

CHINA Y SU RUTA HACIA UNA POTENCIA MUNDIAL EN COMERCIO Y EN PUERTOS

Maria Angel Rodriguez Peniche¹

Dulce María Rodríguez Herrera²

Diana Carolina Mestra Sierra³

Introducción

El comercio mundial cada día está siendo más competitivo a pesar de la adversidad, los trámites de acuerdo a la legislación y las normas consideradas de estándar universal para movilizar y comercializar, utilizando los puertos e intercambiando bienes mediante las actividades mercantiles, es decir, compra y venta de bienes.

Este Artículo busca constatar la gran estrategia de China como potencia mundial en el comercio y los datos que corroboran o discrepan de esa percepción, se acudirá a fuentes de los organismos multilaterales, de igual manera se necesita saber sobre la estrategia que ha diseñado la República Popular China para liderar el comercio mundial, al igual que permitirá saber cómo ha avanzado en materia comercial y cuál es la situación actual de sus principales puertos y su cantidad de mercancías movilizadas, al igual que buscará saber el posicionamiento de su puertos y las tendencias de expansión tanto en Asia como en otros continentes.

Se espera además aprender cómo se ha trazado la estrategia para su supremacía comercial, de qué manera incide su movimiento de mercancías en el comercio y por qué es importante saber su situación actual en materia comercial.

El producto de este artículo de igual manera facilitará información para las personas que les interesa la cadena logística, el comportamiento del movimiento de la mercancía a partir de rutas y el movimiento de mercancía contenedorizada y la proyección y consolidación de China como potencia del comercio mundial.

De igual manera se ilustrará en qué posición se encuentran sus países rivales en materia comercial, es decir, en cuanto a exportaciones e importaciones y hacia dónde y de dónde se exporta e importa en el mundo, sus productos líderes; no sin antes resaltar sus antecedentes históricos que permitirán reflexionar cómo fue ascendiendo en materia comercial.

¹ Estudiante de Administración de Empresas. mariaa-penicher@unilibre.edu.co

² Estudiante de Administración de Empresas. dulcem-rodriquezh@unilibre.edu.co

³ Abogada. Universidad Libre. Directora del Grupo Empresarial Mestra y Lawyer Company

A manera de antecedentes

En la parte oriental del continente asiático se encuentra la llamada República Popular China, con toda una tradición milenaria que va desde aproximadamente 2070 años Antes de Cristo, con la I Dinastía Xia, hasta la XIII Dinastía Qing que llegó hasta principios del Siglo XX, es decir, 1912 cuando hace su transición a República, para posteriormente en el año de 1949, un 1 de octubre se autoproclama República Popular China, liderado por Mao Zedong.

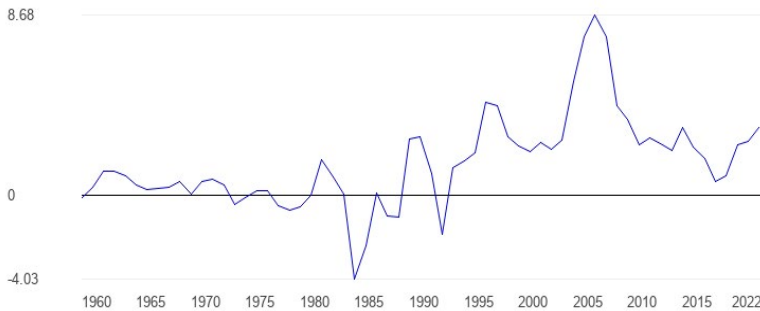
Entre las Dinastías Qing y Ming, aproximadamente durante el Siglo XVII se terminó de construir la Gran Muralla China. Obra que se puede ver desde los satélites que orbitan la tierra, dada su inmensidad.

