

## Ruta de la seda, asociación China y Turquía y el comercio marítimo Internacional

### *Silk road, China-Turkey association and International maritime trade*

Alfonzo Barros Cristhian David<sup>1</sup> y Ibarra Rojas Andrés José<sup>2</sup>

#### Resumen

Al analizar el desarrollo de este milenio, es necesario enfocar de manera muy especial el crecimiento de China, país que emprendió esfuerzos de gran impacto geopolítico y que se plasman en el hecho de que, en la actualidad, se erige como una gran potencia mundial, para lo cual requiere acceder libremente a las rutas principales del comercio marítimo internacional transformando de manera agresiva su armada en una de carácter global.

Por ello, es fundamental plasmar que Asia Central es una región clave no solamente para el futuro de Europa, América, Eurasia y África, sino para el actual sistema de relaciones internacionales. En este escenario, China se erige como el “nuevo” gran actor comercial, pues durante las décadas siguientes concentrará buena parte de los negocios globales. La importancia que ha alcanzado China en este contexto global la convierte en un foco privilegiado de atención para el que es imperativo acceder a un espacio económico como el que se analizará en el presente documento, pues es un actor que se ha caracterizado por un creciente desarrollo industrial, tecnológico-financiero y monetario.

**Palabras clave:** moneda; liderazgo; poder; Eurasia; amenazas; comercio mundial; Turquía; China; Mediterráneo; mercados

#### Abstract

When analyzing the development of this millennium, it is necessary to focus in a very special way, the growth of China, a country that undertook efforts of great geopolitical impact and that are reflected in the fact that it currently stands as a Great World Power, for which, it requires free access to the main routes of International Maritime Trade, aggressively transforming its navy into a global one.

**Keywords:** Currency, Leadership, Power, Eurasia, Threats, World Trade, Turkey, China, Mediterranean, and Market

---

1 Magister en Relaciones Internacionales. Mail: thekaiserf1@hotmail.com, cristhianalfonzo.oficialarmada@gmail.com  
Jefe de la División de Análisis Internacional. Doctorante en Ciencias Administrativas

2 Post-Grado en Negociaciones Internacionales. Mail: ibarracomercio@gmail.com. Analista de Seguridad y Defensa de la Nación. Maestrante en Gerencia de Negocios

## Introducción

Dentro del contexto de la geopolítica internacional actual, la Ruta de la Seda, se presenta como el plan de desarrollo que mayor impacto en el orden internacional, el cual, inicialmente, fue un conjunto de redes de comercio que se extendían entre Asia y Europa.

Estas rutas de comercio se iniciaron aproximadamente en el siglo I a. de C., y tenían un recorrido que iniciaba en China, se extendía por todo el continente asiático hasta llegar a Europa, y se caracterizaba por el intercambio comercial de distintas piedras preciosas y minerales, tejidos como la seda y otros productos muy apreciados en el continente europeo. En este período inicial, esta región fue el escenario del tránsito de las tropas de Alejandro Magno a Asia Central, en el 329 a. de C., que entre, sus múltiples objetivos, se emplearon para construir la ciudad de Alejandría Escate en el valle de Ferganá, región que jugaría un papel importante en el desarrollo de la Ruta de la Seda.

Este gran proyecto emprendido en 2013 engloba en la actualidad temas geopolíticos de vital importancia para la nación asiática, en virtud de que tiene la finalidad de interconectar varios países por medio de una ruta terrestre y marítima (Cinturón Económico de la Ruta de la Seda-Ruta de la Seda Marítima); por ello, es un gran instrumento geopolítico que China emplea con el fin influir en determinados espacios geográficos para impactar de forma determinante en el sistema de comercio internacional.

En el marco de este escenario, el mar de la China Meridional (Nán Hǎi en chino), con una superficie de aproximadamente tres millones y medio de kilómetros cuadrados que tiene acceso a Filipinas, Taiwán, Malasia, Singapur, Indonesia, Tailandia, Brunéi, Camboya y Vietnam, así como a más de 400 islas pequeñas, arrecifes, bancos de arena y tres grandes grupos como las que corresponden a las islas Paracel, al arrecife de Scarborough y las islas Spratly, requiere por parte de China una armada lo suficientemente robusta para proteger sus intereses y su dominio de esta región estratégica. De acuerdo con esta imperiosa y determinante necesidad, China casi ha doblado su gasto en materia militar en solo una década, pasando de destinar en 2010 un

total de 129.359 millones de dólares a su defensa, a emplear el 2021 para el mismo cometido, 244.934 millones de dólares.

Según lo planteado por diversos portales web especializados en materia militar, como infodefensa.com, defensa.com y webinfomil.com, es un incremento del 89,34%, que equivale a un aumento del 139% respecto de los 129.359 millones de 2010; esta cantidad, junto con el gasto militar de los Estados Unidos, representa dos tercios del crecimiento del gasto mundial en defensa experimentado en 2020, 12.000 millones de dólares adicionales respecto del año anterior, en el que China ha dedicado a estas partidas cantidades que superan el conjunto de los incrementos de todos los presupuestos de defensa de los demás países asiáticos. Este escenario estaría estimulando a que sus vecinos, y posiblemente rivales en la disputa por el dominio de esta región, aumenten también sus presupuestos, según lo que plantea el Instituto Internacional de Estocolmo para la Investigación de la Paz (SIPRI, por sus siglas en inglés).

Adicionalmente, dentro de este contexto militar, China ha incrementado su presencia militar en la región, así como en el mar Mediterráneo, una de las más importantes rutas para el comercio marítimo internacional; este hecho se aprecia en momentos de gran importancia, como el mes de mayo de 2015, en el que el gigante asiático ejecutó allí un primer ejercicio militar junto a un socio estratégico de vital importancia como Rusia, el cual se repitió dos años después. Este aumento tanto de recursos como de actividad militar respondería a una multiplicidad de factores, algunos de ellos estructurales, como puede ser la percepción que le generan a Estados Unidos nuevos actores con grandes capacidades, como China y Rusia o, en menor medida, Irán y Corea del Norte.

Emre Demir, en su artículo titulado “Turquía y China en Mediterráneo oriental: ¿Socios o competidores?”, señala lo siguiente sobre este aspecto:

*En Egipto, China ha invertido en la zona industrial del canal de Suez y está construyendo partes de la Nueva Capital Administrativa, además de financiar aproxi-*

madamente el 85% del proyecto de 3.000 millones de dólares como parte de su Cinturón Económico de la Ruta de la Seda. Asimismo, desde 2016, China ha invertido en varios proyectos de energía limpia en Grecia. En Israel, ha invertido en transporte, tecnología y otras industrias (...). Además, el país está en conversaciones con Turquía para financiar el proyecto Kanal Estambul,

canal de navegación que pretende conectar el mar de Mármara con el mar Negro. El sector privado chino también se está involucrando en una serie de actividades: más de mil empresas chinas han invertido en sectores turcos, desde el turismo y las finanzas hasta el transporte, la minería y la energía. (Demir, 2021: 1)

Figura 1



Fuente: <https://piernext.portdebarcelona.cat/tecnologia/los-puertos-en-la-nueva-ruta-de-la-seda-digital/>

## Ruta de la seda

La Ruta de la Seda se remonta al inicio del imperio kushán de la tribu de los Yuezhi, de origen indoeuropeo, ubicada en el norte de India y China occidental. En el año 30 a. de C., durante un período en el que el Imperio romano conquistó Egipto, empieza a ser el escenario de un comercio a gran escala entre regiones de Occidente y China; sin embargo, durante la etapa de quiebre del Imperio, la ruta desaparecería de la escena comercial internacional, situación que se agudizaría tras el descubrimiento de

América. En efecto, por este hecho Europa incrementó exponencialmente su actividad con la región que había conquistado, lo cual provocó que las nuevas rutas marítimas aumentaran de igual forma su importancia y más aún tras el descubrimiento del Océano Pacífico, y perdieran todo valor para Europa.

