

# China, geopolítica y materiales estratégicos

TICA FONT

Los efectos de la COVID-19 en la economía los estamos empezando a notar de tres maneras: una afectación directa a la producción de bienes, una afectación a la cadena de suministros, y una afectación a las finanzas de las empresas. En lo que respecta al impacto directo en la producción, todos los países paralizaron o ralentizaron la fabricación de bienes. En especial, cabe destacar por su impacto el parón y la desaceleración productiva de China que repercutió en sus exportaciones y en la disminución de productos o insumos a la producción en el resto del mundo. Esta ralentización en la producción afecta a las empresas manufactureras que dependen de insumos intermedios importados desde China. La desaceleración productiva afectará a la cadena de transporte de mercancías; en los países afectados seguramente repercutirá en la producción y en la rentabilidad de determinadas empresas, en especial el sector manufacturero y de materias primas utilizadas en la fabricación. Es el caso de empresas que dependen de bienes intermedios importados desde China y que pueden cambiar fácilmente de fuentes de abastecimiento. Las empresas pequeñas y medianas pueden tener mayores dificultades para sobrevivir a la falta de suministros o a la falta de regularidad en los mismos. Esta falta de insumos y de producción puede tensionar a aquellas empresas que no tengan liquidez suficiente y que no puedan sobrevivir a la falta de insumos, lo que podría llegar a tener repercusiones en el sistema financiero, dependiendo de la magnitud que alcance.

Aunque hablemos especialmente de China, dada su relevancia en la cadena de suministros, es conveniente tener presente que algún otro país como India, el principal proveedor mundial de medicamentos genéricos, durante la COVID ha restringido la exportación de 26 ingredientes farmacéuticos y de medicamentos, incluyendo el paracetamol.

Un elemento clave es el alza de los precios y la inflación, debido, por una parte, a que China, la fábrica del mundo, está empezando a sufrirla. Sus costes de pro-

ducción están empezando a subir y se trasladarán al resto del mundo a través de sus productos, y en especial lo sufrirán los grandes clientes chinos, Europa y EEUU. Los factores que más están influyendo en los precios y en los costes de producción son el alza de precios de las materias primas y de insumos. Estos dos elementos son los factores que más influyen en los precios y costes de producción.

El fenómeno de escasez de insumos podríamos suponer que es transitorio, que debería ir desapareciendo en la medida que la oferta se adapte a la demanda y, sobre todo, en la medida que la demanda vuelva a la “normalidad”; podría resultar, sin embargo, que este cuello de botella de escasez de insumos no sea transitorio.

Otro factor que pueden influir en el coste de las materias primas e insumos, y, por tanto, que la inflación sea duradera en el tiempo está relacionado con la transición

**Mientras la demanda de productos chinos aumenta, las fabricas están contrayendo la producción para reducir el uso de energía**

energética. En el caso de China, las autoridades han restringido la capacidad y la producción de algunos productos intermedios a fin de reducir las emisiones contaminantes, y a mediados del pasado mes de septiembre cerraron las empresas en algunas provincias para evitar superar los objetivos de uso de energía y de intensidad energética.<sup>1</sup> Esto

conllevará subidas en los costes de producción<sup>2</sup> y retrasos en las entregas de productos. Recordemos que en China más de la mitad de la electricidad del país proviene del carbón, cuyo precio se ha encarecido en todo el mundo, pero estos costes no pueden trasladarse a los propios consumidores chinos debido al control de precios, por lo que las empresas de energía están reduciendo la producción. A su vez, la producción de carbón en China también se está viendo afectada por mayores controles de seguridad en las minas. Todo ello conlleva a que mientras la demanda de productos chinos aumenta, las fabricas están disminuyendo la producción para reducir el uso de energía.

