

# **FACULTAD DE COMERCIO**

## **TRABAJO FIN DE MÁSTER EN RELACIONES INTERNACIONALES Y ESTUDIOS ASIÁTICOS**

**“Análisis de la cooperación comercial  
internacional entre China y España en el contexto  
de la Franja y la Ruta”**

**Han Jiang**

**FACULTAD DE COMERCIO  
VALLADOLID, ABRIL, 2022**



**UNIVERSIDAD DE VALLADOLID MÁSTER EN  
RELACIONES INTERNACIONALES Y ESTUDIOS  
ASIÁTICOS**

**CURSO ACADÉMICO 2020-2022**

**TRABAJO FIN DE MÁSTER**

**“Análisis de la cooperación comercial  
internacional entre China y España en el contexto  
de la Franja y la Ruta”**

**Trabajo presentado por:** Han Jiang

**Firmado:**

**Tutor:** Vicente Blanco, Dámaso Fco. Javier

**Firmado:**

**FACULTAD DE COMERCIO**

**Valladolid, ABRIL, 2022**



# Índice

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	3
<b>1. La iniciativa china en el comercio internacional: La Franja y la Ruta</b> .....	5
1.1 Los orígenes históricos y los específicos de la iniciativa la Franja y la Ruta .....	5
1.2 Riesgos para la aplicación de la iniciativa de la Franja y la Ruta .....	12
1.2.1 Riesgos generales: políticos y geopolíticos, económicos, jurídicos y sociales .....	13
1.2.2 El condicionante de la Unión Europea .....	16
<b>2. Análisis de la cooperación comercial entre China y España</b> .....	21
2.1 Resumen del actual proceso de cooperación comercial entre China y la Unión Europea.....	21
2.2 Situación actual de la cooperación comercial entre China y España .....	23
2.3 Características de la cooperación comercial entre China y España.....	26
2.4 Tendencias en el desarrollo de la cooperación comercial entre China y España.....	28
<b>3. La incorporación de la cooperación con España en el comercio de la Franja y la Ruta</b> .....	30
3.1 Cambios en la posición de la Unión Europea sobre la iniciativa china de la Franja y la Ruta.....	30
3.2 La visión de España sobre la cooperación comercial con China en el contexto de la Franja y Ruta .....	33
3.3 Oportunidades de cooperación comercial entre China y España a raíz de la iniciativa de la Franja y la Ruta .....	35
3.4 Los retos de la cooperación comercial entre China y España en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta .....	41
3.4.1 Dificultades de la cooperación comercial entre China y España .....	41
3.4.2 Factores que limitan la cooperación comercial entre China y España.....	42
<b>4. Resultados del desarrollo actual de la cooperación comercial entre China y España en el proceso de implementación de la iniciativa de la Franja y la Ruta</b> .....	47
4.1 La iniciativa china de la Franja y la Ruta da un nuevo impulso al desarrollo de los puertos y terminales de contenedores españoles .....	47
4.2 Tren de clase China-Europa: La línea de ferrocarril Yiwu – Madrid (Yi Xin Ou) .....	50
<b>5. Conclusión y recomendaciones</b> .....	53
<b>Bibliografía</b> .....	56

# INTRODUCCIÓN

Este presente trabajo titulado “Análisis de la cooperación comercial internacional entre China y España en el contexto de la Franja y la Ruta”, se basa en la iniciativa de la Franja y la Ruta (Franja Económico de la Ruta de la Seda y Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI) propuesta por el presidente chino Xi Jinping en 2013, y a continuación analiza la situación actual, las características y las tendencias de la cooperación comercial entre China y España, examinando las nuevas oportunidades, las posibilidades y los retos que se crearán para el desarrollo económico de ambas partes en este contexto, e ilustrando los resultados de la cooperación comercial entre ambas partes hasta el momento.

Este trabajo se basa en la consolidación de la bibliografía relevante sobre la iniciativa de la Franja y la Ruta, en primer lugar, sobre su impacto desde una perspectiva histórica, y en segundo lugar como una estrategia básica en línea con el contexto chino actual y la necesidad de un mayor desarrollo de la cooperación comercial entre China y España. Por un lado, se discute y analiza la situación actual, las características y las tendencias de la cooperación comercial entre China y España, y se sugiere que la cooperación comercial entre China y España está en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta, que traerá oportunidades en el sector de las infraestructuras y la inversión, convirtiéndose en un importante vínculo para la cooperación comercial entre China y España. Por otra parte, la cooperación comercial entre las dos partes en este contexto también puede enfrentarse a problemas y limitaciones en términos de geografía, cultura y economía, que pueden dificultar la cooperación comercial entre ambas partes. Por lo tanto, es necesario analizar la cooperación comercial entre China y España en el contexto de la Franja y la Ruta.

Sin embargo, en el ámbito académico actual, aunque hay muchos estudios sobre la cooperación comercial de China con la Unión Europea o con el Reino Unido y con Francia y otros grandes países europeos en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta, hay relativamente pocos estudios sobre la cooperación comercial entre China y España, y la documentación es relativamente escasa. El propósito de este estudio es proporcionar una orientación teórica y sugerencias sobre los problemas que ambas partes pueden enfrentar en la futura cooperación comercial, mostrar algunos de los resultados obtenidos en este contexto, y proporcionar algunas referencias factibles para que algunas empresas chinas y españolas participen en la construcción económica de la iniciativa de la Franja y la Ruta. Además, desde el punto de vista de su apertura a todas las regiones del mundo, la puesta en marcha de la iniciativa de la



Franja y la Ruta también podría dar lugar a una nueva fase en las relaciones internacionales, basada en una red de infraestructuras capaz de conectar los cinco continentes, permitiendo el desarrollo de la cooperación entre diferentes sociedades, economías y culturas, lo que supondría una mejora cualitativa de las relaciones internacionales.

# 1. La iniciativa china en el comercio internacional: La Franja y la Ruta

En 2013, China propuso la iniciativa de la Franja y la Ruta, que ha atraído la atención y el interés mundial. La idea de la Franja y la Ruta tiene una larga historia, puesto que la antigua Ruta de la Seda no sólo sirvió de puente entre China y el mundo, sino que también fue una base importante para la gran diplomacia china y contribuyó en gran medida al desarrollo de la sociedad china de la época a través del comercio. La nueva iniciativa de la Franja y la Ruta, como estrategia nacional holística para el desarrollo de China en torno al continente euroasiático y los océanos, ha permitido a China pasar de ser una economía pequeña a una grande, tanto internamente en términos de desarrollo económico regional coordinado como externamente en términos de diplomacia económica mutuamente beneficiosa (Bordazar & Lucía, 2019).

## 1.1 Los orígenes históricos y los específicos de la iniciativa la Franja y la Ruta

Como uno de los proyectos estratégicos más importantes de China para el momento presente y la próxima década, así al igual que la principal estrategia de planificación regional, la iniciativa de la Franja y la Ruta tiene dos componentes, es decir, el Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI (Simonov & Withanage).

“La Franja y la Ruta” era conocida anteriormente como la “Ruta de la Seda”, vía comercial bautizada con este nombre por el geógrafo alemán Ferdinand von Richthofen, en el siglo XIX, para referirse a las rutas marítimas y terrestres que habían vinculado a China con Europa desde la antigüedad hasta el siglo XV (Avramidou, 2019). La antigua Ruta de la Seda se estableció por primera vez en China durante la dinastía Han, cuando el emperador Wu lanzó a su embajador Zhang Qian en dos misiones diplomáticas a las regiones occidentales en busca de alianzas militares para defender su territorio contra los xiongnu del norte. La ruta comenzaba en Chang'an, la antigua capital del centro político, económico y cultural de China, en la actual ciudad de Xi'an (China), y terminaba llegando hasta las actuales regiones de Asia Central e Irán. Los resultados de estas dos expediciones llevaron al emperador Han a interesarse por las regiones occidentales. Para profundizar en los intercambios, el emperador Han empezó a enviar a Asia Central, Oriente Medio, África y Europa, a

través de caravanas de camellos, su exclusiva producción de bienes de alta calidad, como seda, porcelana, papel, pólvora y especias, abriendo una vía de comercio entre los países asiáticos y europeos por tierra y promoviendo la amistad entre China y los países asiáticos y europeos y tendiendo un puente entre las culturas de Oriente y Occidente, lo que se conoce como la “Antigua Ruta de la Seda” (Garrido, 2020).

Además, en la antigua China, la Ruta Marítima de la Seda también contribuyó significativamente al desarrollo de la antigua economía china y fue una destacada ruta para el comercio de ultramar de China, principalmente en los mares de la China Oriental y Meridional. Aunque el comercio decayó durante las dinastías Ming y Qing<sup>1</sup> debido a las prohibiciones imperiales sobre el comercio marítimo, tanto la Antigua Ruta de la Seda como la Ruta Marítima de la Seda se convirtieron en importantes rutas comerciales que unían Asia Central, Asia Meridional, Asia Occidental y Europa, y desempeñaron un papel sin precedentes en el desarrollo del comercio y el transporte en todo el mundo (Agencia de Viajes de China).

Con ese antecedente histórico, a partir de la reforma y la apertura que se inició en 1978<sup>2</sup>, las regiones costeras de China fueron creciendo económicamente, mientras que las regiones centrales y occidentales se fueron quedando atrás en el comercio económico en comparación con ellas. Además, la evolución interna de China, que ha pasado de un desarrollo desigual de la productividad al actual fenómeno del exceso de capacidad, por ejemplo, algunas empresas chinas se enfrentan a un exceso de capacidad en los sectores del cemento y el acero, ha obstaculizado seriamente el desarrollo de su economía. A pesar de la mejora de las instalaciones básicas dentro de China, el modelo y el mercado únicos tradicionales de exportación y las limitaciones del mercado de consumo interno siguen sin poder resolver el problema del excesivo volumen de producción. Más aún, a medida que el panorama económico mundial y la fuerza económica relativa de las principales economías evolucionan, el sistema monetario internacional y el estatus internacional de las monedas de determinados países soberanos se ajustarán en consecuencia. La necesidad de acelerar la internacionalización de la moneda china, el RMB, ofrecerá oportunidades sin precedentes para el RMB como moneda de uso internacional (Busilli, 2020). En el contexto internacional, la iniciativa se puso en marcha en un momento en que la

---

<sup>1</sup> La historia registra que la dinastía Ming y Qing de la antigua China impuso una prohibición del mar y una política de puertas cerradas.

<sup>2</sup> La política de reforma y apertura fue propuesta y creada por Deng Xiaoping, líder de la segunda generación de la República Popular China, en 1978, como una medida de reforma orientada a la economía con los principales elementos de "reforma interna y apertura externa". Los detalles se pueden encontrar en sitio web([https://www.encyclopediadelapolitica.org/reforma\\_y\\_apertura/](https://www.encyclopediadelapolitica.org/reforma_y_apertura/)).

economía mundial se recuperaba lentamente de la crisis financiera de 2008 y los países se enfrentaban a graves problemas de desarrollo, buscando activamente la cooperación regional y encontrando nuevos puntos de crecimiento económico, lo que supuso también una enorme prueba para el ajuste de la política exterior de China. Por tanto, estos factores han ido obligando a China a cambiar su actual panorama económico. Posteriormente, en 2013, el presidente chino Xi Jinping, inspirado en la “antigua ruta de la seda” y con el objetivo de hacer realidad el “sueño chino”, inició y promovió el desarrollo de la cooperación comercial mutua entre países y regiones de todo el mundo y el principio de apoyo mutuo y reparto de beneficios entre todas las regiones y pueblos, y para realizar el “Sueño Chino”, inició y propuso una “Franja Económica de la Ruta de la Seda” que uniera a China con el Sudeste Asiático, Asia Meridional, Asia Occidental, Oriente Medio y Europa, lo mismo que una “Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI” que conectara las rutas marítimas entre Asia, África y Europa (Müller-Markus, 2016). Esto se muestra en el mapa 1 que aparece a continuación. Además, la referencia de la parte china a la Franja y la Ruta como una iniciativa, en lugar de definirla como una estrategia, hace que no sólo implique una única red local, sino que refleja mejor la lógica del desarrollo de numerosas redes, y se hace eco de la declaración del Presidente Xi Jinping de que la introducción de la Iniciativa de la Franja y la Ruta no está fijada por una agenda ideológica o política (Stanzel, 2017).

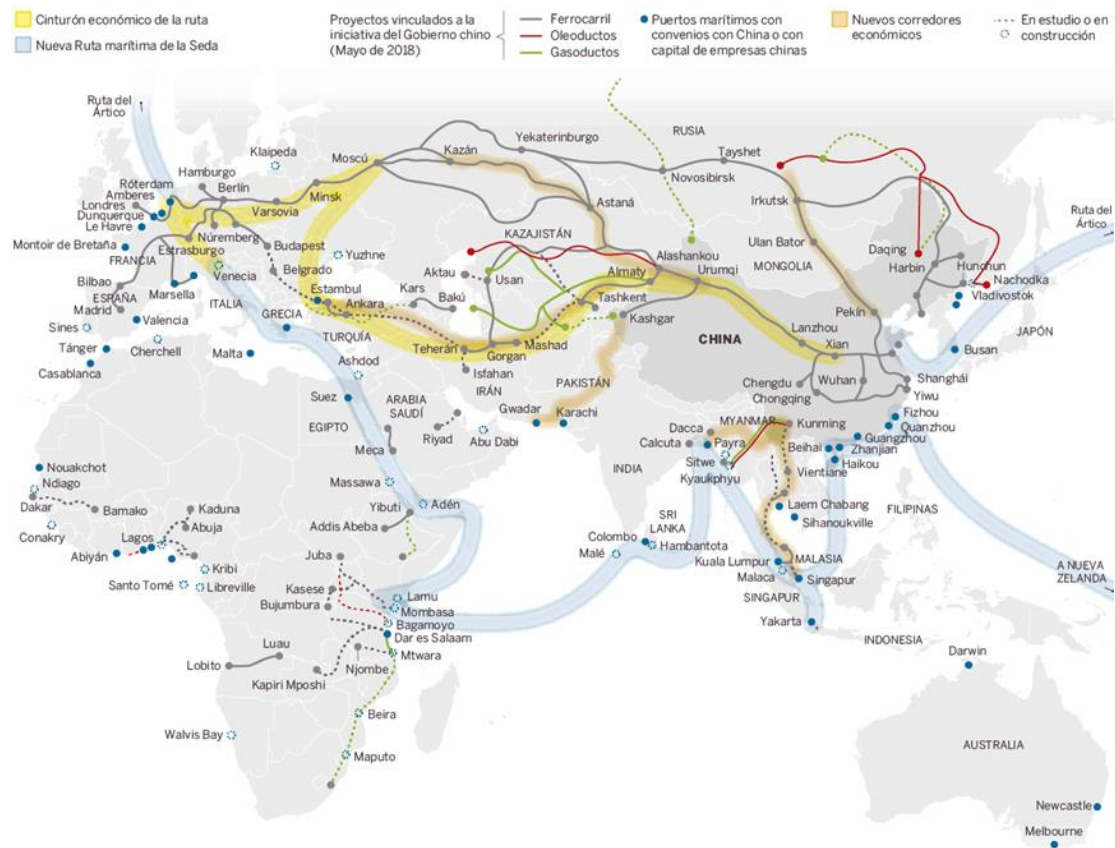
La iniciativa de la Franja y la Ruta ha promovido así el desarrollo de la cooperación comercial regional a lo largo de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda en un contexto de rápido desarrollo del transporte, la información y la globalización, lo que ha dado lugar a un estrechamiento de los vínculos económicos entre los países euroasiáticos, al tiempo que se integra a los países vecinos en un sistema de redes de seguridad económica, política y cultural que puede ser dominado por China, a una cooperación mutua más profunda y a un mayor margen de desarrollo. Esto es tanto un legado de la historia y la cultura de China como el desarrollo del enorme potencial que encierra el desarrollo de las regiones. Desde los 64 miembros iniciales de la iniciativa hasta finales de 2019, China ha firmado 198 documentos con 167 países y organizaciones internacionales para poner en marcha la iniciativa de la Franja y la Ruta, y sigue contando (Busilli, 2020).

Por último, la parte china espera que la implementación de la iniciativa de la Franja y la Ruta promueva el desarrollo común en las regiones, mejore el entendimiento y la confianza y abra un camino de paz y amistad que fortalezca los intercambios en ambas direcciones, la eliminación de las barreras a la inversión y al comercio, la fluidez del comercio y la facilitación y liberalización de la inversión y el comercio, así



como la creación de un entorno empresarial favorable para estimular y liberar el potencial de cooperación entre ambas partes son también elementos clave de la iniciativa de la Franja y la Ruta (Caubet, Henríquez, & Pavez, 2019).

Mapa 1. Varias rutas específicas a lo largo de la Franja y la Ruta



Fuente: [https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537\\_893651.html](https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537_893651.html)

### La Franja Económica de la Ruta de la Seda<sup>3</sup>

El posicionamiento fundamental de la Franja Económica de la Ruta de la Seda fue mencionado por el presidente chino Xi Jinping en su discurso de 7 de septiembre de 2013 en la Universidad Nazarbayev (Kazajistán):

*"Aprovechando las ventajas geoeconómicas de la Organización de Cooperación de Shanghái y de los Estados miembros y observadores de la Comunidad Económica Euroasiática, que abarcan Eurasia, Asia Meridional y Asia*

<sup>3</sup> Sitio web del documental ([https://www.youtube.com/watch?v=bv\\_e59cplWc](https://www.youtube.com/watch?v=bv_e59cplWc)).