La Nueva Ruta de la Seda se caracteriza en la actualidad por estructurarse a través de dos rutas: la terrestre, que inicia en la ciudad de Xian hasta Rotterdam en el Reino de los Países Bajos, y la segunda, a través de un gran

espacio marítimo que abarca ciudades como Fuzhou, Venecia y Nairobi. Dicho proyecto incluiría la construcción de obras de infraestructura de gran envergadura, como puentes, puertos y carreteras, con el fin de conectar Eurasia, Oriente Medio, Europa, África y China. De este modo, el gigante asiático intentaría ampliar su actividad comercial en el escenario internacional, para lo cual emprendió una gigantesca maquinaria diplomática suscribiendo una gran variedad de acuerdos y alianzas que incrementaron su influencia geopolítica y desplazaron el orden internacional establecido tras la Segunda Guerra Mundial y los acuerdos económicos de Bretton Woods. Dentro de este contexto, esta iniciativa evidencia las importantes rivalidades de Beijing con otros actores en la región, en especial por las islas del mar de China Meridional, a causa de las constantes demostraciones de la capacidad naval china, vital para el control y la supervivencia de este trascendental proyecto.

En el marco de este escenario, es probable que la pugna entre actores como Estados Unidos, Rusia y China durante los próximos años continúe, por lo que no hay que descartar la posibilidad de que se generen transformaciones unilaterales en la zona a favor de alguna de esas tres potencias, en virtud de la necesidad de preservar o hacerse con el control de la región Asia Pacífico. Esta situación supondría la construcción de una ruta marítima que tendría sus bases logísticas en el concepto que se conoció como el “Collar de Perlas”.

Renato Valenzuela Ugarte, en su artículo titulado “China y la Nueva Ruta de la Seda. Implicancias comerciales y geopolíticas”, señala:

*Desde comienzos del nuevo milenio, China emprendió esfuerzos de gran significado geopolítico y estratégico para salir de su cerco continental. Para ser potencia mundial, China requiere acrecentar el desarrollo de su hinterland, acceder libremente a los mares y océanos del mundo, y transformar a su armada en una de carácter global. Como estrategia para alcanzar estos objetivos, China ha manifestado su intención de buscar nuevos espacios en el Asia suroccidental y además proyectar una Nueva*

*Ruta de la Seda, conocida por el acrónimo de OBOR (One Belt, One Road). Los grandes esfuerzos desplegados por China y sus enormes recursos comprometidos en varios de los archipiélagos del mar de la China Meridional para posesionarse de las islas Spratly, Paracel y arrecife de Scarborough han provocado graves tensiones con sus países vecinos. Por otra parte, la iniciativa de China con la Nueva Ruta de la Seda, que incluye el desarrollo de nuevas vías de comunicaciones terrestres y marítimas y el fortalecimiento de las existentes, refleja su ímpetu arrollador, lo que se ha sumado a la preocupación de Estados Unidos, generando una respuesta política para encarar los desafíos llevándolo a declarar una guerra comercial que podría tener importantes y amplias consecuencias comerciales y geopolíticas. (Valenzuela Ugarte, 2018: 38).*

Por su parte Laura Ochoa, a través del trabajo de grado titulado “La Nueva Ruta de la Seda como instrumento geopolítico de China”, afirma:

*La Nueva Ruta de la Seda de China fue dada a conocer por el presidente Xi Jinping a finales de 2013 y presentada oficialmente en el 2015. Este es un ambicioso plan que contiene una gran estrategia diplomática y geopolítica hacia sus vecinos; combina un Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y una Ruta de la Seda Marítima, que conectan a China con Asia, Medio Oriente, Europa, África y próximamente Latinoamérica (...) De este modo, abarcará áreas que generan el 55% del PIB mundial, el 70% de la población mundial y el 75% de las reservas de energía conocidas. El objetivo de este proyecto es potenciar la conectividad y el comercio entre China y más de 60 países atravesados por el OBOR1. (Casarini, 2016). Esta ruta se basa en formar una red integrada de grandes proyectos de infraestructuras ferroviarias, portuarias, aéreas y de telecomunicaciones. Sin embargo, la iniciativa del cinturón y ruta marítima no se reduce únicamente a la infraestructura física y el comercio, sino que contiene un complejo de temas mencionados anteriormente”. (Ochoa, 2019: 4).*

Históricamente, el comercio internacional ha tenido dos espacios geográficos como escenario para su desarrollo. Por un lado, las rutas que se desprendieron de la Ruta de la Seda con salida a diversos puertos, especialmente al Mar Negro, que empleaban puertos como los de Turquía, Siria y Líbano. Por otro lado, se evidencia otro espacio para el comercio marítimo, que abarca los puertos ya señalados, así como los de Génova y Venecia, que permiten el control del Mediterráneo, vital para la interconexión del proyecto chino.

Dentro de este contexto, en el proceso actual de consolidación de este proyecto China enfrenta amenazas, como por ejemplo una presunta crisis energética que podría plantear un riesgo para el crecimiento económico del país y afectar a las cadenas de suministro globales. Dentro de este contexto, según portales especializados como The Wall Street Journal, la escasez de energía en el país asiático habría alcanzado una escala que no se veía en más de una década. El problema, según dicho portal web, podría causar un impacto en la economía mundial. De acuerdo con el medio estadounidense, lo más probable es que la crisis en China empeore un escenario energético mundial, ya complicado, lo que podría además desacelerar la recuperación pospandémica de la economía global. La crisis energética en China también generaría presión en las cadenas de suministro mundiales, ya que haría aumentar los precios de las materias primas y los componentes esenciales provenientes del país.

Adicionalmente, la iniciativa china, que se extiende por casi la totalidad del planeta, enfrenta otras amenazas y hace que no quede exenta de dificultades, como la inestabilidad política o las críticas internacionales, a las que el Partido Comunista Chino deberá hacer frente, así como otras de carácter militar, como por ejemplo el acuerdo de cooperación entre Estados Unidos, el Reino Unido y Australia que genera un tenso clima en la región Asia Pacífico.

