



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

El Grupo 16+1: Eficacia en la cooperación China – PECO y sus implicaciones en la UE

Francisco Jesús Ávalos Marín

Tutora: Montserrat Millet Soler

Máster Oficial en Internacionalización

Mayo, 2018

INDICE

<u>1.- INTRODUCCIÓN</u>	pág. 4 – 7
<u>2.- BÚSQUEDA DE LAS CAUSAS Y OBJETIVOS QUE HAN FACILITADO LA FORMACIÓN DEL GRUPO 16 + 1</u>	pág. 8 - 16
2.1.- RESUMEN ECONÓMICO Y FACILIDAD PARA HACER NEGOCIOS POR PAÍSES	pág. 10 - 11
2.2.- RESUMEN CUALITATIVO Y CUANTITATIVO DE LA INFRAESTRUCTURA POR PAÍSES	pág. 11 - 12
2.3.- LAZOS POLÍTICOS Y ECONÓMICOS ENTRE CHINA Y LOS PECO PREVIOS A LA FORMACIÓN 16 + 1	pág. 12 - 14
2.4.- FORMACIÓN DEL GRUPO 16 + 1: CAUSAS Y OBJETIVOS	pág. 14 - 16
<u>3.- LA COOPERACIÓN EN EL GRUPO 16+1: DIFERENTES ÁMBITOS DE COOPERACIÓN E INSTITUCIONES QUE INTERVIENEN</u>	pág. 16 - 31
3.1.- MARCO DE COOPERACIÓN EN EL GRUPO 16+1	pág. 16 - 20
3.2.- MEDIDAS DE APOYO FINANCIERO E INSTITUCIONES FINANCIERAS QUE INTERVIENEN	pág. 21 - 23
2.3.- CONDICIONALIDAD DE LA FINANCIACIÓN A LOS PAÍSES DEL GRUPO 16+1	pág. 23 - 24
3.4.- ACUERDOS Y PROPUESTAS ESTABLECIDOS EN LAS DIFERENTES CUMBRES DEL GRUPO 16+1	pág. 24 - 30
3.5.- AVANCES EN LA COOPERACIÓN CHINA-PECO DURANTE EL PERÍODO 2012-2017	pág. 24 - 30
<u>4.- LA INICIATIVA DE ‘LA NUEVA RUTA DE LA SEDA’ Y SU APLICACIÓN EN LOS PECO</u>	pág. 31 - 51
4.1.- INVERSIONES POR PAÍSES EN EL MARCO DE LA INICIATIVA DE ‘LA NUEVA RUTA DE LA SEDA’	pág. 38 - 46
4.2.- EFECTIVIDAD DE LOS PROYECTOS FINANCIADOS CON PRÉSTAMOS PROVENIENTES DE CHINA EN EL MARCO DE ‘LA NUEVA RUTA DE LA SEDA’	pág. 47 - 51
<u>5.- EL GRUPO 16+1 Y LA UNIÓN EUROPEA</u>	pág. 51 - 56
5.1.- IMPLICACIONES EN LA UNIÓN EUROPEA DE LAS MEDIDAS DESARROLLADAS EN EL MARCO DEL GRUPO 16+1	pág. 51 - 53
5.2.- MEDIDAS PRESENTADAS POR LA UNIÓN EUROPEA Y ALGUNAS RECOMENDACIONES	pág. 53 - 56
<u>6.- CONCLUSIONES FINALES</u>	pág. 56 - 59
<u>Bibliografía</u>	pág. 60 - 62
<u>Anexos</u>	
Anexo 1.- Resumen económico y facilidad para hacer negocios por países	pág. 63
Anexo 2.- Resumen cualitativo y cuantitativo de la infraestructura por países	pág. 64

1.- INTRODUCCIÓN

En el año 2012 tuvo lugar en Varsovia el primer encuentro oficial de líderes de Países de Europa Central y Oriental y China. Durante dicho encuentro, el primer ministro chino, Wen Jiabao, anunció un conjunto de medidas destinadas a estrechar las relaciones políticas y comerciales de estos países con China. Se formó entonces el grupo 16 + 1, compuesto por Polonia, Estonia, Letonia, Lituania, Rumanía, Bulgaria, Croacia, Hungría, República Checa, Eslovaquia, Eslovenia, como países integrantes de la UE; Bosnia y Herzegovina, Serbia, Montenegro, Albania y Macedonia, como países que no forman parte de la UE; y China, como principal promotor de la formación. Pese a que el término PECO se ha utilizado generalmente para hacer referencia a los Países de Europa Central y Oriental que, tras la caída del muro de Berlín, comenzaron a llevar a cabo acciones de acercamiento a la Unión Europea, en este trabajo se empleará el término PECO para hacer referencia a los 16 países del Centro y Este europeo que componen la formación 16+1.

Desde el primer encuentro en Polonia, cada año se ha elegido una sede diferente para la celebración de una cumbre general, donde los países integrantes analizan el grado de cumplimiento de los objetivos fijados con anterioridad, la situación de las relaciones entre estos países con China y, al mismo tiempo, se establecen nuevas metas y propósitos para los años próximos. China, como promotor y portavoz principal del grupo, alienta al grupo con préstamos millonarios y promesas de inversión. Algunos de estos países muestran cierta necesidad de financiación, así como de mejora en sus infraestructuras, lo que lleva a que los fondos provenientes de China (que llegan, en su mayor parte, en forma de préstamos en condiciones ventajosas) puedan suponer cierta reactivación de su economía si son bien gestionadas y planificadas. En cualquier caso, no todos los países reciben la misma cantidad de recursos y el desarrollo de proyectos en este marco aparece también de forma desigual. En definitiva, el objetivo final siempre es la mejora de la conexión entre las redes comerciales de Europa y China, acompañado de un mayor acercamiento político y cultural entre ambos.

Las diferencias políticas, económicas y culturales entre los países que integran el grupo 16+1 son considerables. Sin embargo, comparten ciertos aspectos que han motivado que China, un país con el que hasta ahora no compartían nada destacable, incluya en sus planes económicos y destine gran cantidad de recursos a esta parcela de la amplia Eurasia. En primer lugar, el gobierno chino pretende mejorar el acceso al mercado de la Unión

Europea, por lo que, facilitando y mejorando la infraestructura y conexiones logísticas (marítimas, aéreas y terrestres) en esta zona, el acceso al mercado de la Unión Europea será mucho más realizable y estará mucho mejor conectado con el mercado asiático. Otro motivo que ha llevado a China a incluir este territorio en su política económica es que, en algunos de los casos, son países con poco peso económico, que no muestran el mismo grado de desarrollo que el resto de países de Europa Occidental y que presentan cierta necesidad de financiación, a la vez que un limitado acceso a la misma. Esto facilita la aceptación y apertura de estos países hacia China. Finalmente, otra de las razones que ha podido llamar la atención de China sobre estos es el ideológico, por el hecho de haber compartido un pasado socialista o, también, puede ser debido a que algunos de estos países no pertenecen a ningún bloque político o económico o por la sensación de escepticismo que puedan tener algunos de ellos dentro de su propio bloque.

Cuando se habla de los PECO y China, hay que analizar ampliamente uno de las iniciativas más ambiciosas que el país asiático está desarrollando y que implica a todo el grupo 16+1. Es el mega-proyecto 'One Belt, One Road' (OBOR) o 'La Nueva Ruta de la Seda', que tiene como fin mejorar la conexión entre Asia, Europa y África a través de una amplia y desarrollada red de transporte marítimo, aéreo y terrestre, de forma que las relaciones comerciales entre ellos puedan fluir con más facilidad. Este mega-proyecto recupera la antigua y milenaria Ruta de la Seda para establecer unas conexiones más acordes a la época actual.

En la UE, todo esto, aunque de forma moderada, también está teniendo algunas repercusiones. Existen diferentes visiones respecto a los objetivos de China en esta zona, aunque desde las instituciones europeas, de momento, se mantiene una posición unánime que se expondrá en este trabajo. Se puede concluir que la estabilidad de la UE beneficia a China en esta zona y que China hace valer sus intereses de una forma que no chocan con los de la UE, a diferencia de lo que puede ocurrir, por ejemplo, con la forma en la que Rusia defiende sus intereses en esta zona. Por otro lado, en los últimos años surge una China que busca un cambio, abriendo su economía más que en ningún momento antes en su historia y comenzando a comprometerse con los valores de respeto al medio ambiente y a los bienes globales. Estos hechos, entre otros, han llevado a que la UE actúe con un carácter más flexible y colaborativo ante los diferentes acuerdos internacionales en los que China interviene directamente, como veremos más adelante en este trabajo.

A pesar de lo mencionado anteriormente, diferentes autores muestran diversas visiones sobre los efectos que en la UE puedan tener esta proyección de préstamos chinos en los PECO así como los proyectos asociados al grupo 16+1. Existe un debate sobre si, desde el seno de la UE, se debería comenzar a ejercer una mayor supervisión de lo que algunos consideran una extensión de la influencia de China en la zona. Por su parte, desde la Comisión Europea y otras instituciones europeas no se permite que en ningún momento se deje de cumplir la normativa europea sobre comercio e inversión advirtiendo y actuando ante posibles irregularidades. Se han podido observar ya algunas consecuencias, hasta entonces poco relevantes, como que, en los últimos años, algunos países del Este del bloque comunitario se han posicionado del lado de China en algunas disputas internacionales entre la UE y el país asiático. Por otro lado, la UE considera que, en ocasiones, China está incumpliendo ciertas normas comunitarias sobre inversión y financiación, como por ejemplo, algunas normas de procedimientos y licitación en concursos públicos donde participan fondos provenientes de instituciones chinas, lo que frena algunos proyectos chinos con prospección en la UE. A pesar de todo ello, como veremos, la actuación de la UE se muestra hacia la colaboración y búsqueda de un equilibrio con China en materia de infraestructura, ofreciendo medidas que supongan la compatibilidad de los proyectos europeos con los proyectos en los que China participa.

El objetivo de este trabajo se basará, en una primera parte, en tratar de localizar las causas y objetivos reales que han facilitado la formación del grupo 16+1. Pese a auto-presentarse como un espacio para la cooperación económica, en infraestructura, cultural, ciencia, educación y cultura, es interesante tratar de determinar por qué China busca estrechar las relaciones económicas y proveer con fondos públicos a estos países cuyo peso económico es relativamente bajo en el contexto internacional. La metodología a utilizar en este caso será la presentación de un resumen económico por países que pueda reflejar su necesidad de financiación o no, ayudando así a comprender el grado de aceptación que estos puedan ofrecer a la financiación proveniente de China. Por otro lado, teniendo en cuenta que una de las principales actividades llevadas a cabo por el grupo tiene que ver con la mejora de la conectividad a través de diferentes proyectos de infraestructura, se mostrará también el estado y la calidad de la infraestructura en estos países, para valorar si son susceptibles de mejoras o de un mayor desarrollo. Todos estos datos se ofrecerán tomando como base el año 2012, año en el que se formó el grupo 16+1.

El segundo objetivo que se pretende con este trabajo es revisar los logros y avances en materia de cooperación, en sus seis años de funcionamiento, ha tenido el grupo. Por un lado, los logros conseguidos en materia de cooperación económica, política, cultural, interpersonal, medio ambiente y tecnología. Por otro lado, en el marco de la iniciativa de ‘La Nueva Ruta de la Seda’, se revisarán los principales proyectos llevados a cabo en los países europeos del grupo 16+1 desde el año 2012, siempre y cuando hayan sido financiados con la ayuda de préstamos provenientes de instituciones públicas China: destino y fuente de los préstamos, grado de desarrollo y efectividad de los proyectos a los que se destinan estos préstamos. Existen otra serie de proyectos financiados a través de Inversión Extranjera Directa proveniente de China, pero que, por la amplitud del tema, no es el tipo de financiación que se va a desarrollar en este trabajo. Es interesante ver que existe elevada disparidad en las cantidades que se destinan a cada país y el hecho de que algunos de estos proyectos no llegan a poder implementarse o su estado se encuentra paralizado. Las fuentes utilizadas serán los textos desarrollados en las diferentes cumbres celebradas desde el año 2012 y diferentes informes del BERD.

Finalmente, con este trabajo se pretende mostrar las implicaciones políticas y económicas que han supuesto a la UE esta llegada de financiación china. Hasta el momento, no se puede considerar que haya habido consecuencias que deriven en la desestabilización o unidad del grupo europeo. Sin embargo, existen varios hechos puntuales en los que algunos de los países del grupo 16 + 1 se han desviado de los intereses de la UE a favor de los intereses de China. Se intentará mostrar, en este sentido, cuáles han sido hasta el momento las actuaciones o planes de actuación que la UE ha desarrollado para evitar que la política de inversión china en el Centro y Este de Europa pueda tener consecuencias negativas en el seno de la UE. Como se verá, las instituciones de la UE no se muestran contrarias a los proyectos emprendidos por este grupo, sino que intenta ofrecer soluciones para que estos proyectos sean compatibles con los de la UE.

2.- BÚSQUEDA DE LAS CAUSAS Y OBJETIVOS QUE HAN FACILITADO LA FORMACIÓN DEL GRUPO 16 + 1

En la primera parte de este trabajo se pretende explicar qué es el grupo o la iniciativa 16+1 y qué factores han podido facilitar su formación. El Grupo 16+1 se define como *“una iniciativa de la República Popular de China destinada a intensificar y ampliar la cooperación con 11 Estados miembros de la UE y 5 países de los Balcanes en los campos de inversión, transporte, finanzas, ciencia, educación y cultura.”*¹. Para ello, cada año se celebra una cumbre que reúne a líderes políticos de estos países con el fin de establecer pautas de actuación destinadas a mejorar e intensificar la cooperación de los 16 países europeos con China. En estas cumbres se marcan los objetivos a cumplir para ese año, las acciones para conseguirlo y también se analizan los avances obtenidos respecto a cumbres anteriores. Pese a abarcar tan diversos ámbitos de cooperación, *“China ha definido tres posibles áreas prioritarias para la cooperación económica: infraestructura, altas tecnologías y tecnologías verdes”*². En definitiva, se tratará de concluir qué circunstancias han llevado a estos 16 países europeos a mostrarse receptivos ante las propuestas e iniciativas chinas referentes a esos campos de colaboración, especialmente en infraestructura. Por otro lado, la información mostrada ayudará a comprender las causas que han podido llevar a China a considerar estos países como un destino atractivo para sus recursos económicos.

¹ Meeting of China-CEEC Business Council and Business Support Organizations, Letonia, 2017. URL: <http://ceec-china-latvia.org/forum/> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

² *Ibidem*

Figura 1: Países miembros del Grupo 16+1



Fuente: ECFR

La metodología utilizada en este caso será una presentación del contexto económico de estos países europeos, así como de la calidad de sus infraestructuras, en el año 2012. Se utilizará el año 2012 como referencia para comprender la situación de estos países en el año que se constituyó el grupo. Para ello, se han seleccionado ciertos índices que se consideran relevantes para valorar el grado de necesidad de financiación de estos países, la posible necesidad de mejoras en sus infraestructuras y algunos índices que miden la calidad de sus instituciones. Al tratarse de países con rasgos y características heterogéneas, se mostraran, en un principio, las características individuales de cada país para después pasar a tratar al conjunto de países como un único bloque utilizando los aspectos generales que comparten todos ellos. Finalmente, a las formas de cooperación

puramente económicas hay que añadir otras formas de colaboración entre estos países, pero estas se tratarán más adelante.

En primer lugar, el resumen económico pretende mostrar, entre otros indicadores, la necesidad de financiación que pueda poseer cada uno de estos países, rasgo que marcará la mayor o menor aceptación de estos países a recibir financiación por parte de China. Al mismo tiempo, con ciertos índices que miden la calidad de las instituciones y del mercado, se intentará concluir si estos países son económicamente atractivos o muestran las garantías suficientes para los países que ofrecen su financiación, en este caso China. Con los datos respectivos a infraestructura, se desea mostrar la calidad de la infraestructura de estos países, así como el grado de desarrollo de la misma, evidenciando así la aceptación de la financiación China para proyectos logísticos y de infraestructura. La importancia de la calidad de la infraestructura es relevante dado que la mayoría de los proyectos a los que destinan estos préstamos chinos son para el ámbito de la infraestructura y construcciones logísticas. Para valorar el estado de las relaciones entre China y el resto de países del Grupo 16+1, se mostrará información relativa al comercio en los años previos a la constitución del grupo.

Finalmente, en la última de este primer apartado, se aunará toda la información anteriormente recopilada para concluir cuáles han sido las principales causas que han llevado a la formación de este grupo, así como los objetivos principales del mismo.

2.1.- RESUMEN ECONÓMICO Y FACILIDAD PARA HACER NEGOCIOS POR PAÍSES

El primero de los aspectos que se considera más relevante para poder comprender las causas que han facilitado e impulsado la creación del grupo 16+1 es el económico. Entre estos 16 países, existe disparidad en cuanto a indicadores como PIB, PIB per cápita, balanza de pagos, u otros indicadores económicos. Sin embargo, los índices que se han seleccionado en esta ocasión pretenden mostrar ante qué tipo de país nos encontramos en cuanto a renta per cápita y desempleo; el grado de necesidad o capacidad de financiación; el grado de apertura comercial de estos países; y la calidad de las instituciones públicas y del mercado. Siempre que ha sido posible, estos índices se muestran en porcentaje del PIB, ya que ofrece una imagen más clara de lo que representa cada índice en función del tamaño de la economía de cada país. (VER ANEXO 1)

Atendiendo al Anexo 1, se observa que, si tenemos en cuenta el PIB per cápita de cada país, nos encontramos con economías de media escala con un nivel de desempleo, en general, elevado. Se desmarcan de estas dos afirmaciones Eslovenia, Estonia y República Checa. En cuanto a los países que muestran un déficit en su balanza comercial se observa una gran disparidad entre ellos, siendo los países no pertenecientes a la UE los que representan el déficit más elevado. Un dato que resulta interesante para este trabajo en la capacidad o necesidad de financiación que muestran estos países, mostrando todos ellos cierta necesidad de financiación, a excepción de Letonia. No es de extrañar que los países que no pertenecen al bloque de la UE muestran un peor resultado en todos los índices tratados.

En cuanto a la calidad del ambiente de negocios se muestran resultados aceptables, con la excepción de Bosnia y Herzegovina con un peor resultado (puesto 86 DoingBusiness), mientras que el grado de apertura comercial es alto en todos ellos. Por lo tanto, esto genera un ambiente apto para la inversión y el comercio.