*Occidental... en esta iniciativa pueden obtener mayores ventajas de desarrollo reforzando la cooperación..."<sup>4</sup>*

Históricamente, la antigua Ruta de la Seda era una antigua ruta comercial y un corredor comercial terrestre que comenzaba en Chang'an (actual Xi'an, China), el centro de gravedad político, económico y cultural de la antigua China, atravesando la Cordillera Larga, cruzando el Corredor de Hexi, pasando por el Paso de Yumen y el Paso de Yangguan, llegando a Xinjiang, pasando por Asia Central, Asia Occidental y el Norte de África a lo largo de la Meseta de los Oasis y el Pamir, y llegando finalmente a África y Europa. La franja económica de la Ruta de la Seda, por su parte, es una versión mejorada de la cooperación comercial contemporánea basada en el antiguo concepto de la Ruta de la Seda (Unesco, 2022). Como tal la Franja Económica de la Ruta de la Seda constituye un nuevo espacio de desarrollo económico basado en la antigua Ruta de la Seda, que conecta el Círculo Económico Asia-Pacífico con el este y vincula el Círculo Económico Europeo con el oeste, abarcando todo el continente euroasiático, y se considera el corredor económico más largo y prometedor del mundo. Su contenido se muestra principalmente en dos aspectos. El primer rasgo es la riqueza de recursos en las regiones a lo largo de la Franja Económica de la Ruta de la Seda, como el patrón industrial liderado por la energía y la industria química en el oeste de China, que es también la base de sustitución de algunos de los recursos energéticos estratégicos clave de China. Asia Central dispone también de un fuerte grado de industria integrada, con un rápido desarrollo del gas natural, la industria ligera y la minería de metales no ferrosos, etc. La agricultura se encuentra también más desarrollada, con productos como el algodón y la lana, caracterizados por su alto rendimiento y excelente calidad. Las reservas de petróleo de Asia Occidental representan más de la mitad de las reservas totales del mundo y aproximadamente un tercio de la producción total mundial. Por lo tanto, estas ricas condiciones de recursos, el tamaño del mercado y el potencial pueden satisfacer las necesidades de los países de Asia Central y Occidental para aumentar su rápido desarrollo económico (China highlights).

En segundo lugar, el concepto de franja económica se plasma en la Franja Económica de la Ruta de la Seda, que requiere la idea de que las distintas economías de la franja puedan desarrollarse de forma coordinada. Y como el desarrollo de las infraestructuras de transporte es la garantía básica de la Franja Económica de la Ruta de la Seda, es necesario que la dependencia del desarrollo de la franja económica de

---

<sup>4</sup> Consulte en el sitio web (<https://www.youtube.com/watch?v=dHkNzMjEv0Y>).

las principales rutas de transporte se basará en su situación geográfica, entorno natural, etc. Como eje de desarrollo, con unas pocas grandes ciudades económicamente desarrolladas en el eje como núcleo, impulsando el desarrollo económico de las ciudades de diferentes niveles y tamaños a lo largo de la ruta, formando así una región económica de franja o corredor económico con producción, comercio y distribución integrados que se extienden de forma lineal.<sup>5</sup> Consta de tres rutas principales. La primera tiene su origen en el noreste de China, pasando por Asia Central y Rusia y llegando finalmente a Europa (el Mar Báltico), es decir, forma una ruta del norte en términos de orientación espacial, dominada por el Puente Continental Euroasiático (una conveniente línea ferroviaria de transporte que une las rutas de transporte marítimo a ambos lados de Europa y Asia). La segunda es la ruta central, que tiene su punto de partida en el noroeste de China y llega al Golfo Pérsico y al Mediterráneo a través de Asia Central y Occidental, y que está dominada por el transporte de oleoductos y gasoductos y la tercera, que comienza en el suroeste de China y pasa por la península indochina hasta el sureste y el sur de Asia y termina en el océano Índico, es la ruta del sur, dominada por las autopistas transnacionales. Además, existen corredores económicos especiales, como el corredor económico entre China, Mongolia y Rusia, el corredor económico entre Asia Central y Occidental, el corredor económico entre China y la Península Central del Sur, el corredor económico entre China y Pakistán, el corredor económico entre Bangladesh, China, India y Myanmar, y el corredor económico del Nuevo Puente Continental Asia-Europa, Se refiere a la interconexión del sector de las infraestructuras, compuesto por ferrocarriles, carreteras, transporte marítimo, aviación, oleoductos y gasoductos y redes de información espacial (Oficina del Grupo Dirigente de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta, 2017), que dependen del desarrollo de carreteras o ferrocarriles en la Franja Económica de la Ruta de la Seda y de la construcción de infraestructuras que los conecten y faciliten el transporte de mercancías para su futuro desarrollo (Estímulo, 2018).

La aplicación de la iniciativa de la Franja Económica de la Ruta de la Seda pretende, por tanto, que los países situados a lo largo de la ruta aumenten la eficiencia en el uso de sus ricos recursos naturales y consigan la libre circulación, abriendo gradualmente mercados más amplios al resto del mundo y utilizando la estrategia para promover el

---

<sup>5</sup> Existen diferencias entre los conceptos de "franja económica" y "zona económica", y los materiales están solo en chino (<https://baike.baidu.com/item/%E7%BB%8F%E6%B5%8E%E5%B8%A6/3761014>).



uso de ferrocarriles o carreteras para líneas energéticas, oleoductos y gasoductos y otras infraestructuras.

## La ruta de la seda marítima del siglo XXI

La Ruta Marítima de la Seda ha sido una importante ruta para el comercio de ultramar de China, que le ha permitido comerciar con los países del Sudeste Asiático durante más de mil años, por lo que la inclusión de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI en el proyecto de la Ruta de la Seda no sólo podría mejorar las rutas comerciales marítimas existentes, sino también reducir el coste del transporte de mercancías entre países. El objetivo es crear un centro logístico asiático mediante la integración de varios mercados y reforzar la cooperación regional para lograr una asignación eficiente de los recursos en toda la región (Departamento latino). Así, durante su visita a la ASEAN en octubre de 2013, el presidente Xi Jinping introdujo formalmente el concepto de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, que ha evolucionado hasta convertirse en una iniciativa de tipo geoeconómico destinada a facilitar la circulación de mercancías, inversiones y personas a través de una mayor cooperación, como el aumento de los vínculos comerciales y la profundización de la cooperación en el ámbito del desarrollo de infraestructuras (Busilli, 2020).

Además, se incluyen tres rutas: la oriental (a través de Japón y Corea hasta el Estrecho de Bering, hasta el Lejano Oriente ruso y luego hasta el Océano Ártico), la meridional (a través de Indonesia hasta Australia) y la occidental (desde el Estrecho de Malaca hasta el Océano Índico, luego hasta el Este y el Norte de África y, finalmente, hasta Europa) (Zaar & Ávila, 2020). Asimismo, dado que la ruta cubre China, el Sudeste Asiático, el Océano Índico e incluso la región del Mediterráneo, la ASEAN siempre ha estado en la ruta (Park, 2022). China y la ASEAN establecieron una asociación estratégica para la paz y la prosperidad en 2003 y, de acuerdo con sus intereses y necesidades comunes, han convertido a la ASEAN en el principal objetivo de desarrollo del despliegue estratégico de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, centrándose en seguir profundizando en la cooperación entre China y la ASEAN y en la construcción de una comunidad económica más estrecha, pero no limitada a la ASEAN (Rubiolo, Busilli, & Escobar, 2020).

Por último, la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI se basa en los mecanismos de cooperación regional existentes, vinculando a los países y regiones a lo largo de la ruta y promoviendo el desarrollo económico de los países a lo largo de la misma

mediante el establecimiento de plataformas estratégicas. Las similitudes entre esta política y la construcción de la Franja Económica de la Ruta de la Seda tienen que ver con la conectividad que los países deben lograr en materia de transporte, lo que requiere la construcción acelerada de infraestructuras marítimas para unir las ciudades y las zonas económicas costeras de cada país. Posteriormente, la aplicación de la política de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI no sólo aumentará el volumen de los intercambios comerciales dentro de la región, sino que también seguirá promoviendo la construcción de infraestructuras de transporte marítimo, como puertos y terminales, lo que, además de mejorar la función de distribución logística, será más propicio para impulsar esas industrias relacionadas con los puertos, como el mencionado transporte marítimo, el almacenamiento, la construcción naval y la petroquímica, que precisamente dependen de los puertos, así como las industrias financieras, de seguros y otras conectadas con ellos. El desarrollo de estas industrias dependientes de los puertos, como la construcción naval, las industrias aduaneras y las petroquímicas, así como las industrias derivadas, como las finanzas, los seguros y el turismo, no sólo proporcionarán una buena base para el desarrollo de la cooperación económica y comercial entre todas las partes, sino que también optimizarán la transformación y la mejora de la estructura económica de las economías de la región (Guevara, 2016 ).

## 1.2 Riesgos para la aplicación de la iniciativa de la Franja y la Ruta

La implementación de la iniciativa de la Franja y la Ruta pasará por Asia Central, el Sudeste Asiático y el Sur de Asia, que son regiones con grandes diferencias en las economías regionales, las tradiciones culturales, los sistemas políticos y las creencias religiosas, así como las complejidades geopolíticas, por lo que carecen de un mecanismo de coordinación eficaz entre ellas y limitan la cooperación y el desarrollo. En el caso de la Franja Económica de la Ruta de la Seda, especialmente, los principales problemas a los que se enfrentan los países de la ruta son los disturbios, la inestabilidad política interna, el religioso extremo y el terrorismo, se trata de problemas que afectan al progreso de la cooperación. Para la ruta de la seda marítima del siglo XXI, los principales problemas son las disputas territoriales en los mares de China Oriental y Meridional y la seguridad del transporte a lo largo de las rutas marítimas entre Europa, Asia y África (Bordazar & Lucía, 2019).

Por lo tanto, la aplicación de la iniciativa de la Franja y la Ruta está sujeta a los siguientes riesgos.

### 1.2.1 Riesgos generales: políticos y geopolíticos, económicos, jurídicos y sociales

Según lo mencionado anteriormente, aunque la implementación de la iniciativa de la Franja y la Ruta es una alternativa inevitable para que China profundice su apertura al exterior y transforme su estrategia externa, también ayudará a promover la prosperidad y el desarrollo en la región y en el mundo. Sin embargo, es evidente que existen muchas expectativas en la comunidad internacional sobre la iniciativa de la Franja y la Ruta de China, lo que expone la ejecución de la estrategia a diversos riesgos. Esto es especialmente cierto en los siguientes ámbitos.

#### Riesgos políticos y geopolíticos

El primer punto es que la puesta en marcha de la iniciativa de la Franja y la Ruta puede afectar a los intereses de algunas potencias mundiales como Estados Unidos, Rusia y Japón. Por ejemplo, para Estados Unidos, algunos estudiosos occidentales creen que una serie de movimientos de la iniciativa de la Franja y la Ruta de China, como la creación del Banco Asiático de Inversiones, supondrán una gran amenaza para el actual sistema financiero, de inversión y comercio internacional y el proceso de globalización liderado por Estados Unidos. En cuanto a Rusia y Japón, que son las principales fuerzas en el área de China, las cuestiones históricas no resueltas entre Japón y China, el Mar de la China Meridional, el Mar de la China Oriental y las Islas Diaoyu están destinadas a plantear graves amenazas y obstáculos a la construcción de la iniciativa de la Franja y la Ruta. Además, la construcción del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda dividirá inevitablemente la alianza económica entre los países del Cinturón y Rusia, debilitando así la propia influencia de Rusia.

En segundo lugar, algunos de los países situados a lo largo de la Franja y la Ruta son países en desarrollo con sistemas políticos y desarrollos ideológicos diversos, e incluso hay países con inestabilidad e incertidumbre política, algunos de los cuales están sujetos a factores de seguridad no tradicionales, como la hegemonía y el separatismo (Guevara, 2016). Por último, también está la presión de la opinión política internacional, que puede cuestionar si la iniciativa de la Franja y la Ruta es una versión

mejorada del Plan Marshall; aunque puede haber puntos en común, hay una diferencia fundamental entre ambos. En particular, la Franja y la Ruta no es un programa de ayuda, se rige fundamentalmente por criterios de mercado y a ningún país se le impide concurrir por su sistema político y es inclusivo. En cambio, en la aplicación del Plan Marshall, Estados Unidos domina y los países receptores son sus estados vasallos (Esteban & Iglesias, ¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?, 2015). Con todo, los países y las regiones seguirán pensando en estos temas candentes y cuestionarán las intenciones estratégicas de China en la implementación de la Franja y la Ruta (Conti, Pereira, & Prates, 2020).

## Riesgos económicos

El segundo punto es que los proyectos de construcción de la Franja y Ruta requieren una enorme inversión de capital, mientras que la mayoría de los países a lo largo de la ruta son países de mercados emergentes o países en desarrollo con un bajo nivel de desarrollo, que originalmente carecen de fondos suficientes para la inversión pertinente, por lo que aumentan su dependencia de China y de algunas instituciones financieras para obtener préstamos, lo que constituye una prueba más severa para China. Las principales fuentes de financiación de la iniciativa de la Franja y la Ruta son el Banco Asiático de Inversiones, el Banco de Desarrollo de la Organización de Cooperación de Shanghái, el Fondo de la Ruta de la Seda<sup>6</sup> y otras instituciones financieras. Si la situación financiera de estos países se deteriora y los países incumplen sus préstamos, no podrán pagar el principal y los intereses de los préstamos, lo que también aumentará los riesgos empresariales de estas instituciones financieras (The guardian, 2018). Desde la perspectiva de la comunidad internacional, parece que China está utilizando esta "diplomacia de la deuda" para ganar influencia política sobre algunos de los países económicamente más vulnerables de la región de Asia-Pacífico, lo que ha llevado a algunos países y regiones a percibir la iniciativa china de la Franja y la Ruta como una forma de imperialismo económico que permite a China ejercer demasiada influencia sobre algunos de los países más pequeños o pobres (The guardian, 2018).

---

<sup>6</sup> Sus principales accionistas son el fondo soberano China Investment Corporation, el China Development Bank y el Export-Import Bank. El importe exacto puede consultarse en este enlace (<http://docplayer.es/135284573-China-bri-o-el-nuevo-camino-de-la-seda.html>).

## Riesgos jurídicos

El tercer lugar es que, durante la ejecución del plan la Franja y la Ruta, habrá que firmar un gran número de proyectos de inversión o acuerdos de cooperación mutua entre los países de la ruta. Esto expondrá inevitablemente a las empresas de cada país a muchos riesgos jurídicos, como contratos, derechos de propiedad intelectual, inversiones y fusiones y adquisiciones, y revisiones de seguridad nacional. Sin embargo, las leyes y reglamentos de los países a lo largo de la Franja y la Ruta son muy diferentes en términos de comercio e inversión, protección laboral, etc. Si se realiza un estudio en profundidad antes de llevar a cabo las transacciones comerciales, se puede enfrentar a varios riesgos legales. Así, algunos países situados a lo largo de la Franja y la Ruta presentan riesgos jurídicos imprevisibles, como la corrupción judicial y la escasa conciencia contractual.

Por fin, dado que algunos países ajustan constantemente sus políticas legales a las necesidades de seguridad de sus industrias, la credibilidad de estas políticas es escasa, lo que puede exponer a algunas empresas inversoras a ciertas incertidumbres (Internacionalmente, 2013). Finalmente, puede haber riesgos jurídicos derivados del proteccionismo comercial, que, si bien es beneficioso para proteger los bienes nacionales de la competencia extranjera en el mercado nacional mediante la restricción de las importaciones, es perjudicial para el progreso de la industria nacional, tiende a conducir a una asignación ineficiente de los propios recursos internos del país y puede incluso dar lugar a la pérdida de oportunidades para participar en la división internacional del trabajo y obtener ventajas comparativas (Enciclopedia económica, 2021).

## Riesgos socioculturales

El último aspecto es que los países a lo largo de la Franja y la Ruta tienen su propia cultura religiosa tradicional de larga data y fuertes creencias espirituales ancestrales, y cada país debe cumplir con las leyes y reglamentos locales, las costumbres, las tradiciones culturales y la ética empresarial al hacer negocios. Cuando se trabaja más allá de las fronteras con empleados de diferentes orígenes culturales, las diferencias de país, etnia, religión, filosofía empresarial, valores culturales y costumbres sociales pueden provocar conflictos de diversidad y malentendidos. En este sentido, si no entiende la religión y la cultura locales, puede no ser aceptado por la población local



en cuanto al diseño de su logotipo y la comercialización de sus productos, y puede correr el riesgo de perder su inversión (Universidad insurgentes).

### 1.2.2 El condicionante de la Unión Europea

La Unión Europea <sup>7</sup>es hoy la mayor economía supranacional del mundo, el mayor grupo de países desarrollados y uno de los actores más influyentes del sistema político y económico internacional actual y futuro. Para la iniciativa china de la Franja y la Ruta, la UE no sólo es la mayor economía de la iniciativa de la Franja y la Ruta, sino también un grupo “supranacional” de países desarrollados que tiene un impacto significativo en el avance de la Franja y la Ruta.

Desde que se lanzó la Iniciativa de la Franja y la Ruta en 2013, los países de la Unión Europea no han respondido con entusiasmo a la misma, pero un año después, tras los intercambios bilaterales entre China y la Unión Europea, la mitad de los países de la Unión Europea han apoyado la iniciativa de la Franja y la Ruta de China adhiriéndose al Banco Asiático de Facilidades (Busilli, 2020). En consecuencia, dada la importante posición geopolítica y económica de la UE en la Franja y la Ruta, su aplicación de la iniciativa de la Franja y la Ruta afectará inevitablemente a la aplicación de la Franja y la Ruta y, desde luego, algunas de las limitaciones que conlleva deben ser estudiadas científicamente y razonablemente.

### Riesgo de cambios geopolíticos

Las actuales crisis geopolíticas y disputas entre las principales potencias son uno de los riesgos a los que se enfrenta la iniciativa de la Franja y la Ruta, desde las relaciones cada vez más tensas entre Europa y Rusia (con la guerra recién iniciada por Rusia, ocupando Ucrania) hasta la profundización de las disputas comerciales entre EE.UU. y China, todo lo cual supone un riesgo para la construcción de la Franja y la Ruta y, en particular, para la cooperación entre Europa, especialmente los países de Europa Central y Oriental, y, por tanto, para la cooperación entre China y la UE en el marco de la Franja y la Ruta.