Nelson Pierrotti, en su artículo titulado “Pasado y presente de las Rutas de la Seda, Asia Central y el Comercio internacional euroasiático”, afirma sobre dicho escenario lo siguiente:

*En primer lugar, es de señalar que Asia Central es una región clave no solamente*

*para el futuro de Eurasia sino para el actual sistema de relaciones internacionales. Se erige como el nuevo gran escenario comercial donde durante las décadas siguientes, es decir, a corto plazo, se concentrarán en ella buena parte de los negocios globales. La importancia que han alcanzado sus vecinos, China e India —puntos neurálgicos para la estabilidad de Asia Central— así como el creciente interés por sus recursos energéticos, la convierten en un foco privilegiado de atención. Y en un mundo cada vez más integrado, globalizado y complejo, se vuelve un imperativo y un desafío acceder a un espacio económico como este con un creciente desarrollo industrial y turístico. (Pierrotti, 2016: 2)*

Dentro de este contexto, Renato Valenzuela Ugarte (2018) afirma acerca del mar de la China Meridional:

*Este gran cuerpo de agua contiene más de 400 islas pequeñas, arrecifes y bancos de arena, pero tres grandes grupos de ellas son las más importantes: de norte a sur corresponden a las islas Paracel, al arrecife de Scarborough y las islas Spratly. La superficie del mar de China Meridional es de aproximadamente 3 y medio millones de kilómetros cuadrados. El mar de China meridional tiene un valor estratégico vital para los países que tienen litoral en él, tanto por el valor de los recursos económicos que contiene como por su ubicación, pero también por la importancia de las vías de comunicación marítima que lo atraviesan, factores que juegan un rol fundamental al momento de analizar la causa de los conflictos que han ocurrido desde mediados del siglo XX y que se han agravado en los últimos 10 años. Según afirma la doctora Florencia Rubiolo (2016), los países del Sudeste asiático que sostienen reclamos en el área también han recurrido a mecanismos que, lejos de establecer bases para la resolución del conflicto, han exacerbado los problemas, principalmente en torno a los reclamos por la exploración y explotación de los recursos naturales. Cabe señalar, que en los conflictos por las islas atravesaron momentos de*

*mayor tensión en diferentes oportunidades, previas a la última década, poniendo de manifiesto la decidida voluntad política de China de tomar el control de los territorios reclamados, incluso si ello implicaba el uso de la fuerza. Agrega la doctora Rubiolo que, anteriormente, hubo enfrentamientos entre las fuerzas chinas y las de Vietnam del Sur en las islas Paracel en 1974, disputas entre China y Vietnam en 1988, y que también en 1995 surgió una controversia ante la construcción de infraestructura por parte del gobierno chino en Mischief Reef. Este arrecife se encuentra ubicado dentro de las 200 millas náuticas de Filipinas, y es reclamado por este último desde 1962. En todos los casos, China logró reivindicar su control sobre los territorios disputados. (pp. 39-40)*

Sobre la configuración y el impacto de la nueva ruta de la seda, este mismo autor plantea:

*En 2013 el presidente chino, Xi Jinping, lanzó la idea de establecer una nueva ruta de la seda para conectar cuatro continentes, 68 países y 4.500 millones de personas a través del comercio internacional con una inversión de 1.4 billones de dólares. La nueva ruta combina un conjunto de vías terrestres con una de carácter marítimo que conecta China con Europa a través de Asia Sur-Oriental, Asia Central, África y Oriente Medio. En la ruta se encuentra un 75% de las reservas de energía conocidas, afecta a un 70% de la población mundial y se genera un 55% del PIB mundial (Nicola Casarini, 2016). La propuesta geopolítica conectará, a través de un complejo ferroviario, a China con Europa, y a través de la vía marítima a China con África y Europa. El proyecto es conocido como One Belt, One Road, acrónimo OBOR, causando la preocupación geopolítica de Washington ya que China ha complementado esta idea con las siguientes acciones, no exentas de cuestionamiento geopolítico: Desarrollo de grandes proyectos ferroviarios en Asia y Europa para unir al cinturón económico de la Nueva Ruta de la Seda que, partiendo en el interior de China, se dirigirá hacia Europa pasando por Irán, Estambul, Alemania y Moscú para llegar*

*hasta al mar del Norte en los Países Bajos, extendiéndolo también a Barcelona en España. Adquisición por parte de empresas públicas de China del puerto de Kumport en Turquía. Compra por parte de Cosco (China Ocean Shipping), del 51% del puerto de El Pireo en Grecia, aumentando con un 16% adicional en cinco años. El Pireo será para China, el puerto de entrada a Europa de la vía marítima. Unión del puerto de Gwadar, en Pakistán, con el oeste de China desarrollando el corredor China-Pakistán que atraviesa una región de Cachemira reclamada por India y que demandará una inversión de 40.000 millones de dólares. Este puerto acercará gran parte del hinterland de China al océano Índico y aunque Gwadar está siendo desarrollado como un puerto comercial para el uso civil, potencialmente podría transformarse en una instalación militar de la marina de guerra de China. China está desarrollando un parque industrial de alta tecnología en el corazón de Asia en Minsk (Bielorrusia). Desarrollo de un complejo industrial para tratamiento de aluminio y acero en Malasia. Establecimiento de una base militar en Djibouti con acceso al mar Rojo, que según informa Foreign Affairs, ha causado alta preocupación en Estados Unidos por ser la primera base en ultramar de China (World News, reuters.com). La vía marítima de la nueva ruta de la seda no se ha limitado a desarrollar o adquirir los puertos de Kumport en Turquía, Gwadar, en Pakistán y El Pireo en Grecia —donde ha construido un gran muelle de atraque para mega buques— sino que además, como afirma Nicola Casarini, Cosco, la mayor naviera de China, ha adquirido participaciones minoritarias en los terminales en Amberes, Suez y Singapur y al mismo tiempo, China Merchants Holdings International ha invertido masivamente en Colombo (Sri Lanka). Este conjunto de terminales marítimos constituirá un collar de puertos para apoyar la proyección internacional de China. Para Nicola Casarini, bajo el control de Cosco, El Pireo podría llegar a ser tan grande como los puertos de contenedores de Hamburgo, Rotterdam o Amberes. (Valenzuela Ugarte, 2018: 40-41)*

El gobierno chino, ante el hecho de que la iniciativa ha generado diversas críticas por presuntamente funcionar como un mecanismo colonizador, ha defendido en numerosas ocasiones que este proyecto promueve el crecimiento económico mutuo mediante un esquema de ganar-ganar. Ante este escenario, Estados Unidos se ha manifestado como el principal adversario del plan estratégico de Xi Jinping, señalando que China promueve “tratos corruptos de infraestructura a cambio de influencia política” y la ha acusado de utilizar una “diplomacia basada en el soborno de la deuda”.

Las autoridades estadounidenses, junto con sus socios en la Unión Europea (UE), aseguran que China emplea dentro de este contexto el mecanismo de la deuda-trampa, que se fundamenta en endeudar a Estados pequeños con el fin de obtener influencia estratégica en estos, en el marco de la Comunidad Internacional. Estos actores han pretendido descalificar el proyecto chino a través de la difusión masiva de episodios como el de algunos Estados que han optado por cancelar proyectos suscritos y negociados con China; este fue el caso de Malasia, que suspendió la construcción de un ferrocarril valorado en 20.000 millones de dólares, el cual posteriormente renegociaron.

