

**Enrique Fanjul**

*Soci, Iberglobal*

La iniciativa de la Nova Ruta de la Seda, coneguda també per diverses denominacions en anglès que han anat sorgint amb el temps («One Belt, One Road», «Belt and Road Initiative», «BRI Initiative», aquesta darrera la més utilitzada en l'actualitat), es va plantejar en els seus inicis —el projecte va ser llançat pel president xinès Xi Jinping el 2013— per impulsar el desenvolupament d'un gran corredor euroasiàtic de comunicacions, que permetés que la Xina expandís la seva projecció econòmica cap a l'Àsia central, Europa, el Sud-est Asiàtic i el sud de l'Àsia, i algunes parts de l'Àfrica. El desenvolupament d'aquest corredor es plantejava al llarg de dues rutes: una de terrestre, que segueix més o menys l'antiga Ruta de la Seda, des de la Xina cap a Europa passant per l'Àsia central i l'Orient Mitjà, i una altra de marítima, des de la Xina fins al Mediterrani passant pel sud de l'Àsia i l'Àfrica oriental.

A banda de la idea del corredor euroasiàtic, la Xina tenia altres motivacions complementàries. En certs sectors (com l'acer i el ciment) tenia un enorme excés de capacitat, i la Nova Ruta de la Seda podia ser una via per exportar aquest excés. Així mateix, la Xina buscava també promoure el desenvolupament de les seves zones d'interior, més endarrerides que les costaneres pel que fa a l'economia.

Així, la Nova Ruta de la Seda va despertar grans expectatives: la Xina planejava incentivar i promoure l'execució de projectes gràcies a l'aportació de finançament abundant, tant per mitjà d'inversions com de crèdits (un finançament que fins al 2022 ha ascendit a prop d'un bilió de dòlars).

Però la *iniciativa BRI* (expressió que utilitzarem amb caràcter general en aquest article, indistintament amb la de *Ruta de la Seda*) ha anat adquirint, amb el pas del temps, un abast global. Des del punt de vista geogràfic, ha arribat a cobrir gran part del món, sobretot als països d'allò que podem denominar *Sud global*. Així, 147 països han establert acords de col·laboració de diversos tipus amb la iniciativa BRI (Nedopil, 2022-B). Entre ells, 18 estats de la Unió Europea van signar un acord, d'un tipus o altre, de suport a la iniciativa.

Així mateix, en els últims temps s'ha començat a parlar de noves extensions de la Ruta de la Seda, com ara la Ruta de la Seda Polar (un dels objectius de la qual seria desenvolupar vies de comunicació marítima a l'Àrtic), la Ruta de la Seda Digital, etc.

La iniciativa BRI ha adquirit una dimensió més àmplia que l'econòmica, i ha esdevingut un element clau de la política exterior xinesa.