---

<sup>7</sup> Detalles sobre la Unión Europea: [https://european-union.europa.eu/index\\_es](https://european-union.europa.eu/index_es)

En primer lugar, dadas las continuas tensiones geopolíticas entre Europa y el continente asiático, como la escalada de las crisis de Ucrania<sup>8</sup> y Crimea<sup>9</sup>, que han provocado una nueva ampliación del conflicto entre la Unión Europea y Rusia, dando lugar a una situación de sanciones mutuas que seguirá afectando al entorno empresarial de la región. En segundo lugar, la disputa comercial cada vez más grave entre China y Estados Unidos (Broggi, 2021), que en el futuro deberá tener en cuenta las directivas de la Unión Europea y de la OTAN <sup>10</sup>si se extiende a una serie de áreas sensibles como la seguridad financiera y digital, hará que la aplicación de la iniciativa de la Franja y la Ruta sea aún más difícil y arriesgada.

Sobre todo, en 2022, la guerra entre Rusia y Ucrania sigue enconándose, y en cuanto a la disposición geográfica de la iniciativa china de la Franja y la Ruta, Ucrania está en la encrucijada de Europa Oriental y Occidental y es una parte necesaria de su Franja Económica de la Ruta de la Seda, y es en la importante red de carreteras y ferrocarriles que tiene Ucrania donde China está desarrollando su comercio con la Europa continental. Antes del estallido de la guerra entre Rusia y Ucrania, los trenes que unían China y Europa pasaban por Ucrania y la mayor parte del tráfico ferroviario pasaba también por Polonia, Rusia y Bielorrusia, pero con el estallido de la guerra, muchas empresas europeas de mensajería redujeron su uso de los ferrocarriles Asia-Europa e incluso suspendieron su uso del tráfico ferroviario hacia y desde Rusia, lo que provocó un fuerte descenso del tráfico ferroviario entre China y Europa. Además, en el nivel político, si se percibe que China está demasiado cerca de Moscú, los países de Europa del Este, que temen la amenaza rusa, pueden perder su buena voluntad hacia China, y del mismo modo los países de Europa Central, como Polonia y Eslovenia, pueden cambiar su actitud hacia China (Sánchez-Cascado, 2022).

## Las medidas “proteccionistas” de la Unión Europea

Aunque la crisis de la deuda soberana europea lleva más de diez años, la situación en Europa ha sufrido profundos cambios durante estos diez años, pero la crisis de Ucrania, la crisis de los refugiados, el terrorismo y la salida del Reino Unido de la Unión Europea han provocado una serie de crisis que han dejado a Europa en muy mal estado. Además, el rápido desarrollo de las economías emergentes, incluida

---

<sup>8</sup> Detalles de crisis: [https:// www.lavanguardia.com/internacional/20220217/8062835/ucrania-rusia-conflicto-retirada-tropas-frontera-otan-estados-unidos-ue-ultimas-noticias-hoy-en-directo.html](https://www.lavanguardia.com/internacional/20220217/8062835/ucrania-rusia-conflicto-retirada-tropas-frontera-otan-estados-unidos-ue-ultimas-noticias-hoy-en-directo.html)

<sup>9</sup> Detalles de crisis: [https://es.wikipedia.org/wiki/Crisis\\_de\\_Crimea\\_de\\_2014](https://es.wikipedia.org/wiki/Crisis_de_Crimea_de_2014)

<sup>10</sup> Detalles sobre la OTAN: [https://www.nato.int/nato-welcome/index\\_es.html](https://www.nato.int/nato-welcome/index_es.html)

China, ha provocado un cuello de botella en el desarrollo de Europa y la correspondiente crisis de su modelo de desarrollo. Como resultado de la interacción de factores internos y externos, la Unión Europea ha introducido una serie de medidas para aplicar el “proteccionismo” (Comisión Europea, 2019).

Aunque las medidas “proteccionistas” aplicadas por la Unión Europea no se dirigen directamente a la iniciativa china de la Franja y la Ruta, sí tienen un impacto en los proyectos realizados en el marco de la Franja y la Ruta.

En primer lugar, la Unión Europea ha reforzado su protección del mercado mediante el fortalecimiento del sistema de revisión de la seguridad de las inversiones chinas. Desde que se puso en marcha la iniciativa de la Franja y la Ruta en 2013, la inversión china en Europa ha pasado de unos 2.000 millones de euros en 2009 a casi 20.000 millones de euros en 2015 y 35.000 millones de euros en 2016, lo que supone un aumento del 77% respecto a 2015 (Grieger, 2017). Posteriormente, en el marco de la construcción de la Franja y la Ruta se están llevando a cabo una serie de proyectos de inversión chinos en Europa en ámbitos como el desarrollo de grandes infraestructuras y la energía, por lo que la Unión Europea propondrá restricciones a los esfuerzos de China por aumentar su influencia en Europa mediante una mayor inversión en la construcción de la Franja y la Ruta. Algunos grandes países europeos, como Alemania, han aumentado su vigilancia sobre la pérdida de tecnologías clave y la protección de datos, así como sobre las fusiones y adquisiciones de sus empresas de alta tecnología por parte de empresas estatales chinas (Carranza, 2020). Por otro lado, la Unión Europea ha intensificado su escrutinio de los proyectos de desarrollo de infraestructuras con préstamos chinos. El desarrollo de infraestructuras es una de las áreas de la iniciativa de la Franja y la Ruta que más rápido está creciendo en Europa, especialmente con los instrumentos financieros proporcionados por China, el más evidente de los cuales puede verse en la cooperación entre China y la Unión Europea en la conectividad de los Balcanes Occidentales. Aunque la Unión Europea desconfiaba, en las primeras fases de cooperación, del desarrollo de infraestructuras chino en los Balcanes Occidentales, en las últimas fases la Unión Europea tomó la iniciativa de tratar de negociar con China la colaboración en el ámbito del desarrollo de infraestructuras en los Balcanes Occidentales y esperaba que ambas partes se ayudaran mutuamente y, sobre todo, que se llevara a cabo en el marco del desarrollo de infraestructuras de la Unión Europea (Marín, 2018). A esto le siguió el Proceso de

Berlín<sup>11</sup> y la Nueva Estrategia de Ampliación de los Balcanes de la Unión Europea<sup>12</sup> para frenar los préstamos chinos para una serie de proyectos en los Balcanes Occidentales, así como una serie de planes para promover la conectividad en los Balcanes Occidentales y reforzar la voz y la influencia de la Unión Europea en su propio mercado regional de infraestructuras. Como resultado, es evidente que la Unión Europea se está centrando en salvaguardar sus intereses, aumentar su protección y examinar los préstamos chinos.

## Incertidumbre sobre el futuro del proceso de integración europea

La Unión Europea ha sido durante mucho tiempo el primer socio comercial de China, así como su primera fuente de inversión extranjera e importación de tecnología, por lo que su continuo desarrollo y fortaleza es muy beneficioso para China, al igual que el desarrollo de un mundo multipolar y la democratización de las relaciones internacionales (Icex, 2021). Los beneficios de la estrecha relación de China con la Unión Europea no sólo son para el desarrollo de la economía china orientada a la exportación, sino también para la creación de un entorno de desarrollo pacífico y estable y la promoción de la iniciativa de la Franja y la Ruta. Sin embargo, el proceso de integración europea también se enfrenta y está plagado de muchos problemas, como la forma de equilibrar los intereses internos de las diversas reivindicaciones y la forma de resolver las crisis y los problemas económicos, de refugiados y de terrorismo dentro de la Unión Europea, todo lo cual hará que el desarrollo de la integración europea sea impredecible y arriesgado, afectando así a la cooperación de China con Europa y la Unión Europea y planteando más riesgos para el proceso de implementación de la iniciativa de la Franja y la Ruta en Europa (Ferrer & Ruiz, 2019).

## Riesgo para la opinión pública

Aunque la Unión Europea en su conjunto tiene una actitud generalmente positiva hacia la iniciativa de la Franja y la Ruta, existen diferencias entre los países de la Unión Europea e incluso algunas opiniones negativas (Smotrytska, 2020). Un deterioro de la opinión pública de la Unión Europea en el marco de la iniciativa de la Franja y la

---

<sup>11</sup> Detalles del Proceso de Berlín:

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586602/EPRS\\_BRI\(2016\)586602\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586602/EPRS_BRI(2016)586602_EN.pdf)

<sup>12</sup> Detalles de la Nueva Estrategia de Ampliación de los Balcanes de la Unión Europea: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0065>



Ruta sería perjudicial para su desarrollo futuro. Tanto la iniciativa como la cooperación deben ser adoptadas y promovidas activamente por la población y las empresas de cada país, y una buena base de opinión pública suele dar el doble de resultados con la mitad de esfuerzo (Higueras, 2020).

Sin embargo, es imposible ignorar las implicaciones para la aplicación de la iniciativa china de la Franja y la Ruta de su posición en la guerra entre Rusia y Ucrania. En primer lugar, si Rusia se apoderara de partes de Ucrania, aunque las empresas chinas podrían sin duda continuar con sus actividades comerciales, China tendría una mala reputación en la comunidad internacional y las empresas chinas podrían correr el riesgo de ser sancionadas por Europa y otros países y regiones. En segundo lugar, la iniciativa china de la Franja y la Ruta consiste principalmente en ampliar y crear lazos políticos con países dispuestos a aceptar sus inversiones, por lo que mucho dependerá de la posición que adopte China con respecto a Rusia y Ucrania una vez terminada la guerra (Sánchez-Cascado, 2022).

## 2. Análisis de la cooperación comercial entre China y España

La ubicación regional de los dos países, España y China los hace muy adecuados y accesibles para el desarrollo del comercio exterior. España está unida a Francia y Andorra, a Portugal al oeste, a Marruecos en África a través del Estrecho de Gibraltar al sur, a Italia con el Mar Mediterráneo al este y al Océano Atlántico tanto al noroeste como al suroeste. China comparte fronteras con Vietnam, Laos y Myanmar en el sureste asiático, India y Nepal en el sur, Afganistán y Kazajistán en Asia Central, Rusia en el norte de Asia y Corea del Norte en el noreste asiático, por nombrar algunos de los 14 países del mundo con mayor cantidad de vecinos. Además, China está separada por mar de Corea, Japón, Filipinas y muchos otros países.

Los convenientes vínculos comerciales entre ambos países han creado las condiciones para el comercio entre ellos. Por ello, España fue uno de los primeros países occidentales en entablar una cooperación comercial con China. Las relaciones diplomáticas entre China y España se establecieron en 1973, se creó un marco comercial en 1977 y se firmó un acuerdo comercial en 1979, se inició la cooperación en los ámbitos de la cultura, la educación, la ciencia, la economía y algunas industrias entre 1981 y 1984, se concluyó un contrato de transporte aéreo civil en 1985 y se abrieron oficinas consulares en Barcelona y Shanghái ese mismo año. A esto le siguieron los contratos sobre la prevención de la evasión fiscal y el fomento de la inversión mutua en 1992 y 1993, respectivamente (Izquierdo, 2018). Por lo que China y España han reforzado sus lazos comerciales tras las visitas oficiales mutuas y la firma de una serie de acuerdos de cooperación económica.

### 2.1 Resumen del actual proceso de cooperación comercial entre China y la Unión Europea

Tabla 1: Comercio de bienes de la Unión Europea con China, 2018-2021 (€ billón)

Año	Importación	Exportación	Balanza Comercial
2018	342.6	187.9	-154.7
2019	363.5	198.5	-165
2020	385.1	202.8	-182.3

2021	472.2	223.3	-248.9
------	-------	-------	--------

Fuente: Eurostat<sup>13</sup>

En primer lugar, dado que España es uno de los estados miembros de la Unión Europea, para analizar la situación actual de la cooperación comercial entre ella y China, y la Unión Europea como marco general de la cooperación comercial entre ambas partes, es necesario también un análisis superficial de la situación actual de la cooperación comercial entre China y la Unión Europea. Especialmente en términos económicos, China ya es el primer socio comercial de la Unión Europea y Europa es un mercado importante para los productos chinos. China también es una opción para que la Unión Europea reduzca su dependencia de Japón y EE. UU., sobre todo teniendo en cuenta la actual situación económica a nivel mundial y la acumulación de experiencia que permite a China demostrar que tiene mejores condiciones políticas y menos condiciones para atraer más capital de Europa que Japón y EE. UU., en términos de condiciones comerciales, préstamos y ayudas a largo plazo, etc. Además, la relación entre China y la Unión Europea se ha desarrollado sin ningún conflicto estratégico aparente, ni diferencias económicas o políticas, ni siquiera disputas de liderazgo (Torres, Arreaga, & Caicedo, 2017).

En segundo lugar, los datos de la Tabla 1 muestran que el comercio de bienes entre China y la Unión Europea ha ido aumentando año tras año, especialmente a pesar del reciente impacto económico del virus COVID-19 en ambos países, que no ha afectado especialmente a las importaciones y exportaciones de ninguna de las partes. Sin embargo, cabe destacar el creciente déficit comercial que existe entre ambas partes.

Por último, en 2020, China ya es el mayor exportador y el segundo importador de bienes del mundo, mientras que en 2021, China es el tercer socio de la Unión Europea en exportaciones de bienes con un 10,2% y también es el mayor socio comercial de la Unión Europea en importaciones de bienes, ya con un 22,4%, mientras que entre los Estados miembros de la Unión Europea, en 2021, los Países Bajos son el mayor importador de bienes para China, mientras que Alemania es el mayor exportador de bienes a China (Eurostat, 2022).

Además, el área europea, como extremo occidental de la Franja Económica de la Ruta de la Seda, tiene una economía globalmente próspera y estable, con un alto nivel de

---

<sup>13</sup> También disponible a través de este sitio web ([https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU\\_-\\_international\\_trade\\_in\\_goods\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics))

desarrollo económico y un comercio exterior activo, especialmente Europa Occidental como región económica altamente desarrollada, que es una de las regiones con mayor concentración económica del mundo. Junto con el continuo desarrollo de las relaciones internacionales entre la Unión Europea y China y la profundización de los intercambios económicos y sociales, científicos y tecnológicos y culturales y educativos, la región de la Unión Europea es también una de las principales zonas de introducción de tecnología china y de estudiantes internacionales en el extranjero. La Franja Económica de la Ruta de la Seda es una de las mejores opciones (Pino, 2020).

## 2.2 Situación actual de la cooperación comercial entre China y España

China es uno de los principales socios de España en Asia y uno de los destinos más importantes de las exportaciones españolas en la región, además de ser actualmente el mayor socio comercial de España fuera de la Unión Europea. Además, durante la pasada cooperación comercial, España ha realizado y completado importantes inversiones en China y una gran parte de la producción de las empresas españolas ha empezado a trasladarse a China (ICEX, 2021).

Tabla 2: Porcentaje de exportaciones e importaciones entre España y sus principales socios comerciales en 2020

Clientes principales (% de las exportaciones)	2020	Principales proveedores (% de las importaciones)	2020
Francia	15,4%	Alemania	11,8%
Alemania	10,8%	China	10,2%
Italia	7,5%	Francia	9,9%
Portugal	7,3%	Italia	6,2%
Reino Unido	6,0%	Estados Unidos	4,9%
Estados Unidos	4,5%	Países Bajos	4,4%
Países Bajos	3,3%	Portugal	3,7%
China	3,0%	Reino Unido	3,2%
Marruecos	2,7%	Bélgica	2,4%
Bélgica	2,7%	Marruecos	2,2%



Fuente: Comtrade<sup>14</sup>

En primer lugar, los datos de la tabla muestran que el comercio exterior y la cooperación a la exportación de España es principalmente con los países de la UE, por lo que un análisis de los destinos de las exportaciones de la cooperación comercial de España muestra que en 2020 China es el octavo mercado de exportación, representando sólo el 3% de las exportaciones totales de España, mientras que Francia ocupa el primer lugar, representando el 15,4% de las exportaciones totales de España. La posición de China en términos de cooperación comercial en sus exportaciones es relativamente débil, representando una cantidad relativamente pequeña de comercio, pero el análisis de los países de origen de la cooperación comercial de España muestra que China es la segunda fuente de importaciones en España, representando el 10,2% de las importaciones totales de España, con sólo un 1,6% de diferencia con respecto a Alemania, que ocupa el primer lugar. Se observa que China ocupa una posición elevada entre los socios comerciales extranjeros de España, superando a la mayoría de los países de la UE, lo que refleja la demanda de España de productos chinos importados.

Tabla 3: Principales productos del comercio de importación y exportación entre China y España en 2020

	Descripción del producto (En miles US\$)			
China importa desde España	Carne y despojos comestibles	Minerales metalíferos, escorias y cenizas	Productos farmacéuticos	Máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas; partes de estas máquinas . . .

<sup>14</sup> También disponible a través de este sitio web ([https://santandertrade.com/es/portal/analizar-mercados/espana/cifras-comercio-exterior#classification\\_by\\_country](https://santandertrade.com/es/portal/analizar-mercados/espana/cifras-comercio-exterior#classification_by_country))

	3.286.280	888.962	709.344	590.311
China exporta hacia España	Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción . . .	Máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas; partes de estas máquinas . . .	Los demás artículos textiles confeccionados; juegos; prendería y trapos	Prendas y complementos (accesorios), de vestir, excepto los de punto
	5.638.152	3.268.987	1.713.560	1.516.217
España importa desde China	Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción . . .	Máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas; partes de estas máquinas . . .	Los demás artículos textiles confeccionados; juegos; prendería y trapos	Juguetes, juegos y artículos para recreo o deporte; sus partes y accesorios
	7.340.482	5.037.758	2.543.343	1.675.571
España exporta hacia China	Carne y despojos comestibles	Minerales metalíferos, escorias y cenizas	Máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas; partes de estas máquinas . . .	Productos farmacéuticos

	3.581.644	783.963	466.925	414.905
--	-----------	---------	---------	---------

Fuente: ITC<sup>15</sup>

Desde el punto de vista del comercio de mercancías, los datos anteriores muestran que las principales exportaciones de España a China son la carne y los despojos cárnicos comestibles, como la carne de cerdo congelada; los minerales, escorias y cenizas que contienen metales, como el cobre y sus aleaciones, así como los equipos, piezas y accesorios para automóviles. Por otro lado, las principales importaciones españolas procedentes de China son los equipos de telecomunicaciones, las máquinas para el tratamiento de datos e información, los juguetes y los equipos y accesorios deportivos, entre otros.