De igual forma, Renato Valenzuela Ugarte asegura sobre este aspecto:

*Pese a los efectos de la llamada guerra comercial impulsada por la administración del presidente Trump para contener a China, el Comercio Marítimo Internacional tendrá una tendencia a multiplicarse exponencialmente durante los próximos años, ya que millones de personas, hoy alejadas de los procesos de desarrollo, pronto serán incorporadas como consumidores que exigirán acceder a bienes y servicios. Las regiones interiores de China, a las cuales se les busca acceso al océano a través de India y Pakistán, Cuba que ha reconocido a la propiedad privada como motor de desa-*

*rrrollo, las naciones de África y Corea que no tardarán mucho en sumarse a los procesos de libre intercambio de bienes y servicios, augura un aumento considerable del comercio internacional, especialmente a través de la vía marítima. (2018: 45)*

Sobre el impacto que generará en la economía mundial y en el orden internacional actual, Laura Ochoa (2019) afirma:

*Al igual que Pakistán, este proyecto es considerado como un puente entre Asia y Medio Oriente, elemento clave para China y la Nueva Ruta de la Seda. Del mismo modo, no hay que olvidar que Teherán tiene un papel importante en la seguridad energética de China, como suministrador a largo plazo de petróleo y gas (Casarini, 2016). Siguiendo con los proyectos más importantes que benefician geopolíticamente a China, encontramos la Ruta de Transporte Internacional Trans-Caspio que conectará a China con Ucrania a través de Georgia, Azerbaiyán y Kazajistán. La ruta incluye travesías en ferry del mar Negro y el mar Caspio (Casarini, 2016). Una vez completada, transportará contenedores, conectando con el corredor intermodal entre China y Turquía (Casarini, 2016). Así mismo, podrá acercarse e interconectar a Europa, siendo este uno de sus más importantes objetivos. Otro de los proyectos a destacar es con Rusia, que a diferencia de los demás este tiene un único proyecto de construcción de la vía férrea de alta velocidad entre Moscú y Beijing. En junio de 2015 el Grupo Ferrocarril de China y los ferrocarriles de Rusia firmaron un contrato para comenzar la construcción del primer ramal de este trazado (Casarini, 2016). No obstante, es de vital importancia tener de aliado a Rusia para que el Cinturón Económico no se vea afectado, ya que este tiene injerencia en Asia central. Del mismo modo, el proyecto con Yibuti desempeña un papel importante en la Ruta de la Seda marítima como puerto internacional. Por ende, se crea una zona de comercio y se establecen bancos chinos, siendo China el primer y más importante socio de África. Por esa razón, Yibuti tendrá un papel imprescindible en el transbordo de mercancías y el*

vínculo comercial entre China y el mundo, debido a que la carga comercial que llegaría se encuentra en un tramo marítimo que une el mar Rojo con el golfo y luego se cargaría en dirección a otros destinos, en particular a través del canal de Suez para llegar a los puertos del mar Mediterráneo (Casarini, 2016). Debido a la gran relevancia de esta zona, la seguridad de estas rutas marítimas se está convirtiendo en una prioridad estratégica para China. De tal modo, que se le ha concedido a China construir instalaciones logísticas en Yibuti, en especial una base militar para proteger sus intereses vitales (Casarini, 2016). Por último, otro de los proyectos que benefician geopolíticamente a China lo encontramos con Grecia, en el que se construirá una ruta tierra-mar que conectará el puerto de El Pireo, siendo este uno de los mayores puertos de contenedores en Europa". (pp. 10-11).

### Relación China-Turquía

Sobre la relación entre Turquía y China, Emre Demir (2021) señala lo siguiente:

A través de su Corredor Medio, Turquía pretende aprovechar su ventaja geográfica como puerta de entrada entre Asia, Europa y Medio Oriente para convertirse en un centro de comercio Este-Oeste. Estos planes fueron destacados por el ministro de Transportes e

Infraestructuras, Adil Karaismailoğlu, quien dijo en una declaración en junio: con el Corredor Medio, Turquía se convertiría en una nueva base logística mundial. En 2015, el Partido Republicano del Pueblo (CHP), el principal partido opositor del país, propuso el proyecto Centro de Turquía (Merkez Türkiye), cuyo objetivo es ubicar a Turquía como centro logístico y de producción que conecte Europa, Asia y África. Este proyecto amplía el Corredor Medio a África a través de Medio Oriente mientras sigue manteniendo su compatibilidad con la BRI. Además, es una muestra del interés compartido entre el gobierno de Turquía y los partidos de la oposición. Si Turquía puede posicionarse como zona económica entre Europa, Asia y la región de Medio Oriente y Norte de África, el Corredor Medio podría resultar más atractivo para China y otros socios regionales, lo que aumentaría los beneficios económicos y políticos del país. Un informe de trabajo del Banco Asiático de Desarrollo de mayo de 2021 sugiere que una zona comercial intrarregional y las políticas de integración extra regional desarrolladas como parte del Corredor Medio podrían facilitar el compromiso entre Europa y China. Dicha zona, liderada por Turquía y apoyada por el comercio transregional, también podría reforzar el papel de Turquía para los estados regionales, Europa y China. Sin embargo, a diferencia de la BRI china, la visión de integración regional de Turquía no incluye un corredor marítimo. (p. 1)

**Figura 2.** Turquía en la Ruta de la Seda



Fuente: <https://serespensantes.com/la-ruta-de-la-seda/>

Las relaciones entre ambos actores se remontan al inicio de la expansión de este proyecto chino; sin embargo, su período de esplendor comprendió los años 1000 a 500 a. de C., durante las dinastías chinas de Wu y Yue, reinos que desarrollaron un apreciable poderío a través de sus flotas que se establecieron al sudeste de Asia y la India.

Durante el siglo VI a. de C., en el inicio del Imperio persa, ya se habían consolidado importantes plazas comerciales para las rutas de la seda a través de una extensa red entre Asia Menor (Turquía), Egipto e India y el centro neurálgico de Asia, ubicado en este período en las ciudades de Bactriana (antiguo nombre griego de la región histórica localizada entre el Hindú Kush al sur, y el río Amu Daria al norte) y Sogdiana (región que ocupaba parte de Tayikistán y Uzbekistán, entre las ciudades de Samarcanda y Bujará).

Posteriormente, en 1950, en el marco de la Resolución 890 de las Naciones Unidas sobre el conflicto en la península de Corea, las relaciones presentaron una ruptura debido a que una brigada turca participó en acciones, como la batalla de Wawon, contra el 38° Grupo del Ejército Popular de Liberación de China, y la batalla de Kumyangjang-Ni, contra elementos del 50° Ejército chino. Sin embargo, el 28 de noviembre de 2008, Jia Qinglin, asesor político de China y presidente de la Conferencia Consultiva Política del Pueblo, realizó una visita oficial a Turquía como invitado del presidente del parlamento turco, Köksal Toptan. Posteriormente, Jia asistió a un foro empresarial titulado “Foro de Oportunidades Económicas y Comerciales Turco-Chinas” en Estambul. Durante este período, el mandatario turco Abdullah Gül se convirtió en uno de los presidentes de mayor envergadura en visitar China, y afirmó que uno de los principales objetivos de su visita era impulsar las relaciones económicas.

Entre las generalidades más importantes sobre Turquía, es necesario plasmar que esta nación tiene una fachada en Europa y se extiende por Asia, de modo que se configura como un puente que une ambos continentes. Respecto de su historia, en su territorio se extendieron reinos como los de los griegos, los hititas y los persas, así como la ciudad de Estambul, anti-

guamente conocida como Constantinopla, fue la capital del Imperio romano de Oriente (Bizancio) y del Imperio otomano. Dentro de este contexto, Estambul, capital de Turquía, se caracterizó por ser uno de los extremos del mapa de la Ruta de la Seda.

Turquía figura entre los primeros 20 países más industrializados del mundo. Tiene un mercado con creciente producción y consumo, y está integrada por una población joven y dinámica de cerca de 80 millones de habitantes.

