

GRADO EN COMERCIO

TRABAJO FIN DE GRADO

“El ferrocarril China-Europa: análisis desde un enfoque comercial”

YINGBO CAO

**FACULTAD DE COMERCIO
VALLADOLID, JUNIO 2022**



UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

GRADO EN COMERCIO

CURSO ACADÉMICO 2021/2022

TRABAJO FIN DE GRADO

“El ferrocarril China-Europa: análisis desde un enfoque comercial”

Trabajo presentado por: Yingbo Cao

Firma:

Tutor: Chanthaly S. Phabmixay

Firma:

FACULTAD DE COMERCIO

Valladolid, junio 2022

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO

- 1.1. Descripción general del ferrocarril entre China – Europa.
- 1.2. Historial de desarrollo del ferrocarril entre China - Europa.
- 1.3. El concepto de integración económica regional.

CAPÍTULO 2: ANÁLISIS ECONÓMICO DE LOS PAÍSES A LO LARGO DEL FERROCARRIL ENTRE CHINA - EUROPA

- 2.1. Relaciones comerciales de China con países de alto volumen comercial.
- 2.2. Relaciones comerciales de China con países de comercio medio.
- 2.3. Las relaciones comerciales de China con los países de menor volumen comercial.

CAPÍTULO 3: ESTADO DE OPERACIÓN DEL FERROCARRIL ENTRE CHINA - EUROPA

- 3.1. El modo de operación y la organización de suministro de los trenes China-Europa.
- 3.2. Ventajas de la red de transporte de trenes de carga China-Europa.
- 3.3. Problemas existentes en la red de transporte expreso ferroviario China-Europa.

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

RESUMEN

Este Trabajo Fin de Grado trata de realizar un análisis exhaustivo del Ferrocarril China-Europa desde una perspectiva comercial. Para ello, se procede a abordar en detalle el impacto del ferrocarril China-Europa en la economía regional, el papel que desempeña en el comercio China-Europa y el transporte de larga distancia del comercio internacional. Asimismo, se ponen de relieve las ventajas y los inconvenientes existentes en la red de transporte expreso ferroviario China-Europa.

Palabras claves: Ferrocarril China-Europa, análisis comercial, integración económica regional.

INTRODUCCIÓN

Desde 2013, el ferrocarril entre China y Europa ha entrado en una etapa de rápido desarrollo. Las rutas de transporte internacional se han expandido rápidamente. El ferrocarril entre China y Europa ha formado gradualmente una escala y se ha convertido en un puente importante para profundizar el desarrollo de la cooperación económica y comercial entre China y la UE. En los últimos años, el comercio bilateral entre China y la UE ha logrado un rápido desarrollo y China se ha convertido en el mayor importador de la UE y el segundo destino de exportación más grande. En el comercio y el transporte internacionales, suele estar dominado por el transporte marítimo, complementado por el transporte ferroviario. Sin embargo, debido a la larga distancia de transporte, la alta frecuencia y la gran capacidad de transporte, el tren de carga China-Europa se ha convertido en un modo de transporte comercial independiente, lo que mejora en gran medida el problema lento e inestable del transporte marítimo europeo tradicional. Sin embargo, también hay muchos problemas en el modo de transporte directo de los trenes de carga China-Europa, como rutas repetidas, alta tasa de contenedores vacíos en el viaje de regreso y competencia por las fuentes de mercancías entre diferentes ciudades, etc., que han afectado el desarrollo equilibrado de los trenes de carga China-Europa.

Sobre la base de los antecedentes del ferrocarril expreso China-Europa como perspectiva de investigación, este documento realiza un análisis preliminar del nivel de desarrollo económico y el volumen comercial total con China de los países a lo largo de la ruta, y estudia específicamente el potencial comercial de los países a lo largo del ferrocarril expreso China-Europa y el efecto comercial de los países a lo largo de la ruta. Analizará las ventajas y desventajas de los trenes China-Europa y el modo de operación de los trenes China-Europa, cómo reducir costos, evitar el desperdicio de capacidad de transporte y garantizar la operación normal de alta frecuencia de los trenes de transporte.

La estructura del TFG se desglosa en 3 capítulos. El primer capítulo presenta el ferrocarril China – Europa, el proceso de desarrollo del ferrocarril China – Europa y el concepto de integración económica regional. El segundo capítulo presente la situación económica de los países a lo largo del ferrocarril China – Europa y sus relaciones comerciales con China. Finalmente, se introduce el modo de operación del tren de carga China – Europa y su organización de suministro. También se han encontrado problemas en la operación del ferrocarril China – Europa.

CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO

1.1. Descripción general del ferrocarril entre China – Europa.

El tren de carga China-Europa se refiere al tren intermodal ferroviario internacional de contenedores que circula entre China y Europa de acuerdo con las condiciones de los trenes y rutas fijos. Es un tren de carga rápido de China a Europa. Es un tren de clasificación de carga adecuado para contenedores de envío. La construcción y planificación de las líneas oeste, este y media forman siete rutas operativas principales del tren China-Europa: El pasaje occidental sale de las partes central y occidental de China a través del paso de la montaña Alar, el pasaje central pasa por el norte de China y sale de Erlianhot, y el pasaje oriental pasa por la zona costera del este de China y sale de Manzhouli. El 19 de marzo de 2011, el primer tren de carga China-Europa partió de Chongqing, China a Duisburg, Alemania, y el tren de carga China-Europa ha estado en funcionamiento desde entonces. (FangQian, 2015)

Las siete líneas principales de las líneas Oeste, Centro y Este son:

Chongqing - Duisburg, comenzando desde Chongqing, China, saliendo de China desde Alashankou, pasando por Rusia, Bielorrusia, Polonia hasta Duisburg, Alemania, el viaje completo es de aproximadamente 11,000 kilómetros y el tiempo de ejecución es de aproximadamente 15 días.

Chengdu - Lodz, comenzando desde Chengdu, China, saliendo de China desde Alashankou, pasando por Rusia, Bielorrusia y llegando a la estación de Lodz en Polonia, el viaje completo es de 9965 kilómetros y el tiempo de ejecución es de aproximadamente 14 días.

Zhengzhou - Hamburgo, comenzando desde Zhengzhou, saliendo de China desde Alashankou, pasando por Rusia, Bielorrusia, Polonia hasta la estación de Hamburgo en Alemania, el viaje completo es de 10,245 kilómetros y el tiempo de ejecución es de aproximadamente 15 días.

Suzhou - Varsovia, comenzando desde Suzhou, saliendo de Manzhouli, pasando por Rusia y Bielorrusia hasta la estación de Varsovia en Polonia, el viaje completo es de 11,200 kilómetros y el tiempo de ejecución es de aproximadamente 15 días.

Wuhan - República Checa, Polonia, comenzando desde Wuhan, saliendo por Alashankou, pasando por Kazajstán, Rusia, Bielorrusia a ciudades relevantes en Polonia, República Checa, Eslovaquia y otros países, el viaje completo es de aproximadamente 10,700 kilómetros, y el tiempo de ejecución es de aproximadamente 15 días.

Changsha - Duisburg, la estación de salida está en Changsha, y la implementación específica es una ruta principal y dos rutas auxiliares. Una línea principal es de Changsha a Duisburg, Alemania, saliendo a través de Alashankou en Xinjiang, pasando por Kazajstán, Rusia, Bielorrusia, Polonia y Alemania, con una distancia total de 11.808 kilómetros y un tiempo de funcionamiento de 18 días. Una de las dos rutas auxiliares es salir del país por Horgos, Xinjiang, y finalmente llegar a Tashkent, Uzbekistán, con un recorrido total de 6.146 kilómetros y un tiempo de recorrido de 11 días; la otra línea auxiliar es salir del país por Manzhouli y llegar a Moscú, Rusia, con un recorrido total de 8.047 kilómetros, el tiempo de ejecución es de 13 días.

Yiwu-Madrid, partiendo de Yiwu, como parte importante del Ferrocarril Express China-Europa, la primera línea de la línea Yiwu-Madrid recorrerá todo el cinturón económico continental euroasiático, desde Yiwu en Zhejiang hasta Madrid en España, y saldrá por el puerto de Alashankou en Xinjiang, pasando por Kazajstán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Francia, España, con un recorrido total de 13.052 kilómetros y un tiempo de recorrido de unos 21 días. El primer tren China-Europa (Yiwu-Madrid) cuenta con 41 trenes, transportando 82 contenedores estándar para exportación, con una longitud total de más de 550 metros, fue botado el 18 de noviembre de 2014. Actualmente es el más largo de la historia de China, pasando por la mayoría de las ciudades y países, y el tren con la mayor cantidad de cambios de carril.

Los países por donde pasa el ferrocarril China-Europa son: China, Mongolia, Kazajstán, Rusia, Bielorrusia, Ucrania, Turquía, España, Francia, Países Bajos, Alemania, República Checa, Bélgica, Polonia, Hungría, Bulgaria, Austria, Lituania, Croacia, Letonia, Eslovenia, Eslovaquia, etc.

Sin embargo, este artículo solo estudia los siguientes países europeos: España, Francia, Países Bajos, Alemania, República Checa, Bélgica, Polonia, Hungría, Bulgaria, Austria, Lituania, Croacia, Letonia, Eslovenia, Eslovaquia. (Red de carreteras One Belt One de China, 2022)

1.2. Historial de desarrollo del ferrocarril entre China - Europa.

El " ferrocarril entre China - Europa " apareció el 19 de marzo de 2011 como una nueva forma de transporte de carga entre China y Europa, marcando la apertura del tren de carga de contenedores "Yuxin-Europa" de Chongqing, China a Duisburg, Alemania. Esto marcó el comienzo de una nueva era en el transporte de mercancías entre China y

Europa. El desarrollo de los trenes de carga China-Europa en los últimos 10 años ha mostrado características de rápido crecimiento, amplia cobertura y muchos tipos de carga.

Desde su lanzamiento en 2011, tras diez años de desarrollo, el número de trenes China-Europa ha pasado de menos de 20 trenes en 2011 a más de 12.000 trenes en 2020, llegando a 92 ciudades en los países; hubo 3.398 trenes y 322.000 TEU de mercancías enviadas, un incremento del 75% y 84% interanual respectivamente, y la tasa integral de contenedores pesados fue del 96,5%.

El desarrollo del ferrocarril entre China - Europa en los últimos 10 años se divide en tres etapas, a saber: la etapa de exploración descentralizada, la etapa de integración inicial y la etapa de optimización y mejora desde finales de 2016 hasta el presente. Entre ellas, las dos últimas etapas se caracterizan por la integración de trenes.

Primero, la escala ha crecido rápidamente. En 2011, el número de trenes de carga China-Europa fue de solo 17; en 2017, su operación anual llegó a 3.673; en 2020, el tren de carga China-Europa superó por primera vez la marca de las "10.000 líneas", que fue 7,3 veces el número de trenes en 2016; a finales de agosto de 2018, el número total de trenes ha llegado a 10.000; en 2020, llegará a 12.406, que es más de 700 veces mayor que en 2011. (ZhouYang, 2019)

En segundo lugar, la cobertura de transporte se está ampliando. Diferentes provincias de China han explorado sucesivamente nuevas rutas para los trenes, lo que ha hecho que los trenes China-Europa se conecten a un área más amplia dentro y fuera del país. En la actualidad, el ferrocarril entre China - Europa ha abierto 67 líneas, llegando a 92 ciudades en Europa, formando inicialmente un patrón de operación relativamente estable. En las divisiones administrativas locales de China, a excepción de las regiones administrativas especiales de Beijing, Tíbet, Hainan y Hong Kong, Macao y Taiwán, se han operado trenes de carga China-Europa; los trenes de carga China-Europa tienen acceso a diferentes regiones de Eurasia, incluida la Unión Europea, Rusia, Asia Central, Medio Oriente y Sudeste Asiático. (Bin, 2019)

En tercer lugar, las categorías de mercancías transportadas siguen aumentando. En los primeros días de los trenes de carga China-Europa, las categorías de mercancías transportadas eran relativamente únicas. La ruta más antigua "Yuxin-Europa" fue inicialmente principalmente para transportar portátiles producidos localmente a Europa. Con el aumento continuo de la escala y la cobertura de la línea, los trenes China-Europa se diferencian gradualmente en dos tipos combinados con características económicas locales: un tipo de línea enfatiza el estatus especial de los bienes producidos localmente

en los bienes transportados, como Yuxin-Europa. El objetivo importante es atender la importación y exportación de computadoras portátiles locales, productos de maquinaria y otras empresas; un tipo de línea otorga gran importancia a las ventajas de la ubicación, como los centros de transporte, y reúne productos de otras regiones para un transporte unificado. En este proceso, las categorías de mercancías transportadas por los trenes de carga China-Europa se han ampliado a productos electrónicos, equipos mecánicos, productos químicos, pulpa de madera, prendas de vestir, zapatos y sombreros, cereales, vino, granos de café, alimentos refrigerados, medicamentos y equipos médicos y muchas otras categorías. Si lo clasifica por el valor agregado de los bienes, el tren de carga China-Europa no solo transporta productos de alto valor agregado, como automóviles y computadoras portátiles, sino que también atrae una gran cantidad de bienes masivos y de bajo valor agregado. (ShiRong, 2018) (ZhouYang, 2019)

El 19 de marzo de 2011, el primer tren de carga China-Europa partió de Chongqing, China hacia Duisburg, Alemania. Desde entonces, decenas de ciudades como Chengdu, Xi'an, Zhengzhou, Wuhan, Suzhou y Guangzhou han abierto sucesivamente rutas de transporte ferroviario a muchas ciudades de Europa.

En mayo de 2017, el tren número 1000 China-Europa X8024 en 2017 partió de Yiwu desde Yiwu, Zhejiang, China a Madrid, España, cargado con productos pequeños, ropa y otros bienes.

Abril 2018. El ferrocarril entre China - Europa llega a Viena, Austria por primera vez.

El 28 de junio de 2018, un tren lleno de productos electrónicos partió de Chongqing, marcando que el número acumulado de trenes China-Europa (Línea Yuxin-Europa) llegó a 2.000.

A finales de junio de 2018, el número acumulado de trenes China-Europa superó los 9.000, transportando cerca de 800.000 TEU de mercancías, llegando a 42 ciudades en 14 países europeos, y la red de transporte cubre las principales áreas del continente euroasiático.

En julio de 2018, el tren X8011/2 con 50 vehículos, lleno de componentes electrónicos, bebidas, alimentos y otros productos, partió de la estación de Wuhan y se dirigió a Duisburg, Alemania. Parte de los vehículos y mercancías serán transferidos al tren de carga con destino a Londres, Reino Unido en Duisburg. Esta es la primera vez que el tren de carga China-Europa (Hanxin-Europa) se extiende a Londres, Reino Unido. Este tren será el tren número 90 China-Europa desde Wuhan en 2018. Tras la apertura del tren

de Wuhan a Lyon, Francia, esta es otra extensión de la línea logística del tren China-Europa (Wuhan), ampliando el radio de servicio y el alcance del tren.

En noviembre de 2018, la primera prueba de importación de correo del ferrocarril entre China – Europa fue exitosa.

En 2018, la escala de los trenes de carga China-Europa aumentó rápidamente de 1 tren por semana a 3 trenes por día, con 20 líneas de tren llegando a 26 ciudades en 19 países de Asia Central y Europa.

En abril de 2019, el primer tren China-Europa de Luxemburgo a Chengdu partió de la estación de tren de Dudelange en Luxemburgo. El tren de carga China-Europa es solo 1/4 del tiempo de envío y 1/5 del flete aéreo en términos de tiempo de transporte, que es más seguro y ecológico que el transporte por carretera.

En octubre de 2019, el ferrocarril entre China - Europa. (Yiwu-Liege) "World Electronic Trade Platform (eWTP)" partió de Yiwu, Zhejiang, pasando por Kazajstán, Rusia, Bielorrusia, Polonia y Alemania, y finalmente llegó a Lieja, Bélgica.

En abril de 2019, el primer tren China-Europa de Luxemburgo a Chengdu partió de la estación de tren de Dudelange en Luxemburgo. El tren de carga China-Europa es solo 1/4 del tiempo de envío y 1/5 del flete aéreo en términos de tiempo de transporte, que es más seguro y ecológico que el transporte por carretera.

En octubre de 2019, el Ferrocarril entre China - Europa. (Yiwu-Lieja) partió de Yiwu, Zhejiang, pasando por Kazajstán, Rusia, Bielorrusia, Polonia y Alemania, y finalmente llegó a Lieja, Bélgica.

En marzo de 2020, el tren de carga X8020 China-Europa cargado con materiales anti epidémicos y pequeños productos partió de la estación oeste de Yiwu y se dirigió a Madrid, España, marcando la operación normalizada y a gran escala del servicio postal de Yiwu a Europa.

En septiembre de 2020, el tren de exportación de comercio electrónico transfronterizo el ferrocarril entre China - Europa (Yuxin-Europa) partió de Chongqing, marcando el lanzamiento exitoso del primer tren de exportación de comercio electrónico transfronterizo el ferrocarril entre China - Europa. Este tren está cargado con 43 contenedores de productos de comercio electrónico transfronterizo de toda China, principalmente ropa, zapatos y sombreros, electrodomésticos, artículos de primera necesidad, etc., y se enviarán a Alemania, Polonia y otros países europeos.

En enero de 2021, el tren de carga X8153 China-Europa partirá de Xi'an y se dirigirá a Mannheim, Alemania, marcando que el número de trenes de carga China-Europa (Xi'an) superará los 10.000 en 2021.

En marzo de 2021, el primer tren China-Europa de Jiangsu para exportaciones de comercio electrónico transfronterizo partió de Suzhou. Este lote de bienes de comercio (WangShuo, 2018) electrónico transfronterizo son principalmente textiles y artículos para el hogar, con un total de 4.468 billetes, 73,5 toneladas y un valor total de 793.300 dólares estadounidenses. (Red de carreteras One Belt One de China, 2022) (FangQian, 2015)

1.3. El concepto de integración económica regional.

La integración económica es la unión económica entre países. La integración económica regional se refiere al objetivo de dos o más países que son geográficamente adyacentes para obtener la maximización y complementariedad de los beneficios económicos entre los países de la región. Dos o más de estos países logran la integración económica mediante la reducción de aranceles y restricciones que dificultan el flujo transfronterizo de factores de producción (como productos, servicios, capital y mano de obra), que se caracterizan por una fuerte regionalización y bloque, con supranacionalidad. Los estados miembros para hacer un cierto grado de transferencia de soberanía; su esencia es reducir los costos de transacción entre los estados miembros, mejorar la libertad de comercio y lograr el libre flujo de factores y productos, para así lograr la asignación óptima de recursos. (Huang, 2016) (Qing, 2018)

El grupo económico regional con el mayor grado de integración es la Unión Europea. Los estados miembros están completamente unificados en las políticas económicas, financieras, fiscales y otras, y toman la misma posición en la toma de decisiones económicas nacionales. Mercancías, capital y personal en la región son completamente libres de fluir y usar una moneda común. Esta es la etapa más alta de la integración económica. (Huang, 2016)

Las formas de integración económica regional incluyen zona aduanera preferencial, áreas de libre comercio, uniones aduaneras, mercados comunes y uniones económicas.

Zona aduanera preferencial. El área aduanera preferencial, también conocida como acuerdo comercial preferencial, se refiere al trato preferencial de las concesiones arancelarias entre los estados miembros. La tasa impositiva de la zona aduanera preferencial es inferior a la tasa impositiva de nación más favorecida, pero todavía existe cierto grado de aranceles

entre los estados miembros. Es la forma de organización de integración regional menos desarrollada, más flexible y fácil.

Zona de libre comercio. Un área de libre comercio se refiere a un área comercial compuesta por países que han firmado acuerdos de libre comercio. Los estados miembros están exentos de aranceles y otras restricciones comerciales, pero aún mantienen sus propios aranceles y cuotas para países fuera de la zona.