## 2.3 Características de la cooperación comercial entre China y España

Tabla 4: Datos de comercio de importación y exportación entre China y España entre 2018, 2019 y 2020 (excluyendo Hong Kong, Macao y Taiwán)

Comercio bilateral entre China y España (En US\$)			
	Valor en 2018	Valor en 2019	Valor en 2020
China importa desde España	8.794.347	8.609.261	10.346.049
China exporta hacia España	25.064.193	26.825.957	27.538.124
España importa desde China	31.797.407	32.639.038	33.510.178
España exporta hacia China	7.420.703	7.613.577	9.339.784

Fuente: ITC<sup>16</sup>

El primer aspecto, a partir de los datos de la tabla anterior, muestra que en 2018 las exportaciones de España a China ascendieron a unos 7,42 millones de dólares y las

<sup>15</sup> Los datos específicos se pueden encontrar en este sitio web (<https://www.trademap.org/Bilateral.aspx?nvpm=3%7c156%7c%7c724%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1>)

<sup>16</sup> Los datos específicos se pueden encontrar en este sitio web ([https://www.trademap.org/Bilateral\\_TS.aspx?nvpm=3%7c156%7c%7c724%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1](https://www.trademap.org/Bilateral_TS.aspx?nvpm=3%7c156%7c%7c724%7c%7cTOTAL%7c%7c%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1%7c1%7c1))

importaciones desde China a unos 31,79 millones de dólares, lo que supone un total de casi 39,21 millones de dólares. En 2020, las exportaciones de España a China ascienden a 9,33 millones de dólares y las importaciones desde China a unos 33,51 millones de dólares, que podrían alcanzar un total de 42,84 millones de dólares, con una tendencia creciente en el comercio total. Así, entre 2018 y 2020, la tendencia global de los intercambios comerciales de importación y exportación entre España y China es creciente año tras año.

El segundo aspecto es que existe un déficit comercial entre ambos países, ya que el déficit comercial de España con China alcanzó casi 21.100 millones de euros en 2020, aunque se reduce un poco en relación a los 22.300 millones de euros de 2019, pero entre enero y octubre de 2021, el déficit comercial de España con China alcanzó los 19.900 millones de euros, lo que supone un aumento del 14% respecto al déficit del mismo periodo del año anterior, lo que demuestra que el déficit comercial de España con China tiene un déficit comercial permanente y puede tender a ampliarse. Por lo tanto, para aliviar la presión económica causada por el déficit comercial, España puede tomar algunas medidas proteccionistas contra China, intensificando así la disputa comercial entre ambas partes, que puede ser difícil de aliviar en un período de tiempo relativamente corto (ICEX, 2021).

El tercer aspecto, en el contexto de la Tabla 2 y en términos de los puntos fuertes tanto de China como de España, es que, en 2020, los principales sectores de España son el turismo, la automoción, los productos farmacéuticos, la agricultura y la energía. En cuanto a las exportaciones, destacan el sector del automóvil, los productos agrícolas y su transformación y los productos químicos, mientras que, en cuanto a las importaciones, destacan la maquinaria y el equipamiento, las materias primas industriales y los recursos petrolíferos (Diario de alcala, 2020). China, en cambio, es un país principalmente manufacturero, rico en recursos minerales, que exporta sobre todo maquinaria, juguetes, calzado y otros productos, y necesita importar materias primas y productos químicos y de otro tipo (Actividades economicas, 2012). De este modo, se puede comprobar que las dos partes pueden aprovechar sus respectivos puntos fuertes en la cooperación comercial y se caracterizan por sus fuertes ventajas industriales complementarias.

Y, por último, mientras que antes de 2008 la inversión china en España era inexistente, a finales de 2016 se produjo una evolución sustancial al convertirse España en el noveno destino de la inversión china en la Unión Europea. En el sector energético español, el inmobiliario, la hostelería, el deporte, una pequeña parte de la tecnología

y la agricultura, la cuota de inversión china en España es más alta en la agricultura que la media de la inversión china en otros países europeos, especialmente en relación con las exportaciones españolas de vino y aceite de oliva a China, con muchas adquisiciones de empresas chinas. Esta situación se debe principalmente a la actitud positiva de las autoridades españolas hacia la inversión china y al hecho de que China considera que España es un país especialmente atractivo y digno de inversión, aunque la opinión pública española sigue siendo escéptica respecto a la inversión directa china y prefiere la inversión directa de Alemania, Francia y Estados Unidos. Es innegable que la inversión china en España está en aumento, en todos los ámbitos, y es probable que aumente significativamente en el futuro bajo la influencia de "la Franja y la Ruta". Por otro lado, la inversión española en China es mucho menor que la china en España, ya que algunas grandes empresas españolas con experiencia de éxito en la nacionalización, como en el sector de los servicios, con actividad en la banca y los seguros, entre otros, se han visto impedidas por las medidas proteccionistas adoptadas por China de entrar en España, como la aseguradora Mapfre y el banco Santander, debido a las restricciones impuestas por las autoridades chinas a la inversión extranjera. Santander, no han recibido permiso para invertir en China (Esteban, Informe Elcano, 2018). No obstante, en el contexto de la iniciativa "la Franja y la Ruta", puede haber mejoras significativas en las futuras negociaciones bilaterales sobre cuestiones relacionadas con el sector de la inversión. Sin embargo, todavía hay muchos casos de empresas españolas que invierten en China con éxito a largo plazo. Por lo tanto, a este respecto, a medida que avanza el proceso de la Franja y la Ruta, es probable que la inversión directa entre ambas partes aumente aún más, creando un entorno de inversión más favorable para la cooperación comercial mutua.

## 2.4 Tendencias en el desarrollo de la cooperación comercial entre China y España

En general, la cooperación comercial entre China y España ha tenido una tendencia de fortalecimiento en los últimos años, con un aumento constante del volumen global del comercio bilateral, y la cooperación comercial entre los dos países seguirá desarrollándose en una dirección positiva en el futuro. China siempre ha sido el primer socio comercial de España fuera de la Unión Europea y España también es un socio comercial muy importante de China en la Unión Europea. Lo que se observa son las condiciones favorables que la pujante economía china ofrece a las mercancías e

inversiones en España, que tiene un enorme potencial de mercado, la fuerte complementariedad y el alto grado de beneficio mutuo que ambas partes han mostrado en su cooperación comercial, así como las amistosas relaciones políticas entre los dos países, que serán el motor de la activa cooperación comercial entre ellos.

En particular, tras la fuerte perturbación del desarrollo económico causada por el COVID-19, España y China han mostrado un aumento del comercio de importación y exportación, que ha crecido un 712% en las últimas décadas, no sólo para consolidar su relación de cooperación comercial, sino también por las buenas perspectivas de negocio (Vaquerizo, 2021).

En segundo término, la amplia experiencia de España en finanzas, telecomunicaciones, turismo, infraestructuras y algunas tecnologías avanzadas, junto con la excelente base manufacturera de China y su experiencia en la construcción de infraestructuras en Asia, África y América Latina, conducirán inevitablemente a un aumento de los intercambios entre personas de ambos países, impulsados por la iniciativa “la Franja y la Ruta”. El número de empresas españolas en China también aumentará en consecuencia, promoviendo la cooperación comercial y el intercambio entre ambos países.

Además, es imposible ignorar el tema de que China puede seguir manteniendo un superávit comercial con España. Como se mencionó anteriormente China es uno de los países con un déficit comercial a largo plazo con España. España tiene una fuerte demanda de importaciones chinas de productos mecánicos y eléctricos, materias primas, muebles y juguetes, etc., pero China muestra una demanda relativamente pequeña de importaciones españolas, equipos de transporte y productos mecánicos y eléctricos españoles y otras exportaciones ventajosas en el Este fenómeno puede seguir presente en el futuro en la cooperación comercial entre China y España.

### **3. La incorporación de la cooperación con España en el comercio de la Franja y la Ruta**

Desde su lanzamiento, la iniciativa de la Franja y la Ruta ha recibido una atención considerable por parte de la comunidad internacional. En general, la evaluación de la iniciativa de la Franja y la Ruta ha sido racional, positiva y constructiva, pero no se puede ignorar que al mismo tiempo ha habido algunas críticas y preguntas unilaterales, subjetivas y negativas. Por ejemplo, algunos países pueden cuestionar si la iniciativa china "La Franja y la Ruta" es una iniciativa de cooperación internacional que proporciona bienes públicos o una estrategia nacional centrada en los intereses nacionales y la geopolítica. Como ya se ha mencionado, al principio de la iniciativa "la Franja y la Ruta", muchos estudiosos occidentales la compararon con el Plan Marshall, lo que causó mucha repercusión en la comunidad internacional. También hay críticas dentro de la comunidad internacional que califican la iniciativa de la Franja y la Ruta como una "trampa de la deuda", carente de transparencia e inclusión, o incluso como un "caballo de Troya" para que China busque aumentar su influencia regional y su hegemonía mundial. Sin embargo, dada la importancia de la Franja y la Ruta en el fortalecimiento de los vínculos comerciales mundiales, cada organización internacional e institucional ha mostrado un enfoque diferente al respecto y ha establecido políticas distintas (Pérez, 2019).

#### **3.1 Cambios en la posición de la Unión Europea sobre la iniciativa china de la Franja y la Ruta**

En la actualidad, China y la Unión Europea son socios estratégicos, una relación que no sólo promueve sus intereses comunes y su desarrollo futuro, sino que también es importante para la evolución de la gobernanza mundial. Y a pesar de las diferencias en la forma en que ambas partes se acercan y en sus relaciones internacionales, la fuerte relación entre ambas partes no se da sólo en las áreas y métodos tradicionales de la llamada "diplomacia dura", sino que se está expandiendo rápidamente hacia nuevas áreas y modos de utilizar la "diplomacia blanda" (Beneyto & Fanjul, 2018).

Europa es una parte importante de la iniciativa de la Franja y la Ruta, y durante muchos años la Unión Europea ha sido el primer socio comercial de China. Dado que

la mayoría de los países a lo largo de la iniciativa de la Franja y la Ruta son países en desarrollo, el mercado europeo, con su mayoría de países desarrollados, tiene una posición importante y especial en su construcción. A medida que la economía mundial sigue desarrollándose, la actitud de la Unión Europea hacia la iniciativa de la Franja y la Ruta ha sufrido algunos cambios desde 2013, cuando China la propuso.

Además, los países favorecidos por la iniciativa de la Franja y la Ruta en Europa se dividen en dos grupos principales: los llamados "16+1" (Polonia, Lituania, Estonia, Letonia, República Checa, Eslovaquia, Hungría, Eslovenia, Croacia, Bosnia y Herzegovina, Montenegro, Serbia, Albania, Rumanía, Bulgaria y Macedonia); y los países del sur de Europa, Grecia, Chipre, Malta, Italia, España y Portugal. Bulgaria y Macedonia), que incluye 11 países de Europa del Este y cinco de los Balcanes, y los países del sur de Europa, Grecia, Chipre, Malta, Italia, España y Portugal. Algunos estudios han demostrado que esta iniciativa podría tener diferentes efectos en los países miembros de la UE, siendo los principales beneficiarios los países de Europa Central, como Bélgica, Países Bajos, Eslovaquia, Austria, Hungría, Alemania, Polonia y Dinamarca (Beneyto & Fanjul, 2018).

En primer lugar, entre 2013 y 2014, cuando China propuso las iniciativas "Una Franja y Una Ruta", la Unión Europea aún no tenía claro el propósito de esta iniciativa, su contenido concreto y la forma en que se aplicaría, e incluso si tenía motivos geopolíticos. Como se puede ver especialmente en el informe de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Parlamento Europeo, en este momento hay mucho debate sobre la iniciativa de la Franja y la Ruta de China, y algunos sostienen que forma parte de la estrategia geopolítica de China para mejorar su propia competitividad económica y reforzar su posición como líder mundial. Pero otros también sugieren que la iniciativa es más bien un modelo abierto de cooperación, ya que no está vinculada a planes de desarrollo explícitos, presupuestos y listas de proyectos claros relacionados, y no tiene límites geográficos o económicos claros, y parece evolucionar sólo con el grado y el progreso del compromiso de cada país con China (Gleave, 2018). Por tanto, en las primeras etapas, la confusión de la Unión Europea respecto a esta iniciativa le llevó a adoptar un enfoque cauteloso y de espera.

En segundo lugar, en 2015, la Unión Europea comenzó a responder a la iniciativa de la Franja y la Ruta. En mayo, el presidente de la Comisión Europea, Jean-Claude Juncker, afirmó que el Plan Europeo de Inversiones y la Iniciativa china de la Franja y la Ruta podrían integrarse mutuamente sin mayores obstáculos, y que la cooperación



podría incluso proponerse en una fase posterior a medida que ambas partes se comprometieran más. Dijo:

*“Solo se necesita transparencia, y la disposición para trabajar juntos, y debemos hacerlo para asegurar que los planes concuerdan tanto a nivel macro como a nivel operacional (Xinhua News Agency, 2015).”*

Y con la cumbre chino-europea de junio en Bruselas, las dos partes exploraron a fondo la iniciativa y la cooperación (Consejo Europeo, 2015). Posteriormente, al Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII), liderado por China, se unieron potencias de Europa Occidental como Francia, Alemania, Italia y España, por nombrar algunas, aumentando la base de cooperación del BAII (Xinhua News Agency, 2015). En esta etapa, con una comprensión gradual del concepto y los antecedentes de la iniciativa de la Franja y la Ruta, comenzó a surgir una orientación visionaria hacia la cooperación, aunque no en términos de una alineación estratégica o política completa.

En el tercer frente, desde principios de 2016, a medida que la comprensión de la iniciativa de la Franja y la Ruta comenzó a profundizarse en la Unión Europea, empezó a surgir un claro cambio de actitud hacia ella. La Unión Europea comenzó a preocuparse por los diversos riesgos que podría acarrear la puesta en marcha de la Franja y la Ruta y el impacto que estos riesgos tendrían probablemente en la Unión Europea. Por ello, la Unión Europea ha introducido sucesivamente una serie de medidas para reforzar la protección del mercado europeo. Como el mencionado mecanismo de revisión de la seguridad de las inversiones. En los “Elementos para una nueva estrategia de la Unión Europea sobre China” de 2016, se afirma que cualquier cooperación entre los Estados miembros de la Unión Europea, la Comisión Europea, el Servicio Europeo de Acción Exterior y otros Estados miembros, ya sea en las relaciones bilaterales o en las subregionales, tiene que estar en consonancia con la legislación y la política de la Unión Europea y en beneficio de esta (European Commission, 2016). En este momento, la Unión Europea sigue adoptando un enfoque preventivo respecto a la iniciativa china de la Franja y la Ruta.

Por último, desde entonces, la Unión Europea también ha seguido manteniendo su asociación con China, a pesar de mostrarse recelosa de la iniciativa de la Franja y la Ruta. En particular, en septiembre de 2018 la Unión Europea publicó “Conectando Europa y Asia - Bloques de construcción para una estrategia de la Unión Europea”, que contiene una nueva estrategia para la conectividad euroasiática promovida por la Unión Europea, haciendo hincapié en la sostenibilidad y en una base amplia, y haciendo énfasis en la sostenibilidad y en una conectividad amplia y basada en

normas. Se puede observar que la Unión Europea está estableciendo sus propias normas y prácticas, aumentando la protección de sus mercados y sus intereses, y cooperando selectivamente en el contexto de la Franja y la Ruta (European Commission, 2018). Además, las enormes oportunidades de mercado en el ámbito de la conectividad euroasiática, bajo la influencia de la iniciativa de la Franja y la Ruta, permiten a la Unión Europea buscar una cooperación más concreta y profunda con China, garantizando al mismo tiempo la salvaguarda de sus propios derechos e intereses prioritarios. En consecuencia, la cooperación y la competencia entre China y la Unión Europea continuarán en torno a la iniciativa de la Franja y la Ruta.

### 3.2 La visión de España sobre la cooperación comercial con China en el contexto de la Franja y Ruta

Pero desde la visión de España, como cuarta economía de la Unión Europea y fuerte impulsora de la integración económica europea, la iniciativa de la Franja y la Ruta se basa en una extensa red de infraestructuras de comunicación y transporte en más de 60 países, y en el contexto de los datos de la segunda parte del artículo, China es el primer socio comercial de España fuera de la Unión Europea. La iniciativa tendrá un impacto positivo no sólo en las relaciones comerciales entre China y España, sino también en la cooperación económica y comercial entre China y la Unión Europea. Será beneficioso para la alianza entre China y Europa. En este sentido, la cooperación comercial entre China y España proporciona un modelo para la cooperación comercial entre China y Europa en el marco de la iniciativa de la Franja y la Ruta.

Además, es fundamental que la economía española aproveche por sí sola las oportunidades que ofrece la iniciativa china de la Franja y la Ruta, ya que beneficiará a las exportaciones y abrirá posibilidades de negocio e inversión.

