciprocity in investment relations» (2018) (en línea) [Fecha de consulta 28.06.2022] https://www.merics.org/sites/default/files/2020-04/180723_MERICs-COFDI-Update_final_0.pdf

Nedopil, Christoph. «China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021». *Green Finance & Development Center*, Fudan University, Shanghai (2022-A) (en línea) [Fecha de consulta 24.06.2022] <https://greenfdc.org/brief-china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2021/>

Nedopil, Christoph. «China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report H1 2022». *Green Finance & Development Center*, Fudan University, Shanghai (2022-B) (en línea) [Fecha de consulta 30.10.2022] <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-h1-2022/>

PEW RESEARCH CENTER. «Negative Views of China Tied to Critical Views of Its Policies on Human Rights» (2022) (en línea) [Fecha de consulta 28.10.2022] <https://www.pewresearch.org/global/2022/06/29/negative-views-of-china-tied-to-critical-views-of-its-policies-on-human-rights/>

Rolland, Nadège. «China's Southern Strategy». *Foreign Affairs* (junio 2022). [Fecha de consulta 25.6.2022] <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2022-06-09/chinas-southern-strategy>

Rudd, Kevin. «China's Lessons from Russia's War». *Project Syndicate* (junio 2022) (en línea) [Fecha de consulta 24.06.2022] <https://www.project-syndicate.org/onpoint/chinas-lessons-from-russias-war-by-kevin-rudd-2022-06>

Seaman, J.; Huotari, M.; Otero-Iglesias, M. *Chinese Investment in Europe: A Country Level Approach*, *European Think-tank Network on China* (2017) (en línea) [Fecha de consulta 28.06.2022] http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/publicacion?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/publicaciones/chinese-investment-europe

Umbach, F. «How China's Belt and Road Initiative is faring». *Geopolitical Intelligence Services* (2022) (en línea) [Fecha de consulta 28.06.2022] <https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative/>

Yu, J., Wallace, J. «What is China's Belt and Road Initiative (BRI)?». *Chatham House* (2021) (en línea) [Fecha de consulta 21.06.2022] <https://www.chathamhouse.org/2021/09/what-chinas-belt-and-road-initiative-bri>