Luego de participar en la Segunda Guerra Mundial y posteriormente el apoyo a Vietnam, China se abre a la economía mundial después de un decenio recesivo en los 70 con el liderazgo de Mao Zedong, al ver que la gran nación no crecía se comienzan las reformas estructurales que se perfeccionan con el Gran Timonel Deng Xiaoping, quien desde finales de los años setenta hasta finales de los años ochenta lleva a China a seguir creciendo, muy a pesar de que tuvo fuertes críticas en sus inicios, su persistencia le permitió llevar a el gigante asiático, como se le conoce a China, entrar a la economía de mercado, la cual dio gran impulso y siguió creciendo posterior a su liderazgo en más de un dígito hasta el año 2021.

Si hay algo que adoptó China de Occidente, especialmente de Estados Unidos es el pragmatismo, y fue así como se propuso sacar a más de 350 millones de nacionales de la pobreza extrema y los llevó a ser grandes consumidores. Ceballos, M. (2008) y Roch (2008) y Tamames (2008) revisan apoyados en el Fondo Monetario Internacional y la Organización Mundial del Comercio. OMC y sus datos macroeconómicos, ilustran cómo China pasó de ser una economía que estaba en el puesto 10 a nivel mundial en el año de 1990 a ser la cuarta economía más fuerte en el año 2007, solo superada por Estados Unidos, Japón y Alemania; su inclusión en la Organización Mundial del Comercio la llevó durante el año 2001 a incrementar sus exportaciones con un porcentaje de contribución a dicho comercio que se cuantifica en el 11%. Crespi, P. (2007) presenta cómo los japoneses hacen su incursión o guerra, pero a nivel empresarial inundando a China de sus sólidas empresas y orientación hacia el crecimiento económico.

En la gráfica se observa que a partir del año 1994 China ha tenido una senda del crecimiento en sus exportaciones, alcanzando un techo de 8.68 en cuanto a superávit comercial. Su Balanza Comercial de acuerdo a Datosmacro.com (2023) durante el año 2023 fue de 761.326.8 millones de euros, siendo sus exportaciones estimadas en 3.125.889 millones de euros, aunque cayeron en un 7.13% con respecto al año 2022, siguió siendo bueno su saldo externo. Los productos que más exporta China son:

Gráfica 1. Balanza Comercial de China.



Balanza Comercial de China, tomado de https://es.theglobaleconomy.com/China/Trade_balance/

Tabla 1. Productos líderes en exportación de China

PRODUCTO	MONTOS
Teléfonos y equipos de transmisión	272 MM
Circuitos electrónicos integrados	212 MM
Ordenadores	181 MM
Piezas de máquinas de oficina	111 MM
Dispositivos semiconductores	70.2 MM

Datos suministrados por la Organización Mundial del Comercio <https://oec.world/es/profile/country/chn>

Los países que demandan los bienes producidos en China son: su principal exportador Estados Unidos con 551 MM, luego vienen: Alemania, Japón y Corea del Sur, entre estos suman US1.031 millones de dólares. Ha crecido su mercado hacia Singapur.

Tabla 2. Productos más importados para China

PRODUCTO	MONTO
Petróleo crudo	287 MM
Circuitos integrados	232 MM
Mineral de hierro	103 MM
Gas petróleo	72.7 MM
Oro	67.6 MM

Datos suministrados por la Organización Mundial del Comercio. <https://oec.world/es/profile/country/chn>

Estados Unidos es el principal importador, con 151MM, además se importa de: Corea del Sur, Japón y Australia. China importa más servicios que los que exporta. Ha crecido su importación hacia Rusia, Arabia Saudita y Reino Unido.

De acuerdo a la Tabla 2, llama la atención que sus productos líderes en exportación sean asociados a la tecnología de información y las telecomunicaciones, fue considerada según la Organización Mundial del

Comercio. OMC, como la potencia número uno en exportaciones con 3.73 billones de dólares, al tiempo que registró ser la segunda en importaciones con 2.16 billones.

China enfrenta el reto de no apostarle al excesivo ahorro privado que ha llegado al 28% y aunque tuvo una tasa de crecimiento del 5.2%, sus expansiones en exportaciones de manufacturas tienden a bajar en parte por la deflación que viene dando y que no genera incentivos para la inversión en ella y por la disminución de la balanza comercial es-

tadounidense en los últimos trimestres del 2023 y 2024, reportados por OMC.