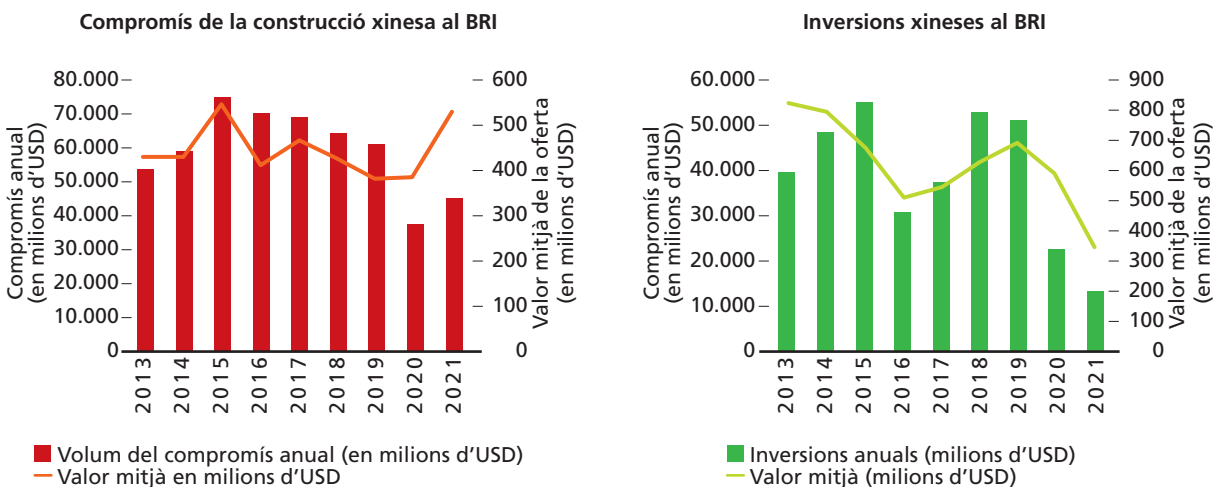
La iniciativa BRI ha adquirit una dimensió més àmplia que l'econòmica, i ha esdevingut un element clau de la política exterior xinesa. En el marc de les tensions creixents de la Xina amb els Estats Units (els EUA) i altres països occidentals, aquesta iniciativa és una via per buscar aliats entre altres països, sobretot entre els del Sud. Es tracta d'un instrument per augmentar els seus llaços econòmics amb altres països, tot creant una interdependència amb ells, i així estendre la seva influència i assumir una posició de lideratge. De cara al futur, la iniciativa BRI experimentarà probablement canvis significatius, tant per raons domèstiques xineses com pel llançament d'iniciatives competidores per part dels països avançats, com ara la Global Gateway, de la Unió Europea, i la Partnership for Global Infrastructure, impulsada pels Estats Units en el marc del G7.

## 1. Ha perdut impuls la iniciativa BRI?

En aquests últims anys la iniciativa BRI ha perdut impuls, tal com es pot comprovar al gràfic 1, extret de l'estudi publicat per la Universitat de Fudan, a Xangai (Nedopil, 2022-A), el treball més recent i general sobre la seva evolució. L'autor distingeix dos tipus de projectes BRI. D'una banda, els de construcció; encara que no es defineixen amb precisió, es dedueix que es tracta de projectes d'exportació de béns i serveis, mitjançant els quals es construeixen o reformen ports, ferrocarrils, centrals elèctriques, etc., i que no suposen per tant una inversió, l'adquisició d'uns drets de propietat sobre uns actius. D'altra banda, hi ha els projectes d'inversió, en els quals sí que s'adquireixen drets de propietat sobre actius.

**Figura 1. Evolució dels projectes BRI**

Mida de les operacions de la participació xinesa a la iniciativa BRI: a l'esquerra, projectes de construcció; a la dreta, inversions (Font: Green Finance & Development Center, FISF Universitat de Fudan, basat en dades d'AEI).



Font: Nedopil, 2022-A

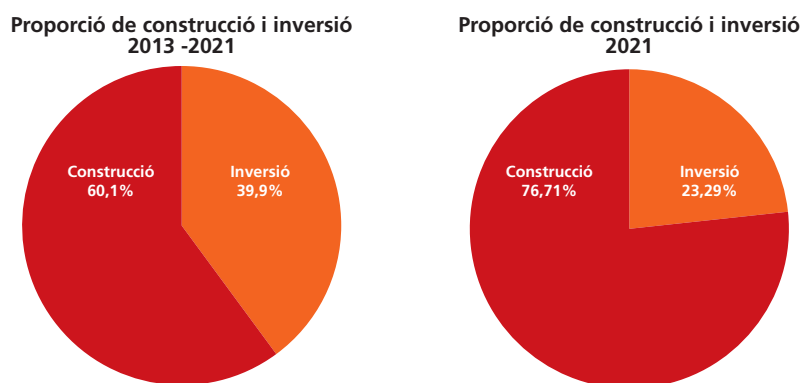
Fins al 2022, i segons els estudis publicats per la Universitat de Fudan, la iniciativa BRI ha suposat uns compromisos de 932.000 milions de dòlars, dels quals 561.000 milions corresponen a contractes de construcció, i 371.000, a inversions.

Tal com podem veure al gràfic 1, la tendència pel que fa a projectes de construcció és clarament descendent des del 2015, amb l'excepció d'un repunt moderat durant el 2021. Respecte a inversions, des del 2018 s'asseixeix a una tendència fortament decreixent.

