

# 2025-30. Historia de dos mundos: América Latina ante “La Franja y la Ruta”

*Carlos Juan Moneta\**

## SUMARIO

- I. A modo de introducción: el creciente papel de los Corredores Económicos en la nueva geoeconomía mundial
- II. La formulación de “La Franja y la Ruta” en el marco de la política exterior China
- III. “La Franja y la Ruta”: un modelo de construcción multidimensional
- IV. ¿Qué configuración geográfica y económica podría asumir OBOR en el 2025-30?
- V. OBOR y América Latina. Procesos y vínculos conceptuales
- VI. Corolario
- VII. Referencias

## I. A MODO DE INTRODUCCIÓN: EL CRECIENTE PAPEL DE LOS CORREDORES ECONÓMICOS EN LA NUEVA GEOECONOMÍA MUNDIAL

En su proceso de cambio y transformación la economía global se caracteriza por el surgimiento de corredores marítimos y terrestres de transporte que se vinculan mediante espacios de conjunción (hubs). Las condiciones de accesibilidad que ellos pueden proveer inciden con gran peso en las posibilidades y estrategias de inserción económica a los mercados.

Seis Corredores Económicos: China-Mongolia- Rusia; China-Asia Central-Asia del Oeste; China-Pakistán; Bangladesh-China-India-Myanmar; China-Sudeste Asiático y el “Nuevo Puente Euroasiático” vertebran el más importante proyecto mundial contemporáneo de infraestructura: el “Cinturón y la Ruta de la Seda” (OBOR, en su sigla en inglés). Por su parte, la dimensión marítima de OBOR alcanza a Europa y África mediterránea por vía del Mar del Sur de China, el Océano Índico y el Mar Rojo. En la dirección opuesta, conecta el Mar del Sur de China con el Pacífico Sur.

\* Universidad Nacional de Tres de Febrero (UNTREF), Argentina.

## Moneta

En suma, estos corredores terrestres y marítimos vincularán el hinterland chino de menor desarrollo con Asia Central, India, el Sudeste Asiático, Rusia y Europa Central, del Báltico y Atlántica.

Mediante este proyecto la RP China procura avanzar en la configuración de un espacio económico- comercial euroasiático que comprende también parte de África y los Países Árabes del Golfo Pérsico.

“La Franja y la Ruta”.<sup>1</sup> Se inscribe en una concepción moderna de la geoconomía. Por tal puede entenderse el análisis de las políticas nacionales vinculadas a la influencia de factores. Su expresión operativa se basa en la infraestructura y la conectividad, así como en los intereses económicos, demográficos y ecológicos en la configuración del orden mundial, así como las actividades relativas al espacio, los recursos naturales y el clima.

Su expresión operativa se basa en la infraestructura y la conectividad, así como en el interés económico de los inversores y de los consumidores. Se orienta a la construcción de redes globales a partir de nuevas tendencias de interdependencia, cooperación y competición entre múltiples socios.

La conectividad –en todas sus dimensiones– adquiere actualmente cada vez mayor importancia. Se le reconoce actualmente como un factor clave para impulsar el crecimiento de las actividades económicas y comerciales de países y regiones, tanto en su nivel interno como en su dimensión internacional.

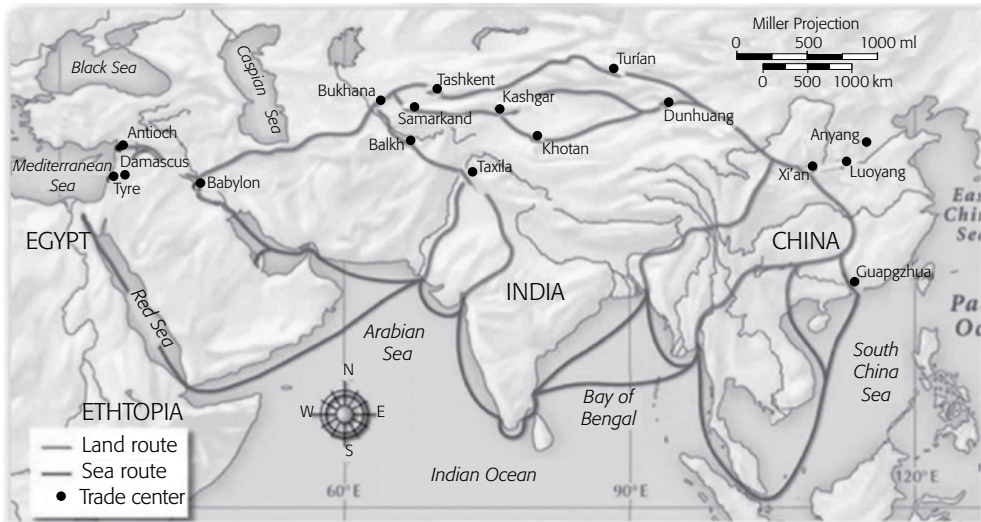
Es en este contexto que el Presidente Xi Jinping presenta un gigantesco proyecto de conectividad intercontinental entre Asia, Europa y parte de África y Medio Oriente –el “Cinturón Económico y la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI” (en inglés, One Belt, One Road OBOR) en Indonesia y Kazakhstan en septiembre-octubre del 2013.

