

La asociación estratégica China-Alemania y la cooperación en la Iniciativa Cinturón y Ruta

The China-Germany strategic partnership and cooperation into the Belt and Road Initiative

Manuel de Jesús Rocha Pino*

Resumen

En la investigación se analiza la participación de China y Alemania en la Iniciativa Cinturón y Ruta (CIR). Desde el año 2010, esta relación bilateral ha tenido como prioridad el desarrollo de sus relaciones económicas de manera pragmática: en la actualidad, China es el primer socio comercial de Alemania. Sin embargo, sus relaciones de interdependencia también mantienen un conjunto de contradicciones y asimetrías. En esta investigación se analiza la asociación estratégica China-Alemania como un mecanismo diplomático de acomodación de intereses y para coordinar las políticas de participación bilateral en el CIR.

Palabras clave: Cinturón y Ruta, asociación estratégica integral, interdependencia, asimetrías, Unión Europea, cadenas de valor, relaciones internacionales.

Abstract

The research analyzes the involvement of China and Germany into the Belt and Road Initiative (BRI). Since 2010, the bilateral relations have had as priority the development of their economic relations in a pragmatic way: currently China is the biggest trading partner of Germany. However, their interdependence relations also maintain several contradictions and asymmetries. The research analyzes the China-Germany strategic partnership as a diplomatic tool to accommodate their interests and to coordinate the bilateral participation into the BRI.

Key words: Belt and Road, comprehensive strategic partnership, interdependence, asymmetries, European Union, value chains, international relations.

* Becario posdoctoral adscrito al Centro de Relaciones Internacionales de la FCPYS-UNAM). La investigación fue elaborada gracias al Programa de Becas Posdoctorales en la UNAM con la asesoría de la doctora Yleana Cid Capetillo. Todos los errores y omisiones corresponden al autor. Correo electrónico: manuelrocha@politiclas.unam.mx

Introducción

La instrumentación en el territorio de la República Federal de Alemania (en adelante Alemania) de la Iniciativa Cinturón y Ruta de la Seda (CYR-*yidai-yilu*- 帶一路), especialmente en su vertiente denominada Cinturón Económico de la Ruta de la Seda (CERS),¹ así como los cambios que ha emprendido el gobierno alemán en su relación con la República Popular China (en adelante China) para ajustarse a una mayor presencia de las actividades comerciales y de inversión del país asiático en la Unión Europea (UE), son analizados a partir del CYR, el cual se considera un concepto político que define a un conjunto de proyectos de inversión que tiene el objetivo de expandir y salvaguardar globalmente los intereses económicos de Beijing. En esta investigación se usa un enfoque basado en la teoría liberal-institucionalista de Relaciones Internacionales. El trabajo se divide en tres partes:

1) en la primera se describen las características básicas del CYR que resultan relevantes para la instrumentación de sus proyectos en Alemania (y la UE); 2) en la segunda se analiza la recepción de la Iniciativa por el gobierno alemán: a partir de 2014, las actividades del CYR-CERS se incorporaron a la agenda de cooperación de la asociación estratégica integral China-Alemania (la cual puede considerarse la plataforma institucional del CYR en la relación sino-alemana). Un aspecto resaltable en el desarrollo de las relaciones de cooperación entre ambos gobiernos es el conjunto de asimetrías que mantienen (de naturaleza económica, política y jurídica) y las contradicciones que caracterizan a la relación bilateral: unas condiciones que determinan los alcances y los límites para la proyección del CYR tanto en Alemania como en la UE; y 3) en la tercera se elabora una descripción de las principales características que poseen las relaciones comerciales entre los dos países en la actualidad.

A partir de 2010 se ha observado un incremento de las actividades de inversión de China en la UE y en Alemania en particular: un aspecto que se relaciona de manera directa con el CYR. Sin embargo, el dinamismo del comercio y las inversiones del capital chino en Alemania parece haber profundizado tres contradicciones básicas en esta relación de interdependencia: 1) el incremento de los volúmenes comerciales ha sido acompañado por el aumento del déficit en la balanza comercial que es desfavorable a Alemania; 2) la negativa de los Estados miembros de la UE a otorgar el Estatus de Economía de Mercado a China (de acuerdo con las normas de la Organización Mundial del Comercio, OMC); y 3) la desconfianza y críticas de sectores políticos y económicos alemanes hacia las inversiones de capital chino en sectores como las empresas de alta tecnología y de energía. Con la finalidad de continuar profundizando

¹ El CERS es la vertiente terrestre de los proyectos de infraestructura del CYR. La vertiente marítima es denominada Ruta de la Seda Marítima del siglo 21 (RSM-21).

sus relaciones de interdependencia, los actores han estructurado una agenda para la negociación y el acomodo de sus intereses como parte de la asociación estratégica bilateral.

La asociación estratégica China-Alemania y la cooperación bilateral en el cyr

En el siguiente apartado se describen algunas características generales del cyr concernientes a su desempeño institucional y las particularidades que ofrece para instrumentar sus proyectos tanto en Alemania como en el resto de la UE. De igual forma, se analiza el proceso de negociación sino-alemana para su implementación en territorio alemán. Con este objetivo se mencionan algunas características generales de sus relaciones políticas.

En primer lugar, las relaciones entre China y Alemania en la actualidad se encuentran determinadas por la preferencia de ambos actores hacia el desarrollo de sus intercambios económicos y comerciales bilaterales de una manera pragmática y por el fomento de unas relaciones de interdependencia económica que se incrementan año con año (de acuerdo con la estadística de los intercambios comerciales). Como principal institución coordinadora de la agenda bilateral se identifica al vínculo de asociación estratégica que ambos establecieron en 2004, la cual fue reorientada como una “asociación estratégica integral” durante el periodo 2010-2014: al culminar su redefinición inició la función de la asociación como plataforma coordinadora de las actividades del cyr en Alemania.²

En segundo lugar, si bien las relaciones políticas son las garantes de la continuidad de las económicas, también son un reflejo de las asimetrías y contradicciones existentes entre ambos países. Como señala Zhu Míamiao, las características de esas relaciones en la actualidad se pueden resumir de la siguiente manera: 1) se han mantenido activas por medio de la diplomacia de cumbres de alto nivel (entre la Canciller y el Poder Ejecutivo chino) y las actividades institucionalizadas de la asociación estratégica como los Diálogos de Consulta Intergubernamentales; 2) se han orientado hacia una profundización de los diálogos de cooperación comercial y de inversiones mediante la instrumentación de un conjunto amplio de diálogos sectoriales (en la actualidad más de 80 diálogos) como parte de la agenda de la asociación estratégica; 3) una preferencia compartida por las relaciones de cooperación en tecnología, innovación e

² Gobierno Federal de Alemania, “Joint declaration between Germany and China: establishment of a comprehensive strategic partnership between Germany and China”, Berlín, 28 de marzo de 2014, disponible en <https://archiv.bundesregierung.de/archiv-de/meta/startseite/joint-declaration-between-germany-and-china-460244> fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

intercambios culturales; y 4) el interés por ampliar los proyectos de cooperación sino-alemana en terceros países (como Afganistán y algunos países africanos).³

La complejidad alcanzada por el incremento de las relaciones económicas y el diálogo político sino-alemán ha provocado la emergencia de nuevas asimetrías que han requerido el fortalecimiento de los mecanismos de diálogo y cooperación: al mismo tiempo que se diversifican los rubros de los intercambios, emergen actitudes críticas hacia la ampliación de los intereses económicos de China en Alemania entre los diversos sectores políticos y económicos alemanes.⁴ En el aspecto político, al gobierno chino le preocupan en especial dos temas de la política interior alemana actual: la transición en el liderazgo de la Unión Demócrata Cristiana de Alemania (UDC) y la posición de la nueva dirigencia demócrata cristiana hacia China (en octubre de 2018, Angela Merkel anunció que no se presentaría como candidata a la reelección como Presidenta de la UDC ni al proceso electoral federal alemán de 2021).⁵ A China también le inquieta la emergencia de los partidos de extrema derecha en Alemania, como el Partido Alternativa por Alemania (*Alternative für Deutschland*, AfD), y la posición crítica que pueden asumir de naturaleza antieuropeísta respecto a los intereses económicos de China.⁶

Las características de la Iniciativa Cinturón y Ruta de la Seda y su instrumentación en el espacio europeo

La Iniciativa Cinturón y Ruta de la Seda es el proyecto de desarrollo hacia el exterior más importante del gobierno de Xi Jinping, al mismo tiempo que es un componente central de su diplomacia económica en la actualidad. Como menciona Paolo Magri, si bien el gobierno chino prefiere referirse al CYR como una iniciativa, también debe ser considerado como su nuevo proceso de apertura hacia el exterior “desarrollado de acuerdo con las circunstancias cambiantes del entorno internacional”.⁷ De la misma manera, el CYR es un concepto político que forma parte, en un sentido histórico, de una nueva etapa del proceso de modernización de China (iniciado en 1978 por el

³ Zhu Miaomiao, “Germany’s policy towards China in 2017: deepened cooperation, increased concerns” en varios autores, *China Policies of the EU and its Members (2017): Two Patterns of Differentiated Cooperation*, Center for China-EU Relations, Fudan University, Institute for European Studies, Shanghai, 2018, p. 11, disponible en <http://www.sics-cn.org/Show.aspx?articleid=980&lan=en> fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

⁴ *Ibidem*, pp. 11-12.

⁵ Merkel ocupó la presidencia de la UDC durante 2000-2018. En diciembre de 2018 Annegret Kramp-Karrenbauer fue elegida presidenta de dicho partido.

⁶ Zhu Miaomiao, *op. cit.*, p. 12.

