

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
DOBLE GRADO EN DERECHO Y ADMINISTRACIÓN Y
DIRECCIÓN DE EMPRESAS
TRABAJO FIN DE GRADO

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA:
IMPACTO EN LAS RELACIONES ENTRE LA UNIÓN
EUROPEA Y CHINA

Alumna: Ana Ruiz Aznar

Tutor: Alejandro Lorca Corróns

Curso académico: 2019-2020

Fecha de entrega: Mayo 2020

Agradecimientos

A mi tutor, Alejandro Lorca Corrons, por compartir sus amplios conocimientos conmigo y por sus consejos durante la redacción del trabajo.

A Amparo Costa Celda y a la Fundación ValenciaPort, por su inestimable ayuda en la recopilación de datos y por su disposición para ayudar a pesar de las dificultades provocadas por la crisis del Covid-19.

A mi familia, por su apoyo constante, sus buenos consejos y sus críticas constructivas. Por ayudarme a esforzarme cada día y enseñarme la importancia del trabajo bien hecho.

LISTA DE ABREVIATURAS

AIIB: Asiatic Infrastructure Investment Bank

APEC: Asia-Pacific Economic Cooperation

BRI: Belt and Road Initiative

COSCO: China Ocean Shipping Company

EEUU: Estados Unidos

FMI: Fondo Monetario Internacional

OBOR: One Belt, One Road

OTAN: Organización del Tratado del Atlántico Norte

PCC: Partido Comunista Chino

PIB: Producto Interior Bruto

SARS: Severe Acute Respiratory Syndrome

SOE: State Owned Enterprises

TPP: Trans-Pacific Partnership

UE: Unión Europea

TABLA DE CONTENIDO

I.	Introducción, objetivos y justificación.....	5
II.	Nota metodológica.....	6
III.	Desarrollo	7
I.1.	La “Nueva Ruta de la Seda”	7
I.1.1.	Origen de la iniciativa	7
I.1.2.	Rutas principales.....	8
I.1.2.1	Rutas terrestres	8
I.1.2.2.	Ruta marítima.....	12
I.1.2.3.	La presencia de China en África	13
I.1.2.4.	La “Ruta de la Seda Digital”	17
I.1.3.	Objetivos económicos y políticos	17
I.1.3.1.	Objetivos económicos	18
I.1.3.2.	Objetivos geoestratégicos.....	19
I.1.4.	La financiación del proyecto. El Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras	23
I.1.5.	Las críticas a la BRI. La trampa de la deuda.....	25
I.1.6.	La estrategia del Indo Pacífico	27
I.2.	La política comercial europea frente al desafío chino	30
I.2.1.	Las relaciones comerciales entre China y la Unión Europea	31
I.2.2.	Oportunidades para la Unión Europea	33
I.2.3.	Amenazas para Europa.....	36
I.2.3.1.	Problemas de carácter económico	37
I.2.3.2.	Problemas de carácter político y geoestratégico.....	41
I.2.4.	Las diferentes relaciones comerciales entre China y los Estados Miembros. La Iniciativa 17+1	44
I.2.4.1.	La iniciativa 17+1	45
I.2.4.2.	Los países no pertenecientes a la Iniciativa 17+1: diversidad de opiniones.....	47
I.2.5.	Recomendaciones.....	48
I.3.	El impacto del Covid-19 en las relaciones entre China y Europa	49
IV.	Conclusiones	53
V.	Bibliografía	55

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico I.1.1	8
Gráfico I. 1.2	9
Gráfico I. 1.3	9
Gráfico I. 1.4	10
Gráfico I. 1.5.....	11
Gráfico I. 1.6.....	11
Gráfico I. 1.7.....	11
Gráfico I. 1.8.....	12
Gráfico I. 1.9	31
Gráfico I. 1.10.....	32
Gráfico I. 1.11	32
Gráfico I. 1.12	45

I. Introducción, objetivos y justificación

En las últimas décadas, el mundo ha contemplado con asombro la extraordinaria evolución de la República Popular de China, un país que ha experimentado un crecimiento vertiginoso tanto en el ámbito económico como en el demográfico e incluso en el militar. A modo de ejemplo basta con apuntar cómo en los años 90 el PIB de Estados Unidos era 16 veces superior al de China, mientras que a día de hoy tan sólo es 1,5 veces superior.

Tras la victoria del Partido Comunista Chino (PCC) en 1949, la política exterior china ha ido atravesando diferentes fases, desde la alianza con la Unión Soviética en los años 50, al acercamiento a Washington en los años 70, pasando por la política de puertas abiertas de Deng Xiaoping y el perfil bajo que adoptó éste tras la supresión de la revuelta de Tiananmen. Recientemente, la llegada al poder de Xi Jinping ha supuesto un giro hacia una política exterior más asertiva y mucho más ambiciosa cuya intención es convertir a la República Popular de China en una gran potencia mundial. En el plano regional, Pekín ha tomado una postura mucho más firme en los grandes conflictos de la zona (especialmente, en Taiwan, Hong Kong y en el mar de China), mientras que en la escena global, China busca un papel más protagonista con la puesta en marcha de numerosos proyectos. De todos ellos, el más ambicioso es sin lugar a dudas el proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, también conocido como “Belt and Road Initiative” (BRI) o el proyecto “One Belt, One Road” (OBOR)¹.

En la primera parte del trabajo trataremos de desarrollar esta iniciativa de dimensiones colosales cuyo objetivo primordial es reforzar las conexiones entre Asia, Europa y África (aunque en los últimos años son muchos los países de América del Sur que se han unido a ella). Tras una breve mención a los orígenes del proyecto, pasaremos a describir las principales rutas tanto terrestres como marítimas que componen la iniciativa, analizando con especial atención la creciente presencia de China en África y explicando brevemente en qué consiste la denominada “Ruta de la Seda Digital”. Posteriormente examinaremos los objetivos tanto económicos como geoestratégicos que se encuentran detrás del plan propuesto por Xi Jinping. Además, comentaremos de manera breve las fuentes de financiación del proyecto, poniendo especial hincapié en la creación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (AIIB, por sus siglas en inglés).

Como muchas de las actuaciones de China en el ámbito internacional, la Nueva Ruta de la Seda tampoco ha estado exenta de críticas. A pesar de que la mayoría de ellas se presentarán en la segunda parte del trabajo, en la primera sección hemos considerado oportuno exponer las razones por las que muchos analistas acusan a China de estar llevando a cabo una “diplomacia de la trampa de la

¹ A lo largo del trabajo nos referiremos a este proyecto por cualquiera de estos tres nombres.

deuda” en algunos de los países en los que está invirtiendo ingentes cantidades de dinero. Finalmente se presenta la respuesta de las grandes potencias regionales a las políticas cada vez más ambiciosas del gigante asiático, una respuesta que se ha traducido en la creación de la denominada estrategia del Indo Pacífico y que une en un mismo proyecto a Japón, la India, Australia y Estados Unidos².

Mientras tanto, la Unión Europea también observa con preocupación el ascenso de China en la escena internacional, pues el incumplimiento por parte de Pekín de muchas de las normas que rigen el comercio internacional está empezando a tener efectos adversos sobre la competitividad de las empresas europeas. En la segunda parte del trabajo comenzaremos analizando el alcance de las relaciones entre China y Europa, para después pasar a describir las oportunidades que la Nueva Ruta de la Seda traerá para las empresas europeas. Posteriormente se desarrollan las amenazas y los problemas que supondrían para Europa un aumento de las relaciones con China, un país que no cuenta con una economía abierta y con un sistema democrático que proteja los derechos humanos. Por último, realizaremos una serie de recomendaciones sobre la postura que debería defender Europa frente a la creciente competencia china.

La epidemia del Covid-19, cuyo origen se sitúa en la ciudad china de Wuhan, ha provocado una crisis sin precedentes en la historia reciente, tanto a nivel humanitario como en el ámbito económico y social. Sus consecuencias más profundas verán la luz en los próximos meses y años y, desde luego, tendrán un impacto significativo en el futuro de la globalización y en el orden internacional conocido hasta ahora. En el último apartado de este trabajo hemos querido realizar un breve análisis del efecto que ha tenido esta pandemia tanto en China como en Europa, y aventurar las posibles consecuencias que traerá para las relaciones entre ambas regiones.

II. Nota metodológica

La redacción del presente trabajo se ha realizado tras un intenso proceso de documentación. Como decíamos en la introducción, el extraordinario ascenso del gigante asiático no ha dejado indiferente a casi nadie, y son muchos los analistas, académicos, periodistas y expertos los que han escrito extensamente sobre la evolución económica y política de China en los últimos años y sobre los ambiciosos proyectos ingenieros por su presidente Xi Jinping.

Por un lado, la relevancia de la BRI y su potencial para transformar profundamente el panorama internacional tal y como lo conocíamos ha hecho que muchos *think tanks* y centros de estudio

² El estudio de la política exterior de China abarca ininidad de temas y cuestiones que, por razones de espacio, no han sido tratadas con detalle en el presente trabajo. Aspectos como la relación entre China y los países latinoamericanos, la estrategia Made in China 2025, el reciente debate sobre la instalación de redes 5G por parte de la empresa Huawei, el conflicto entre China y Taiwan, las revueltas en Hong Kong... son mencionados en el trabajo, pero no son tratados en profundidad. No obstante, las notas a pie de página hacen referencia a multitud de artículos que desarrollan estas y otras cuestiones con más detalle.

nacionales e internacionales dediquen una gran cantidad de artículos al estudio del aumento de la influencia de China en el mundo. En especial, para la elaboración del presente trabajo hemos tenido muy en cuenta los artículos publicados por centros como el Real Instituto Elcano, el Mercator Institute for Chinese Studies (MERICS), el Instituto per gli Studi i Política Internazionale (ISPI), el Institut Français de Relations Internationales (IFRI), el instituto belga Bruegel, así como los estudios publicados por la European Think Tank Network on China, que desde 2015 viene realizando un estudio por países de las relaciones entre China y Europa y su evolución.

Por otro lado, los medios de comunicación cada vez prestan mayor atención a todos los movimientos de Pekín en su lucha por la hegemonía mundial. Por esta razón, otra de las fuentes utilizadas para la elaboración de este trabajo han sido los numerosos los artículos periodísticos que recogen las novedades sobre las políticas de Xi Jinping y la expansión de su Nueva Ruta de la Seda y que han sido publicados en importantes periódicos nacionales e internacionales, como El Mundo, el País, el ABC, The Guardian, Le Monde, The New York Times o The Washington Post.

III. Desarrollo

I.1. La “Nueva Ruta de la Seda”

I.1.1. Origen de la iniciativa

En septiembre de 2013, durante una visita oficial a la Universidad Nazarbayev, en Kazajistán, el presidente de la República Popular China, Xi Jinping, presentó su proyecto para construir “un cinturón económico alrededor de la Ruta de la Seda”. Un mes más tarde, durante la Cumbre de Líderes económicos del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC, por sus siglas en inglés) en Yakarta, Xi Jinping anunció el componente marítimo de este proyecto, “La Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”.

Durante los primeros años de andadura, los detalles sobre este proyecto escasearon, siendo más una visión estratégica que un planteamiento verdaderamente claro y definido. No obstante, poco a poco se han ido elaborando informes oficiales, que, junto con la infinidad de artículos y libros escritos sobre el tema, han contribuido a clarificar y concretar esta iniciativa. Además, Pekín ha organizado dos “Foros de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional”, el primero en 2017, al que acudió el entonces presidente español Mariano Rajoy, y el segundo en 2019, al que acudió el Ministro de Asuntos Exteriores. En este segundo foro participaron 37 jefes de Estado y de gobierno, acompañados por representantes de hasta 150 países y organizaciones internacionales.

I.1.2. Rutas principales

La Nueva Ruta de la Seda es un proyecto que involucra alrededor de 70 países en Asia, África y Europa y comprende la creación de dos grandes rutas comerciales, una terrestre, formada por seis corredores internacionales, y otra marítima. Con ambas rutas, China pretende conectar la mayor parte de Asia y Europa y llegar incluso hasta ciertos enclaves comerciales de África. Además, en los últimos años se ha incorporado a este proyecto la denominada “Ruta de la Seda Digital”, que abarca grandes inversiones para la instalación de cables de fibra óptica y equipos de redes 5G, así como grandes acuerdos de comercio electrónico.

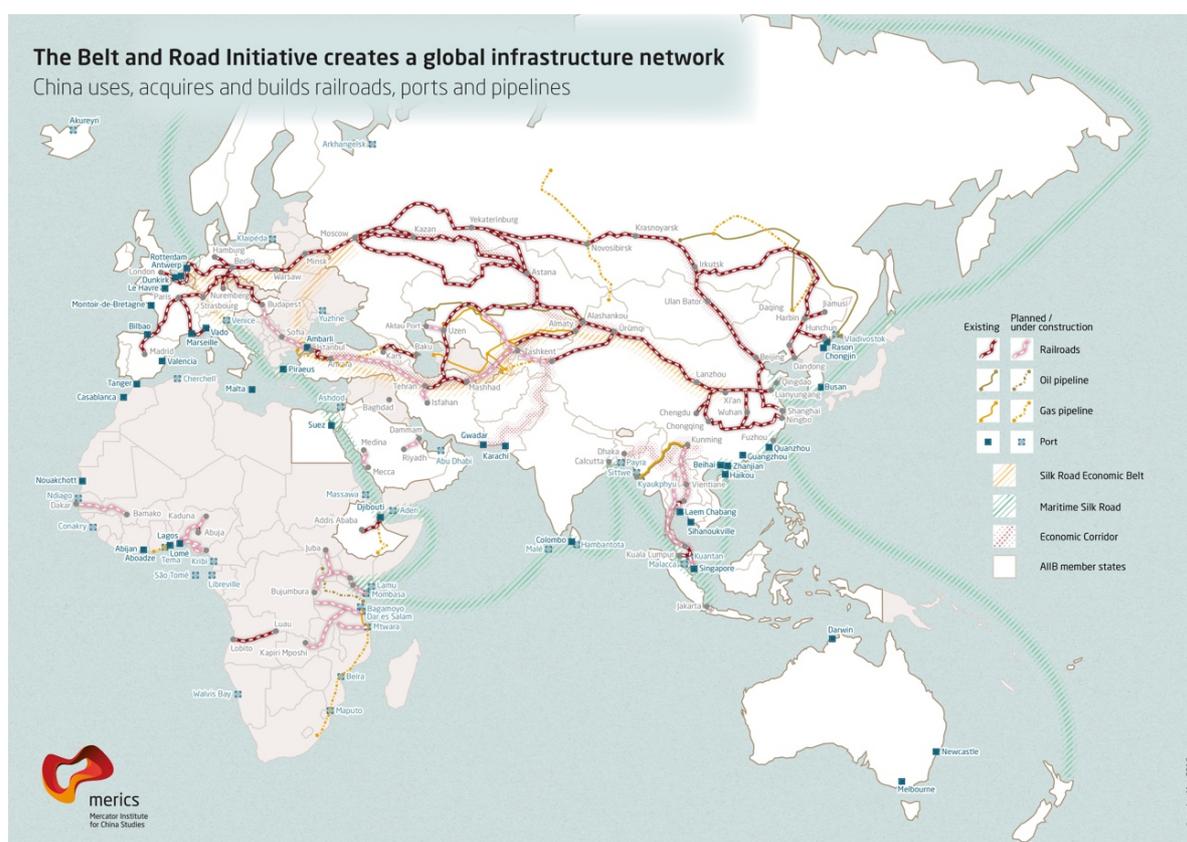


Gráfico I.1.1 Fuente: Merics..

I.1.2.1. Rutas terrestres

La mayor parte de las inversiones realizadas hasta el momento se han centrado en los siguientes seis corredores.

1. **Corredor económico del Puente Terrestre Euroasiático.** Está formado por un conjunto de líneas ferroviarias que conectan las áreas más orientales de China con el centro de Europa. Los destinos finales de estas líneas son ciudades como Hamburgo, Madrid, o Rotterdam.

Este corredor resulta especialmente relevante para China, puesto que le permite acceder al mercado interior europeo, el área económica sin barreras más grande del mundo, que abarca a más de 500 millones de ciudadanos con un producto interno bruto (PIB) de alrededor de 13 billones de euros³.



Gráfico I. 1.2 Fuente: ICEX, 2017

2. Corredor Económico entre China y Pakistán. La alianza de Pekín con Pakistán, uno de los principales rivales de la India en Asia, es especialmente significativa tanto por la profundidad de las relaciones como por su significado geopolítico. En el plano económico, si bien el proyecto inicial era unir China con el Puerto de Gwadar a través de una serie de carreteras y líneas ferroviarias, actualmente el programa de inversiones chinas es mucho más amplio, y abarca la construcción de centrales energéticas, aeropuertos, carreteras, puertos, oleoductos, redes de fibra óptica y líneas de ferrocarril⁴.



Gráfico I. 1.3 Fuente: ICEX, 2017

No obstante, cada vez es más obvio que este corredor no busca únicamente reforzar las relaciones económicas entre los dos países, sino que también pretende aumentar la influencia y el poder de China en la región asiática, sobre todo en detrimento de su gran rival en la zona, la India. Por un lado, el puerto de Gwadar, controlado por una empresa estatal china, es un enclave estratégico que permite a Pekín asegurar las rutas marítimas del Índico, incluido el Estrecho de Ormuz, e incrementar su presencia en la zona. Por otro lado, la cooperación militar entre China y Pakistán se ha intensificado en los últimos años, como se refleja en el creciente número de ejercicios conjuntos realizados por ambos ejércitos⁵, algo que preocupa enormemente a la India. De hecho, es posible que se instale en este país la segunda base militar china en el extranjero, además de la ya instalada en Yibufí. Por último, China es el principal proveedor de armas de Pakistán. Así, por ejemplo, en 2015 China acordó vender a

³ Parlamento Europeo. El mercado único de la UE cumple 25 años.

⁴ EDER, Thomas S. y MARDELL, Jacob (2018). *The BRI in Pakistan: China's flagship economic corridor*. Mercator Institute for Chinese Studies. MERICS

⁵WOLF, Siegfried O (2018). *The Growing Security Dimension of the China-Pakistan Economic Corridor*. ISPI.

Pakistán 8 submarinos diésel eléctricos, así como 110 aviones de combate JF-17, y entre 2008 y 2012 el 55% de todas las exportaciones de armas que realizó China fueron a parar a Pakistán⁶.

3. Corredor económico entre Bangladesh, China, India y Myanmar.

El proyecto del Corredor Económico entre Bangladesh, China, India y Myanmar tiene un carácter marcadamente geoestratégico, puesto uno de sus principales objetivos es competir con la India por la hegemonía en la región asiática, creando alianzas con sus vecinos más



Gráfico I. 1.4 Fuente: ICEX, 2017

cercanos. Uno de los países de esta zona con el que China mantiene una cooperación muy estrecha es Bangladesh. Al igual que en caso de Pakistán, la colaboración en estos dos países abarca tanto las relaciones económicas como la cooperación militar. Especialmente notable es esta última, pues desde que China y Bangladesh firmaran el “Acuerdo de Cooperación en materia de Defensa” en 2002, la colaboración entre estos dos países no ha dejado de aumentar. En 2006, China ya era el mayor proveedor de armas del ejército de Bangladesh, y ambos países han firmado varios pactos por los que el Ejército chino se compromete a facilitar formación y apoyo a las Fuerzas Armadas de este país⁷. En el terreno económico, Pekín está invirtiendo ingentes cantidades de dinero en financiar diversos proyectos energéticos y de infraestructuras, tales como el Puerto de Chittagong, un enclave geoestratégico de gran importancia para controlar el tráfico marítimo en el Océano Índico, o el Puente Multiusos de Padma⁸.

A través de este corredor, Pekín también busca ofrecer a la India la posibilidad de evitar la confrontación y mejorar las relaciones entre los dos países mediante el aumento de la conectividad y los vínculos comerciales. No obstante, por el momento la India sigue siendo reticente a participar de un proyecto cuyo propósito es aumentar la influencia de su rival estratégico en la región que ambos pretenden dominar. Donde sí se han visto algunos avances es en el ámbito financiero, pues en 2015 la India se incorporó a las instituciones multilaterales de crédito chinas, esto es, al New Development Bank (NDB) y al Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB).

4. Corredor económico entre China, Asia Central y Occidental.

⁶ PANT, Harsh V. (2020). *India in Sight, China's Imprint Grows in South Asia*. Pág. 68

⁷ PANT, Harsh V. (2020). *India in Sight, China's Imprint Grows in South Asia*. Pág. 68

⁸ *Ibid.* Pág. 73

Este corredor, que emula el recorrido original de la antigua Ruta de la Seda, es uno de los más arriesgados, pues recorre regiones con economías menos desarrolladas y con una menor estabilidad geopolítica. Esta ruta conectaría el oeste de China con las repúblicas centro-asiáticas (Kazakstán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán) y Oriente Próximo (Irán, y Turquía).

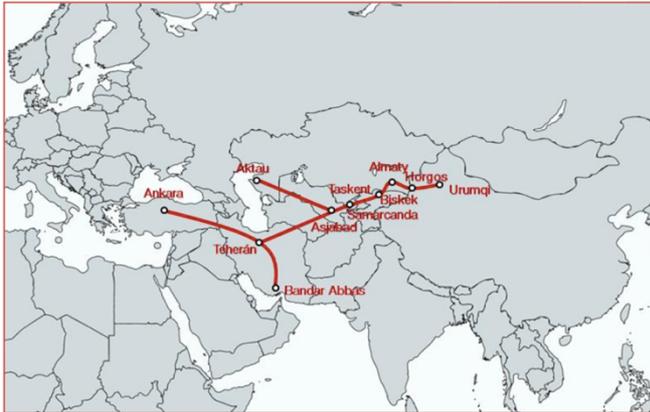


Gráfico I. 1. 5 Fuente: ICEX, 2017

Con esta ruta, que requiere la realización de numerosos proyectos de infraestructuras de transporte y energía, China persigue incrementar el comercio entre los países que lo integran. Además, cabe destacar la relevancia energética de esta región, en la que se encuentra, por ejemplo, el gasoducto que une a China con Turmekistán, Uzbekistán y Kazajistán, considerado uno de los mayores del mundo.

5. Corredor económico de China y Península de Indochina. Esta iniciativa tiene como objetivo fortalecer la cooperación y el comercio entre los miembros de la ASEAN (Indonesia, Singapur, Tailandia, Malasia, Filipinas, Vietnam, Brunei, Camboya, Laos y Myanmar), países que desde 2010 están vinculados por un tratado de libre comercio.



Gráfico I. 1. 6 Fuente: ICEX, 2017

6. Corredor económico entre China, Mongolia y Rusia. Este proyecto tiene por objeto desarrollar el comercio entre China y Mongolia mediante la modernización de las redes de transporte, telecomunicaciones y energía y convertir a Mongolia en el centro neurálgico entre China y Rusia.



Gráfico I. 1. 7 Fuente: Icx ICEX. 2017

I.1.2.2. Ruta marítima

Casi el 90% del comercio internacional de China en volumen -el 60% en valor- es transportado por mar⁹. Con estas cifras tan abrumadoras, es lógico que la “Ruta Marítima de la Seda” sea de vital importancia para Pekín. El presidente Xi Jinping habló por primera vez de la “Ruta Marítima de la Seda” durante un discurso pronunciado en el Parlamento de Indonesia en octubre de 2013¹⁰. Mediante esta

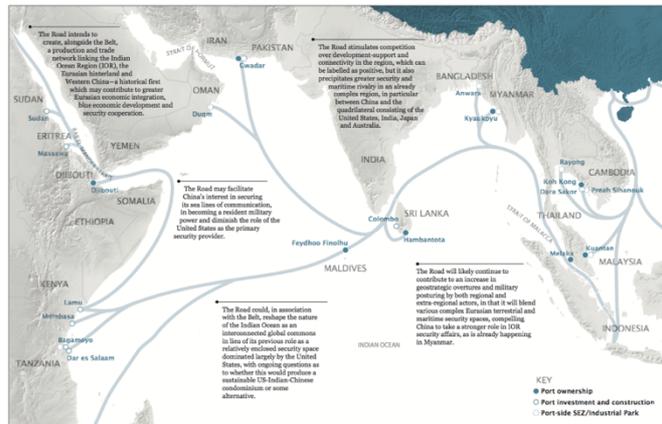


Gráfico I. 1. 8 Fuente: *The 21st century maritime silk road. Security implications and ways forward for the European Union.*

estrategia, China pretende crear una cadena de bases y puertos en lugares estratégicos de Asia, África y Europa formando lo que muchos analistas han denominado “el collar de perlas chino”¹¹.