<sup>1</sup> Mar Sánchez Casado, «El parón de la economía china pone contra las cuerdas la recuperación mundial tras la pandemia», *La Razón*, 23 de octubre de 2021. Disponible en: <https://www.larazon.es/economia/20211023/n2ujv2tr5hd7ikx62uhrocjce.html>

<sup>2</sup> «China empieza a generar una onda de inflación que llegará de forma inminente a Europa y EEUU», *El Economista*, 7 de junio de 2021. Disponible en: <https://www.eleconomista.es/economia/noticias/11257934/06/21/China-empieza-a-generar-una-onda-de-inflacion-que-llegara-de-forma-inminente-a-Europa-y-EEUU.html>

En los últimos meses se habla mucho de la crisis de chips y de su escasez debido a que la economía post COVID está sensiblemente más digitalizada y, por tanto, ha aumentado la demanda de componentes electrónicos, y la adaptación de la industria es lenta. Por otra parte, China es un gran consumidor de chips, produce gran cantidad de estos componentes, aunque no los suficientes: tiene necesidad de importar cierta cantidad de otros países asiáticos. Cabe pensar que la demanda de componentes electrónicos puede prolongarse en el tiempo, y es muy posible que la producción tarde en adaptarse a la demanda.

Para reactivar su economía post COVID, Pekín estimuló el crecimiento en infraestructuras a través de ayudas estatales y de la expansión del crédito. El resultado ha sido que China se ha lanzado a la compra de materias primas disponibles y ello ha disparado el precio de muchos productos.<sup>3</sup> Por otra parte, en aquellos insumos en que los chinos son los principales exportadores del mundo, como los fertilizantes, han anunciado que sus empresas suspenderán temporalmente las exportaciones para asegurar su mercado interior.<sup>4</sup>

La escasez de insumos y la subida de los precios se ve también influida por el transporte. Con la COVID se ha reducido la actividad portuaria. En ciertos puertos claves del comercio internacional se han producido atascos y retrasos en la fleta de contenedores. Por otra parte, el incremento del precio del crudo y el incremento de los costes de fletar contenedores provoca un aumento en el coste de los insumos.

## Minerales estratégicos y las cadenas de valor vistas desde la seguridad

Tres décadas después de la caída del muro de Berlín volvemos a iniciar una especie de nueva Guerra Fría, aunque esta vez las dos superpotencias involucradas son EEUU y China. La confrontación se ha trasladado también a la competición armamentística y la lucha por la influencia política en diversos países y continentes. Las dos potencias están protagonizando un pulso por la hegemonía global a través de caminos peligrosos.

<sup>3</sup> «China envía las primeras señales para frenar el rally de materias primas», *El Economista*, 24 de mayo de 2021. Disponible en: <https://www.eleconomista.es/mercados-cotizaciones/noticias/11232839/05/21/China-envia-las-primeras-senales-para-frenar-el-rally-de-materias-primas.html>

<sup>4</sup> «China suspende la exportación de fertilizantes en un mercado ajustado», *Agrofy News*, 30 de julio de 2021. Disponible en: <https://news.agrofy.com.ar/noticia/195050/china-suspende-exportacion-fertilizantes-mercado-ajustado>

Hasta ahora EEUU era la principal potencia en términos de riqueza, en tecnología y en capacidades militares, pero China está muy cerca de superar en riqueza a EEUU, y va a la zaga en tecnología y en capacidades militares. La única duda es establecer el año en que asumirá el rol de primera potencia.

En el periodo Trump, la guerra comercial era la protagonista: Washington acusaba a Pekín de robo en la propiedad intelectual y de tarifas proteccionistas. Así, en 2018 le impuso sanciones a la importación de productos como hierro o aluminio y a productos industriales, de transporte o sanitarios. Además, acusaron a China de interferir en las elecciones.

La globalización ha comportado la creación de largas y complejas cadenas de valor, con criterios estrictamente económicos, donde el único motivo imperante es

**El incremento del precio del crudo y el incremento de los costes de fletar contenedores provoca un aumento en el coste de los insumos**

producir allí donde el coste sea menor, sin tener en consideración la distancia existente entre los puntos de producción y los de consumo final. Ello ha comportado un importante flujo de recursos y mercancía, eminentemente por vía marítima. Actualmente el 50% del comercio mundial tiene relación directa con las grandes cadenas de valor y resulta

difícil encontrar productos industriales realizados en su totalidad en un mismo territorio.