⁷ Paolo Magri, “Introduction” en Alessia Amighini (ed.), *China’s Belt and Road: A Game Changer?*, Edizioni Epoké-ISPI, Milán, 2017, p. 8.

liderazgo de Deng Xiaoping).⁸ En su forma actual, el cyR no se encuentra definido de manera oficial: “el concepto político cyR es ‘un concepto paraguas’ en el que puede converger una variedad de proyectos”.⁹ De una manera instrumental, el objetivo consiste en integrar a todas las iniciativas comerciales formuladas anteriormente en una sola iniciativa “eficiente” que mantenga coherencia entre los objetivos de sus diferentes actores económicos que realizan inversiones en el extranjero (ya sean empresas de capital estatal o privadas).¹⁰

El punto de partida oficial del cyR fue la presentación del CERS en un discurso dictado por el presidente Xi Jinping en Astana, Kazajistán, el 7 de septiembre de 2013, en el que especificaron cinco objetivos que serían instrumentados mediante el desarrollo de los proyectos del CERS: 1) fortalecer las políticas de comunicación; 2) mejorar la conectividad en comunicaciones y transportes “(...) para abrir los canales de comunicación del Pacífico al Mar Báltico”; 3) promover la facilitación del comercio; 4) mejorar la circulación monetaria, y 5) fortalecer los contactos pueblo a pueblo.¹¹ En octubre de 2013 fue presentada, durante un discurso del presidente Xi ante el Parlamento de Indonesia, la vertiente marítima del cyR, la cual fue denominada RSM-21. En el cyR convergen los planes de la reforma económica interna de China con su desarrollo hacia el exterior: la Iniciativa tiene el objetivo de impulsar a la economía en una coyuntura en que se instrumenta una reforma que busca transitar de una economía exportadora de manufacturas a un modelo basado en el consumo interno, la producción de bienes y servicios de alto valor para la exportación sumada al uso de las reservas de divisas y los excedentes de capital para la inversión en otros países “con el objetivo de adquirir activos mientras las empresas chinas invierten en el exterior”.¹² Las inversiones en infraestructura en el exterior buscan contribuir a la economía al reorientar hacia otros países el exceso de la capacidad de producción industrial en

⁸ Jiang Shixue, “Europe and China’s One-Belt-One-Road Initiative” en *Working Papers on European Studies* vol. 9, núm. 2, Institute of European Studies, Chinese Academy of Social Sciences, Beijing, 2015, p. 3.

⁹ Balázs Sárvari y Anna Szeidovitz, “The political economics of the New Silk Road” en *Baltic Journal of European Studies*, vol. 6, núm. 1, Tallin Law School, Tallin University of Technology, Tallin, 2016, p. 8; Nadine Godehardt, “No end of history: a Chinese alternative concept of international order?” en *Research Paper*, núm. 2, Stiftung Wissenschaft und Politik, Berlín, 2016, p. 20.

¹⁰ Jonathan Holslag, “How China’s New Silk Road threatens European trade” en *The International Spectator*, vol. 52, núm. 1, Istituto Affari Internazionali, Roma, 2017, p. 56.

¹¹ Xi Jinping, “President Xi Jinping delivers important speech and proposes to build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries”, Ministerio de Asuntos Exteriores de China, Astana, 7 de septiembre de 2013, disponible en http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

¹² Michael Dunford y Liu Weidong, “Chinese perspectives on the Belt and Road Initiative” en *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, vol. 12, núm. 1, Cambridge Political Economy Society, Cambridge, 2019, p. 146.

sectores como la construcción y la producción de cemento, acero, vidrio, maquinaria, mantenimiento de transporte y la infraestructura en energía.¹³

Las características del Cyr fueron reafirmadas en el documento, oficializado en 2015, titulado *Visión y acciones sobre el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI*.¹⁴ Este texto contiene, hasta el momento, las directivas básicas y puede ser considerado un documento de ley blanda (*soft law*). De acuerdo con Richard Ghiasi y Zhou Jiayi, los objetivos se sintetizan en tres aspectos: 1) expandir y conectar redes de transporte y mercados; 2) dispersar y mejorar la capacidad de producción de los diversos actores en Eurasia; y 3) facilitar el tránsito de bienes, capital, energía y materias primas además de la información, contactos entre pueblos y culturas.¹⁵ La autoría básica puede atribuirse al presidente Xi Jinping, pero es la Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma (CNDR) la instancia del gobierno chino que tiene la función de aprobar y supervisar la instrumentación de los proyectos agrupados alrededor de la Iniciativa. Una característica esencial del Cyr es tener una institucionalización flexible (lo que determina la manera en que otros países se relacionan con los proyectos concretos generados a partir de él): un aspecto de suma relevancia para su instrumentación en Alemania. En virtud de que la CNDR asume la función de coordinar un conjunto de instancias gubernamentales en el proceso de instrumentación de los proyectos (entre las cuales se encuentran el Ministerio de Asuntos Exteriores y el Ministerio de Comercio de China), ésta tiene “lugar a través de la participación de múltiples actores y niveles”.¹⁶

También se pueden mencionar otros actores participantes en el proceso de planeación, aprobación e instrumentación, como los siguientes: autoridades del gobierno chino en los niveles provincial y local, empresas chinas de capital estatal o privadas y fondos creados para el financiamiento de infraestructuras como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII, creado en 2014 con un financiamiento inicial de 100 mil millones de dólares), el Fondo de la Ruta de la Seda (FRS, creado en 2015 con un financiamiento de 40 mil millones de dólares) y bancos como el China Development Bank, el New Development Bank y el Import-Export Bank of China. En lo referente a las fuentes de financiación, el gobierno ha enfatizado en la necesidad

¹³ Nicola Casarini, “Is Europe to benefit from China’s Belt and Road Initiative?” en *LAI Working Papers*, núm. 15, Istituto Affari Internazionali, Roma, octubre 2015, p. 3.

¹⁴ Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma, Ministerio de Asuntos Exteriores y Ministerio de Comercio de China, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, Beijing, 28 de marzo de 2015, disponible en http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

¹⁵ Richard Ghiasi y Zhou Jiayi, *The Silk Road Economic Belt: Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects*, SIPRI-Friedrich Ebert Stiftung, Estocolmo, 2017, p. 2.

¹⁶ *Idem*.

de la participación activa de las empresas chinas de capital privado en el desarrollo de los proyectos y en la conformación de asociaciones público-privadas entre estas empresas y los gobiernos de los países participantes en los proyectos de infraestructura. Sin embargo, la flexibilidad institucional del cyr puede originar una falta de información en el nivel de las políticas y sus normativas: si bien su objetivo “(...) es coordinar a las políticas y las estrategias de desarrollo económico entre los Estados, no posee parámetros *a priori* sobre métodos, actores o mecanismos, ni está basado en un Tratado”.¹⁷

En el aspecto institucional, el cyr se caracteriza por la flexibilidad y falta de condicionalidad de sus mecanismos para establecer relaciones de cooperación con otros actores (por lo general es suficiente que el actor interesado comunique al gobierno chino su disposición para establecer algún convenio) y, si bien el gobierno chino se encuentra facultado para determinar a los proyectos bajo la denominación del cyr, también “es necesario considerar a otras actividades que involucran a actores de China en áreas como transporte internacional, energía, finanzas e infraestructura en telecomunicaciones con presencia especialmente en Asia, Europa y África”.¹⁸

De acuerdo con Heng Wang, el cyr impulsa un multilateralismo regional en tanto que instrumenta una agenda de cooperación que “coordina las políticas en grupos de tres o más Estados a través de acuerdos *ad hoc* o por medio de instituciones” en un proceso que puede representar cambios significativos para la gobernanza global: así, “es una parte esencial de las iniciativas de comercio e inversión chinas para avanzar en una integración regional. China usa su estatus como líder comercial global (en exportaciones e importaciones) para promover al cyr. A su vez, también puede ayudar a China a aumentar su importancia en la economía mundial por medio de la expansión del comercio y la inversión”.¹⁹ Un beneficio de la instrumentación del proyecto podría ser “(...) una economía mundial caracterizada por una variedad de modelos de desarrollo y modos de integración en lugar de un movimiento en dirección hacia un solo modelo (occidental)”.²⁰ En este sentido, la Iniciativa puede ser interpretada como “una estrategia a largo plazo de China para fortalecer su influencia política y económica global, una alternativa a la hegemonía actual y una manera divergente de obtener beneficios económicos sin apoyarse en las instituciones occidentales”.²¹ Sin

¹⁷ *Ibidem*, pp. 3-4.

¹⁸ Frans-Paul van der Putten *et al.*, “The role of OBOR in Europe-China relations” en Frans-Paul van der Putten *et al.* (eds.), *Europe and China's New Silk Roads*, European Think-tank Network on China, Berlín, 2016, pp. 3-4.

¹⁹ Heng Wang, “China's approach to the Belt and Road Initiative” en *UNSW Law Research Paper*, núm. 18-82, University of New South Wales Law Research Series, UNSW Faculty of Law, Sidney, 2018, pp. 2-3.

²⁰ Michael Dunford y Liu Weidong, *op. cit.*, p. 155.

²¹ Zhu Miaomiao, *op. cit.*, pp. 14-15.

embargo, el discurso del gobierno, aunque no niega la existencia de tensiones y conflictos de intereses con otros actores, prefiere enfatizar “la manera en que la paz, el desarrollo, la cooperación y el beneficio mutuo” han coincidido como intereses colectivos y aspiraciones de un número significativo de la población mundial.²² En la actualidad, el cyr se instrumenta mediante regulaciones flexibles con la finalidad de mantener una relación pragmática con las instituciones del sistema de gobernanza del comercio global.

