

China –Unión Europea: intereses estratégicos y desafíos en la Iniciativa de la Franja y la Ruta

China-European Union: strategic interests and challenges in The Belt and Road Initiative

Autora: Lic. Claudia Lache Cabrera

Resumen

Como parte de las aspiraciones de Beijing de impulsar un nuevo modelo de relacionamiento con las grandes potencias en su búsqueda de la “revitalización nacional”, se ubica como una prioridad el desarrollo de los vínculos con la Unión Europea (UE), con quien posee una asociación estratégica desde 2003. La iniciativa de la Franja y la Ruta representa una oportunidad para fortalecer las importantes relaciones económico-comerciales con Bruselas, su principal socio comercial. No obstante, tendrá que enfrentar muchos desafíos en su desarrollo. China ha mostrado que posee una estrategia a largo plazo bien definida de hacia dónde quiere llegar, y lo que necesita de la UE. Sin embargo, esta última no ha logrado adoptar una posición cohesionada, una política común, frente a este proyecto y a la influencia que ha alcanzado la nación asiática en determinados sectores dentro del bloque. Son los proyectos estratégicos en los países adheridos los que van a marcar el ritmo de la expansión de la diplomacia económica china en el Viejo Continente.

Palabras clave: Relaciones económico-comerciales, proyectos estratégicos, diplomacia económica china, Unión Europea

Abstract

As part of Beijing’s goals of promoting a new relation model with great powers in its search for “national revitalization”, relations with the European Union is a priority, due to its strategic association since 2003. The Belt and Road Initiative represents a great opportunity for strengthening important economic and commercial relations with Brussels, China’s main economic partner. However, it has to face many challenges in its development. China has defined a long-term strategy on where it wants to go, and what it needs from the EU. On the

contrary, Europe hasn't completed a cohesive position, a common policy in front of this project and the Chinese influence in specific areas inside the European Block. Strategic projects will lead to the expansion rate of Chinese economic diplomacy in the Old Continent.

Keywords: Economic and commercial relations, strategic projects, Chinese economic diplomacy, European Union

Introducción

Con el ascenso de Xi Jinping a la máxima dirección del Partido Comunista de China en noviembre de 2012, y a la presidencia en 2013, el país asumió la premisa de adoptar cambios en su política interna y una línea más asertiva en materia de política exterior para lograr la meta del “sueño chino de la revitalización nacional”¹ (Rodríguez Soler & Fabelo Concepción, 2017).

Como parte de las aspiraciones de Beijing de impulsar un nuevo modelo de relacionamiento con las grandes potencias, se ubica como una prioridad el desarrollo de los vínculos con Europa, así como el fortalecimiento de la asociación estratégica con la Unión Europea² (UE), su principal socio comercial.

Las relaciones entre ambos actores han estado sustentadas, principalmente, sobre la base de una complementariedad económica en cuanto a inversiones, intercambio comercial y financiamiento. Mientras por un lado, la UE representa un destino prioritario para las inversiones chinas en su búsqueda por incrementar sus capacidades tecnológicas y desarrollar o tener acceso a una marca global; por el otro, la nación asiática constituye un amplio mercado de inversiones, consumidores y de mano de obra barata y manufacturas para los europeos.

Luego de la crisis financiera internacional de 2008, se observó un aumento de la influencia de China dentro del bloque, sobre todo, a partir de la compra de la deuda pública de los países más afectados. Desde entonces, las empresas

1 El concepto del “sueño chino” fue presentado por Xi Jinping en 2012 para referirse al logro de la revitalización y la modernización de la nación en el camino del socialismo con características chinas.

2 La asociación estratégica entre ambos actores se formalizó en el año 2003. Esta se basa en tres líneas fundamentales: las relaciones económicas y comerciales, los diálogos políticos y un programa de cooperación bilateral (De la Noval Ramos, 2013).

chinas han ganado una importante cuota comercial e inversora en varios sectores económicos y tecnológicos estratégicos de la UE, lo que preocupa considerablemente a sus países líderes.

La iniciativa china de la Franja y la Ruta (“*Belt and Road Initiative*” (BRI) o “*One Belt, One Road*” (OBOR))³ representa una oportunidad para fortalecer las relaciones económico-comerciales entre ambas partes. Apunta a facilitar las inversiones y los intercambios comerciales entre Beijing y Bruselas por vía terrestre y marítima, facilitando además el acceso a los recursos naturales en las regiones de paso, las repúblicas centroasiáticas y Rusia.

Hasta el momento se ha desarrollado un gran número de infraestructuras, principalmente vías férreas y carreteras, y se ha extendido la comunicación aérea y marítima. Al propio tiempo, las Rutas de la Seda Digital y Sanitaria cobran gran importancia en los últimos años, frente a los desafíos del auge de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs) y la pandemia de Covid-19, respectivamente. No obstante, OBOR tendrá que enfrentar aun muchos desafíos en su expansión por Europa.

China ha mostrado que posee una estrategia a largo plazo bien definida para alcanzar sus objetivos económicos y geoestratégicos, y también tiene claro qué necesita para lograrlo y lo que espera de Europa. Sin embargo, Bruselas no ha adoptado una posición cohesionada, una política común, frente a este proyecto, pues varios países europeos temen una excesiva dependencia del “gigante asiático”. Ello ha originado divisiones a lo interno del bloque con respecto a las relaciones económicas y comerciales con China.

Para profundizar en la problemática anteriormente señalada, la presente investigación pretende dar cumplimiento a los siguientes objetivos:

- Caracterizar los intereses estratégicos de China y la UE en la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

³ Este proyecto fue promulgado en 2013 por el presidente chino Xi Jinping. La nueva ruta abarca 60 países y combina una ruta terrestre y una vía marítima que conecta China con Europa a través de Asia Sur-Oriental, Asia Central y Oriente Medio. En la ruta se encuentra un 75% de las reservas de energía conocidas, afecta a un 70% de la población mundial y se genera un 55% del PIB mundial (Rodríguez Soler & Fabelo Concepción, 2017).

