



Informe Semanal de POLÍTICA EXTERIOR

Nº 1339 • 2 DE OCTUBRE DE 2023

Huelgas en EEUU | Desacople económico de China

Política migratoria | Guerra en Ucrania

El megapuerto de Chancay

EEUU

Las huelgas copan la actualidad política

La pérdida de poder adquisitivo de muchos sectores como consecuencia de la crisis inflacionista está provocando un auge de las protestas en Estados Unidos. Las medidas hacia la desglobalización, la escasez de mano de obra o política fiscal expansiva han dado un poder a los trabajadores que no habían tenido desde mediados del siglo XX.

POR primera vez en la historia un presidente de EEUU ha visitado una manifestación de trabajadores para unirse a su protesta. Megáfono en mano, **Joe Biden** exhortó a los huelguistas a mantener su lucha por mejorar su convenio. No hace tanto tiempo el presidente pronunció una de sus frases más populares hacia los empleadores que no encuentran trabajadores: “Pay them more” (páguenles más). Su máximo rival a la reelección, **Donald Trump**, también visitó a los huelguistas. No por su reivindicación a las empresas, sino por puro populismo.

Las huelgas están de moda en EEUU en las últimas semanas. Los trabajadores de las Tres Grandes de Detroit –General Motors, Ford y Stellantis– están en pie de guerra en plena negociación por un nuevo convenio colectivo. Por primera vez han convocado una huelga conjunta para aumentar la presión sobre las

automovilísticas. Pero además de en Detroit, los trabajadores del sector han parado la actividad en 20 estados del país y casi medio centenar de ciudades.

También ha sido muy popular la movilización de guionistas de Hollywood que se acaba de disolver tras alcanzar un acuerdo con las productoras para mejorar las retribuciones. En Las Vegas los trabajadores de hoteles y casinos votaron la semana pasada a favor de poner en marcha una gran huelga que amenaza con paralizar el principal motor económico de la ciudad. Sería la primera en más de tres décadas.

Este auge de las protestas sindicales está provocado por la pérdida de poder adquisitivo que han sufrido muchos sectores como consecuencia de la crisis inflacionista de los dos últimos años. Los trabajadores reclaman grandes subidas salariales para compensar el alza de los precios. Los convenios con alzas del 2%

Santander Impulsa Empresa

El lugar para **empresas y autónomos** con contenidos exclusivos.

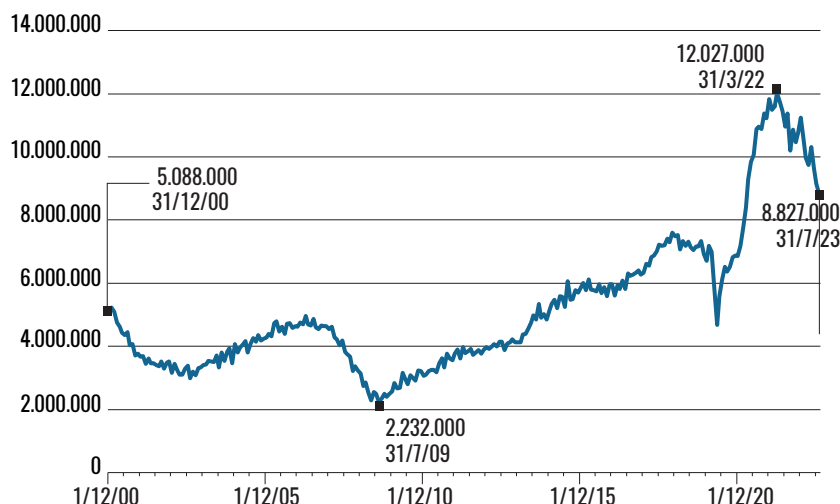
Accede ahora en impulsa-empresa.es



Santander

Por ti, los primeros.

Número de vacantes en EEUU



[Fuente: Oficina de Estadísticas Laborales.]

son claramente insuficientes después de que los precios hayan subido más de un 12% en los dos últimos años.

«La falta de trabajadores ha dado un vuelco al equilibrio de poder que antes tenían las empresas y ahora tienen los sindicatos »

Pero también las decisiones políticas de los últimos años han empoderado a los trabajadores, que se sienten ahora con fuerza para doblegar a las empresas. La primera de estas medidas es la desglobalización: la presión que están soportando las multinacionales americanas para mantener su producción en EEUU o incluso para traer de vuelta las fábricas que ahora están en China es la mejor garantía de que las reivindicaciones salariales no van a provocar la deslocalización de la producción.

