

148  
MAYO  
2016

## ONE BELT, ONE ROAD: el Sueño Chino y su impacto sobre Europa

**Christina Müller-Markus**, Máster en Sinología, Universidad de Viena

**X**i Jinping, cariñosamente llamado “Xi Dada” (tío Xi), es probablemente el presidente más poderoso e influyente que ha gobernado la República Popular China desde el gran líder Mao Zedong. Su credo personal, el Renacimiento de la Gran Nación China - el Sueño Chino (中国梦)- ha dominado durante los últimos tres años su agenda política. Desde su toma de poder en noviembre de 2012, Xi ha impulsado a ultranza una red de inversiones en infraestructuras megalómanas, aludiendo a la antigua Ruta de la Seda que unía Asia con Europa. La iniciativa, conocida popularmente como *One Belt, One Road* (Una Franja, Una Ruta) (一带一路), aparece como un instrumento clave para alcanzar el Sueño Chino: restaurar y legitimar el resurgimiento de China como potencia mundial y superar de una vez por todas la pesadilla vivida tras las guerras del Opio del siglo XIX y sus consecuentes humillaciones por parte de las potencias coloniales europeas.

En septiembre de 2016, en la ciudad de Hangzhou, China presidirá por primera vez la cumbre del G20. Diez días más tarde, en la ciudad alemana de Hamburgo, se celebrará la mayor conferencia

de alto nivel que trata las relaciones comerciales sino-europeas, el “Hamburg Summit - China Meets Europe”. En ambos eventos, la economía china y su arrolladora iniciativa de expansión *One Belt, One Road* desempeñarán un papel clave, situando a China una vez más en el centro de atención mundial y aludiendo más que nunca a su etimológica definición de “Zhong Guo” (中国), el Reino del Centro.

**One Belt, One Road es un instrumento clave para alcanzar el Sueño Chino: restaurar y legitimar el resurgimiento de China como potencia mundial.**

**El llamado “modelo chino” se presenta como alternativa a la imposición de los ideales de democracia y Derechos Humanos pero China subraya que sus Cinco Principios de Coexistencia Pacífica están en línea con la Carta de las Naciones Unidas.**

**China, desde varios puntos de vista, es un barril de dinamita a punto de estallar: el país se enfrenta a crecientes presiones internas a causa de la ralentización del crecimiento económico.**

**Las inversiones chinas suscitan temores sobre las implicaciones en la seguridad nacional de los países europeos y desata preocupaciones sobre el cumplimiento por parte de China de las regulaciones relevantes de la UE.**

**A pesar del perfil comercial y diplomático que el Gobierno chino transmite con su iniciativa *One Belt, One Road*, su presencia estratégica-militar en el Mediterráneo, observada de cerca por EEUU, también debería de ser advertida por la UE.**

**La inyección china de hasta 10.000 millones de euros en el Fondo Europeo de Inversiones Estratégicas convierte a China en el mayor inversor del denominado Plan Juncker.**

Desde su primera mención de *One Belt, One Road* en septiembre de 2013 en la universidad de Nazarbáyev, en Kazajstán, Xi ha dejado al mundo entero fascinado, y en ocasiones temeroso, ante las posibles consecuencias de su visión estratégica: ¿qué valores y principios defiende esta nueva política diplomática del poder blando chino, son compatibles con nuestros valores europeos? ¿Qué reflexiones geoestratégicas se esconden tras la iniciativa? ¿Pretenden las nuevas estructuras y entidades financieras creadas por China reemplazar las instituciones dominadas por Occidente? ¿Qué posibilidades y riesgos alberga la nueva Ruta de la Seda para Europa? ¿Existe una política europea coherente y unida como reacción ante la nueva influencia china en el continente?