2.2.- CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA Y VOLUMEN DE TRÁFICO COMERCIAL POR PAÍSES

En este segundo resumen por países se pretende mostrar el volumen de tráfico comercial, así como la calidad y desempeño de la infraestructura logística en estos 16 países europeos. Se ha querido profundizar en este aspecto debido a que el eje principal del grupo 16+1 gira en torno a la inversión en infraestructura. Se busca la mejora de las redes comerciales que conectan China y Europa, así como la mejora del acceso al mercado europeo por parte de China. Para ello, se muestran valores absolutos en cuanto volumen de carga aérea, carga marítima y extensión de las líneas férreas. Su mayor o menor volumen en cada país, así como la calidad y desempeño de la infraestructura logística, pueden determinar el grado de necesidad de inversión en infraestructura logística. Al mismo tiempo, esta calidad y desempeño de la infraestructura logística puede determinar la necesidad de mejorar la misma para ver así aumentada la capacidad de generar comercio o ampliar la importancia de estos países como zona de paso comercial entre el comercio chino y europeo. (VER ANEXO 2)

Respecto al Anexo 2, teniendo en cuenta la superficie en kilómetros cuadrados de cada país, todos los países para los que se tiene información, a excepción de Polonia, cuenta

con una carga de transporte aérea modesta. Sobre la construcción de vías férreas, se podría decir lo mismo, a excepción de Hungría y Rumanía con una amplia red ferroviaria construida. En cuanto a tráfico marítimo y calidad de la infraestructura portuaria hay que aclarar que se tiene en cuenta aquellos países con instalaciones portuarias en mares de interior, como el Mar Adriático, el Mar Báltico y el Mar Negro. Se puede destacar que la mayoría de los países para los que se cuenta con información, tienen un tráfico marítimo en número de contenedores con cifras respetables pero solo 6 de estos países cuentan con una calidad de la infraestructura portuaria considerada buena (Eslovenia, Hungría, Letonia, Lituania, Macedonia y República Checa). El índice de desempeño logístico mide, por un lado, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, como son carreteras, puertos, vías férreas, aeropuertos, centros de carga, etc. Por otro lado, se mide el grado de competitividad y calidad de los servicios logísticos de un país. Atendiendo a estos dos aspectos, aproximadamente la mitad de los países se puede considerar que consiguen una buena puntuación. En el resto de países, aunque la calidad no sea baja, es susceptible de mejora.

2.3.- LAZOS POLÍTICOS Y ECONÓMICOS ENTRE CHINA Y LOS PECO PREVIOS A LA FORMACIÓN 16 + 1

En este apartado, se expondrán las relaciones económicas y políticas entre los países europeos integrantes del grupo 16+1 y China en los años previos a la formación del grupo. Con ello, se pretenderá mostrar si previamente ya existían lazos económicos y políticos relevantes con China que hayan podido facilitar la constitución del grupo.

Según informa Chen Xin en el China – CEE think-tank Network, China y los países de Europa Central y Oriental cuentan con una larga tradición comercial y económica que viene del período socialista. Sin embargo, desde finales de los años 80, estos países comienzan a estrechar sus relaciones con la Europa del Oeste, formando posteriormente la actual UE, mientras que China centró su atención en su región. La mayoría de los países de Europa central y oriental pasaron a tener una fuerte dependencia económica respecto al mercado de la UE antes de que muchos de estos países pasasen a adherirse a ella. Durante los primeros procesos de adhesión, China consideró que esto estaba afectando negativamente a las relaciones comerciales entre China y los PECO. Cuando la UE comienza a crecer en número de países, el comercio con China también lo hace, lo que supone una mejora de las relaciones bilaterales entre el bloque europeo y el país asiático.

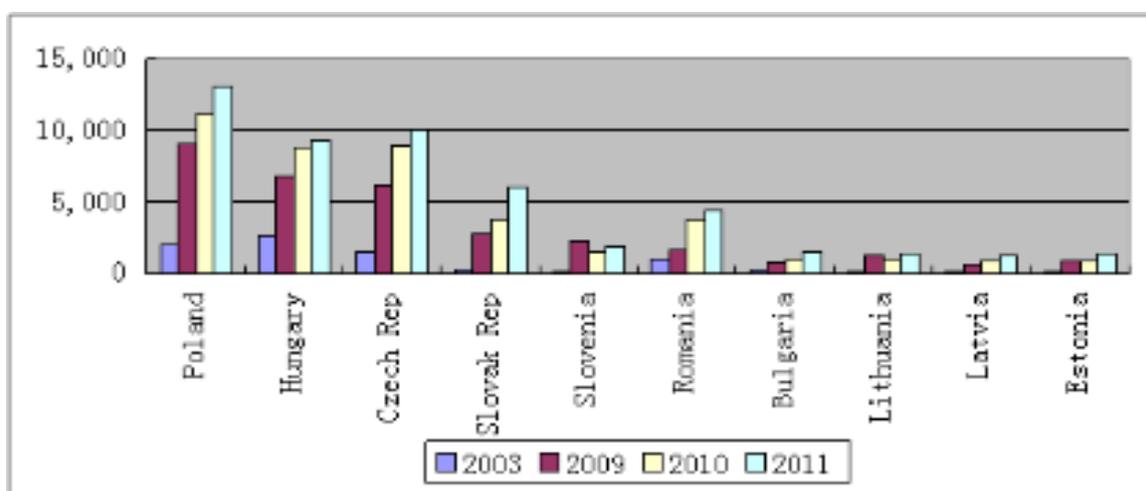
Tabla 1: Comercio de China con la UE y 12 nuevos Estados miembros en 2011

2011	Volumen de comercio (10 mil USD)	Exportaciones (10 mil USD)	Importaciones (10 mil USD)
Comercio con China	364.205.774	189.859.984	174.345.790
UE 27	56.821.283	35.601.983	21.119.300
UE 10 + Chipre y Malta	5.429.859	4.117.654	1.312.205
UE 10 + Chipre y Malta (%)	9.60 %	11.60 %	6.20 %

Fuente: Aduanas de China

A finales del año 2011, el comercio de China con los 12 nuevos Estados que pasaron a formar parte de la UE desde el año 2004 (10 países de Europa central y oriental, Malta y Chipre) alcanzó, según fuentes de la Aduana China, los 54 mil millones de USD. Esto corresponde a 41 mil millones de USD a exportaciones desde China y 13 mil millones de USD a importaciones a China. Esto representaría casi un 10 % del comercio total entre China y la UE y un 1,5% del total del comercio exterior de China.

Gráfico 1: Evolución del comercio de China con los países de Centro y Este de Europa (millones USD)



Fuente: Aduanas de China

En los años previos a la adhesión de los países del Centro y Este de Europa a la UE, Hungría era el país que mantenía un nivel más elevado de comercio con China. Posteriormente, fue reemplazado por Polonia, que en el año 2011 pasó ocupar el primer puesto con 13 mil millones de USD en volumen de comercio. Relevó así a Hungría al

tercer puesto, después de la República Checa. Sobre el comercio de China con el resto de países del Grupo 16+1 cabe señalar, según un informe preparado por el Dr. Jens Bastian para el Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo³, que el 80% del comercio total se concentra principalmente en Polonia, República Checa, Hungría, Eslovaquia y Rumanía (80% del total).

2.4.- FORMACIÓN DEL GRUPO 16 + 1. BÚSQUEDA DE LAS CAUSAS Y OBJETIVOS

En el año 2011, durante la celebración del Foro económico y comercial entre China y los países del Centro y Este de Europa, el primer ministro Chino Wen Jiabao destacó su disposición a desarrollar una relación más estrecha con estos 16 países⁴. Para ello, un año después, en Varsovia, presentó 12 medidas para promover la cooperación entre China y estos países. Por primera vez, surgió una política más concreta de China hacia los PECO, dado que China colocó a estos 16 países en una misma categoría.

Por tanto, una vez presentados los principales datos que reflejan la situación de cada país, se interpretará, en base a ellos, las causas que han podido llevar a estos 16 países a promover junto a China la formación del grupo 16+1. Comenzando por la información económica y política de estos países en el año 2012, se puede concluir que estos países muestran una cierta necesidad de financiación y mejora en su relación real de intercambio. Ello, unido al estado de su economía según PIB per cápita y desempleo, podría explicar la aceptación que estos países muestran hacia la llegada de financiación china en forma de préstamos. Más adelante veremos si estos préstamos realmente cubren las necesidades de estos países y son recibidos de forma equitativa entre los diferentes países. En cuanto al ambiente de negocios se observa que, en general, es bueno y la apertura comercial de estos países es alta. Estos últimos hechos dan a entender que, a ojos de países inversores como el caso de China, son atractivos para colocar sus recursos.

³ BASTIAN, Jens. *The potential for growth through Chinese infrastructure investments in Central and South-Eastern Europe along the "Balkan Silk Road"*, 2017 URL: <http://www.ebrd.com/news/2017/what-chinas-belt-and-road-initiative-means-for-the-western-balkans.html> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

⁴ MUSABELLIU, Marsela. *China's Belt and Road Initiative Extension to Central and Eastern European Countries - Sixteen Nations, Five Summits, Many Challenges*, 2017 URL: <https://www.degruyter.com/view/j/cirr.2017.23.issue-78/cirr-2017-0007/cirr-2017-0007.xml> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

En cuanto a calidad de la infraestructura y nivel de desempeño logístico, se puede concluir que, pese mostrar cifras respetables de tráfico de contenedores, aproximadamente la mitad de estos países no cuentan con un nivel de desempeño logístico portuario y una calidad de la infraestructura aceptable y, para el resto de países, sería susceptible de mejora. En ese sentido, es lógico pensar que estos 16 países europeos pertenezcan a un grupo con el que, en teoría, su infraestructura e instalaciones logísticas se verían beneficiadas debido a los proyectos que en el marco del mismo se establecen. Finalmente, se ha visto que la mayoría del comercio de China con estos países se desarrolla con una minoría de los países que pertenecen a la UE, en concreto con Polonia, República Checa, Hungría, Eslovaquia y Rumanía. En ese sentido, se puede concluir que el interés de China en esta zona no se debe a aspecto puramente de intercambio comercial con estos países, sino que se puede intuir que China busca beneficiarse mejorando el acceso al mercado de la UE a través de estos países a través de una mejora de las redes de transporte.

Por otra parte, se pueden destacar entre los objetivos de China, el hecho de asegurar los mercados europeos en los que ya está presente, así como encontrar otros nuevos. En los últimos años, China podría haberse visto beneficiada en este sentido por las corrientes euroescépticas generadas en algunos de estos países. Según datos del FMI⁵, China ha pasado del séptimo puesto en 2006 al segundo puesto en 2013 en el ranking de países con mayor capacidad de financiación. Otro objetivo del país asiático, podría ser la necesidad de exportar la excesiva capacidad de producción y de inversión con la que cuenta el país.

En cuanto a transporte y logística, según muestran datos del FMI⁶, se han reducido los costes y tiempos en los últimos años en mayor grado en los países emergentes, frente a los países desarrollados. Ello podría ser una oportunidad de la que China puede beneficiarse en esta zona de Europa.

Algunos autores como François Godement y Abigaël Vasselier⁷ destacan también que esta política económica china en los países del Centro y Este europeo está vinculada a la promoción y desarrollo de los valores socialistas chinos. Ello responde a los planes de una nueva era de socialismo con características chinas, aprovechando, en este caso, el

⁵ FMI. *World Economic Outlook*: Octubre, 2014

⁶ FMI. *World Economic Outlook*, Octubre, 2016

⁷ GODEMENT, François, VASSELIER, Abigaël. “China at the gates: A new power audit of EU-China relations” 2017. URL: http://www.ecfr.eu/publications/summary/china_eu_power_audit7242 [Fecha de consulta: Febrero 2018]

pasado comunista de estos países. En este sentido, China podría beneficiarse al resultar más factible que esta serie de países adopten ciertas reglas chinas y sean, geopolíticamente hablando, socios potenciales para lograr un equilibrio con Occidente. Finalmente, también podría beneficiar a China el hecho de eludir rutas marítimas comerciales contraladas por EEUU y sus aliados aprovechando las nuevas rutas terrestres que pretende desarrollar en Europa.

3.- FORMAS DE COOPERACIÓN EN EL GRUPO 16+1 Y AVANCES OBTENIDOS EN EL PERÍODO 2012-2017

3.1.- MARCO DE COOPERACIÓN EN EL GRUPO 16+1

El 25 de junio de 2011, se celebró en Budapest el primer Foro empresarial de China, Europa central y Europa oriental. Al año siguiente, durante la celebración del mismo Foro en Varsovia, el primer ministro chino Wen Jiabao presentó un conjunto de 12 iniciativas destinadas a apoyar el compromiso fijado en el año anterior y que marcarían la creación del grupo 16+1⁸.

Cuadro 1: 12 iniciativas China –PECO presentadas en la cumbre de Varsovia en 2012

1. Establecer una secretaría para la cooperación entre China y los países de Europa central y oriental. La secretaría tendrá su sede en el Ministerio de Asuntos Exteriores de China.
2. Establecer una línea de crédito especial de 10 mil millones USD, una cierta proporción de los cuales serán préstamos concesionales, con un enfoque en proyectos de cooperación en áreas tales como infraestructura, nuevas tecnologías nuevas y economía comprometida con el medio ambiente.
3. Establecer un fondo de cooperación de inversión entre China y los países de Europa Central y Oriental con el objetivo de recaudar 500 millones USD en la primera etapa.
4. China enviará misiones de promoción del comercio y la inversión a los países de Europa Central y Oriental y tomará medidas concretas para avanzar en la cooperación y el comercio económicos bilaterales.
5. China, a la luz de las condiciones y necesidades reales de los países de Europa Central y Oriental, alentará a las empresas chinas a cooperar con estos países para establecer una zona económica y tecnológica en cada país en los próximos cinco años.

⁸ JIABAO, Wen. Chinese Premier's speech at China-Central and Eastern European Eountries Economic and Trade Forum. Budapest, 2011. URL: http://www.china-ceec.org/eng/hzjl_1/glyhz/jml/t1410618.htm [Fecha de consulta: Febrero 2018]

6. China está dispuesta a explorar activamente con los 16 países de Europa Central y Oriental la cooperación financiera, como el intercambio de divisas, la liquidación en moneda local para el comercio transfronterizo y el establecimiento de sucursales bancarias en los respectivos países.
7. Establecer un comité asesor experto sobre la construcción de una red de transporte entre China y los países de Europa Central y Oriental. Explorarán la construcción de redes regionales de carreteras o ferrocarriles a través de empresas conjuntas, contratos conjuntos y otros medios.
8. Propone celebrar un foro sobre cooperación cultural entre China y los países de Europa Central y Oriental en 2013 en China.
9. Proporcionar 5.000 becas académicas a los 16 países de Europa Central y Oriental en los próximos cinco años.
10. Proponer establecer una alianza de promoción turística entre China y los países de Europa Central y Oriental. El objetivo es mejorar la promoción comercial mutua y el desarrollo conjunto de destinos turísticos.
11. Establecer un fondo de investigación sobre las relaciones entre China y los países de Europa Central y Oriental.
12. China planea organizar el primer foro de líderes políticos jóvenes de China y los países de Europa central y oriental en 2013.

Fuente: Secretaría de Cooperación entre China y los Países de Europa Central y Oriental

Para la ejecución y desarrollo de estas propuestas, China, como promotor de las mismas, establece las diferentes sedes del grupo en su país. Ello le permitirá supervisar lo que se irá desarrollando en torno al grupo. En cualquier caso, es necesario comprender el marco de cooperación del grupo, basado, según indican, en la igualdad y la flexibilidad. Las principales características de este marco serían, según un informe preparado por Liu Zuokui para ‘China – CEEC Think Tank Network’⁹:

1.- Igualdad de asociación: Cada uno de los países integrantes cuenta con la misma capacidad de decisión dentro del grupo. A pesar de haber establecido la Secretaría en China, cada de estos países puede establecer un departamento de apoyo en su país, con un correspondiente coordinador. Por otro lado, cualquier otro país del Centro y Este de Europa es libre de unirse al grupo.

2.- Institucionalización flexible: Cada país puede decidir si unirse a no a cada mecanismo que se establezca en el marco del grupo 16+1. En los últimos años, se han

⁹ ZUOKUI, Liu. *The Cooperation between China and Central & Eastern European Countries (16+1): 2012-2017*. China-CEEC Think Tanks Network, 2017.

institucionalizado los diferentes mecanismos de cooperación diferenciándolos por áreas. Para ello, cada una de las sedes de las diferentes áreas se encuentra en un país diferente o rota de forma temporal. La siguiente tabla muestra qué país acoge cada mecanismo de cooperación:

Tabla 2: Mecanismos de cooperación en diversas áreas entre China y los PECO.

Mecanismo de cooperación	Localización de la sede	Organizador	Estado
Centro de coordinación turística China-PECO	Hungría	Agencia nacional del turismo en Hungría	Constituido
Instituto de educación superior China-PECO	Rotatorio	Ministerio de educación de cada país	Constituido
Mecanismo de contacto para las agencias de promoción de inversiones China-PECO	Polonia	Agencia polaca de información e inversión extranjera	Constituido
Unión de Cámaras de Comercio China-PECO	Polonia (agencia ejecutiva) China (secretaría)	Consulado de China para la promoción del comercio internacional	Constituido
Asociación de gobiernos provinciales y regionales China-PECO	Rep. Checa	Ministerio del interior de Rep. Checa	Constituido
Asociación para la promoción de la cooperación en agricultura China-PECO	Bulgaria	Ministerio de agricultura y alimentos de Bulgaria	Constituido
Centro para la transferencia de tecnología China-PECO	Eslovaquia	Centro de información científica y técnica de Eslovaquia	Constituido
Red de Think-Tanks China-PECO	China	Academia de China para las ciencias sociales	Constituido
Asociación para la cooperación en transporte e infraestructura China-PECO	Serbia	Ministerio de comunicación de Serbia	Constituido
Asociación para la cooperación en logística China-PECO	Letonia	Ministerio de comunicación de Letonia	Constituido
Asociación para la cooperación forestal China-PECO	Eslovenia	Ministerio de agricultura de Eslovenia	Constituido
Asociación para la promoción de la cooperación en sanidad China-PECO	China	Comisión nacional de sanidad y planificación familiar	Constituido
Centro para el dialogo y la cooperación en proyectos de energía China-PECO	Rumanía	Por confirmar	Por constituir
Secretaría marítima China-PECO	Polonia	Ministerio de economía transporte marítimo y terrestre de Polonia	Constituido
Asociación de PYMES China-PECO	Croacia	Por confirmar	Por constituir
Centro para la coordinación de la cooperación cultural China-PECO	Macedonia	Por confirmar	Por constituir
Asociación interbancaria China-PECO	China (secretaría) Hungría (centro de coordinación)	Banco de desarrollo de China Banco de desarrollo de Hungría	Constituido
Centro para la cooperación en veterinaria China-PECO	Bosnia y Herzegovina	Por confirmar	Por constituir
Asociación para la protección del medio ambiente China-PECO	Montenegro	Por confirmar	Por constituir

Fuente: Liu Zuokui: "The Cooperation between China and CEEC (16+1): 2012-2017.