No se puede negar que su crecimiento económico del año 2023 estuvo muy por arriba de los otros países como Estados Unidos que prácticamente le duplicó en crecimiento, al igual que los otros países que conforman el llamado G7. El aumento del PIB de China después de la pandemia mundial superó el 20.1%, comparado con el de Estados Unidos que fue 8.1% es decir lo duplicó y unos puntos más.

Tabla 3. Estado actual de puertos de China

Nombre del Puerto	Movimiento TEUS	Características
Shanghái	47.2 millones	Ubicado en el Delta del río Yangtzé y es terminal automatizado
Puerto de Ningbo Zhoshuan	35.05 millones	Puerto con enfoque petrolero y mineral, multimodal con más de 242 rutas marítimas y conexión con 600 puertos
Shenzhen	31.5 millones	Geoestratégicamente ubicado al sur y es un centro con alta tecnología y fabricantes de electrónica en su entorno, constituido por los puertos de Dachan Bay, Shekou y Yantian
Quingdao	30 millones	Se especializa como terminal minera y de transbordo, está a orillas del Río Amarillo y mueve gran parte de contenedores frigoríficos o refreer.
Guangzhou	25.7 millones	Manufacturero, industrial y agrícola, unido a transporte multimodal y apoyado con el Río Perla
Tianjin	21 millones	El mayor puerto en China septentrional y da acceso a Beijín la capital de China, de gran tradición, pero con falencia en seguridad.
Hong Kong	14.3 millones	Ha perdido liderazgo, pero sigue siendo apetecido por sus aguas profundas naturales y seguras

Datos suministrados por PortalPortuario <https://portalportuario.cl/china-puerto-de-ningbo-zhoushan-registra-rendimiento-record-de-contenedores-en-2023/>

Aunque existen otros puertos que mueven gran cantidad de contenedores, de acuerdo a la Tabla 3, la competencia entre sus propios puertos demuestra el dinamismo que China le ha dado a sus puertos, pero deja de manifiesto como al pasar de Inglaterra a China el Puerto de Hong Kong ha perdido liderazgo; mientras que Ningbo-Zhoshuan al fusionarse los dos puertos le han dado más dinamismo y conectividad y han logrado desplazar al puerto de Shenzhen.

En el ámbito portuario China tiene 4 de los 5 puertos más grandes del mundo y de mayor movimiento de mercancías contenedorizada y la influencia en la gestión portuaria corrobora que sus movimientos superan el 51% de movilidad mundial, es decir, de 100 contenedores movilizados en el mundo 51 se hicieron en China. Mundomarítimo.clnoticias (2024) sostiene que Qingdao movió más 30 millones de teus (ver tabla), acercándose a Shenzhen en cuanto a volumen de contenedores movilizados, sostuvo además que el Puerto de Rotterdam ha bajado su movilización por que Rusia ha dejado de enviar contenedores a Holanda.

China posee más de 309 atracaderos para embarcaciones y 5 Sociedades Portuarias y alrededor de 95 puertos, se estima que 1 de cada 3 embarcaciones llegan a China y movilizó durante el año 2023 alrededor de 300 millones de contenedores durante el año 2023, según Untad, en su Informe sobre el transporte marítimo (2023) muestra un pano-

rama de recesión en cuanto a movimiento de contenedores en los próximos 4 años, aunque reconoce que ha mejorado respecto al año 2022, la proyección llevaría a sacar del mercado a contenedores y por ende desgazar buques portacontenedores. La descarbonización y mitigación del impacto ambiental está llevando a las agencias marítimas a buscar alternativas y China no está exenta.

Referentes que ilustran la realidad de China portuaria y comercial

Marinucci (2021) señala que la disrupción que generó a nivel mundial el Covid 19, tambaleó en los mercados internacionales e hizo un nuevo orden comercial, pues hubo cierre de fronteras, freno a la movilidad de mercancías transportadas y el transporte internacional y con ello el flujo de mercancías, frenando la cadena de suministro y perdiendo el liderazgo en costos que tenían países gracias a sus economías de escala. En esa panorámica China también estuvo seriamente afectada, además de ser el país donde se originó la pandemia.