Las trabas a la inmigración, que se desplegaron durante el gobierno de Trump, han complicado drásticamente la recuperación de la población activa del país. Las empresas tienen escasez de mano de obra y cada mes hay más de ocho millones de ofertas laborales entre los nuevos puestos de trabajo creados y los que están vacantes. La falta

de trabajadores ha dado un vuelco al equilibrio de poder que antes tenían las empresas y ahora tienen los sindicatos.

El sector público también está “echando gasolina al fuego” con su política fiscal expansiva. Las ayudas de miles de millones de dólares que ha puesto en marcha la Administración Biden para impulsar la recuperación, la transformación productiva del país y el empleo está agravando los cuellos de botella para encontrar trabajadores.

Esta situación ha dado un poder a los trabajadores que no habían tenido desde mediados del siglo XX. Así se explica que Detroit, símbolo de la decadencia de la industria americana, se haya zafado de la vergüenza y haya recuperado el orgullo reivindicativo.

La fuerza de negociación que han ganado los trabajadores queda patente en la evolución de los salarios. La retribución por hora trabajada está cerca de los 34 dólares por primera vez en la serie histórica. En los dos últimos años ha subido un 10%, una cifra inferior a la inflación, pero muy superior a la tendencia previa a la pandemia. Pero esta retribución no se reparte de forma homogénea, sino que los salarios altos han avanzado más rápido, sobre todo en los sectores con escasez de profesionales cualificados (programación, ingeniería, matemáticos...). Sin embargo, las subidas llegan con lentitud a las clases populares, haciendo que los sindicatos, que llevan décadas hundidos en la insignificancia, recuperen poder. ●

¿Un divorcio imposible?

Las visitas a China de la secretaria de Comercio de Estados Unidos, **Gina Raimondo**, y del vicepresidente de la Comisión Europea, **Valdis Dombrovskis**, para distender las relaciones con el gigante asiático, son una nueva muestra de que Washington y Bruselas son conscientes del precio prohibitivo –y quizá imposible de pagar– de un “desacoplamiento” de sus respectivas economías.

POCO antes de que China ingresara a la Organización del Comercio en diciembre de 2001, **George W. Bush** predijo que el libre comercio activaría en el gigante asiático un círculo virtuoso económico que terminaría liberalizando su sistema político. “El tiempo está de nuestra parte”, subrayó confiado.

Dos décadas después, sin embargo, ha quedado claro que el tiempo corrió a favor del dragón. Japón es hoy la tercera economía mundial, pero su PIB no llega al 25% del chino. Y los de Alemania, India, Reino Unido y Francia, los cuatro siguientes, son aun más bajos. De hecho, la suma de las economías de China y EEUU supera a la de las 33 siguientes juntas.

En 2023, China sustituyó a Japón como mayor exportador mundial de automóviles, especialmente de vehículos eléctricos (VE) gracias, entre otras cosas, a su virtual monopolio del procesamiento de minerales clave para la transición energética: cobalto, níquel, tungsteno, litio, grafito, silicio, vanadio, zinc, estaño...

En 2003, el primer ministro, **Wen Jiabao**, planteó convertir a China en líder mundial en VE. En el último International Motor Show de Múnich, sus modelos atrajeron toda la atención. No es extraño: los modelos de BYD y Nio exhibidos costaban un 20% menos de media que los de sus competidores.

Y no es el único caso. Según el Australian Strategic Policy Institute, China lidera 37 de 44 tecnologías críticas, incluidas la de materiales avanzados. El lanzamiento por Huawei del Mate 60 Pro, un móvil con chips 5G chinos y su propio sistema operativo, y el hecho de que BYD ya venda más VE que Tesla, muestran que las sanciones, controles a la exportación y restricciones a la inversión de EEUU apenas han hecho mella en el sector tecnológico chino.

Como recuerdan **Tony Chan**, **Ben Harburg** y **Kishore Mahbubani** en *Foreign*

Policy, desde 1949 todos los intentos exteriores de obstaculizar el desarrollo chino de la energía nuclear, satélites, drones, 5G, semiconductores y otros sectores estratégicos han sido fallidos y muchas veces contraproducentes.