## ‘Lean, clean and green!’ ¿un proyecto chino con valores europeos?

¿Cómo se define exactamente la iniciativa *One Belt, One Road*? En los últimos años, se han multiplicado en todo el mundo eventos y conferencias que investigan esta cuestión y en China además se han creado decenas de institutos dedicados al tema. Lo cierto es que no se trata de una institución con normas claramente definidas, sino más bien de una *visión estratégica*: alude a la antigua Ruta de la Seda, vínculo comercial y cultural entre Oriente y Occidente durante más de dos milenios. La “Nueva Ruta de la Seda del siglo XXI” representa una red de conectividad compuesta por corredores económicos marítimos y terrestres entre China, Eurasia, Oriente Medio, Europa y África. De esta forma, la ruta une continentes, océanos, regiones, países, ciudades, organizaciones internacionales y regionales, instituciones financieras y tratados multilaterales y bilaterales ya existentes y nuevamente creados, yendo más allá de las fronteras nacionales y delimitaciones geográficas. Propone múltiples sectores de cooperación que se centran primordialmente en la inversión y construcción de una red de infraestructuras y en el comercio a través de éstas. Asimismo, abarca además los ámbitos de finanzas, I+D, medicina, ciencia y tecnología, intercambio cultural y académico, diálogo entre partidos políticos, parlamentos y ONG, entre otros.

Evocando el marco histórico de convivencia armoniosa y enriquecimiento cultural mutuo, el oficialismo chino define los “Cinco Principios de Coexistencia Pacífica” como valores fundamentales de *One Belt, One Road*: (1) respeto mutuo a la soberanía e integridad territorial; (2) acuerdo mutuo de no agresión; (3) acuerdo mutuo de no intervención en los asuntos internos; (4) igualdad y el beneficio mutuo; (5) coexistencia pacífica.

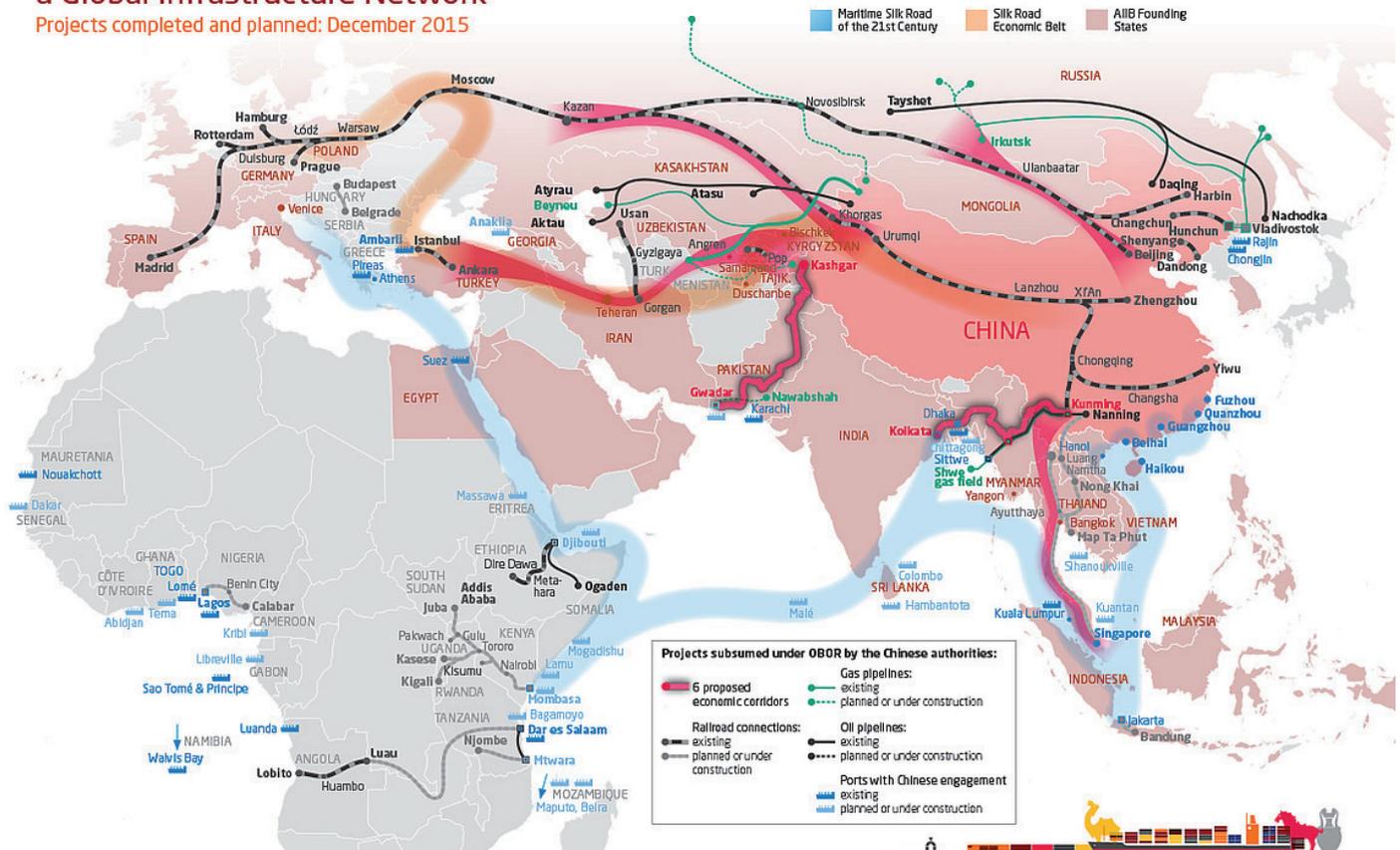
El nuevo lenguaje diplomático aparece como una herramienta seductora del poder blando chino, exportado a través de las rutas del comercio y la diplomacia que llegan hasta las puertas de Europa. Por un lado, el llamado “modelo chino” se presenta como alternativa a la imposición de los ideales de democracia y Derechos Humanos, credo occidental con fuertes orígenes en la Revolución Francesa, cuyos valores “liberté, égalité, fraternité” siguen hasta hoy anclados en el Artículo 1 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos. Por otro lado, China subraya que sus Cinco Principios de Coexistencia Pacífica están precisamente en línea con los principios y propósitos de la Carta de las Naciones Unidas.