Su flexibilidad coadyuva a la inclusión expedita de los actores internacionales interesados en sus proyectos de inversión, así como la manera como se llevan a cabo los acuerdos legales entre los participantes. Al respecto, como menciona Heng, una de sus fuentes de derecho primordiales ha sido la ley blanda por lo que “resulta complicado encontrar fuentes legales formales ya sean domésticas e internacionales...”.²³ El autor distingue entre dos fuentes legales presentes en el cyr: 1) los Documentos Específicos (como *Visión y acciones*) y 2) las Normativas relacionadas con el cyr: “los Documentos Específicos son representativos de la orientación y regulación de las operaciones de la Iniciativa mientras que las Normativas relacionadas con el cyr tienen una función substancial en su práctica real”.²⁴

1) los Documentos Específicos del cyr y el problema de las asimetrías jurídicas en la relación China-UE. Los Documentos Específicos del cyr se refieren a fuentes de ley blanda que “incluyen a documentos exhortatorios en lugar de obligaciones jurídicamente vinculantes”: un ejemplo de lo primero es el “Memorando de Entendimiento sobre el cyr entre China y Nueva Zelanda”.²⁵ Mediante el uso de fuentes de ley blanda se puede comprobar una de las asimetrías de mayor importancia en la relación con la UE: es decir, las diferencias entre los sistemas jurídicos de ambos actores. Las instituciones de la UE han preferido la utilización de fuentes jurídicas vinculantes en el trato que mantienen con la contraparte china y los proyectos asociados al cyr: un ejemplo de un documento específico con una naturaleza vinculante es el “Memorando de Entendimiento entre la Comisión Nacional para el Desarrollo y la Reforma de China y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa” (UNECE, por sus siglas en inglés).²⁶ Por lo general los memorandos de entendimiento

²² Michael Dunford y Liu Weidong, *op. cit.*, p. 155.

²³ Heng Wang, *op. cit.*, p. 21.

²⁴ *Ibidem*, pp. 3-4.

²⁵ Véase Ministerio de Asuntos Exteriores y Comercio de Nueva Zelanda, “Memorandum of Arrangement on strengthening cooperation on the Belt and Road Initiative between the government of the People’s Republic of China and the government of New Zealand”, Wellington, 27 de marzo de 2017, disponible en <https://www.mfat.govt.nz/assets/FTAs-agreements-in-force/China-FTA/NRA-NZ-China-Cooperation-on-Belt-and-Road-Initiative.pdf> fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

²⁶ Heng Wang, *op. cit.*, pp. 3-4.

establecidos entre China y los miembros de la UE, incluida Alemania, tienen la misma orientación. Una consecuencia de esta asimetría jurídica es que el gobierno chino prefiere negociar sus acuerdos de cooperación de una manera bilateral con los gobiernos europeos, aunque las normativas comunitarias sean el marco referencial en la UE: igualmente, Bruselas exige un respeto estricto de China hacia las regulaciones comunitarias durante las actividades del cyR en la UE;

2) las Normativas relacionadas con el cyR. Éstas se refieren a normativas y regulaciones de “comercio e inversiones externos”: estas fuentes incluyen las normativas de la OMC, los tratados de libre comercio y los acuerdos sobre inversiones.²⁷ La convivencia de ambos recursos legales puede evidenciar las limitantes del cyR en cuanto a formulador de nuevos recursos regulatorios de la gobernanza global: por una parte, China impulsa un mecanismo *ad hoc* para salvaguardar sus intereses económicos y comerciales; pero, al mismo tiempo, utiliza de manera pragmática al sistema multilateral de comercio y su sistema de gobernanza como las normativas de la OMC.²⁸ La instrumentalización de ambas fuentes legales se debe a que para su gobierno resulta más útil tener como referencia a los acuerdos multilaterales existentes en lugar de enfrentar a la diversidad de los sistemas jurídicos correspondientes a todos los socios interesados en participar.

Por su parte, Alemania ha enfatizado la importancia de que la UE elabore respuestas coordinadas y unificadas hacia el cyR (y hacia China en general). El gobierno alemán ha apoyado la institucionalización de las relaciones China-UE mediante la firma de memorandos de entendimiento vinculantes con el objetivo de dotar de una mayor claridad jurídica a las actividades, las cuales también deben ceñirse a la legislación alemana. Como parte de los acuerdos oficiales existe una Plataforma de Conectividad China-UE acordada mediante un memorando de entendimiento entre la Comisión Europea y China en 2015. Esta plataforma tiene el objetivo de coordinar la cooperación con la Red de Transportes Trans-europea. En mayo de 2016 se estableció un acuerdo de cooperación entre el BAI y el Banco Europeo de Inversiones con la finalidad de promover la cooperación en infraestructura, equipamientos, tecnologías y estándares.²⁹

²⁷ *Ibidem*, p. 4.

²⁸ Julien Chaisse y Mitsuo Matsushita, “China’s ‘Belt and Road’ Initiative: mapping the world trade normative and strategic implications” en *Journal of World Trade*, vol. 52, núm. 1, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2018, pp. 182-183; Zeng Lingliang, “Conceptual analysis of China’s Belt and Road Initiative: a road towards a regional community of common destiny” en *Chinese Journal of International Law*, Oxford University Press, Oxford, agosto 2016, p. 11.

²⁹ Wolfgang Röhr, “Berlin looking Eastward: German views of and expectations from the New Silk Road” en Maximilian Mayer (ed.), *Rethinking the Silk Road. China’s Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations*, Palgrave Macmillan, Singapur, 2018, p. 232.

La asociación estratégica China-Alemania y el cyr: coordinación pragmática y acomodación de intereses

A partir de 2010 el gobierno de Alemania ha orientado una política exterior hacia China manteniendo como prioridad al pragmatismo económico aunque en detrimento de una agenda normativa orientada por los valores de la buena gobernanza.³⁰ Sin embargo, la orientación pragmática de la relación en la actualidad no ha sido contradictoria con los compromisos de Berlín con los principios estructurales de su política exterior: en primer lugar, el papel que mantiene Alemania como impulsor y garante del proceso de integración europeo y de su funcionamiento institucional. En segundo lugar, la prioridad que ocupan sus compromisos con la relación transatlántica: especialmente en el caso de los asuntos estratégicos, como la participación en la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), y el consenso con los valores que han orientado a la relación germano-estadounidense, como el apoyo al libre comercio y al multilateralismo (en crisis a partir del inicio del gobierno de Donald Trump en 2017).³¹

El desarrollo de los acuerdos de cooperación entre China y Alemania concernientes a los proyectos de la Iniciativa Cinturón y Ruta ha acompañado al proceso de redefinición de su asociación estratégica: por esta razón, la asociación puede considerarse la plataforma institucional en la coordinación de la agenda bilateral sobre la instrumentación de los proyectos del cyr en el territorio alemán. En el año 2010, y como consecuencia del contexto de crisis económica mundial, ambos gobiernos acordaron redefinir la agenda de su asociación estratégica considerando ahora, como una mayor prioridad, las actividades de cooperación económica y el incremento de las relaciones comerciales y de inversión, las cuales se tendrían que desarrollar de una manera pragmática.³² En julio de 2010, durante una visita de Merkel a Beijing, el gobierno alemán propuso la celebración formal de una cumbre bilateral anual así como el inicio del proceso de redefinición de la asociación (la cual fue completada hasta 2014).³³

³⁰ Christoph Schnellbach y Joyce Man, “Germany and China: embracing a different kind of partnership?” en *CAP Working Paper*, Center for Applied Policy Research, University of Munich, Munich, 2015, pp. 8-9.

³¹ Zhao Ke, “Germany’s diplomatic rebalancing and its impact on China” en *China International Studies*, núm. 66, Beijing, septiembre-octubre 2017, disponible en <https://www.pressreader.com/china/china-international-studies-english/20170920/281500751430764> fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

³² Christoph Schnellbach y Joyce Man, *op. cit.*, pp. 14-17.

³³ Deutsche Welle, “China, Germany to hold Annual Consultations to deepen ‘Strategic Partnership’” en Deutsche Welle, Beijing, 16 de julio de 2010, disponible en <http://www.dw.de/china->

Como parte de la institucionalización de la asociación estratégica, durante 2010-2018 se incrementaron los diálogos sectoriales de cooperación sino-alemana y, sumada a la Cumbre anual de alto nivel (a la que asiste la canciller Merkel y el Ejecutivo chino), a partir de 2011 se instrumentó un Diálogo de Consultas Intergubernamentales en el nivel ministerial.³⁴ La Segunda Reunión del Diálogo Intergubernamental se realizó en 2012 y la tercera se efectuó en Berlín en 2014: durante ésta se elaboró el primer Esquema de acción sobre la cooperación sino-alemana alrededor del CYR-CERS.³⁵ Por su parte, los principios generales del CYR fueron presentados al gobierno alemán en marzo de 2014, durante la visita oficial del presidente Xi al puerto de Duisburgo (en el estado federado de Renania del Norte-Westfalia) en el que concluye la línea ferroviaria Yuxinou (Chongqing-Xinjiang-Duisburgo). En este contexto, la posición del gobierno alemán hacia el CYR puede analizarse mediante la identificación de dos periodos: 1) el primer periodo (2013-2016) se caracteriza por una recepción abierta y 2) el segundo periodo, a partir de 2016, se caracteriza por una posición más realista y crítica.³⁶

El primer periodo (2013-2016): la recepción inicial del CYR

En 2014 el de Angela Merkel se convirtió en uno de los primeros gobiernos europeos en apoyar al CYR con la finalidad de “incrementar la conectividad entre Asia, Europa, África y más allá”.³⁷ Así mismo, la agenda de cooperación sobre algunos proyectos del CYR fue integrada a las actividades de la asociación estratégica sino-alemana: durante la Tercera Reunión de Consultas Intergubernamentales de 2014 se emitió un Esquema de acción para la cooperación China-Alemania “Organizando la cooperación conjunta”. En este documento oficial se menciona lo siguiente: “Alemania da la bienvenida a una mayor integración de las rutas comerciales transcontinentales de tráfico terrestre entre Europa y China, así como a la iniciativa para un eje económico a lo largo de la Ruta de la Seda”.³⁸

germany-to-hold-annual-consultations-to-deepen-strategicpartnership/a-5809459 fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

³⁴ Mikko Huotari, “Germany’s China policy: no honeymoon forever” en Mikko Huotari *et al.* (eds.), *Mapping Europe-China Relations. A Bottom-Up Approach*, MERICS, Berlín, 2015, p. 30.