Por un lado, China está adquiriendo, a través de sus empresas estatales, el control de numerosos puertos estratégicos del litoral sudasiático con el objeto de asegurar sus rutas marítimas, muchas de las cuales transcurren por aguas controladas por países con los que Pekín no mantiene buenas relaciones. Así ocurre, por ejemplo, con el puerto de Hambantota, en Sri Lanka. Además, en esta región China también pretende diversificar sus rutas comerciales para no depender en exceso de los caminos poco seguros por los que transitan sus mercancías. Por ello, está invirtiendo en numerosas infraestructuras que le permitan acceder directamente al Índico evitando el estrecho de Malaca, como el puerto de Gwadar en Pakistán¹², el puerto de Chittagong en Bangladesh o el puerto de Kyaukpyu en Myanmar¹³.

Por otro lado, China está invirtiendo en numerosos puertos europeos que pretende utilizar como puerta de entrada para sus productos. El principal ejemplo es el puerto del Pireo, en Grecia, pues la empresa china COSCO Pacific, que pertenece a la empresa estatal china China Ocean Shipping Company, adquirió en 2016 el 51% del puerto, y pretende ampliar su participación al 67%. Otros de los destinos importantes de la ruta marítima sino-europea son los puertos españoles de Valencia¹⁴ y Barcelona,

⁹ GHIASY, Richard, SU, Fei y SAALMAN, Lora. *The 21st century maritime silk road. Security implications and ways forward for the European Union.* Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI).

¹⁰ RUIZ DOMINGUEZ, Fernando (2017). China: de la estrategia del cinturón a la del collar de perlas. Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE).

¹¹ Muchos aspectos de la ruta marítima se tratarán con más detalle en otros apartados del trabajo.

¹² 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? Real Instituto Elcano.

¹³ ARANCÓN, Fernando (2014). El collar de perlas de China: geopolítica en el Índico. El orden mundial.

¹⁴ GUTIERREZ, Hugo (2017). *La china Cosco compra el 51% de Noatum y se queda con la terminal del Puerto de Valencia.* El País.

ciertos enclaves del Adriático como los puertos de Palermo y Génova y el puerto de Sines, en Portugal. Más adelante detallaremos las inversiones que está realizando Pekín en estos puertos estratégicos.

Finalmente, el gobierno chino también pretende incrementar las conexiones marítimas con los países africanos, en los que China busca socios comerciales que le permitan diversificar sus fuentes de obtención de materias primas e hidrocarburos. Dado que el continente africano es escaso en infraestructuras avanzadas para transportar los recursos, Pekín se ha encargado de invertir en numerosos proyectos en multitud de países para crear las infraestructuras ferroviarias y marítimas necesarias para llevar a cabo su estrategia. Algunos ejemplos son el puerto de Doraleh, en Yibuti, el puerto de Mombasa, en Kenia, o la línea férrea que une Mombasa con la capital, Nairobi.

I.1.2.3. La presencia de China en África

Las relaciones de China en el continente africano se remontan a mediados de los años 50 (comenzaron en la célebre Conferencia Afroasiática de Bandung de 1955) y no ha dejado de crecer desde entonces, pues África es un continente clave para las ambiciones geopolíticas a largo plazo de Pekín. Aunque el gobierno chino siempre ha defendido que estas relaciones se basan en la ganancia mutua –el conocido *win-win*–, lo cierto es que la dependencia económica y política de África respecto del gigante asiático es cada vez más acusada.

Son muchos los factores que hacen que África sea un continente estratégico para China. En primer lugar, los países africanos son tremendamente ricos en recursos minerales y energéticos de los que China carece (a pesar de su colosal tamaño, China es bastante pobre en recursos naturales), y que son esenciales para mantener su producción. Hoy en día China es el mayor importador de petróleo del mundo¹⁵, y gran parte de sus reservas proceden de países africanos como Angola, República del Congo o Sudán¹⁶. Además, China también importa de África minerales como el coltán, un mineral indispensable para la fabricación de teléfonos inteligentes y tremendamente abundante en la República Democrática del Congo (el 80% de las reservas mundiales se encuentran en este país)¹⁷. Por otra parte, el potencial de crecimiento que posee el continente africano hace que éste sea un destino idóneo para los productos chinos. De hecho, en la actualidad Pekín es ya el principal socio comercial (no regional) de la mayoría de países africanos, desbancando a Estados Unidos y a los países europeos como principal origen de las importaciones¹⁸.

¹⁵ CLEMENTE, Jude (2019). *China Is The World's Largest Oil & Gas Importer*. FORBES.

¹⁶ ALBERT, Eleanor (2017). *China in Africa*. Council on Foreign Relations.

¹⁷ CARRIZOSA, Susana (2019). *Nuevos mercados para un coltán sin sangre*. EL PAÍS.

¹⁸ MORAL, Pablo (2019). *China en África: del beneficio mutuo a la hegemonía de Pekín*. El Orden Mundial.

Pekín es consciente de que para construir y mantener todas estas relaciones comerciales es necesario paliar el déficit de infraestructuras que aqueja al continente africano, y por ello está financiando una miríada de proyectos en toda la región. En Ruanda, por ejemplo, la construcción de una línea ferroviaria que comunicará la capital, Kigali, con Nairobi y Mombasa, en Kenia, se financia gracias a préstamos chinos. Pekín también está muy implicado en la construcción de la Trans-African Highway, una extensa red de carreteras que unirá las principales capitales del continente, como Dakar, Mombasa, Lagos, Argel, Trípoli o Ciudad del Cabo¹⁹. Además, los puertos africanos también están en el punto de mira de Pekín, quien los considera vitales para el llamado Collar de Perlas Chino, una extensa red de puertos comerciales que permitirá a China controlar también las principales rutas marítimas. En un reciente informe, el Center for Strategic and International Studies (CSIS) identificó hasta 46 puertos de la zona subsahariana en los que entidades chinas habían participado en su financiación, construcción o mantenimiento²⁰.

Por otro lado, en los últimos años se han producido una serie de cambios demográficos sustanciales en China que han favorecido el aumento de los salarios, por lo que la mano de obra barata comienza a escasear²¹. De esta manera, China está perdiendo progresivamente su principal ventaja competitiva, ventaja que había llevado a muchas empresas europeas y americanas a reubicar sus centros de producción en este país. Por ello, Pekín pretende recurrir a esta misma práctica pero a la inversa, y reubicar parte de su producción en África²², donde la mano de obra es abundante –se espera que la población total se duplique para 2050²³– y más barata que la china

Finalmente, la posición geográfica de ciertos enclaves africanos es de vital importancia para Pekín, como es el caso del pequeño país de Yibuti, situado a las puertas del Canal de Suez y el Estrecho de Bab el-Mandeb²⁴. Cada año, alrededor de un tercio de todos los barcos del mundo y un cuarto de las exportaciones pasan al lado de este pequeño país africano en la ruta que atraviesa el Mar Rojo y el Océano Índico²⁵. Además de estas cifras tan abrumadoras, la peculiaridad de este enclave radica en que en caso de colapso o cierre, la única ruta alternativa consistiría bordear el Cabo de Buena Esperanza, lo que elevaría de manera formidable el coste del transporte²⁶. Por ello, no es extraño que China pretenda reforzar su presencia en la región con el fin de asegurar sus intereses económicos y geoestratégicos, como lo prueba el hecho de que en este país se encuentre la primera instalación

¹⁹ROJAS, Alberto (2019). *China logra el sueño colonial de unir por ralles las costas de África*. El Mundo.

²⁰ DEVERMONT, Jude (2019). *Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports*. CSIS. Center for Strategic and International Studies.

²¹ GASTÓN LORENTE, Lucía (2017). *Se acerca un nuevo modelo de crecimiento chino*. BBVA Research.

²² MORAL, Pablo. *China en África: del beneficio mutuo a la hegemonía de Pekín*. El Orden Mundial.

²³ EZEH, Alex y TOLU FEYISSA, Garumma (2019). *África: por qué crece tanto la población y cómo cambiar la tendencia*. El País.

²⁴ CASOLLA, Camilo y SCIORATI, Julia (2020). *Africa and China, What's in a Love Story?*

²⁵ MANEK, Nizar (2020). *Djibouti Needed Help, China Had Money, and Now the U.S. and France Are Worried*. Bloomberg.

²⁶ SÁNCHEZ, Pablo y PALACIÁN, Blanca (2018). *La importancia geoestratégica de Yibuti*. Instituto Español de Estudios Estratégicos.

militar permanente de China en el extranjero²⁷. Pekín también ha financiado numerosos proyectos de infraestructuras en Yibutí a través de préstamos del Banco de Exportaciones e Importaciones de China, proyectos como el puerto de Doraleh, el aeropuerto de Bicidley, la tubería de agua hacia Etiopía o la línea ferroviaria que une Addis Abeba con Yibutí²⁸. Además de todo ello, China está detrás de un proyecto más ambicioso si cabe: la construcción de un línea ferroviaria que entre Yibutí y Dakar, en Senegal, uniendo de esta manera los océanos Índico y Atlántico²⁹.

Sin duda, la inversión china en África está contribuyendo significativamente al desarrollo de este continente, ayudando a la diversificación de su economía, mejorando sus infraestructuras y fomentando el empleo local (según un estudio de la consultora McKinsey, en 2017 el 89% de los trabajadores de las empresas chinas instaladas en el continente eran trabajadores locales³⁰). Sin embargo, existen muchos factores que están provocando un temor creciente entre los gobiernos africanos de que su dependencia económica del gigante asiático acabe tornándose en sumisión política. Para empezar, los costosos proyectos de infraestructuras que China está financiando en la región están provocando que la deuda de estos países aumente de manera colosal, algo tremendamente preocupante si tenemos en cuenta que muchas de las economías africanas son todavía muy débiles. Esto hace que la probabilidad de que los países africanos se vean obligados a ceder sus infraestructuras estratégicas a China como pago por sus deudas (algo que ya ocurrió en Sri Lanka) sea cada vez mayor. Una filtración reciente del contrato firmado entre Kenia y China ha levantado una gran polémica al revelar que el país podría verse obligada a ceder el puerto de Mombasa a las autoridades chinas si la compañía nacional “Railway Corporation” no devuelve el dinero prestado por el Banco de Exportaciones e Importaciones de China³¹.

Por otra parte, a diferencia de los préstamos europeos o de aquellos provenientes de instituciones como el Fondo Monetario Internacional (FMI) o el Banco Mundial, los préstamos chinos no están sometidos a ningún tipo de condición política o de protección de los derechos humanos, algo que beneficia a los gobiernos más autoritarios, que pueden obtener financiación con gran facilidad, pero que a la vez permite seguir manteniendo el clima de corrupción que impera en algunos países. No obstante, parece que en los últimos años China empieza a darse cuenta que los peligros que entraña la “financiación sin condiciones”, ya que la corrupción y la incompetencia para gestionar los recursos de

²⁷ FIORELLI SANCHEZ, Ana (2019). *China en África, una estrategia híbrida*. Real Instituto Elcano.

²⁸ LE BELZIC, Sébastien (2017). *Djibouti, l'avant-poste militaire de la Chine en Afrique*. Le Monde.

²⁹ ROJAS, Alberto (2019). China logra el sueño colonial de unir por raiiles las costas de África. El Mundo.

³⁰ JAYARAM, Kartik; KASSIRI Omid y YUAN SUN, Irene (2017). *The closest look yet at Chinese economic engagement in Africa*.

³¹ NIBA, William (2019). If Kenya defaults on a 2bn euro debt to China, it may have to hand over Mombasa's port to the Asian giant. Radio France Internationale.

algunos gobiernos africanos provocan con mucha frecuencia un notable aumento de los costes de los proyectos³².

Toda esta extensa red de relaciones económicas y comerciales que China está tejiendo a través del continente africano, unida a una creciente influencia política, militar y cultural, hace que algunos autores hablen de un nuevo colonialismo “con características chinas”³³. Este neocolonialismo se está implantando de una manera más sutil y silenciosa que aquel llevado a cabo por las antiguas potencias coloniales, sin que las actividades de China hayan sido objeto de grandes titulares ni hayan llamado la atención de las sociedades occidentales, algo que ha provocado que sólo en los últimos años algunas voces hayan empezado a alertar de los peligros que supone la creciente subordinación del continente africano a los deseos del gigante asiático.

Mientras tanto, Europa y Estados Unidos, más centrados en sus problemas internos, han descuidado sus relaciones con el continente africano, dejando libre el espacio para que China se posicione en la región como una alternativa a Occidente³⁴. Aun así, la Unión Europea sigue siendo el mayor inversor en África con 222 billones de euros, muy por delante de Estados Unidos (42 billones), y China (38 billones)³⁵, y algunos gestos recientes de las instituciones europeas muestran como la UE busca recuperar la influencia perdida en la región³⁶. Uno de esos gestos es la elaboración de una “Estrategia para África”, un proyecto que busca construir alianzas sólidas entre los dos continentes y que gira en torno a cinco puntos: transición verde, digitalización, crecimiento sostenible y empleo, paz y gobernanza e inmigración³⁷. Este es sin duda un buen comienzo, pero Europa debe hacer más esfuerzos por abandonar un debate centrado únicamente en la inmigración y desarrollar relaciones a largo plazo que abarquen los desafíos económicos, políticos, demográficos, tecnológicos y medioambientales a los que se enfrenta el continente africano y que tengan en cuenta los intereses y necesidades de ambas partes. De lo contrario, Europa puede perder la oportunidad de aprovechar el enorme potencial de crecimiento económico y demográfico que tiene el continente, y África puede verse sumida en una relación asimétrica con el gigante asiático, cuyas inversiones sirven más a los intereses geoestratégicos de China que a las necesidades reales de los países africanos, y además no favorecen el desarrollo de la democracia, la buena gobernanza, la lucha contra la corrupción y la defensa de los derechos humanos.

³² THE ECONOMIST (2019). China is thinking twice about lending to Africa.

³³ KLEVEN, Anthony (2019). Belt and Road: colonialism with Chinese characteristics. LOWY INSTITUTE.

³⁴ MOKRY, Sabine (2019). *Europe cannot afford to ignore China's deepening influence in Africa*. Mercator Institute for Chinese Studies. MERICS.

³⁵ EUROPEAN COMMISSION (2020). *JOINT COMMUNICATION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL. Towards a comprehensive Strategy with Africa*.

³⁶ SÁNCHEZ, Álvaro (2020). *La UE revisa su alianza con África ante el creciente empuje chino en el continente*. El País.

³⁷ EUROPEAN COMMISSION (2020). *JOINT COMMUNICATION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL. Towards a comprehensive Strategy with Africa*.

I.1.2.4. La “Ruta de la Seda Digital”

Uno de los pilares menos conocidos del ambicioso proyecto chino, pero cuya importancia ha aumentado exponencialmente en los últimos años, es la denominada “Ruta de la Seda Digital”. Así lo demostró el Presidente Xi Jinping en el discurso pronunciado durante el transcurso del segundo foro de la “Belt and Road Initiative”, celebrado en abril de 2019, en el que se refirió a la cooperación en la economía digital y al desarrollo impulsado por la innovación como esferas prioritarias de la iniciativa BRI. El informe derivado de este foro detallaba, entre otras cosas, que China ha firmado acuerdos de cooperación con 16 países para fortalecer la construcción de la Ruta de la Seda Digital.

No obstante, este proyecto es también uno de los más controvertidos del BRI, y ha despertado numerosas reticencias por parte de EEUU y los países europeos, quienes han expresado, sobre todo en el último año, su preocupación sobre la fiabilidad de redes 5G que la compañía china Huawei está instalando en varios países y los riesgos de seguridad que plantean. De hecho, algunos países europeos, como el Reino Unido o los Países Bajos, ya han acordado limitar el uso de los equipos de este gigante chino a secciones no estratégicas de sus redes de comunicación 5G.

¿En qué consiste la ruta de la seda digital? Aunque en un principio este proyecto se focalizó en la instalación de cables de fibra óptica - como el cable de 6.000 km que conecta Camerún con Brasil, instalado por Huawei Marine Networks - recientemente se ha ido ampliando para incluir también equipos de redes 5G, proyectos de ciudades inteligentes, centros de datos e investigación, grandes acuerdos de comercio electrónico y pagos con dispositivos móviles (Eder, Arcesati y Mardell, 2020)³⁸.

Uno de los objetivos claros de la Ruta de la Seda Digital es ayudar a los gigantes tecnológicos chinos – Alibaba, Tencent, Huawei y ZTE, entre otros – a convertirse en líderes mundiales en esferas como el comercio electrónico, los pagos a través del teléfono móvil o las redes de 5G. Así, la vertiente más digital de la BRI se une a la estrategia industrial “Made in China 2025”, demostrando la gran cohesión y visión a largo plazo de los proyectos del Presidente Xi Jinping.

I.1.3. Objetivos económicos y políticos

Según el gobierno chino, la Nueva Ruta de la Seda tiene entre sus objetivos “promover la prosperidad económica de los países del “Belt and Road” y la cooperación económica regional, fortalecer los intercambios y el aprendizaje mutuo entre las diferentes civilizaciones y promover la paz y el desarrollo mundiales”. Al menos, así lo establece el plan de acción oficial publicado en marzo de 2015 y denominado “Visiones y Acciones para construir Conjuntamente el Cinturón y la Ruta de la Seda y la

³⁸ EDER, Thomas; ARCESATI, Rebecca y MARDELL, Jacob (2019). *Networking the “Belt and Road”-The future is digital*. Mercator Institute for China Studies. MERICS

Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI”. Sin embargo, lo cierto es que la Nueva Ruta de la Seda busca, ante todo, la continuidad del crecimiento económico de la República Popular de China y la adquisición de una mayor influencia internacional³⁹. Para una mayor claridad, explicaremos en primer lugar los objetivos económicos, y a continuación detallaremos los objetivos políticos y geoestratégicos

I.1.3.1. Objetivos económicos

Favorecer la exportación de los productos chinos. Uno de los propósitos principales de la “Belt and Road Initiative” es facilitar e intensificar los intercambios comerciales entre los países participantes para fomentar la exportación de las manufacturas chinas. Para ello, el gobierno de Pekín aboga por mejorar la cooperación aduanera y agilizar los mecanismos de certificación y acreditación. Una de las propuestas de Xi Jinping en este ámbito es la creación de una “ventanilla única” en los puestos fronterizos que agilice el intercambio de bienes.

En este sentido, la Nueva Ruta de la Seda es, además, el complemento ideal de la estrategia “Made in China 2025”⁴⁰, el ambicioso plan de Xi Jinping para promover la transición hacia una economía de alto nivel tecnológico y convertirse un “líder global en innovación” para 2049⁴¹. Esta estrategia define 10 industrias básicas, como la robótica, la energía y las nuevas tecnologías de la información, en las que el gobierno chino pretende crear empresas competitivas a nivel mundial⁴². De hecho, compañías de telecomunicaciones como ZTE o Huawei ya han alineado sus estrategias de inversión con la Ruta de la Seda con el objeto de utilizar esta iniciativa para incrementar sus proyectos fuera de China.

Impulsar la internacionalización de las constructoras chinas. Además de fomentar los intercambios comerciales entre los países participantes, la miríada de infraestructuras y megaproyectos asociados a la nueva Ruta de la Seda también constituyen una oportunidad sin igual para fomentar la internacionalización de las constructoras chinas. De hecho, muchos gobiernos empiezan a acudir a consorcios chinos para la realización de sus proyectos de infraestructuras, adjudicando a estas empresas contratos que en el pasado habrían sido directamente asignados a empresas europeas, y, en especial, españolas. Por ejemplo, el cuarto puente sobre el Canal de Panamá fue adjudicado a finales de 2018 a un consorcio liderado por el gigante chino CCCC (China Communications Construction Company).

³⁹ BENEYTO, José María; FANJUL, Enrique; DELAGE, Fernando; LEÑA, Juan; MAILLO, Jerónimo; OTERO, Miguel (2018). El papel de España en la Nueva Ruta de la Seda. Oportunidades, retos y recomendaciones. Primera edición, 2018. Editorial Aranzadi.

⁴⁰ Con esta estrategia, el gobierno chino también pretende evitar quedar atrapada en la denominada “trampa de los ingresos medios”, un problema al que se han enfrentado muchos países en desarrollo y que ocurre cuando estos países pierden su ventaja competitiva debido al aumento de los salarios, pero aún no son capaces de competir con las economías avanzadas en términos de productividad e innovación.

⁴¹ FANJUL, Enrique (2018). *Las relaciones económicas y comerciales entre china y españa ante la nueva ruta de la seda*.

⁴² ZENGLIN, Max J. y HOLZMANN, Anna (2019). *Evolving Made in China 2025. China's industrial policy in the quest for global tech leadership*. Mercator Institute for China Studies. MERICS.

Dar salida al exceso de capacidad industrial. A través la Nueva Ruta de la Seda, China también aspira a encontrar nuevos mercados para dar salida al exceso de capacidad industrial acumulado en sectores como la siderurgia, el cemento o el carbón. Esta práctica ha sido objeto de numerosas críticas por parte de los países europeos y de Estados Unidos, quienes acusan a China de vender sus productos a precios artificialmente bajos.

Dar salida a las reservas de divisas. Dado que la balanza comercial de china es netamente favorable, ya que exporta más bienes que los que importa, China acumula unas enormes reservas de divisas extranjeras (estas reservas alcanzaron, según la Administración Estatal de Divisas, los 3 billones de dólares en 2019). La BRI proporciona una salida a este exceso de capacidad financiera mediante la financiación de infraestructuras en el exterior, sobre todo a través de estructuras como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras.

Alcanzar el equilibrio interprovincial. La Nueva Ruta de la Seda es un medio para impulsar el crecimiento económico de las partes menos desarrolladas de la República Popular de China, especialmente, de las provincias ubicadas al norte y al oeste del país, que, gracias a la ruta que pretende conectar por tierra Asia y Europa, se convertirán en un punto de paso obligado para las mercancías, como ya lo fueron hace siglos con la Antigua Ruta de la Seda. De esta manera, Pekín pretende corregir el desequilibrio entre las regiones occidentales, menos pobladas y con una economía menos desarrollada, y las provincias costeras, donde se concentra la mayor parte de la población y la riqueza del país.

I.1.3.2. Objetivos geoestratégicos

Asegurar el abastecimiento de recursos minerales y energéticos. China es consciente de su gran dependencia del exterior para el abastecimiento de materias primas y recursos energéticos. Esta iniciativa aspira a diversificar las fuentes de suministro y facilitar el acceso sin obstáculos a los recursos energéticos a través de multitud de redes de transporte, oleoductos y gaseoductos. Esta es una de las razones por las que China ha intensificado en los últimos años sus relaciones con países africanos como Angola, la República Democrática del Congo o Níger.

Asegurar las rutas marítimas en el Océano Índico. La expansión china a lo largo y ancho de la región asiática, sobre todo a través de inversiones en puertos estratégicos, también tiene que ver con una importante razón geoestratégica: proteger los corredores marítimos por los que circulan sus productos. Una parte muy importante de las importaciones y exportaciones chinas son transportadas por vía marítima, y, en su camino desde o hacia China, atraviesan varios puntos estratégicos.

Uno de ellos es el Estrecho de Malaca, una zona marítima muy transitada por la que pasa el 80% del petróleo importado por Pekín⁴³. El bloqueo de este estrecho tendría graves consecuencias para la estabilidad económica y energética del país, puesto que afectaría al suministro de un gran número de materias primas y recursos energéticos. Por ello, China está aumentando su presencia en varios enclaves estratégicos del Océano Índico, como el Puerto de Gwadar, en Pakistán, operado por un consorcio chino y situado cerca del Estrecho de Ormuz, el mayor cuello de botella del mundo para el transporte de petróleo; el Puerto de Hambantota, en Sri Lanka, que ha sido cedido durante 99 años a China; o el puerto de Chittagong, en Bangladesh⁴⁴. Además, existen rumores de que Pekín pretende construir en Pakistán, cerca del puerto de Gwadar, una segunda base militar en el extranjero⁴⁵, lo que le permitiría asegurar aún más sus intereses comerciales en la zona.