- Analizar los proyectos que ambos han realizado en el marco del proyecto.
- Explicar los desafíos que enfrentan en el desarrollo de OBOR.

DESARROLLO

China viene reforzando en Europa su presencia comercial, su papel de gran inversor y financista. Actualmente, la Iniciativa de la Franja y la Ruta está en consonancia con las líneas generales de su política exterior, para la cual la asociación estratégica es un tipo de vínculo que establece relaciones de complementariedad con otros estados.

Precisamente, la UE es una de las prioridades estratégicas de Beijing en este proyecto, promulgado en ocasión de celebrarse la XIII Cumbre de Jefes de Estado de la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS) en septiembre de 2013⁴. La iniciativa china apunta a facilitar los intercambios comerciales entre ambos actores por vía terrestre, facilitando el acceso a los recursos naturales en las regiones de paso, y por vía marítima, a través de un sistema de libre acceso a los puertos desde la nación asiática hasta el Mediterráneo (Anexo No. 1).

Intereses estratégicos de China y la UE en la Iniciativa la Franja y la Ruta.

Con la creación de OBOR, China conjuga intereses económicos y geopolíticos con respecto a la UE. Por un lado, busca facilitar el intercambio de mercancías con Bruselas, su primer socio comercial, estimulando de esta forma el desarrollo económico y productivo nacional y facilitando el acceso a tecnología de punta y fuentes de inversión. Este objetivo se vuelve más importante y necesario, si consideramos la ralentización que ha experimentado el crecimiento económico chino durante los últimos años⁵

4 Esta iniciativa surgió en medio de la inestabilidad provocada en el norte de África y Medio Oriente por la llamada Primavera Árabe, que fue uno de los acontecimientos que impulsó a la dirigencia china a diversificar su cartera de inversiones. Además, tiene lugar en medio de una escalada de tensiones en la vecindad marítima de China, reforzada por la presencia político-militar de Washington, quien ha fortalecido los vínculos de seguridad con sus aliados regionales (Japón, Australia e India (que conforman el denominado Quad), Corea del Sur, Singapur y Filipinas).

5 La crisis económica internacional de 2008 contrajo la demanda externa de China. Desde entonces, las exportaciones netas de Beijing han generado un bajo por ciento de

Por otro lado, el proyecto busca mejorar la cooperación regional y enfrentar las acciones de Estados Unidos, que trata por varias vías lanzar una alternativa a este proyecto. Recientemente, en junio de 2021, los líderes del G-7 acordaron una iniciativa de inversión en infraestructura en los países en desarrollo, buscando construir una alianza contra la expansión económica del país asiático (RT, 2021).

Al mismo tiempo, aspira a diversificar sus rutas comerciales por mar, debido al hecho de que el grueso de su comercio marítimo se desarrolla a través del estrecho de Malaca⁶, donde coexisten riesgos como la piratería y los conflictos territoriales en estados ribereños.

Esta iniciativa abre también la posibilidad de acceder a nuevos mercados que le permitan desarrollar sus sectores productivos más castigados por la crisis internacional –el del acero y el cemento–, así como sus empresas ferroviarias de alta velocidad, las del sector nuclear y las telecomunicaciones, para liderar los ambiciosos planes de construcción que empiezan a perfilarse. Su objetivo principal es centrarse en proyectos estratégicos donde desplegar su diplomacia económica⁷ para mantener el desarrollo del país en las próximas décadas, aunque sin olvidar el componente político.

Para Bruselas, por su parte, el BRI representa la oportunidad de fortalecer la conectividad y el comercio con Asia, explorar las complementariedades en relación con la iniciativa, y emprender ampliamente la cooperación con terceros. Aspira a que este proyecto reduzca los costes de transportación, lo que facilitaría un gran aumento del comercio en los países europeos, necesitados

su crecimiento económico. Además, la alta tasa de inversión de China, cercana al 50% del PIB, está derivando en una burbuja inmobiliaria y en un grave problema de sobrecapacidad, ilustrado por el brusco descenso del retorno de la deuda. Por estas razones, la economía china está sufriendo una ralentización y un riesgo financiero creciente (Esteban, 2013). Sin embargo, en el 2020 fue la única economía que creció un 2.3% con respecto al 2019, en medio de una difícil situación epidemiológica por la pandemia de Covid-19, que significó un decrecimiento para el resto de las economías (Banco Mundial, 2020).

6 El estrecho de Malaca no es la única ruta comercial de China donde existen riesgos, también se encuentra el mar Rojo, el golfo de Adén, mar Arábigo y el mar del Sur de China.

7El término diplomacia económica china se puede definir como una estrategia que tiene como objetivo el logro, defensa y promoción de los intereses económicos de un Estado en determinados espacios geopolíticos, mediante el apoyo gubernamental para el uso de herramientas económicas, financieras y comerciales (Abello Alonso, 2018).

de financiación como consecuencia de los años de recesión tras la crisis económica y financiera del 2008. Para ello, la UE posee importantes ventajas competitivas: capacidad para crear infraestructuras institucionales y proponer acuerdos de cooperación.

Proyectos de China y la UE en el marco de OBOR.

Desde inicios de 2013, ambos actores acordaron una “Agenda estratégica para la cooperación UE-China 2020”, que incluye infraestructuras, inversión y conectividad como principales áreas de interés; aunque en esta no se clarificaba cómo y cuándo se alcanzarían estas metas.

Sin embargo, con el anuncio de OBOR se comenzaron a adoptar acciones más concretas. Posteriormente, la Declaración Conjunta de la Cumbre UE-China de 2015 subrayó el interés mutuo por los proyectos de la Ruta de la Seda e introdujo un amplio rango de herramientas para mejorar las relaciones en varias áreas: la Plataforma de Conectividad⁸, el Diálogo Económico y Comercial de Alto Nivel⁹, la cooperación con el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (AIIB)¹⁰, y la posibilidad de un Acuerdo Integral de Inversión¹¹, que cubrirá tres áreas consideradas imprescindibles para la UE y la regulación de sus relaciones económicas con Beijing: un mayor acceso al mercado chino por parte de las empresas europeas, condiciones de mercado más equilibradas para ambas partes y el fomento de inversiones que contribuyan al desarrollo sostenible a través de compromisos en materia medioambiental y de derechos laborales (Valverde, 2021).