Por otra parte, Molinero y Cimillo (2024) y Tabío (2024) sostienen que China ha enfrentado una política comercial estratégica proveniente de Estados Unidos para tratar de contener su avance en el mundo, sostiene a su vez que mientras que China no ha invadido ningún país, la aceptación de Estados Unidos a Ucrania como miembro de la OTAN generó disgusto en el Kremlin y su invasión

generando conmoción en gran parte de Europa; el cerco entonces hasta la fecha, según los autores no ha funcionado; reitera Treacy (2020) en la cual China con su accionar genera tensión mundial con su crecimiento y maniobras comerciales y geopolíticas.

China como se ha anotado ha entrado en el comercio internacional con grandes estrategias, es así como Alvariano (2024) pone de manifiesto las nuevas dinámicas del comercio internacional en donde sostiene que Estados Unidos se enfocará a India y su entorno del Pacífico, mientras que deja o la menos o no interviene tanto comercialmente en el oriente medio, mientras que China aprovechará e incluirá a Oriente Medio en su llamada Ruta de la Seda, fortaleciendo conectividades y

construyendo infraestructura logística portuaria, en otros entornos que antes jamás habían imaginado, en esa Barros y Rojas (2022) revisan como la Ruta de la Seda hace su incursión en Turquía conectándola con China, siendo Turquía un país estratégicamente importante, pues es la puerta hacia la Comunidad Económica Europea y al mismo tiempo puerta del continente asiático, fortaleciendo para ambas naciones el comercio entre sus mares e hilvanando los continentes, así como lo corroboran Boyano-Fram y Mestra-Sierra (2023) y Castellar y Galofre (2020) en el que señalan que las mega construcciones portuarias les permiten a los países crecer en conectividad y más si aprovechan la morfología natural de sus estrechos y canales.

Imagen 2. Ruta de la Seda



Tomado de <https://www.cronista.com/internacionales/que-es-la-nueva-ruta-de-la-seda-5-claves-del-megaproyecto-de-china-para-potenciar-vinculos-en-el-mundo/>

Nótese en la imagen 2 cómo China extiende sus Puertos hasta el Sur asiático, hasta Europa Occidental en Lisboa, pasando desde la plataforma continental terrestre asiática desde Hong Kong, Macao, Kazajistán, Rusia, Bielorusia, Polonia, Alemania en Europa, en lo marítimo pasando por Taipéi, Singapur, Colombo, El Cairo, y hasta el Puerto de Lisboa, incluyendo los estrechos de Asia y África, hasta el Mediterráneo, para terminar en el Atlántico; observar en el recuadro el tiempo de la ruta terrestre de la misma imagen, estimado en 16 horas o $\frac{3}{4}$ de un día y la ruta marítima estimada en 36 días, estimado en 5 semanas.

Algunos referentes como el de Borquez y Delgado (2024) revisan la incursión a la que ha llevado el líder chino Xi Jinping en materia del sector externo y a pesar de que el mundo ha comenzado a ser más conservador y proteger sus economías ante la llegada de multinacionales, China sigue haciendo frente a su ingreso promedio que aún no alcanza estándares muy altos, pero que si le sirve ante el mundo presentarse como una gran potencia y que sus lazos comerciales comienzan a fortalecerse en Latinoamérica, como lo señaló Fairlie (2015) y Fram, T. O. B. (2015) y Rivera (2017), Rodríguez y Pineda (2023) indagan sobre su efectos en Americalatina, cuando hace su incursión en el sector logístico portuario con Perú y las alianzas como la del Pacífico y el BRICS que fortalecerán las economías latinoamericanas si saben sacar provecho de esas apuestas multilaterales que está haciendo China y sus aliados

comerciales, al tiempo que sus mega puertos crecen en movimiento de contenedores. Vázquez et al. (2013) había hecho un comparativo entre los puertos de Manzanillo en México y Shanghái, para crecer teniendo en cuenta su entorno.