³⁵ Misión de la República Popular China en la UE, “Li Keqiang co-chairs the third round of China-Germany inter-governmental consultation with Chancellor Angela Merkel of Germany”, Bruselas, 10 de octubre de 2014, disponible en <http://www.chinamission.be/eng/zt/lkq14en/t1199499.htm> fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

³⁶ Joanna Ciesielska-Klikomska, “Chinese Belt and Road Initiative-the perspective of the Federal Republic of Germany” en *Yearbook of European Integration*, vol. 12, Universidad Adam Mickiewicz de Poznan, Poznan, 2018, p. 99.

³⁷ Wolfgang Röhr, *op. cit.*, p. 227.

³⁸ Cancillería Federal de Alemania citada por Wolfgang Röhr, *op. cit.*, p. 227; Misión de la República Popular China en la UE, *op. cit.*

El interés alemán por participar en los proyectos relacionados con el CYR se evidenció en marzo de 2015 al integrarse a la convocatoria del BAII para los actores internacionales interesados en formar parte del grupo de fundadores del banco: el primer país europeo en solicitar la pertenencia fue Reino Unido al que siguieron Alemania y Francia. La pertenencia alemana al BAII fue un ejemplo del equilibrio que mantiene su diplomacia pragmática hacia China y sus principios estructurales (como los valores del libre comercio y las responsabilidades estratégicas con la OTAN). En este sentido, la incorporación al BAII se relacionó con sus intereses económicos en Asia, los cuales no eran contradictorios con la relación transatlántica. Como menciona Ian Chen, los 18 países de la UE que se unieron al banco lo hicieron con el objetivo de buscar una participación en las actividades económicas en Asia (y así no quedar marginados del proceso de integración de las economías asiáticas); su pertenencia:

no sólo les permite adquirir información útil a través de reuniones regulares y deliberaciones con socios locales y para beneficiarse de la disminución de los costos a medida que aprenden de la experiencia, igualmente obtienen acceso a los mercados de inversión de Asia a través de contratos legales con los prestatarios que son respaldados por el BAII. Los miembros europeos pueden esperar oportunidades económicas más seguras.³⁹

Por otra parte, la participación de miembros de la UE, como Alemania, contribuyó a construir canales de inversión bidireccional en beneficio de China para promover la internacionalización del *yuan renminbi*. Esta cooperación es propicia para el mejoramiento de la infraestructura del mercado, así como conveniente para las actividades de inversión de las empresas chinas, su cotización en los mercados financieros y para emitir sus bonos en Europa.⁴⁰ Sin embargo, una característica de la incorporación de los países de la UE al BAII ha consistido en la falta de coordinación en el nivel comunitario “las decisiones no coordinadas de adherirse al banco puntualizan el problema sobre si la UE es capaz de elaborar una estrategia regional para su inclusión en el CYR”.⁴¹

La racionalidad del gobierno alemán para unirse al BAII consistió en los términos de las oportunidades económicas ofrecidas, la apertura de mayores mercados para sus productos (especialmente en China) y las inversiones. En septiembre de 2015 el gobierno alemán aprobó un proyecto de ley para tal efecto y hacer una contribución de 4.5 mil millones de dólares al fondo de 100 mil millones de dólares del banco.

³⁹ Ian Chen, “European participation in the Asian Infrastructure Investment Bank: making strategic choice and seeking economic opportunities” en *Asia Europe Journal*, vol. 16, núm. 4, Springer, Berlín, 2018, p. 3.

⁴⁰ Wang Weidong y Simona Picciau, “How to strengthen EU-China cooperation based on Belt and Road” en *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, vol. 13, núm. 1, Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá, 2018, p. 27.

⁴¹ *Idem*.

Alemania posee 4.15 por ciento de la cuota de votación en él (siendo el cuarto lugar entre sus miembros y su principal socio no asiático).⁴² No obstante, el interés de su pertenencia evidenció las consecuencias de la creciente participación de China en la estructuración de los mecanismos alternos de gobernanza y su posible trascendencia para el sistema internacional: “Alemania desea participar en la gestión de la gobernanza global con China pero no quiere depender de mecanismos con características chinas”.⁴³ A partir de estas contradicciones, Berlín asumió una posición más realista hacia el cyr: con la divulgación de *Visión y acciones* en 2015 (y la publicación de investigaciones periodísticas y académicas sobre el cyr) los grupos de interés económico y político tuvieron una mayor información para evaluar su naturaleza y objetivos. Además, la difusión internacional del cyr durante 2014-2016, efectuada por China en el Sur de Asia, África, Medio Oriente y la UE, esclareció su dimensión bilateral y multilateral, así como el compromiso oficial con la Iniciativa. Finalmente, a la cuestión del BAI se agregaron otros temas de interés como las actividades del Foro de Cooperación China-Europa Central y Oriental (Foro 16+1).⁴⁴ Durante este periodo se evaluaron las oportunidades económicas por la participación en el cyr al mismo tiempo que se evidenciaban sus riesgos.⁴⁵

El segundo periodo (2016): pragmatismo e intereses nacionales

Hacia 2016 el gobierno alemán comenzó a asumir nuevas consideraciones, en términos geoeconómicos y geopolíticos, sobre la instrumentación de la Iniciativa al constatar que para los objetivos de expansión de mercados de la economía china, inherentes al cyr, alcanzar a la UE es una prioridad.⁴⁶ Dicha evaluación fue fácilmente comprobada por las actividades de inversión de empresas chinas orientadas a la compra de activos

⁴² Ian Chen, *op. cit.*, p. 12.

⁴³ Zhu Miaomiao, *op. cit.*, p. 14.

⁴⁴ El Foro 16+1 fue constituido en 2012 como un mecanismo de cooperación económica entre China y 16 países de Europa Oriental (11 de los cuales son miembros de la UE). La posición alemana hacia las actividades de este foro ha sido ambivalente: por un lado, reconoce que las inversiones de China pueden contribuir a superar algunos rezagos en el desarrollo de infraestructuras existente en los países europeos miembros del Foro 16+1; por otra parte, ha mostrado preocupación por la labor coordinadora de proyectos del cyr, ejercida en el Foro 16+1, la cual puede generar una competencia económica no deseada con China en Europa Oriental y suplantar ciertas prerrogativas institucionales en el nivel de la UE (la Comisión Europea no es miembro oficial del Foro 16+1). Véase Dragan Pavlicević, “A power shift underway in Europe? China’s relationship with Central and Eastern Europe under the Belt and Road Initiative” en Li Xing (ed.), *Mapping China’s “One Belt One Road” Initiative*, Palgrave Macmillan, Cham, 2019.

⁴⁵ Joanna Ciesielska-Klikovska, *op. cit.*, p. 100; Michael Dunford y Liu Weidong, *op. cit.*, p. 150.

⁴⁶ Wolfgang Röhr, *op. cit.*, pp. 234-336.

en el sector industrial alemán,⁴⁷ las cuales anunciaron la compra de empresas alemanas en 2016 por 11 300 millones de euros y en 2017 por 12 200 millones de euros.⁴⁸

1) para el gobierno alemán, en el aspecto geoeconómico, el cyr incorpora los elementos esenciales de la política exterior del gobierno de Xi Jinping y sus objetivos económico-comerciales. Entre los que preocupan al gobierno alemán se encuentran: la expansión china en nuevas zonas de influencia, la ampliación de los intereses de sus empresas y la relación entre las reformas internas con la necesidad de ampliar sus mercados.⁴⁹ Las críticas de sectores económicos alemanes adquirieron visibilidad al señalar que los inversionistas chinos en la UE son mayoritariamente empresas de capital estatal favorecidas por las políticas financieras de Beijing. Dos temas despertaron la atención: 1) la falta de transparencia de los recursos de inversión y sus intenciones políticas; 2) la concentración de las inversiones en sectores estratégicos (como la tecnología y la energía): la relevancia de la adquisición de estos sectores por capitales externos radica en que la pérdida de avances tecnológicos clave puede provocar el debilitamiento de competitividad de las empresas alemanas;⁵⁰

2) en el aspecto geopolítico, el gobierno alemán consideró al cyr como una estrategia a largo plazo para ampliar las zonas de influencia de China en Eurasia y África. La expansión mundial de los intereses de la potencia asiática se extenderá varias décadas, probablemente hasta 2049 (o más allá): esta estrategia incluirá todos los aspectos de sus relaciones con los países integrados al cyr en áreas como la política, economía, ciencia y cultura.⁵¹ De igual forma, los funcionarios alemanes advierten que se encuentra en un proceso de expansión constante e incluye a actores que pertenecen a áreas de influencia, en apariencia, opuestas a los intereses de China: un ejemplo fue la inclusión de Reino Unido como miembro del BAIH (una acción que fue criticada por el gobierno de Barack Obama) y la incorporación de Reino Unido como país participante del cyr durante la visita oficial de Xi Jinping a Londres en octubre de 2015.⁵²

⁴⁷ Como menciona Ariel M. Slipak, la compra de firmas alemanas por China obedece a la adquisición de empresas que sean propietarias de patentes, de plantas con personal contratado con alta calificación y marcas bien posicionadas. Durante 2016 algunas de estas adquisiciones fueron el fabricante de robots Kuka, adquirida por Midea; el fabricante de máquinas KraussMaffei por ChemChina y EEW Energy from Waste por Beijing Enterprises. Véase Ariel M. Slipak, “Las relaciones entre China y Alemania en el tablero de la economía política internacional. Una mirada desde América Latina” en *Realidad Económica*, núm. 319, año 47, Instituto Argentino para el Desarrollo Económico, Buenos Aires, 2018, pp. 61-62.