8 La plataforma de Conectividad UE-China, creada en 2015, tiene por objetivo fortalecer las conexiones entre Europa y Asia en el marco de la Nueva Ruta de la Seda, principalmente en el ámbito de las telecomunicaciones.

9 Fue establecido desde el 2008, y ha servido como un mecanismo para reforzar el diálogo sobre temas de importancia estratégica para las relaciones económicas y comerciales UE-China, así como para avanzar concretamente en los diálogos sectoriales que se desarrollan en diversas áreas. Además, ha proporcionado una herramienta para tratar el tema de las inversiones.

10 Más adelante en este trabajo se hará referencia al AIIB.

11 El Acuerdo Integral de Inversión entre ambos actores se negocia desde el año 2013. Hacia finales del 2020, ambas partes anunciaron la conclusión de las negociaciones del acuerdo, según lo acordado en la Cumbre China-UE del 2019. Sin embargo, aún no se ha concretado su firma.

Como parte del proyecto se han desarrollado una serie de infraestructuras, principalmente líneas férreas y carreteras. En 2013 quedó inaugurada la línea de ferrocarril entre Zhengzhou, en la provincia china de Henan, y Hamburgo, en Alemania, la cual reduce la duración del viaje entre China y Europa de cinco semanas a tres. Asimismo, el servicio de tren entre Yiwu, en la costa oriental de China, y Madrid, en marcha desde finales de 2014, constituye el símbolo del cambio geopolítico, pues sus 13.000 kilómetros de recorrido convierten esta red férrea en la más larga del planeta (Rodríguez Soler & Fabelo Concepción, 2017).

También destacan las recientes líneas inauguradas entre la ciudad china de Daqing y Zeebrugge, el puerto de la ciudad de Brujas, en junio de 2018, y la conexión entre Tangshan y el puerto de Amberes en mayo de 2019; ambos ubicados en Bélgica.

El puerto de Duisburgo, el mayor puerto interior europeo, está conectado directamente con China, a través de la línea ferroviaria hasta Shenzhen, que recorre 11.000 km en 13 días a través de Polonia, Bielorrusia, Rusia y Kazajistán. Asimismo, la inauguración de la nueva ruta entre la ciudad china de Zhuzhou con Minsk, la capital de Bielorrusia, marca un nuevo hito, posicionándose como la puerta de entrada a todo el transporte hacia Europa. (Parra 2019)

Para finales de 2018, el servicio ferroviario entre China y Europa había conectado a 108 ciudades de 16 países a lo largo del continente euroasiático (Xinhuanet, 2019).

De igual forma, China avanza en su intención de crear la denominada “ Perla del Mediterráneo”, término empleado por el Primer Ministro chino, Li Keqiang, al referirse a la construcción del mayor puerto de contenedores de Europa. De hecho, la compra en 2016 del 67% del mayor puerto griego, *Pireo*, por parte de la compañía estatal china *Ocean Shipping Company* (COSCO)¹² abre las puertas de la Ruta de la Seda en el Mediterráneo con una posición geográfica privilegiada hacia Europa, Asia y África. Esta adquisición permite a Beijing

¹²Desde el 2009, los buques chinos y el gigante logístico COSCO estaban operando y modernizando parte del puerto.

multiplicar sus proyectos en Grecia, país que persigue convertirlo en su centro de actividad hacia los Balcanes y el sur de Europa (Ibídem).

La Empresa COSCO también administra la principal terminal de contenedores en el puerto italiano de Nápoles, junto a Rota, la Sede de la 4ta flota de EE.UU., desde donde puede observar directamente la más importante base militar de la OTAN en el Mediterráneo (Avramidou, 2017).

Como se puede apreciar, la nación asiática incrementa su presencia en el ámbito europeo (Anexo No. 2), y lo hace principalmente, mediante inversiones en sectores estratégicos y de alto valor añadido. Según el informe “Relaciones económicas entre Europa, China y ASEAN” elaborado por la Escuela Superior de Administración y Dirección de Empresas de España (ESADE), se estima que la inversión china en la UE ha superado los 160.000 millones de euros en el período 2010-2018. La evolución ha sido gradual, incrementándose por encima de los 10.000 millones en 2012, superando los 20.000 millones en 2015 y alcanzando un récord de 37.200 millones en 2016. En los últimos años, en línea con una menor inversión del país asiático en el mundo, se ha producido una desaceleración en las operaciones en Europa hasta los 11.700 millones computados en 2019 (ESADE, 2020) (Anexo No. 3).

Al propio tiempo, China ha desarrollado varias iniciativas financieras en el marco de OBOR, que favorecen la cooperación en todos los aspectos de la inversión.

En la XVII Cumbre China-UE de 2015, despuntó la idea de vincular el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (EFSI, por sus siglas en inglés, o Plan Juncker) con el proyecto chino. En esta cita, ambas partes decidieron apoyar las sinergias entre las dos iniciativas para una cooperación mutuamente beneficiosa (Observatorio de la Política China, 2015).

Como motor financiero del BRI, la nación asiática creó el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB), una institución financiera impulsada por el presidente Xi Jinping en 2014 en Bali (Indonesia), aunque comenzó a ser operativa a finales de 2015. Entre los estados firmantes del Memorándum de Entendimiento para apoyar la iniciativa china estuvo Reino Unido, que a pesar de la negativa de EE.UU. y Japón, se unió como miembro fundador, lo que

estimuló el ingreso de otros países europeos, tales como: Francia, Alemania, Italia, Luxemburgo, Suiza, Austria, España, Holanda, Dinamarca, Finlandia, Noruega, Suecia, Islandia, etc.