Al gràfic 2 podem veure com s'han distribuït les dues modalitats de projectes (contractes de construcció i operacions d'inversió), des que es va posar en marxa la iniciativa BRI el 2013. Tal com es pot veure, un 60% ha correspost a operacions d'exportació, davant d'un 40% relatiu a inversions. L'any 2021 els projectes d'exportació han representat les tres quartes parts dels fons utilitzats.

La desacceleració econòmica mundial ha afectat molts països en els quals es planejaven projectes, en especial països en vies de desenvolupament.

**Figura 2. Distribució per modalitat**



(c) Copyright 2022 Green Finance & Development Center (Fonts: AEI, GDFC i altres). Fonts: Nedopil, 2022-A

Cal tenir en compte que al 2021 els fluxos d'inversió estrangera al món van augmentar un 64% (segons la UNCTAD), mentre que les inversions xineses en el marc BRI van descendir un 40,8%.

En comparació amb el 2019, l'any anterior a la pandèmia de COVID-19, el volum de fons implicats en projectes BRI el 2021 va disminuir a l'entorn de 53.000 milions de dòlars (el 48%).

Quins factors expliquen aquesta desacceleració? En primer lloc, l'impacte de la COVID-19 i l'aplicació estricta de mesures per combatre-la per part de la Xina. Així, la política de *COVID zero* imposada ha suposat una forta interrupció dels viatges des de i cap a la Xina. Com és lògic, això ha afectat les operacions internacionals, que normalment requereixen un cert nivell de contactes personals.

En segon lloc, la pandèmia i la política de *COVID zero* han provocat una desacceleració de l'economia xinesa. Aquesta desacceleració s'ha tornat especialment pronunciada a partir de la primera meitat del 2022, quan la reaparició dels contagis ha provocat que les autoritats adoptessin mesures de confinament estrictes, quarantenes, paralització de l'activitat productiva, disrupció del transport marítim, etc.

La participació xinesa en projectes BRI presenta fortes variacions regionals. Els països asiàtics van continuar rebent la major part de les inversions (a l'entorn del 35% l'any 2021).

En tercer lloc, la desacceleració econòmica mundial ha afectat molts països en els quals es planejaven projectes, en especial països en vies de desenvolupament. Molts d'ells s'han enfrontat a disminucions en els seus ingressos en divises, i a dificultats per afrontar els compromisos del seu deute extern. Això ha portat a una actitud més prudent per part d'empreses i bancs xinesos a l'hora de concedir crèdits per finançar projectes. Igualment, ha conduït els països beneficiaris a actuar amb més prudència en assumir nous compromisos de deute.

Els préstecs associats als projectes BRI han suposat per a la Xina la primera crisi de deute extern, per la impossibilitat que un seguit de deutors hagin pogut complir amb els compromisos de devolució d'aquests préstecs. La Xina s'ha vist obligada a dur a terme una important renegociació dels seus préstecs. El valor total dels préstecs d'institucions financeres xineses a projectes en països BRI que es van haver de renegociar durant el 2020 i el 2021 va arribar als 52.000 milions de dòlars, segons dades recopilades per Rhodium Group. Aquesta xifra va representar més del triple dels 16.000 milions de dòlars renegociats en els dos anys anteriors. Les renegociacions van suposar cancel·lacions de préstecs, cronogrames de pagaments diferits i reduccions dels tipus d'interès.

Per finalitzar, en el moment d'escriure aquestes pàgines, és necessari fer una referència a l'impacte que la guerra a Ucraïna pot tenir sobre la iniciativa BRI. A curt termini, les comunicacions per ferrocarril entre la Xina i Europa s'han vist afectades. Segons algunes fonts (Umbach, 2022), prop de la meitat de les rutes ferroviàries entre la Xina i Europa passen per Rússia. Així mateix, cal assenyalar que el nombre de rutes de càrrega va augmentar de 40 línies el 2017, a 78 en l'actualitat; línies que, durant el 2021, van transportar productes xinesos per valor de 75.000 milions de dòlars (enfront de 8.000 milions el 2016). S'hi van transportar 336.000 contenidors, que van arribar a 183 ciutats de 23 països europeus. El nombre de trens va créixer fins a 15.000 el 2021 des d'una xifra pràcticament nul·la el 2011.