Otro de los puntos estratégicos para el comercio marítimo de China es el Estrecho de Bab el-Mandeb, que une el Mar Rojo con el Océano Índico. Una parte muy importante de las importaciones y exportaciones entre China y Europa atraviesan a diario este canal, lo que hace que esta ruta tenga una gran importancia geoestratégica para China. Por ello, la primera, y de momento única, base militar en el exterior que posee China se encuentra en el pequeño país de Yibutí, situado en el Cuerno de África, justo a las puertas del Canal de Suez⁴⁶.

Finalmente, además de controlar enclaves estratégicos, China también pretende asegurar sus rutas marítimas y líneas de suministro mediante el aumento de su flota de alta mar, un proyecto en el que lleva varios años embarcada y que le permitirá poder llevar a cabo operaciones militares y humanitarias más allá de sus costas⁴⁷.

Acrecentar la influencia de China en la región asiática y en la escena internacional. Con la llegada de Xi Jinping al poder, China ha cambiado su estrategia de “crecimiento pacífico” –la política oficial de su predecesor, Hu Hintao– por una política mucho más proactiva y ambiciosa tanto a nivel regional (sobre todo en los conflictos con Hong Kong, Taiwan y el Mar de China) como a nivel global⁴⁸. En Noviembre de 2012, tras tomar las riendas del Partido Comunista, Xi Jinping presentó a la nación su idea del “Sueño Chino”, que pretende devolver a China a su lugar en el mundo como gran potencia, un puesto que ya ocupó cuando el imperio chino se contaba entre las civilizaciones más avanzadas del

⁴³ WEBBER, Julian (2019). *China's expansion in the Indian Ocean calls for European engagement*. Mercator Institute for Chinese Studies. MERICS.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ BERKOFESKY, Axel (2019). *Japan and the Indo-Pacific: Alive and Kicking*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Geopolitics by Other Means. The Indo-Pacific Reality.

⁴⁶ CASOLLA, Camilo y SCIORATI, Julia (2020). *Africa and China, What's in a Love Story?*

⁴⁷ MIRACOLA, Sergio (2019). *The Indo-Pacific As a New Infrastructural and Economic-Trade Area: A Real Competitor to BRI?* Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Geopolitics by Other Means. The Indo-Pacific Reality.

⁴⁸ MAGRI, Paolo (2020). *Introduction*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Mapping China's Global Future. Playing Ball or Rocking the Boat? Pág. 7

planeta⁴⁹. Este ideal del “Sueño Chino” se complementa con dos objetivos que Pekín pretende alcanzar en dos fechas muy señaladas. Para el año 2021, centenario de la creación del Partido Comunista, China pretende ser la primera economía del mundo, superando así a Estados Unidos. Y para el año 2049, centenario de la creación de la República Popular de China, el objetivo es devolver a China a su posición de primera potencia regional y consolidar su ascenso como una de las grandes potencias mundiales⁵⁰, e incluso como la primera potencia mundial, desbancando definitivamente a Estados Unidos.

Por ello, la iniciativa BRI no puede verse tan solo desde una perspectiva puramente económica y comercial, sino también como parte del plan de Xi Jinping para expandir el poder y la influencia de China tanto en la región asiática⁵¹ como a nivel global. De hecho, según algunos autores, la BRI puede definirse como una estrategia geoeconómica, pues con ella Pekín pretende utilizar instrumentos económicos para promocionar y defender sus intereses nacionales e incrementar su influencia geopolítica⁵².

En el plano regional, China pretende convertirse en la primera potencia de la zona asiática, pero no a través de un costoso despliegue militar, sino a través de una sutil red de alianzas basadas en el comercio, la inversión en infraestructuras y otra serie de acuerdos económicos y políticos⁵³. La BRI es el instrumento ideal para ello, pues gracias a este proyecto, Pekín está estrechando los lazos comerciales con multitud de países (hasta 125 estados han firmado acuerdos de cooperación con China) y está impulsando enormemente la conectividad de la región⁵⁴.

El principal rival de China en la región es la India, un país cuyo intenso crecimiento económico, unido a su rápido desarrollo militar y a su intención de extender su influencia en Asia – al igual que China, la India también cuenta con una estrategia de expansión, denominada “Act East Asia” – pueden debilitar el poder de China en la región. La India es una de las potencias emergentes más importantes de Asia, y, además, es el único país del mundo que puede competir con China en cuanto a población. Por otra parte, este país forma parte de la Estrategia del Indo Pacífico, una iniciativa apoyada también por

⁴⁹ BROWN, Kerry (2020). *The China Dream: The Regional and Global Strategic Story*. Instituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Mapping China's Global Future. Playing Ball or Rocking the Boat? Pág. 13

⁵⁰ DELAGE, Fernando (2018). *La ruta de la seda y la «nueva era» de la república popular china: fundamentos, objetivos, implicaciones*. Pág. 30.

⁵¹ MIRACOLA, Sergio (2019). *The Indo-Pacific As a New Infrastructural and Economic-Trade Area: A Real Competitor to BRI?* Instituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Geopolitics by Other Means. The Indo-Pacific Reality.

⁵² PU, Xiaoyu. *One Belt, One Road: Visions and Challenges of China's Geoeconomic Strategy*.

⁵³ BROWN, Kerry (2020). *The China Dream: The Regional and Global Strategic Story*. Instituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Mapping China's Global Future. Playing Ball or Rocking the Boat? Pág. 20

⁵⁴ ZHAO, Suisheng (2020). *President Xi's Big Power Diplomacy: Advancing an Assertive Foreign Policy Agenda*. Instituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Mapping China's Global Future. Playing Ball or Rocking the Boat? Pág. 30.

Estados Unidos, Japón y Australia y que es percibida por Pekín como una alternativa a la hegemonía China en la región asiática⁵⁵.

La estrategia de China en el Sur de Asia pretende evitar la expansión de la influencia de Nueva Delhi en los países de la región, y para ello pretende “aislar” a la India en su propio espacio geográfico creando alianzas estratégicas con los países de su alrededor. De ahí las buenas relaciones que China mantiene con países como Pakistán, Sri Lanka, Bangladesh o Nepal⁵⁶, países en los que Pekín está financiando una extensa red de conexiones terrestres y marítimas y con los que mantiene profundas alianzas militares que han provocado el rechazo de la India. Mientras que en el caso de Pakistán, un histórico rival de la India en la región, las relaciones con China no son ninguna sorpresa, sí son especialmente elocuentes en el caso de Bangladesh o Sri Lanka, pues se trata de países que históricamente han sido aliados de la India, pero que en los últimos años se han distanciado de este país para estrechar sus lazos con China.

Además de reforzar sus relaciones con distintos países asiáticos, China también busca tener una presencia militar cada vez mayor que pueda contrarrestar la amenaza de la India y de la Alianza del Indo Pacífico, y para ello está construyendo una gran flota de alta mar que le permita realizar operaciones militares más allá de sus costas⁵⁷.

La BRI no es únicamente una iniciativa regional, sino que se extiende también por Europa, África e incluso América del Sur. Se trata por tanto de una estrategia global que busca extender la influencia y el poder de China en todo el mundo. En los últimos años, mientras que Estados Unidos se ha ido replegando cada vez más en sí mismo y la Unión Europea se ha visto sumida en varios conflictos internos, China ha ido tejiendo una red de alianzas económicas, políticas y militares a lo largo del mundo a través de la iniciativa BRI que han ido allanando el camino para que este país se convierta en los próximos años en la nueva primera potencia mundial.

Esto despierta numerosas inquietudes en gobernantes y académicos de todo el mundo, pues no está claro si Xi Jinping aceptará el orden internacional tal y como ha venido funcionando hasta la fecha, centrado en las instituciones surgidas tras la II Guerra Mundial, o si por el contrario intentará plantear un orden alternativo. El debate sigue abierto, pues si algo caracteriza a la política internacional del gigante asiático es la falta de transparencia, pero lo que sí es seguro es que China seguirá presionando para modificar un sistema que, según Pekín, otorga demasiado peso y poder de decisión a Estados

⁵⁵ MIRACOLA, Sergio (2019). *The Indo-Pacific As a New Infrastructural and Economic-Trade Area: A Real Competitor to BRI?*

⁵⁶ PANT, Harsh V. (2020). *India in Sight, China's Imprint Grows in South Asia*. Instituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Mapping China's Global Future. Playing Ball or Rocking the Boat? Pág. 64

⁵⁷ MIRACOLA, Sergio (2019). *The Indo-Pacific As a New Infrastructural and Economic-Trade Area: A Real Competitor to BRI?*

Unidos y a los países regionales en detrimento de otras potencias emergentes, entre las que se encuentra China.

I.1.4. La financiación del proyecto. El Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras

La extraordinaria dimensión de muchos de los proyectos que componen la Nueva Ruta de la Seda, y la falta de capital disponible en los países en los que estos se están llevando a cabo, han hecho que la iniciativa OBOR venga acompañada de otras iniciativas de índole financiera capaces de aportar el capital que estas infraestructuras necesitan. Entre la miríada de fondos, bancos e instituciones financieras creadas alrededor de la Ruta de la Seda, como el Fondo de la Ruta de la Seda o el Banco Chino de Desarrollo, destaca el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (AIIB, por sus siglas en inglés). Esta entidad se constituyó en 2016 y en el momento de escribir estas líneas (abril de 2020) cuenta con 78 miembros, entre los cuales se encuentran países europeos como Francia, España o Alemania⁵⁸. China, con un 30 por ciento de las acciones, cuenta con capacidad de veto en el AIIB. En apenas 4 años, esta institución ha financiado 68 proyectos, invirtiendo en ellos más de 13 billones de dólares americanos⁵⁹.

A pesar de los múltiples logros que el AIIB ha conseguido en sus cuatro años de existencia, esta institución no ha estado exenta de críticas. Algunos autores⁶⁰ consideran que detrás de la creación del AIIB se encuentra la frustración china por no tener suficiente voz y voto en las instituciones de Bretton Woods (recordemos que, a pesar de que las cuotas de voto en el FMI se reformaron en 2010 para otorgar a China un mayor poder de voto, esta reforma solo se pudo llevar a cabo en 2016, pues el congreso de EEUU tardó 5 años en aprobarla). Además, de acuerdo con John Ikenberry y Darren Lim⁶¹, el AIIB es un instrumento adicional para aumentar el poder e influencia de China en la región asiática y en la escena internacional. Según estos autores, mediante el AIIB China va a ser capaz de ofrecer a los países en desarrollo una alternativa a las instituciones de Bretton Woods, percibidas como ineficientes, demasiado burocráticas y ligadas a los intereses de Occidente. Por su parte, EEUU, que no se encuentra entre sus miembros, contempla con recelo este nuevo organismo internacional, porque minará su rol predominante en el Banco Mundial y en el Banco Asiático de Desarrollo, dos grandes instituciones que ya operaban en la región de Asia-Pacífico y en las que EEUU cuenta con capacidad de veto.

⁵⁸ Asian Infrastructure Investment Bank. <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>

⁵⁹ Asian Infrastructure Investment Bank. <https://www.aiib.org/en/projects/list/index.html?status=Approved>

⁶⁰ OTERO-IGLESIAS, Miguel (2018). *La diplomacia monetaria china en la nueva ruta de la seda: el banco asiático de inversiones en infraestructuras y otros bancos de desarrollo*.

⁶¹ IKENBERRY, G. John y LIM, Darren J (2017), «China's emerging institutional statecraft: The Asian Infrastructure Investment Bank and the prospects for counter-hegemony», Washington DC, Brookings Institution.

En contraste con la postura de Estados Unidos, Europa sí cuenta con una presencia significativa en el AIIB. De los 31 países miembros no regionales, que poseen el 26% de los votos, 22 son países europeos, de los cuales 17 pertenecen a la UE. Los otros países europeos que participan en el AIIB son Bielorrusia, Islandia, Noruega, Reino Unido, Serbia y Suiza⁶².

La participación europea en el AIIB encuentra su justificación en el interés compartido entre China y Europa por lograr la estabilidad y seguridad en las regiones menos avanzadas mediante el desarrollo socio-económico y la mejora de las infraestructuras⁶³. Además, la presencia europea en el Banco es vital para asegurar el cumplimiento de los estándares internacionales de financiación al desarrollo, tanto económicos como sociales y medioambientales. Su presidente, Jin Liqun, ha declarado que pretende que el banco sea, desde sus inicios, “lean, clean and green”, esto es, ágil –con una estructura de gobierno eficiente–, limpio –lo que implica tolerancia cero hacia la corrupción– y verde –concienciado con la protección del medio ambiente–. Hasta la fecha, el Banco parece bastante comprometido en materia de transparencia, divulgación de la información y participación pública, además de preocuparse por cuestiones como el cambio climático, la preservación de la biodiversidad, las políticas de desplazamiento y compensación, así como la protección de los derechos laborales y de los pueblos indígenas⁶⁴.

A pesar de que el peso de Europa en su conjunto es sustancial, con la adhesión de nuevos miembros no europeos, éste puede disminuir. De hecho, en 2017, tres de los cinco vicepresidentes del banco eran europeos (un alemán, un británico y un francés). Sin embargo, hoy en día sólo dos vicepresidentes del AIIB son europeos: el británico Danny Alexander y el alemán Joachim von Amsberg, quien llegó a ser vicepresidente del Banco Mundial. Por esta razón, cada vez es más necesario que exista una estrecha coordinación entre los países de la UE participantes en el AIIB, pues solo unidos serán capaces de seguir presionando para lograr el cumplimiento de los estándares de buen gobierno y condicionalidad de los préstamos y evitar que China tome decisiones que perjudiquen los intereses de la Unión. No debemos olvidar China es el líder indiscutible de esta institución, pues cuenta con el 26% de los votos (el siguiente país en poder de voto es India, que tiene tan solo el 7%), y, que, a pesar de que según Pekín el objetivo principal del AIIB es fomentar la cooperación interregional y el desarrollo de las regiones, lo cierto es que detrás de esta iniciativa se esconde la intención de China de alcanzar una posición dominante en la escena internacional, lo cual puede

⁶² <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>

⁶³ OTERO-IGLESIAS, Miguel (2018). *La diplomacia monetaria china en la nueva ruta de la seda: el banco asiático de inversiones en infraestructuras y otros bancos de desarrollo*.

⁶⁴ HUIJSKENS, Fleur; TURCSANYI, Richard and UJVARI, Balazs. *The EU in the AIIB: taming China's influence from within*. EGMONT. Royal Institute for International Relations.

entrañar la toma de decisiones en beneficio propio que perjudiquen a los demás actores implicados y sean contrarias a los intereses y valores del Viejo Continente.

I.1.5. Las críticas a la BRI. La trampa de la deuda

La ambiciosa iniciativa china ha sido objeto de numerosas críticas por parte de diversos investigadores, políticos y empresarios. Entre los muchos reproches⁶⁵ se encuentra la falta de transparencia de sus proyectos, la ausencia de criterios sostenibles que guíen las inversiones y el hecho de que muchos de los proyectos de infraestructuras se reserven para las empresas y trabajadores chinos, sin dar ninguna oportunidad a las compañías y a los trabajadores locales para que colaboren en su construcción⁶⁶.

Uno de las críticas más recurrentes hacia la iniciativa china es el peligro de que algunos de los países que han recibido préstamos y ayudas por parte de China queden atrapados en la llamada “trampa de la deuda”. Algunos autores acusan a China de tratar de prestar intencionadamente créditos excesivos a pequeños países con el propósito de extraer concesiones políticas o económicas cuando el país deudor no pueda devolver el préstamo, algo que se conoce como “Diplomacia de la Trampa de la Deuda”. Intencionadamente o no, lo cierto es que la elevada cuantía de los préstamos otorgados por los bancos estatales chinos unida a la debilidad institucional de ciertos países receptores puede dar lugar a una combinación explosiva que afecte extraordinariamente a la estabilidad económica y política de las regiones en las que China está invirtiendo, así como a las posibilidades de los bancos chinos de recuperar sus inversiones. ¿Por qué inquietan tanto los préstamos concedidos por China? Básicamente, las preocupaciones pueden dividirse en dos aspectos: por un lado, la naturaleza de los proyectos financiados y, por otra, la situación económica y política de los países receptores.

Los proyectos financiados por Pekín suelen ser inmensas infraestructuras –normalmente, construcciones emblemáticas como grandes puentes, puertos, carreteras o edificios públicos importantes– que requieren unas inversiones colosales si se comparan con el tamaño de las economías de los países en las que construyen⁶⁷. Es el caso, por ejemplo, de Laos, donde el coste del proyecto de construcción de una línea ferroviaria para conectar a este país con China asciende a 6.000 millones de dólares, el equivalente a la mitad del PIB anual de Laos⁶⁸. Además, este tipo de proyectos suelen conllevar un riesgo muy elevado, y algunos de ellos han demostrado ser poco rentables. De hecho, construcciones como el tren que une Adís Abeba con Djibuti no han tenido el éxito que esperaban alcanzar durante los primeros años de funcionamiento⁶⁹ –en concreto, de los tres trenes de

⁶⁵ BERKOFKY, Axel (2019). *Japan and the Indo-Pacific: Alive and Kicking*. Instituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Geopolitics by Other Means. The Indo-Pacific Reality.

⁶⁶ CHANDRAN, Nyshka (2018). China can make its Belt and Road project more successful if it taps locals, experts say. CNBC.

⁶⁷ BALTENSBERGER, Michael y DADUSH, Uri (2019). *The Belt and Road turns five*. Bruegel

⁶⁸ REED, John y HILLE, Kathrin (2019). *Laos's Belt and Road project sparks questions over China ambitions*. Financial Times.

⁶⁹ FINANCIAL TIMES (2018). *Chinese investments in Africa go off the rails*

carga que debían circular al día por estas vías, tan sólo circula uno⁷⁰. Es más, hay autores que afirman que algunos proyectos no son económicamente viables porque sirven más a las objetivos de Pekín que a las necesidades de los mercados locales⁷¹.

Por otro lado, muchos de los países más interesados en los préstamos concedidos por Pekín presentan una situación económica y política bastante inestable, con altos niveles de deuda, economías débiles, poblaciones pequeñas y frágiles sistemas de gobierno. En particular, un estudio llevado a cabo por el “Center for Global Development” identificó 8 países en los que los altos niveles de deuda, las bajas calificaciones crediticias y la alta probabilidad de endeudamiento en el marco de la BRI son motivo de preocupación: Djibouti, las Maldivas, Laos, Montenegro, Mongolia, Tayikistán, Kirguistán y Pakistán⁷². Todos estos países han pedido prestadas grandes cantidades de dinero al Banco de Exportaciones e Importaciones de China para la construcción de enormes proyectos de infraestructura, cuantías que en muchos casos representan porcentajes elevados de su PIB.

Un ejemplo representativo de los problemas de la BRI en cuanto a la sostenibilidad financiera se encuentra en Sri Lanka. En este país, el Banco de Exportaciones e Importaciones de China financió con cuantiosos préstamos dos colosales proyectos, el aeropuerto internacional y el puerto de Hambantota, que fueron construidos por empresas chinas. Sin embargo, ambos proyectos han sufrido grandes pérdidas desde su terminación, de manera que el gobierno de Sri Lanka, incapaz de cumplir con las obligaciones asumidas, tuvo que arrendar el puerto a China durante 99 años y permitir que el aeropuerto fuera operado por las autoridades aeroportuarias de la India. El nuevo gobierno de Sri Lanka, elegido en 2019, pretende deshacer este acuerdo para que el puerto vuelva a manos del estado, aunque por el momento China no ha mostrado signos de estar dispuesta a cambiar de opinión⁷³.

Otro ejemplo claro es el caso de Yibutí. Este país, situado en un lugar estratégico a las puertas del Canal de Suez, ha recibido cuantiosos préstamos por parte del Banco de Exportaciones e Importaciones de China para financiar las numerosas infraestructuras que se han construido en la región. De acuerdo con numerosos informes, la cantidad que este país debe a China es de cerca de 1.400 millones de dólares, el equivalente al 75% del PIB del país⁷⁴. Si los proyectos construidos no logran generar los rendimientos esperados, Yibutí podría tener un serio problema para saldar sus deudas, algo que afectaría negativamente tanto al bienestar de su población como a la soberanía nacional.

⁷⁰ MANEK, Nizar (2020). *Djibouti Needed Help, China Had Money, and Now the U.S. and France Are Worried*. Bloomberg.

⁷¹ MOURDOUKOUTAS, Panos (2019). *The Problem With China's Investments – From Malaysia To Sri Lanka, Pakistan, And Uganda*. Forbes

⁷² HURLEY, John; MORRIS, Scott y PORTELANCE, Gailyn 82018). *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. Center for Global Development.

⁷³ LO, Kinling (2019). *Sri Lanka wants its 'debt trap' Hambantota port back. But will China listen?* South China Morning Post.

⁷⁴ HURLEY, John; MORRIS, Scott y PORTELANCE, Gailyn 82018). *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. Center for Global Development.

Pakistán también ha visto crecer su deuda hasta límites exorbitantes debido a la construcción de los ingentes proyectos que conforman el Corredor Económico sino-pakistaní, un corredor estratégico que busca conectar China con el Océano Índico evitando así el estrecho de Malaca. Los problemas de Pakistán para hacer frente a los pagos han aumentado tanto que el país ha tenido que solicitar al FMI un préstamo de 6.000 millones de dólares, préstamo que, dado que los proyectos del corredor económico están lejos de finalizar, no servirá para solucionar de manera definitiva el problema financiero. Esto deja abiertas las puertas para que Pakistán acabe siguiendo los mismos pasos de Sri Lanka y se vea obligada a ceder sus infraestructuras a Pekín como pago de sus deudas⁷⁵.

Para evitar las acusaciones de quienes consideran que China está llevando a cabo una diplomacia de la trampa de la deuda, Pekín debería cambiar sustancialmente sus prácticas. Para ello, algunos autores recomiendan, entre otras mejoras, multilateralizar la deuda⁷⁶ –algo que China ya está empezando a hacer gracias a la creación del AIIB y la participación en este banco de numerosos países, entre ellos, varios europeos–, y revisar los métodos de concesión de los préstamos para optimizar los estudios de viabilidad financiera y comercial de los proyectos, incrementar la transparencia de las operaciones, fomentar el buen gobierno y la lucha contra la corrupción y garantizar el respeto a la soberanía nacional⁷⁷.

I.1.6. La estrategia del Indo Pacífico

El aumento de la influencia china en muchos países del Sudeste asiático, la rápida expansión de la ambiciosa iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda, el creciente interés de Pekín por controlar los puertos y las rutas marítimas estratégicas del Océano Índico y el aumento de su presencia militar en la región preocupan enormemente a las tradicionales potencias regionales asiáticas –Japón, India y Australia– y también a Estados Unidos, un país tradicionalmente más ligado al Océano Atlántico pero que, desde que presidente Obama llegara a la Casa Blanca, ha dado un giro radical a su estrategia para centrarse en el Océano Pacífico y en el ascenso de China, un país al que Estados Unidos ya muestra como su principal rival estratégico. Por ello, estos países están impulsando iniciativas alternativas a la BRI con el objetivo de mejorar la cooperación económica, política y militar entre los países de la zona y contrarrestar el intento de China de convertirse en la primera potencia de la zona asiática y crear un nuevo orden internacional más propicio a sus intereses.

Sin duda, la iniciativa que más éxito ha tenido hasta la fecha es la denominada “Estrategia del Indo Pacífico”, cuyos principales impulsores son Japón, India, Australia y Estados Unidos. Aunque no se

⁷⁵ MOURDOUKOUTAS, Panos (2019). *IMF Won't Stop China From Turning Pakistan Into The Next Sri Lanka*. Forbes

⁷⁶ HURLEY, John; MORRIS, Scott y PORTELANCE, Gailyn (2018). *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. Center for Global Development.