Unión aduanera. Una unión aduanera se refiere a una alianza formada por dos o más países con el fin de eliminar los aranceles de cada uno o varias barreras comerciales y establecer un arancel externo común. Libre circulación de mercancías y libre competencia dentro de la alianza. Una unión aduanera va un paso más allá que una zona de libre comercio en términos de integración.

Mercado Común. Se refiere a la realización del libre flujo de factores de producción sobre la base de la unión aduanera, y el establecimiento de aranceles, comercio e integración de mercados dentro de la unión. Su objetivo final es lograr la plena unión económica.

Unión Económica. Es el objetivo último de desarrollo y la forma más elevada de integración económica. Requiere que sus países miembros establezcan una agencia de gestión supranacional sobre la base de la realización de la integración arancelaria, comercial y de mercado, asuman la misma posición en la toma de decisiones económicas internacionales, ejerzan un sistema monetario unificado y formen una institución bancaria unificada. Y luego tomar una posición unificada en la economía, las finanzas, la moneda, los aranceles, el comercio y los mercados para lograr una integración económica integral. (ZhangJun, 2018)

El rápido desarrollo de la integración económica regional a escala global se basa principalmente en tres enfoques: uno es profundizar y actualizar continuamente las formas existentes; el otro es expandir los miembros del grupo existentes; el tercero es concluir nuevos acuerdos comerciales regionales o reiniciar la cooperación económica regional. (Huang, 2016)

La integración económica regional refleja la tendencia general de multipolarización de la economía mundial. Desde la perspectiva de los países desarrollados, la integración regional se asienta sobre el trasfondo de la globalización económica. Por un lado, la globalización va acompañada de las exigencias del progreso científico y tecnológico y del enorme desarrollo de la productividad de las empresas multinacionales. Por otro lado, debido a la existencia de estados-nación e intereses, la competencia global continúa intensificándose; al mismo tiempo, bajo la influencia de la ley del desarrollo económico desequilibrado, el monopolio de la economía estadounidense a mediados de los últimos siglos ya no existe, formando así una

economía mundial El patrón de "uno super, muchos fuertes". Por lo tanto, los países desarrollados esperan asegurar la expansión de su sistema de producción y escala de mercado mediante el establecimiento de organizaciones económicas regionales, para mejorar su propia competitividad y asegurar una posición invencible en el proceso de obtener más ganancias. (ZhangJun, 2018)

La esencia de la integración económica regional es la multipolarización de la economía mundial. Sus significados incluyen: En primer lugar, bajo la influencia de la ley del desarrollo económico desequilibrado, la economía mundial actual se está deshaciendo del control de las superpotencias, lo que conduce a una cooperación igualitaria y una competencia leal; en segundo lugar, las organizaciones económicas regionales en el contexto de la globalización económica No son solo productos de la competencia, es la tendencia. (ShiRong, 2018)

El surgimiento y desarrollo de la cooperación económica intercontinental e interregional. Desde la década de 1990, la base de composición de la cooperación económica regional ha sufrido grandes cambios, rompiendo el concepto estrecho de adyacencia regional, y han surgido organizaciones de cooperación regional transcontinental y transoceánica. También se ha lanzado la cooperación horizontal entre diferentes grupos económicos regionales.

Según el Banco Mundial, solo 12 países insulares y principados del mundo no están involucrados en ningún Acuerdo Comercial Regional (ACR). 174 países y regiones participaron en al menos un (hasta 29) acuerdos comerciales regionales, con un promedio de 5 por país o región. Existen grandes diferencias entre regiones y diversos grados de desarrollo. Todos los miembros de la OMC son también miembros de varias organizaciones económicas regionales, y algunos tienen la condición de miembros de múltiples organizaciones regionales de integración económica. Casi 150 países y regiones de todo el mundo tienen "miembros duales" del sistema de comercio multilateral y la integración económica regional. Los países del Norte firmaron la mayor cantidad de acuerdos comerciales regionales, con un promedio de 13 por país.

El contenido de la integración económica regional es amplio y profundo. El alcance de la nueva ronda de acuerdos regionales se ha ampliado considerablemente, incluyendo no solo la liberalización del comercio de bienes, sino también la liberalización del comercio de servicios, la liberalización del comercio agrícola, la liberalización de las inversiones, los mecanismos de solución de controversias comerciales, la política de competencia unificada, la normas de protección de la propiedad, normas ambientales comunes, normas laborales e incluso un concepto democrático común. Por ejemplo, muchos de los acuerdos de integración regional de América del Norte, la Unión Europea, Sur-Sur y otros tratan de disposiciones sobre

estándares, logística, cooperación aduanera, servicios, propiedad intelectual, inversión, mecanismos de resolución de disputas, derechos laborales y política de competencia.

Las formas y mecanismos son flexibles y diversos. Una es que la mayoría de los grupos económicos regionales tienen un enfoque abierto a la membresía para acelerar la expansión. A excepción de algunas economías regionales que están claramente constituidas por ambas partes, como el Acuerdo de Libre Comercio entre EE. UU. y Canadá y el Acuerdo de Asociación Económica más Estrecha entre Australia y Nueva Zelanda, la mayoría de las economías regionales en general han experimentado un proceso de membresía de menos a más miembros. El segundo es el desarrollo de formas y niveles de cooperación de bajo a alto nivel. Muchos países abandonaron o establecieron áreas de libre comercio o uniones aduaneras sobre la base de los acuerdos preferenciales comerciales originales, y algunos evolucionaron de uniones aduaneras a mercados comunes. El área de libre comercio se convirtió en una unión aduanera y comenzó a operar oficialmente, convirtiéndose así en la segunda unión aduanera más grande del mundo después de la Unión Europea. (WangShuo, 2018) (Red de carreteras One Belt One de China, 2022) (WenRui, 2019) (QianLi, Investigación de Integración Económica Regional, 2007) (HeDan, 2016)

CAPÍTULO 2: ANÁLISIS ECONÓMICO DE LOS PAÍSES A LO LARGO DEL FERROCARRIL ENTRE CHINA – EUROPA

El PIB es una medida de la suma del valor de los bienes y servicios finales producidos y proporcionados por un país o región durante un cierto período de tiempo. Refleja la fortaleza económica y el tamaño del mercado de un país (o región) y, a menudo, se considera que es el mejor indicador para medir el estado económico de un país. El Banco Mundial divide las economías de todo el mundo en cuatro grupos de ingresos según su ubicación geográfica, capacidad económica, vulnerabilidad económica, educación, salud, etc. Estos son: países de ingresos altos, países de ingresos medios altos, países de ingresos medios bajos y países de ingresos bajos. De acuerdo con los últimos criterios de clasificación de ingresos de países publicados por el Banco Mundial en 2022: el ingreso per cápita de los países de bajos ingresos es inferior a US \$ 1,036, el ingreso per cápita de los países de ingresos medianos bajos es de US \$ 1,036 a US \$ 4,045, y el ingreso per cápita de los países de ingreso medio-alto es De \$ 4,046 a \$ 12,535, el ingreso per cápita en los países de ingreso alto es superior a \$ 12,535. Con referencia a estos estándares, se dividen los principales países cubiertos en este artículo. (Bancomundial, 2022)

Tabla 1: PIB per cápita de los países en el año 2021

País	PIB per cápita del año 2021
Países bajos	\$58,147.00
Austria	\$53,407.00
Bélgica	\$51,839.00
Alemania	\$50,784.00
Francia	\$43,556.00
España	\$30,063.00
Eslovenia	\$29,173.00
Lituania	\$23,405.00
Republica checa	\$22,926.00
Eslovaquia	\$21,039.00
Letonia	\$20,560.00
Croacia	\$16,793.00
Hungría	\$15,866.00
Polonia	\$15,699.00
China	\$10,511.00
Bulgaria	\$10,006.00

Fuente: (Datosmacro, 2022)

Tabla 2: Clasificación de los niveles del PIB per cápita de los países a lo largo del ferrocarril entre China – Europa.

Área	País de bajos ingresos	País de ingresos medios bajos	País de ingresos medios altos	País de altos ingresos
Asia oriental			China	
Europa oriental			Bulgaria	Lituania, Croacia, Eslovaquia, Eslovenia, Polonia, Hungría, Letonia.
Europa occidental				España, Francia, Países bajos, Alemania, República checa, Bélgica, Austria

Fuente: (Datosmacro, 2022) (Bancomundial, 2022)

Se puede ver en la Tabla 2 que un total de 14 países a lo largo del ferrocarril entre China -Europa son países de ingresos altos, 2 países son países de ingresos medios altos, no hay países son países de ingresos medios bajos y tampoco no hay países de ingresos

bajos. países de ingresos. Se puede ver que, aunque el nivel de desarrollo económico de los países a lo largo del Ferrocarril entre China-Europa es algo diferente, todos los países pertenecen al nivel de ingreso económico medio y alto. Conectar a China y otros países en desarrollo alrededor de China con países europeos desarrollados, promover el desarrollo del comercio internacional, mejorar las relaciones comerciales y mejorar el nivel de cooperación comercial internacional.

Este artículo analiza el volumen comercial total entre China y 15 países a lo largo del ferrocarril entre China – Europa, con un período de tiempo de 2012 a 2021. Para facilitar la categorización, el análisis y la comparación, los 15 países se dividen en tres niveles: los países con un volumen comercial total de más de 300 000 millones de USD con China entre 2012 y 2021 se enumeran como países de alto volumen comercial. Los países con un volumen comercial total con China entre US\$100 mil millones y US\$300 mil millones durante el período se enumeran como países de comercio medio, y los países con un comercio total de importación y exportación con China de menos de US\$100 mil millones entre 2012 y 2021 se enumeran como países de comercio de bajo nivel.

El volumen comercial total se obtiene sumando el valor de importación y el valor de exportación a China. Los siguientes datos provienen del Ministerio de Comercio de la República Popular China.

Tabla 3.1: El volumen comercial total entre China y los 15 países en 2012, 2013, 2014.

	2012	2013	2014
Alemania	\$ 161,129,720,000.00	\$ 161,551,510,000.00	\$ 177,752,630,000.00
Países bajos	\$ 67,609,040,000.00	\$ 70,147,390,000.00	\$ 74,282,590,000.00
Francia	\$ 51,021,870,000.00	\$ 49,831,640,000.00	\$ 55,796,800,000.00
España	\$ 24,568,840,000.00	\$ 24,913,450,000.00	\$ 27,714,280,000.00
Bélgica	\$ 26,341,410,000.00	\$ 25,430,940,000.00	\$ 27,277,200,000.00
Polonia	\$ 14,384,140,000.00	\$ 14,812,430,000.00	\$ 17,193,660,000.00
República checa	\$ 8,730,290,000.00	\$ 9,452,090,000.00	\$ 10,981,220,000.00
Hungría	\$ 8,060,990,000.00	\$ 8,408,220,000.00	\$ 9,024,460,000.00
Austria	\$ 6,760,220,000.00	\$ 7,068,490,000.00	\$ 8,252,160,000.00
Eslovaquia	\$ 6,078,250,000.00	\$ 6,542,510,000.00	\$ 6,205,230,000.00
Eslovenia	\$ 1,822,670,000.00	\$ 2,137,050,000.00	\$ 2,323,390,000.00
Bulgaria	\$ 1,894,960,000.00	\$ 2,079,540,000.00	\$ 2,165,540,000.00
Lituania	\$ 1,720,910,000.00	\$ 1,811,260,000.00	\$ 1,815,370,000.00
Croacia	\$ 1,374,490,000.00	\$ 1,495,000,000.00	\$ 1,127,940,000.00
Letonia	\$ 1,381,540,000.00	\$ 1,473,400,000.00	\$ 1,463,670,000.00

Fuente: (Ministerio de Comercio de China, 2022)

Tabla 4.2: El volumen comercial total entre China y los 15 países en 2015, 2016, 2017.

	2015	2016	2017
Alemania	\$ 156,783,680,000.00	\$ 151,286,640,000.00	\$ 168,908,410,000.00
Países bajos	\$ 68,255,400,000.00	\$ 67,240,040,000.00	\$ 78,378,760,000.00
Francia	\$ 51,410,100,000.00	\$ 47,194,960,000.00	\$ 54,463,730,000.00
España	\$ 27,460,920,000.00	\$ 27,444,120,000.00	\$ 30,940,480,000.00
Bélgica	\$ 23,219,430,000.00	\$ 21,613,900,000.00	\$ 23,284,860,000.00
Polonia	\$ 17,089,880,000.00	\$ 17,625,680,000.00	\$ 21,229,450,000.00
República checa	\$ 11,007,720,000.00	\$ 11,006,920,000.00	\$ 12,488,660,000.00
Hungría	\$ 8,069,370,000.00	\$ 8,884,810,000.00	\$ 10,126,780,000.00
Austria	\$ 7,465,380,000.00	\$ 7,257,010,000.00	\$ 8,392,990,000.00
Eslovaquia	\$ 5,032,380,000.00	\$ 5,271,140,000.00	\$ 5,314,600,000.00
Eslovenia	\$ 2,381,080,000.00	\$ 2,765,540,000.00	\$ 3,383,170,000.00
Bulgaria	\$ 1,792,610,000.00	\$ 1,643,710,000.00	\$ 2,137,700,000.00
Lituania	\$ 1,347,100,000.00	\$ 1,454,120,000.00	\$ 1,855,680,000.00
Croacia	\$ 1,097,390,000.00	\$ 1,178,080,000.00	\$ 1,342,670,000.00
Letonia	\$ 1,167,810,000.00	\$ 1,194,480,000.00	\$ 1,325,220,000.00

Fuente: (Ministerio de Comercio de China, 2022)

Tabla 5.3: El volumen comercial total entre China y los 15 países en 2018, 2019, 2020.

	2018	2019	2020
Alemania	\$ 183,880,790,000.00	\$ 184,857,990,000.00	\$ 178,483,070,000.00
Países bajos	\$ 85,180,050,000.00	\$ 85,150,580,000.00	\$ 107,365,320,000.00
Francia	\$ 62,898,680,000.00	\$ 65,535,090,000.00	\$ 53,490,470,000.00
España	\$ 33,718,180,000.00	\$ 35,468,820,000.00	\$ 33,354,210,000.00
Bélgica	\$ 24,030,120,000.00	\$ 25,089,780,000.00	\$ 26,774,210,000.00
Polonia	\$ 24,523,910,000.00	\$ 27,809,500,000.00	\$ 26,252,510,000.00
República checa	\$ 16,309,160,000.00	\$ 17,595,500,000.00	\$ 19,014,110,000.00
Hungría	\$ 10,883,390,000.00	\$ 10,213,010,000.00	\$ 10,640,900,000.00
Austria	\$ 9,751,020,000.00	\$ 10,668,010,000.00	\$ 9,756,850,000.00
Eslovaquia	\$ 7,780,310,000.00	\$ 8,889,300,000.00	\$ 4,809,680,000.00
Eslovenia	\$ 5,015,890,000.00	\$ 3,927,050,000.00	\$ 2,602,630,000.00
Bulgaria	\$ 2,588,300,000.00	\$ 2,717,500,000.00	\$ 2,486,700,000.00
Lituania	\$ 2,093,040,000.00	\$ 2,133,080,000.00	\$ 1,494,470,000.00
Croacia	\$ 1,539,000,000.00	\$ 1,540,210,000.00	\$ 1,164,900,000.00
Letonia	\$ 1,380,310,000.00	\$ 1,287,460,000.00	\$ 801,840,000.00

Fuente: (Ministerio de Comercio de China, 2022)

Tabla 6.4: El volumen comercial total entre China y los 15 países en 2021 y Comercio total de la década.

	2021	En total
Alemania	\$ 292,685,430,000.00	\$ 1,911,367,860,000.00
Países bajos	\$ 126,324,640,000.00	\$ 829,933,810,000.00
Francia	\$ 64,771,910,000.00	\$ 556,345,250,000.00
España	\$ 39,181,090,000.00	\$ 304,764,390,000.00
Bélgica	\$ 32,813,940,000.00	\$ 255,875,790,000.00
Polonia	\$ 34,185,060,000.00	\$ 215,106,220,000.00
República checa	\$ 21,023,590,000.00	\$ 137,609,260,000.00
Hungría	\$ 11,491,960,000.00	\$ 95,803,820,000.00
Austria	\$ 12,277,080,000.00	\$ 87,649,210,000.00
Eslovaquia	\$ 5,765,770,000.00	\$ 61,709,170,000.00
Eslovenia	\$ 6,319,400,000.00	\$ 32,677,870,000.00
Bulgaria	\$ 3,223,260,000.00	\$ 22,729,820,000.00
Lituania	\$ 1,822,560,000.00	\$ 17,547,590,000.00
Croacia	\$ 1,124,960,000.00	\$ 12,984,640,000.00
Letonia	\$ 1,022,430,000.00	\$ 12,498,160,000.00

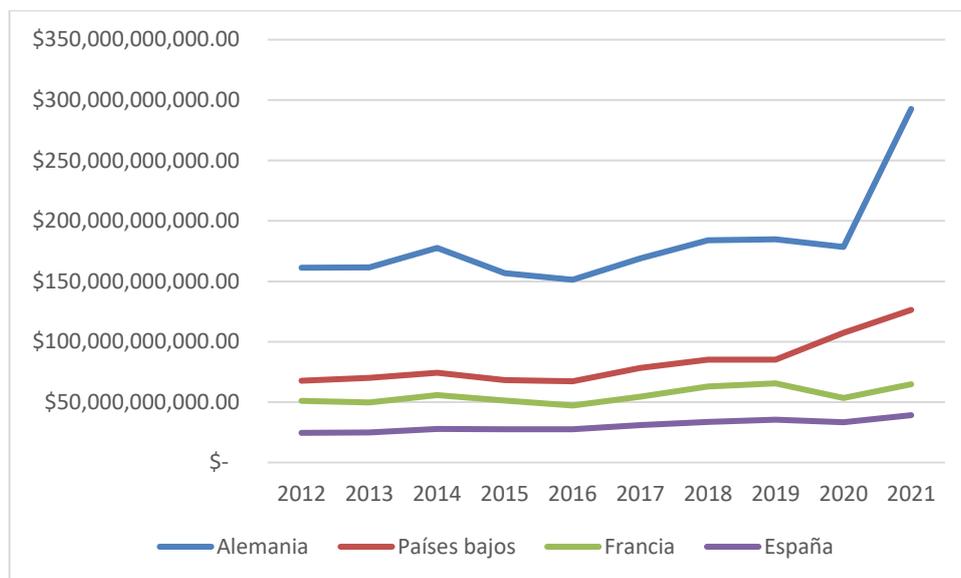
Fuente: (Ministerio de Comercio de China, 2022)

De la Tabla 3.4, se puede concluir que Alemania, los Países Bajos, Francia y España, cuyo volumen comercial total con China supera los 300 mil millones de dólares estadounidenses, están incluidos en los países con un alto volumen comercial con China. Bélgica, Polonia y la República Checa tienen un volumen comercial total de entre 100.000 y 300.000 millones de dólares estadounidenses con China, lo que los sitúa entre los países con un comercio medio con China. Hungría, Austria, Eslovaquia, Eslovenia, Bulgaria, Lituania, Croacia, Letonia, los ocho países cuyo comercio total con China es inferior a 100 000 millones de dólares estadounidenses, figuran como países con un volumen comercial bajo con China.

2.1. Relaciones comerciales de China con países de alto volumen comercial.

De la Figura 1, Alemania, los Países Bajos, Francia y España han mantenido relaciones comerciales estables y de largo plazo con China, y el volumen comercial de importación y exportación es muy alto. En el caso del COVID-19 en 2020, aunque el volumen del comercio fronterizo disminuyó, en 2021 se recuperó rápidamente y mostró una tendencia creciente. (QianLi, 2017) (Ministerio de Comercio de China, 2022)

Figura 1: Comercio total entre China y Alemania, Países bajos, Francia y España de 2012 a 2021.