3.- Diferentes formas de cooperación: El marco de cooperación abarca diferentes ámbitos, como son la cooperación económica, el desarrollo de unas buenas relaciones políticas y el intercambio de personas. A grandes rasgos, se prioriza la mejora en la conectividad, la inversión y el comercio; cooperación en ciencias y tecnología; los intercambios de personas y la promoción cultural.

En cuanto a conectividad, se podría considerar que es el aspecto clave de esta formación. A día de hoy, se observan ya resultados como el acuerdo de cooperación sobre el ferrocarril firmado entre China y estos países. En este acuerdo se recoge la propuesta de construir una línea férrea que conecte Belgrado y Budapest¹⁰, además de la construcción de una línea que conecte Bulgaria, y el puerto de El Pireo, en Grecia, con la posibilidad de extender el proyecto a Bucarest y Belgrado¹¹. Con ello, se pretende unir una de las principales líneas marítimas de la región con una línea terrestre considerada de gran importancia.

Referente a inversión y comercio, se ha observado un gran avance en los últimos años. En el marco de la IDE, se pueden destacar algunos casos como la adquisición la compañía húngara BorsodChem por el grupo chino Wanhua Group¹². Además, se han firmado varios acuerdos de adquisición de empresas europeas por parte de corporaciones chinas, como es el caso de la multinacional china dedicada a la construcción LiuGong y la metalúrgica polaca Huta Stalowa Wola S.A.. Lo mismo ocurre entre China Railway Signal & Communication Corporation, dedicada a la implementación de proyectos logísticos, que adquirió el 51% de las acciones del grupo checo Inekon¹³, dedicado a la fabricación de tranvías. Otras de las acciones llevadas a cabo es la celebración cada dos años de una Reunión Ministerial sobre la promoción del comercio y la cooperación

¹⁰ VASOVIC, Aleksandar. Serbia starts construction of Chinese-funded railway to Budapest. *Reuters*, 2017. URL: <https://www.reuters.com/article/serbia-china-railway/serbia-starts-construction-of-chinese-funded-railway-to-budapest-idUSL8N1NY4RR> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

¹¹ BNE INTELLINEWS. Romania, Bulgaria seek China's support for third Danube bridge. *IntelliNews*. URL: <http://www.intellinews.com/romania-bulgaria-seek-china-s-support-for-third-danube-bridge-140582/> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

¹² HONGPEI, Zhang. Sino-Hungarian ties strengthened, *Global Times*, 2017. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1077666.shtml> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

¹³ TIANPING, Kong. The 16+1 Framework and Economic Relations Between China and the Central and Eastern European Countries, 2017. URL: http://ies.cass.cn/english/publication/eer/201601/t20160114_2827211.shtml [Fecha de consulta: Febrero 2018]

económica, establecida por primera vez en la cumbre celebrada el Belgrado en el año 2014¹⁴.

La promoción del dialogo político, prácticamente inexistente antes de la formación del grupo 16+1, ha proporcionado un contacto directo y frecuente entre cargos políticos de alto nivel. Por otro lado, los lazos culturales e intercambios de personas se han visto reforzados gracias a la creación de diferentes Foros culturales, como el China - CEEC Cultural Cooperation Forum, China-CEEC Dance Summer Camp, “Bridge of Future” China-CEEC Youth Campus, China-CEEC Culture and Creative Industry Forum, China-CEEC Culture Season, entre otros. Además, para mejorar los intercambios y comunicación personales, se han creado instituciones como la CEEC journalist delegation, el China-CEEC High-Level Think Tanks Symposium, el China-CEEC Political Party Dialogue, el Young Politician Forum, que han promovido la conectividad de las personas. En cuanto a educación, China, por ejemplo, ha firmado un acuerdo con 8 de estos países en cuanto a reconocimiento de títulos universitarios, aumentando también el intercambio de estudiantes¹⁵.

4.- Objetivos bien planificados: La formación del grupo, a pesar de no contar con una constitución muy formal, sí que presenta un marco bien planificado, con una fijación y supervisión de los objetivos. Para ello se sirve de la generación de directrices. Estas directrices son aprobadas por los jefes de gobierno de todos los países y adjuntan un anexo con información sobre la implementación de las medidas fijadas en la cumbre anterior. Es decir, en cada cumbre se revisan los progresos realizados respecto a la anterior y se establecen los objetivos para el año siguiente. Hasta el momento, estas directrices siguen pautas generales, no específicas para cada país.

¹⁴ The Belgrade Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries, Belgrado, 2015. URL: http://www.china-ceec.org/eng/ldrhw_1/2014bergld/hdxw/t1410498.htm [Fecha de consulta: Febrero 2018]

¹⁵ Secretariat for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries. URL: <http://www.china-ceec.org/eng/> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

3.2.- MEDIDAS DE APOYO FINANCIERO EN EL MARCO DEL GRUPO 16+1 E INSTITUCIONES FINANCIERAS QUE INTERVIENEN

Para promover la inversión en infraestructura en estos países, especialmente en el marco de la iniciativa ‘One Belt One Road’ o ‘La Nueva Ruta de la Seda’, China ha desarrollado varias medidas de apoyo financiero a estos países. Se pueden destacar las siguientes:

1.- Línea de crédito especial de 10 mil millones USD.

En la cumbre celebrada en Varsovia en el año 2012, este fue uno de los 12 puntos presentados por el primer ministro Wen Jiabao. El objetivo principal sería el desarrollo de proyectos en el campo de la infraestructura, la construcción, alta tecnología y economía verde, entre otros. Para ello, cada uno de estos 16 países deben hacer llegar sus proyectos, dependiendo de la naturaleza del mismo, a las instituciones financieras chinas, compuestas por el China National Development Bank, China Import and Export Bank, Industrial and Commercial Bank of China, Bank of China, China Construction Bank y Citic Bank. El China Import and Export Bank es la institución que principalmente asumirá la prestación de financiación, con un tipo de interés bajo, que irá desde el 1% al 3%. El destino de estas inversiones serán los países PECO y en los proyectos participarán directamente empresas chinas. En este sentido, las empresas chinas deben desarrollar al menos el 80% del proyecto al que va destinado el préstamo si la proporción de capital chino supera a la del país receptor. Finalmente, los préstamos a 15 años que cubren al menos el 85% de la inversión del proyecto, serán extensibles a 20 años siempre y cuando haya garantías soberanas por parte del Estado receptor¹⁶.

2.- Fondo de cooperación de Inversión entre China y los países del Centro y Este de Europa.

Fue otro de los 12 puntos presentados durante la cumbre celebrada en Varsovia en el año 2012. En este caso, el China Import and Export Bank fue designado como la institución encargada de la ejecución y supervisión de dicho Fondo, que se estableció formalmente en el año 2013 y la primera fase de recaudación cerró con un total de 435 millones USD. En la segunda fase de recaudación, el fondo ya contaba con 1.000 millones USD. Principalmente, estos recursos van destinados a proyectos de telecomunicaciones,

¹⁶ LEVITIN, Oleg, MILATOVIC, Jakov, SANFEY, Peter. *China and South-Eastern Europe: Infrastructure, trade and investment links*, 2016. URL: <http://www.ebrd.com/news/2016/ebd-papers-highlight-potential-of-southeastern-europe.html> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

infraestructura, energía, educación y sanidad de los 16 países europeos integrantes. A día de hoy, el Fondo ha servido para el desarrollo de 10 proyectos clave en el marco de la iniciativa 'La Nueva Ruta de la Seda'¹⁷.

3.- China - CEEC Financial Holding Company Limited

En el año 2015, durante la celebración de la cuarta cumbre del grupo 16+1, se fundó el China - CEEC Financial Holding Company Limited, con el objetivo de mejorar la interconexión y capacidad de producción de los países miembros. El fondo inicial alcanzó los 10.000 millones de euros y el objetivo es alcanzar los 50.000 millones de euros para destinarlos a financiación de proyectos. Este fondo pretende implementar mejoras en los campos de infraestructura, alta tecnología y productos de consumo masivo que engloben a todo el mercado de los países europeos que apoyen los intereses del grupo 16+1. Para la captación de recursos, el Fondo negocia activamente con empresas chinas, europeas e instituciones financieras que son consideradas inversores potenciales¹⁸.

4.- Fondo para la investigación de las relaciones entre China y los países de Europa Central y del Este.

Es otra de las 12 iniciativas presentadas en la cumbre de Varsovia. Con este Fondo, al que China destina 2 millones RMB cada año, se financian intercambios académicos y agencias de investigación académica. Este Fondo ya ha estado en funcionamiento por cinco años, sirviendo de gran ayuda para el intercambio de estudiantes y patrocinando, al mismo tiempo, diferentes seminarios y cursos¹⁹.

Junto a lo anteriormente nombrado, hay que añadir que varias instituciones financieras chinas han abierto sucursales en algunos países de Europa Central y del Este. Es el caso del Bank of China, el Industrial and Comercial Bank of China o el People's Bank of China. Hungría ya cuenta con sucursales del Bank of China y Polonia, República Checa o Serbia cuentan con filiales de este banco. Adicionalmente, en el año 2015, el Banco

¹⁷ SIMURINA, Jurica. *China's Approach to the CEE-16*, 2014. URL:

http://www.ecfr.eu/publications/summary/chinas_investment_in_influence_the_future_of_161_cooperation7204 [Fecha de consulta: Marzo 2018]

¹⁸ ICBC. *China - Central and Eastern European Fund Officially Established during Riga "16+1" Summit*, 2016. URL:

<http://www.icbc.com.cn/icbc/en/newsupdates/icbc%20news/ChinaCentralandEasternEuropeanFundOfficiallyEstablishedduringRiga161Summit.htm> [Fecha de consulta: Marzo 2018]

¹⁹ SIMURINA, Jurica. *China's Approach to the CEE-16*, 2014. URL:

http://www.ecfr.eu/publications/summary/chinas_investment_in_influence_the_future_of_161_cooperation7204 [Fecha de consulta: Marzo 2018]

Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo dio su aprobación para que China se uniese al mismo. Ello supone que China haya cooperado en varios proyectos desarrollados por el BERD en el Este y Centro de Europa²⁰. Al mismo tiempo, China también cumple sus obligaciones con el BERD como cualquier otro miembro en concepto de aportación de capital y ayuda al desarrollo.

3.3.- CONDICIONALIDAD DE LA FINANCIACIÓN CHINA A LOS PAÍSES EUROPEOS DEL GRUPO 16+1

Dado que no existe gran transparencia en cuanto a las condiciones en las que se ofrecen dichas ayudas, nos basaremos en la información ofrecida por el Think-tank Centre for Eastern Studies²¹ y por un informe del Europe China Research and Advice Network (ECRAN), financiado por la UE. En el marco del grupo 16+1, los términos de la financiación obtenida por estos países se consideran favorables respecto a otras alternativas. En general, los préstamos provienen del Import and Export Bank of China. Estos préstamos pueden cubrir hasta el 85% de los proyectos que financian, siendo la otra parte financiada por el país receptor. En cuanto al vencimiento de los mismos, suelen tener un plazo largo de entre 15 y 20 años y un tipo de interés que se mueve entre el 2% y el 3%. A pesar de estas condiciones, el impacto económico sobre el país receptor se reduce en la medida en que las empresas chinas intervienen en la implementación del proyecto, ya que otra de las condiciones es que China debe proveer una cierta proporción (en general, elevada) de mano de obra y suministros. A todo esto, se debe añadir una garantía soberana por parte del Estado receptor, es decir, que el Estado responda subsidiariamente en el caso de que las empresas que estén obteniendo los préstamos comiencen a tener problemas. Algunos expertos ven esta forma de financiación como un modelo para crear demanda externa en el sector de la construcción que beneficia a China, que en los últimos años ha sufrido cierta ralentización en este sector en su mercado interno.

²⁰ JINGJING, Ma. *Chinese, foreign financial institutions open slew of branches to support initiative.* *Global Times*, 2017. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1048113.shtml> [Fecha de consulta: Marzo 2018]

²¹ KRATZ, Agatha, STANZEL, Angela. *China's investment in influence: the future of 16+1 cooperation*, 2016. URL: http://www.ecfr.eu/publications/summary/chinas_investment_in_influence_the_future_of_161_cooperati_on7204 [Fecha de consulta: Marzo 2018]

En términos de inversión, para los países europeos que componen el grupo 16+1, sería más interesante recibir capital a través de la inversión extranjera directa. Sin embargo, a ojos de las empresas estatales de la RPC, sería lógico pensar que se priorizan los préstamos concedidos en sus condiciones. Este hecho, se ve también beneficiado por la perspectiva que desde China se tiene sobre la importante necesidad de financiación de estos países²². Por otro lado, las empresas chinas intentan evitar las licitaciones públicas ofertadas en el marco de la financiación de la UE. En ese sentido, buscan trabajar de forma bilateral a través de acuerdos especiales con los países donde se van a implementar los proyectos, lo que implica la pérdida de un formato transnacional de estos proyectos, a pesar de que en algunos de ellos se vean implicados varios países. El buscar acuerdos bilaterales o tratos especiales hace incompatible que estos países de la UE puedan optar a cualquier tipo de financiación complementaria proveniente de la UE para estos proyectos. Algunos expertos hablan de que, pese a la información con la que se cuenta en referencia al interés de los préstamos que ofrece China a estos países, estos son, en realidad, algo más elevados (alrededor de un 4% en lugar de un 2% o 3%)²³.

3.4.- ACUERDOS Y PROPUESTAS ESTABLECIDOS EN LAS DIFERENTES CUMBRES DEL GRUPO 16+1

Cada año, en la cumbre celebrada en el marco del Grupo 16+1, se han reunido diferentes líderes de cada uno de los países para establecer las nuevas directrices y objetivos fijados para el próximo año. Además, se hace un balance de los resultados alcanzados respecto a la cumbre anterior. Dado que ya han sido nombrados con anterioridad los 12 puntos que se establecieron en la primera cumbre, en este apartado se ofrecerá una visión de las directrices acordadas en los demás encuentros, basado en la información que se muestra en la web oficial del secretariado del Grupo 16+1²⁴. A continuación, se presentarán los principales acuerdos en cada una de las diferentes cumbres:

²² SZCZUDLIK, Justyna. *China's 16+1 Poses Few Risks to Europe*, 2017. URL: <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/china-poses-few-risks-to-europe/> [Fecha de consulta: Marzo 2018]

²³ *Ibidem*

²⁴ Secretariat for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries. URL: <http://www.china-ceec.org/eng/> [Fecha de consulta: Abril 2018]

- **Las directrices de Bucarest para la cooperación entre China y los países de Europa Central y del Este (Bucarest, 2013):**

En esta ocasión, fue el Primer Ministro Li Keqiang quién visitó la capital de Bucarest para dicho encuentro. Destacó, en primer lugar, el alto potencial económico de los países PECO que, en ese momento, representaban únicamente el 10% del total de volumen del comercio de China y el total de la UE. Para tratar de ampliar la cooperación y eliminar barreras proteccionistas, las directrices acordadas en la cumbre de Bucarest se enmarcaron en ocho puntos generales. Estos puntos buscan promover la celebración de reuniones de jefes de gobierno con asiduidad, así como establecer una agenda de cooperación a medio plazo en los ámbitos de comercio, finanzas, conectividad, ciencia, tecnología y cultura. En referencia a las inversiones, el principal destino de las mismas volvería a ser la infraestructura.

En cuanto a la cooperación en materia de comercio, las partes se oponen al proteccionismo en todas sus formas, promoviendo la inversión mutua a través de la celebración de reuniones ministeriales, simposios en materia económica y foros de inversión. También se fija la necesidad de alentar el protagonismo de las PYMES en el intercambio del comercio entre estos países y China. Por otro lado, se pretende incentivar el comercio agrícola cuando se cumplan los requisitos sanitarios necesarios y creando una asociación y un foro que sirva de apoyo a la promoción de este sector del comercio.

Referente a la cooperación financiera, se lanza el Fondo de Cooperación para la Inversión China-PECO, se promueve el establecimiento de sucursales bancarias chinas en estos países y se pretende dar apoyo a las instituciones chinas para que inviertan en el mercado interbancario de los mismos.

En cuanto a conectividad, se presenta la posibilidad de establecer un corredor internacional ferroviario que conecte China con los países del Centro y Este de Europa, así como la creación de nuevas líneas de transporte en estos países. Se plantea la creación de una asociación para la cooperación en infraestructura a la que pueden unirse las empresas, así como la convocatoria de una conferencia sobre transporte, logística y rutas comerciales.

La cooperación en materia de ciencia, tecnología, protección ambiental y energía se pretende llevar a cabo mediante la celebración de simposios, firmando memorandos de entendimiento sobre cooperación ambiental y estableciendo asociaciones y redes de

investigación. Finalmente, en cuanto a los intercambios culturales y de personas, se plantea la celebración de un simposio de alto nivel de think-tanks, visitas de periodistas, facilitación de la movilidad de personas (por ejemplo, agilizando el trámite de visados y permisos de residencia).