El puerto de Chancay cerca a Lima y al Callao será el primer mega puerto construido por China en América del Pacífico Sur, se proyecta para el mes de noviembre del año 2024, con una inversión de 3.500 millones de dólares en construcción del puerto y será un consorcio entre China y Perú, llamado Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A; en la cual se resalta que la ejecutora del proyecto es la empresa china Cosco Shipping Ports Limited.

Munguía Vázquez et al. (2022) y Rocha Pino (2017), Schulz (2019) apoyados en datos del UNCTAD y compilaciones sobre la temática, resaltan los 12 puertos que componen “el collar de perlas” en donde se planea y construye la Ruta de la Seda, en donde aparecen puerto de Angola, Bengala, Grecia, India, entre otros, en donde no sólo unen puertos como se ha reiterado, sino también continentes y transporte terrestre, reiteran que convergen culturas diferentes y unido a países con teologías diferentes.

Por su parte, Quesada (2024) reitera el nuevo orden mundial en donde está China, India y Rusia fuertemente liderando ese orden con miras a hegemonías geopolíticas, armamentismo y hegemonías de tipo económico.

Mientras que García et al. (2023) y Llamas (2023) sostienen que un país lidera el crecimiento y el escenario del comercio y político cuando tiene los siguientes ingredientes: un componente cultural y China lo es con su cultura milenaria, un componente económico y China lo ha logrado al diseñar la Ruta de la Seda, un componente militar y naval en donde ha consolidado su poderoso ejército y su ejercicio político ideológico con el pragmatismo de su economía de mercado.

Laufer y Wimer (2024) y Niquet (2024) hacen una compilación de investigaciones y cuestionamientos en donde abordan el liderazgo chino y buscan explicar su crecimiento y generar una idea hacia la reflexión que conlleva su accionar, destacándola como país emergente o como potencia mundial dado el rezago que ha mostrado en el momento Estados Unidos. Romero-Wimer y Fernandez-Hellmund (2021) muestran la senda del crecimiento de China como potencia mundial

Existe desde el análisis macroeconómico de China, otra visión hecha por López Villafañe (2016) en la cual ilustra su gran endeudamiento, un relativo control demográfico y un mundo fragmentado y en guerra, unido a un sostenimiento en medio de crisis mundiales como la del primer decenio del siglo XXI, en donde aceleró su gasto para no debilitarse ante el mundo.

Metodología

Este artículo se hizo enmarcado en la epistemología de las ciencias sociales, específicamente en la Economía y la Administración de Empresas, con enfoque hacia la logística portuaria, es de corte cualicuantitativo, apoyado en la ruta metodológica de Sampieri, R. H. (2018) y en Chanto, A. H. (2008) quienes aplican el racionalismo crítico e hipotético deductivo, pues en él se revisan movimiento de indicadores relacionados con la logística comercial y específicamente marítima, para su elaboración se acude a varias fuentes de datos y organismos multilaterales reconocidos y de gran reputación en materia económica y comercial, unido a la plataforma Google Scholar en donde se selecciona una muestra de 50 textos, entre artículos, libros, ponencias y portales reconocidos, para luego seleccionar 40, entre textos, artículos y datos de organismos multilaterales de gran reputación.

Resultados

China continúa con la Ruta de la Seda y la integración de varios puertos en diferentes continentes y ha puesto su mirada en Latinoamérica con la construcción del mega puerto Chancay en el Callao.

China no ha invadido hasta el momento ningún país en la era actual, al tiempo que consolida su poderío naval.

El principal país que comercializa con China es Estados Unidos, le siguen otros como Corea del Sur y su competencia en movilidad de contenedores es interna, especialmente entre los Puertos de Ningbo Zhoshuan y Shenzhen.

Conclusión

China es potencia mundial del Comercio, lo ha logrado gracias al manejo de la inflación y su liderazgo en costos de producción de la manufactura, es decir, ha logrado disminuir los costos en el proceso de transformación de la materia prima que le permite hacer bienes manufacturados, al tiempo que fortalece su megamulticluster logístico portuario intercontinental en la Ruta de la Seda.