Es más, China demuestra su capacidad de reacción y adaptación a los grandes retos medioambientales del siglo XXI, declarando la gobernanza verde y sostenible como objetivo de desarrollo primordial, al unísono con las metas de la UE. De esta forma, *One Belt, One Road* arrancó con eslóganes como,

### MERICS China Mapping

## One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network

Projects completed and planned: December 2015



Fuente: “One Belt, One Road: The Silk Road Initiative”. MERICS China Mapping. <http://www.merics.org/en/merics-analysis/infographicchina-mapping/china-mapping.html>

“lean, clean and green” (“efectivo, limpio y verde”), en palabras de Jin Liqun, presidente del Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB, por sus siglas en inglés). Asimismo, el pasado 8 de abril se inauguró la Asociación “China Green Building Material Industry”. Durante el evento, el presidente del Consejo de Administración del “Silk Road Fund”, Yang Jun, animó al empresariado chino a participar activamente en proyectos internacionales de construcción y financiación sostenibles, usando materiales de construcción ecológicos. Les recordó las directrices aprobadas en el treceavo Plan Quinquenal (2016-2020), que claramente destacan el desarrollo verde como uno de los principales conceptos del desarrollo económico. Entre las decisiones vinculantes del Plan Quinquenal está la de disminuir las emisiones de CO2 un 18%. Como dato comparativo, los quince miembros de la UE que firmaron el Protocolo de Kioto se comprometieron a reducir en conjunto sus emisiones de gas invernadero un 8% entre 1990-2012.

El nuevo énfasis del Gobierno chino en el desarrollo verde se puede interpretar como sigue: en primer lugar, reestructurar la economía china y transformar el crecimiento cuantitativo en uno cualitativo, introduciendo estándares sociales que generen prosperidad, consumo interno y estabilidad. Segundo, solventar los gravísimos problemas medioambientales que causa y sufre directamente el propio país, ya inhabitable para muchos ciudadanos chinos y extranjeros. Por último, hacer frente a la sobrecapacidad generada en las industrias tradicionales como el acero y el carbón y diversificar la economía, invirtiendo en nuevas tecnologías a nivel internacional.