En la revisión llevada a cabo en la cumbre celebrada en Belgrado en el año 2014 se destacan las acciones llevadas a cabo en relación a los objetivos marcados en Bucarest. Dado que el tiempo transcurrido no permite analizar los resultados obtenidos en materia comercial, financiera o en cuanto a conectividad, sí que se exponen las acciones llevadas a cabo para el cumplimiento de los objetivos establecidos. Entre ellos, se destaca: la celebración de conferencias de alto nivel sobre rutas comerciales, logísticas y de transporte; celebración de simposios y seminarios en materia de innovación tecnológica y transferencia internacional de tecnología; celebración del 1er Simposio de alto nivel sobre Think-tanks; celebración de diferentes foros de inversión; eventos de promoción turística; celebración del Foro de Cooperación Económica y Comercio Agrícola; varias reuniones de jefes de gobierno de China y los países PECO. En resumen, acciones todas ellas encaminadas al desarrollo de los puntos acordados en la cumbre celebrada en Bucarest.

- Las directrices de Belgrado para la cooperación entre China y los países de Europa Central y del Este (Belgrado, 2014):

Continuando con la celebración de la cumbre anual en el marco de la agenda del Grupo 16+1, en 2014 se establece la capital de Serbia como sede para el encuentro. En ese año, todas las partes implicadas coincidieron en la necesidad de formular una agenda a medio plazo para lograr ejecutar el cometido del grupo. Esta agenda a medio plazo se verá reflejada en un texto elaborado en la cumbre celebrada un año después. Los campos en los que se desarrollan los puntos planteados para el próximo año son los mismos que en la cumbre anterior: cooperación comercial, financiera, tecnológica, ambiental, cultural y mejora de la conectividad. En este caso, los objetivos presentados en dicha cumbre tendrán como guía el documento ‘Agenda Estratégica para la cooperación entre China y la UE 2020’, elaborado en el año 2013. Esta Agenda es un acuerdo de voluntades firmado entre China y los países de la UE en virtud de la importancia que ambos actores representan en el mundo global actual y de sus, cada vez más estrechas, relaciones económicas y diplomáticas.

En el ámbito de la cooperación para la mejora de la conectividad entre China y estos países europeos se establece la necesidad de continuar desarrollando los puntos establecidos en la cumbre de Bucarest. Además, se pretende dar apoyo para mejorar y aumentar el tráfico marítimo y aéreo con, entre otras medidas, la facilitación en los despachos de aduanas, creando nuevas rutas logísticas y estableciendo vuelos directos entre China y los países PECO. Otra de las medidas que se llevarán a cabo es continuar desarrollando el ‘Proyecto Piloto de Rutas Comerciales Inteligentes y Seguras China-UE’ e invitar a más países PECO a adherirse al mismo. Este proyecto, presentado por primera vez en 2006, busca fomentar la confianza, la cooperación y el entendimiento en el comercio entre China y la UE. Para ello, se prueban las medidas de seguridad aplicadas a los contenedores y la tecnología asociada a lo largo de su trayecto. El objetivo a largo plazo será facilitar un acuerdo sobre el reconocimiento mutuo de las medidas de seguridad, los resultados de los controles y los agentes económicos autorizados²⁵.

Para continuar con la cooperación en materia comercial y de inversión se propone, junto a los puntos acordados en la cumbre anterior, apoyar a las empresas y asociaciones comerciales a unirse al Consejo Empresarial China-PECO. Se establece el compromiso de continuar intercambiando información sobre inversiones para promover las mismas. La celebración de foros, reuniones ministeriales y la promoción del comercio agrícola se vuelven a incluir en la agenda de Belgrado 2014.

En el marco de la cooperación financiera, se continúa dando importancia a la línea especial de crédito de 10.000 millones USD y otras herramientas de financiación para promover el comercio. Se plantea animar a los bancos centrales de China y los PECO para la firma de acuerdos en materia de divisa para facilitar los pagos en moneda local así como una cooperación financiera integral que incluya intercambio de personas, información y facilitación del negocio.

Finalmente, en cuanto a cooperación en ciencia, tecnología, protección ambiental y energía, se añade la propuesta de desarrollar los proyectos nucleares siguiendo los principios de transparencia y seguridad, cumpliendo las obligaciones internacionales establecidas en este contexto. Por su parte, Rumanía propone establecer un Centro de Diálogo y Cooperación para proyectos relacionados con la energía donde se reciban a

²⁵ Comisión Europea. El Comisario Šemeta visita China para impulsar la cooperación en materia de controles aduaneros y lucha contra la falsificación de productos. Base de datos de prensa de la Comisión Europea, 2010

empresas, expertos en la materia y representantes del gobierno. Para la cooperación entre pueblos y culturas, así como la promoción de los intercambios, además de continuar promoviendo la celebración de simposios y foros en materia cultural, China anima a sus empresas de artes escénicas a participar en las obras desarrolladas en los países PECO.

Un año después de haber fijado las Directrices de Belgrado para la cooperación, la evaluación de las mismas llevadas a cabo en Suzhou determinaron que, de nuevo, se realizaron gran variedad de acciones para el cumplimiento de las mismas. En primer lugar, se estableció oficialmente el mecanismo de cooperación para la facilitación del despacho de aduanas para la línea express China-Europa Tierra-Mar entre las aduanas china, húngara, serbia, macedónica y griega. También se lanzaron los vuelos directos regulares Pekín-Budapest y Pekín-Praga. Al mismo tiempo, se han celebrado diferentes festivales de arte chino en Lituania, Estonia y Letonia, así como diferentes foros de cooperación cultural, como el celebrado en Sofía (Bulgaria). En noviembre de 2015 se firmó entre China y Hungría un memorando de entendimiento sobre cooperación en energía nuclear, así como otro memorando de entendimiento firmado entre China y Eslovenia para el establecimiento del mecanismo de coordinación China-PECO para la cooperación forestal.

- **Las directrices de Xuzhou para la cooperación entre China y los países de Europa Central y del Este (Xuzhou, 2015):**

Bajo el lema “Nuevos comienzos, nuevos dominios, nueva visión” comenzó en la ciudad china de Xuzhou la cuarta cumbre anual del Grupo 16+1. Siguiendo con los campos de actuación tratados en las cumbres anteriores, se establecen nuevas prioridades para la mejora en conectividad, cooperación económica y financiera, cooperación agrícola y forestal, en ciencia y tecnología, intercambios personales y culturales, así como cooperación a nivel local.

En cuanto a conectividad se refiere, se hace referencia al comienzo del funcionamiento ferroviario de carga rápida que conecta China y Polonia. El resto de países PECO muestran su interés en proyectos similares así como al establecimiento de centros logísticos. Se continúa simplificando los procesos aduaneros a través del marco de cooperación para facilitar el despacho de aduanas entre China, Hungría, Serbia y Macedonia. Además, se continúan con los esfuerzos de establecer una asociación China-PECO sobre cooperación en transporte e infraestructura.

En el caso de la cooperación económica y financiera, se continúan celebrando reuniones ministeriales, ferias y foros con el objetivo de ampliar este tipo de cooperación. Se sigue apoyando la participación de las PYMES en la búsqueda de una mayor conectividad comercial y se llevan a cabo acciones bancarias que faciliten el sistema de pago interbancario transfronterizo entre China y los países PECO.

Cabe destacar en el campo de cooperación agrícola y forestal la firma de los diferentes protocolos de cuarentena de productos animales y de origen animal que se exportarán a China desde Serbia, Macedonia, Eslovenia, Lituania, Polonia y Estonia. Por otro lado, se proponen la firma de acuerdos para fortalecer la cooperación en materia de recursos acuíferos y riego agrícola. Referente a ciencia y tecnología se continúa celebrando el Seminario China-PECO sobre Innovación, Cooperación Tecnológica y Transferencia Internacional de Tecnología, así como el Foro de ministros de Salud. Además, se invita a profesionales y empresas del sector sanitario a visitar China para la participación en seminarios y exposiciones de esta temática con el fin de fortalecer los intercambios académicos y profesionales.

Los contactos interpersonales e intercambios culturales se continúan alentando con la celebración de foros y simposios, entre los que cabe destacar los destinados a arte, patrimonio cultural, turismo y periodísticos. A nivel local, se celebra la 3ª reunión de líderes locales de China y los países PECO y los participantes apoyan los intercambios y cooperación entre los alcaldes de las ciudades capitales de estos países.

En la cumbre celebrada en Xuzhou se materializa en forma de 58 puntos la propuesta de una ‘Agenda a medio plazo para la cooperación entre China y los países de Europa Central y Oriental’. Esta Agenda está compuesta por una serie de medidas que toman como base la Agenda Estratégica China – UE 2020 y tienen una visión de implementación y desarrollo para el período 2015-2020. El objetivo de esta Agenda es aumentar el potencial de cooperación, donde los participantes pueden implementar activamente sus propuestas en función de su realidad económica, necesidades y prioridades siempre buscando un beneficio mutuo. Todo ello acorde a las respectivas leyes y reglamentos de cada país.

- La reunión de los Jefes de Gobierno de los países de Europa Central y Oriental y China: Declaración de Riga (Riga, 2016):

En el año 2016 se celebra la capital de Letonia el 5º encuentro anual del Grupo 16+1. El tema central de este encuentro fue ‘La interconectividad de los tres mares’, haciendo

referencia en la cooperación que involucra los puertos del Mar Adriático, el Mar Báltico y el Mar Negro. Para ello, se desarrollarán centros de transporte que conecten puertos y zonas industriales en las zonas costeras de estos tres mares, estableciendo una mejor conectividad por carretera, ferrocarriles y ríos. La mejora en la conectividad de estos tres mares se pretende conseguir a través de una optimización de los puertos; apoyando la inversión en los mismos; expandiendo la capacidad de actuación de los puertos; y extendiendo las rutas marítimas de los tres mares.

Aún es pronto para poder valorar los resultados de las propuestas llevadas a cabo en esta cumbre pero, en este sentido, se estableció la Secretaría de Coordinación para asuntos marítimos China-PECO en Varsovia en febrero de 2017.

La cumbre de Budapest de los Jefes de Gobierno de los países de Europa Central y Oriental y China (Budapest, 2017):

La última cumbre fue la celebrada en Budapest, capital de Hungría, en noviembre de 2017. En el discurso que el primer ministro chino, Li Keqiang, ofreció cinco propuestas destinadas a continuar promoviendo la cooperación China-PECO. Por un lado, hizo hincapié en que ambas partes continuaran fomentando la liberación y facilitación del comercio la inversión. En segundo lugar, animó a los países integrantes a seguir llevando a cabo grandes proyectos de conectividad por tierra, mar, aire e internet. En tercer lugar, animó a buscar otras formas de cooperación como el establecimiento de parques industriales en los ámbitos de fabricación, energía, logística y agricultura. En cuarto lugar, se anunció el establecimiento de la Asociación Interbancaria China-PECO y la segunda fase del Fondo de cooperación para la inversión China PECO. Finalmente, continuó animando a los países a desarrollar más intercambios culturales y de personas.

3.5.- AVANCES EN LA COOPERACIÓN CHINA-PECO DURANTE EL PERÍODO 2012-2017

Tras la revisión de los acuerdos establecidos en las diferentes cumbres y las acciones que se han llevado a cabo para en cumplimiento de los mismos, se puede concluir que, realmente, ha habido actitud proactiva y en concordancia con los objetivos marcados. Desde el *China-CEEC Think Tanks Network*, en un informe sobre la cooperación en el marco del grupo 16+1 en los últimos 5 años²⁶, se destacan los siguientes avances en los siguientes campos:

- Promoción de la inversión en diferentes ámbitos

La cooperación en el marco del Grupo 16+1 ha alcanzado grandes avances en los últimos 5 años en cuanto a inversión se refiere, en proyectos relacionados con la infraestructura, la energía, la protección del medio ambiente y sector tecnológicos. La inversión destinada a estos países creció cada año y ello ha supuesto un desarrollo económico en los países PECO. En los próximos años, la inversión seguirá siendo el pilar principal de la cooperación entre China y los PECO, buscando un aumento del volumen comercial, que a su vez conducirá a reducir el déficit comercial que muestran estos países respecto a China.

- Crecimiento de la cooperación local

Dado que muchas de las ciudades chinas pueden llegar a tener el mismo tamaño que los países PECO, China ha promovido la cooperación a nivel local con los países europeos del grupo 16+1. Esta cooperación puede ser bien económica, comercial o incluso cultural. La base de este tipo de cooperación radica en el tamaño de la economía de China y de sus propias diferencias por territorios. Busca así adaptar esta cooperación con los países PECO a nivel local. Se destacan los logros en cooperación con los países PECO en ciudades como Zhejiang, Jiangsu, Hebei o Beijing.

- Aumento de la cooperación especializada

Atendiendo a los diferentes mecanismos de cooperación en el marco del grupo 16+1 vistos anteriormente, ha supuesto un aumento en la cooperación de forma más específica en los diferentes campos de especialización. En ese sentido, las diferentes

²⁶ ZUOKUI, Liu. *The Cooperation between China and Central & Eastern European Countries (16+1): 2012-2017*. China-CEEC Think Tanks Network, 2017.

formas de cooperación alcanzan casi 20 plataformas, según el *China-CEEC Think Tanks Network*, han enriquecido la cooperación China-PECO logrando un alcance multi-nivel y llevando a cabo políticas de amplio alcance.

Ejemplos de esta cooperación especializada son la relacionada con la Aduana, estableciendo un mecanismo de cooperación internacional aduanera a lo largo de las líneas de ferrocarril, facilitando el intercambio de información y la coordinación en la aplicación de las diferentes leyes.

- Notables progresos en la promoción de la iniciativa ‘La Nueva Ruta de la Seda’

La iniciativa de ‘La Nueva Ruta de la Seda’ es un plan presentado por China en el año 2013 que busca conectar a través de una extensa red de transporte marítimo, aéreo y terrestre una gran parte de Eurasia. Para China, este proyecto guarda un especial interés en el área que abarca los PECO, dado que aquí se encuentra una importante puerta de acceso al mercado europeo. Facilitar el acceso puede suponer un beneficio para China, así como para el resto de los PECO.

Tras la formación del Grupo 16+1, la región de Europa Central y Oriental se ha incorporado completamente al marco de la iniciativa ‘La Nueva Ruta de la Seda’, convirtiéndose en un punto de acceso clave para el mercado europeo. Se ha impulsado, en este sentido, la Ruta de la Seda Marítima (China-Europe Land-Sea Express Route), la Ruta de la Seda Terrestre (The New Eurasian Continental Bridge) y el China-Europe Express para ser todo ello establecido en Europa. Para la realización de estos proyectos de conectividad, se han promovido instrumentos de apoyo financiero y ello ha supuesto un gran avance para el proyecto global de ‘La Nueva Ruta de la Seda’.

La cooperación que se ha dado entre los países europeos integrantes del Grupo 16+1 y China ha jugado un papel importante en el desarrollo de este proyecto que, aunque de reciente presentación, ha mostrado ya ciertos avances en esta zona. En este sentido, se puede destacar que se han puesto en funcionamiento varias líneas ferroviarias que parten de China y se dirigen o llegan a algunos países del Centro y Este de Europa. La más importante a destacar sería la China Railway Express, que se presenta como la red ferroviaria más importante que conecta China con estos países. Varias medidas se han llevado a cabo en el desarrollo de la misma. Para 2016, según informa Reuters, ya había 39 líneas operativas que conectaban diferentes ciudades de China con varios

países de Asia Central y Europa²⁷. En referencia a las medidas tomadas en torno a la red ferroviaria China Railway Express, se llevaron a cabo dos reuniones de gran importancia en las ciudades de Zhengzhou y Chongqing en el año 2014²⁸.

En el marco de la ‘Nueva Ruta de la Seda Marítima’, la construcción de la línea exprés Tierra – Mar China – Europa es probablemente uno de los más ambiciosos proyectos en Europa. La línea parte de la zona costera sur de China y conecta con la zona mediterránea del puerto de El Pireo en Grecia. En su recorrido, permite descargar mercancía en las zonas del Mar Rojo y del Canal de Suez, llegando a la región de Europa Central.

En cuanto a las medidas acordadas en este contexto, en 2013, China, Hungría y Serbia establecieron el propósito de construir la línea férrea Hungría-Serbia para servir de zona de intercambio entre China y Europa. En el año 2015, China y Hungría firmaron un acuerdo sobre la construcción y financiación del proyecto. En ese sentido, se creó la China - Hungarian Railway joint venture, empresa conjunta entre empresas estatales del sector chinas y la empresa estatal del ferrocarril en Hungría, con un 85 % de la participación en manos de las empresas chinas²⁹. Poco después, se aprobó la construcción de la línea en la cumbre celebrada Budapest en el año 2017. Ese mismo año, se comenzaron las obras de esta línea en Serbia³⁰.

A parte de los proyectos citados anteriormente, también se pueden citar otros planes de infraestructura que muestran la colaboración que se ha dado entre China y estos 16 países. Ejemplos de ello son el puente de Zemun - Borca en Serbia (que atraviesa la ciudad de Belgrado) o la autovía Bar-Boljare, que conecta Montenegro y Serbia.

- Ricos intercambios culturalmente entre los pueblos

²⁷ GOH, Brenda. China adds fuel to speed up 'Railway Express' to Europe, *Reuters*, 2016. URL: <https://www.reuters.com/article/us-china-railway-europe/china-adds-fuel-to-speed-up-railway-express-to-europe-idUSKCN12C0EJ?il=0> [Fecha de consulta: Marzo 2018]

²⁸ LANJIAN, Chen, WEI, Zhang. *China OBOR in Perspective of High-speed Railway (HSR)-Research on OBOR Economic Expansion Strategy of China*, 2015. URL: http://www.hrpub.org/journals/article_info.php?aid=2813 [Fecha de consulta: Marzo 2018]

²⁹ BARROW, Keith, JOO, Ferenc. China to finance Budapest - Belgrade upgrading, *IRJ*, 2015. URL: <https://m.railjournal.com/index.php/europe/china-to-finance-budapest-belgrade-upgrading.html> [Fecha de consulta: Marzo 2018]

³⁰ VASOVIC, Aleksandar. Serbia starts construction of Chinese-funded railway to Budapest, *Reuters*, 2017. URL: <https://www.reuters.com/article/serbia-china-railway/serbia-starts-construction-of-chinese-funded-railway-to-budapest-idUSL8N1NY4RR> [Fecha de consulta: Marzo 2018]

Las acciones llevadas a cabo para la cooperación y los intercambios culturales entre los pueblos chinos y los europeos han obtenido avances sin precedentes en los últimos 5 años, según el 16+1 Think-Tank Network. Ello ha ayudado a mejorar las conexiones intrapersonales y culturales de forma más profunda, en campos como la política, la educación, la salud, la juventud, los medios de comunicación, etc. En los temas analizados por los think-tank que giran en torno a la plataforma 16+1, es un aspecto que actualmente se debate con frecuencia.