Su poderío naval, las alianzas estratégicas y un panorama de incertidumbre ante tantas guerras y amenazas de guerra, con su capacidad de enfrentar crisis y maniobrar en medio de lo convulsivo, China aún sigue en la supremacía comercial, ante un entorno geopolítico que está cambiando, se ha propuesto con su accionar comercial y logístico portuario ser la Potencia Mundial número uno del mundo en el comercio; lográndolo en exportaciones y siendo segundo a nivel mundial en las importaciones, apoyado en 4 de los 5 más grandes puertos del mundo que posee. Su gran comercio exterior hace inferir que sus lazos comerciales son tan fuertes que genera al menos con Estados Unidos y Corea del Sur, un panorama de negociación y distensión.

Bibliografía

- Alvariño, I. Á. O. (2024). La reconfiguración de Oriente Medio: Nuevos realineamientos en un mundo multipolar. In *Panorama Estratégico 2024* (pp. 199-226). Instituto Español de Estudios Estratégicos.
- Barros, C. D. A., & Rojas, A. J. I. (2022). Ruta de la seda, asociación China y Turquía y el comercio marítimo Internacional. *La Revista Argentina de Investigación en Negocios (RAIN)*, 61-78.
- Borquez, A., & Delgado, D. R. L. (2024). La Política Exterior de China en la Era de Xi Jinping. *CONfines*, (38), 1-8.
- Boyano-Fram, T. O., & Mestra-Sierra, D. C. (2023). Conectividad marítima de los estrechos y puertos relevantes. Retos y oportunidades. *Revista de Investigación Ciencia Estudios y Saberes*, 1(1), 70-82.
- Castellar, F. E. C., & Galofre, V. G. (2020). Aspectos claves de la logística del transporte multimodal en el caribe Colombiano y américa para potencializar las actividades comerciales. *Saber, Ciencia y Libertad en Germinación*, 13, 127-136.
- Ceballos, M. (2008). La República Popular China: la última revolución industrial. *China: una necesidad para una empresa global. Experiencias de internacionalización de empresas españolas en mercados*

- emergentes, Madrid, Servicio de Publicaciones de la Universidad Antonio de Nebrija, 89-102.
- Chanto, A. H. (2008). El método hipotético-deductivo como legado del positivismo lógico y el racionalismo crítico: su influencia en la economía. *Revista de Ciencias Económicas*, 26(2).
- Organización Mundial del Comercio. China (2022) tomado de <https://oec.world/es/profile/country/chn>
- Crespi, P. (2007). Japón invade otra vez China, pero con empresas. *Observatorio de la Economía y la Sociedad China*, (04).
- Datosmacro.com (2023). China. Exportaciones de Mercancías. <https://datosmacro.expansion.com/comercio/exportaciones/china>
- Fairlie, A. (2015). China potencia económica y comercial: una mirada desde el Perú. *Agenda internacional*, 22(33), 55-80.
- Fram, T. O. B., Bueno, E. J. C., & Licona, J. M. (2022). Crisis de abastecimiento y su efecto en agroalimentación. *Revista científica ANFIBIOS*, 5(1), 84-98.
- Fram, T. O. B. (2015). Situación actual de la macrologística de los principales puertos del mundo. El caso de Colombia y cartagena de indias. *Revista Cultural Unilibre*, (1), 113-125.
- García, J. G., Cuba, J. C. P., & Hernández, K. L. H. (2023). China vis a vis EUA: Disputa por la hegemonía en el siglo XXI. *China Global Review*, 1(1).
- Informe sobre el transporte marítimo (2023). Hacia una transición verde y justa. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023overview_es.pdf
- Laufer, R., & Wimer, F. R. (2024). *China en América Latina y el Caribe: ¿Nuevas Rutas para una Vieja Dependencia?: El Nuevo Tercer Mundo Y la Perspectiva del 'Desarrollo'*. Editora Appris.
- López Villafañe, V. (2016). La emergencia de China como potencia mundial. Fin del periodo de alto crecimiento y nuevos desafíos. *Migración y desarrollo*, 14(26), 167-196.
- Llamas, I. R. (2023). El papel del gigante asiático en el mar: El auge de China como potencia naval. *bie3: Boletín IEEE*, (30), 1077-1095.
- Marinucci, E. (2021). Logística y transporte internacional: la disrupción ante el COVID-19. *Revista integración y cooperación internacional*, (32), 6-21.