### Geoestrategia versus armonía

*One Belt, One Road* es un “producto de cooperación inclusiva, no una herramienta geopolítica, y no debe ser observada con una mentalidad obsoleta de la Guerra Fría”. Con estas palabras, el ministro chino de Asuntos Exteriores, Wang Yi, descartó decididamente comparar *One Belt, One Road* con el Plan Marshall estadounidense.

Sin embargo, desde que Deng Xiaoping puso en marcha la política de Reforma y Apertura (改革开放) a finales de los setenta, la hasta entonces reservada política exterior ha vivido indiscutiblemente una energética transformación. El sello más potente de este nuevo rumbo es la Ruta de la Seda, declarada una prioridad de la política exterior china por la cúpula del Partido Comunista. Como tal, no se limita simplemente a una evocación romántica al antiguo legado histórico. Contiene claros cálculos estratégicos, económicos y geopolíticos con el fin de preservar intereses nacionales de alta prioridad<sup>1</sup>:

1. Schaefer, Michael et al. “Diplomatie mit neuen Mitteln”. *Internationale Politik* 1, Deutsche Gesellschaft fuer Auswaertige Politik (Jan/Feb 2016). p. 78-87.

China, desde varios puntos de vista, es un barril de dinamita a punto de estallar: el país se enfrenta a crecientes presiones internas a causa de la ralentización del crecimiento económico, la burbuja inmobiliaria, las carencias medioambientales y sociales, así como de la falta de rentabilidad de empresas estatales y los consecuentes despidos masivos en las industrias tradicionales. Todo ello le empuja a buscar nuevos motores que reactiven su economía y aflojen tensiones. Desde el punto de vista geoestratégico, China no quiere depender de una salida por mar en un contexto de conflictos territoriales con fuerte presencia de EEUU (actualmente, el 80% de las importaciones energéticas chinas pasan por el estrecho de Malaca). Con este fin, diversifica sus rutas y socios comerciales, abriendo nuevos mercados de consumo para productos que no encuentran cabida en el saturado mercado doméstico. Al mismo tiempo, garantiza el abastecimiento de energías y materias primas, indispensables para la estabilidad económica y social del país. Por último, amplifica su estructura logística y construye una red de comercio sincéntrica. Ésta, por un lado le permite desarrollar las regiones en el interior del país, haciendo frente a los conflictos sociales y a las migraciones internas. Por otro lado, China espera crear más estabilidad en las regiones conflictivas a lo largo de la ruta (Xinjiang, Afganistán, Pakistán), y consolidar una red de transporte segura que le permita seguir comerciando con la UE, destino final y socio comercial más importante para China.

## China persigue tenazmente la construcción de infraestructuras de transporte entre Asia y África que posiblemente circunvalarán Europa, que perdería así su papel central en el área.

### AIIB, un sueño de 100.000 millones de dólares hecho realidad: ¿la pesadilla de Washington?

Cuando Paul Flynn, político laborista y miembro del Parlamento británico, comparó al Reino Unido con un spaniel servil y suplicante que lamía la mano de quien le pega, se lamentaba de los tratados de comercio e inversión de 40.000 millones de libras esterlinas que cerró China con el Reino Unido a finales del año pasado. Seis meses antes, el Reino Unido había desafiado a su tradicional aliado americano al enviar una solicitud como miembro fundador del nuevo Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB) creado por China como motor financiero de *One Belt, One Road*. El paso decisivo de Londres dejó tan boquiabiertos a EEUU como a sus socios europeos y a la misma China. Poco después, le siguieron otros dieciséis países europeos.