Cuando en 1999 EEUU restringió el acceso de China a su sistema GPS, lo único que logró fue acelerar la creación del sistema chino BeiDou (GNSS), que en muchos aspectos es mejor que el GPS o el Galileo europeo porque sus 45 satélites, frente a los 31 del GPS, y sus 120 estaciones terrestres aumentan su precisión.

Para competir con el dragón, **Donald Trump** subió al 25% los aranceles medios al 80% de las importaciones chinas. **Joe Biden**, por su parte, ha lanzado una política industrial sin precedentes desde el *New Deal* para promover las manufacturas, que en relación al PIB representan solo el 11% y el 8% del empleo. Su influyente asesor de Seguridad Nacional, **Jake Sullivan**, ha enunciado una doctrina de repliegue económico, tras reconocer que las instituciones multilaterales que EEUU impulsó desde 1944 ya no son prioritarias para su país.

Gracias a las ayudas federales, Intel va a invertir 100.000 millones de dólares para construir una planta de chips. Pero los divorcios nunca salen gratis. En 2019, las importaciones chinas de chips *Made in USA* representaron la mitad de los ingresos de Texas Instruments, 62% de los de Qualcomm, 25% de Intel y 20% de Nvidia, entre otras compañías de Silicon Valley.

Para la UE, todo es aun más difícil. En una reciente conferencia en la universidad Pekinesa de Tsinghua, Dombrovskis, dijo que había evidencias *prima facie* que justificaban la investigación de Bruselas de la industria del automóvil china por competencia desleal.

La UE, dijo, está dispuesta a competir, pero no en las condiciones injustas que

imponen los subsidios estatales y el dumping chinos. Si China no “nivelaba el terreno de juego”, advirtió, perdería inversiones y comercio con la UE.

Según AlixPartners, los subsidios chinos al sector superaron los 57.000 millones de dólares entre 2016 y 2022. Pero si la UE sube los aranceles a los automóviles chinos –por ejemplo del 10% actual al 27,5% como en EEUU–, la guerra comercial será inevitable. Cada año se venden en China más de 20 millones de coches, frente a los 15 millones en el mercado comunitario.

Tres de las cuatro mayores compañías del sector por ingresos –VW, Stellantis y Mercedes-Benz– son europeas y muy vulnerables a las presiones –y represalias–

de Pekín. VW vende el 40% de sus coches en China, BMW el 30% y Mercedes-Benz el 37%. Entre los tres tienen un 20% del mercado pese a que tienen que pagar aranceles del 15%-25%.

La industria supone el 6% del empleo en la UE, buena parte de él en Alemania. La presidenta de la Comisión, **Ursula von der Leyen**, advierte que la UE no ha olvidado lo que le sucedió a su industria solar, barrida por la competencia china.

Pero el proteccionismo tampoco es una bala de plata. En 2013, la UE subió los aranceles a los paneles solares chinos pero los tuvo que retirar cinco años después. Es explicable. Sin ellos, no iba a poder reducir sus emisiones de gases de carbono. ●

UNIÓN EUROPEA

Acuerdo migratorio a la vista

La política migratoria en la Unión Europea vuelve una y otra vez sobre la agenda. Un asunto de enorme envergadura que siempre queda pendiente y sobre el que los 27 no logran sellar del todo sus diferencias. Esta vez el acuerdo parece más cerca que nunca, pese a la discrepancia del gobierno de Italia.

LOS ministros de Justicia e Interior de los 27 Estados miembros se reunieron en Bruselas el pasado jueves para tratar de sellar de una vez por todas un nuevo pacto de migración y asilo, una eterna asignatura pendiente desde el *annus horribilis* de 2015. En aquel entonces, las llegadas, que superaron el millón, desbordaron a los Estados miembros, dieron alas al populismo de extrema derecha y dejaron al descubierto una Comisión Europea impotente, sin instrumentos para poner en marcha un mecanismo de solidaridad a la altura.

Las noticias positivas de los últimos meses en este área se intercalan con momentos de tensión entre los 27 socios. Tras semanas de desacuerdos, vetos, y una subida del tono sobre cómo afrontar una gestión compartida sobre la inmigración, en Bruselas, los ministros rozaron el acuerdo sobre el reglamento de gestión de crisis. Según lo conocido del texto, la nueva norma restringiría aún más la aceptación de solicitudes de asilo y añadiría plazos más largos para la tramitación del asilo.