Este sistema productivo genera una gran dependencia en dos sentidos, por una parte, abastecerse de un amplio espectro de productos, eminentemente de la “fábrica del mundo” (China) y por otra parte de que se mantengan abiertas las grandes vías de transporte marítimo. Este modelo productivo ya se tensionó cuando empezó la guerra comercial entre EEUU y China en 2018, lo que provocó subidas de los precios y carestías puntuales de ciertos artículos. Lo mismo ocurrió en los primeros meses de la pandemia, cuando se puso de manifiesto la extrema dependencia de artículos de primera necesidad producidos en lugares muy lejanos, incluso de artículos de fabricación sencilla, pero cuya producción estaba externalizada y deslocalizada atendiendo a criterios exclusivamente económicos.

La situación actual ha abierto un debate sobre la necesidad de incorporar criterios de seguridad, no solamente económicos, y de disponer de un mayor abanico de

proveedores y un mayor inventario de reservas de insumos. Se plantea la necesidad de una cierta regionalización que permita cadenas de valor más cortas y en algunos ámbitos se habla –y se señala a China– que algunos puedan emplear estas cadenas de valor como armas.

Una red de puertos alrededor del mundo sirve a China para asegurarse el acceso a minerales, energía o alimentos. Estos puertos, controlados por empresas públicas chinas, están dotados de sistemas de cibervigilancia con tecnología china que envía información a compradores, vendedores, reguladores, instituciones financieras y empresas de transporte. A ello hay que sumar la importante red de barcos y de contenedores propiedad china. Cada vez más, las líneas de suministro están bajo la influencia o el control de empresas estatales chinas.<sup>5</sup> En definitiva, los puertos y el transporte marítimo se convierten en un centro de poder: poder sobre las exportaciones y las importaciones, sobre las políticas de desarrollo económico, sobre el transporte de mercancías y sobre la información digital necesaria para mover mercancías a través de las cadenas de suministro global.

Como vemos, China ha desarrollado una gran industria en construcción de puertos, de transporte, de logística de contenedores y de redes de tecnología de la información; de manera que las empresas chinas pueden llegar a controlar toda la cadena, desde la salida de fábrica a un puerto chino y hasta la llegada a la casa de un ciudadano en cualquier parte del mundo. Su capacidad de cibervigilancia y la red de puertos que controla con estas tecnologías genera temor a que pueda ser utilizada con fines militares.

En esta línea, algunos autores<sup>6</sup> proponen tomarse en serio la vulnerabilidad ante estos flujos de recursos que atraviesan cuellos de botella ya que, en caso de bloqueo de las cadenas de valor, las consecuencias podrían ser demoledoras para aquellos países más dependientes de las mismas. Es por ello por lo que cada vez más se habla de disminuir la dependencia de las largas cadenas de valor y sobre todo de disminuir la dependencia de China.

<sup>5</sup> Pensar en un barco portacontenedores o en un puerto como arma puede parecer descabellado, pero es a los que nos invita Christopher R. O'Dea, «How China weaponized the global supply chain», *The National Review*, 20 de junio de 2019. Disponible en: <https://www.nationalreview.com/magazine/2019/07/08/how-china-weaponized-the-global-supply-chain/> (Consultado 18/11/2021)

<sup>6</sup> Pedro Sánchez Herráez, *¡Flujo de recursos a escala global!... ¿y si hay un bloqueo?*, IEEE, 36, 2021. Disponible en: [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_analisis/2021/DIEEEA36\\_2021\\_PEDSAN\\_Flujo.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2021/DIEEEA36_2021_PEDSAN_Flujo.pdf) (consultado 18/11/2021).