El AIIB, operativo desde diciembre de 2015 con sede en Beijing, ha sido desde entonces un quebradero de cabezas para EEUU. Desde hace tres años, Washington intenta sellar las negociaciones con Europa sobre el Tratado Transatlántico para el Comercio y la Inversión (TTIP, por sus siglas en inglés), dinamitadas ahora más que nunca por las recientes informaciones confidenciales filtradas por Greenpeace. En contraste, los estados europeos tardaron apenas unos meses en unirse al AIIB, que ya cuenta con 57 miembros potenciales (entre los cuales EEUU no figura). Washington ve en éste una dudosa institución financiera que compite con los bancos

de desarrollo multilaterales existentes y pone en cuestión la hegemonía americana: con China como su mayor accionista (26% de los derechos de voto), el AIIB cuenta con un capital de 100.000 millones de dólares, equivalente a dos tercios del capital del Banco de Desarrollo Asiático y a la mitad del Banco Mundial. Adicionalmente, Beijing creó en 2014 un fondo de inversión estatal, el “Silk Road Fund”, con un capital de 40.000 millones de dólares, destinados a inversiones de *One Belt, One Road*. China insiste en que dichas instituciones financieras no pretenden reemplazar a las existentes, sino complementarlas y colaborar con ellas en espíritu de inclusión y beneficio mutuo.

Ante estos hechos, críticos estadounidenses hablan del *Chinese European Century* (el siglo sino-europeo) y advierten de que a medida que las inversiones y el comercio con Europa crezcan, también lo hará la influencia de Beijing sobre las políticas europeas (*The Diplomat*).

## 28 puertas de acceso a Europa: ¿divide et impera?

La UE ha sido criticada por su tibia capacidad de reacción ante la creciente Inversión Extranjera Directa (IED) china en Europa. Bruselas ha observado durante los últimos años la

## Los trenes llegan a Varsovia con toneladas de productos chinos, pero regresan medio vacíos.

irresistible y constante adquisición de empresas europeas por parte del empresariado estatal y privado chino: en 2014, la IED china en Europa (incluyendo Suiza, Noruega y la UE) batió un nuevo récord con 18.000 millones de dólares, doblando la cifra del año anterior. En 2015 alcanzó los 23.000 millones de dólares, según el *Financial Times*. China invierte en sectores de relevancia estratégica, como las industrias nuclear y aeronáutica, energías, automoción, infraestructura de transporte, telecomunicaciones y banca, entre otras. Ello suscita temores sobre las implicaciones en la seguridad nacional de los países europeos y desata preocupaciones sobre el cumplimiento por parte de China de las regulaciones relevantes de la UE.

Varios analistas políticos hacen sonar las campanas de alarma ante la descoordinación por parte de la UE a la hora de elaborar una política conjunta para afrontar los nuevos cambios del orden internacional en terreno europeo: un columnista de *Bloomberg* comparó en su artículo “China wants to buy Europe” al Gobierno chino con un pulpo que expande su influencia global en Europa. La investigadora, Sophie Meunier, de la Universidad de Princeton, **advirtió** de que las inversiones chinas podrían convertirse en el caballo Troyano, introduciendo políticas y valores chinos en el corazón de Europa.

China contrarresta estas teorías **alegando** que su iniciativa *One Belt, One Road* es un medio para “inyectar nuevas energías positivas y promover la paz mundial”. En la práctica, utiliza mecanismos de cooperación bilateral con países individuales (en el marco de alianzas estratégicas bilaterales), así como con grupos de países selectos para realizar su mega-

proyecto *One Belt, One Road*. Un elemento crucial es la plataforma económica “16+1” entre China y 16 estados de Europa Central y del Este, con el objetivo de construir y modernizar infraestructuras de transporte, incluyendo autopistas, redes ferroviarias, aeropuertos y puertos marítimos. Dicha plataforma se lanzó a disgusto de la UE, que no fue consultada en el asunto previamente. Bruselas observa una situación de dependencia por parte de algunos de los países más pobres del continente, causada por una asimetría comercial a favor de China: los trenes llegan a Varsovia con toneladas de productos chinos, pero regresan medio vacíos. La creación de infraestructuras y nuevos centros de producción y distribución de productos chinos avanza en ocasiones fuera del control de la UE. Consecuentemente, la conformidad legislativa de la UE e incluso la unidad europea misma pueden verse desbancadas.