- Molinero, J., & Cimillo, E. (2024). El cerco contra China. *Realidad Económica*, 54(362), 95-a.
- MundoMaritimo. (2024). Información Marítima de Latinoamérica. Puerto de China consolidaron su control sobre el mercado global en el 2023. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puertos-de-china-consolidaron-su-control-sobre-el-mercado-global-en-2023>
- Munguía Vázquez, G., Becerril Torres, O. U., & Bernard, P. M. (2022). Competitividad logística de los puertos de la iniciativa “Franja-Ruta”. *México y la cuenca del pacífico*, 11(31), 91-116.
- Niquet, V. (2024). *China en 100 preguntas: Su poder y sus defectos*. Ediciones Rialp, SA.
- Quesada, J. B. (2024). La redistribución del poder mundial. *Cuadernos de estrategia*, (224), 15-45.
- Rivera, S. E. M. (2017). China: ¿oportunidad o utopía para el crecimiento económico de México y de América Latina?. *Economía Informa*, 403, 21-34.
- Roch, E. A. (2008). China como potencia mundial: presente y futuro. *China: una radiografía en asenso*, 1.
- Rocha Pino, M. D. J. (2017). Los proyectos de integración megarregional de China: el caso de la iniciativa Cinturón y Ruta (CYR). *Anuario mexicano de derecho internacional*, 17, 547-589.
- Rodríguez, J. M. C., & Pineda, M. A. U. (2023). La reconfiguración de China como potencia mundial: elementos fundamentales para entender el papel de América Latina en este proceso. *PORTES, revista mexicana de estudios sobre la Cuenca del Pacífico*, (1), 99-126.
- Romero-Wimer, F., & Fernandez-Hellmund, P. (2021). La larga marcha de China como potencia global. *Izquierdas*, 50, 0-0.
- Ruta de la Seda (2024) recuperada de <https://www.cronista.com/internacionales/que-es-la-nueva-ruta-de-la-seda-5-claves-del-megaproyecto-de-china-para-potenciar-vinculos-en-el-mundo/>
- Sampieri, R. H. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw Hill México.
- Sánchez, S. M. (2015). Puertos abiertos: esbozo jurídico de la presencia europea en China. *Asamblea. Revista parlamentaria de la Asamblea de Madrid*, (32), 155-180.
- Schulz, S. (2024). Evolución de la estrategia ambiental y climática de China para

- la Nueva Era Global: neutralidad de carbono para 2060. *CONfines*, (38), 26-42.
- Schulz, J. S. (2019). La Nueva Ruta de la Seda: Universalismo y pluriversalismo para un nuevo orden mundial. *Jiexi Zhongguo*, (32), 24-46.
- Tabío, L. R. F. (2024). Proyección geoeconómica de Estados Unidos contra China: de la guerra comercial a la de los semiconductores. *Política Internacional*, 6(1), 36-39.
- Tamames, R. (2008). *El siglo de China: de Mao a primera potencia mundial*. Planeta.
- Treacy, M. (2020). El pasado puede ser discutido en el futuro: de la modernización de Deng Xiaoping a las tensiones que despierta China como potencia mundial. *Izquierdas*, (49), 159-177.
- Vázquez, G. M., Cuenca, S. Q., & Licea, G. R. (2013). Inversión en infraestructura marítima portuaria. Análisis comparativo Manzanillo-Shanghái, 1980-2010. *Análisis Económico*, 28(67), 231-247.
- Villagra, M. E. (2023). Megapuerto de Chancay: Repercusiones en el Comercio Sudamericano e Impacto Geoestratégico. *Revista Seguridad y Poder Terrestre*, 2(2).

CIBERGRAFÍA CONSULTADA

<https://www.sur.org.co/china-la-proxima-decada/>