⁷⁷ NUÑEZ, Jesús A (2019). China renueva su apuesta por la Nueva Ruta de la Seda. Real Instituto Elcano.

trata de un proyecto bien definido, la idea que subyace a este concepto es ofrecer a los países asiáticos con ideas afines y que estén preocupados por llegar a ser demasiado dependientes de China un modelo alternativo de cooperación económica y de seguridad en la región indo pacífica⁷⁸.

Con el paso del tiempo, al concepto del Indo Pacífico se han añadido los adjetivos de libre y abierto ("*Open and Free Indo Pacific*") para poner énfasis en los valores sobre los que se asienta esta estrategia. El término "libre" alude al estado de derecho, la resolución pacífica de las disputas, el buen gobierno y la protección de los derechos humanos, y en definitiva pretende que los países de la región se vean libres de toda coerción. "Abierto", por su parte, busca líneas de comunicación marítima abiertas para todas las partes e infraestructuras que favorezcan la integración regional y el crecimiento económico de los países implicados⁷⁹.

Uno de los muchos aspectos que aún faltan por concretar en esta iniciativa es el alcance geográfico. Para Estados Unidos, el concepto de Indo Pacífico abarca únicamente hasta la India, mientras que Japón empuja sus límites hasta África e incluye la región del Golfo Pérsico, ya que las líneas de suministro que pretende proteger se extienden hasta allí. De hecho, la India y Japón persiguen impulsar la conectividad con África a través de la creación "*Asia-Africa Growth Corridor*"⁸⁰, una iniciativa que busca frenar la creciente presencia china en la región. Además, tampoco está claro si la iniciativa pretende abarcar también a América del Sur o únicamente incluye a América del Norte, como hasta ahora se ha venido entendiendo⁸¹.

Podemos analizar la estrategia del Indo Pacífico desde tres ámbitos distintos: el ámbito económico, el ámbito de construcción de infraestructuras y el ámbito de seguridad. En primer lugar, y con objeto de contrarrestar las fuertes inversiones chinas en la región asiática, Estados Unidos tiene la intención de relanzar un plan de inversiones masivas en la región. Estas inversiones, a diferencia de las chinas, muchas veces criticadas por su falta de transparencia y por provocar que los países receptores caigan en la trampa de la deuda, pretenden seguir altos estándares de calidad, lo que significa que serán más transparentes, competitivas y más sostenibles desde el punto de vista tanto económico como medioambiental⁸². No obstante, lo cierto es que la estrategia económica y comercial de Estados Unidos respecto al Indo Pacífico ha estado llena de incertidumbre, como lo muestra la súbita retirada de Trump

⁷⁸ MAGRI, Paolo (2019). Geopolitics by Other Means the indo-pacific reality. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). <https://www.ispionline.it/it/publicazione/geopolitics-other-means-indo-pacific-reality-22122>

⁷⁹ DE MIGUEL CALABIA, Emilio (2018). *El Indo-Pacífico: lo que hay detrás del concepto*. Real Instituto Elcano.

⁸⁰ MIRACOLA, Sergio (2019). *The Indo-Pacific As a New Infrastructural and Economic-Trade Area: A Real Competitor to BRI?* Instituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Geopolitics by Other Means. The Indo-Pacific Reality.

⁸¹ GLOSSERMAN, Brad (2019). *An Administration at War with Itself: The New US Strategy for the Indo-Pacific*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Geopolitics by Other Means. e Indo-Pacific Reality.

⁸² MIRACOLA, Sergio (2019). *The Indo-Pacific As a New Infrastructural and Economic-Trade Area: A Real Competitor to BRI?* Instituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Geopolitics by Other Means. The Indo-Pacific Reality.

del Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica (TPP, por sus siglas en inglés), y por el momento es difícil encontrar ejemplos de este plan de inversiones.

Por otro lado, Japón ha iniciado un nuevo proyecto, denominado “Alianza para las Infraestructuras de Calidad” (*“Partnership for Quality Investment”*), con el que pretende invertir en la construcción de infraestructuras en Asia y en África. En este caso, el enfoque seguido por Japón y el resto de países del Indo Pacífico es también sustancialmente distinto al seguido por China, e intenta evitar la falta de transparencia, la escasa participación de las empresas locales y la falta de viabilidad económica de los proyectos financiados por China. Según Tokio, sus proyectos de infraestructura tienen como principios asegurar la eficiencia económica, permitir la creación de puestos de trabajo y la transferencia de conocimientos a las comunidades locales, tomar en consideración los impactos sociales y medioambientales, asegurar el cumplimiento con los objetivos de desarrollo y asegurar la distribución efectiva de los recursos. Esta iniciativa ya se ha hecho efectiva en un amplio número de proyectos, como el tren de alta velocidad entre Bombay y Ahmedabad, en la India, la Zona Económica Especial de Thilawa, en Myanmar, o la construcción de una central de gas en Tanzania, entre otros⁸³.

En el ámbito de seguridad, la estrategia del Indo Pacífico se complementa con el denominado “Diálogo de Seguridad Cuatripartito” (*“Quadrilateral Security Dialogue”*), también conocido como “Quad” y formado por Japón, Australia, India y Estados Unidos. Esta alianza busca reforzar la cooperación entre los cuatro países en materia de seguridad marítima, terrorismo, libertad de navegación, respeto al derecho internacional (en especial, en lo concerniente al conflicto en el Mar de China) y colaboración militar⁸⁴. En definitiva, esta alianza busca el mantenimiento de la paz y estabilidad de la región del Indo Pacífico, aunque lo cierto es que si no se gestiona adecuadamente podría provocar un incremento de las tensiones en la zona y aumentar el riesgo de conflicto entre China y el resto de potencias⁸⁵.

A pesar de los esfuerzos de Japón por atraer a la iniciativa a “estados con ideas afines” como las naciones europeas, Canadá, o Singapur⁸⁶, hasta el momento la UE ha rechazado unirse al Quad, pues ello implicaría participar en una alianza cuasi militar que iría en contra de su postura a favor de las soluciones regionales y la cooperación⁸⁷. Por ahora, Francia y Reino Unido son los únicos países europeos que han participado en algunas operaciones en la zona en defensa de la libertad de navegación. Sin embargo, para la Unión Europea, uno de los bloques comerciales más grandes del

⁸³ BERKOFISKY, Axel (2019). *Japan and the Indo-Pacific: Alive and Kicking*. Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI). Geopolitics by Other Means. The Indo-Pacific Reality.

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ PEJSOVA, Eva (2018). *The Indo-Pacific. A passage to Europe?* European Union Institute for Security Studies (EUISS).

⁸⁶ BERKOFISKY, Axel (2019). *Japan and the Indo-Pacific: Alive and Kicking*. Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI). Geopolitics by Other Means. The Indo-Pacific Reality.

⁸⁷ KUO, Mercy A. y BERGER, Berni (2018). *What the EU Thinks of the US 'Indo-Pacific' Strategy Insights from Berni Berger*. The Diplomat. <https://thediplomat.com/2018/01/what-the-eu-thinks-of-the-us-indo-pacific-strategy/>

mundo, es de gran importancia en garantizar la seguridad del tráfico marítimo, la estabilidad de las rutas del Océano Índico y el cumplimiento del derecho marítimo internacional. Por ello, debería adoptar un papel más proactivo en la defensa de sus intereses en la región, colaborando con los países que componen la estrategia Indo Pacífico –países con los que comparte el mismo sistema político y económico, así como los mismos valores– en operaciones que ayuden a mantener la seguridad en las rutas marítimas y la estabilidad en la región. La Unión Europea debería utilizar su perfil neutral en la región y sus buenas relaciones con todas las potencias regionales –incluida China, un país con el que la UE mantiene intensas relaciones comerciales y políticas– para promover la estabilidad y la cooperación en un ambiente de cada vez mayor rivalidad entre potencias⁸⁸.

I.2. La política comercial europea frente al desafío chino

Estados Unidos y China son dos de las regiones con un mayor volumen de transacciones internacionales, y las intensas relaciones comerciales entre el país asiático y el Viejo Continente no han dejado de incrementarse en los últimos años. La puesta en marcha de la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda, y la correspondiente apertura de nuevas vías de conexión entre China y Europa, tendrán como consecuencia un aumento del comercio entre estas dos regiones que traerá numerosos beneficios para las empresas europeas, como la mejora de las conexiones, la reducción de los costes de transporte y los aranceles o la apertura de numerosas oportunidades de negocio para la industria europea. Además, la UE también podrá aprovechar esta iniciativa para impulsar la consecución de sus objetivos geoestratégicos, como la lucha contra el cambio climático o el impulso del libre comercio.

No obstante, en los últimos años han ido crecido exponencialmente las voces críticas hacia la nueva deriva tomada por el gobierno de Pekín. Estados Unidos es sin duda el país que más se ha opuesto al aumento de la presencia internacional de China y a su política comercial, advirtiendo de las amenazas que se presentan para las empresas americanas y europeas e iniciando una auténtica guerra comercial entre ambas potencias. Las violaciones de los derechos de propiedad intelectual, las elevadas barreras de entrada para las empresas extranjeras que quieren acceder al mercado chino, las elevadas ayudas estatales que reciben ciertas empresas chinas que Pekín pretende convertir en líderes tecnológicos globales, además de las amenazas para la seguridad cibernética y militar que plantean las tecnologías 5G de empresas chinas como Huawei son algunos de los peligros que entraña este ascenso de China. Todo ello sin contar con la incoherencia que supondría para las sociedades occidentales sellar alianzas estratégicas con un país bajo un sistema de partido único, el Partido Comunista Chino, que concentra todo el poder y lo utiliza para perseguir a las minorías, quebrantar sistemáticamente los derechos de

⁸⁸ PEJSOVA, Eva (2018). *The Indo-Pacific. A passage to Europe?* European Union Institute for Security Studies (EUISS).

privacidad y libertad de expresión de sus ciudadanos y violar el ordenamiento jurídico internacional cuando éste no es favorable a sus intereses geoestratégicos, como ocurre en el conflicto del Mar de China Meridional.

Todas estas consideraciones han hecho que exista en el seno de la Unión Europea un creciente debate sobre los términos en los que debe desarrollarse su relación con la República Popular de China. De hecho, la Unión Europea parece haberse dado cuenta al fin de los abundantes riesgos de aumentar sin ningún límite las relaciones con China, y en un reciente informe titulado “EU-China. A Strategic Outlook”, la UE se refirió a China por primera vez como “un competidor económico en la búsqueda del liderazgo tecnológico, y un rival sistémico que promueve modelos alternativos de gobernanza”⁸⁹.

En este capítulo analizaremos el alcance de las relaciones comerciales actuales entre China y la Unión Europea, las oportunidades y amenazas que presenta para las empresas e instituciones europeas la iniciativa BRI y las diferentes respuestas que han dado hasta el momento los distintos Estados Miembros frente la creciente presencia de Pekín en el Viejo Continente. Finalmente, expondremos algunas recomendaciones sobre el papel que debería jugar la Unión Europea en un mundo cada vez más complejo y en el que la rivalidad entre las dos primeras potencias, Estados Unidos y China, es cada vez mayor.

I.2.1. Las relaciones comerciales entre China y la Unión Europea

China y la Unión Europea son dos de los principales actores del comercio internacional, junto con Estados Unidos, Japón, Corea del Sur y Reino Unido. China fue en 2019 el principal socio de Europa

en materia de importaciones de bienes: el 19% de todas las importaciones de la Unión Europea provinieron de este país. Además, China fue el tercer destino más importante de la UE en materia de exportaciones de

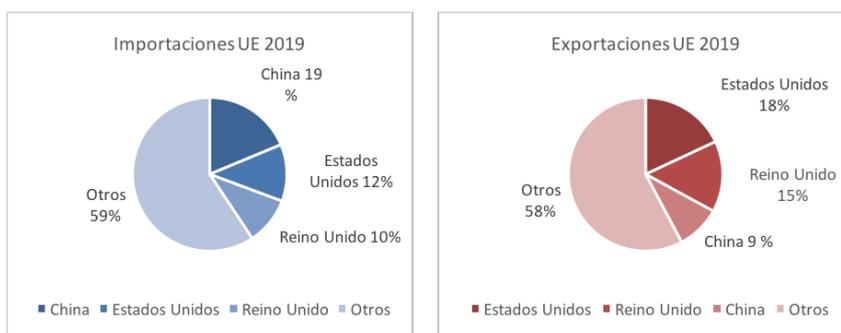


Gráfico I. 2. 9 Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Eurostat

bienes, tan sólo por detrás de Estados Unidos (destino del 18% de los productos exportados) y Reino Unido -país que hasta enero de 2020 pertenecía a la Unión, y con el que ésta mantiene obviamente excelentes relaciones comerciales-. En 2019, casi el 10% de todos los productos exportados tuvieron China como destino final.

⁸⁹ EUROPEAN COMMISSION (2019). *EU-China – A strategic Outlook*. European Commission and HR/VP contribution to the European Council.

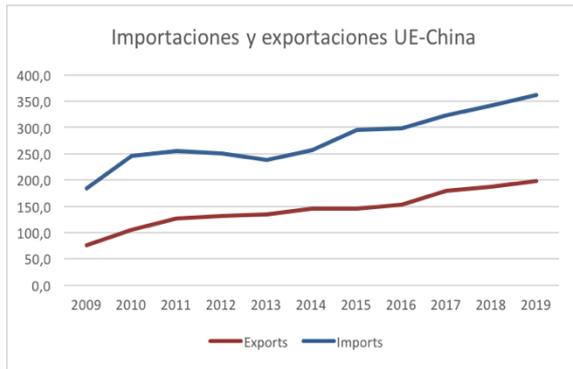


Gráfico I. 2. 10 Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Eurostat

A pesar de que las exportaciones con destino a China han aumentado durante los últimos 10 años en más del 10% anual, la balanza comercial entre China y la Unión Europea sigue mostrando un claro desequilibrio, con un déficit comercial que alcanzó los 163.000 millones de euros en 2019.

la composición es un reflejo de la transformación económica que ha experimentado China desde el comienzo del milenio. A medida que este país ha ido ascendiendo en la cadena de valor, la proporción de maquinaria y equipo eléctrico importado por la UE que procede de China ha aumentado: de menos del 40% en 2002 a más del 50% en 2018. Mientras tanto, el segmento de las exportaciones de la UE a China consistente en maquinaria y equipo electrónico disminuyó significativamente, pasando del 50% al 30% del total de exportaciones entre 2002 y 2018⁹⁰.

En cuanto al tipo de productos intercambiados entre China y la UE, el cambio experimentado en

Dentro de la UE, los mayores socios comerciales de China son Alemania, Francia, Italia, España y los Países Bajos, algo que coincide con las economías más potentes de la Unión. Llama la atención los datos de los Países Bajos, con el mayor volumen de importaciones del continente.

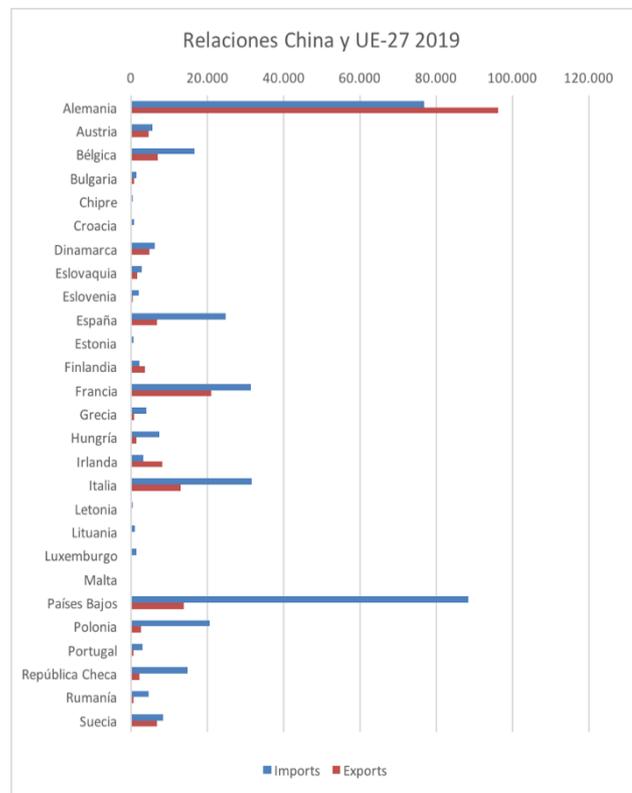


Gráfico I. 2.. 11Fuente: elaboración propia a partir de datos de Eurostats

No obstante, hay que tener en cuenta las importaciones a los Países Bajos están exageradas debido al llamado "efecto Rotterdam", pues muchos bienes destinados a otros países de la UE llegan al puerto de Rotterdam y a otros puertos holandeses, inflando la cuota holandesa⁹¹. Todos los Estados Miembros presentan un déficit comercial en sus relaciones con la República Popular de China excepto

⁹⁰ DADUSH,Uri, DOMINGUEZ-JIMÉNEZ, Marta, y GAO, Tianlang . *The state of China- European Union Economic Relations*

⁹¹ DADUSH,Uri, DOMINGUEZ-JIMÉNEZ, Marta, y GAO, Tianlang . *The state of China- European Union Economic Relations*

Alemania, país cuyas exportaciones hacia China suponen casi la mitad (48%) del total de exportaciones que realiza la UE a este país.

Este breve análisis muestra la intensidad de las relaciones comerciales entre China y Europa, algo que ha supuesto hasta el momento cuantiosos beneficios para ambas partes, aunque también ha tenido ciertas consecuencias negativas para las empresas europeas. A continuación vamos a estudiar con más detalle las oportunidades y amenazas que se presentan a la Unión Europea.

I.2.2. Oportunidades para la Unión Europea

Por un lado, debemos reconocer que la BRI traerá múltiples oportunidades para las empresas europeas, entre las que se encuentran las siguientes:

Mejora de las infraestructuras y reducción de costes y plazos de transporte. En primer lugar, la BRI puede contribuir a la mejora de las infraestructuras en el continente europeo, lo que reducirá los costes y los plazos de transporte beneficiando de esta manera al consumidor final. A día de hoy, la iniciativa de la Franja y la Ruta ya está contribuyendo a desarrollar significativamente ciertas infraestructuras europeas.

Uno de los principales ejemplos lo encontramos en el Puerto del Pireo, en Grecia. La compañía china COSCO Pacific, que pertenece a la empresa estatal China Ocean Shipping Company, adquirió en 2016 el 51% del puerto, y durante el primer año de operación de la entidad oriental el rendimiento aumentó un 10,9 %, según un informe de Lloyd's List⁹². Durante la visita del Presidente Xi Jinping a Grecia en noviembre de 2019, China y Grecia acordaron seguir adelante con una inversión de 600 millones de euros con la que China pretende convertir al complejo portuario ateniense en el centro neurálgico del comercio entre Asia y Europa. Además, esta inversión permitirá a la compañía china adquirir un 16% adicional en el puerto, lo cual aumentaría su participación hasta el 67%⁹³.

Pero el Puerto del Pireo no es el único puerto europeo en el que China está interesado. Pekín también ha puesto su mirada en los enclaves marítimos estratégicos del mar del Adriático – concretamente, en los puertos italianos de Trieste, Palermo y Génova⁹⁴– que conectan directamente con los países de los Balcanes y con las fábricas del corazón de Europa. Tras la firma en abril de 2019 del Memorándum de Entendimiento entre los gobiernos de China e Italia, a través del cual este país pasa formalmente a formar parte de la BRI, Italia espera recibir cuantiosas inversiones por parte de Pekín que revitalicen el movimiento de sus puertos y expandan su capacidad de tránsito de contenedores. Por su parte, China

⁹² ICEX (2019). *China quiere que el puerto griego del Pireo sea la entrada de la Nueva Ruta de la Seda en la UE.*

⁹³ REUTERS (2019). *China, Greece agree to push ahead with COSCO's Piraeus Port investment.*

⁹⁴ PARRA PÉREZ, Águeda. *La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa.*

espera conseguir una ruta comercial más rápida hacia el corazón del continente y un acceso directo a los las líneas ferroviarias para trasladar sus mercancías a la Unión Europea.

La inversión china también ha llegado a los puertos españoles, en concreto a los puertos de Valencia, Bilbao y Barcelona. En 2017, la compañía COSCO adquirió el 51% de Noatum Ports mediante una operación que incluyó las terminales de contenedores de Valencia⁹⁵ — una de las más importantes de España— y Bilbao, además de las terminales ferroviarias de Madrid y Zaragoza⁹⁶. Así, China pretende asegurarse el control de las vías por las que sus productos llegan a Europa. En 2018, llegaron a Valencia 278.829 contenedores provenientes de China, lo que supone casi el 16% de todos los contenedores que arribaron al puerto procedentes del extranjero. Mientras tanto, las exportaciones españolas al gigante asiático fueron ligeramente inferiores, ascendiendo a 213.738 contenedores, lo que supone el 12% de todas las exportaciones⁹⁷.

Algunos años antes, en 2006, la compañía China Hutchison logró la adjudicación de una concesión por un periodo de 30 años en el Puerto de Barcelona a través de la cual esta compañía ha financiado la construcción de una nueva terminal de contenedores que se inauguró en 2012. El objetivo de esta ampliación, en línea con la visión a largo plazo del proyecto de Xi Jinping, es convertir al puerto de Barcelona en “la puerta de entrada del Mediterráneo para los grandes puertos del Sureste asiático”. De hecho, a día de hoy China es el principal mercado del puerto de Barcelona, siendo el origen del 42% de las importaciones y el destino del 10% de las exportaciones⁹⁸.

Finalmente, es importante señalar que Pekín también está interesado en Portugal, un país cuya posición estratégica, que conecta los mercados de Europa, África y América Latina, confiere al país el potencial de convertirse en un enclave destacado de la Ruta de la Seda Marítima⁹⁹. En esta línea, el Memorándum de Entendimiento firmado entre los gobiernos de Lisboa y Pekín en diciembre de 2018 para cooperar en la BRI ya incluía la posible inversión china en el puerto de Sines, el puerto europeo más próximo al Canal de Panamá. Por otro lado, la compañía naviera estatal china Cosco y el Shanghai International Port Group figuran entre las empresas que han expresado un posible interés en el contrato de 50 años para construir y operar una segunda terminal de contenedores en Sines, que requiere una inversión de más de 640 millones de euros.

En lo concerniente a la Ruta de la Seda terrestre, China también está realizando grandes esfuerzos por mejorar las conexiones ferroviarias en el interior del continente Europeo. Algunos ejemplos son la red

⁹⁵ GUTIERREZ, Hugo (2017). *La china Cosco compra el 51% de Noatum y se queda con la terminal del Puerto de Valencia*. El País.

⁹⁶ En los apartados 2 y 3 de este trabajo desarrollaremos con más detalle esta información.

⁹⁷ Datos facilitados por el Área de Documentación de la fundación ValenciaPort.

⁹⁸ LA VANGUARDIA (2020). *El Puerto de Barcelona gana 44 millones de euros y “mantiene” sus cifras*.

⁹⁹ PARRA PÉREZ, Águeda. *La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa*.

de tren que une Belgrado con Bucarest; el nuevo tren de mercancías entre la ciudad belga de Lieja, situada a 100 kilómetros de Bruselas, y la capital de la provincia china de Henan, Zhengzhou; la línea entre la ciudad china de Daqing y Zeebrugge, el puerto de la ciudad de Brujas; la nueva ruta entre la ciudad china de Zhuzhou y Minsk, la capital de Bielorrusia o el tren de carga entre Yiwu y Madrid¹⁰⁰.

Oportunidades para las empresas de construcción, transporte y logística europeas. La BRI abre numerosas oportunidades para las empresas europeas, especialmente para aquellas que operan a nivel internacional. Las principales beneficiarias de estas oportunidades son las empresas de construcción, transporte y logística, que pueden competir para adjudicarse la construcción y el funcionamiento de las nuevas infraestructuras¹⁰¹. Además, se abre también la puerta a la creación de “joint ventures” o acuerdos de colaboración entre entidades asiáticas y europeas para la construcción y desarrollo de infraestructuras en el continente europeo, algo que puede traer múltiples beneficios para ambas partes. Algunas empresas europeas ya están aprovechando esta oportunidad. Por ejemplo, la empresa Alemana Siemens firmó en 2018 más de 10 acuerdos de cooperación con empresas chinas, acuerdos que cubren sectores como la generación y gestión de energía, o la fabricación automatizada, y que se dirigen al mercado potencial de países y regiones como Indonesia, Filipinas, Nigeria, Mozambique o América del Sur¹⁰². No obstante, a pesar de que existen ciertos ejemplos aislados, es necesario apuntar que esta oportunidad no parece haberse materializado de manera generalizada por ahora. Un informe del Center for Strategic and International Studies ha concluido que de todos los participantes en proyectos financiados por China comprendidos en la base de datos “Reconnecting Asia”, el 89% eran empresas chinas, el 7,6% compañías locales, y solo el 3,4% eran compañías extranjeras¹⁰³.