Por otro lado, desde 2013, cuando el presidente chino Xi Jinping propuso la iniciativa de la " Franja y la Ruta", España ha respondido positivamente y ha participado en ella. España no sólo es uno de los miembros fundadores del Banco Asiático de Desarrollo, sino también el primer país que coopera con China en el mercado de terceros. Mientras que otros países europeos aún tienen dudas sobre la iniciativa china de la Franja y la Ruta, España ya ha aprovechado sus ventajas históricas, lingüísticas, geográficas, culturales y económicas y comerciales para cooperar activamente con China en mercados de terceros. Por ejemplo, en 2017, el expresidente Mariano Rajoy participó en un foro de cooperación internacional sobre la iniciativa de la Franja y la

Ruta que, junto con un seminario celebrado en Tianjin (China) ese mismo año, se centró en la cooperación entre empresas chinas y españolas en diversas áreas como la energía y el agua en terceros países como Egipto y Emiratos Árabes Unidos. En 2018, cinco años después del lanzamiento de la Iniciativa de la Franja y la Ruta y del 45º aniversario del establecimiento de relaciones diplomáticas entre China y España, el Gobierno español publicó la “Una visión estratégica para España en Asia 2018-2022”. La Franja y la Ruta se describe como un “gran proyecto de conectividad intercontinental”, que se considera una enorme oportunidad de negocio que ayudará a las empresas españolas a beneficiarse del mercado de las infraestructuras en Asia (Ríos, 2016). Así mismo, el 27 de noviembre del mismo año, el rey Felipe VI de España recibió en Madrid al presidente chino Xi Jinping, y ambas partes destacaron que, desde el establecimiento de la asociación estratégica integral entre China y España en 2005, el nivel de las relaciones entre ambos países ha ido aumentando, la confianza política ha ido creciendo, las áreas de cooperación se han ido ampliando, y las relaciones entre ambas partes se encuentran en su mejor momento. Al mismo tiempo, las dos partes reforzarán la cooperación en materia de comercio económico, turismo y mercados de terceros en el marco de la iniciativa de la Franja y la Ruta, promoviendo la asociación estratégica integral entre China y España a un nuevo nivel en una nueva era, para la mejora de ambos pueblos. Así, a partir de 2018, China y España han aumentado la confianza política, han estrechado la cooperación económica y comercial y han cooperado fructíferamente en la conectividad en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta, lo que refleja la actitud positiva de España hacia el desarrollo de la iniciativa de la Franja y la Ruta por China. (Lamoncloa, 2018).

Posteriormente, durante la II Cumbre de Cooperación Internacional sobre la Franja y la Ruta, celebrada en 2019, China y España, entre otros 13 países, establecieron un mecanismo de cooperación para los puertos de la “Ruta de la Seda Marítima” y dieron a conocer “La iniciativa de Ningbo sobre la cooperación portuaria en la Ruta de la Seda Marítima”. China también ha firmado documentos de cooperación con la Unión Europea en materia de reglamentación comercial internacional, alianzas teatrales, etc. (DSN, 2019). En un apartado posterior hablaremos de la puesta en marcha de trenes de contenedores desde España a China y de la adquisición por parte de empresas chinas de concesiones para la explotación de algunas terminales de contenedores en puertos españoles. Todos estos son avances en la cooperación comercial entre China y España en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta, lo que demuestra que la parte española no se opone y da la bienvenida a la implementación de la iniciativa

de la Franja y la Ruta. Además, España es miembro fundador del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII), creado en 2015, papel que le permitirá desarrollar proyectos relacionados con la iniciativa de la Franja y la Ruta (Beneyto & Fanjul, 2018).

Por último, España desea que la iniciativa de la Franja y la Ruta, en el marco de la futura cooperación comercial entre España y China, sea cada vez más perfeccionada, no sólo en cuanto a la contribución que puede hacer a los países implicados, sino también en cuanto al respeto a la soberanía y a la libertad de cada uno de los países implicados (Páez, 2021). Por lo tanto, especialmente a la luz del impacto del COVID-19 y de la posibilidad de que se produzcan graves crisis económicas para todos los países del mundo, la elección de España de continuar su cooperación comercial con China en el marco de la iniciativa de la Franja y la Ruta es, sin duda, una de las formas más eficaces de lograr un fuerte crecimiento económico para ambos países.

En conclusión, aunque España es partidaria de la cooperación comercial con China en el marco de la iniciativa de la Franja y la Ruta, es innegable que, sean cuales sean las circunstancias, aún es demasiado pronto para emitir una opinión y una valoración definitivas sobre una iniciativa de desarrollo global de tal envergadura.

### 3.3 Oportunidades de cooperación comercial entre China y España a raíz de la iniciativa de la Franja y la Ruta

La puesta en marcha de la iniciativa de la Franja y la Ruta tendrá un enorme impacto en la economía mundial, no sólo como iniciativa a largo plazo sino también, y, sobre todo, como una gran perspectiva de cooperación al desarrollo para España. En particular, la iniciativa de la Franja y la Ruta presenta importantes oportunidades no sólo para las empresas chinas, sino también para las multinacionales, pero la voluntad de ambas partes de trabajar juntas ya sea como socios o inversores, es crucial. Del mencionado aumento del comercio bilateral, cabe esperar que las oportunidades que ofrece la puesta en marcha de la iniciativa de la Franja y la Ruta desempeñen un enorme papel en la progresiva apertura del mercado asiático para España, y por parte de China, la creciente economía interna y los cambios en la estructura de la demanda aumentarán la demanda de productos y servicios de gama media y alta, creando las condiciones para que más productos europeos de alta calidad y diversificados entren en el mercado chino de forma constante. Esto creará las condiciones para que más

productos europeos de calidad y diversos entren en el mercado chino de forma constante y se vendan en el mercado asiático, donde la demanda es más fuerte.

Asimismo, la industria del turismo, que es uno de los pilares de la economía española, es cada vez más popular entre los turistas chinos, y la continua promoción de la iniciativa de la Franja y la Ruta proporcionará sin duda a España facilidades y garantías políticas para crear productos turísticos más acordes con las necesidades específicas de los turistas chinos.

En consecuencia, la puesta en marcha de la iniciativa de la Franja y la Ruta va a suponer grandes oportunidades para España en su cooperación comercial con China. Con bancos multilaterales como el Banco Mundial, que es uno de los principales financiadores de las infraestructuras relacionadas con la Franja y la Ruta, será más fácil para las empresas europeas participar en estos proyectos.

En este trabajo se analizará cómo la implementación de la iniciativa de la Franja y Ruta traerá consigo importantes oportunidades de cooperación comercial entre España y China en cuanto a la “profundización de la cooperación en el ámbito de la construcción de infraestructuras a gran escala” y la “inversión china en España.

## Refuerzo de la cooperación en el sector del desarrollo de infraestructuras a gran escala

La conectividad de las infraestructuras es una prioridad para la cooperación de China en la promoción de la iniciativa de la Franja y la Ruta. Al fortalecer el desarrollo de las infraestructuras, China anima a sus fuertes y destacadas empresas nacionales a llevar a cabo el desarrollo de infraestructuras en los países a lo largo de la Franja y la Ruta, como ferrocarriles, carreteras, puertos, generación de energía e información y comunicación (Oficina del Grupo Dirigente de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta, 2017). Todos los países que se han sumado a la iniciativa de la Franja y la Ruta comparten el objetivo común de promover la cooperación para el desarrollo del comercio y aumentar la inversión china en el desarrollo de infraestructuras como medio para reforzar la integración regional y la conectividad, mientras que para los países europeos la necesidad de financiación ha aumentado debido a los años de recesión tras la crisis financiera mundial de 2008. Para algunos países en desarrollo de Asia, el proyecto de la Franja y la Ruta es la mejor opción para revitalizar sus economías nacionales en razón de los complejos canales de financiación que ofrecen

el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, entre otros (Pérez, 2019). Por lo tanto, las nuevas oportunidades para el crecimiento de España, en primer lugar, a través de la iniciativa de la Franja y la Ruta, se reflejan en el aumento del interés por los proyectos de infraestructuras e ingeniería a mayor escala.

En primer lugar, es muy necesario que haya fondos suficientes para apoyar la construcción de estos grandes proyectos de infraestructura, como se desprende del hecho de que China tiene su propio poder económico y dispone de diferentes canales de financiación para garantizar la disponibilidad de fondos. En este sentido, las empresas españolas están prestando mucha atención a los mecanismos de financiación que son esenciales para la construcción de la iniciativa de la Franja y la Ruta que está construyendo China. Además de los tradicionales bancos nacionales de desarrollo y bancos de exportación e importación de China, el gobierno español cree que la creación del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras <sup>17</sup>y el Fondo de la Ruta de la Seda demostrarán la gran capacidad de China para conseguir financiación. Pero lo que es aún más beneficioso para las empresas españolas es su experiencia en la consecución de financiación a través de los recursos que generan para proyectos como la Asociación Público-Privada (Private-Public Partnerships PPP)<sup>18</sup>, lo que supone una ventaja competitiva para España en este tipo de proyectos, ya que es un tipo de desarrollo que las empresas chinas apenas adoptan. También es evidente que España es líder internacional en el ámbito de la explotación y construcción de grandes infraestructuras, con cinco de los diez operadores de infraestructuras más importantes del mundo a finales de 2015, con ACS y Globalvía en las primeras posiciones (Beneyto & Fanjul, 2018).

En segundo lugar, ya que las empresas españolas de infraestructuras pueden considerarse líderes mundiales, especialmente en América Latina, América del Norte y Europa, pero su influencia en este campo es muy limitada en Asia, dada la falta de distribución geográfica global de los proyectos de infraestructuras españoles, la integración en la iniciativa de la Franja y la Ruta sería una excelente oportunidad para las empresas españolas en sus planes de desarrollo de infraestructuras a largo plazo con el fin de ampliar su internacionalización. Esto se debe a que China cuenta con empresas grandes y muy competitivas que han desempeñado un papel muy importante en Asia y África (Vázquez, Bernard, & Becerril-Torres, 2020). Por lo tanto,

---

<sup>17</sup> Actualmente hay 70 miembros, incluida España, con un capital de 100.000 millones de dólares (92.000 millones de euros). Página de referencia: [https://www.lainformacion.com/mundo/Fortalezas-debilidades-empresas-espanolas-nuevas\\_0\\_1025599196.html/](https://www.lainformacion.com/mundo/Fortalezas-debilidades-empresas-espanolas-nuevas_0_1025599196.html/)

<sup>18</sup> Definición de Asociación Público-Privada: <https://pppknowledgelab.org/es/guide-kl/sections/3-what-is-a-ppp-defining-public-private-partnership>

en el marco de la iniciativa de la Franja y la Ruta, el principal objetivo de desarrollo en el ámbito de las infraestructuras de conectividad es que, si España quiere aprovechar sus fortalezas para abrirse a los mercados asiáticos e incluso a los mercados más grandes de los países de la Franja y la Ruta, será necesario que tanto las empresas españolas como las empresas chinas de construcción e ingeniería trabajen juntas. Es evidente que las empresas chinas serán las principales promotoras y financiadoras de estos proyectos en Asia, pero para ello será indispensable también un entendimiento mutuo entre las empresas chinas y las españolas, así como un análisis adecuado de los factores complementarios que existen entre ellas y, finalmente, una toma de conciencia de las ventajas que se pueden obtener estableciendo una cooperación entre ellas (Beneyto & Fanjul, 2018). El compromiso con el desarrollo de los mercados de ultramar no sólo permitirá analizar en profundidad los avances complementarios de la cooperación entre los dos países en el ámbito del desarrollo de infraestructuras, sino que también será el núcleo de la futura cooperación entre los dos países en el marco de la iniciativa de la Franja y la Ruta, con vistas a formar una expectativa más razonable del futuro de la cooperación entre las dos partes en el sector de las infraestructuras.

Por último, China y España también participan en el mercado de terceros en el sector de las infraestructuras, que será el centro de la cooperación entre las dos partes en el futuro, debido a los lazos históricos y culturales entre España y América Latina, los vínculos sociales entre las dos regiones y sus ventajas geopolíticas superiores, junto con la familiaridad de España con las leyes y políticas locales y las condiciones del mercado en América Latina y su experiencia de gestión sistemática, América Latina está destinada a ser una región importante para la cooperación entre China y España en el sector de las infraestructuras para desarrollar el mercado de terceros, y América Latina también ha sido incluida en el marco estratégico de la Franja y la Ruta por parte china. Además, la región latinoamericana tiene una grave escasez de capital en la construcción de infraestructuras, y los gobiernos están deseosos de atraer capital a sus países, lo que ofrece oportunidades a las empresas chinas y españolas con experiencia y tecnología en la construcción de infraestructuras, Por ejemplo, desde el punto de vista técnico, los países latinoamericanos utilizan principalmente el modelo de asociación público-privada (PPP) para financiar la construcción de infraestructuras, y España ha acumulado mucha experiencia práctica en el funcionamiento de este modelo, lo que supone un fuerte impulso para las empresas chinas con poca experiencia en este ámbito (Beneyto & Fanjul, 2018). Lo anterior, unido a la firme voluntad de España de servir de puente para facilitar la entrada de empresas chinas

en la región latinoamericana, tal y como expresó el presidente Sánchez durante su visita a la región, es lo que hace factible la iniciativa de la Franja y la Ruta para la cooperación entre China y España en el mercado de infraestructuras latinoamericano.

## La inversión china en España

Con el rápido desarrollo de la propia economía china y su estrategia comercial en marcha, la inversión china en el extranjero ha crecido significativamente en los últimos años, con un número de empresas chinas que invierten en el extranjero que supera significativamente la cantidad de capital extranjero que fluye hacia China y que extiende la inversión china a todas las partes del mundo, y que crecerá aún más con el desarrollo de la iniciativa de la Franja y la Ruta en el futuro (Jiménez, García, & Sheehan, 2015).

En primer lugar, en comparación con el Reino Unido y con países europeos socios, como Alemania y Francia, España recibe un nivel de inversión de China mucho más bajo que ellos, pero lo que se puede ver, junto con lo que se ha mencionado anteriormente, es que la inversión china en España se está convirtiendo gradualmente en una de las características de la cooperación comercial entre China y España, y después, según algunos datos, a la luz del virus pandémico de COVID-19, la inversión china en España aún podría superar los 300 millones de euros en 2020, un 362% más interanual que los 66 millones de euros de 2019, por lo que sigue mostrando crecimiento a pesar del impacto negativo del entorno general en el clima de inversión en 2020 (Europapress, 2021). Por consiguiente, las inversiones chinas en España seguirán mostrando una buena tendencia en el marco de la iniciativa de internacionalización de la Franja y la Ruta, que también incluye el estímulo del gobierno chino para que las empresas chinas inviertan en el extranjero, por lo que es una de las principales oportunidades para el desarrollo del comercio y la cooperación entre China y España (Jiménez, García, & Sheehan, 2015).

En segundo lugar, según algunos estudios, España se está revalorizando como destino de inversión en varios países, sobre todo por sus negocios punteros en turismo, inmobiliaria e industria alimentaria (Beneyto & Fanjul, 2018), como la adquisición en julio de 2019 por parte de Guo Guangchang, presidente de la china Fosun International, de una agencia de viajes llamada “Thomas Cook”, que no sólo es el principal socio de algunos hoteles en España, como el "Lopesan", sino que también es conocido como el pionero de los viajes a Canarias, junto con “TUI”. También están



las ventajas internacionales de las empresas españolas en las áreas de desarrollo de infraestructuras, energías renovables, tratamiento de aguas y desalinización mencionadas anteriormente, por ejemplo, el grupo China Three Gorges del gigante energético chino tiene una filial en España, China Three Gorges (Spain) S.L., y actúa como holding local para gestionar las inversiones en el país. Su objetivo es la "adquisición y gestión de bienes muebles, carteras e inversiones" y la "investigación de mercados". Además, debido al desarrollo en auge de las energías renovables en España, China Three Gorges (Spain) L. centrará sus inversiones en España en el sector de las energías renovables y desarrollará más negocios en este ámbito. La primera adquisición realizada por el Grupo Three Gorges en España fue la compra de los activos solares de X-Elio New Energy (Economista, 2022). Asimismo, en el sector de las infraestructuras, en mayo de 2020, China Railway Construction (CRCC) firmó un acuerdo para adquirir el 75% de Aldesa, y no sólo eso, otro brazo inversor del gobierno chino en España, China Road and Bridge Corporation (CRBC), que en junio de 2019 adquirió el 67% del Grupo Puentes y Calzadas' capital (Aparicio, 2021). En el futuro, como se ha mencionado, España buscará una mayor y más profunda cooperación empresarial con China y participará en futuras licitaciones de proyectos en China, gracias al impacto positivo de la iniciativa de la Franja y la Ruta. Además de las adquisiciones y fusiones mencionadas, la inversión china en España también se refleja en la presencia de grandes multinacionales chinas en el país, que ha visto el auge de las marcas chinas en España, como Huawei, Xiaomi y ZTE, que llevan varios años operando con éxito en España y siguen expandiendo su negocio. El hecho de que estos grupos de inversión chinos sigan desarrollando sus mercados y operaciones en España es una muestra del atractivo del mercado español para los inversores chinos (Beneyto & Fanjul, 2018). Por otra parte, los datos presentados en el Tabla 2 muestran que el mercado chino también desempeña un papel importante en el comercio agrícola español, ya que la carne, el vino y el aceite de oliva representan una proporción significativa de las exportaciones españolas a China. Con el desarrollo de la iniciativa de la Franja y la Ruta, el mercado chino se abrirá aún más, lo que proporcionará más oportunidades a las empresas españolas para invertir y hacer negocios en China. En todos los sentidos, será una importante oportunidad para la cooperación comercial entre China y España.

Por último, las empresas chinas que invierten en España tienen la ventaja de disponer de una comunidad de profesionales chinos o de españoles chinos que trabajan en consultoras, en despachos de abogados y en bancos, que proporcionarán asesoramiento empresarial tanto a las empresas españolas como a las chinas, lo que

inevitablemente reducirá los riesgos comerciales entre los dos países, facilitará la cooperación comercial y los intercambios entre los dos países y reducirá los riesgos de inversión (Beneyto & Fanjul, 2018).