El AIIB es un rotundo éxito de la diplomacia económica china, pues constituye un medio para contrarrestar la influencia que EE.UU. ejerce en Asia, a través del Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial y el Banco Asiático de Desarrollo. Al mismo tiempo, es un instrumento que amplía significativamente el radio de las alianzas financieras del “gigante asiático”, especialmente con Europa.

Estas iniciativas persiguen convertir al yuan en un patrón de los intercambios comerciales y financieros entre los estados implicados, junto al euro y el rublo (Guerrero, 2015).

Igualmente, China lanzó en 2015 lo que denominó la Ruta de la Seda Digital, con el objetivo central de impulsar una mayor internacionalización de sus firmas líderes en sectores de alta tecnología (robótica, TICs, telecomunicaciones, aeroespacial, biotecnologías, entre otras). Según el *Digital Belt & Road Research Center* de la Universidad de Fudan, desde 2018, 201 compañías chinas que trabajan en la transformación digital han implementado 1,334 inversiones extranjeras principalmente en: *ecommerce*, infraestructuras de comunicación y 5G, *fintech*, ciudades inteligentes, internet industrial de las cosas, terminales inteligentes, tecnología de la información, medios y entretenimiento. El 12% de estos proyectos se sitúan en Europa Central y del Este. El 57% de estas inversiones están asociadas al BRI (Cesarin, 2020).

Más recientemente, en el marco de la pandemia de Covid-19, ha cobrado mayor visibilidad el proyecto de la Ruta de la Seda Sanitaria, surgido en 2017 por iniciativa del presidente Xi Jinping, con el propósito de mejorar la salud pública dentro de los países integrantes del BRI. Ese mismo año, se celebró -convocado por la nación asiática- el Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Sanitaria: “*Hacia una Ruta de la Seda Sanitaria*”. En lo fundamental, el proyecto abarca el suministro de medicamentos, equipamiento y personal calificado, así como la prevención y el desarrollo y el intercambio

científico. Destaca por su carácter de apoyo ante situaciones concretas de emergencia (Fabelo & González, 2020).

Es una iniciativa que aun carace de una estructura integral que involucre la cooperación sobre la base de las potencialidades de los estados miembros. Sin embargo, ha dado sus primeros pasos en un complejo escenario. En particular, esta crisis epidemiológica ha puesto de manifiesto la enorme dependencia de Europa hacia China en cuanto a la producción de material sanitario y medicamentos. Hoy en día, el 50% de las mascarillas y equipos de protección provienen de este país y el 40% de sus antibióticos son importados por Alemania, Francia e Italia (Aznar, 2020).

Como se observa, la iniciativa OBOR abre grandes expectativas a largo plazo para sectores industriales y de servicios europeos. Sin embargo, plantea muchos desafíos en su expansión por Europa.

Desafíos para China y la UE en la Iniciativa la Franja y la Ruta.

Se ha evidenciado una tendencia a una mayor inversión en las economías periféricas del sur y de Europa Central y Oriental (PECO o CEEC, por sus siglas en inglés), 11 de las cuales pertenecen al bloque europeo. Para estas, China se ha convertido en un socio estratégico, con el que mantienen una estrecha cooperación y diálogo a través de la plataforma económica 16+1¹³ creada en 2012 (En 2019 se unió formalmente Grecia, por lo que pasó a denominarse 17+1). Estos países resultan clave para la construcción de la iniciativa de la Franja y la Ruta y un área prioritaria en los intercambios externos de Beijing.

Hungría fue el primer país de la UE en abrir el diálogo con China sobre el proyecto, y firmó un memorándum de entendimiento en junio de 2015. De hecho, el Aeropuerto de Budapest aspira a convertirse en una puerta de enlace de carga aérea regional para el “gigante asiático”. Poco después, Polonia acordó un acuerdo con China, relacionado con proyectos de ferrocarril. En general, estos son países que tienen un importante déficit de infraestructuras

13 Países que conforman esta plataforma: Hungría, Bulgaria, Rumanía, Polonia, República Checa, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Letonia, Lituania, Croacia, Serbia, Bosnia-Herzegovina, Montenegro, Albania y Macedonia.

de transporte y energía, además de dificultades acumuladas que les impiden satisfacer sus necesidades financieras.

La UE ha manifestado gran preocupación ante el empuje que ha alcanzado este Foro y el aumento de la dependencia de algunos de los países más pobres del continente como consecuencia de una asimetría comercial a favor de China. Han llegado a acusar a esta nación de llevar a cabo una “Diplomacia de la Trampa de la Deuda”, es decir, de prestar intencionalmente créditos excesivos a pequeños países con el propósito de extraer concesiones políticas o económicas cuando el país deudor no pueda devolver el préstamo. No obstante, estos acuerdos podrían servir a los intereses europeos, al llevar conectividad a las regiones menos interconectadas de Europa.

La desconfianza ha aumentado tras la adhesión de Portugal (2018) e Italia (2019) a OBOR.

Tras las medidas de austeridad impulsadas en Europa para paliar la crisis financiera, Portugal ha logrado revitalizar su economía con la ayuda de las inversiones chinas en sectores tan diversos como la energía, el transporte, los seguros, los servicios financieros y la sanidad. La nación europea se ha convertido en el primer país de la zona euro en emitir deuda en yuanes, lo que unido a su posición estratégica -que conecta los mercados de Europa, África y América Latina-, le confieren al país el potencial para llegar a ser un centro destacado de la Ruta de la Seda marítima, de ahí el interés de COSCO por el puerto de Sines (Parra, 2019).

Con la adhesión de Italia, la iniciativa suma enclaves marítimos estratégicos en el mar Adriático, que conectan directamente con los países de los Balcanes y con las fábricas del corazón de Europa. Los puertos italianos de Trieste, Palermo y Génova permitirán a China expandir su capacidad de tránsito de contenedores en busca de nuevos mercados para sus productos. Además, estos tendrán la función de conectar con los países europeos que no tienen salida al mar, a través del despliegue de nuevas infraestructuras de transporte y el uso de las ramificaciones que ha desplegado en esta zona el tren de carga entre Yiwu-Madrid.