Fuente: (Ministerio de Comercio de China, 2022)

1. Relación comercial entre Alemania y China

En 2016, China superó a Estados Unidos por primera vez para convertirse en el mayor socio comercial de Alemania en el mundo. Los Países Bajos y los Estados Unidos ocuparon el segundo y tercer lugar entre los socios comerciales de Alemania en 2019. En términos de importaciones, en 2019, las tres principales fuentes de bienes alemanes importados por valor fueron China, los Países Bajos y Francia. En términos de exportaciones, en 2019, los tres principales destinos de las exportaciones de bienes alemanes fueron Estados Unidos, Francia y China.

Alemania y China han cooperado durante mucho tiempo en el comercio internacional. Desde 2012, China ha sido el socio comercial más grande y estable de Alemania en Asia. Desde el establecimiento de la UE, la UE se ha clasificado entre los dos principales socios comerciales de China. Como miembro de la Unión Europea, Alemania es el mayor socio comercial de China en la Unión Europea. China y Alemania tienen una base sólida para los intercambios comerciales. Ambos gobiernos otorgan gran importancia al desarrollo del comercio entre China y Alemania. Han llevado a cabo una serie de conversaciones y consultas para optimizar continuamente el entorno del mercado y las normas legales para el desarrollo del comercio entre China y Alemania. y promover la profundización del comercio chino-alemán.

En 1972, el establecimiento oficial de las relaciones diplomáticas chino-alemanas, el desarrollo comercial chino-alemán entró en la vía rápida. Desde el comienzo del nuevo siglo, el comercio chino-alemán ha logrado un mayor progreso y ha logrado más logros. Con el

desarrollo del comercio chino-alemán, los intercambios entre China y Alemania en el campo económico se han profundizado gradualmente y las áreas de cooperación entre los dos países han seguido ampliándose. Cada vez más empresas alemanas eligen invertir directa e indirectamente en China. Según las estadísticas, desde 2005, China se ha convertido en un país superávit en el comercio bilateral entre China y Alemania, y ha mantenido un estatus de superávit comercial desde entonces. Expandir año tras año.

China exporta principalmente productos intensivos en mano de obra, como textiles, ropa, juguetes, etc., mientras que Alemania exporta principalmente productos intensivos en tecnología, como automóviles, maquinaria grande e instrumentos de precisión. Los productos comerciales de importación y exportación de China y Alemania juegan un cierto papel complementario a sus propias industrias manufactureras. Los productos comerciales de los dos países son altamente complementarios y su competitividad en el mercado internacional es relativamente pequeña. Esta es la poderosa fuerza motriz para el desarrollo continuo del comercio entre China y Alemania. Con la maduración continua del mercado chino, el avance continuo de la ciencia y la tecnología, y la mejora de la calidad de la mano de obra, los productos "Made in China" están cambiando de mano de obra intensiva a tecnología y conocimiento intensivos. De hecho, la inversión directa e indirecta de Alemania en China ha contribuido en cierta medida a esta transformación industrial en China. El modelo comercial chino-alemán también está experimentando nuevos cambios. La brecha entre las empresas chinas y las empresas alemanas en tecnología y artesanía se está reduciendo gradualmente, y la competitividad de los productos chinos en el campo de la alta tecnología continúa mejorando. Podemos prever que en un futuro cercano, las empresas alemanas sentirán una presión cada vez más competitiva de empresas chinas.

En términos de exportaciones, las exportaciones de Alemania a China se concentran principalmente en la fabricación de maquinaria, aparatos electrónicos, transporte, instrumentos de precisión y otras industrias. Las exportaciones de diversos productos, como automóviles, aviones y productos químicos, muestran un rápido crecimiento. Entre ellos, la maquinaria y el equipo es el mayor producto de exportación de Alemania a China. Curiosamente, las exportaciones de cobre, instalaciones ferroviarias, productos químicos, automóviles y otros productos básicos aumentaron significativamente. En particular, Alemania exporta automóviles y piezas de vehículos de motor a China. En términos de importaciones, los productos de Alemania importados de China se concentran principalmente en electrodomésticos, textiles y prendas de vestir, calzado, juguetes y productos de acero. Entre ellos, más de la mitad de las importaciones de Alemania desde China son aparatos electrónicos, ropa, textiles y calzado. Los aparatos electrónicos y los productos textiles y de

confección, que son los dos primeros en términos de volumen de importación, tienen varios niveles de crecimiento en la cantidad de diversos productos importados por Alemania desde China.

Aproximadamente la mitad de los productos en los que Alemania depende más de China son bienes de consumo puro. Estos productos tienen una característica común, es decir, productos que requieren mucha mano de obra, los requisitos técnicos no son demasiado altos. Es muy probable que dichos productos sean remplazados en el mercado internacional, aunque actualmente Alemania importa una cantidad relativamente grande de China, no tiene una fuerte dependencia. En los últimos años, China también ha estado transformando activamente su modo de crecimiento económico, aumentando el valor tecnológico y tecnológico agregado de sus productos, y tratando de deshacerse de la imagen barata de "Hecho en China". Con la ventaja del bono demográfico, China ha abierto el mercado de países desarrollados como Alemania utilizando mano de obra barata. Sin embargo, esta situación no puede continuar. Primero, estos productos primarios producidos en China son fáciles de comprar en otros países y hay una gran posibilidad de ser reemplazados. Segundo, con la desaparición del dividendo demográfico de China, los costos laborales de China están aumentando. Los productos que dependen de un procesamiento intensivo en mano de obra no son sostenibles. La tercera es que el modelo comercial actual de China consume muchos recursos y causa un gran daño al medio ambiente, lo que no cumple con los requisitos del desarrollo sostenible a largo plazo. Con la mejora de la productividad, el progreso tecnológico y el desarrollo económico, los productos de exportación de China han comenzado a ingresar a algunas industrias monopolizadas por empresas alemanas.

La economía de China se está desarrollando rápidamente y el mercado chino se está expandiendo rápidamente. El pueblo chino rápidamente próspero y la sociedad china que avanza hacia la modernización de manera integral son mercados enormes con demandas en constante expansión. Desde el siglo XXI, la demanda de importaciones extranjeras de China ha seguido creciendo, entre las cuales las importaciones de China desde Alemania han crecido muy rápidamente. Las principales razones de este fenómeno son las siguientes: primero, después de que China implementa la política de apertura al mundo exterior, la demanda de construcción económica y el desarrollo de la economía de mercado es muy grande, y la demanda de importación de varios productos es más fuerte que la de otros países del mundo en el mismo período. Especialmente para algunos productos de alta tecnología, como automóviles, aviones, maquinaria a gran escala, etc., la demanda es muy grande y la dependencia del comercio exterior ha aumentado considerablemente. Según los datos, el volumen de importación de equipos de tráfico, equipos aeroespaciales, equipos médicos y

equipos de medición y control de China a Alemania siempre se ha clasificado entre los cinco primeros del total de categorías de productos importados. Entre ellos, la dependencia de China de la maquinaria y el equipo alemán es la más grande, seguida por la dependencia de los automóviles y sus accesorios. La maquinaria y el equipo representan alrededor del 60% de los productos en los que China depende más de Alemania, lo que refleja plenamente la competitividad central de la industria manufacturera alemana. Debido a que Alemania tiene tecnología central en la fabricación de maquinaria y equipos, y la mayor parte de la maquinaria exportada a China se utiliza en la producción manufacturera china, si Alemania reduce repentinamente la exportación de maquinaria y equipos a China, tendrá un gran impacto en los chinos. mercado y daño. Mejorar la capacidad de investigación y desarrollo independientes, mejorar el nivel de gestión empresarial y mejorar la competitividad central de los productos son las claves para resolver la alta dependencia comercial unidireccional de China con respecto a Alemania. En la actualidad, China está tomando varias medidas para promover la transformación de industrias intensivas en mano de obra de "Hecho en China" a "Hecho en China" intensivas en tecnología. Es previsible que los productos comerciales de China se vuelvan más competitivos en el futuro, y el patrón de comercio de productos entre China y Alemania también experimentará grandes cambios.

Mirando hacia atrás en el proceso de desarrollo del comercio entre China y Alemania, las relaciones comerciales entre China y Alemania han progresado en giros y vueltas. La tendencia general es que la escala del comercio continúa expandiéndose, el campo del comercio continúa expandiéndose, los productos comerciales pasan de la complementariedad. a la competitividad, y la industria del comercio del comercio interindustrial al comercio intraindustrial Transformación basada en el comercio. Tanto China como Alemania deben ver las relaciones comerciales entre China y Alemania desde la perspectiva del desarrollo. Es una inevitabilidad histórica del desarrollo económico de China que los productos comerciales chino-alemanes pasen de ser complementarios a competitivos. Desde la perspectiva del nivel de desarrollo económico y la estructura económica de los dos países, el comercio entre China y Alemania tiene una fuerte complementariedad: Primero, el comercio entre diferentes industrias es complementario. En la actualidad, los productos de exportación más grandes de China son productos intensivos en mano de obra, mientras que Alemania exporta principalmente tecnología y productos intensivos en capital. El comercio entre China y Alemania sobre los productos con sus respectivas ventajas comparativas conduce a la realización del intercambio mutuo, el beneficio mutuo y la reciprocidad, y promueve el desarrollo económico de los dos países y la mejora del nivel de vida de las personas. El segundo es la complementariedad comercial entre industrias. En la producción de productos similares, también existen muchas diferencias entre los productos chinos y alemanes en

términos de calidad, diseño y rendimiento. Los productos fabricados en Alemania son conocidos por su alta calidad y buen diseño, y China todavía tiene muchas diferencias con Alemania en estos aspectos. La cooperación comercial entre China y Alemania en productos similares puede satisfacer necesidades y elecciones más diversas de los residentes de ambos lados y expandir el mercado comercial de cada uno.

2. Relación comercial entre Los países bajos y China

El comercio entre China y los Países Bajos tiene una larga historia, que se remonta a principios del siglo XVII. En la actualidad, China es el país en desarrollo más grande del mundo y los Países Bajos son un miembro importante de la Unión Europea. Las economías de los dos países tienen una gran complementariedad y potencial para la cooperación, lo que también proporciona una buena base para el desarrollo de China. -Comercio de Holanda. Desde la década de 1980, el comercio bilateral entre China y los Países Bajos se ha desarrollado rápidamente, con un aumento del volumen comercial de 270 millones de dólares estadounidenses en 1983 a más de 120 000 millones de dólares estadounidenses en 2021. A diciembre de 2020, China era el undécimo destino de exportación más grande y la mayor fuente de importaciones para los Países Bajos.

Los Países Bajos asumen el papel de un comerciante de reexportación de este tipo. La mayor parte del comercio chino-holandés es en realidad el comercio de tránsito realizado por otros países europeos a través de los Países Bajos. El puerto de Róterdam en los Países Bajos es el puerto más grande de Europa. Antes del auge de la economía china, fue el puerto más grande del mundo durante mucho tiempo. En el norte de Europa, el transporte está desarrollado, la red de agua es densa y el costo del transporte de mercancías es mucho más bajo, por lo que los Países Bajos se han convertido en la mejor opción para la reexportación de los países europeos. Los Países Bajos tienen una ubicación geográfica ventajosa y una industria logística altamente desarrollada. El comercio de reexportación es el principal apoyo para el comercio exterior de los Países Bajos. Según estadísticas incompletas, alrededor del 60% de las exportaciones de China a Europa se transbordan a otros países a través del puerto de Rotterdam y el aeropuerto de Schiphol. El transporte superior y las ventajas geográficas facilitan el comercio exterior de los Países Bajos.

Los tres principales productos exportados desde los Países Bajos a China son productos mecánicos y eléctricos, productos químicos y ópticos, relojes y equipos médicos. En 2019, el valor de exportación de estos tres tipos de productos fue de 4730 millones de dólares estadounidenses, 2210 millones de dólares estadounidenses y 1960 millones de dólares estadounidenses respectivamente, los productos mecánicos y eléctricos cayeron un 11,8 %, los productos químicos y la óptica, los relojes y los equipos médicos aumentaron un

40,6 % y 22,3%, lo que representa los Países Bajos a China 31,2%, 14,6% y 13,0% de las exportaciones totales. En términos de óptica/relojería/equipos médicos, en comparación con China, los Países Bajos tienen ventajas en producción y tecnología, por lo que el valor de exportación de estos dos tipos de productos representa una proporción más alta de las exportaciones totales a China que el nivel global.

Los Países Bajos importan la mayor cantidad de productos mecánicos y eléctricos de China. China tiene una gran ventaja en la importación de productos mecánicos y eléctricos holandeses. Es la mayor fuente de importaciones de productos mecánicos y eléctricos holandeses, representando el 39,0 % de las importaciones de los Países Bajos. Cuota de mercado El principal competidor de China es Alemania, Estados Unidos, Japón, Bélgica y otros países. En la importación de productos intensivos en mano de obra en los Países Bajos, China mantiene una ventaja Los productos industriales ligeros como muebles, juguetes, textiles y materias primas de China representan el 42,3% y el 20,6% de la cuota de mercado de importación de productos similares en los Países Bajos. Para estos productos, Alemania, Bélgica y otros países es el principal competidor de China.

En general, China y los Países Bajos todavía tienen una fuerte complementariedad comercial. Primero, las perspectivas comerciales bilaterales entre China y los Países Bajos seguirán mejorando, especialmente se profundizará la cooperación comercial en los campos de tecnología industrial, comercio electrónico y energía renovable. En segundo lugar, persistirá el superávit comercial de China con los Países Bajos. En tercer lugar, en los últimos años, el comercio chino-holandés se ha basado principalmente en el comercio intraindustrial que incluye productos mecánicos y eléctricos, productos químicos, etc., y este comercio intraindustrial se basa principalmente en las diferencias en las ventajas comparativas tecnológicas entre los dos. países, así como la ubicación geográfica superior y el país desarrollado de los Países Bajos. comercio entrepot traído por logística. A corto plazo, esta característica no cambiará. En cuarto lugar, la inversión holandesa en China ha mostrado una tendencia de rápido desarrollo en los últimos años. La mayoría de las empresas de inversión holandesas en China son empresas orientadas a la producción. Además, la inversión de China en los Países Bajos se encuentra en una etapa de rápido desarrollo. En términos de industrias de inversión, el comercio representa la mayoría, así como transporte, telecomunicaciones, electrónica, seguros, inspección de productos básicos, derecho, TI y otros campos.

El volumen del comercio bilateral entre China y los Países Bajos ha crecido rápidamente. En el comercio bilateral entre China y los Países Bajos, China siempre ha tenido superávit comercial con un superávit relativamente grande. La relación complementaria entre China y los Países Bajos en el comercio bilateral es mayor que la relación competitiva, y el

comercio bilateral general entre China y los Países Bajos es una relación complementaria. El comercio bilateral entre China y los Países Bajos tiene mucho espacio para el desarrollo mediante el fortalecimiento de la cooperación económica y comercial bilateral, con el fin de promover el desarrollo saludable y sostenible de las relaciones comerciales bilaterales entre China y los Países Bajos, y fortalecer los intercambios técnicos entre los dos. lados, en respuesta al problema de que las ventajas de los costos laborales de China están desapareciendo gradualmente, China debe llevar a cabo Ajustar la estructura comercial, desarrollar y desarrollar activamente industrias intensivas en capital y tecnología, cambiar el modo de desarrollo comercial y mejorar la calidad y nivel de las exportaciones de mi país a los Países Bajos.

La tendencia de desarrollo del desarrollo del comercio bilateral entre China y los Países Bajos, por un lado, los Países Bajos son uno de los principales exportadores mundiales de productos agrícolas y, al mismo tiempo, lideran el mundo en tecnología en sus campos, como medio ambiente, energía, electrónica. información, biología y materiales, pero el mercado de consumo doméstico en los Países Bajos es limitado y necesita exportarse para generar ingresos. Por otro lado, China tiene una gran población. El gran consumo, la fuerte demanda de productos agrícolas y madera de alta tecnología, como la protección del medio ambiente y la energía, pueden proporcionar un enorme mercado comercial para los Países Bajos. En general, China y los Países Bajos todavía tienen una fuerte complementariedad comercial y mostrarán una buena tendencia en el futuro. En los últimos 20 años, China siempre ha mantenido un superávit comercial con los Países Bajos, y el superávit comercial general ha tendido a expandirse. Esto se debe principalmente al aumento de la competitividad global de los productos chinos. Se espera que el superávit comercial de China con los Países Bajos continuará.

3. Relación comercial entre Francia y China

Como país capitalista desarrollado, Francia es también un importante país de comercio internacional, y su volumen total de importación y exportación de comercio exterior se encuentra entre los primeros del mundo. Francia es uno de los países industriales más desarrollados y es líder mundial en energía nuclear, aviación, aeroespacial y ferrocarriles. Desde un punto de vista industrial, Francia lidera el mundo en muchas industrias clave, con una industria nuclear independiente y líder en el mundo, grandes aviones y motores aeronáuticos, trenes de alta velocidad, tecnología militar, exportaciones de productos agrícolas y secundarios, artículos de lujo y la industria turística más grande del mundo.

A partir de 2019, los cuatro principales socios comerciales de exportación de Francia son Alemania, Estados Unidos, Italia y España. Las exportaciones de Francia a Alemania,

Estados Unidos, Italia y España representaron el 13,8 %, 8,3 %, 7,4 % y 7,4 % de las exportaciones totales de Francia, respectivamente, y sus exportaciones a China representaron el 4,1 % de las exportaciones totales. Los cuatro principales socios comerciales de importación son Alemania, Bélgica, Italia y los Países Bajos, cuyas importaciones representan el 17,8 %, el 9,8 %, el 8,1 % y el 8,1 % de las importaciones totales de Francia, respectivamente, y ascienden a 115 630 millones de dólares estadounidenses, 64 090 millones de dólares estadounidenses, 53,03 mil millones de dólares estadounidenses y 52,43 mil millones de dólares estadounidenses. Las importaciones a China representaron el 5,4% de las importaciones totales. Los productos mecánicos y eléctricos, el equipo de transporte y los productos químicos son los principales productos de exportación de Francia. Los productos mecánicos y eléctricos, el equipo de transporte y los productos químicos son las tres principales categorías de productos importados por Francia, y China es el tercer mayor producto básico de Francia. Siete mercados de exportación importantes y sexta fuente de importaciones, Francia es actualmente el cuarto socio comercial de China dentro de la UE.

Los principales productos que Francia importa de China son productos mecánicos y eléctricos, textiles y materias primas, muebles y juguetes y productos diversos. En 2019, las importaciones totales fueron de 21.830 millones de dólares estadounidenses, lo que representa el 62,1 % de las importaciones totales de Francia desde China. Además de los productos antes mencionados, los metales y productos básicos, los productos químicos, los equipos de transporte, los plásticos y el caucho son también las principales categorías de productos básicos que Francia importa de China, lo que representa más del 5 % de sus importaciones de China. En general, las importaciones de Francia desde China han mantenido una tendencia de crecimiento a baja velocidad. China es también uno de los pocos mercados importantes donde las importaciones de Francia han mantenido el crecimiento a pesar de la continua disminución de las importaciones totales de Francia.

El equipo de transporte es la categoría más grande de las exportaciones francesas a China. En 2019, el valor de exportación fue de 6.910 millones de dólares estadounidenses, un 21,7% menos, lo que representa el 29,6% de las exportaciones totales de Francia a China. Los productos mecánicos y eléctricos son la segunda categoría más importante de las exportaciones francesas a China, con un valor de exportación de 5.040 millones de dólares estadounidenses, un descenso del 0,9 %, lo que representa el 21,5 % de las exportaciones totales de Francia a China. Los productos químicos son el tercer mayor producto básico exportado por Francia a China, con un valor de exportación de 3.990 millones de dólares estadounidenses, un aumento del 14,8 %, lo que representa el 17,1 % de las exportaciones totales de Francia a China. En 2021, el valor total del comercio bilateral entre China y Francia

superará los 64.000 millones de dólares estadounidenses, un aumento interanual del 1,6 %. Entre ellos, la exportación a Francia fue de 36.960 millones de dólares estadounidenses, un aumento del 12 %; la importación desde Francia fue de 29.690 millones de dólares estadounidenses, una disminución del 8,9 %; el superávit comercial fue de 7.270 millones de dólares estadounidenses, un aumento de 16,6 veces.