Mayoritariamente, los intereses nacionales de los países europeos parecen dominados por la pura lógica de la economía y carecen de visión estratégica. Han imposibilitado hasta el momento una política común y coordinada de la UE de cara a *One Belt, One Road*, a pesar de los ya existentes mecanismos de diálogo y cooperación, tales como la “Plataforma de Conectividad” o el grupo de trabajo conjunto formado por el Fondo Europeo de Inversiones Estratégicas (EFPI) y el “Silk Road Fund”. Por si fuera poco, los estados europeos compiten entre sí, persiguiendo sus intereses nacionales: así lo muestran las divisiones entre la industria fotovoltaica europea ante de las medidas *antidumping* a paneles solares chinos, la decisión unilateral del Reino Unido de incorporarse al AIIB, o el debate actual sobre conceder a China o no el estatus de economía de mercado. A falta de unidad, Europa tira piedras sobre su propio tejado e irónicamente aplica a sí misma la eficaz estrategia “divide y vencerás”, descrita por el filósofo chino Sunzi hace 2.500 años.

## La Ruta hacia el Mediterráneo

En abril 2016, el primer ministro griego, Alexis Tsipras, recibió una invitación por parte de su homólogo chino para visitar Beijing en junio de este año, justo después de haber firmado el polémico tratado de privatización del Pireo: la compra del 67% del mayor puerto griego por parte de la compañía estatal, China Ocean Shipping Company (COSCO), por valor de 368,5 millones de euros, abre las puertas de la Ruta de la Seda hacia la “Perla del Mediterráneo”, así denominada por el primer ministro Li Keqiang. China se ha comprometido a invertir por lo menos 350 millones de euros durante los próximos diez años en el puerto, adicionalmente a los 200 millones de euros ya invertidos en las dos terminales de contenedores operadas por COSCO bajo una concesión de 35 años. Los centros logísticos en las terminales portuarias facilitan la distribución de los productos chinos, como Huawei y ZTE, y su entrada al resto de Europa. Además, la planificada construcción de un tren de alta velocidad desde Atenas hasta Budapest, vía Skopje y Belgrado, es decisiva a la hora de crear nuevos enlaces de comercio entre Europa Central y Asia a través de Grecia y los Balcanes.

Tales inyecciones de capital forman parte del marco estratégico de la iniciativa *One Belt, One Road* y son percibidas como un alivio para algunas economías europeas sofocadas por la deuda y el estancamiento, ya que pueden propiciar crecimiento económico y estabilidad en el continente. Sin embargo, las relaciones intraeuropeas a nivel político, comercial y estratégico, se pueden ver alteradas a largo plazo: en primer lugar, las inversiones chinas impulsan a las economías de Europa del Este a salir de su papel periférico y elevan su relevancia política y comercial dentro de la UE. Segundo, los puertos más potentes de Europa en Bélgica, Alemania y Holanda entran en competencia con el puerto de Pireo y elevan el estatus estratégico de Grecia. Tercero, en la vecindad europea, China persigue tenazmente la construcción de infraestructuras de transporte en Oriente Medio y África. Estas nuevas rutas comerciales entre Asia y África posiblemente circunvalarán Europa, que de esta forma perdería su papel central en el área.<sup>2</sup> No por último menos importante, Grecia -miembro de la OTAN clave para Europa, EEUU y Rusia, debido a su posición geoestratégica- ofreció a la Armada China el mantenimiento y la reparación de sus equipos en Creta, así como la posibilidad de dirigir patrullas navales conjuntas en el Mediterráneo. A pesar del perfil comercial y diplomático que el Gobierno chino transmite con su iniciativa *One Belt, One Road*, su presencia estratégica-militar en el Mediterráneo, observada de cerca por EEUU, también debería de ser advertida por la UE.