Esta nación europea pretende aumentar el volumen de la inversión china al nivel del que reciben otros países europeos como Francia, Alemania y Reino Unido, los principales destinos de la inversión extranjera directa de China en el Viejo Continente.

Beijing es consciente de la heterogeneidad europea, por lo que diversifica sus relaciones hacia determinados estados miembros u escenarios subregionales o socios preferenciales que le son o pueden ser más afines. Consecuentemente, cada país a lo interno del bloque ha establecido su propia política con respecto a “la Franja y la Ruta”. Fuera de la UE, Suiza se ha adherido a la iniciativa en base a incrementar sus flujos comerciales bilaterales y las posibilidades de inversión en terceros países.

A pesar de estos avances y de los mecanismos de diálogo y cooperación creados, los intereses nacionales de los países europeos han imposibilitado hasta el momento una política común y coordinada de la UE frente a la “Franja y la Ruta”. Esta iniciativa suscita recelos en varios países del bloque, que temen una excesiva dependencia de la nación asiática y que estas nuevas rutas canalicen de modo unidireccional los flujos comerciales, incrementando el superávit comercial a favor de China y encubriendo una mundialización de los estándares chinos.

En 2019, los jefes de Estado europeos debatieron un nuevo documento de estrategia de la Comisión Europea que describe a China como un "competidor económico en la búsqueda de liderazgo tecnológico, y un rival sistémico que promueve modelos alternativos de gobierno". Las propuestas realizadas en el texto tienen como objetivo cambiar políticas en diferentes áreas, que van desde la adquisición de datos, las reglas antimonopolio a las telecomunicaciones y la estrategia industrial a la inteligencia artificial (European Commission, 2019).

Las divisiones en el seno de la UE, entre los países que respaldan la iniciativa y los que consideran que Europa debería relacionarse con China con una sola voz, crece y erosiona aun más la cohesión interna. Alemania, Francia y España son los países más preocupados con el aumento de la influencia de la nación asiática dentro del bloque. En tal sentido, han propuesto diseñar su propia estrategia de conectividad entre Asia y Europa, evitando firmar memorandos

bilaterales, protegiendo los sectores estratégicos y las redes de comunicaciones, y promoviendo una mayor reciprocidad que permita que las empresas chinas y europeas compitan en igualdad de oportunidades.

Por ejemplo, Alemania y Francia han publicado un manifiesto conjunto titulado: “Manifiesto franco-alemán para una política industrial europea adaptada al siglo XXI”, en el que defienden la necesidad de invertir en innovación y en inteligencia artificial y de adaptar el marco regulatorio para que las empresas europeas puedan competir globalmente, lo que incluye, entre otras, la mejora del sistema de ayudas de Estado para la investigación y desarrollo (Aznar, 2020).

Otras de las amenazas identificadas por estos países con respecto a China son el proteccionismo del gobierno chino y la competencia desleal¹⁴, las barreras a la entrada de las exportaciones europeas y violaciones a los derechos de propiedad intelectual. Esto ha generado disputas comerciales que, sin dudas, han influido en la confianza mutua.

También resaltan otras de carácter político y geoestratégico, tales como las supuestas violaciones a los derechos humanos en China, las críticas a su sistema de partido único, la posición de Beijing en el conflicto del Mar del China Meridional y las amenazas de seguridad derivadas de la instalación de redes 5G de la mano de Huawei.

En la situación internacional actual, es importante señalar que la pandemia de Covid-19 ha manifestado y potenciado el fenómeno de la fragmentación al interior de la UE con respecto a China. Desde Bruselas se acusa a Beijing de emplear la "diplomacia de la mascarilla" para tributar a su modelo de poder. Se ha catalogado a la colaboración asiática en materia de salud como luchas de influencias en curso, a partir de la distorsión de los hechos. En este sentido, la potenciación de la Ruta de la Seda Sanitaria es percibida como un instrumento

14 La UE ha acusado a China de *dumping* (vender sus productos por debajo del precio de producción) y competencia desleal y ha adoptado medidas *antidumping* para limitar las exportaciones del país asiático hacia el mercado de la Unión. Esto ha sido utilizado como pretexto para negar a China su reconocimiento como una economía de mercado en el marco de la OMC y obligarla a abrir su mercado (Casarini, 2006).

de China para socavar el orden liberal y promover su sistema político y su éxito en la batalla contra el coronavirus (Fabelo & González, 2020).

Se tergiversan hechos de colaboración concretos como la llegada del tren Yiwu-Madrid con 110.000 mascarillas y 766 trajes de protección donados por *Yixinou* (YXE), la plataforma logística encargada de esta línea férrea. Estos medios fueron entregados al Instituto Nacional de Gestión Sanitaria de ese país (Aznar, 2020).

La concreción del Acuerdo Integral de Inversión también es un desafío que tienen que enfrentar ambas partes, pues actualmente se mantiene congelado por Bruselas, debido supuestamente a las sanciones que China mantiene contra algunos eurodiputados como reacción por sus críticas sobre la política de derechos humanos de China. Casualmente, esta posición aparece luego de que la nueva Administración Biden y el G7 endurecieran el tono hacia Beijing. Se especula que el proceso de revisión y ratificación dure hasta el 2022, cuando Francia, con Macron al frente, ocupe la presidencia rotatoria del Consejo de la UE. Sin dudas, su rúbrica tendría un impacto positivo en la Franja y la Ruta, al abrir nuevas perspectivas de cooperación para la inversión mutua, mejores entornos comerciales y garantías institucionales más sólidas.

A pesar de estas diferencias, China se muestra interesada en la concreción de su megaproyecto, pues en la orientación general de la política de Beijing hacia la UE se alinean los intereses chinos de multipolaridad y priorización del desarrollo económico.