En las últimas semanas, han aumentado las llegadas por las rutas del Mediterráneo

y los Balcanes por la ruta central y el flanco este. A principios de este mes, Italia solicitó ayuda para hacer frente a la llegada de más de 12.000 personas en una semana a la isla de Lampedusa. Francia ha intensificado los controles fronterizos con Italia y Alemania ha anunciando que impondrá controles fronterizos temporales dentro de la zona Schengen, enviando patrullas policiales a sus fronteras con Polonia y la República Checa para detectar a los migrantes que no deberían poder viajar sin estar registrados en el primer país de la UE en el que llegaron.

La buena noticia dentro de este complicado clima es que el acuerdo entre los 27 parece más cerca que nunca para la última de las piezas legales del paquete de migración y asilo. La señal casi definitiva para quienes trabajan sin descanso para lograr un acuerdo –empezado por el gobierno de España y su ministro **Fernando Grande-Marlaska** en plena presidencia española del Consejo– es que Alemania ha cambiado de posición.

La intervención **Olaf Scholz** ha sido clave. El canciller desautorizó a su ministra de Exteriores, la líder verde **Annalena**

Baerbock y la ministra de Interior **Nancy Faeser** lo confirmó ante sus colegas en Bruselas. El gobierno alemán seguirá intentando reforzar la protección de las familias migrantes y los niños, pero “actuará con responsabilidad” para apoyar el compromiso, dijo Faeser.

La mala noticia es que Italia se presenta como el principal escollo para cerrar el acuerdo. El gobierno de **Giorgia Meloni** ha hecho todo lo posible por endurecer las condiciones de las nuevas reglas. Cuando el jueves su ministro de Interior comprobó que el acuerdo estaba cerca, se levantó de la mesa y volvió a Roma. Pero Marlaska

se encargó de recalcar que ya existe una mayoría clara en favor del nuevo reglamento en un asunto en que Roma no tiene capacidad de veto.

Unas declaraciones de **Josep Borrell**, jefe de la diplomacia europea, publicadas recientemente en *The Guardian*, dan una idea del componente explosivo que representa la inmigración para la UE. La inmigración podría ser “una fuerza de desintegración para la UE”, debido a las diferencias culturales entre los países y la incapacidad histórica para llegar a un acuerdo. ●

UCRANIA

Apoyo cada vez más condicionado

Por mucho que quepa valorar la capacidad de resistencia y la moral de la ciudadanía, así como el alto nivel operativo de las fuerzas armadas ucranianas, es obvio que Kiev no habría podido soportar la embestida rusa sin el sostenido y creciente apoyo económico y militar de sus aliados occidentales. Un apoyo que, como acaba de visibilizar Washington, está cada vez más condicionado al cumplimiento de determinados compromisos.

UNA idea aproximada del respaldo militar que recibe Ucrania desde el arranque de la invasión rusa, en paralelo a la ayuda económica que le ha permitido no colapsar a pesar de haber registrado una caída del 35% del PIB en 2022, viene reflejada en los datos que aporta el Instituto Kiel para la Economía Mundial. Desde que se inició la invasión el 24 de febrero de 2022, Ucrania ha recibido material de defensa por un total de 89.400 millones de euros, aportado por un total de 31 países. Eso supone que, si en 2021 el gasto en defensa ucraniano fue de 5.660 millones de euros, según el SIPRI, un año después la cifra ya se elevó hasta los 41.500 –lo que supuso un incremento del 741%– y todavía será más alta cuando finalice este año.

Estados Unidos destaca como el suministrador más importante. El presidente **Joe Biden** se ha significado como uno de los principales promotores de la asistencia a Ucrania, traspasando secuencialmente límites que parecían en un principio infranqueables por el temor a poner en manos ucranianas armamento que pudiera disparar una

escalada rusa hasta el nivel nuclear. Así, de origen estadounidense, cuentan hoy con al menos 31 carros de combate Abrams, 45 T-72B (de origen soviético), 186 vehículos de combate de infantería Bradley, 300 M-113, 38 lanzacohetes HIMARS, 198 obuses autopropulsados de 155mm (más dos millones de proyectiles), 72 obuses autopropulsados de 105mm (más 800.000 proyectiles), un sistema de defensa antiaérea Patriot, y tantos otros sistemas de defensa. Y, por el camino, ya se vislumbran –aunque todavía no exista aprobación final– los misiles crucero de alta precisión ATACMS y los aviones F-16.