Així, encara que el transport per ferrocarril estava registrant un fort creixement, continua representant una petita part del transport de mercaderies xineses. En el moment actual, però, és impossible fer previsions sobre com evolucionaran en el futur les disruptcions en les comunicacions per ferrocarril entre la Xina i Europa, cosa que dependrà de l'evolució de la guerra, les sancions a Rússia, el deteriorament de la imatge de la Xina per la seva actitud de suport implícit a Rússia, etc.

## 2. Tendències geogràfiques i sectorials

La participació xinesa en projectes BRI presenta fortes variacions regionals. Els països asiàtics van continuar rebent la major part de les inversions (a l'entorn del 35% l'any 2021), encara que els de l'Àfrica i l'Orient Mitjà van registrar una forta pujada, en passar del 8% el 2020 a aproximadament el 38% el 2021. D'altra banda, les inversions als països europeus van disminuir un 84% en comparació amb els primers sis mesos del 2020.

El país amb el major volum de contractes de construcció el 2021 va ser l'Iraq, amb aproximadament 10.500 milions de dòlars, seguit de Sèrbia (a l'entorn de 6.800 milions), Indonèsia (prop de 2.400), Tanzània, Egipte, la Federació Russa i Singapur.

En relació amb les inversions, Indonèsia i Zimbàbue van ser els principals països receptors el 2021, seguits del Vietnam i Xile. Laos, Sri Lanka i Singapur, per la seva banda, van registrar una caiguda en el mateix capítol.

Pel que fa als sectors, destaca l'energia. El 2021, la participació total en aquest sector va arribar als 22.300 milions de dòlars, amb una sensible reducció respecte a anys anteriors (26.100 milions el 2020, i gairebé 44.800 milions el 2019).

### 3. Crítiques i polèmiques

Des de poc temps després del seu llançament, pràcticament, la iniciativa BRI va ser objecte de polèmica. Ja hem esmentat amb anterioritat la crítica, formulada des dels inicis, que era una manera d'exportar l'excés de capacitat de la indústria xinesa en alguns sectors determinats.

Les crítiques a la iniciativa BRI han crescut amb el pas del temps. Un exemple destacat d'aquestes crítiques el tenim en un estudi publicat el 2020 per la Cambra de Comerç Europea a la Xina, titulat eloqüentment *The Road Less Travelled: European Involvement in China's Belt and Road Initiative* (European Chamber of Commerce in China, 2020).

Basat en les opinions de les empreses que pertanyen a la Cambra de Comerç Europea, l'informe destaca el paper marginal que tenen les companyies europees en la iniciativa. «Només 20 de 132 enquestats declaren haver fet oferta en un projecte relacionat amb el BRI. La majoria cita la falta de processos transparents de licitació i adquisició com una barrera important per a la participació, i només dues han trobat projectes a través d'informació disponible públicament. Dels que hi han participat, la majoria ho ha fet perquè han estat convidats per socis o governs locals. Tots menys uns pocs han exercit papers de nínxol, com proporcionar una certa tecnologia o experiència al país receptor, per la qual cosa, atesa l'escala de la iniciativa BRI, la majoria dels enquestats es refereixen al seu nivell de participació com a "engrunes".»

Així mateix, s'han assenyalat altres aspectes negatius, com ara:

- Les condicions dels préstecs xinesos, que, amb freqüència, són poc transparents, i que poden incorporar condicions molt oneroses per als països que en són receptors en cas que no puguin fer front a les seves obligacions.
- La falta de transparència en els processos d'adjudicació de projectes, que en molts casos no segueixen els procediments habituals en els mercats internacionals.
- La falta de qualitat d'alguns dels projectes, que han estat poc estudiats i posats en marxa sense estudis de viabilitat adequats. S'han formulat també acusacions de corrupció i interferències polítiques en els processos d'adjudicació, que han distorsionat els seus requeriments tècnics.