⁴⁸ Joanna Ciesielska-Klikowska, *op. cit.*, p. 101.

⁴⁹ Wolfgang Röhr, *op. cit.*, p. 230.

⁵⁰ Zhu Miaomiao, *op. cit.*, p. 14.

⁵¹ Wolfgang Röhr, *op. cit.*, p. 230.

⁵² Oficina del Primer Ministro de Reino Unido, “Joint Press Conference: David Cameron and President Xi Jinping”, Londres, 21 de octubre de 2015, disponible en <https://www.gov.uk/govern->

En la Cuarta Reunión de Consultas Intergubernamentales realizada en 2016, la cooperación sino-alemana se orientó al diálogo económico y se acordó un esquema de cooperación para el desarrollo de la minería en Afganistán (el primer proyecto desarrollado por la cooperación sino-alemana en un tercer país ubicado en el espacio del *CYR*).⁵³ Sin embargo, debido al nuevo contexto derivado por las inversiones de China, el gobierno de Merkel fue presionado por los grupos de interés para requerir una apertura recíproca del mercado chino para las empresas alemanas (en especial en sectores controlados como las telecomunicaciones).⁵⁴ El funcionario encargado de comunicar estas preocupaciones a China, en octubre de 2016, fue el entonces vicescanciller y ministro de Economía Sigmar Gabriel: al mismo tiempo, su gobierno prohibía la compra de Aixtron (una compañía fabricante de dispositivos semiconductores) por Fujian Grand Chip Investment Fund LP argumentando consideraciones de seguridad nacional.⁵⁵

El año 2017 se caracterizó por un aumento en las tensiones económico-comerciales y su tratamiento en espacios alternos a la asociación estratégica: de esta forma, continuaron las declaraciones oficiales de insatisfacción hacia China (especialmente por parte del vicescanciller Sigmar Gabriel y el entonces embajador alemán en Beijing, Michael Clauss) aludiendo a temas como el Foro 16+1 y sus riegos para la cohesión de la UE, la negativa para otorgar el Estatus de Economía de Mercado a China, el déficit y las inversiones.⁵⁶ El gobierno de Merkel reformó, en julio, la Ley Federal de Comercio Exterior para aumentar los requisitos para la compra de empresas alemanas y la supervisión del gobierno federal.⁵⁷

ment/speeches/joint-press-conference-david-america-and-president-xi-jinping fecha de consulta: 1 de abril de 2019; Wolfgang Röhr, *op. cit.*, p. 230.

⁵³ Ministerio de Asuntos Exteriores de Alemania, “Enhancing cooperation: fourth German-Chinese intergovernmental consultations held in Beijing”, Beijing, 14 de junio de 2016, disponible en <https://www.auswaertiges-amt.de/en/aussenpolitik/laenderinformationen/china-node/160613-regkonsultationen/281194> fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

⁵⁴ Bernard K. Gordon., “Getting to investment reciprocity with China” en *Foreign Affairs*, Council on Foreign Relations, Washington, noviembre 2016, disponible en <https://www.foreignaffairs.com/articles/united-states/2016-11-09/getting-investment-reciprocity-china> fecha de consulta: 1 de abril de 2019. Como contraste, se suscitó una divergencia de intereses entre los actores políticos: los gobiernos locales de Alemania (estatales y municipales) mostraron un mayor interés en atraer a las inversiones chinas para el desarrollo de infraestructuras. Véase Frans-Paul van der Putten *et al.*, *op. cit.* p. 8.

⁵⁵ Janosh Delcker, “Sigmar Gabriel’s mission to halt China’s investment spree” en *Politico*, Politico and Axel Springer SE, Bruselas, 1 de noviembre de 2016, disponible en <https://www.politico.eu/article/sigmar-gabriels-mission-to-halt-chinas-investment-spreec/> fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

⁵⁶ Zhu Miaomiao, *op. cit.*, p. 13.

⁵⁷ Joanna Ciesielska-Klikowska, *op. cit.*, pp. 105-106.

Con el comienzo del cuarto periodo de gobierno de Merkel, a finales de 2017, inició un ajuste de la postura alemana hacia el *cyr* y las actividades económicas de China: de esta forma, el nuevo ministro de Asuntos Exteriores, Heiko Maas, se ha orientado a reforzar los mecanismos de la asociación estratégica, como el Diálogo China-Alemania sobre el Estado de derecho, con la finalidad de reducir las tensiones y conducir un proceso de acomodación de intereses.⁵⁸ De manera coincidente, la Cumbre sino-alemana realizada en mayo de 2018 en Beijing se efectuó de manera simultánea a la imposición de sanciones arancelarias por el gobierno de Donald Trump en contra de actores como México, Canadá, China y la UE: contribuyendo a la aproximación de posturas desaprobatorias hacia las políticas proteccionistas en la relación bilateral.⁵⁹

Por su parte, en una actitud conciliadora, el gobierno chino acordó un programa de apertura de sectores de su economía a las empresas alemanas (aunque todavía limitado). Durante la Quinta Reunión de Consultas Intergubernamentales, en julio de 2018, ambos gobiernos anunciaron una mayor participación de las empresas alemanas en la construcción de la infraestructura de los corredores de transportación del CERS; en el Comunicado Conjunto señalaron: “ambas partes reconocen el aumento en el volumen y la eficiencia de los servicios de trenes de carga programados entre Europa y China en los últimos años y hacen un llamado por nuevas mejoras, incluso mediante esfuerzos en el marco multilateral para lograr la armonización técnica y legal en los corredores de transporte de Eurasia”.⁶⁰ Posteriormente, en su visita oficial a China en diciembre de 2018, el presidente federal alemán, Frank Walter Steinmeier, declaró:

Hoy día tenemos más de 80 esquemas de diálogo regular (...) en particular quiero enfatizar el Diálogo Alemania-China sobre el Estado de derecho que establecimos hace 20 años. Este diálogo no es fácil, pero sé que ambas partes lo tienen en alta estima. El Estado de derecho es un concepto que tiene una gran cantidad de connotaciones para los alemanes: la confiabilidad y la previsibilidad de la acción estatal, la confianza de la sociedad en las reglas de coexistencia y nuestra experiencia histórica sobre la tiranía y la justicia.⁶¹

⁵⁸ *Ibidem*, p. 106; Ministerio de Asuntos Exteriores de China, “Wang Yi holds talks with Foreign Minister Heiko Maas of Germany”, Berlín, 1 de junio de 2018, disponible en https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/xos_664404/xwlb_664406/t1565763.shtml fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

⁵⁹ Xinhua, “Xi meets Merkel, calls for higher-level China-Germany ties” en Xinhua, Beijing, 25 de mayo de 2018, disponible en http://www.xinhuanet.com/english/2018-05/25/c_137204266.htm fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

⁶⁰ Ministerio de Asuntos Exteriores de Alemania, “Joint declaration from the fifth German-Chinese intergovernmental consultations ‘Responsible partners for a better world’”, Berlín, 11 de julio de 2018, disponible en <https://www.auswaertiges-amt.de/blob/2123764/3c77182c7e36afe693521a8a68ad0af7/joint-declaration-from-the-5th-german-chinese-intergovernmental-consultations-data.pdf> fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

⁶¹ Presidencia Federal de Alemania, *Federal President Frank-Walter Steinmeier at Sichuan University*,

El periodo de tensiones durante 2016-2017 evidenció las asimetrías económico-comerciales bilaterales: la respuesta diplomática de los actores en 2018 consistió en un esfuerzo para acomodar sus intereses mediante el ofrecimiento pragmático de una mayor apertura del mercado chino, la cooperación en proyectos de infraestructura y el respeto de China a las normativas alemanas y de la UE.⁶²

El comercio China-Alemania y el cyr

Las relaciones comerciales sino-alemanas han ocupado un lugar primordial en las relaciones económicas entre China y Europa Occidental desde la Guerra Fría: durante las décadas de los setenta y ochenta (China y Alemania establecieron relaciones diplomáticas oficiales en 1972), los intercambios comerciales se mantuvieron en el primer lugar entre las relaciones sino-europeas.⁶³ Esta condición se presentó durante la Posguerra Fría y en la actualidad el comercio con Alemania ocupa un tercio de las relaciones comerciales China- UE: en 2017 el total de estos intercambios alcanzaron 573 121 millones de euros mientras que el comercio sino-alemán alcanzó 184 645 millones de euros (con un déficit comercial bilateral de -14 257 millones de euros para Alemania). Las relaciones económicas sino-alemanas se han caracterizado por ser intercambios entre una potencia económica industrial, en el caso de Alemania, productora de bienes y servicios de alto valor agregado y una potencia productora de manufacturas, en el caso de China, que tradicionalmente ha exportado bienes de consumo a bajo precio, con lo que contribuye al mantenimiento de la estabilidad de los precios en las economías europeas. En la relación comercial sobresalen dos variables: la participación de China como destino de las exportaciones totales de Alemania (6.3 por ciento en 2016) y la participación de China como origen de las importaciones totales de Alemania (9.9 por ciento en 2016).⁶⁴

Chengdu, 7 de diciembre de 2018, disponible en http://www.bundespraesident.de/SharedDocs/Downloads/DE/Reden/2018/12/181207-China-Staatsbesuch-Uni-Englisch-2.pdf?__blob=publicationFile fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

⁶² Xinhua, “Xi promete esfuerzos conjuntos con Alemania para salvaguardar multilateralismo y economía abierta” en Xinhua, Buenos Aires, 2 de diciembre de 2018, disponible en http://spanish.xinhuanet.com/2018-12/02/c_137644673.htm fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

⁶³ Marisela Connelly, “La política exterior de China: 1978-1987” en *Estudios de Asia y África*, vol. 24, núm. 1, El Colegio de México, México, 1989, pp. 98-99; Klaus Rupprecht, “Germany’s policy towards China and the SARS of Hong Kong and Macau” en Miguel Santos-Neves y Brian Bridges (ed.), *Europe, China and the Two SARS: Towards a New Era*, Macmillan Press, Londres, 2000, pp. 65-66.