“En la actual estrategia china de expansión mundial, la participación de varios países del bloque europeo en la Nueva Ruta de la Seda contribuye a desplazar la influencia estadounidense en Asia, a la vez que la UE en su conjunto, como actor de peso en el sistema internacional, adquiere un rol decisivo para contener a la superpotencia norteamericana y forzarla a renunciar a políticas unilaterales y hegemónicas en su política exterior” (Laufer, 2017, 5).

Conclusiones

La Iniciativa de la Franja y la Ruta busca asegurar la sostenibilidad del crecimiento económico del país asiático. Además es un instrumento de geopolítica y política exterior.

Esta iniciativa abre grandes expectativas a largo plazo para sectores industriales y de servicios europeos y chinos, a partir del objetivo de mejorar la conexión y los transportes entre China y la vasta zona euroasiática, llegando hasta el interior del continente europeo y el mar Mediterráneo. Ello muestra una política exterior china cada vez más proactiva, pragmática y multidimensional, en tanto es una potencia global en ascenso.

Europa tiene mucho en juego. La participación de China en el Plan Juncker, el aumento de sus inversiones en sectores estratégicos en el marco del proyecto y las divisiones a lo interno del bloque conllevan enormes implicaciones para la UE. Al no coordinar una política común frente a este proyecto y la influencia de China, debe flexibilizar sus posiciones y políticas para promover diferentes niveles de implicación de la nación asiática en los distintos países, dependiendo de las circunstancias individuales.

Sin dudas, con la incorporación de OBOR se ha visto reforzado el marco de la colaboración entre ambos actores, mediante el establecimiento de nuevas políticas de inversión en infraestructuras y en tecnologías, relacionadas con el despliegue de la Ruta de la Seda Digital y las redes marítimas y férreas, y la apertura del mercado chino. Esta constituye una vía fundamental para fortalecer las prioritarias relaciones económicas y comerciales entre China y la UE.

Bibliografía

- Abello Alonso, Olivia (2018) La diplomacia económica china hacia América del Sur durante el primer mandato del presidente Xi Jinping (2013-2017). Trabajo de Diploma. Instituto Superior de Relaciones Internacionales "Raúl Roa García". La Habana: inédito.
- Avramidou, E. (2017) La Franja y la Ruta. Complejidades políticas y culturales en sus proyecciones. En VIII Simposio electrónico sobre China. Recuperado de http://www.asiared.com/es/downloads2/17_3-s_elenavramidou.pdf
- Banco Mundial (2020) Crecimiento del PIB (% anual)- China. Recuperado de <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locatons=CN>
- Casarini, N. (2006). The evolution of the EU-China relationship: from constructive engagement to strategic partnership. En Occasional paper, núm. 64. Publicado por el EU Institute for Security Studies. Recuperado de www.iss.europa.eu
- Cesarin, Sergio (2020) Nueva Ruta de la Sea: conectividad para el desarrollo compartido. Recuperado de <https://forosur.com.ar/blog/nueva-ruta-de-la-seda-conectividad-para-el-desarrollo-compartido/>
- European Commission (2019) EU-China: A strategic Outlook. European Commission and HR/VP contribution to the European Council. Recuperado de: <https://ec.europa.eu/commission/sites/betapolitical/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>
- ESADE (2020) Informe "Relaciones económicas entre Europa, China y ASEAN". Recuperado de https://itemsweb.esade.edu/wi/documentos/newsevents/Informe_Inversion_China_2020.pdf
- Esteban, Mario y Otero-Iglesias, Miguel (2015). ¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China? Recuperado de: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WC_M_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asiapacifico/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-rutade-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china
- _____ (2019). La política europea frente al desafío chino. Recuperado de: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WC_M_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asia-pacifico/comentario-esteban-oteroiglesias-politica-europea-frente-al-desafio-chino
- _____ (2013) *El tercer pleno: nueva hoja de ruta para China*. Recuperado de _____

http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WC_M_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asia-pacifico/ari48-2013-esteban-tercer-pleno-partido-comunista-china

Fanjul, Enrique (2018). Las relaciones económicas y comerciales entre China y España ante la nueva ruta de la seda. Recuperado de: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjyo7v8qbLzAhW7RjABHaaIDQsQFnoECAUQAQ&url=https%3A%2F%2Fdialnet.unirioja.es%2Fservlet%2Farticulo%3Fcodigo%3D7947502&usg=AOvVaw0lfZcFWt4Gh8noG_QekjQY

García Weil, Augusto (2020) La Unión Europea ante China en la era COVID-19. Recuperado de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwid7ajqp7LzAhWtSjABHYY4DzsQFnoECAIQAQ&url=https%3A%2F%2Fdialnet.unirioja.es%2Fdescarga%2Farticulo%2F7568265.pdf&usg=AOvVaw0QeHFJADI2xtltGU5PosVU>

González Madrid, Yago (2017): Alemania y China, dispuestos a aliarse para plantar cara a Trump en comercio. Recuperado de <http://www.expansion.com/economia/2017/01/28/588bab8a46163f93738b45a7.html>

González Saez, Ruvislei & Fabelo Concepción, Sunamis (2020) China y la Ruta de la Seda Sanitaria en momentos de Covid-19. Recuperado de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwizu7SLqrLzAhUbSTABHZXBAE4QFnoECAIQAQ&url=http%3A%2F%2Fwww.cipi.cu%2Flibro-revistachina-y-la-ruta-de-la-seda-sanitaria-en-momentos-de-covid-19&usg=AOvVaw33GtJFkc9r47fzeQ52dG6x>

Guerrero Cruz, M. (2015). La política exterior de la República Popular de China hacia Asia Central entre 2001 y 2014. Trabajo de Diploma. Instituto Superior de Relaciones Internacionales "Raúl Roa García". La Habana: inédito.