En este contexto, la Comisión Europea presentó en septiembre de 2020 un Plan de Acción para materias primas críticas titulado *Resiliencia de las materias primas*

**Actualmente resulta difícil encontrar productos industriales realizados en su totalidad en un mismo territorio**

*fundamentales: trazando el camino hacia un mayor grado de seguridad y sostenibilidad*, cuyo objetivo es avanzar hacia una mayor “autonomía estratégica” de determinados minerales imprescindibles para llevar a cabo la transición hacia una economía verde y digital.<sup>7</sup> De esta manera, la UE reinterpreta sus intereses para mantener o mejorar su posición

económica como potencia mundial y redirige sus intereses geoestratégicos para contrarrestar su excesiva dependencia de unas materias primas claves para la transición verde que se ha propuesto.

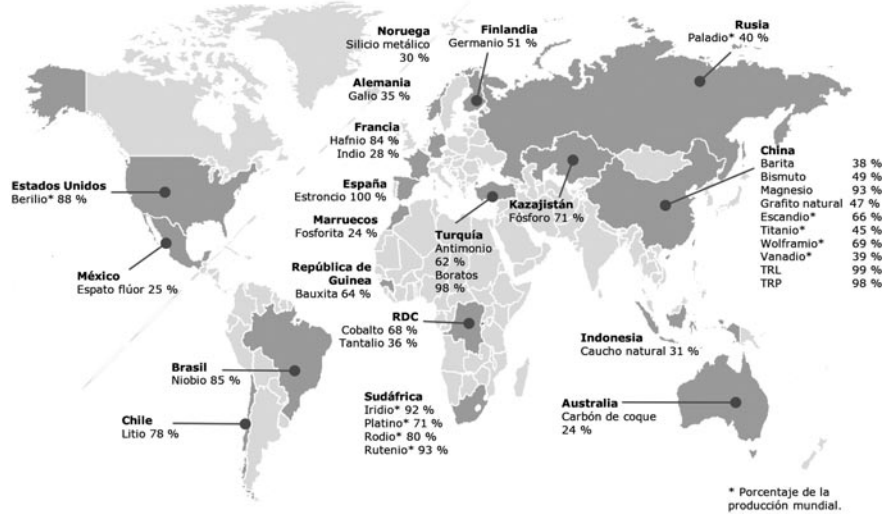
Para ello la UE ha listado los minerales fundamentales que se requerirán y ha confeccionado el mapa de los proveedores de estas materias primas fundamentales.

Los retos que se plantean son de acceso a los recursos minerales, sean primarios o secundarios, es decir, asegurarse el suministro: diversificar las fuentes de materias primas y asegurar la cadena de suministro, garantizando un suministro seguro y sostenido. En paralelo, marca la necesidad de reutilizar minerales de los componentes en desuso. La cuestión puede convertirse en cambiar la dependencia de combustibles fósiles por una dependencia de materias primas críticas.

---

<sup>7</sup> Comisión Europea, *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Resiliencia de las materias primas fundamentales: trazando el camino hacia un mayor grado de seguridad y sostenibilidad*, 2020, COM(2020) 474 final, p. 4. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0474&from=EN>

## Principales países proveedores de materias primas fundamentales a la UE



Fuente: Comisión Europea.<sup>8</sup>

Para llevar a cabo la transición verde europea es necesario el acceso a materiales esenciales, por ejemplo, para la fabricación de turbinas eólicas, paneles solares o baterías para coches eléctricos, pero también es necesario acceder a materiales esenciales en el sector tecnológico, el sector aeroespacial, el de defensa o el farmacéutico.<sup>9</sup>

También en septiembre de 2020 se ha publicado el informe *Critical Raw Materials for Strategic Technologies and Sectors in the EU- A Foresight Study*,<sup>10</sup> que recoge la vulnerabilidad de la UE en materias primas críticas. Este informe examina nueve tecnologías consideradas clave para alcanzar las ambiciones climáticas y la transformación digital y que también son esenciales desde el punto de vista de la defensa y el sector aeroespacial. Todas ellas dependen de materias primas críticas y de productos derivados que con carácter general tienen a China como principal suministrador. Por ejemplo, en el caso de las baterías, se requiere litio. China con-