Cal assenyalar que en els darrers temps es detecta un sensible augment de les crítiques contra els projectes BRI. Per citar-ne un exemple, la relació amb la Xina va estar molt present a les eleccions presidencials celebrades a Kenya l'estiu del 2022. Els dos principals candidats, l'exvice-president William Ruto i l'ex primer ministre Raila Odinga, van expressar

Des de poc temps després del seu llançament, pràcticament, la iniciativa BRI va ser objecte de polèmica. I les crítiques han crescut amb el pas del temps.

La participació d'empreses espanyoles en el desenvolupament de projectes ha estat pràcticament nul·la, en línia amb l'escassa participació que han tingut empreses que no fossin xineses.

la seva intenció d'adoptar una postura més ferma envers la Xina, que posseeix una part substancial del deute extern de Kenya (a l'entorn d'un 30%). William Ruto, que va ser el guanyador de les eleccions, es va presentar amb una plataforma fortament antixinesa, amb la promesa de deportar els ciutadans xinesos que duen a terme treballs que, segons ell, haurien d'estar reservats per als kenyans. També es va comprometre a fer públics els contractes governamentals amb la Xina.

El projecte estrella de la iniciativa BRI a Kenya ha estat el desenvolupament del ferrocarril Standard Gauge Railway (SGR), que connecta Mombasa, la ciutat portuària més gran del país, amb la seva capital, Nairobi. L'Export-Import Bank of China va finançar el 90% del projecte SGR, amb un préstec de 5.000 milions de dòlars, mentre que el Govern de Kenya va aportar l'altre 10%. Una constructora xinesa, China Road and Bridge Corporation, va ser la responsable de l'execució del projecte. La tardor del 2022 el Govern de Kenya va anunciar la seva intenció de sol·licitar una renegociació del crèdit amb la finalitat d'ampliar-ne el termini d'amortització.

#### 4. Les empreses espanyoles a la iniciativa BRI

La participació d'empreses espanyoles en el desenvolupament de projectes ha estat pràcticament nul·la, en línia amb l'escassa participació que han tingut empreses que no fossin xineses. Tanmateix, en principi, existien un seguit de factors que podien afavorir la participació d'empreses espanyoles.

En primer lloc, les empreses espanyoles tenen avantatges competitiu en enginyeria i construcció, acreditades per la seva experiència en l'execució de grans infraestructures, de la qual són bons exemples el Canal de Panamà o l'AVE de La Meca.

En segon lloc, Espanya i la Xina han mantingut bones relacions a escala política.

En tercer lloc, encara que la Xina compta amb grans disponibilitats de finançament, el desenvolupament dels projectes de la Nova Ruta de la Seda requeria grans sumes de capital procedent d'altres fonts, que Espanya podia aportar.

Tanmateix, des del principi, existia un notable escepticisme en el món empresarial, no solament espanyol sinó internacional, sobre les seves possibilitats de participació en projectes BRI a causa de la posició dominant que hi tenen les empreses xineses.

Aquesta participació dominant en projectes de la Ruta de la Seda sembla confirmar-se d'acord amb els primers treballs que han publicat estimacions a aquest respecte. Al gener del 2018 es va publicar un treball del Reconnecting Asia Project (Center for Strategic & International Studies, 2018) dels Estats Units, que manté una base de dades de projectes de la iniciativa BRI. En aquesta data, de les empreses que hi participaven, un 89% eren xineses, un 7,6% eren locals i només un 3,4% eren estrangeres (empreses que no són xineses ni dels països en els quals es duen a terme els projectes).

Com a comparació, cal assenyalar que, en els projectes finançats per bancs multilaterals de desenvolupament, un 29% de les empreses són xineses, un 40,8% són locals i un 30,2% són estrangeres.

En tot cas, el resultat concret és que no es té coneixement de projectes amb l'etiqueta BRI en els quals hagin participat empreses espanyoles. Sí que hi ha hagut projectes en els quals empreses espanyoles i xineses han col·laborat per al desenvolupament d'iniciatives en països tercers. El 2015, Técnicas Reunidas va establir un acord amb l'empresa xinesa Sinopec i la coreana Hanwha Construction per a una refineria a Kuwait. Durant el 2018, ACS i China Three Gorges Corporation van obtenir un contracte per construir una presa a la República Democràtica del Congo. Al 2019, Telefónica va adjudicar a Huawei bona part de la seva xarxa 4G al Brasil. Per impulsar aquesta cooperació, el 2018 es va signar un acord durant la visita a Espanya del president xinès Xi Jinping.