Si bien la visión en cuanto a cooperación local, cultural, intercambio de personas, tecnología es bastante optimista, más adelante se intentará mostrar el impacto real que los proyectos de infraestructura han tenido en estos países.

4.- LA INICIATIVA DE ‘LA NUEVA RUTA DE LA SEDA’ Y LA EFICACIA DE SU APLICACIÓN EN LOS PECO

Como ya ha comentado anteriormente, en septiembre del año 2013, el presidente chino Xi Jinping, en una visita a Kazajistán, propuso por primera vez el desarrollo y construcción del proyecto ‘One Belt, One Road’ (OBOR) o ‘La Nueva Ruta de la Seda’. Con ello, se pretende establecer una red comercial que conecte China con la mayor parte de Eurasia y mejorar las conexiones con los países que rodean a China. Todo ello, tratando de recuperar las diferentes rutas comerciales de la antigua Ruta de la Seda. En ese sentido, se trazan dos planes principales, uno marítimo (Maritime Silk Road Initiative) y otro terrestre (Silk Road Economic Belt). En el siguiente apartado de este trabajo se concretarán los proyectos llevados a cabo en los PECO en el marco de ‘La Nueva Ruta de la Seda’.

Imagen 2: Maritime Silk Road Initiative y Silk Road Economic Belt

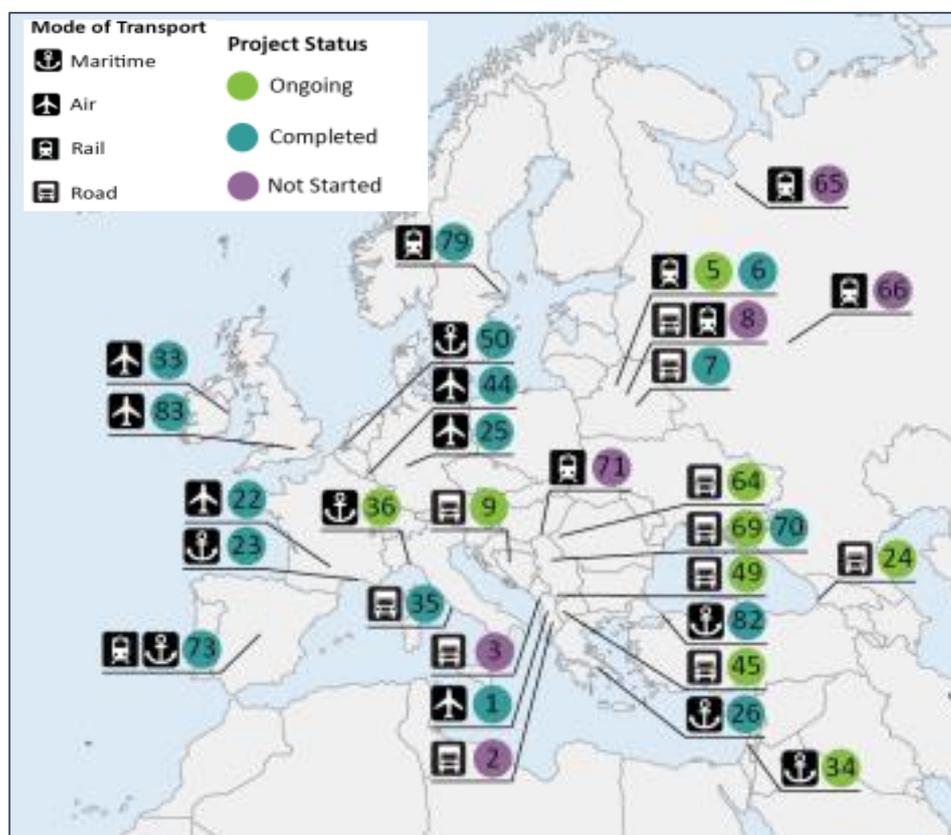


Fuente: Ministerio de Asuntos Exteriores de China

La imagen anterior muestra una visión general de las líneas marítimas y terrestres que siguen los proyectos presentados en torno a ‘La Nueva Ruta de la Seda’. Sin embargo, merece gran importancia mostrar un mapa ampliado sobre la zona de los PECO para poder valorar así el grado de importancia que la iniciativa tiene en esta zona. Dentro del marco de la ‘La Nueva Ruta de la Seda’, surge una extensión del mismo en la zona de los

Balcanes y que, por extensión, implica a varios países de la UE. En la llamada ‘Ruta de la Seda de los Balcanes’, que el Dr. Jens Bastian define, para un informe del BERD, como <<el nombre dado a la ruta de transporte y logística que China ha comenzado a establecer en la región de los Balcanes en el marco de ‘La Nueva Ruta de la Seda’. Los Balcanes, y por extensión Europa suroriental, es una región donde China puede probar empíricamente distintos elementos de ‘La nueva Ruta de la Seda’. La ruta comienza con la inversión insignia en el puerto griego de El Pireo, el puerto europeo más importante para la entrada de barcos en el Mediterráneo desde el canal de Suez>>³¹. Por tanto, es importante tenerlo en cuenta para este trabajo por la cantidad de PECO que implica.

Imagen 3: Mapa de proyectos de transporte en Europa de ‘La Nueva Ruta de la Seda’ (2010-2017)



Fuente: Dirección General de Políticas Internacionales del Parlamento Europeo

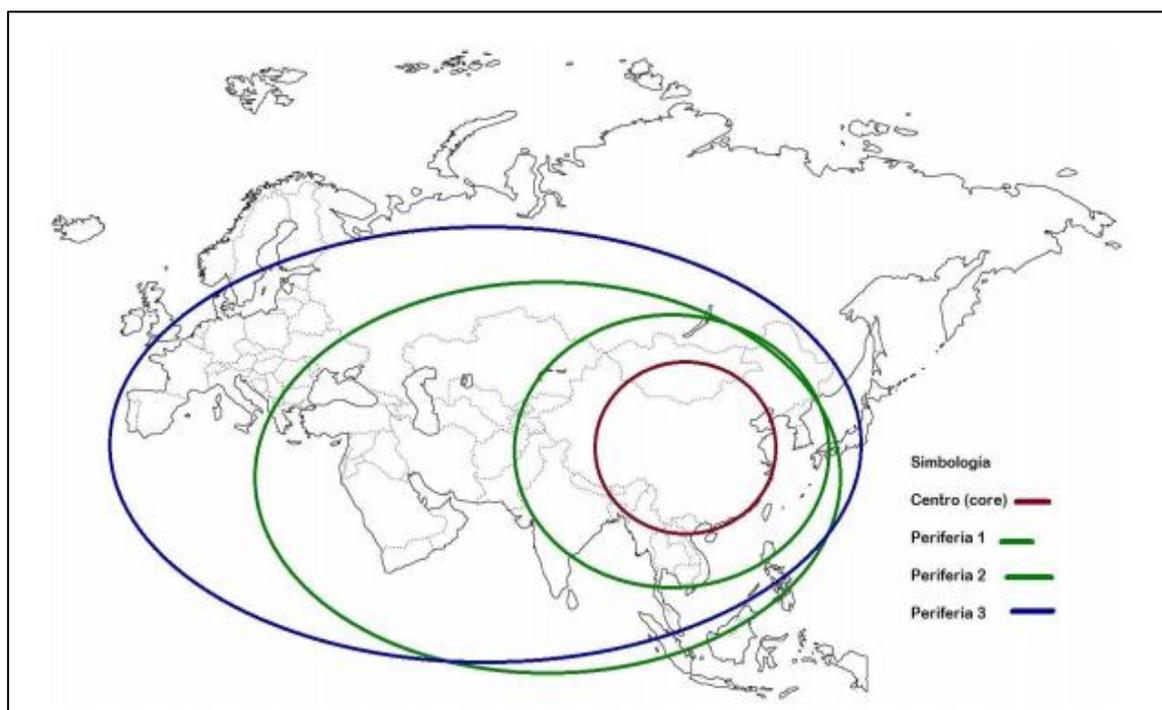
En este mapa se muestran los proyectos relacionados con ‘La Nueva Ruta de la Seda’ en Europa. De los proyectos identificados, la mayor parte están en construcción o

³¹ BASTIAN, Jens. *The potential for growth through Chinese infrastructure investments in Central and South-Eastern Europe along the “Balkan Silk Road”*, 2017 URL: <http://www.ebrd.com/news/2017/what-chinas-belt-and-road-initiative-means-for-the-western-balkans.html> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

completados. En resumen, se podrían distinguir 11 proyectos en países de la UE que han recibido financiación por parte de China a través inversión extranjera directa por un total de 4.8 billones de euros³², no siendo este el tema principal de este trabajo. El motivo de por qué esta es la forma principal de financiar proyectos en los países de la UE es porque estos países ya cuentan con financiación en forma de préstamos provenientes de la UE. En cuanto a los PECO no pertenecientes a la UE, 14 son los proyectos principales y que veremos más adelante.

Es interesante el punto de vista tres autores de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla en referencia a la estrategia geoeconómica de China en las diferentes zonas que abarca el proyecto OBOR³³. En un trabajo presentado en el VIII Simposio Electrónico Internacional sobre Política China, se ofrece una visión de cómo China implementa este proyecto en función del área geográfica implicada. Para ello, lo representan a través de la siguiente imagen:

Imagen 4: Esquema sino-centrista de la iniciativa ‘La Nueva Ruta de la Seda’



³² GLEAVE, Steer Davies. *Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels, 2018.

³³ LEÓN, Raquel, TELLO PRIOR, Juan Carlos, MONTIEL, Samantha. *El sector ferroviario y la iniciativa OBOR, mecanismo transcontinental estratégico para el posicionamiento geoeconómico de China en Europa y Asia*. VIII Simposio Electrónico Internacional sobre política china, 2017.

El caso de la periferia número 1 representaría el campo de acción más cercano al centro. Las actividades se centran en la obtención de materia prima que suministrarían directamente a la industria china aunque, al mismo tiempo, significa una zona importante de colocación y consumo de producto chino, por lo que aquí China lleva a cabo colocación directa de capital. La importancia de esta zona no es solo geográfica, sino también histórica y de asentamiento de población china. La conexión de todas estas periferias se vería reforzada a consecuencia de la infraestructura ferroviaria que se desplaza desde China a Europa. En cuanto a la periferia 2 a pesar de ser la región más vulnerable, es una zona de suma importancia donde la conexión a través de la infraestructura permite un mayor acercamiento geográfico a Europa y, al igual que en la periferia 1, mayor acceso a materias primas y mercado para la colocación de producto. Es en la periferia 2 donde se podría encasillar a los PECO, a pesar de mostrarse, en parte, en la periferia 3. Finalmente, en referencia a la periferia 3, sería una zona de colocación de producto más que de suministro de materias primas. Por ello, una mejor conexión llevada a cabo a través de la infraestructura supondría una mayor presencia china en la zona de Europa Central y Occidental, debilitando así la idea de separación entre Oriente y Occidente.

4.1.- REVISIÓN DE LOS PRINCIPALES PROYECTOS EN LOS PECO EN EL MARCO DE LA INICIATIVA DE ‘LA NUEVA RUTA DE LA SEDA’

En este apartado del trabajo se pretende revisar los principales proyectos llevadas a cabo en los PECO en el marco de ‘La Nueva Ruta de la Seda’, siempre y cuando hayan recibido financiación en forma de préstamos por parte de instituciones públicas chinas. Como ya se ha comentado, el proyecto de ‘La Nueva Ruta de la Seda’ tiene su implicación también en la zona del Centro y Este de Europa y es una parte importante del programa de cooperación comercial del Grupo 16+1. Por otro lado, se incluyen los proyectos de energía en los que China también ha participado a través estos préstamos. El motivo de por qué se incluyen estos proyectos lo encontramos en un estudio llevado a cabo por el Departamento Políticas Estructurales y de Cohesión del Parlamento Europeo³⁴. En este

³⁴ GLEAVE, Steer Davies. *Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels, 2018.

informe se indica que uno de los objetivos de ‘La Nueva Ruta de la Seda’ es la <<creación de rutas alternativas de energía por tierra para el suministro de petróleo y gas de Asia Central, Asia Sur-Oriental y Pakistán>> debido a <<la necesidad de reducir su dependencia de algunas fuentes de energía en particular. Su dependencia de fuentes extranjeras de petróleo y gas natural es importante y va en aumento, dado que su demanda interna ha excedido con creces su capacidad de generar energía suficiente>>.

Coincidiendo con la opinión de la investigación llevada a cabo por la Dirección General de Política Internacional del Parlamento Europeo³⁵, se ha llegado a la conclusión de que existe cierta dificultad a la hora de identificar los proyectos asociados a ‘La Nueva Ruta de la Seda’. Según este informe, esto se debe principalmente a que no hay un programa de proyectos estructurado y claramente definido acompañado de un presupuesto asociado; existe gran variedad de instituciones chinas que proporcionan los préstamos, así como empresas que provienen de capital; en el desarrollo e implementación de los proyectos en el marco de la ‘Nueva Ruta de la Seda’ intervienen varias delegaciones del gobierno, tanto estatal como regional, lo que impide identificar una única fuente de información; algunos de los proyectos se comenzaron a implementar antes de que la iniciativa surgiese, y muchos de ellos han seguido llevándose a cabo al margen de la iniciativa.

Dada la dificultad para encontrar información relativa a los proyectos llevados a cabo con financiación pública china en los países del Grupo 16+1 pertenecientes a la UE, se mostrará la información que se ha conseguido de algunos países concretos. En referencia a los proyectos llevados a cabo en la UE, suele ser principalmente a través de inversión extranjera directa (no siendo este el tema a analizar en este trabajo) para la adquisición o participación en puertos, líneas de tren o aeropuertos. En cualquier caso, los proyectos que se llevan a cabo en la UE, suelen estar en su gran mayoría financiados con fondos de la UE. En los casos en los que las empresas chinas actúan como contratista, se ha visto frustrado en muchas ocasiones por no cumplir los estándares de contratación fijados en la UE. A continuación se mostrará la información sobre proyectos por países, estado de los proyectos y cantidad recibida por cada una de las instituciones chinas. Para ello, se ha utilizado la información documento preparado por Oleg Levitin, Jakov Milatovic y Peter

³⁵ GLEAVE, Steer Davies. *Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies*, Brussels, 2018.

Sanfey del Departamento de economía, política y gobernanza del BERD, con una contribución de Matthew Jordan-tanque, del Departamento de banca del BERD³⁶.

Tabla 3: Proyectos financiados por instituciones chinas en los PECO en el marco de ‘La Nueva Ruta de la Seda’

País	Proyecto	Valor	Instituciones
Montenegro	Sección de la Autopista Europea hacia Serbia	716 mill. euros	Exim Bank of China – Gobierno de Montenegro
Montenegro	Renovación de la flota mercante	156 mill. euros	Exim Bank of China
ByH	Autopista Bania Luka – Split (Croacia)	600 mill. euros	Exim Bank of China
ByH	Planta de energía térmica de 450MW en Tuzla	785,60 mill. euros	Exim Bank of China - Ellektropivreda ByH
ByH	Central de energía térmica en Banovici	388 mill. euros	Dongfang Electric Corp
ByH	Central de energía térmica en Stanari	550 mill. euros	Development Bank of China
Serbia	Puente sobre el Danubio en Belgrado	170 mill. euros	Exim Bank of China
Serbia	Tren de alta velocidad que conecta Belgrado y Budapest	1.500 mill. euros	Exim Bank of China
Serbia	Planta de energía térmica en Kostolac	700 mill. euros	Exim Bank of China - EPS y el Gobierno serbio
Serbia	Sección de la Autopista Europea hacia Montenegro	273 mill. euros	Exim Bank of China
Macedonia	Modernización del sistema ferroviario	-	-
Macedonia	Autopistas	580 mill. euros	Exim Bank of China – Gobierno de Macedonia
Albania	Autopista Arber	-	-
Albania	Parque industrial en la ciudad de Durre	-	-
Rumania	Planta de energía térmica en Rovinari	1.000 mill. euros	-
Rumania	Planta de energía térmica Mintia-Deva	250 mill. euros	-
Rumania	Planta de energía hidroeléctrica Tarnita-Lapustesti	1.000 mill. euros	-
Rumania	Central nuclear Cernavoda	2.000 mill. euros	-

Fuente: Elaboración propia en base a la información obtenida en un informe para el BERD.

³⁶ LEVITIN, Oleg, MILATOVIC, Jakov, SANFEY, Peter. *China and South-Eastern Europe: Infrastructure, trade and investment links*, 2016. URL: <http://www.ebrd.com/news/2016/ebd-papers-highlight-potential-of-southeastern-europe.html> [Fecha de consulta: Febrero 2018].

Montenegro

- Construcción de una sección de la Autopista Europea hacia Serbia

En 2014, el Exim Bank of China aprobó un préstamo por valor de 716 millones de euros para construir la primera parte de esta autopista que conectaría las ciudades de Podgorica y Kolasin, como parte del proyecto que busca conectar el puerto de Bar en Montenegro con la frontera de Serbia. Este proyecto se presentó en febrero de 2014 cuando la constructora china CRBC firmase un contrato con Montenegro para la construcción de una autopista de un total de 169 km. Se prevé que el coste total ascienda a 121 millones de euros, financiado principalmente con el préstamo chino de 875 USD a 20 años y una tasa de interés fija del 2%, aportando el gobierno de Montenegro unos 121 millones de euros. A finales de 2014, se aprobó finalmente la construcción de la autopista. Dado el tamaño del país, se espera que suponga un impulso a la economía del país.

- Proyecto de renovación de la flota mercante

A pesar de que, a día de hoy, el país no cuenta con una flota mercante debido a la falta de mantenimiento de la misma o a diferentes ventas de la misma, sí que se renovó con financiación proveniente de China. A través de un préstamo de 56 millones de euros a 15 años con una tasa de interés fija del 3% ofrecido por el Exim Bank of China, el país comenzó en el año 2006 a reconstruir su flota mercante. Este capital se utilizó, en un principio, para la compra de dos barcos mercantes fabricados en China con capacidad de transportar 35.000 toneladas de mercancía. Posteriormente, Montenegro adquirió otros dos barcos mercantes fabricados en China a través de un préstamo de 100 millones de € a 20 años y a un interés fijo del 2%.