El país cuenta con unos 90 puertos comerciales, 11 de ellos de grandes dimensiones. El comercio exterior, y en especial la exportación, tiene una gran importancia en la creciente economía turca, pero el país sigue presentando un déficit comercial cada vez mayor por su dependencia de las importaciones de bienes intermedios para la producción. En 1996, tras el establecimiento de una unión aduanera, las operaciones de transporte a Turquía entraron en un nuevo proceso de transformación estructural. La evolución de los últimos años demuestra que la producción y la exportación han aumentado sustancialmente en los sectores de alta tecnología (en los que las mercancías incluyen maquinaria y equipos eléctricos) y en la industria del automóvil. A este respecto también puede observarse que la cuota de mercado de exportación de productos industriales manufacturados se ha incrementado. El régimen de importación de Turquía pone de relieve la liberalización de sus importaciones en consonancia con su compromiso de completar la unión aduanera con la UE, y sus obligaciones en virtud de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Asimismo, ha hecho especial hincapié en su compromiso de reducir los derechos aduaneros con el fin de alinearse con el arancel aduanero común.

Turquía es miembro de la OMC desde 1995. Tras esta medida, cerró un acuerdo con la UE que le permitió unirse a la unión aduanera el 1 de enero de 1996, y evitar así una “doble imposición”.

Además de la unión aduanera con la UE, Turquía ha firmado acuerdos de libre comercio (FTA) con Albania, Bosnia-Herzegovina, Chile, Egipto, Islas Feroe, Georgia, Ghana, Islandia,

Israel, Jordania, Kosovo, Líbano, Macedonia, Malasia, Mauricio, Montenegro, Moldavia, Marruecos, Noruega, Palestina, Serbia, Singapur, Corea del Sur, Suiza y Liechtenstein.

Sobre este contexto, es necesario señalar que en tiempos recientes el ministro de Relaciones Exteriores chino, Wang Yi (durante el año 2016), y su homólogo turco, Mevlüt Çavuşoğlu, en el marco de las relaciones entre ambos Estados, hicieron importantes esfuerzos destinados a profundizar la cooperación estratégica en diversos campos. Sobre esta cooperación, Wang señaló en el año 2016 que los objetivos chinos respecto de Turquía se enfocaban en implementar los acuerdos suscritos entre el presidente chino, Xi Jinping, y el mandatario turco, Recep Tayyip Erdoğan. Por su parte, Çavuşoğlu señaló que Turquía se había propuesto, en el marco de este escenario, impulsar estas relaciones especialmente en materia de economía y seguridad, en virtud de que ambas partes destacan el impacto de la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China con el proyecto del “Corredor Medio”, para el crecimiento económico de manera bilateral.

Adicionalmente, China y Turquía han puesto gran énfasis en la necesidad de profundizar la cooperación de seguridad y antiterrorista, y para tal fin han generado confianza política mutua tendiente a salvaguardar la soberanía, la seguridad y la estabilidad de ambas naciones.

En el marco de esta cooperación, también se destaca el hecho de que compañías de Turquía y China, durante este período, firmaran 36 convenios por un valor total de 300 millones de dólares, suscritos en materia de comercialización de productos como el mármol, el cromo, el aceite de soja, las avellanas y la fibra de algodón; esta cooperación, además, optimizará los procesos de importaciones y generará con ello mejores oportunidades a Turquía y a otros Estados que conformaron la antigua Ruta de la Seda.

Una vez expuestas estas cifras y acuerdos suscritos, se evidencia cómo China ha generado un gran impacto a través del desarrollo de este megaproyecto y ha ocupado de esta forma el segundo lugar como mayor socio comercial de Turquía, escenario que se aprecia en momentos

del año 2015, cuando el país asiático compró 1,6 billones de dólares en bienes y servicios procedentes del Estado turco.

El actual presidente turco, Recep Tayyip Erdoğan, ha hecho esfuerzos considerables con el fin de preservar el creciente ritmo de consolidación de las relaciones con su contraparte chino, lo cual se prevé que redundara en el bienestar de ambos pueblos y en una estabilidad mundial, en el marco de la ejecución del proyecto de la Iniciativa de la Franja y la Ruta propuesta por China.

Durante el año 2019, Erdoğan afirmó sobre esta cooperación estratégica:

*Estamos en la misma página en lo que respecta al enfoque del presidente Xi ante la iniciativa, el cual no implica solo mejorar las redes de transporte y comunicación, construir corredores comerciales y armonizar políticas comerciales y estrategias de desarrollo, sino también impulsar los lazos culturales y humanos en este marco (...) Estamos actuando de conformidad con la conciencia de que la asociación económica y comercial chino-turca, además de sus beneficios regionales, tiene también el potencial para contribuir a la paz, la prosperidad y la estabilidad mundiales.*

De igual forma, es necesario señalar la importancia de la Ruta de Transporte Internacional Transcaspiana (TITR, por sus siglas en inglés), la cual ha brindado la oportunidad de circulación de bienes desde China a Europa a través de Kazajistán, Azerbaiyán y Georgia, y posteriormente Turquía y Ucrania.

Respecto de la posición turca sobre el Mediterráneo, área de extrema importancia para China en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, Marc Saurina, a través de su artículo titulado “Política exterior de Turquía en el Mediterráneo: conflicto y continuidad”, señala:

*La creciente tensión en el Mediterráneo Oriental por el control de los yacimientos de hidrocarburos y las disputas por delimitar una zona económica exclusiva marítima (ZEE) entre Turquía y Grecia están*

reconfigurando las alianzas y estrategias en política exterior de todos los países de la zona. Así, es posible identificar dos frentes. Uno, formado por Grecia, Chipre, Israel y Egipto y representado por el EASTMED GAS FORUM, organización internacional en la que también participan Italia, Jordania, Palestina y, desde diciembre de 2020, los Emiratos Árabes Unidos (EAU). El otro está formado por Turquía y el Gobierno de Acuerdo Nacional (GAN) libio, reconocido por la ONU, tras la firma de dos memorándums de entendimiento (MOU) en noviembre de 2019, uno sobre la delimitación de ZEEs entre Turquía y el país norteafricano y otro sobre cooperación militar que ha llevado al despliegue de tropas turcas en Trípoli y a la escalada del conflicto entre el GAN y el Ejército Nacional Libio (ENL), apoyado este último por Rusia, Arabia Saudí y los EAU e, indirectamente, por otros actores internacionales como Francia (...). La política exterior reciente ha venido también condicionada por asuntos internos del país. Tras el intento de golpe de Estado del 15 de julio de 2016, el movimiento Hizmet, liderado por el clérigo Fethullah Gülen, era señalado

por el gobierno como principal responsable. Desde entonces, la política exterior turca se ha redireccionado con el objetivo de cerrar todas las escuelas que el grupo tenía en el extranjero —y en algunos casos aún tiene— y lograr que sus actividades fueran cesadas. Ese giro en política exterior tuvo un efecto especialmente visible en las repúblicas del Asia Central, los Balcanes y el África Subsahariana, donde el movimiento Hizmet disponía de una amplia red de escuelas. Aun sin apenas presencia en el mundo árabe y en algún otro país musulmán, la diplomacia turca logró en 2016 que tanto la Organización para la Cooperación Islámica (OCI) como el Consejo de Cooperación del Golfo (CCG) declararan al movimiento como organización terrorista. Otro factor doméstico que ha condicionado visiblemente los cambios en política exterior ha sido la economía. Las disputas con Grecia, los acuerdos con el GAN y la intensificación de las relaciones con el Magreb, con su posible efecto en las relaciones económicas de Turquía con el África Occidental, son factores todos relacionados con la necesidad de reactivar la economía del país. (2021: 7 y 10).