⁶⁴ Ministerio Federal de Asuntos Económicos y Energía, “Facts about German foreign trade”, Berlín, agosto 2017, pp. 2-3, disponible en https://www.bmwi.de/Redaktion/EN/Publikationen/facts-about-german-foreign-trade.pdf?__blob=publicationFile&v=8pp fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

Cuadro 1
Relaciones comerciales UE-China (2012-2017)
(en millones de euros)

<i>Año</i>	<i>Exportaciones UE-China</i>	<i>Importaciones UE-China</i>	<i>Balanza comercial</i>	<i>Total</i>
2012	144 227	292 128	-147 894	436 350
2013	148 115	280 119	-132 004	428 234
2014	164 679	302 490	-137 810	467 169
2015	170 361	351 044	-180 683	521 405
2016	169 744	350 250	-180 506	519 994
2017	197 920	375 201	-177 281	573 121

Fuente: Dirección General de Comercio de la Comisión Europea, “European Union, trade in goods with China”, Bruselas, 2018, disponible en https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/country/details_china_en.pdf

Cuadro 2
Relaciones comerciales Alemania-China (2012-2018)
(en millones de euros)

<i>Año</i>	<i>Exportaciones Alemania-China</i>	<i>Importaciones Alemania-China</i>	<i>Balanza comercial</i>	<i>Total</i>
2012	66 628	77 556	-10 928	144 184
2013	67 025	73 556	-6 531	140 581
2014	74 368	79 827	-5 459	154 195
2015	71 385	91 696	-20 311	163 081
2016	76 108	93 757	-17 649	169 865
2017	86 194	100 451	-14 257	184 645
2018	93 126	106 171	-13 045	199 297

Fuente: Außenwirtschaftsportal Bayern, *Außenhandelszahlen von Deutschland für den import und export mit China*, Volksrepublik, Cámara de Comercio e Industria de Baviera, Fondo Europeo de Desarrollo Regional, Núremberg, 2019, disponible en <https://www.auwi-bayern.de/Asien/China/export-import-statistik.html>

Por otro lado, las inversiones del cyr en Alemania se orientan a la ampliación de los mercados en Europa para los productos chinos, así como para profundizar la interdependencia entre las cadenas de valor estructuradas entre ambos países (y el resto de los miembros de la UE). El mejoramiento de la conectividad comercial ampliaría los mercados para los productos chinos así como la interdependencia entre las cadenas de valor de la producción industrial entre Asia y Europa: “una de las

razones de las empresas chinas para invertir en la UE son las ‘cadenas de valor extendidas’ (...). Las empresas chinas pueden obtener una primera ventaja en la construcción de las cadenas de valor global a partir de la construcción de la infraestructura”.⁶⁵ Como mencionan Larçon y Barré, el desarrollo del comercio y la inversión en el CERS busca crear la necesidad u oportunidad de que las grandes empresas que operan en China, Asia central y Europa reorganicen sus actividades en términos de sus cadenas de valor, centros de fabricación, centros de ensamblaje y distribución.⁶⁶

Para China es prioritario contribuir a subsanar el déficit en infraestructuras existente en regiones de Eurasia que le sirven de enlace con la UE como en las provincias occidentales (Qinghai, Xinjiang y Tíbet), en los países ex soviéticos de Asia central y en Europa Central y Oriental.⁶⁷ De igual forma, la UE ha buscado beneficiarse de los fondos de inversión de China: en junio de 2015, el presidente de la Comisión Europea, Jean-Claude Juncker, invitó a una coordinación entre el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) con el CYR y, posteriormente, en 2017 se anunció la firma de un Memorando de Entendimiento entre el FEIE y el Fondo de la Ruta de la Seda para crear un Fondo de Coinversiones China-UE con un capital de 500 millones de euros.⁶⁸

Como parte de la integración del CERS se pueden identificar seis corredores de transportación que se encuentran en la etapa de operación o de construcción: el Puente Terrestre Euroasiático; el Corredor China-Mongolia-Rusia; el Corredor China-Asia central-Asia Occidental (incluyendo a Irán); el Corredor China-Pakistán; el Corredor de la Península de Indochina y el Corredor Bangladesh-China-India-Myanmar; aunque el CYR no es únicamente un conjunto de corredores: también aspira a ser “un sistema espacial abierto y a escalas múltiples”.⁶⁹ A continuación se describen las líneas de transportación ferroviaria pertenecientes al Puente Terrestre Euroasiático (en adelante PTE) que a partir de 2011 han incrementado las rutas de conectividad entre China y Alemania.

⁶⁵ Zhou Haiyan *et al.*, “Building the global value chain dominated by Chinese enterprises under the ‘One Belt One Road’ Proposal” en *Proceedings of the 4th International Conference on Social Science and Higher Education*, Atlantis Press, Hangzhou, 2018, pp. 109-110.

⁶⁶ Jean-Paul Larçon y Geneviève Barré, “China meets Europe by the Baltic Sea” en Jean-Paul Larçon (ed.), *New Silk Road: China Meets Europe in the Baltic Sea Region*, World Scientific Publishing, Singapur, 2018, p. 13.

⁶⁷ Nicola Casarini, *op. cit.*, p. 3.

⁶⁸ *Idem.* European Investment Fund, “EIB Group cooperation with China to be strengthened with new EUR 500 million Silk Road Fund equity investment initiative”, 2 de junio de 2017, disponible en https://www.eif.org/what_we_do/equity/news/2017/eib_silk_road_fund_initiative.htm fecha de consulta: 1 de abril de 2019.

⁶⁹ Michael Dunford y Liu Weidong, *op. cit.*, p. 152.

El Puente Terrestre Euroasiático y las líneas de conectividad China-Alemania

Como menciona Richard Pomfret, la integración de las líneas de ferrocarril que conforman al PTE ha respondido a la demanda de transporte de los participantes de las cadenas de valor global que se enlazan en el espacio euroasiático (en especial en los casos de Alemania y China). Una característica del Puente reside en que ha requerido de pocas inversiones para su infraestructura física: es decir, la mayoría de las líneas de ferrocarril que lo conforman ya existían antes de 2011.⁷⁰ La identificación de las antiguas rutas ferroviarias con la marca “Ruta de la Seda” y la articulación de nuevas rutas como parte del CYR tuvo dos razones principales: 1) por un lado, las compañías de transportación alemanas estaban dispuestas a capitalizar que parte de su estructura logística estuviera asociada con el concepto histórico de la “Ruta de la Seda” (*Seidenstraße*) y sus connotaciones en Alemania;⁷¹ 2) por otro lado, los gobiernos locales y provinciales en China y las compañías de capital estatal compiten por oportunidades para instrumentar los proyectos identificados con el CYR de manera asociada a las compañías europeas: aceptar la inclusión de la marca Cinturón y Ruta de la Seda en los proyectos de conectividad simplificaba a las compañías de transportación alemanas la labor de encontrar socios comerciales en China.⁷²

Los planes de desarrollo de China como el Programa de Desarrollo de la Región Occidental tuvieron el objetivo de enlazar a las provincias occidentales con las regiones industrializadas de su costa oriental y promovieron el establecimiento de parques industriales en las provincias de Qinghai y Xinjiang. En 2010 se inauguró una ruta de ferrocarril entre las terminales de Shenzhen (Guangdong) y Chongqing lo que animó a empresas como Foxconn y Hewlett-Packard a construir ensambladoras de componentes en Chongqing. El interés de estas empresas consistió en llevar componentes desde el sureste de Asia (entre otras regiones) a Chongqing y luego en regresar los productos ensamblados a la costa oriental (a puertos como Shanghai)

⁷⁰ Richard Pomfret, “The Eurasian Land Bridge. The role of service providers in linking the regional value chains in East Asia and the European Union” en *ERIA Discussion Paper Series*, núm. 2018-01, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, Yakarta, 2018, p. 1, disponible en <http://www.eria.org/uploads/media/ERIA-DP-2018-01.pdf> fecha de consulta: 1 de abril de 2019. Richard Pomfret toma como referencia al año 2011 debido a que coincide con la finalización de los objetivos del Programa de Desarrollo de la Región Occidental (2000-2010). El CYR es el primer gran programa de desarrollo para las regiones de frontera entre China y Asia central instrumentado desde el agotamiento de los objetivos del mencionado Programa. Así mismo, la política de pivote hacia la región de Asia Pacífico del gobierno de Barack Obama inició en septiembre de 2011. *Idem*.

⁷¹ El concepto histórico de “Ruta de la Seda” es creación del geógrafo alemán Ferdinand von Richthofen.