## 5. Perspectives futures

I quines són les perspectives de la iniciativa BRI de cara al futur? A curt termini, un condicionant clau és la política que la Xina segueixi en relació amb la pandèmia. En la mesura en què les fronteres romanguin semitancaades, i els viatges internacionals, molt restringits, les inversions xineses a l'exterior, així com el finançament de projectes mitjançant préstecs, estaran seriosament limitats.

Pel que fa al futur a més llarg termini, són diversos els factors que afectaran la iniciativa BRI, actuant-hi a favor i en contra. I és difícil, per no dir impossible, anticipar, en els moments actuals, quines en poden ser les conseqüències.

D'una banda, la percepció que la comunitat internacional té de la Xina ha empitjorat de manera intensa, i en un termini de temps molt curt, sobretot entre països en vies de desenvolupament i en alguns països asiàtics. Al gràfic 3 podem veure els resultats d'una enquesta del Pew Research Center, duta a terme el 2022, sobre la percepció que 19 països del món tenen de la Xina. Aquests resultats reflecteixen una valoració clarament desfavorable. En el conjunt dels 19 països, un 68% dels enquestats expressa una opinió desfavorable sobre la Xina, davant d'un 27% que manifesta una opinió favorable. En el cas d'Espanya, un 63% mostra una opinió desfavorable.

Als anomenats *països del Sud* aquesta valoració no és tan negativa, encara que, tal com hem indicat anteriorment, els recels envers els crèdits i les inversions de la Xina han augmentat.

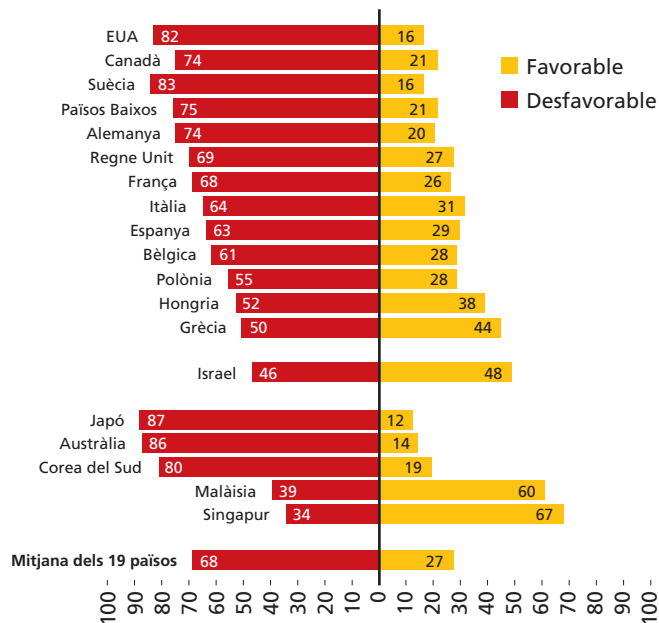
L'any 2022 l'estratègia xinesa a Europa va sofrir un cop, quan Estònia i Letònia van anunciar que es retiraven de l'esquema 16+1 —el fòrum de cooperació que la Xina havia establert amb un seguit de països europeus—, seguint el pas que Lituània havia fet l'any anterior. Segons el ministre de Relacions Exteriors d'Estònia, la negativa de la Xina a condemnar la invasió russa d'Ucraïna «va ser, definitivament, un factor» en la decisió de retirar-se d'aquest fòrum. Estònia i Letònia van esmentar la importància que la Xina defensi l'«ordre internacional basat en regles», que Rússia va violar amb la invasió d'Ucraïna, mentre que la Xina continua amb la seva associació «sense límits» amb Rússia.



**Figura 3. Percepció de la Xina**

**La Xina és considerada desfavorablement a l'Àmerica del Nord i Europa, i rep una resposta mixta a l'Àsia-Pacífic**

Percentatge que té una opinió\_\_\_ sobre China



Nota: No es mostren les persones que no van respondre.