**Figura 3.** Mediterráneo Oriental y ZEE en disputa entre Grecia, Turquía y Chipre



Fuente: Wikimedia Commons (CC)

Finalmente, respecto de la mencionada relación entre estos dos importantes actores en la economía mundial, Alba Sanz en su artículo titulado “Turquía revierte la Ruta de la Seda hacia Pekín”, señala:

Turquía está rediseñando una vía ferroviaria que tiene como objetivo facilitar el tránsito de mercancías entre China y Occidente en lo que conformaría el cinturón económico de una nueva Ruta de la Seda. *El trazado de la nueva línea ferroviaria pondría al Cáucaso y al mar Caspio al alcance de Europa, sorteando a Rusia y a los Estados fronterizos y uniendo a Turquía, Grecia y Azerbaiyán (...)* En este sentido, el ministro de Transporte e Infraestructura, Adel Karra Ismailoglu, confirmó el aumento del transporte turco de mercancías por ferrocarril a Europa en un 25% en 2020 en comparación con 2019. *El corredor ferroviario por el que transcurre el ferrocarril Bakú-- Kars, resultado de la asociación entre Azerbaiyán, Georgia y Turquía, transportó 154.836 toneladas de mercancías en el primer trimestre de este año a través de 2.468 vagones de tren, en comparación con 78.000 toneladas en el primer trimestre de 2020 (...)* Ismailoglu señaló que la demanda aumenta día a día para los viajes de transporte con destino a Bulgaria, Rumanía, Serbia, Hungría, Polonia, Austria, Eslovenia, República Checa, Francia y Alemania. *Del mismo modo, señaló que existe un aumento en la demanda de transporte de camiones de contenedores desde Turquía a Europa. Junto a esto, el ministro alegó que los países por donde pasa la línea obtendrán grandes ganancias económicas en el comercio entre Europa y China que conseguiría ascender anualmente a los 710.000 millones de dólares. Además, enfatizó que el Gobierno quiere convertir Turquía en un país central y una base logística para el transporte de mercancías por ferrocarril (...)* Esta acción pretende disipar las dudas sobre la gestión turca acerca de su incapacidad para reactivar el corredor de transporte que conecta Oriente y Occidente. *A este respecto pretendería establecer una línea segura y eficaz que conecte ambos continentes, enfocándose especialmente*

*en la conexión con China, ya que esta estaría administrando un proyecto ferroviario similar y buscando apoyo internacional. En este contexto, el proyecto chino tendría como objetivo conectar a China con Europa y con el resto del mundo a través de rutas comerciales seguras y alternativas que eviten atravesar el paso de Bab al-Mandab, conocido por la presencia de piratería marítima y las tensiones regionales. Así, Turquía estaría intentando revertir este plan con la intención de crear una nueva realidad en la región que abra el camino a la presencia económica turca en el Cáucaso y Asia Central. (p. 1).*

### **China y el comercio marítimo internacional**

Respecto del aspecto de comercio marítimo, el gigante asiático ha ejecutado una política férrea para consolidar su economía, como se evidencia en la inauguración de la ruta marítima entre el puerto de Yangluo, ubicado en la provincia de Wuhan, y la ciudad Busan, en la República de Corea, ruta que se configura como la primera directa entre el centro de China y esta última, mediante la cual se reducirían tres días respecto de la ruta anterior vía Shanghai.

Dentro de este contexto marítimo, se aprecia el crecimiento de grandes empresas chinas, como es el caso de Cosco Shipping Lines. Esta compañía es considerada la tercera más grande del mundo, ya que dispone entre sus activos más destacados de 460 buques con una capacidad de 2,77 millones de TEU, los cuales la constituyen en una muy respetable flota naviera, región al que es necesario contabilizar el 43,9 por ciento de todas las nuevas órdenes mundiales por toneladas brutas compensadas (TBC), que los astilleros chinos recibieron durante el ejercicio correspondiente al año 2018.

Sin embargo, es necesario señalar que este renglón es afectado de forma determinante a causa de las diferencias limítrofes presentes en el mar de la China Meridional, las cuales han generado importantes perturbaciones para el comercio marítimo mundial.

En este caso, el conflicto se traslada a las Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), donde se destacan las disputas de las islas Spratly (compuestas por arrecifes, 750 pequeñas islas, islotes y cayos), reclamadas por Vietnam, Filipinas, Malasia, Brunéi y Taiwán. Dichas islas se comenzaron a ocupar militarmente en enero de 1988 por la República Popular China.

Otro conflicto marítimo es el que se desarrolla sobre las islas Senkaku —conocidas también como Diaoyudao— que, por su ubicación, tienen vías marítimas con alto potencial para la pesca, así como posibles reservas de petróleo de hasta 213 mil millones de barriles, de acuerdo con lo que reflejan algunas cifras de la Administración de Información de Energía de los Estados Unidos.

Sobre el contexto marítimo, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú señala en su “Foro CEEM. Intereses Marítimos y Política de Estado”:

*El servicio de transporte marítimo es el principal instrumento del comercio exterior y es un indicador del estado de la economía del país. Permite movilizar masivamente gran tonelaje de carga, incluida carga general fraccionada en contenedores, carga a granel sólida y carga a granel líquida. Dentro de estos tipos de carga están incluidas materias primas y bienes de capital. La participación de buques de bandera nacional en el transporte marítimo es necesaria e importante. El transporte marítimo es, además, un factor multiplicador para la generación de actividades en industrias conexas, lo que contribuye a un crecimiento en la generación de empleos (...) A nivel mundial, en las últimas décadas, se ha producido una sustancial reestructuración del transporte marítimo. Las naciones en vías de desarrollo han eliminado medidas proteccionistas, incluida la reserva de carga. Debido a esta medida, pero también en virtud de otros factores de igual importancia, muchas marinas mercantes nacionales de países en desarrollo enfrentan dificultades para poder competir, como en épocas pasadas, con flotas extranjeras constituidas por buques de gran capacidad de carga y alto costo. (2012: 8)*

Respecto del tráfico marítimo, la misma institución señala lo siguiente:

*En el transporte marítimo internacional, existen dos tipos de tráfico marítimo: regular e irregular. En el primero, las naves cumplen una ruta e itinerarios preestablecidos, lo que facilita una adecuada programación del transporte de las mercancías. Este tráfico es utilizado por las conferencias navieras y buques independientes de estas, a los que se les denomina outsiders. En el tráfico irregular, en cambio, las naves embarcan las cargas disponibles en forma ocasional en diversos puertos. Generalmente, se trata de cargas líquidas y sólidas a granel homogéneas (...) El transporte marítimo aventaja a otros modos de transporte porque permite el manejo de grandes volúmenes y pesos. El nivel y estructura de fletes son fijados según el tipo de carga, su valor, su disponibilidad, su manipulación, la distancia a recorrer a su destino, así como por la oferta y demanda de buques y sus costos operativos. La importancia de la manipulación de las cargas de transporte ha dado lugar a grandes esfuerzos tecnológicos para optimizar esos procesos y facilitar que la carga sea trasladada con rapidez, seguridad y economía. (pp. 8-9 y 13)*

Por su parte, Claudia Paola Lineros, en su artículo titulado “Análisis del sector marítimo”, plantea que durante el año 2010

*El rendimiento de los puertos mundiales de contenedores aumentó en aproximadamente un 13,3% al llegar a 531,4 millones de TEU durante el año pasado. Los terminales marítimos continentales de China continúan incrementando su participación en el total de puertos de contenedores, puesto que lograron un 24,2%. En el reporte de UNCTAD se resalta que el LSCI (Liner Shipping Connectivity) evidencia que esta nación asiática es la región mejor conectada, seguida por Hong Kong SAR, Alemania y Singapur (...) Las importaciones mundiales evidenciaron un crecimiento levemente más bajo que el de las exportaciones (15,2%). Asimismo las com-*