A partir de esa condición de principal suministrador se entiende que sea también EEUU quien ahora se muestre más insistente en la necesidad de que el gobierno de **Volodímir Zelenski** cumpla sus compromisos para erradicar, o al menos reducir a niveles aceptables, la corrupción que caracteriza muy negativamente a Ucrania a nivel internacional. El país aparece en el puesto 116 (de un total de 180) en el índice de percepción de la corrupción que publica Transparencia Internacional, en una clara

muestra del escaso resultado cosechado por el propio Zelenski, que hizo de la lucha contra ese problema una de sus principales promesas electorales.

La presión de Biden deriva no tanto de un cambio personal de actitud como de la presión preelectoral. Cada vez es más evidente que sectores relevantes del partido republicano están dispuestos a bloquear al gobierno y a utilizar cualquier baza a su alcance para desgastar a un Biden que aparece sistemáticamente por detrás de **Donald Trump** en las encuestas. De ahí que para lograr la aprobación de un nuevo paquete de ayuda a Kiev por un montante de 22.700 millones de dólares y para dejar la vía abierta a posteriores paquetes de ayuda haya fijado sus exigencias (todavía en fase de borrador) a Kiev. Cuenta que, de ese modo, logrará la luz verde del Senado y, de paso, ayudará a Zelenski a mejorar su posición con vistas a las elecciones que previsiblemente se celebren en la próxima primavera. Las medidas incluyen la obligación a los altos cargos de presentar una declaración de patrimonio, asegurar la independencia del poder judicial, la reforma del Servicio

Estatual de Fronteras y medidas efectivas de rendición de cuentas de todos los organismos públicos.

A la espera de que Washington concrete sus exigencias y Kiev empiece a tomar medidas sobre el terreno, en el campo de batalla las tropas ucranianas siguen avanzando. Así ocurre tanto en el frente oriental, cuando ya se vuelve a detectar la presencia del grupo mercenario Wagner en los alrededores de Bajmut, como en el meridional. En este último ya se ha confirmado la actividad de unidades que han logrado perforar la primera línea de las defensas rusas y que, todavía a un ritmo lento, se van acercando a sus previsibles objetivos en Melitópol y Berdiansk. Mientras tanto, se multiplican los ataques artilleros y con drones sobre distintos puntos de la península de Crimea, incluyendo el propio Sebastopol, lo que da a entender que las defensas antiaéreas de la ciudad donde está instalado el cuartel general de la flota del mar Negro y donde atracan sus principales unidades navales presentan deficiencias muy notables. ●

AMÉRICA LATINA

De Shanghái a Chancay

Como parte de la iniciativa de la Franja y la Ruta, en 2024 se inaugurará el megapuerto de Chancay (Perú), que atraerá la mitad del comercio bilateral sino-suramericano. Algunos analistas advierten, sin embargo, sobre el hecho de que estas inversiones portuarias refuerzan las posiciones estratégicas de Pekín y temen un potencial uso dual civil-militar.

DURANTE la cumbre del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico en Lima (noviembre 2024), los mandatarios asistentes de sus 21 países miembros inaugurarán el nuevo megapuerto de Chancay, a 80 km al norte de Lima. Cosco, el primer operador portuario mundial, y su socio local, la minera peruana Volcán (60%-40%), van a invertir en él 3.500 millones de dólares para convertirlo en el mayor *hub* logístico al sur de Panamá.

Por su profundidad (18 metros), será el primer puerto suramericano que podrá recibir buques Pospanamax (9.000 toneladas de carga y 24.000 contenedores), capaces de hacer un viaje directo hasta

Shanghái, acortando el trayecto 10 días (de 35 a 25) y evitando puertos como Manzanillo (México) o Long Beach (California).

En 2025, Chancay –un puerto privado de uso público que creará 20.000 empleos, directos e indirectos–, albergará 11 atracaderos en 1.000 hectáreas que moverán 1,5 millones de contenedores en unas instalaciones que contarán con grúas y vehículos eléctricos autónomos, un intercambiador de vías, un centro de camiones de carga, edificios administrativos, almacenes y aduanas.

El Callao concentra actualmente el 86,4% del comercio exterior del país. Un 40% de sus importaciones provienen de

China que, a su vez, es destino del 45% de sus exportaciones, frente al 15% que van a Estados Unidos.