### 3.4 Los retos de la cooperación comercial entre China y España en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta

Aunque la iniciativa de la Franja y la Ruta ha traído importantes oportunidades para el desarrollo de la cooperación comercial entre China y España, hoy en día, la cooperación comercial entre China y España todavía se enfrenta a muchos problemas y hay algunos factores que limitan el desarrollo de ambas partes. Por lo tanto, para que ambas partes puedan desarrollarse mejor en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta, a continuación, se analizarán tanto los problemas existentes como las posibles limitaciones que aportan ambas partes.

#### 3.4.1 Dificultades de la cooperación comercial entre China y España

En principio, una de las características de la cooperación comercial entre China y España, como se ha mencionado anteriormente, es que el mayor problema al que se enfrentan ambas partes en la actualidad es el desequilibrio comercial.

China tiene una gran población y ha experimentado un rápido desarrollo económico en los últimos años. Por ello, el gobierno ha realizado ajustes en su estructura industrial, sobre todo en los sectores de la fabricación, la transformación y los servicios, de modo que la producción del país no sólo satisface la demanda interna, sino también la internacional en algunos sectores. En este sentido, se observa que China está reduciendo, en cierta medida, su dependencia de los mercados extranjeros para algunos de sus artículos. España, en cambio, no tiene ni puede aplicar una política industrial demasiado activa y viable, lo que ha provocado una falta de dinamismo en muchas de sus industrias de transformación y una elevada dependencia de los productos manufacturados y electromecánicos chinos, que deben importarse de China para satisfacer las necesidades de abastecimiento interno de España. Sánchez, el actual presidente del Gobierno de España, ha afirmado que:

*“De todo el comercio que se realiza entre ambos países, el 20% son ventas de España a China, mientras que el 80% son en el sentido contrario (García S. , 2021).”*

Esta aseveración refleja el alto contenido de dependencia de España de los bienes chinos. Como consecuencia de esta situación, España se ve obligada a tomar una serie de medidas de protección para proteger sus necesidades de producción interna, lo que agravará las fricciones comerciales entre ambas partes. Por tanto, la iniciativa de la Franja y la Ruta creará obstáculos a la cooperación comercial entre China y España.

Además, aunque la puesta en marcha de la iniciativa de la Franja y la Ruta ha creado oportunidades para que las empresas chinas inviertan en España, lamentablemente China no se ha convertido en un destino atractivo para que las empresas españolas inviertan, ya que las empresas españolas pueden encontrarse con obstáculos a los que la parte china aún no ha propuesto una buena solución. Este es uno de los problemas de la cooperación comercial entre ambas partes en materia de inversiones, ya que China no permite que las empresas extranjeras compitan bien en su mercado interno, lo que afecta en cierta medida a la voluntad de España de invertir en él (Niñerola & Sanchez-Rebull, 2016).

### 3.4.2 Factores que limitan la cooperación comercial entre China y España

Además de las dificultades que existen entre España y China, existen limitaciones objetivas de hecho en ambas partes, como las geográficas, culturales y económicas, e incluso los obstáculos que plantea la Unión Europea, que, en el lado positivo, pueden convertirse en oportunidades si ambas partes intentan superarlas y aprovecharlas.

#### Factores geográficos

En principio, geográficamente, los territorios de China y España no comparten frontera y la distancia en línea recta entre ambos países es muy larga. Esta situación puede provocar un aumento del coste del transporte de mercancías, que es uno de los factores más importantes que limitan la cooperación comercial entre ambos países. Sin embargo, cabe esperar un mayor desarrollo del transporte aéreo con la aplicación de la iniciativa de la Franja y la Ruta, que no sólo aumentará la velocidad del transporte,

sino que también reducirá los costes del mismo. Por otro lado, la iniciativa de la Franja y la Ruta ha supuesto la creación de nuevos canales de transporte, como el puente continental entre Asia y Europa, y el "tren China-Europa", que utiliza el ferrocarril para el transporte de mercancías, entre otros nuevos métodos de transporte, ofreciendo una mayor variedad y elección de los métodos de transporte más adecuados para cada país, aumentando así la eficiencia del transporte de mercancías. Además, a pesar de la distancia entre China y España, todavía hay muchos proyectos a lo largo de la iniciativa de la Franja y la Ruta que requieren inversión, especialmente en el ámbito del desarrollo de infraestructuras, lo que ofrece un amplio margen para la cooperación comercial entre ambas partes. Por lo tanto, aunque la ubicación geográfica es una limitación para ambas partes, si podemos evitar eficazmente su impacto negativo y aprovechar al máximo nuestras respectivas ventajas, también podemos fortalecer nuestra relación de cooperación comercial (Ibercondor, 2016).

## Factores culturales

Debido a los diferentes antecedentes históricos de China y España, también existen considerables diferencias culturales entre ambas partes, que a menudo provocan una serie de fricciones comerciales como resultado de la falta de comunicación causada por las diferencias en las costumbres culturales. Por lo tanto, en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta, para desarrollar y fortalecer mejor la cooperación comercial entre China y España, aunque las diferencias culturales entre ambas partes no son el principal obstáculo para la cooperación comercial, son uno de los obstáculos que no se pueden ignorar. Uno de los más destacados es el de la lengua y las creencias religiosas.

En cuanto a la lengua, el chino y el español pertenecen a familias lingüísticas completamente distintas y difieren en muchos aspectos, como las expresiones gramaticales, el uso de las palabras y la transmisión de la semántica. Además, el inglés es la única lengua extranjera que hay que estudiar sistemáticamente durante un largo periodo de tiempo en China, y el número de personas que aprenden español es relativamente bajo. Sin embargo, cabe destacar que la puesta en marcha de la iniciativa de la Franja y la Ruta ha provocado un auge en el aprendizaje de idiomas distintos al inglés en China, con el fin de facilitar la cooperación comercial y los intercambios con los países de la ruta (Ma, 2014).

Respecto a las creencias religiosas, en China predominan el budismo, el taoísmo y el confucianismo, con énfasis en el cultivo personal, el mantenimiento de una actitud humilde y las buenas cualidades personales de lealtad y cortesía (Lavanguardia, 2018). En España, con sus numerosas iglesias, el catolicismo es la confesión dominante, con preferencia por un espíritu de lucha valiente. Se puede observar que las dos partes tienen aspiraciones personales y cultivos claramente diferentes en cuanto a creencias religiosas, y si este pequeño factor se pasa por alto en la cooperación comercial entre ambas partes, puede afectar a la eficacia del proceso de cooperación en cierta medida (Aubert, 2005). En resumen, se puede ver que, aunque estas diferencias culturales no conduzcan directamente a un choque cultural grave entre las dos partes, hay pequeños detalles que pueden afectar a las dos partes implicadas en una colaboración comercial, sobre todo en términos de comunicación y entendimiento.

Por lo tanto, para que ambas partes lleven a cabo una buena cooperación comercial de manera más fluida, es fundamental comprender y respetar plenamente las costumbres culturales de ambas partes en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta, a fin de establecer una sólida base cultural para la cooperación comercial entre ambas partes.

## Factores económicos

Las diferencias económicas existentes entre China y España se reflejan principalmente en el desequilibrio comercial que existe entre ellas. Este problema es una de las posibles limitaciones a la cooperación comercial entre ambas partes, pero desde el punto de vista de las diferentes ventajas que tiene cada parte, en primer lugar, el desarrollo y la evolución del sector energético en España en los últimos años, especialmente en lo que se refiere a las amplias perspectivas de suministro de energía. (Diario de Alcalá, 2020). China, por su parte, ha experimentado un rápido crecimiento económico, ocupando el segundo lugar en el mundo en términos de PIB, y está buscando activamente nuevas áreas de inversión y objetivos en el extranjero con el fin de ampliar su cooperación en materia de comercio exterior, en conjunción con los nuevos focos de inversión provocados por la iniciativa de la Franja y la Ruta (Actividades económicas, 2012).

Por lo tanto, si ambas partes pueden analizar las diferencias existentes de forma racional, complementar los valores de la otra parte y aplicar medidas eficaces y viables

para mejorar el desequilibrio comercial, se creará un entorno más favorable para la cooperación comercial entre ambas partes en el marco de la iniciativa de la Franja y la Ruta.

## El factor de la Unión Europea

En primer lugar, la Unión Europea es el marco natural del desarrollo político y económico de España, y a medida que aumenta el fenómeno del déficit comercial de España con China, la Unión Europea también está sometida a una gran presión económica<sup>19</sup>. Con el fin de aliviar el impacto del déficit comercial, la Unión Europea ha propuesto el proteccionismo comercial contra China, y los países de la Unión Europea necesitan utilizar esto como base para la cooperación comercial, por lo que bajo esta tendencia, no sólo se intensificará la disputa comercial entre la Unión Europea y China, sino que también aumentará la posibilidad de disputas comerciales entre España y China, y con el fuerte impacto de COVID-19, será difícil aliviar la situación a corto plazo.

En segundo lugar, hay muchos otros asuntos comerciales que están en disputa entre China y la Unión Europea. Por ejemplo, la Unión Europea se ha mostrado reacia a reconocer el estatus de economía de mercado respecto a China en la Organización Mundial del Comercio, por lo que ha propuesto, como ya se ha mencionado, aumentar el alcance de las medidas de protección comercial contra las importaciones chinas. Además, a la Unión Europea le preocupan las restricciones de China en el sector de los servicios debido a su lento desarrollo y al fuerte posicionamiento de las empresas estatales. Por último, existen dudas por ambas partes sobre las enormes asimetrías que se derivan del acceso a la contratación pública y la protección de la propiedad intelectual y las asimetrías con Europa derivadas de las restricciones de la Unión Europea a la inversión directa china (Beneyto & Fanjul, 2018).

Además, el Reino Unido es uno de los países desarrollados con un alto nivel de desarrollo económico en la Unión Europea, y su decisión de abandonar la Unión Europea tendrá un gran impacto en la economía de la Unión, lo que inevitablemente afectará al desarrollo de la cooperación económica y comercial entre los otros Estados

---

<sup>19</sup> La relación de España con la Unión Europea:  
<http://www.exteriores.gob.es/portal/es/politicaexteriorcooperacion/unioneuropea/paginas/espue.aspx>



de la Unión Europea y España, pudiendo restringir así la cooperación comercial entre China y la Unión Europea, e incluso entre China y España.

Por lo tanto, en el análisis de las limitaciones de la Unión Europea, la profundización de las disputas comerciales y el impacto del Brexit<sup>20</sup>, entre otras cosas, restringirán en cierta medida la cooperación comercial entre China y España. Si España quiere desarrollar una cooperación comercial más profunda con China en el contexto de la Franja y la Ruta, las normas y el sistema legal establecidos y aplicados por la Unión Europea para todos los países de la Unión serán uno de los factores más importantes que no se puede ignorar.

---

<sup>20</sup> Información sobre la salida del Reino Unido de la Unión Europea: <http://www.exteriores.gob.es/brexit>

## **4. Resultados del desarrollo actual de la cooperación comercial entre China y España en el proceso de implementación de la iniciativa de la Franja y la Ruta**

Desde 2013, cuando China lanzó la iniciativa de la Franja y la Ruta, España ha respondido activamente a ella y es uno de los países participantes clave.

En esta sección, discutiremos cómo, por un lado, la ubicación geográfica de España en el sur de Europa y el océano Atlántico al oeste, así como el hecho de que las ciudades de Barcelona y Valencia tengan algunos de los puertos de carga más relevantes del Mediterráneo, hacen de España un actor insustituible e importante en la implementación de la iniciativa de la Franja y la Ruta, enriqueciendo la cooperación comercial entre China y España. Por otro lado, además de la ventajosa ubicación geográfica, la construcción de la red de transporte también desempeñará un papel crucial en el desarrollo de la cooperación comercial entre ambas partes, como el tren internacional de mercancías que ya ha comenzado a circular desde Yiwu en China hasta Madrid en España, que no sólo facilita el comercio entre China y España, permitiendo a ambas partes desarrollar una cooperación comercial más rica, sino que también conecta con éxito Asia y Europa, convirtiéndose en otro logro entre China y España en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta.

### **4.1 La iniciativa china de la Franja y la Ruta da un nuevo impulso al desarrollo de los puertos y terminales de contenedores españoles**

En la aplicación de la iniciativa de la Franja y la Ruta, la ubicación geográfica de los países y las regiones es un importante factor que influye en la cooperación y el intercambio comercial entre países. Para España, con su posición geoestratégica hacia Europa, América Latina y el mercado mediterráneo, y en particular la ciudad portuaria de Valencia en su sureste, el puerto de Valencia es el mayor puerto del Mediterráneo en términos de rendimiento de contenedores y un centro de tránsito y puerto de entrada al Mediterráneo occidental, unido a los lazos históricos que existieron entre Valencia y China hace siglos en la antigua Ruta de la Seda, no sólo



es una puerta de entrada para China a España, sino también como una importante puerta de entrada de China a Europa (Levante, 2020). De esta forma, con la introducción de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, fue el interés de China por los puertos del mundo y su visión de impulsar la Nueva Ruta de la Seda, la necesidad de las autoridades chinas de promover la apertura de rutas terrestres y marítimas hacia el resto de Asia y hacia y desde Europa, lo que llevó a la inversión de empresas chinas a crear nuevas glorias para los puertos españoles, entre ellos este puerto centenario, y a promover el tráfico mundial de mercancías por mar. El volumen de mercancías transportadas por mar ha alcanzado un máximo histórico (La información, 2017). El país que más mercancías transporta por los puertos de Barcelona y Valencia es, con diferencia, China (Esteban & Iglesias, ¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?, 2015).

Entre los logros más significativos se encuentra la adquisición en 2017 de una participación del 51% en Noatum Ports, uno de los principales operadores de terminales portuarias españolas, por parte de COSCO Shipping Ports, filial del conglomerado estatal chino con sede en Hong Kong, que es el tercer operador marítimo del mundo, uno de los principales operadores portuarios a nivel mundial y uno de los principales inversores en terminales portuarias, y la conclusión de un acuerdo estratégico La nueva asociación refuerza la capacidad de Noatum Ports para aumentar los volúmenes de carga y fortalecer los puertos de Valencia y Bilbao, al tiempo que mejora los niveles de servicio a los clientes. Esto no sólo forma parte de la estrategia de expansión internacional de COSCO Shipping Ports para seguir invirtiendo en su amplia red de puertos, incluidos los de Asia, África, Europa y América Latina, sino que la inversión en puertos españoles clave es una prioridad en su estrategia de desarrollo para la región del Mediterráneo.

Asimismo, para Noatum Ports fue posible llevar a cabo una de sus iniciativas para maximizar la capacidad de sus terminales de contenedores, aplicar su plan estratégico a largo plazo, optimizar la estructura y la eficiencia del negocio del Grupo y mejorar las sinergias y la calidad de sus servicios. Y no hay que olvidar que el desarrollo de los puertos debe ir a menudo acompañado del desarrollo de la red ferroviaria que los conecta (Esteban & Iglesias, ¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?, 2015). Como resultado, las partes completaron la transacción por 203,49 millones de euros, con operaciones que incluyen Noatum Container Terminal Valencia en Valencia, Noatum Container Terminal Bilbao en Bilbao y los puertos secos Conterail en Madrid y Noatum

en Zaragoza Terminal ferroviaria de Zaragoza y su terminal de contenedores (Fontanillo, 2017).

El Puerto de Valencia, principal terminal de contenedores del transporte español, se ha situado entre los cinco primeros de Europa en cuanto a rendimiento portuario, liderado por COSCO Shipping Ports, y es una importante presencia global para los intercambios comerciales internacionales con Europa, actuando como portal comercial de China hacia España, distribuyendo las mercancías y productos que llegan desde China a través del puerto hacia otras regiones (Romero, 2019). De enero de 2021 a octubre de 2021, se transportaron un total de 503.821 contenedores, lo que supone un aumento del 16,60% en el tráfico de contenedores en comparación con el mismo periodo de 2020 (El canal, 2021). El Puerto de Bilbao, por su parte, está situado en la costa atlántica del norte de España y es el enlace entre España y otros países de la costa atlántica. En tan sólo un año desde el cierre de la operación, el puerto ha registrado el mayor tráfico de contenedores de su historia, con un incremento del 6,3% y un aumento del 36% sólo en buques procedentes de China, así como un aumento en el volumen de compras, es decir, de pagos por contenedores cargados y descargados, de CMA, Macandrews, Hapag Lloyd, MSC y Boluda en la terminal de Bilbao. Todo ello ha permitido que Bilbao se mantenga como el quinto puerto de contenedores de España, tras Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas, y que tenga un papel destacado en el tráfico de importación y exportación de la cornisa cantábrica. Adicionalmente, COSCO Shipping Ports, con su plataforma logística de Zaragoza como nodo central, ha establecido enlaces ferroviarios entre los dos puertos de Valencia y Bilbao, además de dos terminales interiores que conectan la terminal de Aragón y el puerto seco de Conterrail, lo que le permite ofrecer y cubrir toda la península. Es evidente que la iniciativa de la Franja y la Ruta abre una nueva ventana de oportunidades para el desarrollo económico del puerto de Bilbao y de la península en su conjunto (Romero, 2019).

En resumen, China ha invertido en los puertos europeos, guiada por su iniciativa de la Franja y la Ruta, lo que para los beneficios a corto plazo puede mejorar y aumentar el rendimiento y la capacidad de transbordo de contenedores. Sin embargo, es importante señalar que, si China utilizara estos enclaves con fines militares, estas infraestructuras marítimas podrían tener importantes implicaciones para la seguridad y la estabilidad de algunas regiones (Pérez, 2019).

## 4.2 Tren de clase China-Europa: La línea de ferrocarril Yiwu – Madrid (Yi Xin Ou)

En la iniciativa de la Franja y la Ruta, la construcción de las principales rutas de transporte desempeña un papel incomparable y es la base de la cooperación y el intercambio de bienes y servicios entre países. Ya existen trenes regulares entre China y Europa, de China a Alemania y de China a Polonia, pero todavía no actúan sustancialmente como puente entre China y Europa (Esteban & Iglesias, ¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?, 2015).