*pras externas efectuadas por los países en desarrollo se expandieron a un ritmo más acelerado (18,7%) que las compras internacionales (16,6%), principalmente por el aumento en el volumen de importaciones del Asia en desarrollo (...) Los datos preliminares indican que durante el 2010 el comercio marítimo internacional logró recuperarse de la contracción que sufrió el año inmediatamente anterior y creció un 7% (...) Un estudio reciente encontró que China sobrepasará a Estados Unidos y dominará el mercado mundial en el 2030; adicionalmente este país asiático se ubicará en el lugar 17 dentro de las 25 rutas comerciales marítimas (bilaterales) y aéreas. Este análisis también asegura que existen cuatro áreas que pueden representar oportunidades potenciales para las compañías de transporte y logística: a) aumento en el comercio intra Asia/Pacífico, regiones comerciales desarrolladas y en vía de evolución, b) comercio de economías intra-emergentes y c) comercio China-África. (2013: 1).*

En cuanto a los costos asociados al comercio marítimo internacional, según la información de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Claudia Paola Lineros resalta:

*En enero del año 2010 existían 103.329 embarcaciones en servicio, que se combinaron con un tonelaje de 1.396 millones DWT (tonelaje de porte bruto o Deadweight tonnage). UNCTAD asevera que los petroleros representaron 475 millones DWT y los graneleros de carga seca sumaron 532 DWT, equivalentes a un alza respectiva del 5,5% y 16,5%. En enero de 2011 los barcos de contenedores alcanzaron 184 millones DWT, equivalentes a un incremento del 8,7% en comparación con el 2010. (2013: 1)*

Desafortunadamente, el ámbito del comercio marítimo internacional ha sufrido una dramática caída generada por los efectos que se desprenden de la pandemia causada por el covid-19, durante el año 2020 y 2021, como

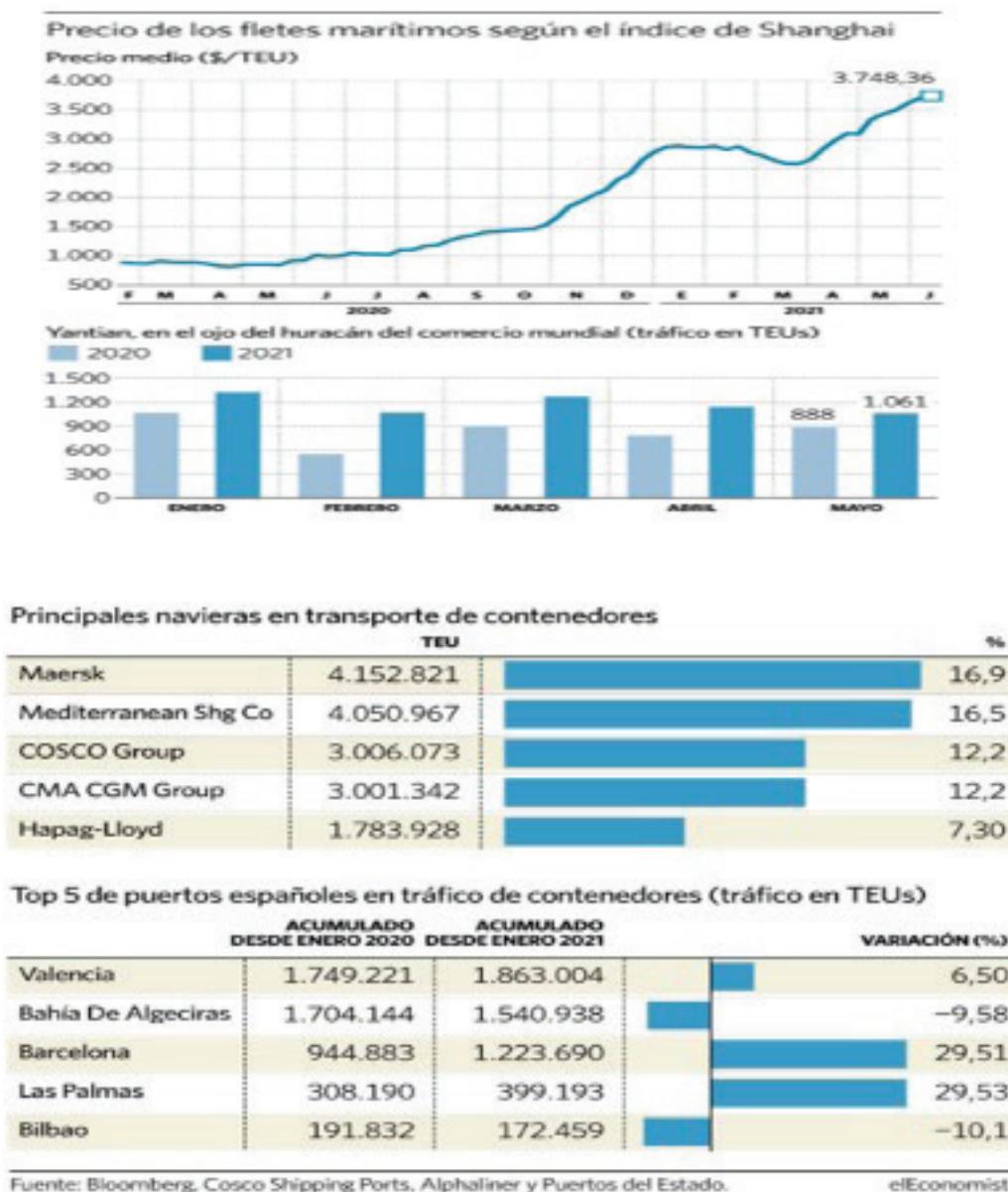
por ejemplo ha sido en la mayoría de los casos por la escasez de contenedores. Dicho panorama se hace más catastrófico en virtud de que el coste de envío de contenedores se ha triplicado desde octubre del año 2020, de 2.000 a 3.000 dólares en fletes correspondiente a la contratación por contenedor, hasta rebasar los 7.000 dólares, lo que genera cuellos de botella en las exportaciones hacia Occidente y, a su vez, incrementa los precios en todos los renglones.

Dentro de este catastrófico escenario, los puertos europeos denuncian que esta situación deriva en innumerables retrasos, e incluso en la anulación de las contrataciones suscritas. La solución circunstancial para contrarrestar estas perturbaciones parece ubicarse, por el momento, en la espera de una evolución positiva de la pandemia, debido a que dicho cuello de botella podría finalizar en la segunda mitad de 2021, en coincidencia con el inicio del Año Nuevo chino y la desaceleración del ritmo de fabricación en el gigante asiático. Esto, si se toma en consideración que los puertos con mayor peso y tráfico de mercancías, los cuales tienen un papel fundamental en la economía mundial, se ubican en el continente asiático y especialmente en China.

En efecto, China tiene seis puertos en el ranking mundial, el más importante de los cuales es el de Shanghái, que tiene la central de contenedores automatizada más grande del mundo, con más de 2,2 millones de metros cuadrados y una costa de 2.350 metros, lo que le permite un mayor volumen de mercancías con la máxima eficiencia. Dichos puertos se enumeran a continuación:

1. Puerto de Shanghái.
2. Puerto de Hong Kong.
3. Puerto de Shenzhen.
4. Puerto de Ningbo-Zhoushan.
5. Puerto de Guangzhou.
6. Puerto de Qingdao.