China abrirá aún más su mercado, y China y Francia fortalecerán la cooperación en la inspección y cuarentena de animales y plantas, y aumentarán la exportación de productos cárnicos, productos lácteos, leche en polvo para bebés, etc., franceses a China. aeroespacial; promover vigorosamente la construcción de una plataforma comercial de comercio electrónico transfronterizo chino-francés se convertirá en un nuevo punto de crecimiento para el comercio bilateral chino-francés.

Francia es una de las principales fuentes del uso de China de la inversión extranjera directa de la UE. A fines de 2019, la inversión real de Francia en China se había acumulado en 20.520 millones de dólares estadounidenses, ocupando el cuarto lugar en la inversión de la UE en China. Al mismo tiempo, Francia se ha convertido cada vez más en un destino importante para que las empresas chinas inviertan en la UE. A finales de 2019, la inversión directa acumulada de China en Francia era de 6700 millones de USD y Francia se ha convertido en el sexto destino de inversión de China en la UE. Está empatado con Japón como el país asiático con más proyectos de inversión en Francia.

En términos de cooperación de inversión, China y Francia, en primer lugar, prestan mucha atención a la inversión y la cooperación en campos tradicionales como la energía nuclear, la aviación y la industria aeroespacial, y amplían aún más la inversión en la cadena industrial, como la cooperación de mercado tripartito en el desarrollo y la utilización de la energía nuclear. , y fortalecer la cooperación en la investigación y desarrollo de nuevos modelos de Airbus Servicios de desarrollo y lanzamiento de satélites. En segundo lugar, dadas las destacadas capacidades de innovación de Francia, así como sus ventajas tradicionales y tecnologías avanzadas en su industria, China y Francia enfrentan mayores oportunidades de inversión y cooperación en los campos de inteligencia artificial, diseño de ingeniería, automóviles y otras industrias de fabricación de equipos de transporte. El estatus creciente de Francia como centro de negocios europeo atraerá a las empresas chinas a invertir en la industria de servicios financieros francesa y establecer sus sedes regionales en Francia. Además, a medida que China entra en una sociedad que envejece, Francia, como antiguo país industrializado, tiene una experiencia madura para hacer frente al envejecimiento, y la economía plateada, incluidos los servicios de cuidado de ancianos, también será un área importante para la cooperación futura entre los dos países.

Preste atención a la introducción de alta tecnología y amplíe el campo de la cooperación comercial de exportación. El proceso de integración económica mundial se está desarrollando rápidamente, lo que ha impulsado los intercambios comerciales entre países. Los intercambios entre empresas chinas y francesas también se están volviendo cada vez más extensos bajo Esta ola de fondo Un modelo único de comercio de importación y exportación se está moviendo gradualmente hacia una nueva cooperación mutua y complementariedad económica, con el objetivo de lograr una situación de beneficio mutuo entre los dos países, así como modelos de cooperación económica y comercial más y más profundos. En la actualidad, China ya no desempeña el papel de procesamiento de productos de gama baja en la cadena industrial. Ha entrado gradualmente en los campos de fabricación inteligente y nueva energía, tecnología de la información y biotecnología, nuevos materiales, conservación de energía y protección del medio ambiente, y ha acumulado y establecido ciertas ventajas tecnológicas. Las ventajas de la tecnología y la mano de obra amplían el comercio de exportaciones de tecnología francesa y obtienen un mayor valor agregado. Francia siempre ha tenido una ventaja tecnológica en la fabricación de productos y se ha convertido en una importante fuente de introducción de tecnología china.

Aunque la cooperación económica y comercial China-Francia tiene un gran potencial, en un futuro próximo, la desaceleración del crecimiento económico en la zona euro, la escalada de las tensiones comerciales internacionales y las crisis dentro de la UE tendrán diversos grados de impacto en el futuro económico. y el desarrollo comercial de China y Francia.

Continuar profundizando la cooperación comercial y de inversión bilateral y construir una asociación estratégica económica integral duradera y estrecha entre China y Francia. Promover activamente la liberalización y facilitación del comercio y la inversión, avanzar en las negociaciones sobre un acuerdo de inversión entre China y la UE, discutir el estudio de viabilidad conjunto de un acuerdo de libre comercio entre China y la UE, y crear un entorno comercial y de inversión favorable para una cooperación profunda entre empresas de ambos lados; apoyar a las empresas francesas para que participen en la nueva ronda de apertura de China; implementar energía nuclear, grandes proyectos de cooperación bilateral y asuntos clave de cooperación en los campos aeroespacial, conectividad, agricultura, fabricación avanzada, finanzas, medio ambiente, etc.; llevar a cabo activamente cooperación de mercado de terceros, consolidar campos de cooperación tradicionales, expandir nuevos campos de cooperación y mejorar continuamente el nivel de cooperación bilateral.

Fortalecer la cooperación en el marco de la OMC y otros marcos multilaterales para abordar conjuntamente el riesgo de desaceleración del crecimiento económico mundial.

Afectada por el unilateralismo y el proteccionismo, la situación actual del comercio internacional continúa siendo tensa y el seguimiento del progreso aún no está claro. Las barreras arancelarias causadas por el unilateralismo y el proteccionismo finalmente se trasladarán a los precios al consumidor, mientras que los temores de una escalada de las guerras comerciales y las represalias también desalentarán la inversión empresarial, interrumpirán las cadenas de suministro, afectarán los mercados financieros y, sin duda, sacudirán la economía mundial, incluidos los acuerdos multilaterales y bilaterales. La cooperación económica y comercial, incluidos China y Francia, también puede verse afectada. China y Francia deben fortalecer la cooperación en la reforma de la OMC, mantener la autoridad y la eficacia del sistema de comercio multilateral, promover el fortalecimiento de la coordinación de políticas macroeconómicas multilaterales y bilaterales, promover la gobernanza económica mundial y promover el crecimiento económico mundial.

4. Relación comercial entre España y China

España es uno de los estados miembros importantes de la UE. Las industrias ventajosas de España incluyen la agricultura y la ganadería, la industria del automóvil, la industria energética, la industria manufacturera, la industria de servicios y la industria financiera. Sus exportaciones son productos de acero, productos químicos, productos textiles, automóviles, vino, aceitunas. El aceite y otros productos de plantación y productos procesados se importan principalmente, mientras que las importaciones se basan principalmente en maquinaria y equipo, materias primas industriales y recursos petrolíferos. Como la economía más grande del mundo, la UE ocupa el primer lugar en la escala y la intensidad de su inversión extranjera, mientras que España, como uno de los principales estados miembros de la UE, puede confiar en la economía optimizada de la UE, la ciencia y la tecnología avanzadas y el fuerte capital para llevar a cabo. Las inversiones extranjeras se concentran principalmente en industrias con mayor valor agregado, como la protección del medio ambiente, deportes, artículos de lujo, alimentos y otros campos. En 2019, el número total de proyectos de inversión españoles en China superó los 2.000, con un importe de inversión de 4.600 millones de dólares, y el número total de empresas españolas en China superó los 700, principalmente en los campos de alimentación, finanzas y transporte, energía, etc. Entre ellos, el jamón español y el vino son los más populares en el mercado chino, el valor de exportación de estos dos productos por sí solo supera los 1.300 millones de dólares estadounidenses.

Francia es el mayor exportador de España. Además, las exportaciones de España a Alemania, Italia, Portugal y el Reino Unido representan más del 5%, y el valor de exportación también es relativamente grande. China es el décimo mercado de exportación más grande de

España, con un valor de exportación de US \$ 8,1 mil millones en 2019, lo que representa solo el 2,1% de las exportaciones totales de España. Alemania es la mayor fuente de importaciones de España, y China es la tercera fuente de importaciones de España, después de Alemania y Estados Unidos.

De 2012 a 2021, el volumen comercial bilateral general entre China y España mostrará una tendencia creciente, y el volumen comercial total con España también está aumentando. En 2021, el volumen comercial bilateral entre China y España alcanzará más de 39 000 millones de dólares estadounidenses, un volumen comercial récord, y la proporción del volumen comercial entre China y España en el volumen comercial total de España aumentará al 4,83 %. Desde 2012 hasta 2021, España siempre ha tenido un déficit comercial con China, y el déficit comercial ha tendido a aumentar en los últimos dos años.

De la situación general de las exportaciones de España al mundo, el equipo de transporte es el principal producto de exportación de España. En 2019, España exportó equipo de transporte a US \$ 67,93 mil millones, un aumento del 4,2%, lo que representa el 19,7% de sus exportaciones totales. Además, los productos mecánicos y eléctricos, los productos químicos, los productos minerales y los metales y productos básicos también son los principales productos básicos de exportación de España. En 2019, las exportaciones españolas de estas cuatro categorías de productos básicos fueron de 44,78 mil millones de dólares estadounidenses, 36,33 mil y 29.520 millones de dólares, respectivamente, y supuso el 13,0%, 10,5%, 9,1% y 8,6% de las exportaciones totales de España.

El desarrollo de la industria del automóvil es la razón principal por la que España considera los equipos de transporte como el primer producto de exportación. En la actualidad, la industria del automóvil es una de las industrias pilares en España. Los seis mayores grupos multinacionales del automóvil del mundo tienen fábricas en España. España también juega un papel importante en la industria mundial de fabricación de automóviles, solo superada por Alemania. en la Unión Europea y Francia. Desde la perspectiva del mercado de destino de exportación de los principales productos de exportación, por factores geográficos, el mercado de exportación de España es más dependiente de Francia, seguido de Alemania, lo que está relacionado con la proximidad geográfica de estos dos países a España y el alto nivel de consumo.

En el mercado chino, los productos minerales son la mayor categoría de productos exportados por España a China: en 2019, el valor exportado fue de 1.660 millones de dólares estadounidenses, un incremento del 94,5 %, lo que supuso el 21,1 % del total de las

exportaciones españolas a China. Además, los productos mecánicos y eléctricos, los productos químicos y los animales vivos y los productos animales también son productos importantes de las exportaciones españolas a China, representando el 12,1%, 11,0% y 10,0% del total de las exportaciones españolas a China. En términos de equipos de transporte, dado que China también es un gran país fabricante de automóviles, la demanda de equipos de transporte importados de España es relativamente pequeña, por lo que la proporción de equipos de transporte importados de España es significativamente menor que el nivel mundial. En cuanto a los productos minerales, España es relativamente rica en recursos minerales como el carbón, el hierro, la pirita, el cobre, el zinc y el mercurio, mientras que China, como país con un gran consumo de recursos minerales, tiene una mayor demanda de importación de minerales españoles. Por lo tanto, el valor de las importaciones chinas de productos minerales desde España es superior al nivel mundial.

En términos de productos importados, los productos mecánicos y eléctricos, los productos minerales y el equipo de transporte son los principales productos básicos de importación de España. En 2019, el valor de importación de estas tres categorías de productos básicos fue de 68,60 mil millones de dólares estadounidenses, 65,94 mil millones de dólares estadounidenses y 57,67 mil millones de dólares estadounidenses. dólares respectivamente, un aumento del 9,8% y 22,8% y 3,3%, representando el 17,4%, 16,5% y 14,1% de las importaciones totales de España. Entre ellos, debido a la falta de recursos minerales como el petróleo y el gas natural en España, se necesita importar de Nigeria, Argelia y otros países.

Las principales materias primas que España importa de China son productos mecánicos y eléctricos, textiles y materias primas, y muebles y juguetes. En 2018, las importaciones de estas tres categorías de materias primas fueron de 8.030 millones de dólares, 4.330 millones de dólares y 3.170 millones de dólares, un 18,9 %, 0,2% y 4,4% respectivamente, representando el 30,2%, 16,3% y 11,9% del total de las importaciones españolas desde China.

En cuanto a los productos minerales, China es también un país dependiente de la importación de recursos como el petróleo y el gas natural, por lo que los productos minerales no han entrado en el top 15 de las importaciones españolas desde China. En cuanto a los equipos de transporte, las importaciones de España desde Alemania y otros países europeos con tecnologías más avanzadas representaron una proporción relativamente grande, mientras que la proporción de las importaciones desde China fue relativamente baja, por debajo del nivel global. En productos industriales ligeros como textiles y materias primas, muebles/juguetes/productos varios, China tiene ventajas globales de producción y

exportación, por lo que el valor de exportación de estos productos a España es relativamente grande.

China es la mayor fuente de importaciones de textiles y materias primas españolas, muebles, juguetes, zapatos, paraguas y otros productos industriales ligeros. Además, en cuanto a productos mecánicos y eléctricos, el mayor competidor de China en el mercado de importación de productos mecánicos y eléctricos españoles es Alemania.

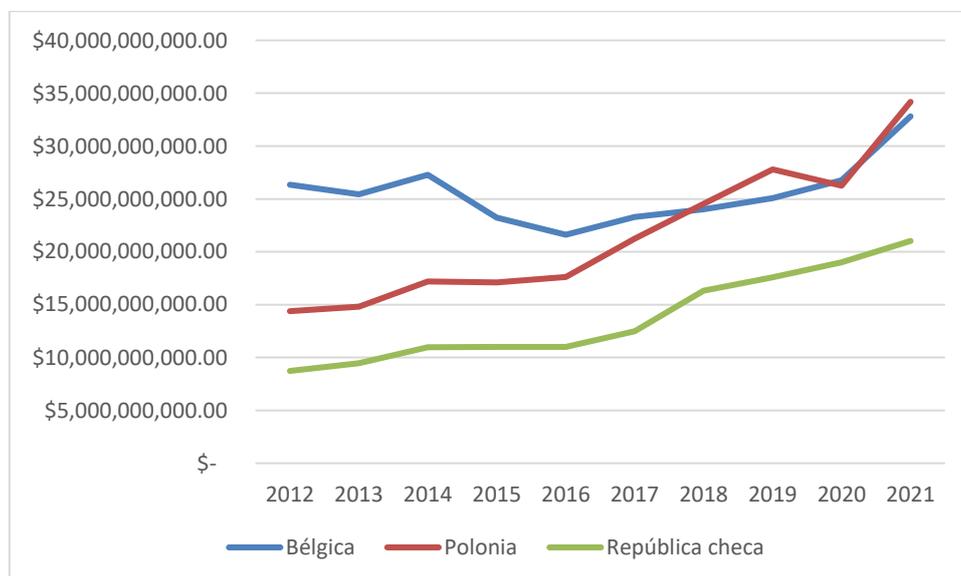
En general, en los últimos años, la relación comercial bilateral entre China y España se ha fortalecido continuamente y el volumen comercial bilateral general ha crecido de manera constante. A partir de 2019, China es el mayor socio comercial de España fuera de la UE, mientras que España es el sexto socio comercial de China dentro de la UE. En el futuro, el comercio bilateral entre los dos países seguirá desarrollándose bien y el volumen del comercio bilateral entre China y España seguirá creciendo. Con el fortalecimiento de la influencia de China en el comercio mundial, el avance continuo y la implementación de los proyectos de construcción de infraestructura de China en Europa, el proyecto de tren de carga China-Europa, los proyectos de expansión del puerto de Valencia y Bilbao en España, etc. El comercio español ha creado mejores oportunidades y condiciones de desarrollo, impulsando el crecimiento continuo del volumen comercial chino-español.

China puede seguir manteniendo un superávit comercial con España. En la actualidad, China es el país con mayor déficit comercial de España. La demanda de importación de España de productos mecánicos y eléctricos, textiles y materias primas, muebles, juguetes, zapatos, paraguas y otros productos de China es relativamente fuerte; mientras que la demanda de importación de China para España es relativamente pequeña, la de España el equipo de transporte, los productos mecánicos y eléctricos y otros productos de exportación ventajosos tienen una participación muy pequeña en el mercado chino. Además, con la mejora continua de la fuerza industrial manufacturera de China, España también puede tener cierta demanda de otros productos industriales chinos en el futuro. Por tanto, la estructura del superávit comercial de China con España puede persistir. El comercio entre industrias sigue siendo el cuerpo principal del comercio chino-occidental. En la actualidad, la mayor categoría de productos que China importa de España son los productos minerales, mientras que la mayor categoría de productos que España importa de China son los productos mecánicos y eléctricos, con características destacadas de comercio interindustrial. Se espera que esta característica continúe en el futuro.

2.2. Relaciones comerciales de China con países de comercio medio.

Bélgica, Polonia y República Checa tienen un volumen comercial total con China de entre 100.000 y 300.000 millones de dólares entre 2012 y 2021, y son países que mantienen un volumen comercial medio con China. En la Figura 2, podemos ver que el comercio entre Bélgica y la República Checa no se vio afectado durante la epidemia de COVID 19 en 2020, pero Polonia experimentó una caída abrupta en el volumen comercial entre los dos países en 2020, pero luego rápidamente en 2021. recuperación, y mucho más allá. De 2012 a 2016, el comercio total de Bélgica con China fue tortuoso, mostrando una tendencia a la baja, pero (Estatales, 2022) ha aumentado año tras año después de 2016, manteniendo una buena relación comercial con China. (QianLi, 2017) (Ministerio de Comercio de China, 2022)

Figura 2: Comercio total entre China y Bélgica, Polonia, y República Checa de 2012 a 2021.



Fuente: (Ministerio de Comercio de China, 2022)

1. Relación comercial entre Bélgica y China

Bélgica es un miembro fundador de la Unión Europea, con una economía altamente orientada a la exportación y destacadas industrias ventajosas. Es una economía innovadora con una amplia gama de industrias y una industria de servicios desarrollada. Tiene ventajas obvias en la ubicación geográfica y es conocido como el corazón de Europa. El puerto de Amberes es la segunda terminal de contenedores más grande de Europa y juega un papel fundamental en el comercio entre China y Bélgica y entre China y Europa. A juzgar por la proporción del volumen comercial bilateral entre China y Bélgica en el volumen comercial total, se ha logrado un gran avance en el desarrollo de las relaciones comerciales entre China y Bélgica en los últimos seis años. Como estado miembro de la UE, las regulaciones de comercio exterior de Bélgica básicamente se refieren a las regulaciones comunes de comercio exterior de la UE.

El ferrocarril China-Europa: análisis desde un enfoque comercial

Cao, Yingbo

El volumen total de importaciones y exportaciones de Bélgica fluctuó mucho entre 2009 y 2018. Afectado por el entorno económico mundial, la importación y exportación de bienes en Bélgica se redujo drásticamente en 2015. Después de 2017, el entorno comercial se recuperó y el comercio de bienes siguió creciendo. Esta es la razón por la que el volumen comercial total entre Bélgica y China mostró una tendencia a la baja de 2012 a 2016.

En 2019, las importaciones de Bélgica de los Países Bajos, Alemania, Francia y los Estados Unidos representaron el 17,9 %, el 13,0 %, el 9,4 % y el 6,9 % de las importaciones totales, con valores de importación de 80.550 millones de dólares EE. UU., 58.500 millones de dólares EE. UU., 42,26 dólares EE. UU. mil millones y US\$30.99 mil millones respectivamente USD, un 14,4%, 2,3%, 8,6% y 7,5% respectivamente. En general, las importaciones de Bélgica de los 28 países de la UE representaron el 64,4 % de las importaciones totales. Es muy dependiente de las importaciones de la UE, pero no tanto de las exportaciones.

En términos de productos básicos, los productos químicos, equipos de transporte y productos mecánicos y eléctricos son los principales productos de exportación de Bélgica. En 2019, el valor de exportación fue de 114,78 mil millones de dólares estadounidenses, 54,40 mil millones de dólares estadounidenses y 48,09 mil millones de dólares estadounidenses, respectivamente, lo que representa el 24,6%, 11,7% y 10,3% de las exportaciones totales de Bélgica, entre las cuales, la exportación de productos químicos aumentó un 17,6%, y la exportación de equipos de transporte y productos mecánicos y eléctricos aumentó un 6,0% y un 6,5% respectivamente. Las exportaciones mostraron una tendencia general de crecimiento. Entre ellos, los productos minerales, los productos químicos, los metales básicos y los productos derivados fueron los que más aumentaron, y la tasa de crecimiento fue aproximadamente el doble de la tasa de crecimiento promedio de sus exportaciones.