Higueras, G. (2015) *"España-China, diez años de asociación estratégica"*. Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE), N° 5. Recuperado el 16 de septiembre de 2017, de <http://revista.ieee.es/index.php/ieee/article/view/170>

Hollmann, Thomas O. (2008): La Ruta de la Seda. Recuperado de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj5_vmjqrLzAhX4QjABHdZ_Bi8QFnoECAUQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.alianzaeditorial.es%2Flibro%2Fhistoria%2Fla-ruta-de-la-seda-thomas-o-hollmann-9788420697338%2F&usg=AOvVaw2tGf9f7SI5rV1JTvlLsxnX

Laufer, R. (2017) *China en Europa. Avance estratégico, alianzas, hegemonía y "puentes" hacia América Latina*. Recuperado de <http://politica-Republica Popular de China.org/areas/politica-exterior/Republica Popular de China-en-europaavance-estrategico-alianzas-hegemonia-y-puentes-hacia-america-latina>

- Niño Pérez, Ignacio (2017): Recientes luces y sombras en la relación entre China y Europa. Recuperado de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiM_6GQq7LzAhUURTABHZH9CIAQFn_oECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.globalresearch.ca%2Frecientes-luces-y-sombras-en-la-relacion-entre-china-y-europa%2F5576994&usg=AOvVaw3b_Jr91LnYkzcRqjJeuCAb
- Noval Ramos, R. de la (2013). La estrategia de la Unión Europea hacia la República Popular de China y su impacto sobre la relación sino-europea (2006-2012). Trabajo de Diploma. Instituto Superior de Relaciones Internacionales "Raúl Roa García". La Habana: inédito.
- Observatorio de la Política China (2015) *Informe anual*. Recuperado de http://www.asiared.com/es/downloads2/politica_china_2015-2.pdf
- Parra Pérez, Águeda (2019) La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa. Recuperado de http://www.ieee.es/contenido/noticias/2019/09/DIEEE078_2019AGUPA_R_RutaSeda.html
- Ríos, Xulio. (2015): De ayer a hoy: dimensiones, alcances y valores en la Ruta de la Seda del siglo XXI, en el V Simposio Electrónico Internacional sobre política China. Recuperado de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwipo4mcq7LzAhUiSDABHR71AhsQFnoECAkQAQ&url=https%3A%2F%2Fpolitica-china.org%2Fareas%2Fpolitica-exterior%2Fde-ayer-a-hoy-dimensiones-alcances-y-valores-en-la-ruta-de-la-seda-del-siglo-xxi&usg=AOvVaw3v-AEdigzenPn3YMv2bdF6>
- (2017): La nueva globalización china. Observatorio de la Política China. Recuperado de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwi0i7qxq7LzAhUHSTABHUmHCSscQFnoECAYQAQ&url=https%3A%2F%2Fpolitica-china.org%2Fareas%2Fpolitica-exterior%2Fchina-otra-globalizacion&usg=AOvVaw3KwCA_tjx29dOcYemizEAE
- Rodríguez Soler, A. & Fabelo Concepción, S. (2017) *Europa en la estrategia china de la Nueva Ruta de la Seda: alianza Alemania –China*. Recuperado el 17 de enero de 2018, de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjgkPvD_LDbAhUFvVvKkHdn9AbYQFgglMAA&url=http%3A%2F%2Fpolitica-china.org%2Fwp-content%2Fplugins%2Fdownload-attachments%2Fincludes%2Fdownload.php%3Fid%3D1063&usg=AOvVaw2hSnPVrQMJIM1wqPPigKrl
- RT (2021) La Nueva Ruta de la Seda como "piedra de tropiezo" en las relaciones entre China y EE.UU. Tomado de <https://actualidad.rt.com/actualidad/396685-nueva-ruta-seda-piedra-tropiezo-china-eeuu>

Ruiz Aznar (2020) La Nueva Ruta de la Seda: impacto en las relaciones entre la Unión Europea y China. Recuperado de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiBtt_Gq7LzAhX7RTABHXVMDK4QFnoECAYQAQ&url=https%3A%2F%2Frepositorio.uam.es%2Fhandle%2F10486%2F692225&usg=AOvVaw0pCi8HMIPF3xkcQjtLzSn

Sierra Ortíz, Ander (2019) La influencia de la Nueva Ruta de la Seda en la posición de China en el Sistema internacional. Un análisis desde las Relaciones Internacionales. Recuperado de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiK6YTTq7LzAhWoQzABHZfiA-YQFnoECAYQAQ&url=https%3A%2F%2Faddi.ehu.es%2Fbitstream%2Fhandle%2F10810%2F37450%2FTFG_SierraOrtiz_Ander.pdf%3Fsequence%3D2%26isAllowed%3Dy&usg=AOvVaw1VYrqTD8amd77lwJB4z_M7m

Utria Arias, Karen Stephany (2018) Implicaciones geopolíticas de la Nueva Ruta de la Seda a la luz del Desarrollo Pacífico de China. Recuperado de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjm1rzcq7LzAhXeQzABHWs-CzMQFnoECAkQAQ&url=https%3A%2F%2Frepository.javeriana.edu.co%2Fhandle%2F10554%2F40822&usg=AOvVaw0Qqobv2kKzht4zulFA58zX>

Xinhua (07-10-2016) Europa Central y Oriental, clave para Franja y Ruta. Recuperado de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwuwKGRrLLzAhVPSTABHYHDA38QFn_oECAgQAQ&url=http%3A%2F%2Fspanish.xinhuanet.com%2F2016-10%2F07%2Fc_135735483.htm&usg=AOvVaw3hW-ljg_EUqAWOUwkDnUCO

___ (2019) Enfoque de China: Iniciativa de Franja y Ruta es plataforma prometedora para cooperación internacional. Tomado de http://spanish.xinhuanet.com/2019-04/26/c_138013529.htm