Las empresas constructoras no son las únicas empresas que pueden obtener ventajas de esta nueva iniciativa. La construcción de la miríada de infraestructuras que Pekín tiene previstas va a aumentar considerablemente la demanda de materias primas y maquinaria por parte de las empresas chinas encargadas de estos proyectos, lo que abre una gran oportunidad para las compañías europeas proveedoras de material y equipamientos de alta tecnología.

Las compañías de servicios legales y de asesoría también pueden ver aumentada su actividad, pues todos los proyectos de la BRI requerirán sin duda el asesoramiento de compañías expertas en la regulación laboral, fiscal y administrativa de los países en los que se lleven a cabo los proyectos de

¹⁰⁰ PARRA PÉREZ, Águeda. *La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa*.

¹⁰¹ 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?

¹⁰² SIEMENS (2018). *Siemens embraces Belt and Road Initiative*. 6/VI/2018, <https://press.siemens.com/global/en/pressrelease/siemens-embraces-belt-and-road-initiative>.

¹⁰³ HILLMAN, Jonathan (2018). *China's Belt and Road Initiative: Five Years Later*. Center for Strategic and International Studies.

infraestructuras, así como su colaboración para la negociación de los contratos y el cumplimiento de los requisitos en materia de responsabilidad social y medioambiental¹⁰⁴.

Hasta ahora, la financiación de los proyectos de la Nueva Ruta de la Seda ha provenido fundamentalmente de entidades gubernamentales chinas y bancos multilaterales como el Banco Chino de Desarrollo o el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura. Sin embargo, en el futuro se espera un aumento de la inversión privada en este proyecto, algo que puede abrir oportunidades de inversión para las entidades financieras europeas. Finalmente, la mejora de las infraestructuras y la reducción de aranceles beneficiará a todas las empresas exportadoras, que podrán hacer llegar sus productos a China y a todos los países conectados mediante la Ruta de la Seda de una manera más rápida y barata.

Promoción de los objetivos geoestratégicos de la Unión Europea. Por último, la Unión Europea también puede utilizar esta estrategia para promover sus objetivos políticos y geoestratégicos. En un mundo en el que Estados Unidos se repliega cada vez más en sí mismo bajo el lema “America First”, China puede convertirse en un aliado fundamental para la UE en asuntos que Bruselas considera prioritarios, como la lucha contra el cambio climático, la protección del medio ambiente y el fomento del multilateralismo y el libre comercio. Además, la BRI puede contribuir enormemente al desarrollo económico de Asia y a la estabilidad y seguridad en la zona, objetivos que siempre han sido apoyados desde Bruselas. La Unión Europea siempre ha apoyado los proyectos de integración que se han ido sucediendo en la región asiática, y este proyecto puede conseguir llevar prosperidad y estabilidad a esta zona, algo que tendría “numerosas consecuencias positivas en términos de seguridad y oportunidades económicas para la sociedad europea”¹⁰⁵.

I.2.3. Amenazas para Europa

Como hemos visto, la iniciativa de la Ruta de la Seda tendrá ciertamente numerosas consecuencias positivas para la Unión Europea, sus ciudadanos y sus empresas. No obstante, esta iniciativa también plantea abundantes amenazas y problemas que deben tenerse muy en cuenta a la hora de diseñar las relaciones entre China y la Unión. Comenzaremos exponiendo los inconvenientes de índole económica que plantea esta iniciativa, y, a continuación, expondremos los problemas de carácter político y geoestratégico.

¹⁰⁴ WONG, Ai Ai y STANLEY, Jia (2017). *Belt & Road: Opportunity & Risk. The prospects and perils of building China's New Silk Road.*

¹⁰⁵ 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?

I.2.3.1. Problemas de carácter económico

Ayudas de estado y empresas estatales. A pesar de que en los últimos 30 años China ha experimentado una evolución importante, pasando de una economía totalmente planificada a un sistema más aperturista, próximo a las economías de mercado, lo cierto es que Pekín mantiene aún un importante proteccionismo y una economía fuertemente dirigida en muchos ámbitos y sectores. En China, las fronteras entre el sector privado y el gobierno del partido comunista no son tan nítidas como en otros países, de manera que muchas empresas privadas chinas tienen un alto grado de dependencia respecto del gobierno¹⁰⁶. Por ejemplo, según la Organización Mundial del Comercio, en 2018 el Estado poseía una participación mayoritaria en 99 de las 100 mayores empresas cotizadas chinas¹⁰⁷.

Una de las cuestiones que más preocupa a la UE son las ayudas de estado que reciben las compañías chinas, tanto las denominadas SOE's (*State Owned Enterprises*) como las empresas privadas. Las fuertes subvenciones otorgadas por el gobierno chino, el acceso a créditos baratos, los subsidios, el apoyo regulatorio y otro tipo de beneficios permiten a estas empresas incrementar la competitividad de sus productos en los mercados internacionales¹⁰⁸, compitiendo de manera desleal con las empresas europeas que actúan bajo un sistema de libre mercado.

Mediante estas ayudas, el gobierno chino pretende poner en marcha su política industrial y comercial de planificación estatal "Made in China 2025", que tiene como objetivo desarrollar campeones nacionales y ayudarlos a convertirse en líderes mundiales en sectores estratégicos de alta tecnología como la robótica, las nuevas tecnologías de la información, la ingeniería aeroespacial, la biomedicina o los vehículos eléctricos.

La Unión Europea es cada vez más consciente de este hecho y de las consecuencias que esto conlleva para las empresas europeas. Así lo demuestran, por ejemplo, las palabras pronunciadas por la Comisaria de Comercio Cecilia Malmström en 2018: "La UE está abierta a los negocios. Pero también debemos proteger nuestra industria de la competencia desleal, en particular de los países cuyas economías están considerablemente distorsionadas debido a la interferencia del Estado"¹⁰⁹.

Barreras de entrada para los exportadores europeos. Otro aspecto que preocupa enormemente a la UE es la discriminación que sufren las empresas europeas en China. En primer lugar, las empresas de la UE suelen tener muchas dificultades para acceder a las oportunidades de contratación y a los

¹⁰⁶ FANJUL, Enrique (2018). *Las relaciones económicas y comerciales entre China y España ante la nueva ruta de la seda*

¹⁰⁷ WORLD TRADE ORGANIZATION (2018). *Trade policy review. Report by the secretariat. China.*

¹⁰⁸ DADUSH, Uri, DOMINGUEZ-JIMÉNEZ, Marta, y GAO, Tianlang . *The state of China- European Union Economic Relations.*

¹⁰⁹ "The EU is open for business. But we must also protect our industry from unfair competition from imports, particularly from countries whose economies are significantly distorted owing to state interference" (la traducción es nuestra).

concursos públicos en los mercados chinos, en particular, en los sectores en los que las compañías europeas son muy competitivas –por ejemplo, en equipos de transporte, telecomunicaciones, generación de energía, equipos médicos y servicios de construcción–. Por otro lado, estas empresas no tienen acceso a las mismas vías de financiación que las empresas locales, y no disfrutan del mismo nivel de protección jurídica¹¹⁰. Además, las compañías europeas tienen que cumplir requisitos muy restrictivos como condición previa para acceder al mercado chino, como la creación de *joint ventures* con empresas locales o la transferencia de tecnologías clave a sus homólogos chinos. La transferencia forzada de tecnología es una práctica muy común en el mercado chino¹¹¹: cuando una empresa quiere entrar en el mercado chino, el gobierno puede, a cambio de permitir el acceso al mercado, obligar a la empresa extranjera a compartir su tecnología sensible y privada con las empresas locales y nacionales, empresas con las que pueden acabar compitiendo en el mercado libre, más adelante. Esas prácticas desalientan la inversión y ponen a los operadores extranjeros -en particular en los sectores de alta tecnología- en peligro de perder su ventaja competitiva.

Todas estas medidas buscan preservar el mercado interno chino para sus campeones nacionales, protegiéndolos de la competencia en los sectores que Pekín considera estratégicos de acuerdo con su plan “Made in China 2025”. Mientras tanto, las empresas chinas se han beneficiado abundantemente a lo largo de todos estos años de la apertura de los mercados europeos. Esta falta de reciprocidad en el acceso a los mercados se aprecia claramente en el sector de las redes 5G. Mientras que empresas europeas como Nokia o Ericsson únicamente tienen acceso al 11,5% del mercado chino, Huawei posee ya el 30% del mercado europeo de redes 5G¹¹².

Frente a las continuas demandas de una mayor reciprocidad por parte de Bruselas, Pekín, en general, ha venido alegando que un país en desarrollo como China no puede estar obligado a ofrecer a los países altamente industrializados unas reglas de juego equitativas¹¹³. Sin embargo, en los últimos años la posición de la Comisión se ha vuelto más dura, tal y como lo demuestra el informe “EU-China. A Strategic Outlook”. En este documento, la Comisión afirma que China ya no puede considerarse un país en desarrollo, y que su creciente presencia en el mundo como una potencia tecnológica de primer orden debería ir acompañada de una mayor reciprocidad, no discriminación y apertura del sistema, de manera que se creen mayores oportunidades para las empresas europeas en China¹¹⁴.

Barreras aduaneras más altas para las empresas europeas. Otro aspecto que evidencia la falta de reciprocidad en las relaciones entre la Unión Europea y China son los elevados aranceles a los que

¹¹⁰ ESTEBAN, Mario y OTERO-IGLESIAS, Miguel (2019). *La política europea frente al desafío chino*. Real Instituto Elcano.

¹¹¹ EUROPEAN COMMISSION. *EU-China – A strategic outlook, European Commission and HR/VP contribution to the European Council*.

¹¹² BORRELL, Josep (2020). COVID-19 : le monde d'après est déjà là... IFRI. Institut Français de Relations Internationales. Pag. 7

¹¹³ BERKOFSKY, Axel (2020) The EU and China. From “Strategic Partners” to “Systemic Rivals”.

¹¹⁴ EUROPEAN COMMISSION. *EU-China – A strategic outlook, European Commission and HR/VP contribution to the European Council*.

tienen que hacer frente las empresas europeas que comercian en China. A día de hoy, los aranceles y tarifas a los que se enfrentan las empresas de la UE en China son mucho más elevados y abarcan una gama más amplia de sectores que los aranceles a los que tienen que hacer frente los exportadores chinos¹¹⁵. En 2018, el promedio de los aranceles efectivamente aplicados a los productos europeos que entraron en China fue del 7,6%, según datos del Banco Mundial¹¹⁶, mientras que los aranceles impuestos a los exportadores chinos al entrar en la UE fueron tan solo del 2,4% de media.

Violaciones del derecho de propiedad intelectual. China es también la principal preocupación de las autoridades europeas en materia de protección de propiedad intelectual, algo que se debe tanto a la escala de los problemas como a su persistencia en el tiempo. Varios informes de la Comisión Europea¹¹⁷ muestran a China como el origen de la mayoría de los productos falsificados y pirateados que llegan a la UE. En concreto, y según estos informes, más del 80% de las incautaciones por piratería y falsificación realizadas por las autoridades aduaneras son de bienes que provienen de China y Hong Kong. La violación de los derechos de autor, el bajo nivel de protección de los secretos empresariales existente en este país, así como el gran número de robos de propiedad intelectual que se producen en él también preocupan a las instituciones de la UE, pues estos problemas causan un daño irreparable a las empresas europeas.

Inversión extranjera en sectores estratégicos. De acuerdo con el reciente informe de la Comisión “EU-China, A Strategic Outlook”, la inversión china en sectores estratégicos para la UE y la adquisición de activos, tecnologías e infraestructuras críticas pueden también plantear riesgos para la competitividad de las empresas europeas y para la seguridad de la Unión¹¹⁸. En concreto, las instituciones europeas consideran que podrían llegar a ser una amenaza para la seguridad y el orden público las inversiones que afecten a ámbitos como la energía, el transporte, la sanidad, las comunicaciones, el tratamiento y almacenamiento de los datos, la defensa, la inteligencia artificial o el suministro de recursos fundamentales, entre otros¹¹⁹.

¿Por qué preocupan este tipo de inversiones a las instituciones europeas? A pesar de que la aportación de capital a través de la Inversión Extranjera Directa (IED) contribuye al crecimiento de las economías de la Unión, lo cierto es que a largo plazo este tipo de inversiones puede suponer un impacto perjudicial para la competitividad económica europea¹²⁰. La orientación de las inversiones

¹¹⁵ DADUSH, Uri, DOMINGUEZ-JIMÉNEZ, Marta, y GAO, Tianlang . *The state of China- European Union Economic Relations*.

¹¹⁶ <https://data.worldbank.org/indicator/tm.tax.mrch.sm.ar.zs>

¹¹⁷ EUROPEAN COMMISSION (2019). *Report on the protection and enforcement of intellectual property rights in third countries*.

¹¹⁸ EUROPEAN COMMISSION (2019). *EU-China – A strategic Outlook. European Commission and HR/VP contribution to the European Council*.

¹¹⁹ Las siguientes categorías están incluidas en el artículo 4 del REGLAMENTO (UE) 2019/452 del Parlamento europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión.

¹²⁰ KRATZ, Agatha; HUOTARI, Mikko; HANEMANN, Thilo y ARCESATI, Rebecca (2020). *Chinese FDI in Europe: 2019 update*. Mercator Institute for China Studies. MERICS.

chinas hacia los sectores de elevada innovación, y la transferencia de tecnologías que ello conlleva, se enmarca dentro del plan industrial del gobierno chino para convertir a sus empresas en líderes mundiales (“Made in China 2025”), y entraña el riesgo de mermar la ventaja competitiva de Europa, basada en la innovación tecnológica¹²¹. Un ejemplo de ello es la adquisición por parte de Midea, una empresa china, de una participación sustanciosa del fabricante alemán de robots Kuka, un líder mundial en la producción automatizada. En el momento de la adquisición, pocas compañías globales habían alcanzado un nivel tecnológico comparable, y la competencia china era inexistente. Con motivo de esta adquisición, varios políticos alemanes alertaron sobre el peligro que suponían este tipo de operaciones para el liderazgo industrial del país y su estrategia “German Industry 4.0”¹²².

Además, un reciente informe publicado por el “Mercator Institute for Chinese Studies”¹²³ destaca que, además de las inversiones, las colaboraciones sino europeas en materia de I+D también presentan abundantes riesgos para la seguridad y los derechos humanos y que éstas, a diferencia de las inversiones, han recibido una atención comparativamente escasa.

Según dicho informe, las colaboraciones entre empresas europeas y asiáticas pueden conducir a la transferencia de tecnologías de doble uso y conocimientos sensibles con potencial para ser utilizadas por el sistema militar chino y apoyar su modernización. Un ejemplo temprano y muy notorio de este hecho ha venido directamente de las instituciones gubernamentales de la UE. En 2003, China participó en la creación del sistema de satélites Galileo de la UE¹²⁴. Esto permitió a los socios chinos utilizar las tecnologías y el *know how* resultante para desarrollar su propio sistema de navegación por satélite de doble uso, Beidou, que se activó en 2012 y que rivaliza con Galileo y reafirma la independencia de China en el plano militar¹²⁵.

Por último, las colaboraciones sino-europeas también pueden llegar a socavar algunos de los valores fundamentales de la UE, como la promoción de los derechos fundamentales. Según la investigación realizada por MERCIS, algunos acuerdos de cooperación pueden contribuir a mejorar la habilidad del gobierno chino y de las autoridades del partido comunista para intensificar el control social en masa, sobre todo en lugares en los que las minorías se encuentran amenazadas, como en Xinjiag. Un ejemplo es el acuerdo alcanzado en 2018 entre la empresa danesa Scanview Systems y la china Zhejiang Dahua Technology, que ayudará a mejorar los sistemas de video vigilancia avanzada. Por cierto, esta empresa, Zhejiang Dahua Technology, ha sido recientemente incluida en la “lista negra” de

¹²¹ SEAMAN, John; HUOTARI, Mikko y OTERO-IGLESIAS, Miguel (2017). *Chinese Investment in Europe. A Country-Level Approach*. European Think-tank Network on China (ETNC)

¹²² WÜBBEKE, Jost (2016). *Midea's bid for Kuka: Is Germany's Industry 4.0 for sale?* Mercator Institute for Chinese Studies. MERICS.

¹²³ KRATZ, Agatha; HUOTARI, Mikko; HANEMANN, Thilo y ARCESATI, Rebecca (2020). *Chinese FDI in Europe: 2019 update*. Mercator Institute for China Studies. MERICS.

¹²⁴ EUROPEAN COMMISSION. *EU and China are set to collaborate on GALILEO the European global system of satellite navigation*.

¹²⁵ THIBAUT, Harold (2012). *Le GPS chinois Beidou, actif en 2012*. Le Monde.

Estados Unidos de empresas que, según el Departamento de Comercio de EEUU, “han estado implicadas en violaciones y abusos de los derechos humanos en la campaña china de represión, detenciones arbitrarias masivas y vigilancia con métodos de alta tecnología contra uigures, kazajos y otros miembros de grupos musulmanes minoritarios”¹²⁶¹²⁷.

I.2.3.2. Problemas de carácter político y geoestratégico

Más allá de los problemas económicos que plantearía el fortalecimiento de las relaciones con China, lo cierto es que también existen ciertas cuestiones políticas y geoestratégicas que deberían ser tenidas en cuenta. La Unión Europea hunde sus raíces en valores como la democracia, la protección de los derechos fundamentales y las libertades públicas y un sistema legal independiente y fiable. En cambio, el modelo político de China es muy distinto. Ni es una democracia, ni ofrece un sistema de protección de derechos fundamentales según los estándares internacionales, ni dispone de un sistema legal transparente y fiable que otorgue seguridad jurídica y garantías de imparcialidad. Aunque su economía ha evolucionado desde un sistema comunista totalmente planificado a un tímido aperturismo, lo cierto es que esta transformación no se ha traducido, tal y como pretendía Europa, en un viraje hacia una mayor democratización¹²⁸. A continuación detallamos algunas de las cuestiones que más preocupan a los países europeos:

Violación de derechos fundamentales. Durante años, la Unión Europea ha tratado de convencer a China para que adopte los derechos humanos tal y como se definen en la Carta de las Naciones Unidas, de manera que se incluyan derechos como la libertad de expresión, la libertad de religión, o el derecho a la vida y a la libertad. En cambio, Pekín defiende su concepto de derechos humanos con “características chinas”¹²⁹, un concepto que, *de facto*, permite supeditar las libertades individuales y colectivas a las necesidades del Estado¹³⁰.

Sin duda, la trasgresión de los derechos fundamentales más flagrante en China es la violación derecho a la libertad de expresión e información. Para empezar, las autoridades chinas han invertido ingentes cantidades de dinero y recursos en intensificar la censura en los medios de comunicación y las redes sociales. De hecho, durante el verano de 2019 el Departamento de Propaganda del Partido Comunista avisó a los periodistas chinos que debían aprobar un "examen de lealtad" para renovar sus acreditaciones y poder ejercer su profesión. Incluso el presidente Xi Jinping ha visitado en más de una ocasión a los medios de información controlados por el estado para ordenar a los periodistas mostrar a

¹²⁶ “Entities have been implicated in human rights violations and abuses in the implementation of China’s campaign of repression, mass arbitrary detention, and high-technology surveillance against Uighurs, Kazakhs, and other members of Muslim minority groups” (la traducción es nuestra).

¹²⁷ THE GUARDIAN (2019). *US blacklists 28 Chinese companies and government agencies over Uighur repression*.

¹²⁸ MAILLO GONZÁLEZ-ORÚS, Jerónimo (2018). *La nueva ruta de la seda en el marco de las relaciones unión europea-china*.

¹²⁹ BERKOFKY, Axel y SCIORATI, Giulia (2020). *Policy Recommendations for the EU*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI).

¹³⁰ KANAT, Omer (2019). *‘Human rights with Chinese characteristics’ are not human rights at all*. Hong Kong Free Press.

China y a las políticas de su gobierno desde una perspectiva favorable¹³¹. Además, reprimir y deportar a periodistas y analistas extranjeros que se han negado a cumplir con el sofisticado sistema de censura se ha vuelto cada vez más frecuente, y el número de periodistas y académicos extranjeros incluidos en la “lista negra” aumenta día tras día¹³². Según el Comité para la Protección de los Periodistas (CPJ), China es el país que tiene encarcelados más periodistas en el mundo, 48, desplazando a Turquía como el país más peligroso para los periodistas¹³³.

Otra de las actuaciones más controvertidas de Pekín en materia de derechos humanos son los campos de concentración (de “reeducación”, según el gobierno chino) que China ha construido en la provincia de Xinjiang. Esta región, que durante décadas fue un rincón pobre y apartado en la frontera con Rusia, es hoy un lugar estratégico situado en mitad de la Nueva Ruta de la Seda que conecta China con Europa. Además, las mayores reservas de petróleo y gas de China se encuentran en esta región¹³⁴. En los últimos años, más de un millón de habitantes de esta provincia, sobre todo uigures y kazajos, dos grupos étnicos que profesan la religión musulmana y conforman más del 50% de la población de Xinjiang, han sido sometidos a detenciones arbitrarias, desapariciones forzosas, operaciones de reeducación y “lavado de cerebro” e incluso castigos físicos con el pretexto de combatir el terrorismo islámico en esa región y sofocar el separatismo¹³⁵.

Finalmente, también preocupa a Occidente el inquietante uso que China está haciendo de las nuevas tecnologías y el *big data* como medio para ejercer un férreo control sobre la población y clasificar a sus habitantes en ciudadanos “ejemplares” y “no ejemplares” según el grado de seguimiento de las consignas dictadas por el Partido. Aunque de momento se trata de un proyecto que únicamente ha sido implantado en algunas ciudades, el objetivo del gobierno es implantar este sistema en todo el país en 2020, lo cual genera muchas incertidumbres sobre el modo en que esto puede afectar a derechos como la privacidad o la libertad de expresión¹³⁶.

El régimen de partido único y la acumulación de poder en las manos de Xi Jinping. Mientras que en el seno de la Unión Europea todos los Estados Miembros son regímenes democráticos más o menos consolidados, China sigue manteniendo un régimen comunista de Partido Único que no deja espacio para ningún tipo de oposición. Además, en los últimos años y bajo el mandato de Xi Jinping, Secretario General del Partido Comunista Chino (PCC) y presidente de la Comisión Militar Central, China ha experimentado una notable concentración de poder. Esta concentración ha permitido a las

¹³¹ VIDAL LIY, Macarena (2016). *China refuerza su control de los medios y exige lealtad absoluta*. El País.

¹³² BERKOFKY, Axel y SCIORATI, Giulia (2020). *Policy Recommendations for the EU*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI).

¹³³ REUTERS (2019). *China imprisoned more journalists than any other country in 2019: CPJ*.

¹³⁴ SENGLING, Bettina (2020). *Represión en China: "En el campo de internamiento estaba prohibido llorar. Si lo hacía, me ataban a una silla de metal"*.

¹³⁵ ABC (2019). *China destruye mezquitas y crea campos de concentración para musulmanes*.

¹³⁶ SÁNCHEZ, Carlos Manuel (2018). *¿Es usted un ciudadano AAA o un ciudadano 'bono basura'?* XL Semanal.

autoridades centrales y al PCC ampliar drásticamente sus poderes a expensas de los ministerios, los gobiernos locales y provinciales y otras organizaciones¹³⁷. Además, se han tomado medidas para reforzar la autoridad personal de Xi. En marzo de 2018, el Congreso Popular Nacional votó casi unánimemente para enmendar la constitución y eliminar los límites del mandato presidencial, allanando el camino para que el Sr. Xi gobierne indefinidamente¹³⁸.