Desde la perspectiva de la composición por país/región de las cinco principales categorías de exportaciones belgas, Alemania, Francia y el Reino Unido son más prominentes, y se incluyen los cinco principales destinos de exportación de las cinco principales categorías de productos, pero ninguno de ellos. ellos son China. Hay ciertas diferencias en la estructura de los productos de exportación. El equipo de transporte y los productos minerales de Bélgica son relativamente menos populares en el mercado chino. Los productos químicos son el mayor producto de importación y exportación en Bélgica, y también el principal producto exportado por Bélgica a China. Los metales básicos y sus productos son el tercer producto de exportación más grande de Bélgica a China. Entre ellos, los productos de óptica, relojes y equipos médicos de Bélgica. es el más popular en el mercado chino, y sus exportaciones a China representan el 3,45% del total de exportaciones mundiales de Bélgica

de este producto. En términos de importaciones, los productos químicos, los productos minerales y el equipo de transporte son las tres principales categorías de productos importados por Bélgica. El mercado de importación belga es más dependiente de los Países Bajos, seguido de Alemania. El desempeño de los productos minerales es particularmente destacado. Alrededor del 45% de los productos minerales de Bélgica se exportan a los Países Bajos.

La estructura de los productos importados de Bélgica del mundo es significativamente diferente de la de los productos importados de China. Los principales productos básicos que Bélgica importa de China son productos mecánicos y eléctricos, textiles, materias primas y productos químicos. Además de los productos antes mencionados, los metales básicos y sus productos, muebles, juguetes, productos varios, calzado, plásticos, caucho y equipos de transporte son también las principales categorías de productos básicos que Bélgica importa de China, y representan más o casi 5% de sus importaciones. La disminución de las exportaciones a China fue diferente. Las importaciones de Bélgica desde China se comportaron relativamente mejor. Al igual que en otros países de la UE, las importaciones de Bélgica desde China incluyeron productos industriales ligeros como zapatos, botas, paraguas, muebles/juguetes/productos diversos, textiles y materias primas, etc. El desempeño de los productos intensivos en mano de obra es más destacado. Tomando como ejemplo productos industriales ligeros como zapatos y paraguas, alrededor del 30% de los zapatos y paraguas importados por Bélgica provienen del mercado chino.

En los últimos años, las relaciones entre China y Bélgica se han desarrollado sin problemas, los jefes de Estado y de Gobierno de los dos países han intercambiado visitas uno tras otro, la confianza política mutua se ha fortalecido continuamente y la cooperación económica y comercial ha mostrado una nueva vitalidad. En la actualidad, Bélgica es el séptimo mayor socio comercial de China en la UE, una fuente importante de inversión extranjera y un destino para la inversión extranjera. Con los esfuerzos conjuntos de ambas partes, la cooperación económica y comercial entre los dos países se ha expandido gradualmente de las industrias tradicionales como la agricultura, la industria química, la industria ligera y las materias primas a la cooperación en aeroespacial, alta tecnología, ciencias de la vida y servicios modernos.

2. Relación comercial entre Polonia y China

Polonia se encuentra en Europa central, limita con el Mar Báltico al norte, la República Checa y Eslovaquia al sur, Bielorrusia al este y Alemania al oeste, y Rusia, Lituania y Ucrania al noreste y sureste. Polonia se unió a la UE el 1 de mayo de 2004. Polonia concede gran

importancia al desarrollo de las relaciones diplomáticas y al desarrollo del mercado de comercio exterior.

En 2019, las cinco principales fuentes del déficit comercial de Polonia fueron China, Rusia, Bélgica, Corea del Sur y los Países Bajos, y el superávit comercial provino principalmente del Reino Unido, la República Checa y Francia. Además, el mercado de exportación de Polonia depende en gran medida de la UE, mientras que las exportaciones a China están fuera del 15. Desde la perspectiva de los países de origen de las importaciones de Polonia, Alemania es la mayor fuente de importaciones de Polonia, seguida de China. La dependencia del mercado de importación de Polonia es relativamente baja en comparación con su dependencia de la exportación.

Las relaciones económicas y comerciales entre China y Polonia comenzaron en 1950 y han pasado aproximadamente por tres etapas de desarrollo: 1950-1989, la etapa comercial del acuerdo intergubernamental; etapa de desarrollo, los dos países establecieron una asociación estratégica en 2011.

El volumen de comercio bilateral entre China y Polonia aumentó año tras año de 2012 a 2019. En 2019, el volumen de importación y exportación de bienes entre Polonia y China fue de más de 27.800 millones de dólares estadounidenses, un aumento del 13,99%. Además, a juzgar por los cambios en la proporción del comercio bilateral de Polonia con China en el comercio exterior total de Polonia entre 2012 y 2019, la profundidad del comercio bilateral entre China y Polonia ha seguido profundizándose. El valor de importación siempre es mayor que el valor de exportación a China, y Polonia ha mantenido una estructura de déficit comercial durante mucho tiempo. En 2019, China fue el vigésimo primer mercado de exportación más grande de Polonia y la segunda fuente de importaciones más grande.

En cuanto a los productos básicos, los productos mecánicos y eléctricos, el equipo de transporte y los metales y productos básicos son los principales productos básicos de exportación de Polonia. En 2019, el valor de exportación representó el 24,2 %, el 13,8 % y el 10,0 % del valor total de exportación de Polonia, respectivamente. Llegando a 63,07 mil millones de dólares estadounidenses, 35,82 mil millones de dólares estadounidenses y 26,07 mil millones de dólares estadounidenses, un 12,7%, 10,1% y 12,3% respectivamente.

Desde la perspectiva de las cinco categorías de productos de exportación de Polonia, el mercado de exportación de Polonia depende en gran medida de Alemania, y Alemania es el primer exportador de las cinco principales categorías de productos. La estructura de las exportaciones de Polonia a China es significativamente diferente de la de las exportaciones

al resto del mundo. El equipo de transporte, muebles/juguetes/productos diversos no son tan populares en el mercado chino como en otros países del mundo.

Productos mecánicos y eléctricos, metales básicos y productos, plásticos y caucho son los principales productos exportados de Polonia a China. En 2019, el valor total de exportación de estos tres tipos de productos representó el 64,6% de las exportaciones totales de Polonia a China, con US \$ 740 millones, US\$670 millones y US\$2.1 billones respectivamente Cien millones de dólares americanos. El valor de las exportaciones de productos mecánicos y eléctricos, plásticos y caucho aumentó un 18,7% y un 12,7% respectivamente. El valor de las exportaciones de metales comunes y productos disminuyó un 8,3%, además, el valor de las exportaciones de madera y sus productos aumentó un 116,7%.

En comparación con otras categorías importantes de productos, los metales básicos y los productos de Polonia son los más populares en el mercado chino, principalmente porque Polonia es el mayor productor de cobre de Europa y el noveno productor de cobre del mundo, excepto Rusia. En 2016, las reservas de las minas de cobre y plata fueron de 1.949 millones de toneladas, de las cuales el volumen extraído representó el 87,5%. Las minas de cobre se distribuyen principalmente en la región de Baja Silesia, con una profundidad de 1200 metros bajo tierra. Además, productos como óptica/relojes/equipos médicos, madera y otros productos también están relativamente más en línea con las necesidades del mercado chino, representando mucho más del 0,95%.

Los productos mecánicos y eléctricos, el equipo de transporte y los metales y productos básicos son las tres principales categorías de productos importados por Polonia. En 2018, el valor de las importaciones fue de 63,57 mil millones de dólares estadounidenses, 30,64 mil millones de dólares estadounidenses y 28,85 mil millones de dólares estadounidenses, respectivamente, un aumento de 12,3%, 16,0% y 14,9%, el valor de importación de productos minerales aumentó un 38,8%. El patrón de productos importados por Polonia desde China es diferente al del mundo. Se manifiesta principalmente en el "dominio de una empresa" en productos mecánicos y eléctricos. El valor de importación de productos mecánicos y eléctricos representa el 50,6% del total valor de importación de China. En segundo lugar, el valor de importación de productos minerales es extremadamente bajo, solo US\$10 millones.

Los principales productos que Polonia importa de China son productos mecánicos y eléctricos, muebles, juguetes, productos diversos y textiles y materias primas. En 2019, el valor total de las importaciones de estos tres tipos de productos representó el 68,7 % de las importaciones totales de Polonia desde China. con US\$10.720 millones y US\$2.020 millones respectivamente y US\$1.820 millones, un 15,0%, 4,3% y 12,1% respectivamente. Estos

productos representaron el 50,6 %, el 9,5 % y el 8,6 % del mercado de importación polaco, respectivamente. Además, la cantidad total de productos minerales importados por Polonia desde China aumentó un 63,6%.

Polonia es igual que otros países de la UE. La región de la UE en su conjunto muestra una gran demanda de productos de uso intensivo de mano de obra de China. A corto plazo, el déficit comercial de Polonia con China no cambiará y Polonia continuará cooperando e intercambiando en varios aspectos.

3. Relación comercial entre República Checa y China

Desde una perspectiva regional, la República Checa limita con Eslovaquia al este, Austria al sur, Polonia al norte y Alemania al oeste. En general, la República Checa está ubicada en Europa Central, en la encrucijada de Europa, con transporte conveniente e intercambios de comercio exterior relativamente convenientes.

A lo largo de los años, tanto China como la República Checa han mantenido una actitud positiva hacia el comercio exterior. La proporción de China y la República Checa en el comercio exterior total de la República Checa ha seguido aumentando, y la importancia de China para la República Checa El comercio exterior ha seguido aumentando. En 2021, el volumen de comercio bilateral entre China y la República Checa alcanzará más de 21 mil millones de dólares estadounidenses, una vez más el volumen de comercio alcanzó un récord.

El superávit comercial de la República Checa se debe principalmente a Alemania, Reino Unido, Francia y Eslovaquia en la Unión Europea. El déficit comercial proviene principalmente de China, Polonia y Corea del Sur. Alemania es el mayor exportador de la República Checa. Además, las exportaciones de la República Checa a Eslovaquia, Polonia y Francia también representan una gran proporción.

Alemania es también la mayor fuente de importaciones para la República Checa, y China es la tercera mayor fuente de importaciones para la República Checa, representando alrededor del 8 % de las importaciones. Como uno de los estados miembros de la UE, más del 80 % del comercio de mercancías de la República Checa se lleva a cabo dentro de la región de la UE; fuera de la región de la UE, el mayor socio exportador de la República Checa es Estados Unidos, seguido de países como China y Corea del Sur.

De 2012 a 2021, el volumen total del comercio bilateral entre China y la República Checa mostrará una tendencia creciente, y la proporción del volumen total del comercio checo seguirá aumentando. En 2021, el volumen comercial bilateral entre China y la República Checa alcanzará más de 21 000 millones de dólares estadounidenses, un récord en volumen

comercial. De 2012 a 2021, la República Checa siempre ha tenido un déficit comercial con China, y el déficit comercial se ha expandido en los últimos tres años.

A juzgar por la situación general de las exportaciones checas al mundo, los productos mecánicos y eléctricos y el equipo de transporte son los principales productos de exportación de la República Checa. La República Checa tiene una sólida base industrial y la proporción de la industria en el producto nacional bruto supera el 40 %. Entre ellos, la fabricación de maquinaria, diversas máquinas herramienta, equipos de potencia, barcos, automóviles, locomotoras eléctricas, equipos de laminación de acero, industria militar y textiles ligeros son los principales, y las industrias químicas y del vidrio también están relativamente desarrolladas. Por lo tanto, los productos que incluyen máquinas herramienta, computadoras, equipos eléctricos, equipos de protección ambiental, etc. tienen una gran reputación en el mundo y el volumen de exportación de productos es relativamente grande. Además, desde la perspectiva del mercado de destino de exportación de los principales productos de exportación, afectado por factores geográficos, el mercado de exportación checo depende más de Alemania, seguida de Eslovaquia y Polonia.

Los principales productos de exportación de la República Checa a China son productos mecánicos y eléctricos. En 2019, el valor de exportación fue de 1380 millones de dólares estadounidenses, un aumento del 7,1 %, lo que representa el 53,6 % del total de las exportaciones checas a China. Además, el valor de las exportaciones checas de óptica, relojes y equipos médicos y equipos de transporte a China también es relativamente alto. Las exportaciones de productos ópticos, relojes, equipos médicos y pulpa de celulosa de la República Checa a China representan una proporción relativamente grande del valor total de las exportaciones checas de estos productos al mundo, las cuales representan más del 5%, lo que indica que la demanda de importación de China para estos productos de la República Checa es relativamente grande.

Desde la perspectiva de los productos importados, los principales bienes importados de la República Checa son productos mecánicos y eléctricos, equipos de transporte y metales y productos básicos. En cuanto a la importación de productos mecánicos y eléctricos, por un lado, la República Checa importa principalmente productos mecánicos y eléctricos de gama alta de Alemania, Corea del Sur, Italia, Japón, Suiza y otros países, por otro lado, la República Checa también importa productos de gama baja de China para su posterior procesamiento. Por lo tanto, la cantidad de productos mecánicos y eléctricos importados por la República Checa desde Alemania y China es relativamente grande. De hecho, afectado por factores geográficos, no solo de productos mecánicos y eléctricos, el mercado de importación de la República Checa en su conjunto es más dependiente de Alemania, seguida de Polonia.

Los principales productos importados por la República Checa desde China también son productos mecánicos y eléctricos, y existen ciertas diferencias en la estructura de los productos importados. Primero, en términos de equipos de transporte, metales básicos y productos, el valor de estos productos importados por el República Checa de China es relativamente bajo; productos minerales importados por China; alimentos, bebidas, tabaco; productos vegetales no entraron en el top 15 de sus productos importados de China, principalmente porque la propia demanda de China de estos productos es muy fuerte, y la exportación el volumen es relativamente pequeño.

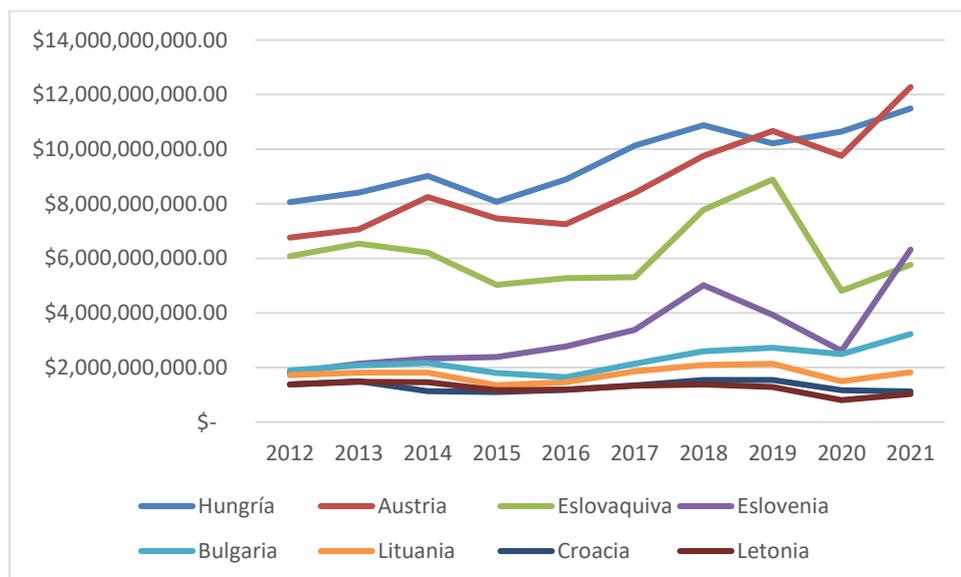
Tanto China como la República Checa tienen políticas comerciales abiertas. La importancia de China en el comercio exterior checo sigue aumentando. Desde 2012, la proporción del comercio bilateral entre China y la República Checa en el comercio exterior total de la República Checa ha seguido aumentando, lo que indica que la importancia de China en el comercio exterior checo ha ido en aumento. Como el país comercial más grande del mundo, la influencia de China en el comercio internacional continuará expandiéndose en el futuro y se puede esperar que la importancia de China en el comercio exterior checo continúe aumentando. En segundo lugar, China seguirá manteniendo un superávit comercial con la República Checa. Desde 2012 hasta 2021, China siempre ha mantenido un superávit comercial con la República Checa, y el superávit comercial se ha expandido en los últimos tres años. Los productos mecánicos y eléctricos seguirán siendo los principales productos comerciales entre China y la República Checa. En la actualidad, las importaciones y exportaciones de China desde la República Checa son principalmente productos mecánicos y eléctricos. De hecho, China y la República Checa tienen sus propias ventajas comparativas en el comercio mundial de productos mecánicos y eléctricos. La República Checa tiene ventajas en el medio a -Máquinas herramienta de gama alta, equipos eléctricos y otros productos. China tiene una ventaja significativa en productos de gama baja con un rendimiento de costos más alto, y los dos países pueden formar una complementariedad efectiva.

2.3. Las relaciones comerciales de China con los países de menor volumen comercial.

En términos relativos, Hungría, Austria, Eslovaquia, Eslovenia, Bulgaria, Lituania, Croacia y Letonia mantienen bajas relaciones comerciales con China. En términos de importación y exportación, no ha mantenido un número tan alto de transacciones de importación y exportación con China como otros países. Aunque no tiene un volumen de comercio tan alto como otros países, también muestra un alto dinamismo en términos de intercambio. Como se puede ver en la Figura 3, el volumen total de comercio de importación

y exportación de Hungría, Austria, Eslovaquia y Eslovenia con China ha aumentado en general. Excepto Bélgica, los otros tres países han experimentado un crecimiento significativo en 2019 y 2020. reducir. La importación y exportación de Bulgaria, Lituania, Croacia y Letonia con China ha mantenido un desarrollo constante, reflejando un pequeño aumento. (QianLi, 2017) (Ministerio de Comercio de China, 2022)

Figura 3: Comercio total entre China y Hungría, Austria, Eslovaquia, Eslovenia, Bulgaria, Lituania, Croacia, Letonia de 2012 a 2021.



Fuente: (Ministerio de Comercio de China, 2022)

1. Relación comercial entre Hungría y China

Hungría es un país sin salida al mar en Europa Central, que limita con Rumania y Ucrania al este, Eslovenia, Croacia y Serbia al sur, Austria al oeste y Eslovaquia al norte. En general, Hungría, que se encuentra en el interior de Europa, es uno de los centros de transporte importantes en Europa Central y Oriental, y también es un importante centro de tránsito y distribución de productos chinos para ingresar al mercado europeo.

El superávit comercial de Hungría proviene principalmente de Alemania, Rumania, el Reino Unido y Croacia. El déficit comercial de Hungría proviene principalmente de China y Rusia.

Alemania es el mayor exportador de Hungría, representando alrededor del 26 % de las exportaciones totales de Hungría, mucho más que otros países; además, las exportaciones de Hungría a Rumania, Eslovaquia e Italia también representaron más del 5 % del valor total de las exportaciones. Alemania es también la mayor fuente de importaciones de Hungría, y China es la tercera fuente de importaciones de Hungría.

El volumen de comercio bilateral entre China y Hungría mostrará una tendencia general de crecimiento entre 2012 y 2021. En 2021, el volumen de comercio bilateral entre China y Hungría alcanzará más de 11 000 millones de dólares estadounidenses y alcanzará un nivel récord. De 2012 a 2021, Hungría siempre ha tenido un déficit comercial con China, y el déficit comercial se ha expandido en los últimos dos años.