Figura 5.



Fuente: El Economista

En su “Informe sobre el transporte marítimo 2020”, la UNCTAD señala lo siguiente:

*La pandemia de enfermedad por coronavirus (covid-19) ha hecho patente la interdependencia global entre las naciones y ha puesto en marcha nuevas tendencias que*

*reconfigurarán el panorama del transporte marítimo. El sector se encuentra en un momento crucial, en el que se enfrenta no solo a preocupaciones inmediatas derivadas de la pandemia, sino también a consideraciones a más largo plazo, que van desde transformaciones en el diseño de la cadena de*

*suministro y los patrones de la globalización hasta cambios en los hábitos de consumo y gasto, un creciente interés por el análisis de riesgos y el fomento de la resiliencia y un mayor énfasis en una agenda mundial de sostenibilidad y bajas emisiones de carbono. El sector también está haciendo frente a los efectos colaterales del aumento del proteccionismo comercial y las políticas aislacionistas. La pandemia ha puesto de relieve la importancia del transporte marítimo como sector clave para la continuidad de suministros esenciales y el comercio mundial, tanto en época de crisis, como en la fase de recuperación y una vez restablecida la normalidad. La crisis sanitaria y económica mundial desencadenada por la pandemia ha transformado de forma radical el panorama del transporte y el comercio marítimos y ha afectado considerablemente a las perspectivas de crecimiento. La UNCTAD prevé que el volumen del comercio marítimo internacional se reduzca en un 4,1% en 2020. En un contexto de perturbaciones en la cadena de suministro, contracciones de la demanda y de incertidumbre económica mundial causada por la pandemia, la economía mundial se vio gravemente afectada por un doble choque de oferta y demanda. Estas tendencias se desarrollaron con el telón de fondo de un debilitamiento registrado ya en 2019, debido a una pérdida de impulso en el comercio marítimo internacional. Las persistentes tensiones comerciales y la gran incertidumbre en relación con las políticas debilitaron el crecimiento de la producción económica mundial y del comercio de mercancías. Su volumen creció un 0,5% en 2019, frente a un 2,8% en 2018, y alcanzó los 11.080 millones de toneladas en 2019. Al mismo tiempo, el crecimiento del tráfico portuario mundial de contenedores cayó al 2%, frente al 5,1% registrado en 2018. Las tensiones comerciales provocaron un cambio en las pautas comerciales, ya que la búsqueda de mercados y proveedores alternativos hizo que los flujos se desplazasen desde China hacia otros mercados, especialmente en los países de Asia Sudoriental. Los Estados Unidos de América aumentaron sus exportaciones de mercancías*

*al resto del mundo, lo que contribuyó a compensar en cierta medida la reducción de sus exportaciones a China. Se estima que los nuevos aranceles adicionales han reducido el comercio marítimo en un 0,5% en 2019, si bien su impacto general quedó mitigado por la aparición de oportunidades comerciales en otros mercados. (2020: 4-5)*

## Conclusión

En los últimos 50 años desde el establecimiento de las relaciones diplomáticas entre China y Turquía, estas se han desarrollado establemente. Después de la formalización de vínculos de cooperación estratégica entre los dos países en 2010, se han promovido de manera ordenada los intercambios en diversos campos, así como la colaboración en materia de vacunas, que ha sido fructífera y ha profundizado la amistad entre los dos pueblos.

El establecimiento de relaciones diplomáticas entre los dos países es una oportunidad para entenderse y apoyarse recíprocamente en cuestiones que involucran los intereses fundamentales y las principales preocupaciones de la otra parte, para acelerar la conexión entre estrategias de desarrollo y para promover que las relaciones de cooperación estratégica entre China y Turquía avancen establemente y a largo plazo, a fin de brindar beneficios a los dos países y a los dos pueblos.

En el último medio siglo, la cooperación entre Turquía y China en los campos del comercio, inversión, transporte, turismo, entre otros, ha logrado un enorme progreso, se ha fomentado sobre la base del respeto mutuo y ha dejado un impacto positivo a nivel regional y mundial.

Sin embargo, en la actualidad, China parece favorecer a Grecia para sus relaciones comerciales con Europa. El puerto de El Pireo está situado más cerca de los mercados europeos, y ofrece una ruta más corta y más rentable que el Kumport de Turquía. Sin embargo, como ha demostrado el bloqueo del canal de Suez durante seis días en marzo de 2021, el desarrollo de rutas comerciales alternativas es esencial. El Corredor Medio es la ruta comercial alternativa Este-Oeste más adecuada.

Debido a esos acontecimientos, se espera que China y Turquía continúen colaborando para alinear sus visiones distintas pero superpuestas para la integración transcontinental, ya que, si las ambiciones políticas y militares de Ankara aumentan en la región, Beijing podría reconsiderar el papel de Turquía como socio confiable en la BRI.

China fue una de las últimas naciones en llegar al desarrollo del este del Mediterráneo; en tal sentido, ha utilizado su Iniciativa de la Franja y la Ruta como puerta de entrada a la zona.

Turquía, por su parte, también está desarrollando su propia estrategia transregional de cooperación económica y estratégica, sobre todo en el marco de la Iniciativa del Corredor Medio.

### Referencias bibliográficas

demir, E. (2021). Turquía y China en el Mediterráneo oriental: ¿Socios o competidores? <https://es.globalvoices.org/2021/09/24/turquia-y-china-en-mediterraneo-oriental-socios-o-competidores/>

Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. (2012). Foro CEEM. Intereses Marítimos y Política de Estado.

Linerós, C. (2013). Análisis del sector marítimo.

Ochoa, L. (2019). La Nueva Ruta de la Seda como instrumento geopolítico de China [Trabajo de grado]. Universidad Militar Nueva Granada. Bogotá.

Pierrotti, N. (2016). Pasado y presente de las Rutas de la Seda, Asia Central y el comercio internacional euroasiático. Universidad Católica del Uruguay.

Portal web: [www.Afi.es](http://www.Afi.es)

Portal web: [www.Defensa.com](http://www.Defensa.com)

Portal web: [www.Infodefensa.com](http://www.Infodefensa.com)

Portal web: [www.Piernext.portdebarcelona.cat](http://www.Piernext.portdebarcelona.cat)

Portal web: The Wall Street Journal

Portal web: [www.Webinfamil.com](http://www.Webinfamil.com)

Romero, B., Angulo G., González J., Castaño O. y Castro R. (2019). La Visión Monetaria de Karl Marx.

Sanz, A. (2021, abril 21). Turquía revierte la Ruta de la Seda hacia Pekín.

Saurina, M. (2021). Política exterior de Turquía en el Mediterráneo: conflicto y continuidad.

UNCTAD. (2020). Informe sobre el transporte marítimo 2020.

Valenzuela Ugarte, R. (2018). China y la Nueva Ruta de la Seda. Implicancias comerciales y geopolíticas.

Vejarano, J. (2019). La Iniciativa del Cinturón y La Ruta de la Seda (BRI): globalización incluyente como motor para la transición pacífica de China al liderazgo mundial.

ISSN 2422-7609 eISSN 2422-5282 – Escuela Argentina de Negocios. Este es un artículo de Acceso Abierto bajo la licencia CC BY-NC-SA (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>)