Los conflictos en el Mar de China Meridional. En la actualidad, varias naciones (China, Filipinas, Vietnam, Malasia, Brueni y Taiwán) reclaman la soberanía de parte o la totalidad de la zona oceánica del Mar de China Meridional. Las islas que se sitúan en esta zona tienen un alto valor geoestratégico y económico, pues se cree que albergan gran cantidad de recursos naturales, especialmente petróleo y gas. Además, sus aguas acogen un tercio del tráfico mundial marítimo y contienen importantes reservas pesqueras que proveen de alimento a los habitantes de toda la región. Como estrategia para hacerse con el control de la zona, China ha intensificado en los últimos años sus trabajos de recuperación de tierras en los arrecifes y atolones de la zona, erigiendo islas artificiales, nuevos puertos e incluso una pista de aterrizaje¹³⁹.

Las reclamaciones marítimas de Pekín en el Mar de China Meridional y su negativa a aceptar los fallos de arbitraje vinculantes emitidos por la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar son un motivo de inquietud para la UE, pues en este conflicto China está mostrando poco o ningún respeto por el sistema internacional defendido por Occidente, y ello dificulta la resolución pacífica de las tensiones que afectan a las vías de comunicación marítimas vitales para los intereses económicos de la UE¹⁴⁰. La actuación de China en este conflicto es una muestra más de que Pekín únicamente respeta el orden internacional cuando éste juega a su favor, algo que debería preocupar a todos los países, y en especial a la Unión Europea, por las implicaciones que puede tener para el orden internacional establecido.

Las amenazas de seguridad derivadas de la instalación de redes 5G de la mano de Huawei. Un asunto que ha provocado muchas tensiones entre Estados Unidos y los países del Viejo Continente es el papel de la empresa china Huawei en la instalación de la tecnología 5G en las redes de telecomunicaciones europeas. Las infraestructuras 5G están constituidas por redes de muy alta velocidad empleadas para las comunicaciones, las conexiones digitales y la digitalización de las estructuras públicas¹⁴¹. Esta tecnología permitirá la conexión de miles de millones de objetos y

¹³⁷ HEAT, Timothy R. (2019). *The Consolidation of Political Power in China Under Xi Jinping*. RAND Corporation

¹³⁸ BUCLEY, Chris y LEE MYERS, Steven (2018). *China's Legislature Blesses Xi's Indefinite Rule. It Was 2,958 to 2*. The New York Times.

¹³⁹ ARANA, Ismael (2015). *Las cinco claves de la disputa territorial por el mar de China Meridional*. El Mundo.

¹⁴⁰ Declaration by the High Representative on behalf of the EU on the Award rendered in the Arbitration between the Republic of the Philippines and the People's Republic of China of 15 July 2016.

¹⁴¹ SCIORATI, Giulia (2019). *Political Implications of Digital Technologies: the Huawei Case*. Istituto per gli studi di politica internazionale (IPSI).

sistemas, incluidos sectores críticos como la energía, el transporte, la banca y la salud, así como de sistemas de control industrial que transportan información sensible y sistemas de seguridad de apoyo. De ahí las preocupaciones de todos los gobiernos por garantizar la seguridad y la resistencia de las redes 5G¹⁴².

En la actualidad, Huawei ya está desplegando su tecnología en varios países de la UE como Finlandia (el país de Nokia), España y Hungría, lo que ha desatado las críticas de Estados Unidos, quien ha llegado a amenazar a sus socios europeos con dejar de compartir con ellos datos de seguridad e inteligencia, incluida la información relacionada con defensa y la OTAN¹⁴³. El principal temor radica en que, de acuerdo con la ley nacional de inteligencia de China, Huawei podría en algún momento verse obligado a ofrecer datos al Partido Comunista Chino y a sus instituciones militares y de inteligencia. Por tanto, Europa corre un riesgo importante al depender de la tecnología de un país sometido a un régimen comunista de partido único con el que no mantiene una estrecha cooperación en materia de seguridad¹⁴⁴.

A pesar de que hasta el momento ningún Estado Miembro ha prohibido terminantemente la instalación de la tecnología del gigante chino, casi todos los países han endurecido sus marcos normativos. Francia, por ejemplo, pretende hacer necesaria la aprobación de la oficina del Primer Ministro para aquellos operadores de telecomunicaciones que deseen contratar con empresas extranjeras para construir la infraestructura de las redes 5G¹⁴⁵.

1.2.4. Las diferentes relaciones comerciales entre China y los Estados Miembros. La Iniciativa 17+1

Son muchas y muy variadas las respuestas que han dado los distintos Estados Miembros al creciente papel de China en la escena internacional. Mientras algunos países, como Alemania y Francia, se muestran cautos ante este ascenso de la influencia de Pekín, otros, como Hungría o Grecia, han acogido con los brazos abiertos la iniciativa china, y, muy en especial, la inversión que ésta ha traído a sus países. A continuación vamos a realizar un breve análisis de las relaciones entre los países miembros y Pekín, relaciones que pueden clasificarse en dos bloques: por un lado, los países pertenecientes a la UE que conforman a la Iniciativa 17+1, y, por otro, el resto de países europeos, entre los que la postura con respecto de China no es unánime.

¹⁴²EUROPEAN COMMISSION (2019). *Member States publish a report on EU coordinated risk assessment of 5G networks security*.

¹⁴³ GONZÁLEZ, Alicia. *EE UU amenaza a España y la UE con no compartir datos de seguridad si no excluyen a Huawei del 5G*. El País.

¹⁴⁴ ESTEBAN, Mario; OTERO-IGLESIAS, Miguel; BERZIÑA-CERENKOVA, Una Aleksandra; EKMAN, Alice; POGGETTI, Lucrezia; JERDÉN, Björn; SEAMAN, John; SUMMERS, Tim y SZCZUDLIK, Justyna (2020). *Europe in the Face of US-China Rivalry*. European Think-tank Network on China (ETNC) January 2020.

¹⁴⁵ ESTEBAN, Mario; OTERO-IGLESIAS, Miguel; BERZIÑA-CERENKOVA, Una Aleksandra; EKMAN, Alice; POGGETTI, Lucrezia; JERDÉN, Björn; SEAMAN, John; SUMMERS, Tim y SZCZUDLIK, Justyna (2020). *Europe in the Face of US-China Rivalry*. European Think-tank Network on China (ETNC) January 2020.

I.2.4.1. La iniciativa 17+1

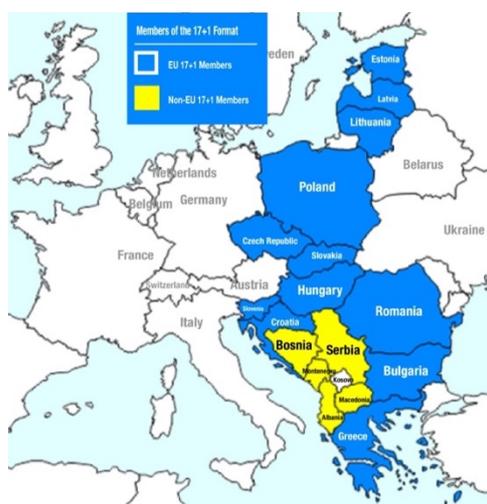


Gráfico I. 2. 12 Fuente EUCNC Albania

La Iniciativa 17+1 es una plataforma para la cooperación regional que se estableció oficialmente en 2012 durante la reunión en Varsovia del Primer Ministro chino Wen Jiabao con los dirigentes 16 países de Europa Central y Oriental (11 de ellos pertenecientes a la UE). Basada en reuniones anuales de los dirigentes políticos, mecanismos de consulta y diversas plataformas de diálogo, este marco de cooperación multilateral se estableció para profundizar en las relaciones bilaterales entre China y los distintos países de Europa Central y Oriental.

En sus comienzos, la plataforma se denominó “Iniciativa 16+1”, pues incluía a 16 países de Europa Central y Oriental: Albania, Bosnia Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Macedonia, Montenegro, Polonia, República Checa, Rumania y Serbia. No obstante, la iniciativa se rebautizó como 17+1 en 2019, cuando Grecia se adhirió oficialmente al proyecto. Actualmente, la iniciativa abarca la cooperación en ámbitos como la inversión, el comercio, las finanzas, el intercambio de personas, la ciencia y tecnología, la salud, la capacidad de producción o la conexión euroasiática.

El factor principal que explica el interés de China en esta plataforma es sin duda la posición estratégica que ocupan los países de Europa central y oriental. Por un lado, algunos de ellos se sitúan en mitad del corredor económico euroasiático, una de las rutas principales que conforman la Belt and Road Initiative. Por otro, varios de estos países, como Serbia y Hungría, conforman la ruta terrestre y marítima que une el puerto del Pireo, en Grecia, con Budapest, y que permite a los productos chinos descargados en ese puerto alcanzar los mercados del centro y el oeste de Europa. De esta manera, las inversiones de Pekín en esta región se han centrado fundamentalmente en infraestructuras de transporte y energía, necesarias para mejorar las conexiones entre Asia y Europa y fomentar el desarrollo de la Nueva Ruta de la Seda en el continente europeo. De hecho, todos los países que conforman la Iniciativa 17+1, sin excepción, se han unido ya a la *Belt and Road Initiative*. Por su parte, estas inversiones coinciden plenamente con las necesidades de financiación de los países del Este y Centro de Europa, quienes tienen un importante déficit de infraestructuras de transporte y energía, además de importantes dificultades para satisfacer sus necesidades financieras.

No obstante, las inversiones de China en estas regiones han sido criticadas en numerosas ocasiones por las autoridades europeas¹⁴⁶. En primer lugar, muchas de ellas son incompatibles con las normas y reglamentos de la UE, en particular con las normas de contratación pública sobre procedimientos de licitación abiertos y competitivos. Por ejemplo, los intentos de Hungría de eludir las normas de la UE que exigen licitaciones abiertas para la construcción de infraestructuras en relación con el proyecto ferroviario emblemático de Budapest-Belgrado han dado lugar a investigaciones a nivel de la UE y han provocado que este país acepte una licitación abierta, aunque la clasificación del estudio de viabilidad del proyecto ha vuelto a ser objeto de abundantes reproches¹⁴⁷.

En segundo lugar, con frecuencia Pekín financia proyectos de infraestructura que los bancos occidentales han considerado inviables desde el punto de vista económico y financiero, y que, por lo tanto, aumentan el riesgo de que los países receptores de los préstamos se vean arrastrados a una situación de sobreendeudamiento, inestabilidad financiera y excesiva dependencia de su socio chino, sobre todo cuando el monto de esos préstamos es muy elevado en comparación con su PIB¹⁴⁸. Todo ello puede derivar finalmente en la transferencia a China del control sobre activos y recursos estratégicos, además de “comprometer los esfuerzos por promover una buena gobernanza social y económica y, lo que es más importante, el estado de derecho y los derechos humanos”¹⁴⁹.

Además, en caso de que surjan disputas o desavenencias, la competencia recae casi siempre en los tribunales chinos y no de los del país receptor¹⁵⁰, lo cual, dado que China no dispone todavía de un sistema legal transparente y fiable que otorgue seguridad jurídica y garantías de imparcialidad¹⁵¹, hace que se reduzcan las posibilidades de que los países anfitriones obtengan un resultado positivo. Finalmente, estos préstamos se otorgan muy a largo plazo, con tipos de interés que varían según la contribución china y sin condiciones de tipo político que favorezcan la buena gobernanza, la sostenibilidad fiscal, medioambiental o social, o la lucha contra la corrupción.

Desde un punto de vista político, las inversiones de China en Europa Central y los Balcanes también han sido objeto de ciertos reproches. Casualidad o no, lo cierto es que varios de los países que conforman la Iniciativa 17+1, como Hungría, Polonia o Italia, han expresado en los últimos años su descontento hacia las instituciones de la UE y han tenido algunos roces con la Comisión y con países como Francia y Alemania. Para ellos, la iniciativa 17+1 es también una forma de evidenciar ante estos

¹⁴⁶ GRIEGER, Gisela (2018). *China, the 16+1 format and the EU*. European Parliament.

¹⁴⁷ PIVARNYIK, Balázs (2017). *Gov't classifies feasibility study of USD 3.6 billion Belgrade-Budapest rail line*.

¹⁴⁸ EKMAN, Alice; NICOLAS, Françoise; PAJON, Céline; SEAMAN, John; SAINT-MEZARD, Isabelle; BOISSEAU DU ROCHER, Sophie; KASTOUEVA-JEAN, Tatiana (2019). *China's Belt & Road and the world: Competing forms of globalization*. Institut

¹⁴⁹ EUROPEAN COMMISSION (2019). *EU-China – A strategic Outlook*. European Commission and HR/VP contribution to the European Council.

¹⁵⁰ GRIEGER, Gisela (2018). *China, the 16+1 format and the EU*. European Parliament.

¹⁵¹ MAILLO GONZÁLEZ-ORÚS, Jerónimo (2018). *La nueva ruta de la seda en el marco de las relaciones unión europea-china*.

actores que cuentan con otras opciones para diversificar su política exterior¹⁵² y reducir su dependencia de los países europeos. Además, parece que existe cierta voluntad por parte de algunos Estados Miembros de "ajustar" sus políticas con respecto a China en función de la cantidad de inversiones chinas que reciben. Así, por ejemplo, en junio de 2017 Grecia bloqueó la adopción unánime de una declaración conjunta de la UE sobre los derechos humanos en China, mientras que en marzo de ese mismo año Hungría impidió que su nombre fuera a una carta conjunta en la que la UE expresaba su preocupación por un informe de abogados en China que han sido torturados durante su detención¹⁵³.

I.2.4.2. Los países no pertenecientes a la Iniciativa 17+1: diversidad de opiniones

Entre los países no pertenecientes a la Iniciativa 17+1, la postura en relación a China no es unánime. Por un lado, ciertos países, como Italia o Portugal, están estrechando cada vez más sus relaciones con Pekín. Así, Portugal se incorporó en 2019 a la Belt and Road Initiative mediante la firma de un Memorándum de entendimiento, es uno de los escasos países europeos que emite deuda en yuanes (el único de la eurozona)¹⁵⁴ y uno de sus puertos con miras al Atlántico ha captado el interés de Pekín, quien ya planea realizar inversiones en él para ampliar su capacidad¹⁵⁵. Italia, por su parte, ha utilizado las relaciones con China como medio para expresar su descontento con las instituciones europeas. El 23 de marzo de 2019, justo un día después del Consejo de la Unión, que finalizó sin comunicado oficial, el Gobierno italiano firmó un memorándum de entendimiento para sumarse a la BRI, una decisión que el gobierno italiano del momento tomó sin consultar a la Comisión Europea, la encargada de coordinar la política comercial de la Unión¹⁵⁶.

Por otro lado, países como Alemania o Francia son más reacios al ascenso de China en la escena internacional y comienzan a inquietarse por las implicaciones económicas y geoestratégicas que puede tener el aumento de las relaciones de la UE con este país –analizadas en apartados anteriores–, como la pérdida de competitividad de las empresas europeas frente a competidores chinos en sectores de alto valor añadido, las amenazas para la seguridad de las telecomunicaciones de los países miembros, o el control que podrían ejercer actores chinos, públicos o privados, sobre sectores estratégicos mediante la inversión en determinadas empresas. Alemania y Francia han publicado un manifiesto conjunto titulado “Manifiesto franco-alemán para una política industrial europea adaptada al siglo XXI”¹⁵⁷ en el que defienden la necesidad de invertir en innovación y en inteligencia artificial y de

¹⁵² ESTEBAN, Mario y OTERO-IGLESIAS, Miguel (2019). *La política europea frente al desafío chino*. Real Instituto Elcano.

¹⁵³ DENYER, Simon (2017). Europe divided. China gratified as Greece blocks E.U. statement over human rights. The Washington Post.

¹⁵⁴ AMARO, Silvia (2020). *Portugal becomes the first euro zone country to issue debt on China's market*. CNBC.

¹⁵⁵ PARRA PÉREZ, Águeda. *La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa*.

¹⁵⁶ BERKOFKY, Axel y SCIORATI, Giulia (2020). *Policy Recommendations for the EU*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI).

¹⁵⁷ A Franco-German Manifesto for a European industrial policy fit for the 21st Century.

adaptar el marco regulatorio para que las empresas europeas puedan competir globalmente, lo que incluye, entre otras cosas, la mejora del sistema de ayudas de estado para la investigación y desarrollo.

I.2.5. Recomendaciones

Hasta hace poco tiempo, la relación entre Europa y Pekín ha estado marcada por la consideración de China como un país en vías de desarrollo, algo que implicaba “aceptar una relación basada en unas reglas de juego asimétricas, ventajosas para el gigante asiático”¹⁵⁸. Sin embargo, el meteórico ascenso que ha experimentado la economía china en los últimos treinta años hace que resulte obsoleto seguir calificando a China de esta manera y, en consecuencia, seguir otorgándole las mismas ventajas que antaño.

Este cambio de mentalidad ya se empieza notar en las instituciones europeas, quienes han elaborado recientemente varias propuestas tendentes a manifestar su preocupación por las implicaciones económicas y geoestratégicas que pueden tener las ambiciones internacionales de Xi Jinping. En este apartado pretendemos proporcionar algunas recomendaciones sobre la postura que debería defender Europa frente a la competencia china y el proteccionismo norteamericano.

- 1. En primer lugar, Europa debe que mostrarse unida, firme y coordinada frente a los numerosos desafíos que se avecinan.** Si algo ha demostrado Pekín en los últimos años, es que prefiere negociar y alcanzar acuerdos con los países europeos de manera individual –ejemplos claros de esta práctica son las alianzas entre China y estados miembros como Grecia, Italia, Hungría o Serbia– antes que negociar directamente con las instituciones europeas, quienes exigen el cumplimiento de requisitos mucho más estrictos que los países individuales. Además, la competencia en materia de política comercial y unión aduanera corresponde en exclusiva a la UE¹⁵⁹, algo que ciertos países miembros parecen haber olvidado.
- 2. China puede ser llegar a ser un aliado estratégico a la hora de abordar desafíos globales como el cambio climático, la defensa del libre comercio, el multilateralismo o la búsqueda de la estabilidad económica, social y política de los países en vías de desarrollo.** La llegada de Trump a la Casa Blanca ha hecho que Estados Unidos se oponga a la UE en asuntos como la protección del medio ambiente, la reforma de la Organización Mundial del Comercio o el pacto nuclear con Irán. China, en su intento por llenar el vacío que ha dejado Estados Unidos en la escena internacional, puede ser un valioso aliado para que la Unión Europea siga defendiendo estos y otros intereses, como

¹⁵⁸ ESTEBAN, Mario y OTERO-IGLESIAS, Miguel (2019). *La política europea frente al desafío chino*. Real Instituto Elcano.

¹⁵⁹ Artículo 3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

el desarrollo económico de las regiones y la estabilidad política y social, ante el resto de actores de la escena internacional.

3. **No obstante, Europa debe ser firme en la defensa de sus intereses económicos y en la protección de sus empresas.** Tal y como dijo el presidente de la Comisión Europea Jean Claude Juncker en 2017, Europa no debe defender de manera ingenua el libre comercio, sino que debe proteger sus empresas frente a la competencia desleal de terceros países¹⁶⁰. Para ello, Europa debe exigir a Pekín una mayor reciprocidad y apertura de sus mercados a las empresas europeas, así como la disminución de aranceles y barreras de entrada y una regulación más estricta en materia de propiedad intelectual. Algunas de estas medidas ya se proponen en el reciente informe “EU-China. A strategic Outlook”. Además, Europa debe proteger sus sectores estratégicos (aquellos que afectan a la seguridad militar, al abastecimiento de energía, productos básicos, servicios sanitarios, a las infraestructuras básicas...) de la injerencia de Pekín, materializada en inversiones en empresas europeas. Un gran avance en ese sentido ha sido la elaboración del Mecanismo para el control de inversiones extranjeras directas en la Unión¹⁶¹, pero sigue siendo necesario mejorar este mecanismo y su aplicación por parte de los Estados Miembros. Finalmente, la UE debe realizar un estudio exhaustivo de los riesgos que plantea para la seguridad de la Unión y la protección de los datos de sus ciudadanos la creciente influencia de empresas tecnológicas chinas, sobre todo aquellas relacionadas con las redes 5G, las nuevas tecnologías de la información o el blockchain.
4. **Finalmente, Europa debe seguir presionando para que China defienda los derechos humanos definidos en la Carta de Derechos Humanos de la ONU y cumpla con el ordenamiento jurídico internacional.** Hasta la fecha, la Unión Europea ha tenido poco o ningún éxito en lograr que China abandone sus prácticas totalitarias y de represión de los derechos humanos, pues China alega que son asuntos internos en los que el resto de estados no tienen legitimidad alguna para intervenir. Sin embargo, algo que sí puede hacer Europa en este ámbito es evitar por todos los medios que Pekín se valga de la tecnología europea y de sus innovaciones en el campo del *big data* o el reconocimiento facial para seguir vulnerando los derechos a la privacidad y a la libertad de expresión y de manifestación.

I.3. El impacto del Covid-19 en las relaciones entre China y Europa

La pandemia del Covid-19, surgida durante la elaboración del presente trabajo, ha generado una crisis sanitaria y humanitaria totalmente inédita, causando miles de muertos y obligando al confinamiento de

¹⁶⁰ COMISIÓN EUROPEA (2017). *Estado de la Unión 2017. Paquete sobre comercio: La Comisión Europea propone un marco para el control de las inversiones extranjeras directas*. Comunicado de prensa. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP_17_3183

¹⁶¹ REGLAMENTO (UE) 2019/452 del Parlamento europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2019 para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión.

millones de personas, además de provocar el colapso del comercio internacional y de los sectores del transporte, la restauración y el turismo y de causar una crisis económica de enormes dimensiones. Aunque la epidemia se originó en la ciudad china de Wuhan, el epicentro de la crisis se ha trasladado rápidamente a Europa, ayudado por las intensas relaciones económicas y comerciales entre China y el continente europeo. A continuación vamos a tratar de realizar un breve análisis del impacto de esta pandemia en las relaciones entre China y Europa y de las consecuencias que tendrá esta crisis en el futuro de la globalización y la gobernanza mundial.

Desde el comienzo de la pandemia, Pekín ha tratado de mostrarse ante el mundo como un actor clave en la lucha contra el coronavirus, enviando mascarillas, tests, respiradores y material sanitario a más de 125 países y compartiendo su experiencia en la gestión de la enfermedad¹⁶². También las grandes compañías chinas, como Alibaba, Xiaomi o Huawei¹⁶³, e incluso la diáspora china¹⁶⁴, han colaborado en la lucha contra el virus realizando importantes donaciones de material sanitario. Estas contribuciones, altamente apreciadas por las sociedades más afectadas por el virus, no responden sin embargo a intereses puramente altruistas y humanitarios, sino que persiguen también objetivos económicos, políticos y de propaganda.

En primer lugar, el envío de material sanitario responde al interés de China por mejorar su imagen internacional tras las críticas vertidas en relación con el origen de la epidemia y a la mala gestión de la pandemia durante las primeras semanas¹⁶⁵. Por un lado, la mayoría de los expertos sitúan el origen del Covid-19 en el mercado de Huanan, un lugar en el que se comerciaba con animales salvajes en pésimas condiciones higiénicas que constituían una clara amenaza para la salud pública¹⁶⁶. Por otro lado, Pekín también ha recibido numerosas críticas con relación a la falta de transparencia y el ocultamiento de información que tuvo lugar durante la gestación de la pandemia. El ejemplo más mediático de la obsesión de Pekín por el control de la información en esta etapa es la trágica historia del doctor Li Wenliang, un joven doctor que murió a causa del coronavirus el 7 de febrero y que formaba parte de un grupo de médicos que comentaron en un chat online los primeros casos de una enfermedad aún sin identificar similar al SARS¹⁶⁷ y fueron reprendidos por la policía de Wuhan el 3 de enero por hacer circular “falsos rumores”¹⁶⁸. No obstante, este caso es solo la punta del iceberg de un sofisticado sistema de censura obsesionado por controlar la circulación de información que pueda

¹⁶² CHICK, Holly (2020). *Coronavirus: China wants to lead the fight against Covid-19, but can it overcome the mistrust?* South China Morning Post.