⁷² Jan Gaspers, “Germany and the “Belt and Road” Initiative: tackling geopolitical implications through multilateral frameworks” en Frans-Paul van der Putten *et al.* (eds.), *Europe and China's New Silk Roads*, European Think-tank Network on China, Berlín, 2016, p. 25.

para su exportación. Sin embargo, el congestionamiento de la transportación a lo largo del río Yangtsé (agudizado por las obras de la Presa de las Tres Gargantas) orientaron a las empresas tecnológicas a una nueva ruta hacia la frontera occidental con Asia central, en el caso de los productos que serían exportados hacia Europa: la ruta occidental fue estimulada por los resultados de los planes de desarrollo del gobierno chino.⁷³

En los años previos a 2011 no existía un servicio ferroviario directo que fuera regular entre China y Europa debido a que el de carga no era competitivo en comparación con el costo del marítimo: en aquel momento los servicios de transportación terrestre respondían a las necesidades específicas de ciertas empresas y el servicio trans-euroasiático se consideraba *ad hoc* contratado por ciertas firmas para sus necesidades particulares y sin uso para otros clientes (como en los casos de las compañías automotrices alemanas que transportaban componentes a sus plantas en el noreste de China, como Volkswagen/Audi en Changchun (Jilin) o BMW en Shenyang (Liaoning)).⁷⁴

En 2011 Volkswagen inauguró una planta ensambladora en Chengdu (Sichuan) a 300 km de la línea férrea de Chongqing: la cooperación entre las compañías ferroviarias de Alemania, Polonia, Bielorrusia, Rusia, Kazajistán y China conformó a la línea Yuxinou (Duisburgo-Chongqing) a la que se agregó la coordinación política de los gobiernos de dichos países para simplificar el tránsito entre sus fronteras y así mantener en movimiento el paso interfronterizo de los contenedores (un problema técnico que se solucionó con los acuerdos fue el cambio de vías de los trenes de carga en las fronteras entre China y Kazajistán y entre Bielorrusia y Polonia). Como menciona Pomfret, la línea Yuxinou “fue una respuesta comercial de los proveedores de servicios de transporte a las demandas de dos sectores líderes en la estructuración de las cadenas de valor: el automotriz y las empresas tecnológicas”.⁷⁵ Aunque el servicio era más costoso que la transportación marítima también tomó menos tiempo: mientras el recorrido de Chongqing a Duisburgo necesita 16 días, la transportación por mar de Shanghai a Rotterdam necesita de 36 a 40 días.

En un inicio las compañías ferroviarias chinas y europeas cooperaron para estructurar un servicio de transporte internacional, pero fueron los proveedores de servicios quienes llevaron a cabo las principales labores de inversión en las líneas del PTE. Con la finalidad de hacer rentable a la transportación terrestre, los despachadores de carga y las empresas de mensajería incorporaron servicios que hicieron a la ruta ferroviaria “atractiva para el mayor número de usuarios potenciales. La dinámica de

⁷³ Richard Pomfret, *op. cit.*, pp. 3-4.

⁷⁴ *Idem.*

⁷⁵ *Ibidem*, pp. 4-5.

los efectos a escala creó un círculo virtuoso de costos reducidos y un mayor número de opciones de transportación generando clientes adicionales y haciendo más redituables a los servicios de innovación”.⁷⁶ La incorporación de innovaciones en los servicios de transportación acompañó a la diversificación de las rutas de transporte entre China y la UE la cual es impulsada por la emergencia de los actores económicos y las redes de manufacturas que estructuran a las cadenas de valor en Eurasia para las cuales el uso de sistemas de transportación “eficientes y efectivos” ha constituido una prioridad en la competencia por los mercados internacionales para sus productos.⁷⁷

Cuadro 3
Rutas de transportación ferroviaria China-Alemania-PTE
(2011-2015)

<i>Líneas de ferrocarril</i>	<i>Compañías de operación</i>	<i>Año de inicio de operaciones</i>	<i>Duración del trayecto en días</i>
Leipzig-Shenyang	DB Schenker	2011	23
Yuxinou (Chongqing-Duisburgo)	YuXinOu Logistics Company y Trans Eurasia Logistics	2011	16
<i>Trans-eurasia Express</i> (Hamburgo-Zhengzhou)	Trans Eurasia Logistics y DHL	2013	15-17
Hamburgo-Hefei	Trans Eurasia Logistics	2014	15
Hamburgo-Harbin	Trans Eurasia Logistics	2015	15
Núremberg-Chengdu	Hellmann Rail Eurasia	2015	15-17

Fuentes: Richard Pomfret, “The Eurasian Land Bridge. The role of service providers in linking the regional value chains in East Asia and the European Union” en *ERIA Discussion Paper Series*, núm. 2018-01, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia.

Por su parte, como menciona Jan Gaspers, hacia 2014 las inversiones chinas no se enfocaron en la construcción de infraestructuras ferroviarias en el territorio alemán: en su lugar, las actividades del CYR “se limitaron a los proyectos de operación ferroviaria que conectan a China con Alemania”. En marzo de 2016, la compañía estatal alemana Deutsche Bahn y China Railways firmaron un Memorando de Entendimiento para incrementar el desarrollo del PTE. También en 2016 la compañía de logística alemana DHL firmó otro memorando con el gobierno municipal de Chengdu con el objetivo de mejorar la conectividad ferroviaria con Europa. Un sector que mostró interés en

⁷⁶ *Ibidem*, p. 1.

⁷⁷ Józef Perenc, “Transcontinental cargo freights in China-Europe-China relations” en *Logistics and Transport*, vol. 37, núm. 1, Universidad Internacional de Logística y Transporte, Wrocław, 2018, p. 86.

la iniciativa china fue el de las compañías de transportación marítima con operaciones en Duisburgo (la compañía DuisPort) y en Hamburgo con la finalidad de generar mayores volúmenes de comercio con Asia del Este.⁷⁸ Richard Pomfret describe a la diversificación de rutas como un proceso de “intento y error”, es decir: “un ejercicio de descubrimiento de mercado para encontrar rutas en las que los clientes estuvieran dispuestos a pagar por el servicio ferroviario entre China y Europa”: un proceso continuo que ha incrementado las relaciones de interdependencia económica entre China y Alemania con claras consecuencias para el sistema de comercio global.⁷⁹

Consideración final

En la investigación se analizaron dos procesos desarrollados de manera paralela en la relación bilateral China-Alemania: 1) en primer lugar, la redefinición de las relaciones políticas sino-alemanas en términos pragmáticos a partir de 2010. El resultado de esta redefinición fue la formulación de los nuevos mecanismos de diálogo y cooperación que componen a su “asociación estratégica integral”, como la Cumbre anual de alto nivel, el diálogo de Consultas Intergubernamentales y un conjunto amplio de diálogos sectoriales; 2) en segundo lugar, la relación económica sino-alemana se profundizó por medio del incremento continuo de sus intercambios comerciales y de sus relaciones de inversión (en donde sobresalen las inversiones de capital chino en Alemania).

Sin embargo, el aumento de la complejidad en la relación bilateral también ha agudizado algunas asimetrías y contradicciones en la relación económica-comercial como el incremento del déficit para Alemania y las críticas de sus sectores políticos y económicos hacia las actividades de inversión del capital chino (en especial hacia la compra de activos de la industria productora de alto valor por empresas chinas). Por su parte, los actores han usado sus mecanismos de diálogo para negociar un proceso de acomodación de intereses aunque con resultados limitados: si bien las tensiones en la relación no han originado una política de amenazas sobre la aplicación de sanciones arancelarias por parte de Alemania (extensivas a la UE), Berlín ha preferido recurrir a la modificación de su sistema jurídico para ejercer un mayor control sobre las inversiones.⁸⁰ Como parte del proceso de acomodación, China ha accedido a una

⁷⁸ Jan Gaspers *op. cit.*, pp. 24-25. Sin embargo, desde Hamburgo se señaló la distorsión que se produce al establecerse una competencia entre los puertos del norte de Europa con aquellos ubicados en el sur (como en el Pireo, en Grecia, operado en su mayoría por la empresa china COSCO). *Idem.*

⁷⁹ Richard Pomfret, *op. cit.*, p. 5.

⁸⁰ Una excepción ha sido la imposición de sanciones *antidumping* de julio de 2016 a las importaciones de la UE de acero producido en China.

mayor apertura de su mercado interno para las empresas alemanas aunque de una manera limitada.

La recepción del gobierno alemán hacia el cyr durante los periodos 2013-2016 y a partir de 2016 también es un reflejo de las contradicciones mencionadas: sin embargo, es claro el interés de los actores para continuar con sus relaciones de cooperación en un conjunto de proyectos del CERS-CYR con la finalidad de mantener sus relaciones de interdependencia y obtener los mayores beneficios por la participación de sus respectivos sectores empresariales en la Iniciativa. Para extender la cooperación sino-alemana en los proyectos del cyr, ambos actores deberán continuar con su proceso de acomodación de intereses como parte de la agenda de la asociación estratégica y, especialmente por parte de China, ofrecer a Alemania nuevas áreas de cooperación como una mayor participación de las empresas alemanas en el desarrollo de proyectos de infraestructura (en particular en terceros países), el fortalecimiento del dialogo en la Plataforma de Conectividad China-UE y la actuación de las empresas chinas en Alemania con una mayor transparencia.

Fuentes consultadas

- Außenwirtschaftsportal Bayern, *Außenhandelszahlen von Deutschland für den import und export mit China*, Volksrepublik, Cámara de Comercio e Industria de Baviera, Fondo Europeo de Desarrollo Regional, Núremberg, 2019, disponible en <https://www.auwi-bayern.de/Asien/China/export-import-statistik.html>
- DB Schenker, “Get your business rolling. Innovative rail logistics solutions between China and Europe”, Offenbach, 2018, disponible en <https://www.transa.dbschenker.de/resource/blob/524808/94eb5dc606abfd0956aaab1873750732/china-train-data.pdf>
- Casarini, Nicola, “Is Europe to benefit from China’s Belt and Road Initiative?” en *LAI Working Papers*, núm. 15, Istituto Affari Internazionali, Roma, octubre 2015.
- Chaisse, Julien y Mitsuo Matsushita, “China’s ‘Belt and Road’ Initiative: mapping the world trade normative and strategic implications” en *Journal of World Trade*, vol. 52, núm. 1, Alphen aan den Rijn, 2018.
- Chen, Ian, “European participation in the Asian Infrastructure Investment Bank: making strategic choice and seeking economic opportunities” en *Asia Europe Journal*, vol. 16, núm. 4, Berlín, 2018.
- Ciesielska-Klikowska, Joanna, “Chinese Belt and Road Initiative –the perspective of the Federal Republic of Germany” en *Yearbook of European Integration*, vol. 12, Poznan, 2018.
- Connelly, Marisela, “La política exterior de China: 1978-1987” en *Estudios de Asia y África*, vol. 24, núm. 1, México, 1989.