### **España: ¿al margen de la ruta?**

En una **entrevista** realizada durante la cumbre del G20 en Antalya a finales de 2015, año que marcó el décimo aniversario de la “Asociación Estratégica Integral” entre China y España, Xi Jinping animó a su homólogo, Mariano Rajoy, a sacar pleno provecho de las tecnologías y del talento español, participando activamente en la construcción de *One Belt, One Road*. El interés de China por España ha crecido de manera sostenida a lo largo de los años: en 2015, la inversión china en España batió un récord sobrepasando los 850 millones de euros (antes del 2010 no alcanzaba los **10 millones de euros**), siendo el tercer país de la UE donde más crecen las inversiones chinas (*El Mundo*). Los sectores que más capital han recibido son las telecomunicaciones, el turismo y el sector energético, seguidos por las industrias inmobiliaria y agroalimentaria. Sin embargo, la inversión china en España sigue siendo modesta, teniendo en cuenta que las IED chinas alcanzaron los 116.000 millones de dólares a nivel mundial en 2014, según un **estudio de ESADE**. Entre los países europeos de relevancia estratégica para China se encuentran ante todo Reino Unido, Alemania, Francia, Portugal, Grecia y los países de Europa del Este. España todavía está por encontrar su lugar.

2. Van der Putten, Frans-Paul and Meijnders, Minke. *China, Europe and the Maritime Silk Road*. Clingendael, Netherlands Institute of International Relations (March 2015). <http://www.clingendael.nl/sites/default/files/China%20Europe%20and%20the%20Maritime%20Silk%20Road.pdf>

Ello demuestra también el desequilibrio comercial que existe entre China y España: en efecto, sobre el mapa de la Ruta de la Seda, Madrid figura como destino final de la vía ferroviaria más larga del mundo, que parte de la ciudad china Yiwu y recorre 13.000 kilómetros. Desde la apertura de la vía llamada “Yi-Xin-Ou” (Yiwu-Xinjiang-Ouzhou (Europa), 义新欧 por sus siglas en chino) en 2014, aproximadamente cuarenta trenes cargados de productos chinos de bajo coste arribaron a la capital española. Sin embargo, apenas ocho regresaron a China con productos españoles, principalmente agroalimentarios. Ello sugiere que Madrid no es el destino estratégico - comercial de la Ruta. Es más, si el tren no hiciera parada en ciudades clave como Varsovia, Łódź, Hamburgo y Rotterdam, el recorrido hasta Europa probablemente no sería viable.

Según la empresa **Deloitte**, el papel secundario que desempeña España en la estrategia inversionista china se debe a varios factores: desde la Transición española se han privatizado 120 empresas públicas, ofreciendo, a diferencia de Portugal, escasas oportunidades para los inversores chinos. Además, a diferencia de Italia y Alemania, España no goza de muchas marcas comerciales de lujo con renombre internacional ni de un sector industrial potente con tecnologías de fabricación avanzadas.

## **A pesar de crecer, la inversión china en España sigue siendo modesta y Madrid no está entre las capitales europeas de relevancia estratégica para China.**

Por último, surge la cuestión de saber si España constituye un puente hacia América Latina. Cabe señalar que China ya se encuentra en pleno proceso de afianzar su influencia en el continente latinoamericano. Desde los últimos años, ha cerrado tratados de libre comercio con varios países e impulsa plataformas de diálogos multilaterales, como el Foro de Cooperación China-CELAC (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños). El año pasado, China prometió invertir en el continente latinoamericano 250.000 millones de dólares durante la próxima década. Esta creciente presencia en la región de influencia tradicional americana irrita a EEUU. Asimismo, China ya ha desbancado a la UE como segundo socio comercial. Al parecer, también España ha perdido el tren para hacer de puente cultural entre China y América Latina: bajo la visión estratégica de estrechar lazos políticos y comerciales más allá de la mera explotación de recursos naturales, China se compromete a invertir también en el intercambio académico-cultural con América Latina, concediendo miles de becas y programas de postgrado, así como en el ámbito de seguridad (con Colombia como ejemplo más destacado). Por lo tanto, el idioma español y los tradicionales vínculos culturales y comerciales con América Latina ya no suponen una ventaja. Con este trasfondo, el empresariado español tiene ante sí un feroz competidor en la región. China se hace patente en el sector de ingeniería civil e infraestructuras, desafiando el posicionamiento de las empresas españolas en el mercado. La gigantesca inversión en la construcción del canal de Nicaragua por el importe de 40.000 millones de dólares es un claro ejemplo del peso geoestratégico que tiene la región para China.