- Diferentes proyectos en los que China es un potencial inversor

Diferentes empresas estatales chinas (entre ellas la China Poly Group Corporation o la China Machine Engineering Corporation) se han interesado en proyectos energéticos presentados por Montenegro, como son la construcción de centrales hidroeléctricas a orillas de los ríos Komarnica y Moraca. En concreto, Montenegro estudia la construcción de una central hidroeléctrica de 168 MW a las orillas del río Komarnica que requiere una inversión aproximada de 134 millones de euros, además de cuatro plantas de energía en el río Moraca que requerirán una inversión total aproximada de 530 millones de euros. Estos proyectos, de momento, no se han comenzado a desarrollar.

Por otro lado, en 2015 se firmó, junto a Albania y la empresa china Pacific Construction Group un memorando de entendimiento para la construcción de la ‘autopista azul’ o la autopista Adriático con Jónico. Esta se extenderá por Montenegro, Albania, Italia, Grecia y Croacia. Con este memorando de entendimiento se abre la posibilidad de que China intervenga en la construcción de algunos trayectos de la misma como el caso de la carretera de Peze (en Tirana), Dushk (en Fier) o Thumane (en Durres).

Bosnia-Herzegovina

- Construcción de la autopista Bania Luka – Split (Croacia)

La empresa china Sinohydro ha firmado un acuerdo preliminar con la empresa bosnia que gestiona autopistas Autoputevi Republike Srpske para la construcción de 93 km de un total de 186 km de la autopista que unirá Bania Luka con la ciudad croata de Split. La construcción de dicho tramo está valorada en aproximadamente 600 millones de euros. En cuanto a la financiación del proyecto, el país bosnio ha comenzado a negociar con el China Exim Bank una posible financiación del proyecto.

- Construcción de una planta de energía térmica de 450MW en Tuzla.

Para la construcción de dicha planta se firmó un memorando de entendimiento entre el consorcio del Grupo Gezhouba de China y el gobierno de Bosnia, en el año 2014. En la licitación del proyecto, el consorcio Gezhouba Group-Lider Guandong Electric Power Design Institute ha realizado su oferta por un valor de 785,60 millones de €, que se espera que sea financiado por Ellektropivreda Bosnia y Herzegovina en un 15% y, el resto, por el China Exim Bank. La empresa Electropivreda BiH opera en la actualidad dos plantas eléctricas de carbón, una de ellas con una capacidad de 715MW y la otra 450MW en Tuzla y Kakanf, respectivamente.

- Central de energía térmica en Banovici.

Para la construcción de una central térmica de 350 MW, el operador estatal de minas de carbón Banovici recibió ofertas de cuatro empresas para financiar el proyecto. Tres de estas empresas son las empresas chinas Shanghai Electric Group Co., China Gezhouba Group y Dongfang Electric Corp, además de un consorcio liderado por la empresa española Abengoa SA. del que forma parte la empresa china Harbin, del sector eléctrico. Finalmente, Dongfang Electric Corp. presentó la oferta más baja con unos 388 millones de euros. Durante la cumbre China-PECO celebrada en Xuzhou en el año 2015, esta

empresa firmo el acuerdo de cooperación con el operador de la mina de carbón para la construcción de la planta de energía térmica. Las obras comenzaron en el año 2016 y está previsto que finalice en el año 2020. En cuanto a la financiación, Banovici llegó a un acuerdo de financiación del proyecto con el Banco Industrial y Comercial de China.

- Central de energía térmica en Stanari.

Esta planta de energía térmica de 300 MW, localizada en las proximidades de la mina de carbón Stanari (República de Sropska), finalizó su construcción en el año 2016. El proyecto tuvo un coste aproximado de 550 millones de euros. En la participación de este coste intervino un préstamo de 350 millones de euros proporcionado por el Development Bank of China, siendo la empresa china Dongfang Electric Corporation la contratada para la construcción. Actualmente se encuentra en funcionamiento.

- Otros proyectos previstos

La empresa estatal china Tianjin Electric Power Construction Company ha mostrado su interés en realizar una inversión de unos 511,3 millones de euros en proyectos relacionados con la energía en la República bosnia de Sropska. La misma empresa se ofreció para la construcción, operación y transferencia (BOT, por sus siglas en inglés) de otros proyectos del sector que serán financiados probablemente por el Exim Bank of China.

Serbia

- Puente sobre el Danubio en Belgrado.

El puente que atraviesa el Danubio en la capital Belgrado tuvo un coste de 170 millones de euros, provenientes en su mayor parte (85%) de un préstamo a largo plazo del Exim Bank of China. La construcción se llevó a cabo durante 3 años por la empresa China Road and Bridge Corporation. El mismo se inauguró en el año 2014 durante la cumbre que tuvo lugar en la ciudad y acorta la ruta que hay que realizar entre los barrios de Zemun y Borca.

- Tren de alta velocidad que conecta Belgrado y Budapest.

Serbia, Hungría y China firmaron en el año 2014 varios memorandos de entendimiento que incluyen varios acuerdos para renovar la conexión ferroviaria entre Belgrado y Budapest. Estos acuerdos tienen un valor de 1.500 millones de euros que provienen del

Exim Bank of China. Los acuerdos firmados reflejan que, para el futuro, la conexión ferroviaria debe extenderse hacia el sur, conectando con Macedonia y el puerto de El Pireo en Grecia. También refleja la construcción de una vía para el transporte de personas y de carga mixta de unos 184 kilómetros a través de Serbia y 166 kilómetros a través de Hungría. La construcción corre a cargo de China Railway Construction Corporation. Comenzó en 2016 y se prevé que finalice el 2018. Esta nueva línea permitirá reducir el recorrido del trayecto en tren entre Belgrado y Budapest de ocho a tres horas.

- Planta de energía térmica en Kostolac

En el año 2014 se acordó la segunda fase de renovación de la planta de energía térmica Kostolac con la construcción de una nueva parte de 350 MW. El proyecto total se estima en 700 millones de euros, de los cuales el Exim Bank of China concederá en forma de préstamo uno 595 millones de euros en unas condiciones de un interés fijo anual del 2,5% y un plazo de pago de 20 años con un período de gracia de 7 años. El resto del valor del proyecto estará financiado por el productor de energía estatal EPS y por el gobierno serbio. El acuerdo para este proyecto se ratificó en 2015 en el Parlamento y se prevé que esté terminado para 2020. La empresa encargada del desarrollo del proyecto será China National Machinery Import and Export Corporation. Se espera, igualmente, que una vez finalizado el proyecto, esta unidad produzca el 20% de la energía producida en Serbia, junto con otras 2 unidades que también opera Kostolac.

- Construcción de una sección de la Autopista Europea hacia Montenegro

Este tramo de autopista se extiende desde Timisoara, en Rumanía, a la ciudad de Bar en Montenegro, a través de Serbia. Para esto, el gobierno serbio contrató los servicios, por valor de 273 millones de euros, a Shandong Group High Speed por un total de 50 kilómetros. El Exim Bank of China participó con un préstamo para este proyecto. De acuerdo a un memorando de entendimiento firmado en 2015, se prevé la construcción de otros tramos de carretera entre Beograd-Obernovac y Preljina-Pozega, con un apoyo similar por el Exim Bank of China sobre el valor total del proyecto, que se estima en unos 600 millones de euros.

Macedonia

- La modernización del sistema ferroviario

Macedonia y China han llegado al acuerdo de preparar un estudio de viabilidad del trayecto y cuánto supondría modernizar de toda la red ferroviaria del país. El siguiente paso es establecer los modelos de financiación que se emplearán en este proyecto.

- Autopistas

Los fondos necesarios para la construcción de las carreteras que unen Kicevo-Ohrid y Miladinovci-Stip están siendo aportando principalmente por el Exim Bank of China. El 90% del gasto proviene del gobierno de Macedonia, mientras que la institución china aportará 580 millones de euros. En cuanto a la construcción, ha sido realizada por la empresa Chinese Synohidro Corporation.

Albania

- Autopista Arber

Con el memorando de entendimiento firmado en 2014 entre el gobierno albaniano y el China Exim Bank se acordó que la institución china financiaría la construcción de la última fase de la autopista Arber, que va desde Albania a Macedonia y Bulgaria. Aunque las obras ya habían comenzado, sufrieron una paralización en 2010 tras las inundaciones que sufrió Albania ese mismo año. En la cumbre de 2015, Albania habría finalizado las negociaciones con China Construction Company en cuanto a concesión del contrato para la construcción, mantenimiento y administración de esta autopista.

- Parque industrial en la ciudad de Durres

En el año 2016, el gobierno de Albania anunció que contaba con el apoyo de China para comenzar la construcción de un parque industrial en la zona costera de Durres, que incluiría, también, una zona de puerto. Las estimaciones prevén una creación de unos 30.000 puestos de trabajo una vez se finalice el proyecto.

Rumania

- Planta de energía térmica en Rovinari

Este proyecto fue encomendado a la empresa China HUadian Engineering Co., que debía construir una central térmica de carbón de 500 MW en la central térmica de Rovinari, con

un coste de unos 1.000 millones de euros. Aunque el comienzo de esta estructura debía haber sido en el año 2014, la solicitud de permisos, así como las negociaciones con la empresa china han llevado a aún no se hayan observado grandes avances. En 2017 se retomaron las negociaciones y se ha fijado el año 2020 como fecha de finalización del proyecto.

- Planta de energía térmica Mintia-Deva

En el año 2014, el gobierno rumano acordó con China National Electric Engineering Construction Corporation la renovación de la central térmica Mintia-Deva. El coste de esta renovación está estimado en 250 millones de euros. Actualmente no se ofrece mucha información sobre el estado de este proyecto.

- Planta de energía hidroeléctrica Tarnita-Lapustesti

La adjudicación de estas obras fue a una empresa china, ya que todos los participantes en la licitación eran empresas chinas. Este proyecto está presupuestado en 1.000 millones de euros. No se cuenta con mucha información relativa a la financiación del mismo.

- Central nuclear Cernavoda

En el año 2014, la empresa China General Nuclear presentó la única oferta a la licitación para la construcción de dos nuevos reactores en la central nuclear de Cernavoda, propiedad de la sociedad rumana Nuclearelectrica. Aunque a día hoy aún no se han terminado las negociaciones, se estima que, una vez se finalicen los contratos, el proyecto tendrá una duración de 6 años y un coste más de 2.000 millones de euros.

Bulgaria

- Interés en la construcción de autopistas

Dado que Bulgaria no ofrece garantías soberanas y, con ello, garantías en caso de poco tráfico en el caso de proyectos de infraestructura, no se han llevado a cabo proyectos destacables financiados con capital chino. A esto se une que las obras en infraestructura han sido financiadas principalmente con fondos de la UE. Sin embargo, en las últimas cumbres del grupo 16+1 celebradas, algunos inversores chinos han mostrado interés en la construcción de la autopista que unirá las ciudades del Mar Negro, Varna y Brugas. Igualmente, se han mostrado interesados en la construcción de un túnel subterráneo en la montaña de Balkan Shipka, al igual que en la autopista que une Ruse y Svilengrad.

4.2.- EFECTIVIDAD DE LOS PROYECTOS FINANCIADOS CON PRÉSTAMOS PROVENIENTES DE CHINA EN EL MARCO DE ‘LA NUEVA RUTA DE LA SEDA’

Tras revisar los principales proyectos presentados en los 16 países europeos en el marco de ‘La Nueva Ruta de la Seda’ que componen el grupo dado a estudio, se observa que el destino de esta financiación no es equitativo entre los diferentes países. Esta financiación, cuyo objetivo es la implementación de proyectos para la mejora o construcción de infraestructura para el transporte, logística o proyectos energéticos, se concentra en su mayor parte en los países que no forman parte de la UE. En el resto de países, la forma de cooperación con China se ha destinado, más a que al desarrollo de proyectos de infraestructura, a estrechar relaciones políticas y culturales o a la cooperación en diferentes campos como el tecnológico, cultural o ambiental, entre otros.

Hasta el momento, las medidas llevadas a cabo por China en Europa en este contexto pueden verse como una prueba para un proyecto a más largo plazo de la presencia china en Europa. Esto podría compararse la forma en que China implementa nuevas políticas comerciales dentro de su país, comenzando por diferentes regiones del país e implementándolo, finalmente, a nivel nacional si los resultados son positivos. Ejemplo de ello es la Zona de Libre Comercio que se construyó en Shanghái en el año 2013, concebida como un lugar de prueba para promover una mayor apertura de la economía³⁷. Dado que la iniciativa de ‘La Nueva Ruta de la Seda’ es algo relativamente reciente, es aún difícil identificar los resultados reales de las medidas implementadas hasta el momento. En cualquier caso, se puede considerar el comienzo de una relación comercial que se espera que se profundice.

Entre los países presentados en el cuadro anterior, los efectos han sido también diversos, entendiendo que esto se debe a la diferente entre el tamaño de cada mercado, su posición geográfica, el grado de estabilidad política o el estado del proceso de adhesión a la UE. En cualquier caso, los proyectos de inversión en infraestructura no generan resultados a corto plazo y sus efectos, aun no siendo fácilmente medibles, tampoco.

En diciembre de 2017, François Godement y Abigaël Vasselier, presentaban un informe para el European Council of Foreign Relations³⁸ donde mostraban su escepticismo ante el

³⁷ RIOS, Xulio. *El XIII Plan Quinquenal: antecedentes, contexto, contenidos y expectativas*, 2016. URL: <http://www.redalyc.org/html/282/28245351012/> [Fecha de consulta: Abril 2018]

³⁸ GODEMENT, François, VASSELIER, Abigaël. “*China at the gates: A new power audit of EU-China relations*” 2017. URL: http://www.ecfr.eu/publications/summary/china_eu_power_audit7242 [Fecha de consulta: Febrero 2018]

proyecto OBOR en Europa Central y Oriental. En este informe, consideran que, hasta el momento, existe una importante brecha entre los anuncios de proyectos y lo hechos finalmente llevados a cabo. Como ejemplos, citan el proyecto del ferrocarril que conecta Grecia con Hungría. La parte que atraviesa Macedonia ha sido paralizada por un caso de corrupción en el que el gobierno estaba implicado. Respecto al impacto del propio desarrollo de estos proyectos en cada uno de los países, parece ser que solo emplea a nivel local puestos de baja cualificación, dejando los trabajos ejecutivos y de gestión en manos chinas en la mayoría de los casos.

Al mismo tiempo, el conflicto en Crimea también habría dificultado una conexión ferroviaria consistente entre Asia y Hungría. Por otro lado, el ferrocarril que conecta Belgrado y Budapest, tan solo ha visto ciertos avances reales en Serbia, tras unas largas negociaciones en las que el gobierno serbio buscaba inversión por parte de las empresas chinas, aunque finalmente solo recibieron un préstamo. En la parte húngara, los términos del contrato aún son desconocidos y se enfrentan a la supervisión de la Comisión Europea, que está realizando una investigación sobre un posible incumplimiento en las normas de licitación de la UE. Referente a la conexión China-Europa por vía férrea, destacan que, a pesar de haberse reducido el tiempo de transporte y haber aumentado la frecuencia de viajes, los trenes no transportan mucha menos mercancía de la esperada, en comparación con la vía marítima y aérea, que la superan en número de toneladas por año. En cuanto a inversión portuaria, destacan que las adquisiciones realizadas, como la del puerto de El Pireo, se basan en reestructuraciones administrativas más que en una verdadera inversión de renovación o ampliación, aunque se ha conseguido aumentar considerablemente el tráfico de contenedores³⁹.

En cuanto al beneficio que haya podido suponer en términos de comercio, se mostrará una tabla con la variación porcentual del comercio entre estos 16 países y China desde el año 2012 al 2016, siendo esta la forma más directa de valorar el impacto de los proyectos:

³⁹ VANGELI, Anastas. Macedonia's Crisis. A Challenge for the New Silk Road?, *Critcom*, 2015. URL: <http://critcom.councilforeuropeanstudies.org/macedonias-crisis-a-challenge-for-the-new-silk-road/> [Fecha de consulta: Abril 2018]

Tabla 4: Porcentaje de crecimiento del comercio China – PECO 2012-2016

País/Año	2012	2013	2014	2015	2016
Albania	11.6	15.8	1.7	-1.5	13.9
Bosnia y H.	-1.9	60.3	185.8	-64.1	-5.4
Bulgaria	29.4	9.8	4.4	-17.1	-8.3
Croacia	-15.2	8.8	-24.5	-2.7	7.4
Eslovaquia	1.8	7.6	-5.2	-18.9	4.8
Eslovenia	-2.9	17.2	8.8	2.5	13.6
Estonia	2.5	-4.4	4.7	-13.4	-1.1
Hungría	-12.9	4.3	7.3	-10.6	10.1
Letonia	10	6.7	-0.7	-20.2	2.3
Lituania	21	5.3	0.1	-25.8	7.7
Macedonia	-7.5	-24.9	-2.1	31.3	-37.6
Montenegro	63.6	-38.8	106.1	-24.7	-10.8
Polonia	10.8	3	16.1	-0.6	3.2
Rep. Checa	-12.6	8.3	16.2	0.3	0
Rumania	-14.2	6.7	17.8	-6	9.9
Serbia	8.5	19.1	-17.5	2.2	8.2

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Ministerio de Comercio de China

Según la tabla anterior, se puede concluir que, en general, el aumento del comercio entre estos países y China ha aumentado. Sin embargo, se observa una gran inestabilidad con elevadas fluctuaciones que podría ayudar a concluir que estos mercados son aún muy susceptibles a la volatilidad de los mercados externos. Desde el Ministerio de Comercio de China⁴⁰ se espera que el volumen de comercio entre China y los PECO siga aumentando en los próximos años. Según sus datos, desde el año 2010 al año 2016, el volumen de exportaciones e importaciones entre China y los 16 países PECO, aumentó de 43,9 mil millones USD a 58,7 mil millones USD. También destaca que la proporción del comercio bilateral con los PECO en comparación con el comercio total con la UE ha ido en aumento. En el año 2016, mientras que el volumen comercial entre China y Europa disminuyó, el comercio con los países PECO aumentó un 9,5 % aunque, de momento, el

⁴⁰ Ministerio de Comercio de la República Popular de China. *El crecimiento del comercio de China con Europa Central y Oriental en 2016 fue del 9,5%*, 2017. URL: <http://lv.mofcom.gov.cn/article/todayheader/201703/20170302531147.shtml> [Fecha de consulta: Abril 2018]

comercio de China con estos 16 países representa solo un 10,19% del total del comercio de China con Europa.