- Delcker, Janosh, “Sigmar Gabriel’s mission to halt China’s investment spree” en *Politico*, Bruselas, 1 de noviembre de 2016, disponible en <https://www.politico.eu/article/sigmar-gabriels-mission-to-halt-chinas-investment-spreed/>
- Dirección General de Comercio de la Comisión Europea, “European Union, trade in goods with China”, Bruselas, 2018, disponible en https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/country/details_china_en.pdf
- Deutsche Welle, “China, Germany to hold Annual Consultations to deepen ‘Strategic Partnership’” en *Deutsche Welle*, Beijing, 16 de julio de 2010, disponible en <http://www.dw.de/china-germany-to-hold-annual-consultations-to-deepen-strategicpartnership/a-5809459>
- Dunford, Michael y Weidong Liu, “Chinese perspectives on the Belt and Road Initiative” en *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, vol. 12, núm. 1, Cambridge, 2019.
- Gaspers, Jan, “Germany and the ‘Belt and Road’ Initiative: tackling geopolitical implications through multilateral frameworks” en Frans-Paul Van der Putten *et al.* (eds.), *Europe and China’s New Silk Roads*, European Think-tank Network on China, Berlín, 2016.
- Ghiassy, Richard y Jiayi Zhou, *The Silk Road Economic Belt: Considering Security Implications and EU–China Cooperation Prospects*, SIPRI-Friedrich Ebert Stiftung, Estocolmo, 2017.
- Gobierno Federal de Alemania, “Joint Declaration between Germany and China: Establishment of a Comprehensive Strategic Partnership between Germany and China”, Berlín, 28 de marzo de 2014, disponible en <https://archiv.bundesregierung.de/archiv-de/meta/startseite/joint-declaration-between-germany-and-china-460244>
- Gordon, Bernard K., “Getting to investment reciprocity with China” en *Foreign Affairs*, Washington, 9 de noviembre de 2016, disponible en <https://www.foreignaffairs.com/articles/united-states/2016-11-09/getting-investment-reciprocity-china>
- Heng, Wang, “China’s approach to the Belt and Road Initiative” en *UNSW Law Research Paper*, núms. 18-82, University of New South Wales Law Research Series, UNSW Faculty of Law, Sidney, 2018.
- Holslag, Jonathan, “How China’s New Silk Road threatens European trade” en *The International Spectator*, vol. 52, núm. 1, Roma, 2017.
- Huotari, Mikko, “Germany’s China policy: no honeymoon forever” en Mikko Huotari *et al.* (eds.), *Mapping Europe-China Relations. A Bottom-Up Approach*, MERICS, Berlín, 2015.

- Jiang, Shixue, "Europe and China's One-Belt-One-Road Initiative" en *Working Papers on European Studies*, vol. 9, núm. 2, Institute of European Studies, Chinese Academy of Social Sciences, Beijing, 2015.
- Larçon, Jean-Paul y Geneviève Barré, "China meets Europe by the Baltic Sea" en Jean-Paul Larçon (ed.), *New Silk Road: China Meets Europe in the Baltic Sea Region*, World Scientific Publishing, Singapur, 2018.
- Magri, Paolo, "Introduction" en Alessia Amighini (ed.), *China's Belt and Road: A Game Changer?*, Edizioni Epoké-ISPI, Milán, 2017.
- Ministerio de Asuntos Exteriores de Alemania, "Joint declaration from the fifth German-Chinese intergovernmental consultations 'Responsible partners for a better world'", Berlín, 11 de julio de 2018, disponible en <https://www.auswaertiges-amt.de/blob/2123764/3c77182c7e36afe693521a8a68ad0af7/joint-declaration-from-the-5th-german-chinese-intergovernmental-consultations-data.pdf>
- Ministerio de Asuntos Exteriores de Alemania, "Enhancing cooperation: fourth German-Chinese intergovernmental consultations held in Beijing", Beijing, 14 de junio de 2016, disponible en <https://www.auswaertiges-amt.de/en/aussenpolitik/laenderinformationen/china-node/160613-regkonsultationen/281194>
- Ministerio de Asuntos Exteriores de China, "Wang Yi holds talks with Foreign Minister Heiko Maas of Germany", Berlín, 1 de junio de 2018, disponible en https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/xos_664404/xwlb_664406/t1565763.shtml
- Misión de la República Popular China en la Unión Europea, "Li Keqiang co-chairs the Third Round of China-Germany Inter-governmental Consultation with Chancellor Angela Merkel of Germany", Bruselas, 10 de octubre de 2014, disponible en <http://www.chinamission.be/eng/zt/lkq14en/t1199499.htm>
- Oficina del Primer Ministro de Reino Unido, "Joint press conference: David Cameron and president Xi Jinping", Londres, 21 de octubre de 2015, disponible en <https://www.gov.uk/government/speeches/joint-press-conference-david-cameron-and-president-xi-jinping>
- Pavlicievia, Dragan, "A power shift underway in Europe? China's relationship with Central and Eastern Europe under the Belt and Road Initiative" en Xing Li (ed.), *Mapping China's "One Belt One Road" Initiative*, Palgrave Macmillan, Cham, 2019.
- Perenc, József, "Transcontinental cargo freights in China-Europe-China relations" en *Logistics and Transport*, vol. 37, núm. 1, Wroclaw, 2018.

- Pomfret, Richard, "The Eurasian Land Bridge. The role of service providers in linking the regional value chains in East Asia and the European Union" en *ERIA Discussion Paper Series*, núm. 2018-01, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, Yakarta, 2018, disponible en <http://www.eria.org/uploads/media/ERIA-DP-2018-01.pdf>
- Presidencia Federal de Alemania, "Federal president Frank-Walter Steinmeier at Sichuan University", Chengdu, 7 de diciembre de 2018, disponible en http://www.bundespraesident.de/SharedDocs/Downloads/DE/Reden/2018/12/181207-China-Staatsbesuch-Uni-Englisch-2.pdf?__blob=publicationFile
- Röhr, Wolfgang, "Berlin looking Eastward: German views of and expectations from the New Silk Road" en Maximilian Mayer (ed.), *Rethinking the Silk Road. China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations*, Palgrave Macmillan, Singapur, 2018.
- Rupprecht, Klaus, "Germany's policy towards China and the S.A.R.S of Hong Kong and Macau" en Miguel Santos-Neves y Brian Bridges (ed.), *Europe, China and the Two S.A.R.S: Towards a New Era*, Macmillan Press, Londres, 2000.
- Sárvári, Balázs y Anna Szeidovitz, "The Political Economics of the New Silk Road" en *Baltic Journal of European Studies*, vol. 6, núm. 1, Tallin, 2016.
- Schnellbach, Christoph y Joyce Man, "Germany and China: embracing a different kind of partnership?" en *CAP Working Paper*, Center for Applied Policy Research, University of Munich, Munich, 2015.
- Slipak, Ariel M., "Las relaciones entre China y Alemania en el tablero de la Economía Política Internacional. Una mirada desde América Latina" en *Realidad Económica*, núm. 319, año 47, Buenos Aires, 2018.
- Van der Putten, Frans-Paul *et al.*, "The role of OBOR in Europe-China Relations" en Frans-Paul van der Putten *et al.* (eds.), *Europe and China's New Silk Roads*, European think-tank network on China, Berlín, 2016.
- Wang, Weidong y Simona Picciau, "How to strengthen EU-China cooperation based on Belt and Road" en *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad*, vol. 13, núm. 1, Bogotá, 2018.
- Xinhua, "Xi promete esfuerzos conjuntos con Alemania para salvaguardar multilateralismo y economía abierta" en *Xinhua*, Buenos Aires, 2 de diciembre de 2018, disponible en http://spanish.xinhuanet.com/2018-12/02/c_137644673.htm
- Xinhua, "Xi meets Merkel, calls for higher-level China-Germany ties" en *Xinhua*, Beijing, 25 de mayo de 2018, disponible en http://www.xinhuanet.com/english/2018-05/25/c_137204266.htm
- Zeng, Lingliang, "Conceptual analysis of China's Belt and Road Initiative: a road

towards a regional community of common destiny” en *Chinese Journal of International Law*, Oxford, agosto 2016.

Zhao, Ke, “Germany’s diplomatic rebalancing and its impact on China” en *China International Studies*, núm. 66, Beijing, septiembre-octubre 2017.

Zhou, Haiyan *et al.*, “Building the global value chain dominated by Chinese enterprises under the ‘One Belt One Road’ Proposal” en *Proceedings of the 4th International Conference on Social Science and Higher Education*, Atlantis Press, Hangzhou, 2018.

Zhu, Miaomiao, “Germany’s policy towards China in 2017: deepened cooperation, increased concerns” en varios autores, *China Policies of the EU and its Members (2017): Two Patterns of Differentiated Cooperation*, Center for China-EU Relations, Fudan University, Institute for European Studies, Shanghai, 2018, disponible en <http://www.sies-cn.org/Show.aspx?articleid=980&lan=en>