¹⁶³ GHIRETTI, Francesca y MARIANI, Lorenzo (2020). *Italy: Cooperation, competition and local politics amid Covid-19. Covid-19 and Europe-China Relations. A country-level analysis.* European Think-tank Network on China (ETNC). Pag. 16

¹⁶⁴ TORRES, Victoria (2020). *El día en el que los chinos salieron a regalar mascarillas por Madrid.* El País.

¹⁶⁵ ESTEBAN, Mario (2020). *La crisis del coronavirus y el estatus internacional de China: cuando la geopolítica y la política doméstica no van de la mano.*

¹⁶⁶ DÍEZ, Pablo M. (2020). *Algo huele a podrido en el mercado de animales donde surgió el coronavirus.* ABC.

¹⁶⁷ SARS: Severe Acute Respiratory Syndrome. En español: Síndrome Respiratorio Agudo Grave (SRAG).

¹⁶⁸ YUAN, Li (2020). *Widespread Outcry in China Over Death of Coronavirus Doctor.* The New York Times.

poner en peligro la estabilidad social o que pueda suponer una crítica hacia la actuación del Partido¹⁶⁹. Por ejemplo, según un estudio de Citizen Lab, un instituto especializado en el control de información asociado a la Universidad de Toronto, desde finales de diciembre la aplicación de mensajería WeChat habría estado bloqueando frases como “neumonía desconocida en Wuhan” o incluso palabras clave como “virus”¹⁷⁰. Por todo ello, hay quienes incluso llegan a afirmar que el virus no se habría convertido en una pandemia si en China hubiera existido libertad de información¹⁷¹.

Además del envío de material sanitario, también la diplomacia y los medios de comunicación han jugado un papel relevante en los intentos por mejorarla imagen internacional de China¹⁷². Ambos han redoblado sus esfuerzos de comunicación con la intención de subrayar la ayuda internacional prestada por China, defender el éxito de la estrategia de lucha de Pekín contra el Covid-19 y contrarrestar las posiciones más críticas con China, en especial aquellas que arrojan dudas sobre la posible creación del Covid-19 en un laboratorio y aquellas que critican la falta de transparencia del gobierno y el PCC.

En segundo lugar, la ayuda médica enviada a otros países también está íntimamente relacionada con la Belt and Road Initiative y el interés de China en salvaguardar y proteger sus intereses a largo plazo en los países en los que sus empresas tienen una mayor presencia o en aquellos en los que Pekín ha invertido ingentes cantidades de dinero en infraestructuras¹⁷³. Así, por ejemplo, la mitad de los países a los que China ha enviado equipos de médicos y sanitarios pertenece a la BRI¹⁷⁴. Además, Pekín también pretende ganarse de esta manera el apoyo de los sectores de la población de ciertos países, por ejemplo, Italia, que siguen siendo reacios al aumento de las relaciones con China¹⁷⁵.

Finalmente, Pekín también pretende mostrar al mundo que puede jugar el papel de líder que Estados Unidos ya no está dispuesto a asumir. En contraste con una Unión Europea demasiado lenta y burocrática, a menudo considerada como una institución que nunca soluciona a tiempo los problemas de sus Estados Miembros, y un Estados Unidos que se muestra cada vez más aislacionista, China aspira a presentarse como un líder global responsable que es capaz de ayudar a sus aliados cuando más lo necesitan¹⁷⁶. Pekín aspira a aprovechar esta pandemia como una oportunidad para mejorar su visibilidad internacional, promover una imagen de aliado fiable y reforzar sus relaciones bilaterales con todos los países, en detrimento de Estados Unidos. Además, China también desea mostrar su

¹⁶⁹ GRÜNBER, Lisi (2020). *Coronavirus reveals China's leaders' obsession with information control*. Mercator Institute for Chinese Studies. MERICS. <https://www.merics.org/en/blog/coronavirus-reveals-chinas-leaders-obsession-information-control>

¹⁷⁰ RUAN, Lotus; KNOCKEL, Jeffrey, y CRETE-NISHIHATA, Masashi (2020). *Censored Contagion. How Information on the Coronavirus is Managed on Chinese Social Media*. Citizen Lab

¹⁷¹ REPORTEROS SIN FRONTERAS (2020). "Si la prensa china fuera libre, el coronavirus no sería una pandemia".

¹⁷² SEAMAN, John (2020). *Introduction: China as partner, competitor and rival amid Covid-19. Covid-19 and Europe-China Relations. A country-level analysis*. European. Think-tank Network on China (ETNC). Pag. 8.

¹⁷³ CHICK, Holly (2020). *Coronavirus: China wants to lead the fight against Covid-19, but can it overcome the mistrust?* South China Morning Post.

¹⁷⁴ *Ibid.*

¹⁷⁵ WONG, Brian (2020). *China's Mask Diplomacy*. The Diplomat.

¹⁷⁶ WONG, Brian (2020). *China's Mask Diplomacy*. The Diplomat.

compromiso con el multilateralismo y la gobernanza global. Así, por ejemplo, mientras que el presidente Trump anunció en abril que congelaría la contribución de Estados Unidos a la Organización Mundial de la Salud¹⁷⁷, Pekín comunicó que donaría 30 millones de dólares a esa misma institución¹⁷⁸.

Mientras tanto en Europa, que aún está intentando dar una respuesta conjunta y coordinada al enorme *shock* que ha supuesto el confinamiento de millones de habitantes y la paralización de amplios sectores de su economía, la crisis del coronavirus ha puesto en evidencia cómo la globalización sin medida ha llevado a la pérdida de autonomía estratégica en ciertos sectores clave para los estados, como el de la sanidad. En particular, esta crisis ha puesto de manifiesto la enorme dependencia de Europa respecto de China en cuanto a la producción de material sanitario y medicamentos. A día de hoy, el 50% de las mascarillas y equipos de protección provienen de este país, así como el 40% de los antibióticos importados por Alemania, Francia o Italia. Además, China también produce el 90% de la penicilina consumida en el mundo¹⁷⁹. Esta enorme dependencia ha llevado a muchos analistas a reflexionar sobre la necesidad de relocalizar algunos de los procesos productivos en Europa o, al menos, diversificar las fuentes de aprovisionamiento de material sanitario.

No obstante, estas conclusiones no se aplican únicamente al sector sanitario. Existen otros sectores estratégicos, como la energía, las telecomunicaciones, la innovación tecnológica o la inteligencia artificial, que también son vitales para la seguridad y la independencia de los estados. En estos ámbitos también se alzan cada vez más voces que advierten de la necesidad de reducir la dependencia de otros países y recuperar el control de los sectores estratégicos, algo que pasa por evitar o revertir la deslocalización de ciertas actividades económicas. Todo ello con el objetivo de evitar una excesiva dependencia que podría poner algún día en juego la autonomía y soberanía de los estados de la Unión.

Este cambio de actitud es especialmente relevante para China, pues las propuestas de reducir la dependencia de China, relocalizar la producción y diversificar proveedores pueden tener significativos efectos estructurales y deteriorar drásticamente al papel de China como “fábrica del mundo”. Y ello sin contar con la drástica disminución del ritmo de crecimiento del país, que, según el FMI, se verá reducido al 1,2%, frente al 6% de 2019.

En conclusión, nos encontramos en un momento crucial para el mundo que tendrá importantes consecuencias políticas, económicas y sociales y que, aunque es altamente improbable que marque el fin de la globalización, sí que traerá importantes cambios en las relaciones internacionales que aún están por materializarse.

¹⁷⁷ ANSORENA, Javier (2020). *Trump congela la financiación a la OMS por su gestión del coronavirus*. ABC.

¹⁷⁸ CHICK, Holly (2020). *Coronavirus: China wants to lead the fight against Covid-19, but can it overcome the mistrust?* South China Morning Post.

¹⁷⁹ BORRELL, Josep (2020). *COVID-19 : le monde d'après est déjà là...* IFRI. Institut Français de Relations Internationales.

IV. Conclusiones

Algo en lo que coinciden la mayor parte de los analistas es que estamos inmersos en una fase de transición geopolítica que puede cambiar el orden mundial que ha imperado desde el fin de la Segunda Guerra Mundial. El desarrollo de grandes potencias como China o la India, que buscan obtener un mayor peso en la escena internacional, más acorde con su población y su aportación al PIB mundial, está provocando un paulatino desplazamiento del centro de gravedad del poder global hacia Oriente. En este contexto, la BRI es un instrumento más con el que China pretende crear alianzas con todos los países que deseen unirse a la iniciativa y así erigirse como alternativa frente a la hegemonía de Estados Unidos en la escena internacional. Aunque las colosales dimensiones del proyecto y el gran número de países que ya se han unido a la iniciativa muestran el enorme potencial de esta y otras iniciativas de Pekín para lograr la hegemonía mundial, no debemos olvidar que también son muchas las críticas y las reticencias a la actuación de China en el ámbito internacional.

Con la llegada de Trump a la Casa Blanca, EEUU parece haberse dado cuenta al fin de que su posición como primera potencia mundial comienza a peligrar, y esto ha llevado a Washington a iniciar una guerra comercial contra China, a la que acusa de incumplir las reglas del comercio internacional, en especial en lo relativo a las barreras de entrada, la reciprocidad y los derechos de propiedad intelectual. Por otro lado, la política proteccionista comenzada por Trump es interpretada por algunos autores como una manera de contraerse para fortalecer la economía y volver a recuperar así el dominio mundial. Al mismo tiempo, Estados Unidos está impulsando en la región asiáticas alianzas alternativas, como la estrategia del Indo Pacífico, que pueden hacer peligrar la hegemonía china en la zona.

Además, el descontento está empezando a surgir también entre algunos de los países que más ayudas e inversión han recibido por parte de China, pues, más allá de la retórica oficial de inclusión y cooperación, la BRI comienza a percibirse como una iniciativa diseñada para favorecer por encima de todo los intereses chinos tanto en el ámbito económico como en el geoestratégico. Así, surgen cada vez más voces que alertan ante el hecho de que algunos países menos desarrollados y con economías más frágiles, como Sri Lanka, Pakistán o Yibuti, puedan verse sumidos en una “trampa de la deuda” que afecte drásticamente a su estabilidad política y económica.

Por otra parte, la Unión Europea también está empezando a reaccionar frente a la creciente ambición de Pekín en la escena internacional. Por el momento ya ha modificado su postura oficial frente a China, a quien ha calificado recientemente como “un competidor económico en la búsqueda del liderazgo tecnológico y un rival sistémico que propone modelos alternativos de gobernanza”. No obstante, la postura de los distintos Estados Miembros dista de ser unánime. Mientras que unos países, como

Grecia o Italia, abogan por fortalecer las relaciones con el gigante asiático y acogen con agrado las inversiones de Pekín, otros, liderados por Francia y Alemania, son cada vez más críticos con la falta de reciprocidad en el acceso a los mercados y el incumplimiento por parte de China de las reglas del comercio internacional.

Contrariamente a lo que muchos expertos esperaban, el impresionante desarrollo económico chino no se ha traducido en un mayor pluralismo político y en un mayor respeto de los derechos humanos, en especial de la libertad de expresión, y esto es algo que preocupa a muchas sociedades democráticas, quien no ven con buenos ojos que una potencia gobernada por un régimen de partido único que viola sistemáticamente los derechos de sus ciudadanos pueda llegar a convertirse en un líder global. Además, la falta de transparencia, la manipulación de la información y el hermetismo del gobierno chino son otros factores que hacen pensar que China aún no está preparada para alcanzar el liderazgo de la escena mundial.

Por último, la pandemia del coronavirus tendrá ciertamente profundas consecuencias económicas y políticas tanto para China como para el resto del mundo. A pesar de que Pekín se ha esforzado por mostrarse al mundo como un líder responsable y generoso mediante el envío de mascarillas y material sanitario, su imagen se ha visto seriamente dañada por la deficiente gestión inicial de la pandemia, cuyo origen se encuentra en la ciudad china de Wuhan. Además, esta crisis ha puesto de manifiesto la excesiva dependencia de Europa respecto de China en ciertos sectores estratégicos, y son muchos los expertos que abogan por la relocalización de ciertas actividades y la diversificación de los proveedores. Esto, unido a la drástica disminución del ritmo de crecimiento de la economía china, puede dificultar a China el cumplimiento de su “objetivo del siglo”: alcanzar el puesto de primera potencia mundial para 2049, centenario de la creación de la República Popular de China.

En conclusión, aunque todavía es pronto para predecir si China conseguirá alcanzar sus objetivos, pues ello dependerá en gran medida de la respuesta de las grandes potencias tradicionales a las ambiciones de Pekín, no debemos minusvalorar la capacidad de China para cambiar drásticamente el equilibrio de poder en la escena internacional. La visión a largo plazo del gobierno de Pekín, y el hecho de que no esté sometido al control de un parlamento ni a una oposición que modifiquen sus planes, hacen más probable todavía que Pekín logre sus metas. Lo cierto es que, logre o no su puesto como primera potencia mundial, China va a jugar sin duda alguna un papel protagonista en la escena internacional en lo que queda de siglo.

V. Bibliografía

- ABC (2019). *China destruye mezquitas y crea campos de concentración para musulmanes*. https://www.abc.es/internacional/abci-china-destruye-mezquitas-y-crea-campos-concentracion-para-musulmanes-201905071204_noticia.html (consultado en mayo de 2020).
- ALBERT, Eleanor (2017). *China in Africa*. Council on Foreign Relations. <https://www.cfr.org/backgrounder/china-africa> (consultado en mayo de 2020).
- ANSORENA, Javier (2020). *Trump congela la financiación a la OMS por su gestión del coronavirus*. ABC. https://www.abc.es/internacional/abci-trump-ordena-suspender-fondos-estados-unidos-202004150038_noticia.html (consultado en mayo de 2020).
- AMARO, Silvia (2020). *Portugal becomes the first euro zone country to issue debt on China's market*. CNBC. <https://www.cnbc.com/2019/05/30/portugal-first-euro-zone-country-to-issue-bonds-in-china-currency.html> (consultado en mayo de 2020).
- ARANA, Ismael (2015). *Las cinco claves de la disputa territorial por el mar de China Meridional*. El Mundo. <https://www.elmundo.es/internacional/2015/10/27/562f84e746163f59648b4689.html> (consultado en mayo de 2020).
- BALTENSPERGER, Michael y DADUSH, Uri (2019). *The Belt and Road turns five*. Bruegel <https://www.bruegel.org/2019/01/the-belt-and-road-turns-five/> (consultado en abril de 2020)
- BAÑOS, Pedro (2018). *El dominio mundial*. Primera edición, 2018. Editorial Ariel. (consultado en mayo de 2020).
- BENEYTO, José María; FANJUL, Enrique; DELAGE, Fernando; LEÑA, Juan; MAILLO, Jerónimo; OTERO, Miguel (2018). *El papel de España en la Nueva Ruta de la Seda. Oportunidades, retos y recomendaciones*. Primera edición, 2018. Editorial Aranzadi. (consultado en mayo de 2020).
- BERKOFISKY, Axel (2019). *Japan and the Indo-Pacific: Alive and Kicking*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). *Geopolitics by Other Means. e Indo-Pacific Reality*. <https://www.ispionline.it/it/publicazione/geopolitics-other-means-indo-pacific-reality-22122> (consultado en mayo de 2020).
- BERKOFISKY, Axel y SCIORATI, Giulia (2020). *Policy Recommendations for the EU*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). *Mapping China's Global Future. Playing Ball or Rocking the Boat? First edition, 2020*. <https://www.ispionline.it/it/publicazione/mapping-chinas-global-future-playing-ball-or-rocking-boat-24927> (consultado en mayo de 2020).

- BERKOFSKY, Axel (2020) *The EU and China. From “Strategic Partners” to “Systemic Rivals”*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). *Mapping China’s Global Future. Playing Ball or Rocking the Boat?* First edition, 2020. <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/mapping-chinas-global-future-playing-ball-or-rocking-boat-24927> (consultado en mayo de 2020).
- BROWN, Kerry (2020). *The China Dream: The Regional and Global Strategic Story*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). *Mapping China’s Global Future. Playing Ball or Rocking the Boat?* https://www.ispionline.it/sites/default/files/pubblicazioni/isp_i_mappingchina_web.pdf (consultado en mayo de 2020).
- BORRELL, Josep (2020). *COVID-19 : le monde d’après est déjà là...* IFRI. Institut Français de Relations Internationales. <https://www.ifri.org/fr/publications/politique-etrangere/articles-de-politique-etrangere/covid-19-monde-dapres-deja> (consultado en mayo de 2020).
- BUCLEY, Chris y LEE MYERS, Steven (2018). *China’s Legislature Blesses Xi’s Indefinite Rule. It Was 2,958 to 2*. The New York Times. <https://www.nytimes.com/2018/03/11/world/asia/china-xi-constitution-term-limits.html> (consultado en mayo de 2020).
- CANO GUERRERO, Adrián (2018). *La nueva ruta de la seda: implementación e impacto euroasiático*. Universidad Pontificia de Comillas. <https://repositorio.comillas.edu/jspui/bitstream/11531/19118/1/TFG-CANO%20GUERRERO.%20ADRIAN.pdf> (consultado en abril de 2020)
- CARRIZOSA, Susana (2019). *Nuevos mercados para un coltán sin sangre*. EL PAÍS. https://elpais.com/economia/2019/04/12/actualidad/1555080538_931034.html (consultado en mayo de 2020).
- CASOLA, Camillo y SCIORATI, Giulia. *Africa and China, What’s in a Love Story?* Italian Institute for International Political Studies (ISPI). <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/africa-and-china-whats-love-story-24856> (consultado en abril de 2020)
- CEPEDA, Denise (2020). *El FMI prevé que China evite la recesión al crecer un 1,2% en 2020*. El País. https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/04/14/economia/1586869391_850514.html (consultado en mayo de 2020).
- CHANGWEI, Chen y STOJANOVIC, Nikola (2020). *China’s Choice of Strategic Partners within the 17+1 Initiative*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). *Mapping China’s Global Future. Playing Ball or Rocking the Boat?* First edition, 2020.

<https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/mapping-chinas-global-future-playing-ball-or-rocking-boat-24927> (consultado en mayo de 2020).

- CHICK, Holly (2002). *Coronavirus: China wants to lead the fight against Covid-19, but can it overcome the mistrust?* South China Morning Post. <https://www.scmp.com/print/news/china/diplomacy/article/3081543/coronavirus-china-wants-lead-fight-against-covid-19-can-it> (consultado en mayo de 2020).
- CHANDRAN, Nyshka (2018). **China can make its Belt and Road project more successful if it taps locals, experts say.** CNBC. <https://www.cnbc.com/2018/09/14/china-must-do-more-to-tap-locals-in-belt-and-road-initiative-panel.html> (consultado en mayo de 2020).
- CLEMENTE, Jude (2019). *China Is The World's Largest Oil & Gas Importer.* FORBES. <https://www.forbes.com/sites/judeclemente/2019/10/17/china-is-the-worlds-largest-oil-gas-importer/#291b15e15441> (consultado en mayo de 2020).
- DADUSH,Uri, DOMINGUEZ-JIMÉNEZ, Marta, y GAO, Tianlang . *The state of China- European Union Economic Relations.* Bruegel. <https://www.bruegel.org/2019/11/the-state-of-china-european-union-economic-relations/> (consultado en mayo de 2020).
- DE MIGUEL CALABIA, Emilio (2018). *El Indo-Pacífico: lo que hay detrás del concepto.* Real Instituto Elcano. <https://blog.realinstitutoelcano.org/el-indo-pacifico-lo-que-hay-detras-del-concepto/> (consultado en mayo de 2020).
- DELAGE, Fernando (2018). *La ruta de la seda y la «nueva era» de la república popular china: fundamentos, objetivos, implicaciones.* Capítulo del libro “El papel de España en la Nueva Ruta de la Seda”. Primera edición, 2018. Editorial Aranzadi. (consultado en mayo de 2020).
- DENYER, Simon (2017). *Europe divided, China gratified as Greece blocks E.U. statement over human rights.* The Washington Post. <https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2017/06/19/europe-divided-china-gratified-as-greece-blocks-e-u-statement-over-human-rights/> (consultado en mayo de 2020).
- DEVERMONT, Jude (2019). *Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports.* CSIS. Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports> (consultado en mayo de 2020).
- DÍEZ, Pablo M. (2020). *Algo huele a podrido en el mercado de animales donde surgió el coronavirus.* ABC. https://www.abc.es/sociedad/abci-algo-huele-podrido-mercado-animales-donde-surgio-coronavirus-202004032223_noticia.html (consultado en mayo de 2020).

- EDER, Thomas; ARCESATI, Rebecca y MARDELL, Jacob (2019). *Networking the "Belt and Road"- The future is digital*. Mercator Institute for China Studies. MERICS <https://www.merics.org/en/bri-tracker/networking-the-belt-and-road> (consultado en abril de 2020)
- EDER, Thomas S. y MARDELL, Jacob (2018). *The BRI in Pakistan: China's flagship economic corridor*. Mercator Institute for Chinese Studies. MERICS <https://www.merics.org/en/bri-tracker/the-bri-in-pakistan> (consultado en mayo de 2020).
- EKMAN, Alice; NICOLAS, Françoise; PAJON, Céline; SEAMAN, John; SAINT-MEZARD, Isabelle; BOISSEAU DU ROCHER, Sophie; KASTOUEVA-JEAN, Tatiana (2019). *China's Belt & Road and the world: Competing forms of globalization*. Institut Français des Relations Internationales (IFRI). Center for Asian Studies. https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_china_belt_road_world_2019.pdf (consultado en mayo de 2020).
- EL ORDEN MUNDIAL (2019). *¿En qué sectores invierte China en África?* <https://elordenmundial.com/mapas/sectores-invierte-china-en-africa/> (consultado en abril de 2020)
- ESTEBAN RODRÍGUEZ, Mario (2016). *La evolución de la política exterior China*. Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades, año 18, nº35. Primer semestre de 2016. Pp. 301-318. <https://revistascientificas.us.es/index.php/araucaria/article/view/2677/2250> (consultado en abril de 2020)
- ESTEBAN RODRIGUEZ, Mario (2017). *La política exterior de Xi Jinping tras el 19o Congreso: China quiere un papel central en la escena global*. Real Instituto Elcano. http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/ari80-2017-esteban-politica-exterior-xi-jinping-19-congreso-china-quiere-papel-central-escena-global (consultado en abril de 2020)
- 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?* Real Instituto Elcano. http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asia-pacifico/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china (consultado en abril de 2020)
- ESTEBAN, Mario y OTERO-IGLESIAS, Miguel (2019). *La política europea frente al desafío chino*. Real Instituto Elcano.

http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/riecano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asia-pacifico/comentario-esteban-oteroiglesias-politica-europea-frente-al-desafio-chino (consultado en mayo de 2020).

- ESTEBAN, Mario; OTERO-IGLESIAS, Miguel; BERZIÑA-CERENKOVA, Una Aleksandra; EKMAN, Alice; POGGETTI, Lucrezia; JERDÉN, Björn; SEAMAN, John; SUMMERS, Tim y SZCZUDLIK, Justyna (2020). *Europe in the Face of US-China Rivalry*. European Think-tank Network on China (ETNC) January 2020. http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/riecano_en/publication?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_in/publications/etnc-europe-in-the-face-of-us-china-rivalry (consultado en mayo de 2020).
- EUROPEAN COMMISSION (2019). *EU-China – A strategic Outlook. European Commission and HR/VP contribution to the European Council*. <https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf> (consultado en mayo de 2020).
- EUROPEAN COMMISSION (2019). *Report on the protection and enforcement of intellectual property rights in third countries*. https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2020/january/tradoc_158561.pdf (consultado en mayo de 2020).
- EUROPEAN COMMISSION (2020). *JOINT COMMUNICATION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL. Towards a comprehensive Strategy with Africa*. https://ec.europa.eu/international-partnerships/system/files/communication-eu-africa-strategy-joint-2020-4-final_en.pdf (consultado en mayo de 2020).
- EUROSTAT (2020). *China-EU - international trade in goods statistics*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics#EU_and_China_in_world_trade_in_goods (consultado en mayo de 2020).
- EZEH, Alex y TOLU FEYISSA, Garumma (2019). *África: por qué crece tanto la población y cómo cambiar la tendencia*. El País. https://elpais.com/elpais/2019/12/03/planeta_futuro/1575359993_923391.html (consultado en mayo de 2020).
- FANJUL, Enrique (2018). *Las relaciones económicas y comerciales entre China y España ante la nueva ruta de la seda*. Capítulo del libro “El papel de España en la Nueva Ruta de la Seda”. Primera edición, 2018. Editorial Aranzadi. (consultado en mayo de 2020).