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> Tal y como recoge la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, titulado: *Un nuevo modelo de industria para Europa*, Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0102&from=EN>

<sup>10</sup> Comisión Europea, *Critical Raw Materials for Strategic Technologies and Sectors in the EU – A Foresight Study*, 2020. Disponible en: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/42881>

trola el 66% del producto final, mientras que la UE solo controla el 1%. Para la energía eólica se necesitan las tierras raras. China ostenta el monopolio y la UE, 1%. Para los coches eléctricos se requieren tierras raras y boratos, y, de nuevo, China domina el mercado en estas materias primas.

En consecuencia, si la apuesta es descarbonizar y digitalizar la economía a través del 5G, la inteligencia artificial y la robótica, los minerales “estratégicos” se sitúan en el punto de mira de las nuevas competencias mundiales. Así, esta apuesta de futuro modificará la geoestrategia y creará nuevos alineamientos estratégicos.<sup>11</sup> El control chino del mercado de tierras raras consiste en explotar estos recursos no solo en su territorio, sino también en otras regiones –América Latina, África, Australia o Groenlandia–. Las empresas mineras chinas trabajan con el apoyo estatal, lo que les permite competir económicamente con las empresas occidentales. La política de asegurarse el acceso a los minerales estratégicos lo complementan con la cooperación exterior china de construcción de infraestructuras como ferrocarriles, puertos, carreteras u hospitales en aquellos países en los que consiguen contratos a largo plazo de extracción de materias primas.

Cuando se aborda el monopolio chino de los minerales estratégicos, en términos de seguridad,<sup>12</sup> preocupa la disrupción de toda la cadena o de un eslabón de la

**El acceso a minerales estratégicos como asunto de seguridad nacional, compartido con EEUU, se convierte en un elemento con capacidad disruptiva**

cadena como dificultades en la extracción, en el procesado o en la cadena de suministros de mercancías. El riesgo disruptivo es alto: se pueden producir restricciones en la producción o en la exportación, con el aumento consiguiente de los precios. No se descarta que China pudiera utilizar las tierras raras como arma geopolítica –ya lo hizo con restricciones a Japón en 2010–, o disminuir las extracciones o las exportaciones de estos minera-

les alegando motivos de contaminación –como hizo en el mismo año–, lo que acrecentó una demanda de EEUU, la UE y Japón ante la Organización Mundial del Comercio (OMC), que les dio la razón alegando que la decisión china vulneraba

<sup>11</sup> Sophia Kalantzakos, *The Geopolitics of Critical Minerals*, Istituto Affari Internazionali, IAI Papers, 19, diciembre de 2019. Disponible en: <https://www.iai.it/sites/default/files/iaip1927.pdf>

<sup>12</sup> Mar Hidalgo García, *Los minerales estratégicos: el ser o no ser de la descarbonización y transformación digital de la UE*, IEÉE, Documento de Análisis 03, 2021. Disponible en: [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_analisis/2021/DIEEEA03\\_2021\\_MARHID\\_MineralesEstrategicos.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2021/DIEEEA03_2021_MARHID_MineralesEstrategicos.pdf) (consultado 19/11/2021).



las reglas de comercio. En el mismo sentido, y ante la posibilidad de utilizar los minerales raros con criterios de seguridad nacional, el Comité Permanente del Congreso Popular Nacional deliberó sobre la nueva Ley de Control de Exportaciones de China con el objetivo de salvaguardar los intereses de seguridad nacional. También incluye la potestad de poder prohibir que los proveedores chinos realicen negocios con empresas extranjeras específicas. Si la ley se aprueba y se aplican restricciones a la exportación podrían ser una amenaza añadida.<sup>13</sup> La visión del acceso a los minerales estratégicos como asunto de seguridad nacional, compartida con EEUU,<sup>14</sup> se convierte en un elemento con capacidad disruptiva de este mercado.