___ (2021) Acuerdo de inversión entre UE y China inyectará nueva vida a recuperación económica global. Tomado de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwifjKqQwJP0AhWzRTABHSYcC1YQFnoECAIQQAQ&url=http%3A%2F%2Fspanish.xinhuanet.com%2F2021-01%2F03%2Fc_139638598.htm&usg=AOvVaw3SRyXfA-vO6L8LUmEKmzVF

Valverde, Isabel (2021) Bruselas y Beijing cierran su acuerdo de inversiones. Tomado de <https://politica-china.org/areas/politica-exterior/bruselas-y-beijing-cierran-su-acuerdo-de-inversiones>

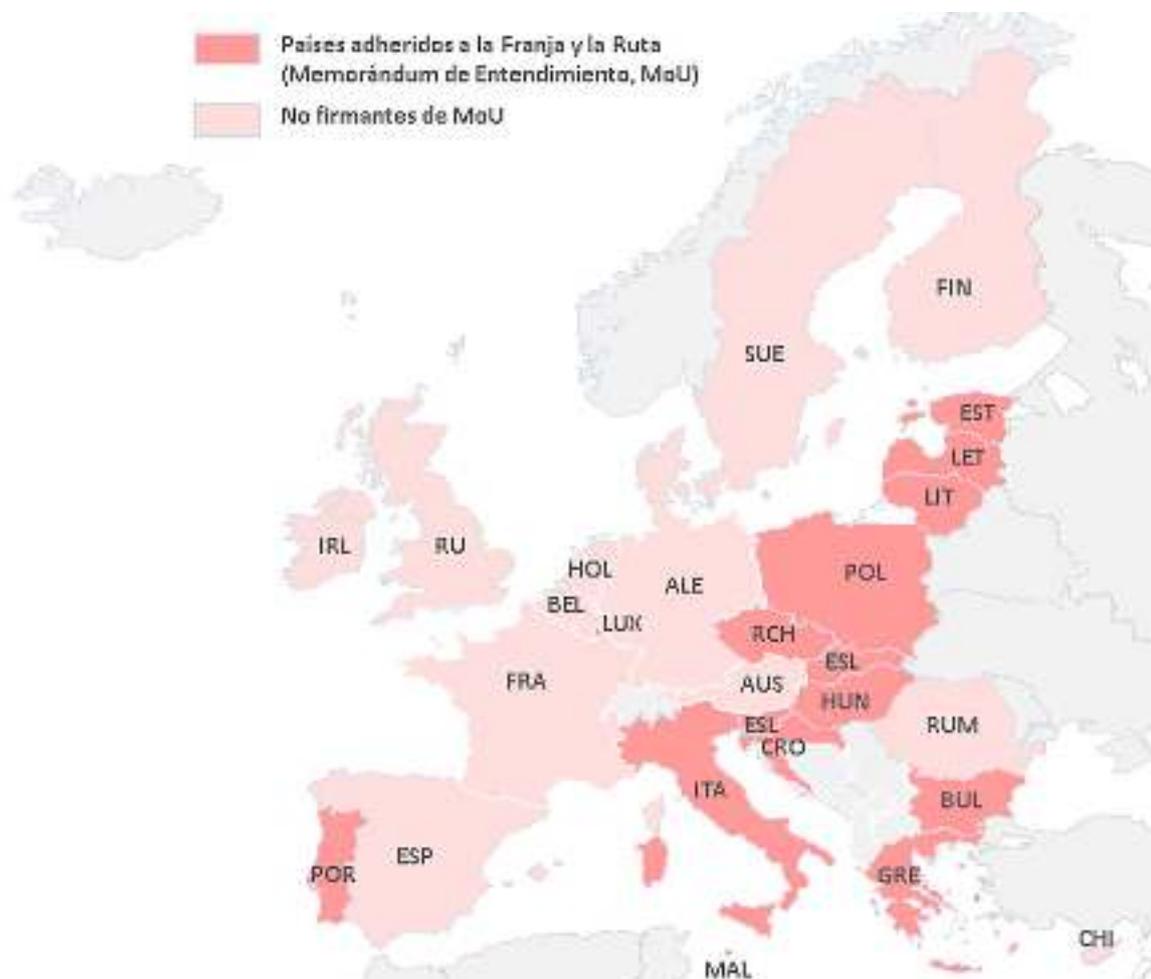
Anexo No.1 : Nueva Ruta de la Seda: vía terrestre y marítima para llegar a Europa.



Fuente: (Parra, 2019).

Anexo No. 2

Países de la Unión Europea adheridos a la Nueva Ruta de la Seda.

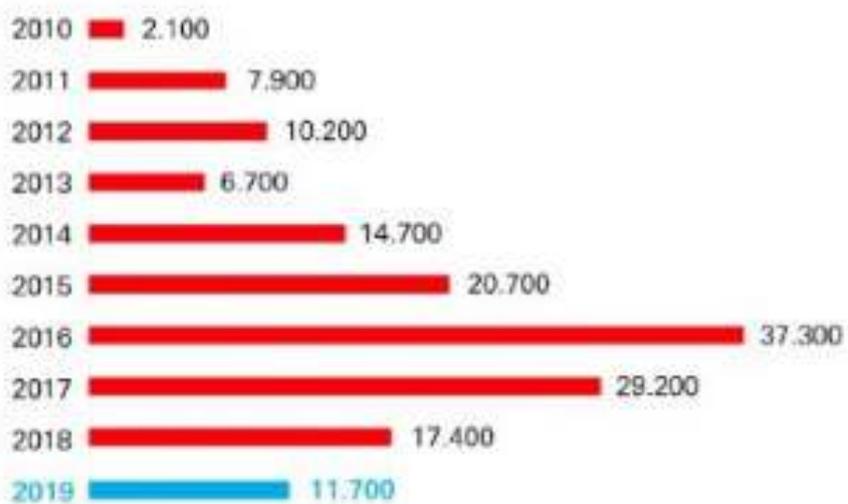


Fuente: (Parra, 2019).

Anexo No.3

Evolución de la inversión china en la UE

Datos 2010-2019



Fuente: (Esade, 2020)