Perú ha firmado con China un tratado de libre comercio, un acuerdo de asociación estratégica integral y la iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI), de la que es parte el puerto de Chancay, al que Cosco prevé atraer la mitad del comercio bilateral sino-suramericano, que pasó de 12.000 millones de dólares en 2000 a 495.000 millones en 2022, un crecimiento interanual del 7,7%.

En 2015, en Brasilia, **Xi Jinping** prometió que esa cifra llegaría a los 500.000 millones de dólares en 2025. Será mucho antes, entre otras cosas porque los proyectos de la BRI van a crear un corredor bioceánico desde Paíta, en el noroeste peruano, hasta la brasileña Belém do Pará, el punto de mayor amplitud de Suramérica, y que incluirá el ferrocarril Chancay-Pucallpa, un puerto fluvial amazónico. Perú cuenta con otros 10, además de 45 marítimos y seis lacustres.

Pero no todos ven con buenos ojos el nuevo megapuerto. En febrero de 2019, el almirante **Craig Faller**, entonces jefe del Comando Sur del Pentágono, advirtió ante el Senado que las inversiones chinas en puertos reforzaban las posiciones estratégicas de Pekín en el hemisferio. *Diálogo Americas*, la revista del Comando Sur, ha publicado artículos que advertían sobre el potencial uso dual civil-militar de las infraestructuras de Chancay.

En Lima, muchos analistas no creen casual que la próxima embajadora de EEUU vaya a ser una exoficial de la Armada, **Stephanie Syptak-Ramnath**. Las suspicacias son explicable. En 2022, compañías chinas eran propietarias u operaban terminales portuarias en 36 de los 100 puertos más grandes del mundo. Otros 25 están en China, entre ellos ocho de los 10 mayores por tonelaje.

Las tres grandes navieras chinas –Cosco Shipping Ports (CSPL), China Merchant Port (CMPort) y Hutchison Ports– tienen

una presencia de primer orden en el 61% de los principales *hubs* marítimos mundiales y gestionan o son accionistas de 90 puertos en 53 países, entre ellos los de Hamburgo (Alemania), Haifa (Israel), Pireo (Grecia), Hambantota (Sri Lanka) y Dar es-Salam (Tanzania).

El Partido Comunista Chino (PCCh) nombra a los principales ejecutivos de Cosco y CMPort e influye en los nombramientos de los de Hutchison. No es extraño. Más del 90% del comercio exterior chino se realiza por mar. Cada año, el gigante asiático, principal socio comercial de 120 países, importa tres billones de dólares en mercancías.

La red de puertos bajo control de compañías chinas –el llamado “collar de perlas”– es especialmente densa en torno a los estrechos de Malaca, Ormuz y el canal de Suez. En América Latina están algunas de las perlas más valiosas del collar. Entre 2014 y 2015, Cosco compró dos terminales del puerto paulista de Santos, el mayor de Brasil. Washington teme que todos esos puertos contribuyan a ampliar la esfera de influencia de China y que acojan a barcos de su Armada –y no solo a sus flotas mercante y pesquera, ya las más grandes del mundo– y puedan utilizarlos para que se reabastezcan de combustibles, equipos y personal y recibir mantenimiento, un factor estratégico crucial en caso de conflictos bélicos.

Según escriben **Elaine Dezenski** y **David Rader** en *Foreign Policy*, un 30% de los puertos que gestionan compañías navieras chinas ya han acogido barcos de su Armada. En varios de ellos, aseguran, se han instalado sistemas que recogen información sensible sobre tráfico de mercancías y equipos militares, entre otras actividades. El sistema de software logístico chino Logink permite rastrear embarques, información aduanera, pagos, datos de geolocalización, precios, licencias y un sinfín adicional de datos esenciales. ●

INFORME SEMANAL DE POLÍTICA EXTERIOR publica 48 números digitales al año.

Pueden adquirirse a través de www.politicaexterior.com al precio de 140 € anuales o 6 € por número.

Si desea más información, contacte con suscripciones@politicaexterior.com

DIRECTOR: **José M. de Areilza** • DIRECTOR CONTENIDOS: **Pedro Rodríguez** • REDACTORA JEFA: **Gabriela González de Castejón**

Depósito Legal: M. 36.093-1995 • issn: 1135-7088 • © Fundación Análisis de Política Exterior.

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede reproducirse, ni en su totalidad ni en parte, ni transmitirse por o registrarse en ninguna forma ni por ningún medio mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico o por fotocopia, sin permiso del editor.