A juzgar por la situación general de los productos de Hungría exportados al mundo, los productos mecánicos y eléctricos son la categoría más grande de productos exportados por Hungría, y la estructura de exportación de productos de Hungría está estrechamente relacionada con su estructura industrial nacional. Hungría es el mayor productor de productos electrónicos en Europa Central y Oriental y la principal base de producción de la industria electrónica mundial. Los fabricantes de equipos originales de renombre mundial y las empresas OEM de productos electrónicos han establecido bases de producción y centros de I+D en Hungría. Alrededor del 30% y 5 % del valor total de la producción industrial. La industria del automóvil también es una de las industrias pilares de Hungría. Hay cerca de 800 fabricantes de automóviles y piezas en el país. El valor de producción anual de la industria de fabricación de automóviles representa aproximadamente el 30% de la industria manufacturera nacional. La mitad del valor de producción es para exportación, y la mitad se vende a Alemania. Hungría es líder mundial en productos farmacéuticos y biotecnología, lo que convierte a la industria química en una de las industrias más competitivas del país. Por un lado, Hungría es el mayor productor y exportador de productos farmacéuticos en Europa Central y Oriental; por otro lado, en los últimos años, con el fuerte apoyo del gobierno, la biotecnología de Hungría ha logrado un rápido desarrollo. Hay más de 60 biotecnologías básicas. empresas en el país, con un tamaño y El nivel técnico ha saltado a la vanguardia de los nuevos estados miembros de la UE, y los campos de investigación y desarrollo incluyen principalmente tratamiento de la contaminación del suelo y el agua, producción y tratamiento de recursos biológicos, tratamiento de regeneración, ingeniería genética, nanotecnología, química molecular, etc.

Comparando la situación de "Exportaciones de Hungría al mercado global" y "Exportaciones de Hungría a China", existen ciertas diferencias en el patrón de exportación, que se manifiestan principalmente en: primero, en términos de equipo de transporte, porque China también es un gran fabricante de automóviles país de fabricación, la demanda de importación de equipos de transporte de Hungría es relativamente pequeña, por lo que la proporción de sus equipos de transporte importados de Hungría es significativamente menor que el nivel mundial. En segundo lugar, en óptica, relojes y equipos médicos, en la actualidad, la tecnología de China para tales productos es relativamente atrasada, mientras que Hungría

tiene una ventaja tecnológica relativa. Por lo tanto, la importación china de tales productos desde Hungría representa una proporción más alta.

Entre ellos, en cuanto a productos minerales, debido a la escasez de recursos naturales en Hungría, el principal recurso mineral es la bauxita, que ocupa el tercer lugar en Europa en reservas; pero el carbón, el petróleo, el gas natural, el uranio, el hierro, el manganeso y otros minerales y los recursos metálicos son relativamente escasos, es necesario importar suministros.

Los principales productos básicos que Hungría importa de China son productos mecánicos y eléctricos, y en el mercado húngaro de importación de productos mecánicos y eléctricos, China ocupa el segundo lugar en la fuente de las importaciones de Hungría, y el mayor importador de productos mecánicos y eléctricos de Hungría es Alemania.

Además, al comparar la situación de las "importaciones de Hungría del mercado global" y las "importaciones de Hungría de China", existen ciertas diferencias en la estructura de los productos importados, que se reflejan principalmente en: primero, en términos de equipo de transporte, Hungría tiene tecnologías más avanzadas como Alemania. Los países europeos representaron una gran proporción de las importaciones, mientras que la proporción de las importaciones de China fue relativamente baja, inferior al nivel global. En segundo lugar, en términos de productos minerales, los recursos minerales internos de China, especialmente los recursos energéticos como el petróleo y el gas natural son relativamente escasos, por lo que los productos minerales no han ingresado a los 15 principales productos importados de China.

En general, el comercio bilateral entre China y Hungría continuará desarrollándose de manera constante y constante, lo que traerá conveniencia para el desarrollo del comercio entre los dos países y creará un mayor espacio de desarrollo; también se espera que impulse el desarrollo del comercio bilateral para el mejor.

2. Relación comercial entre Austria y China

China y Austria disfrutaban de relaciones amistosas y no quedan conflictos ni asuntos históricos entre las dos partes. Austria sigue una política de no alineación y neutralidad y está comprometida con el desarrollo de su propia economía.

En términos económicos y comerciales entre China y Austria, en 2021, el comercio bilateral total será de más de 12 mil millones de dólares estadounidenses, y Austria se encuentra en una posición de superávit comercial. Los principales productos que China importa de Austria son: 1. reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos mecánicos y sus partes, 2. motores, equipos eléctricos y sus partes, grabadoras y reproductores de sonido,

imágenes de televisión, equipos de grabación y reproducción de sonido y 3. Vehículos y sus partes 4. Instrumentos y equipos ópticos, de iluminación, cinematográficos, de medición, inspección, médicos o quirúrgicos, instrumentos y equipos de precisión, y sus partes y accesorios 5. Productos farmacéuticos. En 2016, los productos importados de China desde Austria fueron principalmente equipos mecánicos, componentes electrónicos, componentes de automóviles, productos de plástico, instrumentos ópticos y médicos y equipos ferroviarios.

Los principales productos exportados de China a Austria son: 1. Motores eléctricos, equipos eléctricos y sus partes, grabadoras y reproductores de sonido, imágenes de televisión, equipos de grabación y reproducción de sonido y sus partes 2. Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos mecánicos y Partes y componentes 3. Muebles, ropa de cama, colchones, colchones de resortes, cojines y rellenos similares, lámparas y sus dispositivos de iluminación, letreros luminosos, letreros luminosos y similares, casas móviles 4. Óptica, iluminación, cine, Medición, inspección, instrumentos y equipos médicos o quirúrgicos, instrumentos y equipos de precisión, y las partes y accesorios de los productos antes mencionados, 5. Prendas de vestir sin tejer o sin tejer y sus complementos de vestir. En 2016, las principales exportaciones de China a Austria fueron productos electrónicos, herramientas eléctricas, artículos para el hogar, textiles y prendas de vestir y juguetes. En general, Austria exporta más productos de alta tecnología a China.

La complementariedad comercial entre las dos partes es alta. China ha sido el mayor socio comercial de Austria en Asia desde 2003 y ahora es el quinto mayor socio comercial de Austria en el mundo. La cooperación de inversión bidireccional entre China y Austria también se está desarrollando rápidamente. Según las estadísticas, a partir de 2019, Austria tenía alrededor de 1183 proyectos de inversión directa en China, con una inversión real de 1860 millones de dólares estadounidenses, concentrados en industrias como electrónica, maquinaria, metalurgia, materiales de construcción, protección ambiental y alimentos. Austria tiene ventajas únicas en la industria del metal, la fabricación de maquinaria, las industrias alimentaria, química, automotriz y de protección ambiental, y se ha convertido en un importante importador de tecnología para China en la UE.

Austria tiene las cadenas industriales más desarrolladas en las industrias automotriz, electrónica, de protección ambiental y otras industrias en Europa. Además, Austria tiene una ventaja geográfica significativa y muchas empresas extranjeras valoran el papel fundamental de Austria en la conexión de Europa oriental y sudoriental. Austria tiene una reserva de talentos profesionales, estabilidad social y protección legal perfecta. Las condiciones favorables y ventajosas anteriores han atraído a muchas empresas de inversión chinas.

Austria se ha comprometido con el desarrollo de Viena en el centro de transporte más importante del mundo y está comprometida con el desarrollo del centro de transporte terrestre, incluidos los ferrocarriles, los trenes ligeros y los tranvías. China tiene una capacidad de producción ventajosa y ventajas tecnológicas en la industria de fabricación de equipos antes mencionada, y busca activamente explorar oportunidades comerciales en Austria.

3. Relación comercial entre Eslovaquia y China

Eslovaquia se encuentra en el centro de Europa y es un país pequeño. Se unió a la Unión Europea el 1 de mayo de 2004 y se unió a la Eurozona el 1 de enero de 2009. La economía de Eslovaquia es muy abierta. Después de unirse a la Unión Europea, Eslovaquia se ha consolidado su posición en Europa y la posición en el mercado global, convirtiéndose en uno de los estados miembros de más rápido crecimiento de la economía de la UE.

El principal producto que exporta China a Eslovaquia son equipos de radio y televisión. Incluye equipos para recibir, grabar o reproducir sonido. Cámaras de televisión, cámaras fotográficas digitales y videocámaras, acumuladores y piezas mecánicas. China exporta muy pocos servicios a Eslovaquia. Los principales productos que exporta Eslovaquia a China son automóviles y otros vehículos utilizados principalmente para el transporte de personas, madera procesada en bruto y máquinas y unidades de procesamiento de datos.

En 2021, el volumen comercial entre Eslovaquia y China superará los 5700 millones de dólares EE. UU. China es el séptimo socio comercial de Eslovaquia y la tercera fuente de déficit comercial del mundo. China también es el decimocuarto país de destino de las exportaciones de Eslovaquia y el noveno país de importación país de origen.

En agosto de 2015, se inauguró por primera vez el tren China-Europa directo a Eslovaquia, desde el puerto de Yingkou en la provincia de Liaoning, China hasta Dobra, el puerto del este de Eslovaquia, con una distancia total de 11.000 kilómetros, funcionando durante 15 días, un total de 50 contenedores, principalmente con productos electrónicos como pantallas de cristal líquido de Corea del Sur. Sobre esta base, China y Eslovaquia han cooperado en la facilitación de la supervisión aduanera.

En junio de 2017, el tren de carga China-Europa procedente de la ciudad de Changsha, provincia de Hunan, China, ingresó a Eslovaquia a través de Ucrania y se dirigió a Budapest, la capital de Hungría, después de cambiar de vía en Dobra, una ciudad fronteriza cercana a Ucrania. Más de un año después de que se suspendiera el tren de carga China-Europa de Yingkou, China a Dobra, Eslovaquia, otro tren de carga China-Europa ingresó a Eslovaquia

desde Ucrania. La apertura del ferrocarril expreso Eslovaquia-China directo y de tránsito marca la apertura de un nuevo canal para que el ferrocarril expreso China-Europa ingrese a Europa y promueve la facilitación del comercio entre China y Europa.

La estructura de productos básicos del comercio bilateral entre China y Eslovaquia es relativamente simple, con pocos cambios. Eslovaquia exporta principalmente automóviles, autopartes, maquinaria y productos electrónicos a China. Las exportaciones de China a Eslovaquia son principalmente maquinaria, productos electromecánicos, reactores nucleares, equipos ópticos y fotográficos y calzado. Los dos países han logrado avances en la cooperación en los campos de comunicación electrónica, maquinaria, automóvil, agricultura y nuevas energías.

4. Relación comercial entre Eslovenia y China

Eslovenia, ubicada en el sur de Europa Central, se unió a la Unión Europea en 2004 y a la Eurozona en 2007. A pesar de su pequeño tamaño, Eslovenia tiene un entorno natural diverso.

Eslovenia tiene una base industrial y tecnológica sólida, con una fuerte competitividad en las cinco industrias principales de química, equipos electrónicos, fabricación de maquinaria, transporte y fabricación de metales, y muchas tecnologías se encuentran en el nivel líder en el mundo. El desarrollo económico de Eslovenia ha liderado la región de Europa Central y Oriental durante muchos años, con una gran resistencia y es reconocido por organizaciones internacionales como un país desarrollado. Eslovenia es un país de la UE y tiene una ubicación geográfica ventajosa entre la unión de Europa del Este y del Oeste, está profundamente integrada con las principales economías de la UE y tiene las condiciones para convertirse en un puente para la cooperación económica y comercial entre China y Europa.

Eslovenia tiene alta tecnología y productos de vanguardia, pero carece de capital y mercado, mientras que China tiene una enorme capacidad de mercado y capital. En los últimos años, China y Eslovenia han aumentado la cooperación y pueden complementar las ventajas de cada uno. Según las estadísticas de la Aduana de China, el volumen de comercio bilateral en 2020 fue de 3960 millones de USD. Entre ellos, las exportaciones de China a Eslovenia fueron de 3.450 millones de dólares estadounidenses, un aumento interanual del 1,2 %; las importaciones de China desde Eslovenia fueron de 510 millones de dólares estadounidenses, una disminución interanual del 1,5 %. China mantiene la posición de Eslovenia como el mayor socio comercial en Asia, y también es la segunda mayor fuente de importaciones de Eslovenia después de la Unión Europea. El comercio juega un papel importante en la cooperación económica y comercial entre los dos países.

La economía eslovena depende en gran medida del comercio internacional, con exportaciones de bienes y servicios que representan el 65-70% del PIB. En 2020, las exportaciones de mercancías de Eslovenia fueron de 32 900 millones de euros, una disminución interanual del 2 %; las importaciones de mercancías fueron de 32 000 millones de euros, una disminución interanual del 6 %, con un superávit comercial de 900 millones de euros. Los principales socios comerciales de Eslovenia son los estados miembros de la UE, y los principales socios comerciales son Alemania, Suiza, Italia, Croacia y Austria. Entre los miembros no pertenecientes a la UE, Serbia y Rusia son sus principales mercados de exportación, y China es la segunda mayor fuente de importaciones.

Los principales productos de exportación de China a Eslovenia incluyen: equipos y accesorios eléctricos, eléctricos y audiovisuales, prendas de vestir y accesorios de vestir de punto o ganchillo, calderas, aparatos mecánicos y piezas, prendas de vestir y accesorios de vestir que no sean de punto ni de ganchillo, productos químicos orgánicos, etc. Las principales importaciones de China desde Eslovenia incluyen: equipos eléctricos, eléctricos, audiovisuales y sus repuestos, vehículos y sus repuestos, aparatos y repuestos mecánicos, plásticos y sus productos, equipos ópticos, fotográficos, médicos y repuestos, etc.

Los intercambios entre los dos países en los campos de la economía, el comercio y los intercambios entre pueblos y culturales se han acelerado significativamente. Las interacciones de alto nivel y de alto nivel han promovido el desarrollo de las relaciones económicas entre los dos países y profundizado aún más. y amplió la cooperación económica y comercial entre China y Eslovenia.

5. Relación comercial entre Bulgaria y China

Bulgaria está estratégicamente ubicada en el cruce de países como Europa, Medio Oriente y Rusia.

Bulgaria es miembro de la Unión Europea y más de la mitad de su comercio de mercancías se realiza dentro de la Unión Europea. Dentro de la Unión Europea, los principales países exportadores de Bulgaria son Alemania, Rumania e Italia. Los principales países importadores en la región de la UE son Alemania e Italia. Fuera de la UE, Turquía es el mayor exportador de Bulgaria y Rusia es la segunda mayor fuente de importaciones de Bulgaria.

Los productos mecánicos y eléctricos, los metales comunes y sus productos y los minerales son las principales exportaciones de Bulgaria. Los productos mecánicos y eléctricos, los productos minerales y los productos químicos son los tres principales productos importados en Bulgaria.

Según Eurostat, el volumen de importaciones y exportaciones bilaterales de bienes entre Bulgaria y China en 2019 fue de 2580 millones de USD, un aumento del 4,9 %. Entre ellos, Bulgaria exportó 910 millones de dólares estadounidenses a China, un aumento del 1,6 %; importó 1660 millones de dólares estadounidenses de China, un aumento del 6,8 %. El déficit comercial de Bulgaria con China es de 750 millones de dólares.

Los metales básicos y sus productos son los principales productos de exportación de Bulgaria a China. Entre los metales básicos y sus productos, los productos de exportación más importantes son el cobre y sus productos. Los productos mecánicos y eléctricos son la segunda categoría más importante de productos básicos exportados por Bulgaria a China y representan el 10,6 % de las exportaciones totales de Bulgaria a China. Los minerales son la tercera categoría más grande de las exportaciones búlgaras a China.

Los principales productos básicos que Bulgaria importa de China son productos mecánicos y eléctricos, muebles, juguetes, textiles y materias primas. En 2019, las tres categorías de productos básicos importaron 640 millones de dólares estadounidenses, 200 millones de dólares estadounidenses y 170 millones de dólares estadounidenses respectivamente, lo que representa 60,8 % de las importaciones totales de Bulgaria desde China. En productos intensivos en mano de obra, China sigue manteniendo sus ventajas. Los productos industriales ligeros, como muebles y juguetes, representan una proporción relativamente alta de las importaciones totales de productos similares de Bulgaria. Alemania, Italia, Polonia, Grecia y otros países son los principales competidores de China.

6. Relación comercial entre Lituania y China

Lituania se encuentra en Europa central y oriental, limita con Letonia al norte, Bielorrusia al este y sur Polonia al suroeste, y el Mar Báltico al oeste. El volumen comercial entre China y Lituania ha crecido rápidamente desde 2015. En 2021, debido a razones políticas, las relaciones diplomáticas entre los dos países se degradarán al nivel de encargado de negocios.

Los principales países exportadores de Lituania son Rusia, Letonia, Polonia y Alemania, que juntos representan el 38,9 % de las exportaciones totales de Lituania. En términos de importaciones, los principales países importadores de Lituania son Rusia, Polonia y Alemania, que en conjunto representan el 39,8 % de las importaciones totales de Lituania. Alemania, Polonia y Rusia son las principales fuentes del déficit comercial de Lituania. El superávit comercial de Lituania proviene principalmente de Ucrania, Letonia, Estados Unidos, Noruega y Estonia.

Los productos mecánicos y eléctricos, productos minerales, productos químicos, muebles, juguetes y productos diversos se ubicaron entre los cuatro principales productos básicos de exportación de Lituania, y las cuatro categorías de productos básicos en conjunto representaron el 48,2 % de las exportaciones totales de Lituania. Los cuatro principales productos básicos importados en Lituania son productos minerales, productos mecánicos y eléctricos, productos químicos y equipo de transporte, que en conjunto representan el 59,8% de las importaciones totales de Lituania.

Los cuatro principales productos básicos exportados por Lituania a China son madera y productos, productos diversos como muebles y juguetes, metales básicos y productos, y productos mecánicos y eléctricos, que en conjunto representan el 66,7 % de las exportaciones totales de Lituania a China. El mayor aumento en las exportaciones de Lituania a China son productos vegetales, productos de animales vivos y alimentos, bebidas y tabaco.

Los productos mecánicos y eléctricos son la categoría más grande de productos básicos importados por Lituania desde China, y China ocupa el sexto lugar en la cuota de mercado de importación de productos mecánicos y eléctricos de Lituania. Además, los metales y productos básicos, los textiles y las materias primas son la segunda y tercera importación más grande. de Lituania desde China. Las principales categorías de productos juntos representan alrededor del 23,3% de las importaciones totales de Lituania desde China.

7. Relación comercial entre Croacia y China

Ubicada en el centro y sur de Europa, Croacia es un país importante en la costa del Adriático, y su entorno económico ha seguido desarrollándose desde su adhesión oficial a la Unión Europea en julio de 2013.

Los principales países exportadores de Croacia son Italia, Alemania y Eslovenia, que representan el 36% de sus exportaciones totales. Los principales países importadores de Croacia siguen siendo Italia, Alemania y Eslovenia, que representan el 43% de las importaciones totales. China es la mayor fuente de bienes de Croacia fuera de la UE. El comercio de importación y exportación de Croacia se lleva a cabo principalmente en Europa.

Las principales importaciones de China a Croacia incluyen productos mineros, alimentos procesados, productos químicos, maquinaria y equipo, productos electrónicos, productos derivados del petróleo y productos metálicos.

Los principales productos de exportación de China a Croacia incluyen maquinaria y equipo, equipo eléctrico, alimentos procesados, productos de metal, productos farmacéuticos, productos agrícolas, forestales y pesqueros, madera y muebles, y equipo de transporte.

8. Relación comercial entre Letonia y China

Letonia limita con el mar Báltico al oeste y, junto con Estonia al norte y Lituania al sur, se conocen como los tres países bálticos. Al este, limita con Rusia y Bielorrusia. Letonia es un país capitalista desarrollado que se unió a la Unión Europea en 2004.