- FIORELLI SANCHEZ, Ana (2019). *China en África, una estrategia híbrida*. Real Instituto Elcano. <https://blog.realinstitutoelcano.org/china-en-africa-una-estrategia-hibrida/> (consultado en mayo de 2020).
- FONTDEGLÒRIA, Xavier (2018). *China afianza su influencia en África a golpe de infraestructuras*. El País. https://elpais.com/internacional/2018/07/22/actualidad/1532263788_828931.html (consultado en mayo de 2020).
- FORBES (2020). *Constructora china encargada de puente en Canal de Panamá, la cuarta más grande del mundo*. Revista Forbes Centroamérica. <https://forbescentroamerica.com/2020/01/22/constructora-china-encargada-de-puente-en-canal-de-panama-la-cuarta-mas-grande-del-mundo/> (consultado en abril de 2020)
- GARCÍA HERRERO, Alicia (2017). *China cannot finance the Belt and Road alone*. Bruegel. <https://www.bruegel.org/2017/05/china-cannot-finance-the-belt-and-road-alone/> (consultado en abril de 2020)
- GASTÓN LORENTE, Lucía (2017). *Se acerca un nuevo modelo de crecimiento chino*. BBVA Research. <https://www.bbva.com/es/se-avicina-nuevo-modelo-crecimiento-chino/> (consultado en mayo de 2020).
- GONZÁLEZ, Alicia. *EE UU amenaza a España y la UE con no compartir datos de seguridad si no excluyen a Huawei del 5G*. El País. https://elpais.com/internacional/2020/02/20/actualidad/1582221192_840731.html (consultado en mayo de 2020).
- GHIASY, Richard, SU, Fei y SAALMAN, Lora. *The 21st century maritime silk road. Security implications and ways forward for the European Union*. Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI). <https://www.sipri.org/publications/2018/other-publications/21st-century-maritime-silk-road-security-implications-and-ways-forward-european-union> (consultado en abril de 2020)
- GHIRETT, Francesca y MARIANI, Lorenzo (2020). *Italy: Cooperation, competition and local politics amid Covid-19. Covid-19 and Europe-China Relations. A country-level analysis*. European Think-tank Network on China (ETNC). http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_en/publication?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_in/publications/etnc-special-report-covid-19-europe-china-relations-2020 (consultado en mayo de 2020).

- GLOSSERMAN, Brad (2019). *An Administration at War with Itself: The New US Strategy for the Indo-Pacific*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Geopolitics by Other Means. e Indo-Pacific Reality. <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/geopolitics-other-means-indo-pacific-reality-22122> (consultado en mayo de 2020).
- GRIEGER, Gisela (2018). *China, the 16+1 format and the EU*. European Parliament. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/625173/EPRS_BRI\(2018\)625173_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/625173/EPRS_BRI(2018)625173_EN.pdf) (consultado en mayo de 2020).
- GRÜNBER, Lisi (2020). *Coronavirus reveals China's leaders' obsession with information control*. Mercator Institute for Chinese Studies. MERICS. <https://www.merics.org/en/blog/coronavirus-reveals-chinas-leaders-obsession-information-control> (consultado en mayo de 2020).
- GUTIERREZ, Hugo (2017). *La china Cosco compra el 51% de Noatum y se queda con la terminal del Puerto de Valencia*. El País. https://elpais.com/economia/2017/06/12/actualidad/1497292001_740935.html (consultado en abril de 2020)
- HANEMANN, Thilo; HUOTARI, Mikko y KRATZ, Agatha (2019). *Chinese FDI in Europe: 2018 trends and impact of new screening policies*. A report by Rhodium Group (RHG) and the Mercator Institute for China Studies (MERICS). https://www.merics.org/sites/default/files/2019-03/190306_MERICS-Rhodium%20Group_COFDI-Update_2019.pdf (consultado en mayo de 2020).
- HEAT, Timothy R. (2019). *The Consolidation of Political Power in China Under Xi Jinping*. RAND Corporation. <https://www.rand.org/pubs/testimonies/CT503.html> (consultado en mayo de 2020).
- HILLMAN, Jonathan (2018). *"China's Belt and Road Initiative: Five Years Later"*. Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0> (consultado en mayo de 2020).
- HILLMAN Johnatan E. y MCCALPIN Maesea (2020). *The China-Pakistan Economic Corridor at Five*. Center for Strategic and International Studies. <https://www.csis.org/analysis/china-pakistan-economic-corridor-five> (consultado en mayo de 2020).
- HOROWITZ, Jason (2019). *A Forgotten Italian Port Could Become a Chinese Gateway to Europe*. The New York Times. <https://www.nytimes.com/2019/03/18/world/europe/italy-trieste-china-belt-road.html> (consultado en mayo de 2020).
- HUIJSKENS, Fleur; TURCSANYI, Richard and UJVARI, Balazs. *The EU in the AIIB: taming China's influence from within*. EGMONT. Royal Institute for Internactional Relations.

<http://www.egmontinstitute.be/the-eu-in-the-aiib-taming-chinas-influence-from-within/> (consultado en mayo de 2020).

- HURLEY, John; MORRIS, Scott y PORTELANCE, Gailyn (2018). *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*. Center for Global Development. <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf> (consultado en mayo de 2020).
- ICEX (2019). *China quiere que el puerto griego del Pireo sea la entrada de la Nueva Ruta de la Seda en la UE*. Instituto de Comercio Exterior (ICEX). <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2019821553.html?idPais=GR> (consultado en abril de 2020)
- IKENBERRY, G. John y LIM, Darren J., «China's emerging institutional statecraft: The Asian Infrastructure Investment Bank and the prospects for counter-hegemony», Washington DC, Brookings Institution, Abril 2017. <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2017/04/chinas-emerging-institutional-statecraft.pdf> (consultado en abril de 2020)
- JAYARAM, Kartik; KASSIRI Omid y YUAN SUN, Irene (2017). *The closest look yet at Chinese economic engagement in Africa*. McKinsey and Company. <https://www.mckinsey.com/featured-insights/middle-east-and-africa/the-closest-look-yet-at-chinese-economic-engagement-in-africa> (consultado en mayo de 2020).
- JINPING, Xi (2017). *Full text of President Xi's speech at opening of Belt and Road forum*. Xinhuanet. http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm (consultado en abril de 2020)
- KANAT, Omer (2019). *'Human rights with Chinese characteristics' are not human rights at all*. Hong Kong Free Press. <https://hongkongfp.com/2019/12/10/human-rights-chinese-characteristics-not-human-rights/> (consultado en mayo de 2020).
- KLEVEN, Anthony (2019). *Belt and Road: colonialism with Chinese characteristics*. LOWY INSTITUTE. <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/belt-and-road-colonialism-chinese-characteristics> (consultado en mayo de 2020).
- KRATZ, Agatha; HUOTARI, Mikko; HANEMANN, Thilo y ARCESATI, Rebecca (2020). *Chinese FDI in Europe: 2019 update*. Mercator Institute for China Studies. MERICS. <https://www.merics.org/en/papers-on-china/chinese-fdi-in-europe-2019> (consultado en mayo de 2020).

- KUO, Mercy A. y BERGER, Bernt(2018). *What the EU Thinks of the US 'Indo-Pacific' Strategy Insights from Bernt Berger*. The Diplomat. <https://thediplomat.com/2018/01/what-the-eu-thinks-of-the-us-indo-pacific-strategy/> (consultado en mayo de 2020).
- LA VANGUARDIA (2020). *El Puerto de Barcelona gana 44 millones de euros y “mantiene” sus cifras*. <https://www.lavanguardia.com/economia/20200207/473331840602/puerto-de-barcelona-merce-conesa-resultados-2019-china-coronavirus.html> (consultado en mayo de 2020).
- LE BELZIC, Sébastien (2017). *Djibouti, l'avant-poste militaire de la Chine en Afrique*. Le Monde. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/07/17/djibouti-l-avant-poste-militaire-de-la-chine-en-afrique_5161535_3212.html (consultado en mayo de 2020).
- LEÑA CASAS, Juan. *La nueva ruta de la seda y sus implicaciones para la política internacional*. Capítulo del libro “El papel de España en la Nueva Ruta de la Seda”. Primera edición, 2018. Editorial Aranzadi.
- LO, Kinling (2019). *Sri Lanka wants its 'debt trap' Hambantota port back. But will China listen?* *South China Morning Post*. <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3040982/sri-lanka-wants-its-debt-trap-hambantota-port-back-will-china> (consultado en mayo de 2020).
- MAGRI, Paolo (2019). *Geopolitics by Other Means the indo-pacific reality*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/geopolitics-other-means-indo-pacific-reality-22122> (consultado en mayo de 2020).
- MANEK, Nizar (2020). *Djibouti Needed Help, China Had Money, and Now the U.S. and France Are Worried*. Bloomberg. <https://www.bloomberg.com/news/features/2019-04-06/djibouti-needed-help-china-had-money-and-now-the-u-s-and-france-are-worried> (consultado en mayo de 2020).
- MAILLO GONZÁLEZ-ORÚS, Jerónimo (2018). *La nueva ruta de la seda en el marco de las relaciones unión europea-china*. Capítulo del libro “El papel de España en la Nueva Ruta de la Seda”. Primera edición, 2018. Editorial Aranzadi.
- MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACION (2019). *Ficha País China*. http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/CHINA_FICHA%20PAIS.pdf (consultado en abril de 2020)
- MIRACOLA, Sergio (2019). *The Indo-Pacific As a New Infrastructural and Economic-Trade Area: A Real Competitor to BRI?* Instituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). *Geopolitics by Other Means. e Indo-Pacific Reality*. <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/geopolitics-other-means-indo-pacific-reality-22122> (consultado en mayo de 2020).

- MORÁN, C (2020). Las constructoras chinas irrumpen en España para conquistar América. EXPANSIÓN. <https://www.expansion.com/empresas/2020/01/06/5e1394f2e5fdea58678b4586.html> (consultado en abril de 2020)
- MOURDOUKOUTAS, Panos (2019). *The Problem With China's Investments -- From Malaysia To Sri Lanka, Pakistan, And Uganda*. Forbes. <https://www.forbes.com/sites/panosmourdoukoutas/2019/07/11/the-problem-with-chinas-investments-from-malaysia-to-sri-lanka-pakistan-and-uganda/#5c7dd2802e35> (consultado en mayo de 2020).
- MOURDOUKOUTAS, Panos (2019). *IMF Won't Stop China From Turning Pakistan Into The Next Sri Lanka*. Forbes. <https://www.forbes.com/sites/panosmourdoukoutas/2019/07/04/imf-wont-stop-china-from-turning-pakistan-into-the-next-sri-lanka/#269e21f24cc7> (consultado en mayo de 2020).
- MOKRY, Sabine (2019). *Europe cannot afford to ignore China's deepening influence in Africa*. Mercator Institute for Chinese Studies. MERICS. <https://www.merics.org/en/blog/europe-cannot-afford-ignore-chinas-deepening-influence-africa> (consultado en mayo de 2020).
- MÜLLER-MARKUS, Cristina (2016). *One Belt, One Road: el sueño chino y su impacto sobre Europa*. Barcelona Center for International Affaires. https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionales/n1_148_one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa/one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa (consultado en abril de 2020)
- NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION (2015). *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. https://reconasia-production.s3.amazonaws.com/media/filer_public/e0/22/e0228017-7463-46fc-9094-0465a6f1ca23/vision_and_actions_on_jointly_building_silk_road_economic_belt_and_21st-century_maritime_silk_road.pdf (consultado en abril de 2020)
- NUÑEZ, Jesús A (2019). China renueva su apuesta por la Nueva Ruta de la Seda. Real Instituto Elcano. <https://blog.realinstitutoelcano.org/china-renueva-su-apuesta-por-la-nueva-ruta-de-la-seda/> (consultado en abril de 2020)
- OFFICE OF THE LEADING GROUP FOR PROMOTING THE BELT AND ROAD INITIATIVE (2019). *The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects*. Published by Foreign Languages Press Co. Ltd. <http://files.chinagoabroad.com/Public/uploads/content/files/201904/201904220254037.pdf> (consultado en abril de 2020)

- OTERO-IGLESIAS, Miguel (2018). *La diplomacia monetaria china en la nueva ruta de la seda: el banco asiático de inversiones en infraestructuras y otros bancos de desarrollo*. Capítulo del libro “El papel de España en la Nueva Ruta de la Seda”. Primera edición, 2018. Editorial Aranzadi.
- PANT, Harsh V. (2020). *India in Sight, China's Imprint Grows in South Asia*. . Instituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Mapping China's Global Future. Playing Ball or Rocking the Boat? https://www.ispionline.it/sites/default/files/pubblicazioni/ispi_mappingchina_web.pdf (consultado en mayo de 2020).
- PARRA PÉREZ, Águeda. *La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa*. Documento de Opinión IEEE 78/2019. http://www.ieee.es/contenido/noticias/2019/09/DIEEE078_2019AGUPAR_RutaSeda.html (consultado en abril de 2020)
- PEJSOVA, Eva (2018). *The Indo-Pacific. A passage to Europe?* European Union Institute for Security Studies (EUISS). <https://www.iss.europa.eu/content/indo-pacific—passage-europe>
- PÉREZ, Claudi (2006). *China fondea en el Puerto de Barcelona*. El País. https://elpais.com/diario/2006/06/11/negocio/1150031014_850215.html (consultado en mayo de 2020).
- PIVARNYIK, Balázs (2017). *Gov't classifies feasibility study of USD 3.6 billion Belgrade-Budapest rail line*. The Budapest Beacon. <https://budapestbeacon.com/govt-classifies-feasibility-study-of-usd-3-6-billion-belgrade-budapest-rail-line/> (consultado en mayo de 2020).
- PU, Xiaoyu. *One Belt, One Road: Visions and Challenges of China's Geoeconomic Strategy*. https://www.researchgate.net/publication/312533416_One_Belt_One_Road_Visions_and_Challenges_of_China%27s_Geoeconomic_Strategy (consultado en mayo de 2020).
- RADIO FRANCE INTERNATIONALE (RFI). Will Kenya's Mombasa port be taken over by the Chinese? <http://www.rfi.fr/en/africa/20190114-kenya-mombasa-port-china-debt-default> (consultado en abril de 2020)
- RAMOS, Sandra (2016). *La Nueva Ruta de la Seda: iniciativa económica, ofensiva diplomática*. El Orden Mundial. www.elordenmundial.com/la-nueva-ruta-la-seda-iniciativa-economica-ofensiva-diplomatica (consultado en abril de 2020)
- RODRÍGUEZ, Marina. Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Pekín (2017). “One Belt, One Road”: Estado de desarrollo. <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos->

nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-mercado/estudios-informes/DOC2017723750.html?idPais=CN (consultado en abril de 2020)

- ROJAS, Alberto (2019). China logra el sueño colonial de unir por raíles las costas de África. El Mundo. <https://www.elmundo.es/internacional/2019/09/09/5d75298721efa0d05b8b4589.html> (consultado en mayo de 2020).
- REPORTEROS SIN FRONTERAS (2020). "Si la prensa china fuera libre, el coronavirus no sería una pandemia". <https://www.rsf-es.org/news/china-coronavirus-si-la-prensa-china-fuera-libre-el-coronavirus-no-seria-una-pandemia-sostiene-rsf/> (consultado en mayo de 2020).
- REED, John y HILLE, Kathrin (2019). *Laos's Belt and Road project sparks questions over China ambitions*. Financial Times. <https://www.ft.com/content/a8d0bdae-e5bc-11e9-9743-db5a370481bc> (consultado en mayo de 2020).
- REUTERS (2019). *China, Greece agree to push ahead with COSCO's Piraeus Port investment*. <https://www.reuters.com/article/us-greece-china/china-greece-agree-to-push-ahead-with-coscos-piraeus-port-investment-idUSKBN1XL1KC> (consultado en mayo de 2020).
- REUTERS (2019). *China imprisoned more journalists than any other country in 2019: CPJ*. <https://www.reuters.com/article/us-global-rights-journalists-graphic/china-imprisoned-more-journalists-than-any-other-country-in-2019-cpj-idUSKBN1YF0KA> (consultado en mayo de 2020).
- RUAN, Lotus; KNOCKEL, Jeffrey, y CRETE-NISHIHATA, Masashi (2020). *Censored Contagion. How Information on the Coronavirus is Managed on Chinese Social Media*. Citizen Lab <https://citizenlab.ca/2020/03/censored-contagion-how-information-on-the-coronavirus-is-managed-on-chinese-social-media/> (consultado en mayo de 2020).
- SÁNCHEZ, Álvaro (2020). *La UE revisa su alianza con África ante el creciente empuje chino en el continente*. El País. <https://elpais.com/internacional/2020-03-09/la-ue-revisa-su-alianza-con-africa-ante-el-creciente-empuje-chino-en-la-region.html> (consultado en mayo de 2020).
- SÁNCHEZ, Carlos Manuel (2018). ¿Es usted un ciudadano AAA o un ciudadano 'bono basura'? XL Semanal. <https://www.xlsemanal.com/actualidad/20180103/usted-ciudadano-aaa-ciudadano-bono-basura-2.html> (consultado en mayo de 2020).
- SÁNCHEZ, Pablo y PALACIÁN, Blanca (2018). *La importancia geoestratégica de Yibuti*. Instituto Español de Estudios Estratégicos. http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2018/DIEEEA17-2018_Yibuti_PabloSanchez-BPI.pdf (consultado en mayo de 2020).

- SCIORATI, Giulia (2019). *Political Implications of Digital Technologies: the Huawei Case*. Istituto per gli studi di politica internazionale (IPSI). <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/political-implications-digital-technologies-huawei-case-22449> (consultado en mayo de 2020).
- SEAMAN, John; HUOTARI, Mikko y OTERO-IGLESIAS, Miguel (2017). *Chinese Investment in Europe. A Country-Level Approach*. European Think-tank Network on China (ETNC). <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/80d690ea-2dcb-43da-b6b4-6211961508ff/Chinese-investment-Europe-Report-ETNC.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=80d690ea-2dcb-43da-b6b4-6211961508ff> (consultado en mayo de 2020).
- SEAMAN, John (2020). *Introduction: China as partner, competitor and rival amid Covid-19. Covid-19 and Europe-China Relations. A country-level analysis*. European Think-tank Network on China (ETNC). http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/riecano_en/publication?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_in/publications/etnc-special-report-covid-19-europe-china-relations-2020 (consultado en mayo de 2020).
- SERBETO, Enrique. *La Eurocámara niega a China el estatuto de economía de mercado*. https://www.abc.es/economia/abci-eurocamara-niega-china-estatuto-economia-mercado-201605122322_noticia.html (consultado en mayo de 2020).
- SENGLING, Bettina (2020). *Represión en China: "En el campo de internamiento estaba prohibido llorar. Si lo hacía, me ataban a una silla de metal"*. XL Semanal. <https://www.xlsemanal.com/conocer/sociedad/20200107/represion-en-china-campos-de-concentracion-minorias-musulmanes-uigures-xinjiang-nueva-ruta-de-la-seda.html> (consultado en mayo de 2020).
- SIEMENS (2018). *Siemens embraces Belt and Road Initiative*. 6/VI/2018, https://press.siemens.com/global/en/press-search?search_api_fulltext=BRI (consultado en mayo de 2020).
- STEVENSON, Alexandra; KULISH, Nicholas y GELLES, David (2020). *Frantic for Coronavirus Gear, Americans in Need Turn to China's Elite*. The New York Times. <https://www.nytimes.com/2020/04/24/business/us-china-coronavirus-donations.html> (consultado en mayo de 2020).

- THE ECONOMIST (2019). *China is thinking twice about lending to Africa*. <https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2019/06/29/china-is-thinking-twice-about-lending-to-africa> (consultado en mayo de 2020).
- THE ECONOMIST (2020). *The digital side of the Belt and Road Initiative is growing*. <https://www.economist.com/special-report/2020/02/06/the-digital-side-of-the-belt-and-road-initiative-is-growing> (consultado en abril de 2020)
- THE ECONOMIST (2020). *China wants to put itself back at the centre of the world*. <https://www.economist.com/special-report/2020/02/06/china-wants-to-put-itself-back-at-the-centre-of-the-world> (consultado en abril de 2020)
- THE GUARDIAN (2019). *US blacklists 28 Chinese companies and government agencies over Uighur repression*. <https://www.theguardian.com/world/2019/oct/08/us-blacklists-28-chinese-companies-and-government-agencies-over-uighur-repression> (consultado en mayo de 2020).
- THIBAUT, Harold (2012). *Le GPS chinois Beidou, actif en 2012*. Le Monde. https://www.lemonde.fr/technologies/article/2011/12/30/le-gps-chinois-beidou-actif-en-2012_1624157_651865.html (consultado en mayo de 2020).
- TORRES, Victoria (2020). *El día en el que los chinos salieron a regalar mascarillas por Madrid*. El País. <https://elpais.com/espana/madrid/2020-03-16/el-dia-en-el-que-los-chinos-salieron-a-regalar-mascarillas.html> (consultado en mayo de 2020).
- VIDAL LIY, Macarena (2016). *China refuerza su control de los medios y exige lealtad absoluta*. El País. https://elpais.com/internacional/2016/03/10/actualidad/1457616146_161759.html (consultado en mayo de 2020).
- WISE, Peter (2020). *Lisbon rebuffs claims Portugal is China's 'special friend' in EU*. Financial Times. <https://www.ft.com/content/862c633e-393b-11ea-a6d3-9a26f8c3cba4> (consultado en mayo de 2020).
- WEBBER, Julian (2019). *China's expansion in the Indian Ocean calls for European engagement*. Mercator Institute for Chinese Studies. MERICS. <https://www.merics.org/en/blog/chinas-expansion-indian-ocean-calls-european-engagement> (consultado en mayo de 2020).
- WOLF, Siegfried O (2018). *The Growing Security Dimension of the China-Pakistan Economic Corridor*. Istituto per gli Studi i Politica Internazionale ISPI. <https://www.ispionline.it/en/print/pubblicazione/growing-security-dimension-china-pakistan-economic-corridor-25316> (consultado en mayo de 2020).

- WONG, Ai Ai y STANLEY, Jia (2017). *Belt & Road: Opportunity & Risk. The prospects and perils of building China's New Silk Road*. Baker & McKenzie. https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/insight/publications/2017/10/belt-road/baker_mckenzie_belt_road_report_2017.pdf (consultado en mayo de 2020).
- WONG, Brian (2020). *China's Mask Diplomacy*. The Diplomat. <https://thediplomat.com/2020/03/chinas-mask-diplomacy/> (consultado en mayo de 2020).
- WORLD TRADE ORGANIZATION (2018). *Trade policy review. Report by the secretariat. China*. https://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/s375_e.pdf (consultado en mayo de 2020).
- YUAN, Li (2020). *Widespread Outcry in China Over Death of Coronavirus Doctor*. The New York Times. <https://www.nytimes.com/2020/02/07/business/china-coronavirus-doctor-death.html> (consultado en mayo de 2020).
- ZHAO, Suisheng (2020). *President Xi's Big Power Diplomacy: Advancing an Assertive Foreign Policy Agenda*. Instituto per gli Studi i Politica Internazionale (ISPI). Mapping China's Global Future. Playing Ball or Rocking the Boat? https://www.ispionline.it/sites/default/files/pubblicazioni/isp_i_mappingchina_web.pdf (consultado en mayo de 2020).
- ZENGLEIN, Max J. y HOLZMANN, Anna (2019). *Evolving Made in China 2025. China's industrial policy in the quest for global tech leadership*. Mercator Institute for China Studies. MERICS. <https://www.merics.org/en/papers-on-china/evolving-made-in-china-2025> (consultado en abril de 2020)