Font: Enquesta sobre actituds globals, primavera del 2022. Q5b.

«Les opinions negatives sobre la Xina estan vinculades a les opinions crítiques sobre les seves polítiques en matèria de drets humans.»

Amb aquesta mesura, Estònia i Letònia van aclarir que es mantenen obertes a cooperar amb la Xina. Ara bé, tots dos països prefereixen la plataforma de la Unió Europea com a base de les seves relacions amb el país asiàtic, així com reforçar el seu vincle amb els Estats Units, sobretot en matèria de seguretat, atesa l'amenaça que suposa Rússia, i el suport implícit de la Xina a la invasió d'Ucraïna.

A banda d'ampliar l'abast de la iniciativa BRI, la Xina està posant en marxa nous projectes per reforçar la seva influència internacional. En els darrers mesos ha llançat les denominades *Iniciativa de Desenvolupament Global*, de caràcter econòmic, i la *Iniciativa de Seguretat Global*, sobre seguretat internacional. Són propostes recents, i caldrà veure com s'articulen i com es compaginen, sobretot la primera, amb la iniciativa BRI. En tot cas, són un altre reflex de la voluntat xinesa d'exercir un paper clau en l'ordre internacional.

La iniciativa BRI haurà de «competir» amb les diverses reaccions dels països occidentals, que estan oferint les seves pròpies alternatives. A la recent cimera del G7 es va anunciar el llançament de la Partnership for Global Infrastructure, amb l'objectiu de mobilitzar 600.000 milions de dòlars per a projectes d'infraestructura. La Unió Europea ha llançat Global Gateway, amb l'objectiu de mobilitzar-ne 300.000 milions fins al 2027 en projectes d'infraestructura digital, energia, transport, salut i educació. Es tracta d'iniciatives que, en bona part, són una resposta al BRI, i que busquen contrarestar la influència xinesa en la comunitat internacional.



La Nova Ruta de la Seda, que ja ha perdut força en els últims anys, s'enfronta a un seguit d'incerteses de cara al futur: des de la desacceleració de l'economia xinesa fins als problemes de molts països deutors per afrontar els compromisos del seu deute, passant pel llançament d'alternatives des dels països democràtics avançats i per noves iniciatives des de la mateixa Xina. I tot això en un context geopolític internacional que s'ha complicat fortament, en el qual han augmentat amb força els recels i els enfrontaments amb el gegant asiàtic. Caldrà esperar i veure quin és el resultat d'aquest conjunt d'elements sobre la Ruta de la Seda.

## Referències bibliogràfiques

CENTER FOR STRATEGIC & INTERNATIONAL STUDIES. «China's Belt and Road Initiative: Five Years Later» (2018) (en línia) [Data de consulta: 14.6.2022].

<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 línia) [Data de consulta: 27.6.2022].

<https://european-chamber.com.cn/en/press-releases/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>

Freymann, Eyck; García-Herrero, Alicia. «A new kind of Belt and Road Initiative after the pandemic». *Bruegel* (juny 2022) (en línia) [Data de consulta: 27.6.2022]. <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* (juny 2022) (en línia) [Data de consulta: 27-6-2022].

<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* (juny 2022) (en línia) [Data de consulta: 28.6.2022].

<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 línia) [Data de consulta: 28.6.2022]. [https://www.merics.org/sites/default/files/2020-04/180723\\_MERICS-COFDI-Update\\_final\\_0.pdf](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*, Universitat de Fudan, Xangai (2022-A) (en línia) [Data de consulta: 24.6.2022].

<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*, Universitat de Fudan, Xangai (2022-B) (en línia) [Data 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) [Data 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* (juny 2022) (en línia) [Data 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* (juny 2022) (en línia) [Data de consulta: 24.6.2022].  
<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 línia) [Data de consulta: 28.6.2022].  
[http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano\\_es/publicacion?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/elcano/elcano\\_es/publicaciones/chinese-investment-europe](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 línia) [Data de consulta: 28.6.2022].  
<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 línia) [Data de consulta: 21.6.2022].  
<https://www.chathamhouse.org/2021/09/what-chinas-belt-and-road-initiative-bri>