En la medida que China consolida su posición como potencia incrementa su potencial de influir en las reglas del comercio mundial, en las organizaciones internacionales y en su capacidad de influencia para que las normas internacionales reflejen sus intereses, una circunstancia altamente previsible.

A ello hay que añadir la competencia por la primacía tecnológica. La empresa Huawei ha estado la encargada de implantar las tecnologías de todos los puertos, y su división marina está llevando a cabo el cableado submarino que rodeará el mundo. Esto permitirá a China utilizar sus propias redes de transmisión de información. Es de todos conocido el conflicto que planteó EEUU con China por la tecnología 5G, en el que acusó a Huawei de espionaje tecnológico y presionó a los aliados para que prohibieran el uso de productos de esta compañía.

Por otra parte, el Pacífico asiático se ha convertido en un espacio crucial para el comercio y la economía global: más de la mitad de la flota mercante mundial cruza los estrechos de Malaca, Suda y Lombok y la mayoría de ellos continua su ruta hacia el norte por los Mares de la China Meridional. Ocho de los diez puertos de contenedores más activos del mundo están en esta región y un tercio del petróleo mundial transita por estas aguas. Si tenemos presente que el 60% del valor del comercio chino viaja por estos mares, podemos entender que la estabilidad de los países que forman parte de las rutas marítimas es esencial para los intereses económicos de China.

---

<sup>13</sup> Sofia Baruzzi, «Why is China Introducing New Export Controls?», *China Briefing*, 12 de octubre de 2020. Disponible en:

<https://www.china-briefing.com/news/chinas-new-export-control-law-restrictions-imposed-23-items-technology/>

<sup>14</sup> «The impact of critical minerals in national security», *MiningDotCom*, 29 de abril de 2020. Disponible en: <https://www.mining.com/web/the-impact-of-critical-minerals-on-national-security/>

## Militarización en los mares de la China

El ascenso de China como segunda potencia económica mundial cataliza la conflictividad regional y, como era de esperar, todos aquellos países que aspiran a tener un espacio como potencia mundial tienden a desarrollar su poder militar con el objetivo de garantizar militarmente sus intereses económicos. China y algunos de los países asiáticos no son una excepción a este principio.

Las tensiones geopolíticas de esta región van en alza, especialmente entre los principales poderes económicos –China, Japón e India–, que está evolucionando

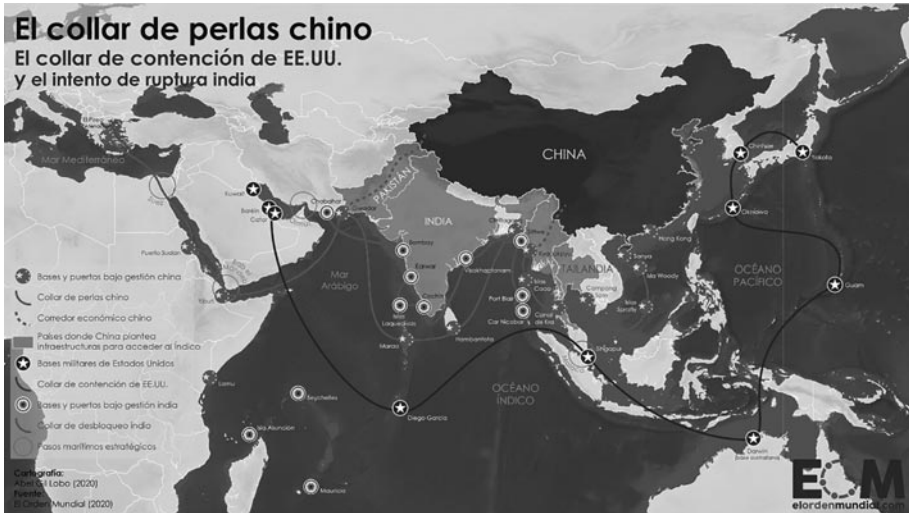
**El ascenso de China como segunda potencia económica mundial cataliza la conflictividad regional**

hacia parámetros de mayor rivalidad y enfrentamientos entre estados. Estas fricciones se plasman en programas militares de modernización; mayores inversiones en desarrollo y adquisición de capacidades militares, un aumento de la retórica nacionalista, y disputas sobre la soberanía de islas y

mares. A ello se unen tensiones tradicionales como insurgencias, terrorismo, pobreza o deterioro medioambiental.