Así, con el fin de reforzar los vínculos comerciales entre la costa oriental china y Asia Central y Europa, y en respuesta a la iniciativa de la Franja y la Ruta, en 2014, los gobiernos chino y español llegaron a un acuerdo para promover la cooperación económica y mejorar el comercio bilateral (La información, 2021). Y en noviembre de ese mismo año se realizó el primer viaje por ferrocarril desde Yiwu, una de las principales ciudades manufactureras del este de China, hasta Madrid, la capital de España, con 70 contenedores llenos de artículos de papelería, artesanía y muebles, etc (Restrepo, 2014). El 29 de enero de 2015, 64 contenedores que transportaban vino, aceite de oliva y jamón españoles, entre otros productos, volvieron de la capital española, Madrid, a Yiwu (China) durante 24 días, marcando oficialmente la apertura de un tren de mercancías de China a Europa (Efe, 2015).

Se trata de una Ruta de la Seda terrestre por ferrocarril que, con sus 13.052 kilómetros, supera a la red ferroviaria de Siberia, con sus 9.288 kilómetros de vía, y es la ruta comercial ferroviaria más larga que se conserva en el mundo. En el mapa 2 se puede ver que parte de Yiwu, una de las ciudades costeras del este de China, pasa por el paso fronterizo de Alashankou, en Xinjiang (China), atraviesa Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania y Francia, y finalmente llega a Madrid, la capital de España (Mos, 2018). Durante el trayecto, la línea cambiará tres veces para adaptarse a los gálibos de los distintos países, ya que hay diferentes gálibos en las fronteras de Dostyk (Kazajistán), Brest (Bielorrusia) e Irún (España), y tendrá que cambiar el gálibo entre las combinaciones para transferir los contenedores (Restrepo, 2014). Además, el ahorro total de aproximadamente 70 toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> en comparación con la misma ruta por carretera es una buena indicación de su valor en términos de protección del medio ambiente (Mos, 2018). A continuación, el primer trayecto de la línea duró un total de 21 días desde el inicio hasta el final, pero es probable que en el futuro sólo dure 18 días, ya que habrá paradas en Barcelona y

Zaragoza, una de las provincias más implicadas en el proyecto (Álvarez, 2019), y las últimas cifras indican que ya se puede reducir a 16 días (Mos, 2018). Sin embargo, aunque la tarifa de las exportaciones por tren triplica el precio de un contenedor marítimo, hay una diferencia de casi medio mes en el tiempo de llegada de ambos, siendo el método de transporte de contenedores marítimos mucho menos eficiente que el ferroviario y costando casi seis veces menos que el aéreo (La información, 2021).

Mapa 2: La construcción de ferrocarriles en la iniciativa de la Franja y la Ruta



Fuente: <https://www.elperiodico.com/es/graficos/sociedad/tren-mas-largo-china-espana-7438/>

En 2020, el ferrocarril Yi Xin Ou también ha transportado una amplia variedad de mercancías entre los dos países, utilizando un total de 974 trenes y descargando 80.392 contenedores de 20 pulgadas, y de enero a octubre de 2021, han circulado 1.070 trenes, un aumento de casi el 52,7% en comparación con el mismo período de 2020. Esto incluye una amplia gama de mercancías, desde moda, calzado, juguetes, equipos electrónicos y productos del mercado multi-precio de China a España, mientras que el jamón ibérico español, el vino, el aceite y los materiales de construcción de alta calidad se envían a China (Fiter, 2021).

El tren también ha sido clave en el transporte de suministros médicos desde China a España en el contexto de la pandemia de COVID-19. En junio de 2020, llegó a la capital española, Madrid, con 34,6 millones de mascarillas quirúrgicas y 400.000



monos desechables, a través del ferrocarril Yi Xin Ou, con una capacidad equivalente a la de cuatro grandes aviones de carga y con un coste mucho menor. Desde entonces, también se ha enviado desde China ayuda médica, como botiquines para pruebas de análisis de ácido nucleico, mascarillas médicas y ropa de protección, que han desempeñado un importante papel en la lucha contra la epidemia en España (García R. , 2020). Es más, la crisis provocada por el COVID-19 hizo que mercancías como piezas de automóviles, maquinaria y electrodomésticos, que antes llegaban por mar a ambos lados, sólo pudieran transportarse por tren debido al cierre de los puertos o a los cambios de ruta impuestos por las compañías navieras. Así pues, en el contexto de la pandemia y de la crisis del transporte marítimo, el ferrocarril Yi Xin Ou ha desempeñado un papel crucial y es una buena alternativa al transporte marítimo y aéreo, lo que lo convierte en un "tren saludable" (La información, 2021). Por último, en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta, la apertura del ferrocarril Yi Xin Ou no sólo es uno de los principales representantes de la Nueva Ruta de la Seda y un resultado temprano de la construcción de la Franja y la Ruta, sino que, con su buen desarrollo, cubre una serie cada vez más diversificada de mercancías y productos básicos entre China y España, refuerza los lazos comerciales entre ambas partes, hace que la cooperación comercial entre ambas partes se amplíe, y se convierte en uno de los puentes importantes de la interconexión entre Asia y Europa.

En el futuro, es muy prometedor y deseable aumentar la competitividad de esta ruta reduciendo el tiempo y el coste del transporte ferroviario, especialmente para las mercancías sensibles a la humedad, perecederas, de gran valor o que, por su tamaño y peso, no pueden transportarse por vía aérea (Esteban & Iglesias, ¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?, 2015).

## 5. Conclusión y recomendaciones

En primer lugar, este estudio se inscribe en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta, cuyo objetivo es promover la conectividad entre los continentes asiático, europeo y africano y sus mares adyacentes, y construir y reforzar las alianzas entre los países a lo largo de la Franja y la Ruta. China y España están situadas geográficamente en dos continentes, Asia y Europa, y ambas tienen una larga e ilustre historia y desempeñan un importante papel en el desarrollo de la economía mundial. En este trabajo se observa, por un lado, que no existe ningún conflicto de fondo entre China y España, y que tienen ventajas complementarias en el intercambio comercial. Sin embargo, cabe señalar que España, como miembro de la Unión Europea, tiene algunas restricciones a la cooperación comercial entre ambas partes en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta. Por otro lado, aunque las dos partes están separadas geográficamente por una gran distancia, lo que hace que algunos flujos comerciales se vean restringidos, en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta, el desarrollo de las redes de transporte y los puertos en el marco de esta iniciativa conducirá inevitablemente a una reducción significativa de las restricciones de distancia que existen entre China y España, lo que facilitará que la población de ambos países se beneficie de las actividades comerciales, contribuyendo en gran medida a la mejora constante de las relaciones comerciales y de cooperación entre los dos países.

En segundo lugar, lo primero y más evidente que se desprende del estudio de este trabajo es sobre la existencia de un desequilibrio comercial entre China y España, situación que es uno de los factores más importantes que no favorece el establecimiento de unas relaciones armoniosas entre los países y que ambas partes deberían hacer para no verse perjudicadas. Se observa que, en los últimos años, la principal razón del déficit en el comercio de España con China ha sido el excesivo crecimiento de las exportaciones chinas a España. Por consiguiente, los dos países deben adoptar medidas activas y eficaces para hacer frente a las fricciones comerciales en el contexto de la iniciativa de la Franja y la Ruta, a fin de revertir oportunamente una situación desfavorable para ambas partes y promover así su asociación comercial. Otro aspecto que se aprecia es que España se está convirtiendo en un destino de inversión cada vez más atractivo para las empresas chinas, sobre todo en agricultura y turismo, pero lamentablemente las empresas españolas no han mostrado mucho interés en invertir en China. En este sentido, para aumentar el esfuerzo inversor de las empresas españolas, China debe mejorar sus políticas y el

entorno de inversión para las empresas extranjeras, de manera que las empresas españolas puedan recibir apoyo y garantías en China a través de la implementación de la iniciativa de la Franja y la Ruta. Estos dos aspectos permitirán a ambas partes profundizar su cooperación en el comercio internacional creando un entorno internacional mutuamente beneficioso y en el que todos salgan ganando. Finalmente, merece la pena que China y España sigan profundizando en su cooperación en el ámbito del desarrollo de infraestructuras aprovechando las ventajas complementarias en términos de recursos, y que aprovechen la oportunidad de abrir mercados de terceros. Además, el apoyo y la participación activa de la parte española en la iniciativa de la Franja y la Ruta de China, hace prever la ampliación del alcance de la cooperación comercial entre ambas partes en el contexto del desarrollo de una economía globalizada y de los numerosos proyectos de globalización incluidos en su iniciativa, así como el desarrollo de nuevas áreas de cooperación comercial, como las nuevas energías o las finanzas, que también podrían convertirse en oportunidades de cooperación comercial entre ambas partes. El sector financiero, por ejemplo, implica la financiación de proyectos de infraestructura dentro del proyecto de la Franja y la Ruta, especialmente en el contexto multirregional, donde la financiación de proyectos de infraestructura es más difícil y puede traer muchas incertidumbres y riesgos. Por lo tanto, instituciones financieras como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (BAII), tal como se menciona en este estudio, también atraerán a más países de la Unión Europea para que se adhieran, lo que constituye una de las manifestaciones importantes de la creciente cooperación en el sector financiero internacional. A continuación, según los datos presentados en el escrito, el comercio entre China y España ha ido aumentando año tras año, profundizando en la cooperación en la exportación de bienes y servicios entre los dos países, y la apertura y puesta en funcionamiento del tren China-Europa ha incrementado la eficiencia y la capacidad de ambas partes para el comercio de bienes, acercando así a los dos países al mercado, mientras que el aumento del volumen comercial también ha consolidado y fortalecido la cooperación en el sector financiero.

Por último, la puesta en marcha de la iniciativa de la Franja y la Ruta ha propiciado la cooperación comercial entre China y España en muchos ámbitos, profundizando en la relación entre ambas partes. Este trabajo compara la situación actual y las características de la cooperación comercial entre China y España, destacando la tendencia al alza en el incremento total del comercio bilateral entre ambos países, el desequilibrio comercial al que se enfrentan ambas partes, la fuerte complementariedad económica de sus productos y otras características, así como la



situación actual de las inversiones entre ambas partes y una serie de limitaciones existentes. El documento también propone algunas sugerencias para profundizar en la cooperación comercial entre las dos partes, con el fin de proporcionar una cooperación internacional más eficaz entre China y España, para que China y España puedan promover el acoplamiento estratégico y la cooperación comercial en varios campos en el marco de la Franja y la Ruta, promoviendo así el desarrollo continuo de la asociación estratégica integral entre los dos países.

En la relación entre China y España, debe destacarse que proporcionó asistencia oportuna en forma de recursos médicos a través de los corredores de transporte y los puertos en la aplicación de la iniciativa de la Franja y la Ruta al comienzo del brote del COVID-19 en España, y que estrechó los vínculos entre China y España. Y creemos, para terminar, que, en el futuro, también proporcionará oportunidades para una rápida recuperación económica en ambas partes.

Para terminar, en el contexto del documento completo, en respuesta a los riesgos y desafíos que pueden surgir en la aplicación de la iniciativa de la Franja y la Ruta, es necesario reforzar la comunicación entre las grandes potencias, eliminar los malentendidos mutuos y buscar los intereses de ambas partes. También hay que coordinar las organizaciones de cooperación regional, continuar con la política exterior de buena vecindad, insistir en la no injerencia en los asuntos internos de otros países y animar a los países a resolver sus conflictos mediante la negociación y la consulta. Adicionalmente, al mismo tiempo que se desarrollan los intercambios económicos y comerciales, es necesario reforzar los intercambios culturales, educativos, científicos y tecnológicos, etc., para llevar adelante el espíritu de desarrollo pacífico de la antigua Ruta de la Seda, que puede beneficiar a todos los pueblos a lo largo de la ruta y trabajar en la construcción de una comunidad de destino humano.



## Bibliografía

- Actividades economicas. (Septiembre de 2012). Obtenido de Actividades económicas de China: <https://www.actividadeseconomicas.org/2012/09/actividades-economicas-de-china.html>
- Agencia de Viajes de China. (s.f.). *Historia de la Ruta de la Seda*. Recuperado el 21 de Diciembre de 2021, de La Ruta de la Seda- desmitifica historia: <https://www.viaje-a-china.com/viajes-china/aventura-de-ruta-seda/historia.htm>
- Álvarez, P. (07 de Marzo de 2019). (C. días, Ed.) Recuperado el 04 de Febrero de 2022, de El tren del 'todo a cien' de China: [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/03/06/fortunas/1551904421\\_737296.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/03/06/fortunas/1551904421_737296.html)
- Aparicio, R. (12 de Mayo de 2021). *Forbes*. Obtenido de Energía, medios e infraestructura, así invierten los empresarios chinos: <https://forbes.es/empresas/88082/ano-del-buey-energia-infraestructura-y-jamones-asi-invierten-los-empresarios-chinos-en-espana/>
- Aubert, P. (2005). *Religión y sociedad en España (siglos XIX Y XX)*. Casa de Velázquez. Recuperado el 03 de Febrero de 2022, de <https://books.openedition.org/cvz/2749#authors>
- Avramidou, E. (06 de Mayo de 2019). *Observatoria de la política china*. Obtenido de China y la Franja y la Ruta: Bases conceptuales de su estrategia: <https://politica-china.org/areas/politica-exterior/china-y-la-franja-y-la-ruta-bases-conceptuales-de-su-estrategia>
- Beneyto, J. M., & Fanjul, E. (2018). *El paper de España en la nueva ruta de la seda*. Navarra, España: Aranzadi, S.A.U. Recuperado el 01 de Febrero de 2022, de <https://www.idee.ceu.es/Portals/0/El%20paper%20de%20Espana%20en%20la%20Nueva%20Ruta%20de%20la%20Seda.pdf>
- Bordazar, B., & Lucía, L. (2019). *China: una nueva estrategia geopolítica y global*. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales (UNLP). Recuperado el 03 de Marzo de 2022, de <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/92614>
- Broggi, C. B. (11 de Noviembre de 2021). *The conversation*. Recuperado el 18 de Febrero de 2022, de La historia (interminable) de la guerra comercial entre China y Estados Unidos: <https://theconversation.com/la-historia-interminable-de-la-guerra-comercial-entre-china-y-estados-unidos-171155>
- Busilli, V. S. (Junio de 2020). Recuperado el 02 de Marzo de 2022, de Belt and Road Initiative (BRI): la iniciativa estratégica de Xi Jinping: <https://rehip.unr.edu.ar/bitstream/handle/2133/18389/69-88%20BUSILLI.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Carranza, Á. S. (9 de Julio de 2020). (E. país, Ed.) Recuperado el 18 de Febrero de 2022, de La UE modula su relación con China: <https://agendapublica.elpais.com/noticia/16923/ue-modula-su-relacion-con-china>
- Caubet, M., Henríquez, I., & Pavez, L. (2019). *China: una nueva estrategia geopolítica y global*. Recuperado el 03 de Marzo de 2022, de Los Impactos de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en el Desarrollo Territorial y Económico Interno en la República Popular China: [http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/92614/Documento\\_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/92614/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- China highlights. (s.f.). *La Nueva Ruta de la Seda*. Recuperado el 22 de Diciembre de 2021, de La Franja Económica de la Ruta de la Seda: <https://www.viaje-a-china.com/viajes-china/aventura-de-ruta-seda/nueva-ruta-seda.htm>
- Comisión Europea. (2019). *Obstáculos al comercio: A pesar del aumento del proteccionismo, la UE sigue abriendo mercados de exportación para las empresas europeas*. Bruselas. Recuperado el 18 de Febrero de 2022, de [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP\\_19\\_2994](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP_19_2994)
- Consejo Europeo. (2015). *Cumbre UE-China, Bruselas, 29 de junio de 2015*. Recuperado el 20 de Febrero de 2022, de <https://www.consilium.europa.eu/es/meetings/international-summit/2015/06/29/>