Los principales países exportadores de Letonia son Lituania, Rusia, Estonia y Alemania. Los principales países importadores de Letonia son Lituania, Alemania, Polonia y Estonia. Las cinco fuentes principales del superávit comercial de Letonia son Rusia, Suecia, el Reino Unido, Noruega y Dinamarca, y el principal déficit comercial proviene principalmente de Polonia, Alemania y Lituania.

La madera y sus derivados, los productos mecánicos y eléctricos, los alimentos, las bebidas y el tabaco son los principales productos de exportación de Letonia. Los productos mecánicos y eléctricos, el equipo de transporte y los productos químicos son las tres principales categorías de bienes importados por Letonia.

Según las estadísticas de Eurostat, en 2019, el volumen de importación y exportación de bienes entre Letonia y China fue de 750 millones de dólares estadounidenses. Entre ellos, Letonia exportó 180 millones de dólares estadounidenses a China, lo que representa el 1,1 % de las exportaciones totales de Letonia; Letonia importó 570 millones de dólares estadounidenses de China, lo que representa el 3,1 % de las importaciones totales de Letonia. El déficit comercial de Letonia es de 390 millones de dólares. China es el decimonoveno mercado de exportación más grande de Letonia y la undécima fuente de importaciones.

La madera y los productos son la categoría más grande de productos exportados por Letonia a China, con un valor de exportación de US \$ 92 millones en 2019, lo que representa el 51,7% de las exportaciones totales de Letonia a China. Los productos minerales son el segundo producto básico más importante exportado por Letonia a China, con un valor de exportación de 23 millones de dólares estadounidenses, lo que representa el 13,0 % de las exportaciones totales de Letonia a China. Los productos mecánicos y eléctricos son la tercera categoría más grande de bienes exportados por Letonia a China, con un valor de exportación de 18 millones de dólares estadounidenses, lo que representa el 10,2 % de las exportaciones totales de Letonia a China. Los tres principales productos básicos importados por Letonia desde China son productos mecánicos y eléctricos, muebles, juguetes, productos diversos, plásticos y caucho. Entre ellos, el valor de importación de productos mecánicos y eléctricos es de 300 millones de dólares estadounidenses, lo que representa el 52,2 % de las importaciones totales de Letonia desde China. Las importaciones de muebles, juguetes y productos diversos ascendieron a 55 millones de dólares EE. UU., lo que representa el 9,6%

de las importaciones totales de Letonia desde China. Las importaciones de plástico y caucho ascendieron a 44 millones de dólares EE. UU., lo que representa el 7,7% de las importaciones totales de Letonia desde China.

CAPÍTULO 3: ESTADO DE OPERACIÓN DEL FERROCARRIL ENTRE CHINA – EUROPA

3.1. El modo de operación y la organización de suministro de los trenes China-Europa.

La estructura del modo de transporte del tren de carga China-Europa es principalmente transporte directo punto a punto. El transporte directo de punto a punto significa que dos nodos de transporte se pueden conectar directamente, lo que significa que los trenes China-Europa se ensamblan en el punto de partida y se envían con un solo tren. No hay necesidad de detenerse en el medio, y no hay necesidad de pasar por ningún nodo de tránsito en el medio. Se encuentra en un estado de conectividad total, a fin de establecer un canal de transporte ferroviario para trenes intermodales internacionales ferroviarios de contenedores para el transporte de carga entre China y Europa. Este modo de transporte directo de punto a punto tiene una confiabilidad relativamente alta, y este modo de transporte puede eliminar muchas actividades de tránsito innecesarias, como almacenamiento, carga y descarga, clasificación repetida y recarga. El modo de conexión directa punto a punto de los trenes China-Europa ayuda a acortar el tiempo de distribución y la ruta de distribución hasta cierto punto, ahorra la cantidad de carga y descarga y los tiempos de cambio de los vehículos de transporte y, al mismo tiempo, ahorra personas, vehículos, herramientas, personas, dinero, materiales, etc. recursos, etc. Lo que es más importante, debido a la reducción de las actividades intermedias, como la clasificación, el almacenamiento, la carga y descarga y la manipulación, los daños resultantes de la carga también desaparecerán automáticamente. (FangQian, 2015)

El ferrocarril expreso China-Europa también adopta la combinación de organización de transporte ferroviario "línea secundaria-línea troncal-línea secundaria". El propósito es hacer un uso completo de los recursos logísticos de la línea troncal ferroviaria y satisfacer las necesidades del tren. La línea troncal principal del ferrocarril entre China y Europa se divide en tres canales: el canal este, el canal medio y el canal oeste. Las principales fuentes de bienes para la línea troncal del Corredor Oeste son las regiones del suroeste, noroeste, sur y centro de China. Los trenes China-Europa en este canal incluyen: "Yuxin-Europa", "Rongou", "Zheng-Europa", "Guangdong-Xinjiang", etc., un total de 19 trenes. La principal fuente de

mercancías para la línea troncal del canal central atrae al norte de China, China central, sur de China y otras regiones de China. Hay principalmente 4 trenes que pasan por este canal: "Zheng-Europa", "Xiang-Europa", "Mongliano" y "Tianjin-Minsk" La principal fuente de mercancías para la línea principal del Corredor Este es China Central, China Oriental y Noreste de China y otras regiones de China 17 Trenes China-Europa. (ZhouYang, 2019)

Entre ellos, la Estación Portuaria de Ferrocarril de Manzhouli está ubicada en la frontera media y superior de China de la Región Autónoma de Mongolia Interior. La estación del puerto de ferrocarril de Manzhouli tiene un total de líneas de ancho de vía de 1435 mm y 1520 mm, y realiza principalmente negocios de transporte internacional de pasajeros e intermodal de carga. La capacidad de reposición integral existente de la estación es de 6 millones de toneladas/año. La estación del puerto de ferrocarril de Alashankou se encuentra en el borde superior izquierdo de la Región Autónoma Uygur de Xinjiang. Cuenta con dos líneas de trocha estándar y trocha ancha, se dedica principalmente al transporte internacional de pasajeros y al transporte intermodal internacional de mercancías por ferrocarril, es una estación técnica de primer nivel y un puerto nacional de primer nivel. El patio de la estación Alashankou está organizado en un tipo mixto de dos y tres etapas. La capacidad de reposición integral existente de la estación es de 4 millones de toneladas/año. La estación del puerto de ferrocarril de Horgos se encuentra en la parte superior izquierda de la región autónoma de Xinjiang Uygur, junto al puerto de Alashankou. En la estación hay dos líneas de trocha estándar y trocha ancha. Cada estación está dispuesta en tándem. Realiza principalmente transporte intermodal internacional de pasajeros y carga internacional. El volumen de carga anual está diseñado inicialmente para ser de 20 millones de toneladas, y el largo el objetivo a plazo es de 35 millones de toneladas. (ZhiWen, 2019)

La ruta de transporte del tren editado desde la estación de origen hasta la línea principal es el ramal. La compañía operadora de trenes China-Europa organizará la fecha de llegada del tren a principios de cada mes de acuerdo con el plan de operación del tren y el plan de arreglo de transporte internacional, organizará el tren a tiempo y brindará comentarios oportunos sobre el seguimiento de el tren. (YuQing, 2015)

El modo de transporte de "cinco trenes fijos". "Cinco trenes fijos" se refiere a ubicaciones fijas, rutas de transporte fijas, horarios de trenes fijos, horarios de salida y llegada fijos y precios de transporte fijos organizados en las principales ciudades, puertos y principales líneas ferroviarias entre puertos. En comparación con los trenes ordinarios, los cinco modos fijos de transporte son más rápidos, lo que acortará el tiempo, mejorará la puntualidad y mejorará la eficiencia del transporte. Desde el punto de vista del cliente, la hora de salida y llegada de las mercancías es fija, el factor de seguridad es alto, el tiempo de transporte está

garantizado, la adquisición de información es más conveniente y es conveniente que la empresa de transporte organice el trabajo en una forma planificada. (HeDan, 2016) (Red de carreteras One Belt One de China, 2022)

Estudiamos las siete principales rutas de transporte normalizadas como ejemplos.

Tabla 7: Las siete rutas principales hacia la regulación

Hora de apertura	Nombre	La ruta	Carga principal	Duración	Distancia
2011.03.19	Yuxinou	Chongqing - Duisburgo	Laptops, Maquinaria, Autopartes, Ropa, etc.	16 días	11179 km
2013.04.26	Expreso Rongou	Chengdu --- Lodz	Electrónica, Autopartes, etc.	11 días	9826 km
2013.07.18	Zhengou	Zhengzhou --- Hamburgo	Textil, maquinaria, productos electrónicos, etc.	15 días	10245 km
2013.09.29	Sumanou	Suzou --- Varsovia	Productos electrónicos, maquinaria, ropa, pequeños productos básicos, etc.	18 días	11800 km
2014.06.17	Wuou	Wuhan--- República Checa, Polonia	Electrónica, ropa, autopartes, etc.	15 días	10700 km
2014.10.30	Expreso Xiangou	Changsha --- Duisburg	Electrónica, Maquinaria, Autopartes, etc.	16 – 18 días	6476 km
2014.11.18	Yixinou	Yiwu --- Madrid	manualidades, bebidas, juguetes, etc.	21 días	13000 km

Fuente: (Red de carreteras One Belt One de China, 2022)

Los tipos de mercancías en los trenes de carga China-Europa son cada vez más diversos y cada vez más populares y prácticos. En los últimos años, el tren de carga China-Europa se ha desarrollado rápidamente, con la ampliación de la escala de operación, la ampliación del alcance del transporte y el aumento de la variedad de productos. Desde la perspectiva de los tipos de bienes transportados por los trenes China-Europa, los tipos de bienes transportados van desde productos informáticos únicos, como computadoras y teléfonos móviles en el momento del viaje, hasta ropa, zapatos y sombreros, automóviles y accesorios, granos, vino, café en grano, madera, productos químicos, maquinaria... (Ke, 2017) Se han ido ampliando paulatinamente diversas categorías como equipo y celulosa. Desde la perspectiva de los tipos y cantidades de productos básicos, la escala y los tipos de

El ferrocarril China-Europa: análisis desde un enfoque comercial

Cao, Yingbo

productos básicos transportados por los trenes de carga China-Europa están en constante expansión y aumento. En los primeros tiempos, los tipos de bienes transportados por los trenes China-Europa eran relativamente simples. Por ejemplo, los trenes "Yuxin-Europa" inaugurados en Chongqing en 2011 transportaban principalmente computadoras portátiles de producción local. Sin embargo, debido a la continua expansión de la escala de desarrollo y la cobertura del tren de carga China-Europa, hay dos tipos de bienes transportados por el tren de carga China-Europa. Uno es para enfatizar el estatus especial de los productos locales. La importación y la exportación de productos básicos locales es el centro de atención; el otro es que los productos transportados carecen de características de productos básicos, y varios productos de otras regiones se ensamblan y transportan de manera unificada, centrándose solo en las ventajas de la ubicación, como los centros de transporte. (HeDan, 2016)

El valor de los trenes de carga China-Europa también ha cambiado, de bajo valor agregado a alto valor agregado. El transporte de productos básicos se ha expandido de bienes de bajo valor agregado al principio a bienes de alto valor agregado como automóviles, muebles, medicinas, etc.

Tabla 8: El número de ida y vuelta por ferrocarril entre China y Europa de año 2012 a 2020

Año	Ida	Vuelta	Total
2012	42	0	42
2013	80	0	80
2014	280	28	308
2015	550	265	815
2016	1130	572	1702
2017	2399	1274	3673
2018	3696	2667	6363
2019	4525	3700	8225
2020	7453	4953	12406

Fuente: (Red de carreteras One Belt One de China, 2022)

Todavía existe un grave desequilibrio en el tiempo de tránsito y el valor de la carga entre los envíos de ida y vuelta. Los tipos de muchos productos de importación y exportación continúan aumentando, principalmente madera de Rusia, utensilios de cocina de Alemania, productos cárnicos de Bielorrusia y leche en polvo de los Países Bajos. Al mismo tiempo, los tipos de productos de exportación también se están expandiendo, como el muro cortina de vidrio, la salsa de tomate de Xinjiang, Skyworth TV, el jugo de manzana concentrado de Shaanxi, los materiales de construcción de ferrocarriles, etc. En términos generales, la mayoría de los bienes enviados desde China son equivalentes a electrodomésticos y

autopartes, y sus destinos son principalmente Alemania, Polonia y otros lugares de Europa; mientras que los bienes devueltos son principalmente pulpa, madera, alimentos, etc.

1. La ruta de Yuxinou

El tren internacional "Yuxin-Europa" es la primera línea de operación de Europa en China. En la actualidad, el tren "Yuxin-Europa" opera en un modo, es decir, una línea principal y múltiples líneas auxiliares al mismo tiempo. La estación portuaria de Xinjiang Alashankou sale del país, pasa por Kazajstán, Bielorrusia, Polonia y otros países, y termina en Duisburg, Alemania. La línea principal tiene 11.179 kilómetros de largo. En la actualidad, el tiempo total de transporte se ha reducido gradualmente a 16 días, lo que ahorra dinero en comparación con el envío a Europa. Más de 15 días, el alcance de la recolección de carga puede cubrir la mayoría de las áreas de China, y es uno de los trenes con fuerte capacidad de radiación en la línea de tren China-Europa; desde Chongqing vía Dostyk a Almaty y luego transbordo a las principales ciudades en cinco países de Asia Central y las principales ciudades europeas. En la actualidad, la frecuencia de los trenes que salen de Yuxinou se mantiene estable entre 6 y 10 veces por semana, y el promedio de trenes de regreso es de 2 a 4 veces por semana. Se ha establecido un mecanismo de vinculación de precios y la tarifa de envío se ha reducido de \$1 por caja por kilómetro al principio a \$0,6 por caja por kilómetro, que es solo una quinta parte del precio del flete aéreo. En 2017, se agregaron nuevos puertos en Manzhouli y Horgos para mejorar aún más la eficiencia del transporte. En términos de origen de los bienes, los bienes transportados por el tren "Yu-Xin-Ou" han cambiado de computadoras portátiles, automóviles y fabricación de equipos al principio a varios productos de toda la industria. Como precursor de los trenes China-Europa, "Yuxinou" tiene las siguientes características: en primer lugar, China Railway, Harbin Railway, Russian Railway y Deutsche Bahn establecen conjuntamente el cuerpo principal de operación de trenes, de modo que el tren aún puede realizar transporte eficiente en la sección de ultramar, proporcionando un nuevo modelo para la cooperación de trenes de carga China-Europa. En segundo lugar, el transporte ferroviario internacional "Yuxin-Europa" adopta una hoja de ruta unificada, que implementa una declaración de aduana única, una inspección única y una liberación de línea completa. Para el tren, la hoja de ruta se completa en chino, ruso e inglés (alemán) al mismo tiempo, y la hoja de ruta no se cambiará en el medio. En tercer lugar, "Yuxinou" puede realizar el servicio de posicionamiento de todo el proceso, y el propietario de la carga puede rastrear la información de transporte de la carga en cualquier momento. En cuarto lugar, las empresas tienen sus propias incubadoras que, por un lado, pueden garantizar el desarrollo continuo del transporte de invierno y, por otro lado, amplían considerablemente las categorías de mercancías a transportar. (Red de carreteras One Belt One de China, 2022)

2. La ruta de expreso Rongou

El "Rongou Express Railway" realizó una operación normal en 2016. En 2016, había un total de 460 trenes (291 para el viaje de ida y 169 para el viaje de regreso), lo que representa el 27% del número total de trenes. Actualmente, se divide en tres líneas operativas: Rongou Express La línea Railway-Central comienza en la estación de Chengxiang, sale por el puerto de Alashankou, pasa por Kazajstán, Rusia y otros países y luego llega a Polonia, Alemania, los Países Bajos y otros países. la línea tiene aproximadamente 10,000 km y el tiempo total de funcionamiento es de 11 a 15 días; Ferrocarril expreso Chengdu-Europa: la línea sur comienza en el puerto ferroviario internacional de Chengdu Qingbaijiang, sale a través de Horgos, Xinjiang, pasa por Kazajstán, Azerbaiyán, Georgia y otros países, y llega a Estambul, Turquía después de un transporte en ferry en el camino, con un kilometraje de transporte de aproximadamente 13,000 km y un tiempo de transporte de 15 a 16 días; Chengdu-Europe Express Railway-North Line sale del puerto ferroviario internacional de Chengdu Qingbaijiang, sale a través de Erenhot en Mongolia Interior y llega a Moscú, Rusia a través de Kazajstán, con un tiempo de ejecución de 11 a 16 días. Las ciudades directas actualmente abiertas en Europa son: Lodz/Kutno, Polonia, Nuremberg, Alemania y Tilburg, Países Bajos; y sobre la base original, se ha lanzado la estrategia "Rong Europe +", a través de la cooperación con Kunming, Nanning, Shanghái. , Xiamen, Shenzhen, Los gobiernos de Ningbo, Wuhan, Jiuyi y otros lugares han trabajado en estrecha colaboración con los departamentos pertinentes para abrir trenes nacionales hacia y desde Chengdu. Las principales fuentes de bienes son los automóviles y sus partes, los productos mecánicos y eléctricos, los equipos médicos, las computadoras portátiles, los electrodomésticos, los productos de papel, los productos agrícolas y el alcohol. (Red de carreteras One Belt One de China, 2022)

3. La ruta de Zhengxinou

El primer tren "Zheng Xin Ou" Actualmente, la principal línea de operación es el tren Zhengzhou-Hamburgo. El tren puede entrar y salir de Alashankou o Erenhot, pasando por Kazajstán (o Mongolia), Rusia y Polonia Espere 6 países y finalmente llegue a la última parada en Hamburgo, Alemania. La longitud total de la línea es de 10.245 kilómetros, si se va a salir del país por el puerto de Erenhot, toda la línea tiene una longitud de 10.484 kilómetros, y se requieren un total de 2 cambios de carril en el camino. El tiempo de recorrido es de 12-14 días, lo que puede ahorrar unos 30 días en comparación con el envío a Europa. En la actualidad, el tren realiza 6 viajes de ida y 6 viajes de regreso cada semana, tomando la delantera en lograr una estructura de operación benigna y equilibrada de alta frecuencia en China. En términos de organización de suministro, el tren "Zheng-Xin-Ou" tiene un radio de radiación de

hasta 2000 kilómetros. Junto con el papel de Zhengzhou como centro geográfico, su alcance de suministro cubre básicamente todo el país; la sección de ultramar se centra en Hamburgo, Alemania, y el rango de colección cubre 24 lugares en Asia y Europa, 121 ciudades en el país. Las principales categorías de productos que transporta son productos electrónicos, autopartes, alimentos y granos, y materiales de alta gama. (Red de carreteras One Belt One de China, 2022)

4. La ruta de Sumanou

El tren "Suman-Europa" comienza en la estación de tren Suzhou West (terminal de carga), sale por la estación del puerto de Manzhouli en Mongolia Interior y finalmente llega a Varsovia, la capital de Polonia, después de pasar por Rusia, Bielorrusia y otros países. tiene 11.800 kilómetros de largo. En la actualidad, el tren "Suman-Europa" se ha ampliado a la operación paralela de dos líneas de este a oeste. En comparación con otras líneas, el tren "Suman-Europa" pasa por más países, y el número de cambios de carril se reduce en consecuencia, por lo que corre más rápido. También es el único tren China-Europa que está cronometrado en horas. Viaja 3200 kilómetros en China, solo toma 52 horas, y el tiempo más corto para todo el proceso es solo 12 días. Su costo de transporte es solo alrededor de una sexta parte del flete aéreo, y el tiempo es solo un tercio del flete marítimo. El tren "Suman-Europa" irradia principalmente en Jiangsu y el este de China, y las principales fuentes de bienes son productos electrónicos como pantallas LCD y fuentes de alimentación, repuestos industriales como vidrio templado y cintas transportadoras de caucho, ropa de alta gama, artículos para el hogar, artículos, etc. El tren "Suman-Europa" comienza en la estación de tren Suzhou West (terminal de carga), sale por la estación del puerto de Manzhouli en Mongolia Interior y finalmente llega a Varsovia, la capital de Polonia, después de pasar por Rusia, Bielorrusia y otros países. tiene 11.800 kilómetros de largo. En la actualidad, el tren "Suman-Europa" se ha ampliado a la operación paralela de dos líneas de este a oeste. En comparación con otras líneas, el tren "Suman-Europa" pasa por más países, y el número de cambios de carril se reduce en consecuencia, por lo que corre más rápido. También es el único tren China-Europa que está cronometrado en horas. Viaja 3200 kilómetros en China, solo toma 52 horas, y el tiempo más corto para todo el proceso es solo 12 días. Su costo de transporte es solo alrededor de una sexta parte del flete aéreo, y el tiempo es solo un tercio del flete marítimo. El tren "Suman-Europa" irradia principalmente en Jiangsu y el este de China, y las principales fuentes de bienes son productos electrónicos como pantallas LCD y fuentes de alimentación, repuestos industriales como vidrio templado y cintas transportadoras de caucho, ropa de alta gama, artículos para el hogar, artículos, etc. (Red de carreteras One Belt One de China, 2022)