## Conclusiones: One Belt, One Road y el comienzo del nuevo orden internacional

El orden internacional ha cambiado: *One Belt, One Road*, que en un abrazo paternalista abarca ya a casi todos los países europeos, se presenta como la alternativa china al modelo de Occidente que hasta ahora había dominado el mundo. EEUU ha sido reemplazado como primera economía mundial y está perdiendo su hegemonía política ante el dominio de China. Ello lo demuestran las reacciones por parte de los más fieles aliados de Washington en Europa, Londres y Berlín, al unirse a la iniciativa de *One Belt, One Road* sin grandes vacilaciones y a pesar de la firme oposición americana.

En contraposición, las relaciones sino-europeas no están dominadas por rivalidades geoestratégicas ni ideológicas, una premisa fundamental para establecer una cooperación de beneficio mutuo: China propone crear junto con Europa un nuevo orden internacional económico y financiero (*Xin-hua*). El hito más notorio de esta estrecha colaboración es la inyección china de hasta 10.000 millones de euros en el EFSI, decisión acordada entre Beijing y Bruselas en abril de 2016, convirtiendo a China en el mayor inversor del denominado Plan Juncker. Conjuntamente, pueden generar crecimiento

## A falta de unidad, Europa tira piedras sobre su propio tejado y aplica a sí misma la eficaz estrategia “divide y vencerás”, descrita por el filósofo chino Sunzi hace 2.500 años.

económico y la creación de empleo, construyendo y modernizando redes de infraestructuras que mejoren la conectividad intraeuropea. Ésta puede facilitar la apertura a la exportación de productos y servicios europeos a mercados nuevos y mejorar sus condiciones de entrada al propio mercado chino. Europa puede beneficiarse de la mejor conectividad con otras regiones hasta ahora inalcanzables para sus empresas, diversificando su abastecimiento energético. Más allá del ámbito comercial, Europa y China se han propuesto reforzar su agenda de colaboración en materia de relaciones internacionales, seguridad y desafíos internacionales (EU-China Strategic Agenda 2020). Queda en las manos de Bruselas y Beijing, dar utilidad práctica a dichas plataformas de diálogo. Cabe recordar que la UE y China convergen en su interés por la estabilidad en las regiones al este y al sur de Europa, cuyas guerras y amenazas terroristas acechan gravemente la estabilidad y seguridad europeas.

Ante estos cambios del orden internacional, la UE debe afrontar a su socio con los ojos a la misma altura, teniendo en cuenta varios factores relevantes: primero, hacer uso de su papel clave como centro estratégico de distribución, sin quedarse al margen de la ruta comercial hacia otras regiones. Segundo, saber competir con productos propios en igualdad de condiciones, evitando el desequilibrio comercial con China. Tercero, calibrar las implicaciones sobre la seguridad y la independencia europea ante las inversiones chinas en sectores estratégicos. Cuarto, fomentar la creación y preservación de puestos de trabajo en Europa ante las adquisiciones por

parte de empresas chinas. Por último, *One Belt, One Road* es una enorme oportunidad para que China se familiarice con las normativas de la UE en materia de competitividad, propiedad intelectual, protección de datos, derechos laborales, salud, seguridad alimentaria, protección al consumidor y medioambiente. Precisamente, esta adaptación puede resultar beneficiosa para la misma China, que toma como ejemplo el modelo europeo de democracia social y Estado de bienestar, deseando cumplir el Sueño Chino de una Gran Nación dotada de estabilidad, prosperidad y armonía.