- Conti, B. D., Pereira, M. S., & Prates, D. M. (2020). *Iniciativa Belt and Road: ¿un plan Marshall chino?* doi:<https://doi.org/10.11144/Javeriana.papo24-2.bric>
- Departamento latino. (s.f.). Recuperado el 22 de Diciembre de 2021, de La ruta de la seda marítima en el siglo XXI: <http://departamentolatino.com/la-ruta-de-la-seda-maritima-en-el-siglo-xxi/>
- Diario de alcala. (21 de Marzo de 2020). *Economía*. Obtenido de Las industrias con más peso en España en 2020: <https://www.diariodealcala.es/2020/03/21/las-industrias-con-mas-peso-en-espana-en-2020/>
- DSN. (2019). *II Foro de Cooperación Internacional La Franja y la Ruta*. Recuperado el 04 de Enero de 2022, de <https://www.dsn.gob.es/ca/actualidad/sala-prensa/ii-foro-cooperaci%C3%B3n-internacional-franja-ruta>
- Efe. (2015). *El tren de mercancías entre China y España completa su primer viaje*. Marid/Pekín: El País. Recuperado el 04 de Febrero de 2022, de [https://elpais.com/politica/2015/02/22/actualidad/1424621610\\_379581.html](https://elpais.com/politica/2015/02/22/actualidad/1424621610_379581.html)
- El canal. (2021). *El volumen de contenedores puerto de Valencia-China aumenta un 16,6%*. Valencia. Recuperado el 06 de Febrero de 2022, de <https://www.diarioelcanal.com/volumen-contenedores-puerto-valencia-china-aumenta/>
- Eleconomista. (01 de Febrero de 2022). *Empresite España*. Obtenido de China Three Gorges (spain) Sl. - Madrid: <https://empresite.eleconomista.es/CHINA-THREE-GORGES-SPAIN.html>
- Enciclopedia económica. (2021). *Proteccionismo*. Grudemi. Recuperado el 03 de Marzo de 2022, de <https://enciclopediaeconomica.com/proteccionismo/>
- Esteban, M. (24 de Noviembre de 2018). *Informe Elcano*. Obtenido de Relaciones España - China: <http://www.realinstitutoelcano.org/wps/wcm/connect/70d1270b-1f68-44e2-8533-b273036d2d0d/Informe-Elcano-24-Relaciones-Espana-China.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=70d1270b-1f68-44e2-8533-b273036d2d0d>
- Esteban, M., & Iglesias, M. O. (09 de Abril de 2015). Recuperado el 02 de Marzo de 2022, de ¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?: <https://media.realinstitutoelcano.org/wp-content/uploads/2021/11/ari19-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china.pdf>
- Estímulo, R. E. (02 de Noviembre de 2018). *El estímulo*. Obtenido de ¿En qué consiste el proyecto de la Franja Económica y la Ruta de la Seda?: <https://elestimulo.com/elinteres/en-que-consiste-el-proyecto-de-la-franja-economica-y-la-ruta-de-la-seda/>
- Europapress. (2021). *La inversión china en España crece hasta 305 millones en 2020 a pesar de la pandemia, según Baker McKenzie*. Economía finanzas. Recuperado el 01 de Febrero de 2022, de <https://www.europapress.es/economia/noticia-inversion-china-espana-crece-305-millones-2020-pesar-pandemia-baker-mckenzie-20210120130013.html>
- European Comission. (19 de Septiembre de 2018). Recuperado el 20 de Febrero de 2022, de Connecting Europe and Asia - Building blocks for an EU Strategy: [https://eeas.europa.eu/sites/default/files/joint\\_communication\\_-\\_connecting\\_europe\\_and\\_asia\\_-\\_building\\_blocks\\_for\\_an\\_eu\\_strategy\\_2018-09-19.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/default/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia_-_building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf)
- European Commission. (22 de Junio de 2016). Recuperado el 20 de Febrero de 2022, de Elements for a new EU strategy on China: [https://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint\\_communication\\_to\\_the\\_european\\_parliament\\_and\\_the\\_council\\_-\\_elements\\_for\\_a\\_new\\_eu\\_strategy\\_on\\_china.pdf](https://eeas.europa.eu/archives/docs/china/docs/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_elements_for_a_new_eu_strategy_on_china.pdf)
- Eurostat. (2022). *China-EU - international trade in goods statistics*. Recuperado el 02 de Abril de 2022, de [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU\\_-\\_international\\_trade\\_in\\_goods\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics)
- Ferrer, R., & Ruiz, À. (16 de Mayo de 2019). Recuperado el 25 de Febrero de 2022, de Integración europea: los próximos cinco años... y las décadas siguientes: <https://www.caixabankresearch.com/es/economia-y-mercados/sector-publico/integracion-europea-proximos-cinco-anos-y-decadas-siguientes>

- Fiter, M. (09 de Noviembre de 2021). Recuperado el 05 de Febrero de 2022, de Yiwu-Madrid, el enorme tren chino que desafía el desabastecimiento y duplica sus viajes:  
[https://www.vozpopuli.com/economia\\_y\\_finanzas/yiwu-madrid-tren-chino.html](https://www.vozpopuli.com/economia_y_finanzas/yiwu-madrid-tren-chino.html)
- Fontanillo, O. (12 de Junio de 2017). (E. economista, Ed.) Recuperado el 06 de Febrero de 2022, de El gigante estatal chino Cosco invierte en puertos españoles y compra el 51% de Noatum Ports:  
<https://www.economista.es/valenciana/noticias/8424678/06/17/Noatum-vende-el-51-de-Noatum-Ports-al-grupo-chino-Cosco-y-busca-socio-financiero-para-Noatum-Maritime.html>
- García, R. (09 de junio de 2020). (M. e. noticia, Ed.) Recuperado el 05 de Febrero de 2022, de Yuwi – Madrid: Un tren sanitario por la ruta ferroviaria más larga del mundo:  
<https://www.madridesnoticia.es/2020/06/yiwu-madrid-ruta-ferroviaria/>
- García, S. (12 de Febrero de 2021). *Economía3*. Obtenido de ¿Seguirá España dependiendo del 'made in China'? : <https://economia3.com/2021/02/04/304017-sin-una-politica-industrial-espana-seguira-dependiendo-del-made-in-china/>
- Garrido, A. P. (Marzo de 2020). *Geografía infinita*. Obtenido de El origen de la ruta de la seda: el encuentro entre China y Grecia: <https://www.geografiainfinita.com/2020/03/el-origen-de-la-ruta-de-la-seda-el-encuentro-entre-china-y-grecia/>
- Gleave, S. D. (2018). *Research for TRAN Committee: The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport*. Bruselas. doi:10.2861/349796
- Grieger, G. (Mayo de 2017). (E. P. Service, Ed.) Recuperado el 18 de Febrero de 2022, de Foreign direct investment screening:  
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/603941/EPRS\\_BRI\(2017\)603941\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/603941/EPRS_BRI(2017)603941_EN.pdf)
- Guevara, J. S. (29 de Febrero de 2016 ). *Icex*. Obtenido de LA ESTRATEGIA CHINA DE «UNA FRANJA, UNA RUTA», POSIBLES CONSECUENCIAS PARA ESPAÑA, Y OPORTUNIDADES PARA LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS:  
[https://www.icex.es/icex/wcm/idc/groups/public/documents/documento\\_anexo/mde2/nje4/~edis/dax2016618690.pdf](https://www.icex.es/icex/wcm/idc/groups/public/documents/documento_anexo/mde2/nje4/~edis/dax2016618690.pdf)
- Higueras, G. (2020). Recuperado el 02 de Marzo de 2022, de Nuevas perspectivas en las relaciones entre la Unión Europea y China:  
[https://repositorioinstitucional.ceu.es/bitstream/10637/10818/1/nuevas\\_higueras\\_2020.pdf](https://repositorioinstitucional.ceu.es/bitstream/10637/10818/1/nuevas_higueras_2020.pdf)
- Ibercondor. (18 de Mayo de 2016). Obtenido de La nueva Ruta de la Seda: una aliada para el transporte internacional de mercancías: <https://ibercondor.com/blog/la-nueva-ruta-de-la-seda-una-aliada-para-el-comercio-internacional-de-mercancias/>
- Icex. (2021). *Red de Oficinas Económicas y Comerciales de España en el Exterior*. Recuperado el 18 de Febrero de 2022, de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-pais/informacion-economica-y-comercial/sector-exterior/index.html?idPais=CN>
- ICEX. (2021). *Relaciones bilaterales*. Obtenido de <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/el-pais/relaciones-bilaterales/index.html?idPais=CN>
- Internacionalmente. (11 de Abril de 2013). *Los 6 principales riesgos del comercio internacional*. Obtenido de Internacionalmente: <https://internacionalmente.com/principales-riesgos-del-comercio-internacional/>
- Izquierdo, J. d. (03 de Julio de 2018). *ieee.es*. Obtenido de Las relaciones bilaterales de España con China: [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_marco/2018/DIEEEM13-2018\\_Relaciones\\_bilatrasles\\_Espana-China\\_JdeCarlosIzquierdo.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2018/DIEEEM13-2018_Relaciones_bilatrasles_Espana-China_JdeCarlosIzquierdo.pdf)
- Jiménez, M. F., García, H. F., & Sheehan, P. M. (2015). *China: Inversiones en Europa y España*. Madrid. Recuperado el 02 de Febrero de 2022, de [https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/es/Documents/financial-advisory/Deloitte\\_ES\\_Financial\\_Advisory\\_Inversiones-en-china.pdf](https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/es/Documents/financial-advisory/Deloitte_ES_Financial_Advisory_Inversiones-en-china.pdf)

- La información. (16 de Junio de 2017). Recuperado el 06 de Febrero de 2022, de China, hacia la conquista silenciosa de los puertos de mercancías del mundo: [https://www.lainformacion.com/mundo/China-conquista-silenciosa-puertos-mercancias\\_0\\_1036097953.html?autoref=true](https://www.lainformacion.com/mundo/China-conquista-silenciosa-puertos-mercancias_0_1036097953.html?autoref=true)
- La información. (2021). *El tren de la seda duplicó el tráfico de mercancías durante la pandemia*. Recuperado el 04 de Febrero de 2022, de <https://www.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/tren-seda-duplico-trafico-mercancias-pandemia/2847673/?autoref=true>
- Lamoncloa. (2018). *España y China profundizan su relación estratégica con la firma de una veintena de acuerdos*. Madrid. Recuperado el 04 de Enero de 2022, de <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Paginas/2018/281118-sanchezjinping.aspx>
- Lavanguardia. (14 de Septiembre de 2018). Obtenido de Las tres religiones de China: <https://www.lavanguardia.com/vida/junior-report/20180212/44710101641/tres-religiones-china.html>
- Levante. (28 de Agosto de 2020). *El Puerto de Valencia, la entrada natural de China en España y Europa*. Madrid. Recuperado el 06 de Febrero de 2022, de El Puerto de Valencia, la entrada natural de China en España y Europa: <https://www.levante-emv.com/economia/2020/08/28/puerto-valencia-entrada-natural-china-11140103.html>
- Ma, W. (05 de Junio de 2014). Obtenido de Comparación sintáctica entre el español y el chino mandarín: [https://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/handle/10651/27847/TFM-\\_Wenjuan.pdf;jsessionid=CAD46953B0F63E94A0BA30203D2B695F?sequence=2](https://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/handle/10651/27847/TFM-_Wenjuan.pdf;jsessionid=CAD46953B0F63E94A0BA30203D2B695F?sequence=2)
- Marín, F. J. (Mayo de 2018). Recuperado el 18 de Febrero de 2022, de El Grupo 16+1: Eficacia en la cooperación China – PECO y sus implicaciones en la UE: [http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/124318/1/TFM-MOI\\_Avalos\\_2018.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/124318/1/TFM-MOI_Avalos_2018.pdf)
- Mos, L. (13 de Noviembre de 2018). *Madrid secreto*. Recuperado el 04 de Febrero de 2022, de ¿Sabías que hay un tren que va de Madrid a China?: <https://madridsecreto.co/tren-de-la-seda/>
- Müller-Markus, C. (Mayo de 2016). *Cidob*. Obtenido de One Belt, One Road: el sueño chino y su impacto sobre Europa: [https://www.cidob.org/publicaciones/serie\\_de\\_publicacion/notes\\_internacionales/n1\\_148\\_one\\_belt\\_one\\_road\\_el\\_sueno\\_chino\\_y\\_su\\_impacto\\_sobre\\_europa/one\\_belt\\_one\\_road\\_el\\_sueno\\_chino\\_y\\_su\\_impacto\\_sobre\\_europa](https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionales/n1_148_one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa/one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa)
- Niñerola, À., & Sanchez-Rebull, M.-V. (Enero de 2016). *Intangible Capital*. Obtenido de La empresa española en China: Formas y barreras de entrada: [http://www.iberchina.org/files/2016/empresa\\_espanola\\_china\\_rovira\\_vigil.pdf](http://www.iberchina.org/files/2016/empresa_espanola_china_rovira_vigil.pdf)
- Oficina del Grupo Dirigente de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta. (Mayo de 2017). Recuperado el 02 de Marzo de 2022, de Construcción conjunta de “la Franja y la Ruta”: Concepto, práctica y contribución de China: [https://www.followingthemoney.org/wp-content/uploads/2017/06/2017\\_Leading-Group-for-the-BRI\\_Building-the-Belt-and-Road\\_S.pdf](https://www.followingthemoney.org/wp-content/uploads/2017/06/2017_Leading-Group-for-the-BRI_Building-the-Belt-and-Road_S.pdf)
- Páez, J. L. (06 de Junio de 2021). *Mundo obrero*. Obtenido de ‘La Franja y la Ruta’ y España: <https://www.mundoobrero.es/pl.php?id=11232>
- Park, S. C. (28 de Enero de 2022). doi:<http://dx.doi.org/10.18543/ced-03-2022pp115-148>
- Pérez, Á. P. (13 de Septiembre de 2019). Recuperado el 03 de Marzo de 2022, de La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa: [https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2019/DIEEE078\\_2019AGUPAR\\_RutaSeda.pdf](https://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2019/DIEEE078_2019AGUPAR_RutaSeda.pdf)
- Pino, M. d. (Julio de 2020). La proyección de la Iniciativa Cinturón y Ruta de la Seda en la Unión Europea (2014-2019): Implicaciones económicas y normativas. doi:<https://doi.org/10.15359/ri.93-2.1>
- Restrepo, E. R. (2014). *El tren ‘Yixinou’ abre una línea directa de mercancías entre China y España*. Madrid: El País. Recuperado el 04 de Febrero de 2022, de [https://elpais.com/politica/2014/12/09/actualidad/1418131219\\_308872.html](https://elpais.com/politica/2014/12/09/actualidad/1418131219_308872.html)

- Ríos, X. (2016). Las relaciones entre España y China: ¿Una nueva era? *Comillas*. doi:10.14422/cir.i16.y2019.008
- Romero, V. (26 de Septiembre de 2019). (Cotizalia, Ed.) Recuperado el 06 de Febrero de 2022, de No solo Valencia: la china Cosco saca jugo al Puerto de Bilbao con más ventas y beneficios: [https://www.elconfidencial.com/empresas/2019-09-07/cosco-puerto-de-bilbao-china-valencia-beneficios\\_2214039/](https://www.elconfidencial.com/empresas/2019-09-07/cosco-puerto-de-bilbao-china-valencia-beneficios_2214039/)
- Rubiolo, F., Busilli, V. S., & Escobar, M. E. (2020). *Análisis de la política exterior de Xi Jinping hacia el Sudeste de Asia: Estrategias, intereses y dimensiones*. doi:10.15359/ri.93-2.4
- Sánchez-Cascado, M. (04 de Marzo de 2022). Recuperado el 02 de Abril de 2022, de China, reacia a dejar caer a su “mejor amigo” Putin: <https://www.larazon.es/internacional/20220304/ssr5tiacjfebhe7hchi5rxstny.html>
- Simonov, E., & Withanage, H. (s.f.). *Friends of the earth asia pacific*. (A. F. Cossar-Gilbert, Ed.) Recuperado el 21 de Diciembre de 2021, de Documento informativo sobre la Iniciativa de la Franja y la Ruta: <https://www.foei.org/wp-content/uploads/2020/10/foe-belt-and-road-briefing-ES-WEB.pdf>
- Smotrytska, M. (23 de Septiembre de 2020). *Dossier geopolítico*. Recuperado el 18 de Febrero de 2022, de La Franja y la Ruta en Europa Central y Oriental: <https://dossiergeopolitico.com/2020/09/23/la-franja-y-la-ruta-en-europa-central-y-oriental/>
- Stanzel, A. (24 de May de 2017). Recuperado el 19 de Abril de 2022, de La iniciativa china “Cinturón y Ruta de la Seda” – ¿nuevo nombre, mismas dudas?: [https://ecfr.eu/es/article/la\\_iniciativa\\_china\\_cinturon\\_y\\_ruta\\_de\\_la\\_seda\\_nuevo\\_nombre\\_mismas\\_dudas/](https://ecfr.eu/es/article/la_iniciativa_china_cinturon_y_ruta_de_la_seda_nuevo_nombre_mismas_dudas/)
- The guardian. (15 de Mayo de 2018). Obtenido de Warning sounded over China's 'debtbook diplomacy': <https://www.theguardian.com/world/2018/may/15/warning-sounded-over-chinas-debtbook-diplomacy>
- The guardian. (30 de Julio de 2018). *What is China's Belt and Road Initiative?* Recuperado el 23 de Diciembre de 2021, de What are the risks for countries involved?: <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>
- Torres, X. F., Arreaga, C. M., & Caicedo, G. E. (2017). *Unión Europea y las relaciones comerciales con China dada su importancia como principal socio comercial*. Recuperado el 02 de Abril de 2022, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6325872#principal>
- Unesco. (2022). *Chinese Section of the Silk Road: Land routes in Henan Province, Shaanxi Province, Gansu Province, Qinghai Province, Ningxia Hui Autonomous Region, and Xinjiang Uygur Autonomous Region; Sea Routes in Ningbo City, Zhejiang Province and Quanzhou City, Fujia*. Recuperado el 02 de Abril de 2022, de <http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5335/>
- Universidad insurgentes. (s.f.). *Riesgos de carácter cultural*. Recuperado el 30 de Enero de 2022, de [https://repositorio.scalahed.com/recursos/files/r171r/w29846w/RiesgosComercioInternacional\\_Ant\\_B3\\_C.pdf](https://repositorio.scalahed.com/recursos/files/r171r/w29846w/RiesgosComercioInternacional_Ant_B3_C.pdf)
- Vaquerizo, E. A. (15 de Noviembre de 2021). *El Periódico*. Obtenido de España y China consolidan sus relaciones comerciales después de la pandemia: <https://www.elperiodicodearagon.com/economia/2021/11/15/espana-china-consolidan-relaciones-comerciales-59558291.html>
- Vázquez, G. M., Bernard, P. M., & Becerril-Torres, O. U. (28 de Abril de 2020). doi:<https://doi.org/10.32870/mycp.v9i26.657>
- Xinhua News Agency. (2015). *ESPECIAL: Cronología de Banco Asiático de Inversión en Infraestructura*. Recuperado el 20 de Febrero de 2022, de [http://spanish.xinhuanet.com/china/2015-04/01/c\\_134114450.htm](http://spanish.xinhuanet.com/china/2015-04/01/c_134114450.htm)
- Xinhua News Agency. (2015). *Europa se beneficiará de iniciativas chinas de "la Franja y la Ruta", afirma presidente de CE*. Recuperado el 20 de Febrero de 2022, de [http://spanish.xinhuanet.com/mundo/2015-05/07/c\\_134219065.htm](http://spanish.xinhuanet.com/mundo/2015-05/07/c_134219065.htm)



Zaar, M. H., & Ávila, M.-B. G. (2020). *Geosul. China*. doi:<https://doi.org/10.5007/2177-5230.2020v35n77p476>