Por otro lado, según el informe preparado por el Dr. Jens Bastian para el Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo⁴¹, el comercio de China con estos 16 países se concentra principalmente en Polonia, República Checa, Hungría, Eslovaquia y Rumanía (80% del total). Quedaría aún un largo camino para el resto de economía puedan alcanzar los niveles de estos 5 países. Argumenta que, a excepción de esos 5 países y Serbia, el tamaño de las economías del resto de países supone una gran limitación para alcanzar los niveles de comercio deseados con estos proyectos. Por otra parte, desde la perspectiva china, ve esta reciente atención de China sobre los países PECO como una preparación de una red de infraestructura con el objetivo de que esta zona le sirva de tránsito para mover mercancía, servicios y personal chino hacia la Unión Europea. A través de esto, se contribuiría potencialmente a incrementar el volumen de comercio con los países de los Balcanes.

En resumen, se puede llegar a la conclusión de que, a pesar de que Europa es un destino principal para China en ‘La Nueva Ruta de la Seda’, no ha llegado a recibir el impulso esperado en esta zona. Si bien es cierto que se han destinado gran cantidad de recursos diplomáticos y económicos en la zona, quizás se deberían establecer ofertas más específicas para cada país y atendiendo a las necesidades y capacidades económicas reales de cada uno. Por otro lado, teniendo en cuenta que la mayor parte del comercio con China se concentra en cinco de estos países (pertenecientes a la UE), se puede deducir que la prospección de China en el resto de países atiende más a ser una zona de entrada o de paso hacia el mercado de la UE. Ello cumpliría con la visión de los tres autores de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla presentada anteriormente. En cuanto a los préstamos obtenidos por estos países, en muchos de los casos, la cantidad ofrecida supone un elevado porcentaje del PIB del país receptor, lo que puede acarrear ciertos riesgos para algunas de estas economías que no cuentan con la solidez suficiente en muchos de los casos. Esto ocurre, por ejemplo, en Montenegro o en Bosnia donde, según los datos mostrados, algunos de los préstamos chinos suponen alrededor de un 20% del PIB del

⁴¹ BASTIAN, Jens. *The potential for growth through Chinese infrastructure investments in Central and South-Eastern Europe along the “Balkan Silk Road”*, 2017 URL: <http://www.ebrd.com/news/2017/what-chinas-belt-and-road-initiative-means-for-the-western-balkans.html> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

país⁴². Dado que en la mayoría de los casos son las empresas chinas las que implementan principalmente el proyecto en el país de destino, ello también puede limitar la capacidad de estos países para generar los ingresos suficientes que aseguren la devolución de la financiación.

5.- EL GRUPO 16+1 Y LA UNIÓN EUROPEA

En este último apartado, se pretende mostrar los efectos posibles y reales que las iniciativas del grupo 16+1, así como los proyectos llevados a cabo en el marco del mismo, podrían reflejar en la UE. Dado que hay países comunitarios que pertenecen a la formación y el resto está en proceso de adhesión, se considera relevante analizar este aspecto. Por otro lado, se desea mostrar posibles medidas o actuaciones que, en caso de que fuese necesario, desde la UE se podrían tomar en consideración, con el objetivo de paliar posibles efectos negativos o con el fin de adaptar las propuestas del Grupo 16+1 a los proyectos de UE.

5.1.- IMPLICACIONES EN LA UNIÓN EUROPEA DE LAS MEDIDAS DESARROLLADAS EN EL MARCO DEL GRUPO 16+1

Dentro de la UE, como ya se ha comentado con anterioridad, los préstamos provenientes de China y, por ende, los proyectos en infraestructura promovidos por China son más modestos o casi inexistentes. Como la Dra. Justyna Szczudlik señala⁴³, Polonia es un claro ejemplo de ello. Pese a tener buenas relaciones China y mostrar su apoyo a la iniciativa de ‘La Nueva Ruta de la Seda’, no cuenta con un proyecto de infraestructura donde China participe. Desde la Comisión Europea se favorece el acceso a recursos comunitarios con fondos en condiciones aceptables y accesibles, en contra de la financiación que resulta poco transparente proveniente de algunos países extracomunitarios. Pese a todo ello, algunos de los PECO pertenecientes a la UE han optado en ocasiones por apoyar algunos

⁴² BASTIAN, Jens. *The potential for growth through Chinese infrastructure investments in Central and South-Eastern Europe along the “Balkan Silk Road”*, 2017 URL: <http://www.ebrd.com/news/2017/what-chinas-belt-and-road-initiative-means-for-the-western-balkans.html> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

⁴³ SZCZUDLIK, Justyna. *China’s 16+1 Poses Few Risks to Europe*, 2017. URL: <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/china-poses-few-risks-to-europe/> [Fecha de consulta: Abril 2018]

proyectos de infraestructura que van en contra del modelo de licitación de la UE. Esta forma de actuar guardaría más relación con el modelo chino de asignación de proyectos a empresas estatales mediante la negociación política. Un ejemplo de ello sería la línea de tren que une Belgrado con Budapest presentada desde la formación 16+1. En el tramo que recorre Hungría, las obras se han paralizado debido a una investigación llevada a cabo desde la Comisión Europea ya que la adjudicación de la construcción no se llevó a cabo a través de una oferta pública, sino a través de un acuerdo entre los gobiernos chinos y húngaro, que crearon un consorcio de empresas para implementar este proyecto.

Desde el European Council on Foreign Relations se ofrece una de las razones por las que, desde la UE, no se observa como una amenaza las acciones de China llevadas a cabo en Europa. Ello se debe a que la forma en que China hace valer sus intereses son diferentes que, por ejemplo, a la forma en la que Rusia lo hace. China ofrece su apoyo y se beneficia de la estabilidad que muestra la zona, de lo cual Rusia, contrariamente, podría beneficiarse de la desestabilización. Es decir, China no busca influir en los sistemas políticos de estos países ni usa medios de promoción para exportar su ideología o sistema político. Muestra de ello ocurrió en el año 2010 cuando China, que en el pasado apoyaba los esfuerzos de Serbia para buscar una opinión consultiva de la Corte Internacional de Justicia sobre la legalidad de la independencia de Kosovo, se abstuvo de delegar a su propio juez en el procedimiento⁴⁴. China no tiene un plan político alternativo para implementar en la zona de Europa Central y Oriental. Por el contrario, apoya la visión europea en la región, que aporta estabilidad en la zona, la cual favorece a China⁴⁵.

La Dra. Justyna Szczudlik⁴⁶ señala que, actualmente, la política comercial china llevaba a cabo en la zona del Centro y Este de Europa no supone ninguna consecuencia aparente para la UE. Sin embargo, indica que, en el futuro, esto podría cambiar ya que la agenda presentada en el XIX Congreso del Partido Comunista Chino refleja la idea de expansión y ambiciones de crecimiento. Ello, unido a la situación actual de promoción del

⁴⁴ VUKSANOVIC, Vuk. The unexpected regional player in the balkans: China, *War on the rocks*, 2017. URL: <https://warontherocks.com/2017/11/unexpected-regional-player-balkans-china/> [Fecha de consulta: Abril 2018]

⁴⁵ MACOCKI, Michal. China in the Balkans: The battle of principles, 2017. URL: http://www.ecfr.eu/article/commentary_china_in_the_balkans_the_battle_of_principles_7210 [Fecha de consulta: Abril 2018]

⁴⁶ SZCZUDLIK, Justyna. *China's 16+1 Poses Few Risks to Europe*, 2017. URL: <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/china-poses-few-risks-to-europe/> [Fecha de consulta: Abril 2018]

proteccionismo en EEUU y a los recientes actos euroescépticos acaecidos en la UE, podría beneficiar el atractivo de las propuestas chinas para estos países.

Por otro lado, hay ocasiones en las que se ofrece una visión más alarmista de lo que supone para la UE lo que algunos consideran como una extensión de la influencia de China. En un artículo publicado en 'The Economist'⁴⁷ se afirma que algunos gobiernos europeos se convertirán en representantes de los intereses chinos en Europa. Citan como ejemplo el caso ocurrido en Junio de 2017, cuando Grecia vetó una posición común de la UE en la ONU sobre la situación de los derechos humanos en China. Otro ejemplo, es la influencia que tuvieron Hungría y Grecia en una declaración de la UE referente a las actuaciones de China en el Mar del Sur de China, después de que un Tribunal Internacional condenara tales actuaciones. En este caso, se consiguió moderar el discurso de la UE. En cualquier caso, ninguno de los dos casos ha supuesto un enfrentamiento interno en el seno de la UE con consecuencias graves.

Se puede concluir que, a pesar de haber ciertas corrientes que hablen de una extensión de la influencia china en Europa, lo cierto es que los hechos muestran que, tanto desde la UE como desde China, existe una actitud de colaboración e interés positivo. Las actuaciones en las que algunos de los países de la UE se han posicionado hacia el lado chino en ciertas disputas internacionales no son la norma, sino la excepción. La UE pone límites cuando la normativa de los proyectos chinos choca con la europea y China evita llevar sus licitaciones a territorio comunitario, donde sabe que es posible que el 'conflicto' ocurra.

5.2.- MEDIDAS PRESENTADAS POR LA UNIÓN EUROPEA Y ALGUNAS RECOMENDACIONES

Lejos de considerar a China como una amenaza, desde la UE se están tomando acciones que permitan un mayor acercamiento a los PECO no comunitarios. Aunque no con el fin principal de imponer una barrera a su relación con China, sí que probablemente causaran efectos en los PECO que deriven en un mayor acercamiento e integración de los mismos. Por otro lado, también se planteas medidas destinadas a favorecer la compatibilidad del

⁴⁷ The Economist. Some Europeans fear a surge of Chinese investment. Others can't get enough of it, The Economist, 2017. URL: <https://www.economist.com/news/europe/21731826-there-more-cheer-jeer-about-chinese-investment-eu-some-europeans-fear-surge?zid=307&ah=5e80419d1bc9821ebe173f4f0f060a07> [Fecha de consulta: Abril 2018]

proyecto de ‘La Nueva Ruta de la Seda’ y la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T), presentada por primera vez en 1996 por el Parlamento Europeo.

En cuanto a los países integrantes que pertenecen a la UE se ha visto que, principalmente, la cooperación con China en el marco del Grupo 16+1 se centra en los campos de la diplomacia, la alta tecnología, medio ambiente, cultura o intercambio de personas. El acceso a fondos de la UE no hace necesario que tengan que recurrir a fuentes externas. En cuanto a su integración política en la UE, a pesar de algunas posiciones euroescépticas⁴⁸ en limitados países, continúa siendo firme a día de hoy. Es por ello que la principal atención se debe centrar en los PECO no pertenecientes a la UE. Al igual que para China, esta es una zona importante de acceso al mercado asiático, así como el canal principal por el que la UE se nutre de los recursos energéticos provenientes de Oriente Próximo y Oriente Medio. Al mismo tiempo, es importante que estos países continúen llevando a cabo el proceso de transformación política y económica necesario para su integración total en la UE, dado el beneficio económico, político y social que ello les supondría. Muestra del interés de la UE en la integración de estos países, desde la Comisión Europea se ha presentado en febrero de 2018 una Estrategia para los Balcanes Occidentales⁴⁹. Bajo el lema «Una perspectiva de ampliación creíble y mayor compromiso de la UE en los Balcanes Occidentales». En ella, se destacan las prioridades y puntos principales para la cooperación, abogando a la necesidad de reformas fundamentales en los Balcanes y al desarrollo de una buena relación de vecindad. Entre las medidas anunciadas para apoyar la transformación de los países balcánicos, están: reforzar el Estado de Derecho; implementar un plan de cooperación en seguridad e inmigración a través de la investigación conjunta y la Guardia Europea de Fronteras y Costas; ampliar la Unión de la Energía a los Balcanes Occidentales; reducir las tarifas de itinerancia móvil y llevar la banda ancha a esta región.

En cuanto a la mejora en la compatibilidad de los proyectos e iniciativas presentados desde el Grupo 16+1 (principalmente en materia de infraestructura), en un informe de la Dirección General de Política Internacional del Parlamento Europeo sobre los retos y oportunidades que suponen ‘La Nueva Ruta de la Seda’ para el transporte europeo, se

⁴⁸ ARAGÓ, Laura, VILLALONGA, Carles. Así ha ganado terreno el euroescepticismo en cada uno de los países de la UE, *La Vanguardia*, 2018. URL: <http://www.lavanguardia.com/internacional/20180429/443054697567/euroescepticismo-union-europea.html> [Fecha de consulta: Abril 2018]

⁴⁹ Comisión Europea. Comunicado de prensa: Estrategia para los Balcanes Occidentales, Estrasburgo, 2018.

ofrecen una serie de recomendaciones para que esta iniciativa sea compatible con el programa de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) así como otras medidas destinadas garantizar una competencia leal y acorde a la normativa europea por parte de China.

Cuadro 2: Recomendaciones del Parlamento Europeo ante el proyecto de ‘La Nueva Ruta de la Seda’

- La UE debería utilizar el marco de la "Plataforma para la conectividad" para buscar una mayor cohesión sobre el alcance geográfico del proyecto del OBOR. En particular, en colaboración con China, debería tratar de establecer corredores prioritarios y desarrollar estudios de corredores análogos a los preparados para la RTE-T.
- No hay ninguna necesidad para modificar el programa RTE-T existente para abordar los cuellos de botella o las limitaciones con el fin de acomodar el tráfico adicional generado por el OBOR. El alcance y la evolución futura del OBOR es demasiado incierto como para confiar en que la inversión en ubicaciones específicas a lo largo del corredor de la RTE-T estaría justificada.
- Sin embargo, los estudios sobre la RTE-T deberían revisarse periódicamente para tener en cuenta la evolución del OBOR y otras iniciativas relevantes de terceros países. En términos más generales, la política de la RTE-T debería enfocarse más hacia el exterior para tener en cuenta explícitamente tales iniciativas.
- La revisión regular de los estudios de la RTE-T debería facilitarse mediante la preparación de pronósticos de tráfico para los corredores OBOR más importantes, siguiendo el modelo de pronósticos de transporte, energía y emisiones de la Comisión Europea.
- El Parlamento Europeo debería apoyar a la Comisión Europea en la implementación de una Política Industrial Europea para establecer una normativa general en la UE y mejorar la competitividad de las industrias de exportación europeas.
- El Parlamento Europeo también debería apoyar a la Comisión Europea en el desarrollo y la aplicación de propuestas para el control de la inversión extranjera directa (IED), la apertura de los mercados de contratación pública en terceros países y alentar a China a participar en el ‘Acuerdo de la OCDE sobre directrices para préstamos a terceros países’.
- El Parlamento Europeo debería seguir vigilando la negociación del ‘Acuerdo global de inversión con China’, con vistas a garantizar que proporcione una plataforma para una competencia leal y sin distorsiones y para el cumplimiento de las normas y estándares del mercado de la UE en la promoción y aplicación de futuros proyectos OBOR.

Fuente: Departamento de Política Estructural y de Cohesión del Parlamento Europeo

Por otro lado, a modo de recomendación, en otro informe elaborado por DGAPanalyse en 2017⁵⁰, se ofrecen una serie de recomendaciones para Alemania que podrían aplicarse

⁵⁰ PEPE, Jacopo Maria ; Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e.V. (Ed.): China's Inroads into Central, Eastern, and South Eastern Europe: Implications for Germany and the EU. Berlin, 2017 (DGAP-Analyse 3). URL: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ss0ar-56045-3> [Fecha de consulta: Abril 2018]

directamente al conjunto de la UE. Entre estas recomendaciones está la de llevar un mayor acercamiento a los países del Grupo Visegrád (Hungría, Polonia, la República Checa y Eslovaquia) y China para forjar un entendimiento más profundo en cuanto a conectividad y modernización de la infraestructura se refiere. Ello, podría conseguirse a través de una plataforma consultiva que incluyese al Grupo Visegrád, China y la UE. A través de esta plataforma, se podrían establecer normas comunes que servirían de referencia al resto de países integrantes del Grupo 16+1.

5.- CONCLUSIONES FINALES

Con la realización del presente trabajo se considera que se ha dado respuesta al título del mismo. El Grupo 16+1 es una formación reciente para la cual aún no existe mucha información oficial disponible pero, finalmente, se ha conseguido aunar los datos necesarios a través de webs oficiales de datos e informes de instituciones públicas oficiales. Si bien es cierto que en ocasiones se ha recurrido a la opinión mostrada en diferentes Think-tanks, esta información se ha utilizado a modo de valoraciones y comentarios para contrastar los datos oficiales recabados. Por otro lado, es sabido que el nivel de transparencia que ofrecen las instituciones públicas chinas no alcanza los estándares que en Europa se consideran aceptables. Sin embargo, dada la escasa información oficial ofrecida en torno al Grupo 16+1, ha sido necesario recurrir en ocasiones a tales fuentes para proseguir con el desarrollo adecuado de este trabajo.

A modo personal, el desarrollo del tema tratado en este trabajo ha sido interesante por el propio interés en la política económica internacional llevada a cabo por China en los últimos años. Se ha querido contrastar estas con una variable que afectase más o menos directamente a nuestra sociedad occidental. En ese sentido, se consideró que un buen ejemplo dado a estudio sería el Grupo 16+1, ya que abarca ambos aspectos en los que se quería trabajar: política exterior china y su implicación en Europa. Por otro lado, dado el escaso estudio e información que a día de hoy se puede encontrar sobre este grupo, ha hecho más interesante la investigación y recopilación de información relativa. Finalmente, es necesario indicar que, referente a los proyectos en infraestructura presentados en el marco del Grupo 16+1, se ha decidido revisar solo aquellos que han sido financiados con préstamos provenientes de instituciones públicas chinas y no a través de

la Inversión Extranjera Directa, ya que se considera que para analizar esta última el trabajo debería de tomar una dirección y una visión diferente.