La confrontación entre las dos potencias económicas de la región en el Mar de la China Oriental –China y Japón– se ha intensificado a partir de 2013 con la creación unilateral por parte de China de la Zona de Identificación de Defensa (aérea sobre territorio administrado por Japón). Cada vez son más frecuentes en estos mares los incidentes que involucran aviones, patrulleros, pesqueros, buques de guerra o buques de investigación.

Una de las actuaciones chinas que más conflictividad está generando ha sido la construcción de las islas artificiales en el sur del Mar de China, aguas que China reclama que pertenecen a su soberanía y que difiere de la posición de Malasia, Taiwán o Vietnam. La militarización china de estas islas provoca la confrontación entre los estados de la región. La situación geográfica de China, con su gran cadena de islas, islotes o atolones en los mares cercanos a sus costas, convierte esta miríada de islas en un elemento estratégico para asegurarse la navegación de mercancías y su independencia comercial. China ha plasmado sus objetivos en la estrategia conocida como el “collar de perlas” chino.



Fuente: El Orden Mundial.<sup>15</sup>

Esta estrategia busca controlar las rutas de transporte marítimo de recursos estratégicos clave para su economía y asegurarse el dominio en el Índico y el Pacífico mediante la combinación de una cadena de puertos y bases militares con los cuales controlar el tráfico de suministros y a los estados vecinos. Al mismo tiempo que intenta contrarrestar la presencia militar de EEUU en la región.

La India no se ha quedado parada y con menor inversión económica-militar está tratando de conformar un espacio marítimo de influencia propio en el Índico y proteger sus intereses de China. Ello puede comportar que India se convierta en un país estratégico en el que invertir económicamente, con mucha población y salarios bajos, y puede suponer un contrapeso a China en la región.

Para Washington estas disputas sobre la soberanía marítima pueden afectar gravemente al funcionamiento de la economía mundial, así como socavar el principio de libre circulación marítima y la propiedad de los “bienes comunes globales”. Para Pekín, EEUU es una potencia en decadencia que se resiste a perder su posición hegemónica y quiere impedir el ascenso de China en el escenario global. Por otra parte, EEUU cree que Pekín amenaza sus intereses estratégicos y que compite de manera injusta en el ámbito comercial. Pekín señala que la presencia militar

<sup>15</sup> Disponible en: <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/china-y-su-collar-de-perlas/>

norteamericana en la región obedece a una estrategia para evitar que China asuma un papel de liderazgo en la región.

Por la otra parte, la Casa Blanca ha endurecido su posición y ha prohibido inversiones norteamericanas en unas 60 empresas chinas por sus vínculos militares. A ello hay que añadir el pacto de seguridad para compartir tecnología de defensa entre EEUU, Reino Unido y Australia que se puede interpretar como un intento de contrarrestar los avances de China. Biden ha dejado clara su voluntad de contener a China en el Pacífico y muestra su preocupación por el fortalecimiento militar chino.

Desde hace 25 años China ha impulsado una profunda transformación de sus capacidades militares, convirtiéndose en una potencia militar, con capacidades muy relevantes, y con una visión de cómo utilizarla en caso de necesidad. Uniendo estos dos elementos podemos ver que la estrategia de seguridad china se ha centrado en combinar la construcción o control de puertos con bases navales militares, para asegurarse el dominio marítimo en el Asia Pacífico.

**Tica Font Gregori** es experta en economía de la defensa y comercio de armas, y fundadora del Centre d'Estudis per la Pau J.M. Delàs al que pertenece.