5. La ruta de Hanxinou

El tren "Hanxinou" sale de la estación de Wujiashan en Wuhan y llega a Europa a través de Alashankou, un puerto fronterizo en Xinjiang. Ha estado en operación normal desde 2014 y normalizó la operación de ambos lados en 2015. El tren Hanxin-Europa puede ir directamente a 7 países, incluidos Alemania, Rusia, Bielorrusia, Polonia y Francia. Toda Europa, incluido el Reino Unido, se ha incluido en la cobertura de carga "Hanxin-Europa". La longitud total de la línea es de unos 10.700 km y el tiempo de funcionamiento es de 12 a 16 días. El tren "Hanxin Europe" ahora puede llegar directamente a 20 ciudades en Asia y Europa, incluidas las principales ciudades europeas como Malaszewicz, Hamburgo, Duisburg y Lyon. En términos de suministro de bienes, el suministro de bienes para el viaje de ida se ha desarrollado gradualmente desde un solo producto electrónico en la etapa inicial hasta una variedad de productos tales como artículos de primera necesidad, equipos industriales, productos optoelectrónicos, autopartes, textiles, equipos médicos, etc.; el suministro de mercancías para el viaje de regreso es en su mayoría autopartes, madera, vino, etc. En la actualidad, el tren "Hanxin Europe" ha establecido estaciones en el extranjero en Alemania y otros lugares, y su carga de regreso ocupa el primer lugar en China. (Red de carreteras One Belt One de China, 2022)

6. La ruta de Xiangou

El tren "Xiang-Europa" sale de la estación de Xinzhu en el área del puerto internacional de Changsha, sale por la estación del puerto de Xinjiang Alashankou y llega a Almaty, Kazajstán, 6 días después. Las categorías de bienes incluyen materias primas industriales, maquinaria y equipo, repuestos industriales, materiales de construcción, alimentos, productos industriales ligeros, etc. Se ha logrado el funcionamiento normal. (Red de carreteras One Belt One de China, 2022)

7. La ruta de Yixinou

La línea principal del tren "Yi-Xin-Ou" es obligatoria hasta Madrid. El tren parte de la estación de Yiwu Oeste y sale del país por el puerto de Alashankou. La sección de ultramar pasa por Kazajstán, Rusia, Bielorrusia, Polonia y otros países, y llega al punto final en Madrid, España. El viaje total es de 13.000 km, el tiempo de ejecución es de aproximadamente 16 días, y es el tren ferroviario de transporte internacional con la línea más larga y la mayoría de los países que pasan entre todos los trenes China-Europa. Operación normalizada en 2015, y ahora se ha llegado a la operación normalizada de 2 turnos por mes para el viaje de regreso. En comparación con el flete marítimo, el flete del tren internacional de Yixinou es relativamente caro. Cuesta unos 2000 euros transportar un contenedor y unos 1300 euros el flete marítimo,

pero en términos de puntualidad, ahorra casi un mes en comparación con el flete marítimo. En la actualidad, los bienes exportados a Europa son principalmente productos locales, como ropa, bolsos, sombreros, calcetines, guantes, toallas, ropa de cama, telas, juguetes, materiales de construcción, accesorios de ferretería, radiadores, accesorios de válvulas, etc.; los bienes son alimentos como vino, jamón, aceite de oliva, etc. (ZhouYang, 2019) (Red de carreteras One Belt One de China, 2022) (FangQian, 2015)

3.2. Ventajas de la red de transporte de trenes de carga China-Europa.

En comparación con otros modos de transporte, los trenes de carga China-Europa son seguros, rápidos, ecológicos y menos afectados por los desastres naturales. Como tal, se han convertido en uno de los principales vehículos de transporte terrestre para los servicios logísticos internacionales. Además, también puede transportar diversos bienes, como ropa, artículos de primera necesidad, productos electrónicos, maquinaria y equipo, productos químicos, madera y pulpa, cereales, alimentos frescos, equipos médicos, etc. En comparación con el envío, el tren de carga China-Europa ahorra alrededor de 10 días, lo que aumenta las ganancias de la empresa. (Bin, 2019)

Ampliar los recursos de carga y mejorar el apoyo económico regional. Los recursos de carga son un apoyo importante para el desarrollo de los trenes de carga China-Europa. La expansión activa de los recursos de carga puede proporcionar un impulso importante para el desarrollo sostenible de los trenes. La empresa explora los mercados extranjeros, mejora su nivel de internacionalización y coopera estrechamente con las empresas locales europeas de logística, transporte de carga y otras empresas para aprovechar al máximo las ventajas características de "ahorrar tiempo en comparación con el transporte marítimo y más barato que el transporte aéreo", y atrae fuentes de mercancías aptas para el transporte ferroviario con mejores y más precisos servicios. Al mismo tiempo, aprovechará al máximo el papel de los puertos y aumentará los puertos de importación en las áreas interiores de China para reducir las restricciones a la importación de bienes. Por otro lado, la apertura de los trenes en cada ciudad parte del gasto económico y del desarrollo de la economía abierta regional, inyectando un impulso a largo plazo en el desarrollo de los trenes China-Europa. Confiando en las ventajas de la base económica, construiremos trenes característicos. Por ejemplo, en vista de las características del comercio de China con los países de Asia Central, el "Chang'an" de Xi'an a Asia Central ha lanzado especialmente un tren de vehículos abiertos para transportar maquinaria y equipos a gran escala como la perforación petrolera, industria energética y química, y metalurgia. Integración de la cadena industrial urbana para promover la transformación y mejora industrial. Cuando el ferrocarril entre China y Europa está cambiando de perseguir únicamente un crecimiento cuantitativo a un desarrollo de alta

calidad, el ferrocarril puede integrarse en la cadena industrial urbana y promover la transformación y mejora de la estructura industrial para impulsar el desarrollo. (BeiZhan, 2019) (Rong, 2016)

La integración del diseño de línea y el desarrollo eficiente es la integración de líneas. Los trenes se abren de acuerdo con los requisitos de puntualidad y calidad de los clientes globales. Obtenga acceso directo rápido y puntualidad precisa; trenes personalizados: los trenes especialmente personalizados de acuerdo con tipos específicos de bienes, como vehículos importados paralelamente, importaciones de carne, importaciones de madera, etc., se caracterizan por una gran cantidad de servicios personalizados y descuentos. (ZhiWen, 2019)

Mejorar la construcción de infraestructura de los países a lo largo de la ruta, especialmente la infraestructura del transporte ferroviario puede promover el desarrollo de alta calidad de los trenes de carga China-Europa. Geográficamente, muchos bienes de las regiones suroeste, noroeste y central se pueden consolidar y separar después de la integración, lo que mejora en gran medida la eficiencia operativa. La consolidación trae una reducción en los costos de transporte, lo que permite que más empresas europeas reconozcan esta plataforma, e incluso Japón, Corea del Sur y Taiwán, China pueden usar esta plataforma para aprovechar esta vía rápida. (ZiYan, 2018) (HeDan, 2016)

3.3. Problemas existentes en la red de transporte expreso ferroviario China-Europa.

Suministro insuficiente y disperso de bienes. El principal problema de los trenes China-Europa es que circulan en ciudades con suministro insuficiente de mercancías y mercancías dispersas, lo que dificulta el funcionamiento normal. El rápido desarrollo de los trenes de carga China-Europa ha hecho que las ciudades de China donde operan los trenes de carga China-Europa se polaricen gradualmente. El suministro de bienes para algunos trenes de carga China-Europa ha alcanzado un nivel estable, e incluso hay escasez de. Sin embargo, a través de los subsidios de los gobiernos locales, compiten entre sí. O atraer el suministro de bienes de otras regiones, o incluso recolectar bienes en todo el país sigue siendo el principal método de comercialización. Como resultado, el suministro interno de China-Europa entrena es pequeño y disperso, y muchos trenes solo operan una vez por semana. La oferta es aún insuficiente, es difícil soportar operaciones normalizadas. No solo aparecen fenómenos irrazonables como el contraflujo logístico, que dan como resultado un transporte ineficiente, sino que también intensifican la competencia feroz dentro del mercado de trenes entre China

y Europa. De hecho, los subsidios gubernamentales pueden cultivar el mercado al comienzo del tren de carga China-Europa, pero en la etapa posterior de la formación del mercado, definitivamente causará una seria interferencia en el mercado de transporte de trenes de carga. (ZiYan, 2018)

Por otro lado, el suministro de bienes para el viaje de regreso de los trenes de carga China-Europa siempre ha estado en un nivel de escasez, y China y Europa han estado en un estado de déficit comercial durante mucho tiempo. Eficacia, su popularidad en Los países europeos deben mejorar aún más. Este transporte desequilibrado provocará la devolución de algunos contenedores vacíos, lo que generará desperdicios en el transporte, y también restringirá el desarrollo sostenible de los trenes de carga China-Europa.

Los tiempos de envío son erráticos. Los factores del tiempo de operación de los trenes de contenedores ferroviarios internacionales son más complicados y el tiempo de operación fluctuará hasta cierto punto. Dado que el corto tiempo de ejecución es la mayor ventaja del transporte en tren de contenedores, si los bienes no se pueden transportar a tiempo, el propietario puede elegir fácilmente otros modos de transporte.

Falta de organización unificada. Cada línea del ferrocarril entre China y Europa tiene diferentes modos de gestión, lo que resulta en un suministro insuficiente de bienes, competencia desordenada, mayores costos de transporte, mayores subsidios gubernamentales e incapacidad para formar operaciones normales. La conveniencia del despacho de aduanas es baja y la capacidad operativa de la estación portuaria debe mejorarse. Hay muchos países por los que pasa el tren China-Europa, pero existen grandes diferencias en los estándares de operación técnica ferroviaria y las instalaciones y equipos de la estación en Los países a lo largo del camino. Mi país y los países de Europa occidental tienen un ancho de vía estándar de 1435 mm. (ShiRong, 2018) (Huang, 2016). La distancia al ferrocarril, mientras que los ferrocarriles de Rusia, Bielorrusia, Kazajstán y otros países tienen un ancho de vía ancho, la mayoría de las líneas de tren China-Europa necesitan experimentar dos cambios de vía durante todo el proceso de transporte, y la capacidad de reemplazo de algunas estaciones portuarias ferroviarias está cerca del cuello de botella, varado. El tiempo pasado en la estación portuaria ha aumentado aún más. Según datos relevantes, el tiempo pasado por el tren en la estación del puerto representa alrededor del 30% del período de entrega total, lo que restringe seriamente el tren de carga China-Europa para aprovechar aún más su alta puntualidad. Además, debido a los diferentes estándares de peso de los vehículos ferroviarios de carga en diferentes países, a menudo se producen cargas cortas y sobrecargas en el proceso de recarga de carga en las estaciones portuarias, lo que resulta en un desperdicio de la capacidad de transporte. Por otro lado, para los países a lo largo de la ruta

que no se han unido al SMGS, se deben llevar a cabo múltiples procedimientos de forma continua, como la inspección fronteriza y la inspección de productos, y los documentos de transporte deben reemplazarse en algunos países, y aún se necesita el despacho de aduana integrado. para ser fortalecido aún más.

Entorno inestable del transporte ferroviario internacional. Los trenes ferroviarios internacionales viajan a muchos países, con diferentes restricciones de carga y aduanas. Los trenes internacionales se ven fácilmente afectados por las políticas de otros países, lo que genera costos de transporte, fluctuaciones de tiempo, ciertos embargos y restricciones en las operaciones, lo que afectará directamente la demanda de transporte de trenes internacionales y afectará la operación de los trenes. (ZiYan, 2018) (HeDan, 2016)

Conclusiones

Desde un punto de vista práctico, creo que el desarrollo innovador y la mejora del nivel de servicio digital serán una dirección importante para que el ferrocarril entre China y Europa fortalezca su competitividad central, logre un desarrollo sostenible de alta calidad y cree un efecto de marca internacional de logística y transporte en el futuro. Por ejemplo, se puede construir una plataforma unificada de información de servicios integrados de transporte multimodal internacional chino-europeo para realizar la conversión simultánea en línea y automática de versiones multilingües, a fin de resolver de manera efectiva las barreras del idioma entre los clientes en los países a lo largo de la ruta, satisfacer las necesidades de los clientes. para obtener información dinámica de carga en tiempo real, optimizar la organización del transporte, mejorar la eficiencia del transporte. Esto también es propicio para la integración real de recursos para el ferrocarril entre China y Europa y, al mismo tiempo, mejora la influencia internacional de la marca del tren.

En segundo lugar, la planificación y el despliegue generales de la infraestructura. De acuerdo con los diferentes requisitos de los diferentes países, es necesario realizar la interconexión entre los países y garantizar el paso sin problemas de los trenes China-Europa y el progreso sin problemas de la cooperación. Promover el desarrollo del sistema de transporte por carretera a lo largo del ferrocarril entre China y Europa. Tenga plenamente en cuenta las características de larga distancia, área amplia, área de gran cobertura y muchas regiones por tierra, acelere el desarrollo coordinado de ferrocarriles, carreteras, oleoductos y gasoductos transnacionales, etc. China-Europa, diversifique los métodos de transporte terrestre China-Europa. y mejorar aún más la red de transporte terrestre de los trenes de carga

China-Europa, haciendo que la conexión entre los diferentes modos de transporte sea más efectiva y conveniente.

Unificar estándares internacionales y mejorar la eficiencia del despacho aduanero de trenes. Hay muchos países a lo largo del Ferrocarril Express China-Europa, y cada país tiene su propio sistema y estándares de transporte y despacho de aduanas únicos, lo que ha traído serias limitaciones para el paso sin problemas y el despacho de aduana eficiente del Ferrocarril Express China-Europa. de la eficiencia del despacho de aduanas de los trenes de carga China-Europa. Pero esto no es un asunto simple y requiere mucho tiempo y negociación. Unifique los sistemas de transporte entre diferentes países, planifique y construya sistemas de transporte integrales como carreteras, ferrocarriles y aviación a lo largo de la ruta, y unifique el formato y el contenido de los documentos de transporte multimodal. Con la ayuda de las ventajas del desarrollo económico digital, las tecnologías digitales La integración del despacho aduanero nacional reduce varios costos de transacción causados por la comunicación, el cambio de tren y el intercambio de bienes durante la operación del tren China-Europa, acorta el tiempo de tránsito del tren, mejora la eficiencia del tren y mejora la capacidad portuaria. Fortalecer la coordinación y el acoplamiento de los departamentos relevantes de China y países extranjeros, mejorar el nivel de software y hardware y optimizar la planificación de la función portuaria.

Explore el mercado europeo y organice activamente la fuente de bienes para el viaje de regreso. Desde la perspectiva de la estructura comercial y las características del mercado entre China y los países a lo largo del tren de carga China-Europa, en el tren de regreso, el potencial para importar bienes de Los mercados de Europa o Asia Central son enormes, pero en general, el suministro de bienes es obviamente insuficiente y el problema de la tasa de carga de contenedores vacíos de retorno relativamente alta no se ha resuelto. Aumentar la demanda de bienes europeos en el mercado chino y organizar de manera efectiva el suministro de bienes para el viaje de regreso, reduciendo así la tasa de carga de contenedores vacíos de regreso. En primer lugar, los gobiernos locales donde se encuentran los trenes de carga China-Europa deben comunicarse y coordinarse activamente con los departamentos pertinentes, como la Administración General de Aduanas, el Ministerio de Comercio, etc., y adoptar procedimientos de despacho de aduanas más convenientes y transparentes para aquellos que regresan trenes de mercancías con lotes pequeños, pero de alto valor añadido de mercancías. Al mismo tiempo, es necesario aprovechar las oportunidades de desarrollo, como el comercio electrónico transfronterizo, mejorar el mecanismo de intercambio de información de los servicios ferroviarios, aduaneros y postales, mejorar la capacidad de recoger mercancías y ampliar la oferta de mercancías para el viaje de regreso en tren. Agregar

otro puerto de importación en China facilitará la entrada de mercancías en el viaje de regreso de los trenes de carga China-Europa y reducirá los costos de transporte, lo que alentará y guiará a las empresas a elegir los trenes de carga China-Europa como el principal método de transporte para importar mercancías europeas.

Bibliografía

- Bancomundial. (2022). Obtenido de <https://datos.bancomundial.org/>
- BeiZhan, L. (2019). Promoción del transporte multimodal de trenes China-Europa.
- Bin, M. (2019). Factores que influyen en la facilitación del comercio en los países a lo largo de la ruta de la Seda .
- Datosmacro. (2022). Obtenido de [https://datosmacro.expansion.com./](https://datosmacro.expansion.com/)
- Estatales, G. d. (2022). Grupo de ferrocarril Chino. Obtenido de <http://www.china-railway.com.cn/gjhz/zoblys/>
- FangQian, W. (2015). Estado de desarrollo del ferrocarril entre China y Europa.
- HeDan. (2016). El mecanismo de desarrollo sostenible y las contramedidas del ferrocarril entre China y Europa.
- Huang, Y. (2016). Los problemas de comercio internacional.
- Ke, W. (2017). La influencia del transporte marítimo internacional en el comercio internacional de productos básicos. Wuhan.
- (2022). Ministerio de Comercio de China. Obtenido de <http://ozs.mofcom.gov.cn/article/zojmgx/>
- QianLi, D. (2007). Investigación de Integración Económica Regional.
- QianLi, D. (2017). Investigación sobre los países a lo largo del ferrocarril entre China y Europa.
- Qing, Z. (2018). Analisis de los factores que influye en la inversión directa de China en los países de la Ruta Seda. LanZhou, China.
- QiWei, Z. (2010). El potencial exportador de China y sus factores influyente.
- Red de carreteras One Belt One de China. (2022). China. Obtenido de <https://www.yidaiyilu.gov.cn/numlistpc.htm>
- Rong, Y. (2016). Las ventajas del transporte ferroviario de larga distancia .
- ShiRong, L. (2018). El impacto de la construcción de infraestructura de transporte en el cinturón económico en el comercio regional.
- WangShuo. (2018). Desarrollo e investigación del ferrocarril entre China y Europa. China.
- WenRui. (2019). Beneficio operativo y análisis del ferrocarril entre China y Europa.
- XiaoLin, Z. (2020). Análisis del desarrollo de alta calidad de los trenes de carga China-Europa.
- YuQing, Z. (2015). Análisis del diseño de las rutas del ferrocarril China-Europa.
- ZhangJun. (2018). ¿Puede el establecimiento de zonas de libre comercio promover el crecimiento económico? Exploración de cuenstiones económicas.
- ZhiWen, Y. (2019). Estructura del mercado, análisis de subsidios y elección estratégica del ferrocarril China-Europa.
- ZhouYang, D. (2019). Investigación y optimización de la ruta de transporte del tren de carga China-Europa.
- ZiYan, X. (2018). Los efectos, problemas y contramedidas de los trenes China-Europa.