Pasando a valorar el contenido de este trabajo, se puede comenzar concluyendo que, tras la búsqueda de las motivaciones que han llevado a la formación del Grupo 16+1, por parte de los Estados europeos esta motivación ha atendido principalmente a una cierta necesidad de financiación. En ese sentido, es lógico pensar que si un país como China ofrece financiación en condiciones favorables a países que, a priori, la necesitan, estos países muestren su interés en un proyecto en el que, entre otras cosas, se ofertan programas de financiación y diferentes Fondos de los que se pueden hacer valer estos países europeos. A pesar de ello, como se ha mostrado, esta necesidad de financiación no siempre se traduce en la recepción de fondos públicos provenientes de China. Otro de los motivos que han podido motivar a estos países a mostrar su interés en la formación de dicho grupo sería la renovación o desarrollo de su infraestructura nacional que derive en una dinamización y aumento del comercio en esta zona. Como se ha mostrado, esto también se ha dado de forma desigual en los países y no con el resultado que se esperaba. Por su parte, se ha concluido que China ha visto en estos países principalmente una zona de acceso al mercado europeo más que de colocación de producto en esta zona, dado que el 80 % volumen de comercio con estos países se concentra solo en cinco de ellos (Polonia, República Checa, Hungría, Eslovaquia y Rumanía). En cuanto a esto, China se ha visto beneficiada por la alta apertura comercial de estos países y la facilidad para hacer negocios en ellos.

Referente a las diferentes formas de cooperación que se promueven desde el Grupo 16+1, se valoran positivamente los resultados obtenidos en cuanto a cooperación en materia económica, desarrollo de buenas relaciones políticas, cultura, tecnología, medio ambiente e intercambio de personas. Pieza clave en este aspecto ha sido la celebración anual de la cumbre China – PECO, donde se establecen los objetivos fijados para ese año y se valora el estado de los puntos acordados en las cumbres anteriores. Todo esto se ha visto promovido también a través del establecimiento de los diferentes mecanismos de cooperación, la celebración de foros, simposios, conferencias, agrupaciones de Think-tanks, ferias, etc, en los diferentes países del grupo. Se valora positivamente en el seno del Grupo 16+1 los resultados obtenidos en cuanto a mejora de la conectividad (que no se ve del mismo modo desde fuera del grupo) e inversión y comercio, con reseñables

avances en cooperación aduanera y facilitación de la inversión entre China y estos 16 países.

Como se ha visto en este trabajo, las medidas de apoyo financiero promovidas por China (línea de crédito especial de 10 mil mill. USD y diferentes Fondos de cooperación), han servido en cierta medida para facilitar el desarrollo de uno de los objetivos principales de este grupo, que era la mejora de la conectividad de China con estos países. Los recursos destinados a estos países en forma de préstamos han tenido como principal destino los proyectos en infraestructura, aunque la cantidad de recursos y proyectos destinados a cada país ha sido dispar. Causa de ello es que, respecto a los países del Grupo 16+1 pertenecientes a la UE, no cuentan con la necesidad de recibir préstamos provenientes de China, ya que los reciben por parte de la UE. Al mismo tiempo, el impacto de los proyectos financiados con fondos chinos es aun difícilmente medible, dado que este tipo de proyectos requieren de un período largo de tiempo para mostrar los posibles resultados positivos. En cualquier caso, parte de la condicionalidad de China ha hecho que los países receptores de fondos no hayan visto los resultados a corto plazo esperados. Ello se debe a la elevada proporción del proyecto que deben realizar empresas chinas en los países europeos y a que la mano de obra utilizada proveniente de los países donde se implementa el proyecto suele ser mano de obra poco cualificada.

Relacionado con lo anterior, se debe hablar de la iniciativa de ‘La Nueva Ruta de la Seda’ que, dada la importancia que se le da a la mejora de la conectividad entre China los PECO, significa una parte importante de los objetivos del Grupo 16+1. Como se ha mostrado, en cuanto a los proyectos que se han establecido en el marco de ‘La Nueva Ruta de la Seda’ a través de préstamos provenientes de instituciones públicas chinas, se han desarrollado de forma dispar entre los PECO. Principalmente, estos proyectos y las ayudas destinadas a los mismos se concentran en los cinco países que no pertenecen a la UE. Uno de los motivos por los que esto ocurre es, como citado anteriormente, que los países que pertenecen a la UE ya cuentan con acceso a préstamos provenientes de la UE, lo que hace que estos no tengan que recurrir a los préstamos que desde China se ofrecen. Por otro lado, algunos de estos proyectos que implican a países comunitarios se han visto paralizados por parte de las instituciones europeas debido a la incompatibilidad de los mismos con la normativa comunitaria. En cuanto a resultados esperados de los proyectos cuya implementación ya ha sido completada, el resultado obtenido no ha sido el esperado.

Quizás aún es pronto para valorar este aspecto ya que este tipo de proyectos no muestra resultados a corto plazo.

Referente a las implicaciones que las acciones llevadas a cabo por el Grupo 16+1 puedan estar causando en la UE, se puede concluir que actualmente no se consideran una amenaza para los intereses europeos. Esta visión es compartida por la mayoría de autores, así como por las instituciones europeas. Pese a la visión de algunos autores, que ven la actuación china como una extensión de su influencia en la UE, la mayoría de la opinión coincide en que no se debe generar alarma al respecto. La forma en que China hace velar sus intereses en Europa no choca con los intereses de la UE. Según se ha visto, China se ve beneficiada de la estabilidad que la UE genera en la zona, a diferencia, por ejemplo, de la visión de Rusia en la zona de los Balcanes, cuya desestabilización puede generar cierta ventaja para los intereses de Rusia en la zona. Por otro lado, la actuación llevada a cabo desde la UE va encaminada a buscar la compatibilidad de los proyectos presentados por el Grupo 16+1 con los europeos. Ejemplo de ello son las recomendaciones que desde el Parlamento Europeo se ofrecen para tratar de hacer compatibles los proyectos presentados en el marco de ‘La Nueva Ruta de la Seda’ con los proyectos establecidos en la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T). Pese a todo ello, la UE no debe descuidar la integración de los países del Grupo 16+1 que aún no pertenecen la UE. Ejemplo de las medias que se están tomando para la integración de estos países es la Estrategia para los Balcanes Occidentales, presentada desde la Comisión Europea en febrero de 2018. Bajo el lema <<Una perspectiva de ampliación creíble y mayor compromiso de la UE en los Balcanes Occidentales>>, se han destacado las prioridades y puntos principales para la cooperación con estos países.

BIBLIOGRAFÍA

- ARAGÓ, Laura, VILLALONGA, Carles. Así ha ganado terreno el euroescepticismo en cada uno de los países de la UE, *La Vanguardia*, 2018. URL: <http://www.lavanguardia.com/internacional/20180429/443054697567/euroescepticismo-union-europea.html> [Fecha de consulta: Abril 2018]
- BARROW, Keith, JOO, Ferenc. China to finance Budapest - Belgrade upgrading, *IRJ*, 2015. URL: <https://m.railjournal.com/index.php/europe/china-to-finance-budapest-belgrade-upgrading.html> [Fecha de consulta: Marzo 2018]
- BANCO MUNDIAL. *Base de datos*. URL: <https://datos.bancomundial.org/> [Fecha de consulta: Febrero 2018]
- BASTIAN, Jens. *The potential for growth through Chinese infrastructure investments in Central and South-Eastern Europe along the "Balkan Silk Road"*, 2017 URL: <http://www.ebrd.com/news/2017/what-chinas-belt-and-road-initiative-means-for-the-western-balkans.html> [Fecha de consulta: Febrero 2018]
- BNE INTELLINEWS. Romania, Bulgaria seek China's support for third Danube bridge. *IntelliNews*. URL: <http://www.intellinews.com/romania-bulgaria-seek-china-s-support-for-third-danube-bridge-140582/> [Fecha de consulta: Febrero 2018]
- Comisión Europea. *El Comisario Šemeta visita China para impulsar la cooperación en materia de controles aduaneros y lucha contra la falsificación de productos*. Base de datos de prensa de la Comisión Europea, 2010
- Comisión Europea. Comunicado de prensa: *Estrategia para los Balcanes Occidentales*, Estrasburgo, 2018.
- FMI. *Base de datos*. URL: <http://www.imf.org/en/data> [Fecha de consulta: Febrero 2018]
- FMI. *World Economic Outlook*: Octubre, 2014
- FMI. *World Economic Outlook*, Octubre, 2016
- GLEAVE, Steer Davies. *Research for TRAN Committee: The new Silk Route – opportunities and challenges for EU transport*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels, 2018.
- GODEMENT, François, VASSELIER, Abigaël. "China at the gates: A new power audit of EU-China relations" 2017. URL: http://www.ecfr.eu/publications/summary/china_eu_power_audit7242 [Fecha de consulta: Febrero 2018]
- GOH, Brenda. China adds fuel to speed up 'Railway Express' to Europe, *Reuters*, 2016. URL: <https://www.reuters.com/article/us-china-railway-europe/china-adds-fuel-to-speed-up-railway-express-to-europe-idUSKCN12C0EJ?il=0> [Fecha de consulta: Marzo 2018]
- HONGPEI, Zhang. Sino-Hungarian ties strengthened, *Global Times*, 2017. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1077666.shtml> [Fecha de consulta: Febrero 2018]
- ICBC. *China - Central and Eastern European Fund Officially Established during Riga "16+1" Summit*, 2016. URL:

<http://www.icbc.com.cn/icbc/en/newsupdates/icbc%20news/ChinaCentralandEasternEuropeanFundOfficiallyEstablishedduringRiga161Summit.htm> [Fecha de consulta: Marzo 2018]

JIABAO, Wen. *Chinese Premier's speech at China-Central and Eastern European Countries Economic and Trade Forum*. Budapest, 2011. URL: http://www.china-ceec.org/eng/hzjl_1/glyhz/jm1/t1410618.htm [Fecha de consulta: Febrero 2018]

JINGJING, Ma. *Chinese, foreign financial institutions open slew of branches to support initiative*. *Global Times*, 2017. URL: <http://www.globaltimes.cn/content/1048113.shtml> [Fecha de consulta: Marzo 2018]

KRATZ, Agatha, STANZEL, Angela. *China's investment in influence: the future of 16+1 cooperation*, 2016. URL: http://www.ecfr.eu/publications/summary/chinas_investment_in_influence_the_future_of_161_cooperation7204 [Fecha de consulta: Marzo 2018]

LANJIAN, Chen, WEI, Zhang. *China OBOR in Perspective of High-speed Railway (HSR)-Research on OBOR Economic Expansion Strategy of China*, 2015. URL: http://www.hrpub.org/journals/article_info.php?aid=2813 [Fecha de consulta: Marzo 2018]

LEÓN, Raquel, TELLO PRIOR, Juan Carlos, MONTIEL, Samantha. *El sector ferroviario y la iniciativa OBOR, mecanismo transcontinental estratégico para el posicionamiento geoeconómico de China en Europa y Asia*. VIII Simposio Electrónico Internacional sobre política china, 2017.

LEVITIN, Oleg, MILATOVIC, Jakov, SANFEY, Peter. *China and South-Eastern Europe: Infrastructure, trade and investment links*, 2016. URL: <http://www.ebrd.com/news/2016/ebird-papers-highlight-potential-of-southeastern-europe.html> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

MACOCKI, Michal. *China in the Balkans: The battle of principles*, 2017. URL: http://www.ecfr.eu/article/commentary_china_in_the_balkans_the_battle_of_principles_7210 [Fecha de consulta: Abril 2018]

Meeting of China-CEEC Business Council and Business Support Organizations, Letonia, 2017. URL: <http://ceec-china-latvia.org/forum/> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

Ministerio de Comercio de la República Popular de China. *El crecimiento del comercio de China con Europa Central y Oriental en 2016 fue del 9,5%*, 2017. URL: <http://lv.mofcom.gov.cn/article/todayheader/201703/20170302531147.shtml> [Fecha de consulta: Abril 2018]

MUSABELLIU, Marsela. *China's Belt and Road Initiative Extension to Central and Eastern European Countries - Sixteen Nations, Five Summits, Many Challenges*, 2017 URL: <https://www.degruyter.com/view/j/cirr.2017.23.issue-78/cirr-2017-0007/cirr-2017-0007.xml> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

PEPE, Jacopo Maria ; Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e.V. (Ed.): *China's Inroads into Central, Eastern, and South Eastern Europe: Implications for Germany and the EU*. Berlin, 2017 (DGAP-Analyse 3). URL: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-56045-3> [Fecha de consulta: Abril 2018]

RIOS, Xulio. *El XIII Plan Quinquenal: antecedentes, contexto, contenidos y expectativas*, 2016. URL: <http://www.redalyc.org/html/282/28245351012/> [Fecha de consulta: Abril 2018]
http://www.ecfr.eu/publications/summary/china_eu_power_audit7242 [Fecha de consulta: Febrero 2018]

Secretariat for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries. URL: <http://www.china-ceec.org/eng/> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

The Economist. *Some Europeans fear a surge of Chinese investment. Others can't get enough of it*, *The Economist*, 2017. URL: <https://www.economist.com/news/europe/21731826-there-more-cheer-jeer-about-chinese-investment-eu-some-europeans-fear-surge?zid=307&ah=5e80419d1bc9821ebe173f4f0f060a07> [Fecha de consulta: Abril 2018]

THE HERITAGE FOUNDATION. *Base de datos*. URL: <https://www.heritage.org/index/> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

TIANPING, Kong. *The 16+1 Framework and Economic Relations between China and the Central and Eastern European Countries*, 2017. URL: http://ies.cass.cn/english/publication/eer/201601/t20160114_2827211.shtml [Fecha de consulta: Febrero 2018]

SIMURINA, Jurica. *China's Approach to the CEE-16*, 2014. URL: http://www.ecfr.eu/publications/summary/chinas_investment_in_influence_the_future_of_161_cooperation7204 [Fecha de consulta: Marzo 2018]

SZCZUDLIK, Justyna. *China's 16+1 Poses Few Risks to Europe*, 2017. URL: <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/china-poses-few-risks-to-europe/> [Fecha de consulta: Marzo 2018]

VANGELI, Anastas. *Macedonia's Crisis. A Challenge for the New Silk Road?*, *Critcom*, 2015. URL: <http://critcom.councilforeuropeanstudies.org/macedonias-crisis-a-challenge-for-the-new-silk-road/> [Fecha de consulta: Abril 2018]

VASOVIC, Aleksandar. *Serbia starts construction of Chinese-funded railway to Budapest*. *Reuters*, 2017. URL: <https://www.reuters.com/article/serbia-china-railway/serbia-starts-construction-of-chinese-funded-railway-to-budapest-idUSL8N1NY4RR> [Fecha de consulta: Febrero 2018]

VUKSANOVIC, Vuk. *The unexpected regional player in the balkans: China*, *War on the rocks*, 2017. URL: <https://warontherocks.com/2017/11/unexpected-regional-player-balkans-china/> [Fecha de consulta: Abril 2018]

ZUOKUI, Liu. *The Cooperation between China and Central & Eastern European Countries (16+1): 2012-2017*. China-CEEC Think Tanks Network, 2017.

ANEXO 1: Resumen económico y facilidad para hacer negocios por países

2012	PIB per cápita, PPA (\$ a precios internacionales constantes de 2011)	Desempleo, total (% de la población activa total) (estimación modelado OIT)	Balanza comercial de bienes y servicios (% del PIB)	Capacidad/Necesidad de financiación de la administración pública, (% del PIB)	Libertad para el comercio	Posición DoingBussines 2017 (1=most business-friendly regulations)
Albania	10.369,82	13.40	-18.63	-3.44	Alta	65
Bosnia y H.	9.929,47	28.10	-23.50	-2.68	Alta	86
Bulgaria	15.772,08	12.30	-3.17	-0.43	Alta	50
Croacia	20.313,53	15.90	0.47	-5.31	Alta	51
Eslovaquia	26.218,47	14	3.66	-4.34	Alta	39
Eslovenia	27.976,91	8.80	4.21	-3.13	Alta	37
Estonia	25.692,00	10	1.55	-0.25	Alta	12
Hungría	22.582,07	11	6.68	-2.31	Alta	48
Letonia	20.827,91	15	-4.44	0.17	Alta	19
Lituania	24.051,29	13.40	0.86	-3.14	Alta	16
Macedonia	11.549,66	31	-21.46	-3.80	Alta	11
Montenegro	14.066,43	19.60	-24.42	-5.84	Alta	42
Polonia	23.218,11	10.10	-0.44	-3.69	Alta	27
Rep. Checa	28.527,13	7	4.80	-3.93	Alta	30
Rumania	18.292,29	6.80	-4.97	-2.48	Alta	45
Serbia	12.898,70	23.90	-16.66	-6.76	Alta	43

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Banco Mundial, FMI y The Heritage Foundation.

ANEXO 2: Resumen cualitativo y cuantitativo de la infraestructura por países

2012	Superficie (kilómetros cuadrados)	Transporte aéreo, carga (millones de toneladas- kilómetros)	Líneas férreas (total rutas- kilómetros)	Tráfico marítimo de contenedores (TEU: unidades equivalentes a 20 pies)	Calidad de infraestructura portuaria, WEF (1= muy precaria a 7= buen desarrollo y eficiencia conforme a estándares internacionales)	Índice de desempeño logístico: calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte (1= baja a 5= alta)	Índice de desempeño logístico: competitividad y calidad de los servicios logísticos (1= baja a 5= alta)
Albania	28.750	-	423	-	3.70	2.43	2.65
Bosnia y H.	51.210	-	1.027	-	1.70	2.86	2.93
Bulgaria	110.990	1.93	4.070	169.922	3.70	3.20	3.10
Croacia	56.540	1.73	2.722	152.016	4	3.35	2.92
Eslovaquia	49.030	0	3.593	-	-	2.99	3.07
Eslovenia	20.270	2.25	1.209	570.744	5.20	3.24	3.25
Estonia	45.230	2.52	792	227.809	5.60	2.79	2.82
Hungría	93.030	0.46	7.877	-	-	3.14	3.18
Letonia	64.559	4.05	1.860	362.297	4.80	2.52	2.64
Lituania	65.300	3.05	1.76	381.278	5.20	2.58	2.91
Macedonia	25.710	-	699	-	4.20	2.60	2.66
Montenegro	13.810	-	-	-	3.60	2.30	2.35
Polonia	312.690	91.83	19.617	1.657.433	3.50	3.10	3.30
Rep. Checa	78.870	11.10	9.469	-	4.60	2.96	3.34
Rumania	238.390	5.62	10.777	684.059	2.60	2.51	2.83
Serbia	88.360	1.45	4.048	-	-	2.62	2.80

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Banco Mundial