Es en este espacio donde se localizan aproximadamente 4500 millones de habitantes; se dispone de abundantes alimentos, recursos naturales, energéticos y mineros y se llevan a cabo operaciones relativas a más de la mitad del comercio y las finanzas mundiales, donde OBOR encuentra su ámbito de materialización

Lanzado oficialmente en la reunión del “Foro de Cooperación Económica de los Países de Asia Pacífico” (APEC, en su sigla en inglés) realizada en Beijing a fines del año siguiente, cuenta ya con puertos; plataformas logísticas; caminos, ferrocarriles y obras hidráulicas ya en construcción a lo largo y lo ancho de OBOR. Con el sostén de una gigantesca campaña de difusión impulsada por el gobierno chino –el 14/05/17 Xi Jinping organizó un “Foro de la Ruta de la Seda” relativa a OBOR en la cual participaron 29 jefes de gobierno y representantes de casi

<sup>1</sup> En los textos en chino mandarín y también en otros idiomas OBOR es comúnmente referido como “La Franja y la Ruta de la Seda”.

un centenar de países– en breve plazo obtiene amplia difusión internacional, generando numerosos debates relativos a sus posibilidades de materialización y potenciales impactos en la geoeconomía y la geopolítica mundial. (Moneta, 2016 a). El mapa adjunto permite identificar la orientación y el trazado central de las rutas terrestres y marítimas incluidas en OBOR.



Fuente: <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/> (s.f.).

Se trata, en síntesis, de un proyecto tricontinental cuya materialización requerirá varias décadas, que representa un nuevo modelo de desarrollo. A partir de la construcción de infraestructura física y digital incorpora múltiples dimensiones del quehacer y diferentes concepciones políticas y económicas. Si bien otorga relieve al papel de los mercados aplicando pautas de la economía neoliberal, procura simultáneamente establecer nuevas reglas de juego “con características chinas” en las dimensiones público-privada y estatal- transnacional que tienen como epicentro el desarrollo y la cooperación en las relaciones internacionales.

Su concreción representaría el equivalente a un profundo desplazamiento de las placas tectónicas de la política y la economía mundial. En particular, el avance hacia una dimensión de integración de Asia y Europa que hoy apenas puede entrecerse, asumirá una particular incidencia sobre la evolución de las relaciones económicas y comerciales de América Latina con ambos continentes (Moneta, 2016b).

Los procesos de OBOR contribuirán sustantivamente a modificar las situaciones relativas de distintos países y regiones en sus interacciones económicas con

## Moneta

el resto del mundo. En este marco, cabe destacar que los países América Latina no han podido aún poner en marcha en sus vinculaciones con Asia Pacífico e India –excepto en un número pequeño de casos– estrategias concertadas que tengan debidamente en cuenta los profundos cambios que presenta el sistema económico internacional-trasnacional, pese a los esfuerzos que se están llevando a cabo para corregir esa situación.

Se observa, entre otros elementos, un cuadro de “espacios vacíos” en el conocimiento de procesos en Asia que requieren la aplicación de enfoques comprensivos y multidimensionales. De igual manera, se destacan insuficiencias en los sistemas, instalaciones y medios de transporte de LATAM y persisten una modalidad de comercio interindustrial que no favorece a nuestra región; baja competitividad; insuficiente desarrollo de las empresas trasnacionales latinoamericanas y una asimétrica evolución científico-tecnológica. Todos estos factores afectan seriamente nuestra capacidad y rango de vinculación externa.

En este contexto, el propósito de esta presentación es contribuir a la exploración de las posibilidades que ofrece OBOR para América Latina de ampliar, reorientar y modificar en profundidad el actual espectro de interacciones económico- comerciales; científico- tecnológicas; políticas y de conectividad que vincula a nuestra región con los principales actores públicos y privados incluidos en ese proyecto.

Se destaca la necesidad de avanzar en la solución de los déficits de conectividad e infraestructura de nuestra región y en su financiamiento externo; favorecer la transformación productiva de América Latina y poner en práctica nuevas formas de inserción en la dimensión económica- comercial capaces de aprovechar constructivamente las transformaciones que se presentan en el ámbito de “La Franja y La Ruta”.

El énfasis estará puesto en la identificación de las promisorias oportunidades de construcción de relaciones económicas y cooperación que el proyecto presenta, sin descartar obstáculos y desafíos a enfrentar.

En la primera sección se identificarán aquellos ejes y conceptos– guía de la política exterior de la RP China que encuentran aplicación concreta en la materialización del proyecto. En la segunda, se analizará el modelo de construcción que representa OBOR.

La tercera sección examinará la configuración geográfica y económica de “La Franja y la Ruta” para determinar distintas áreas y vías de inserción. Por último, la cuarta sección examinará desde el punto de vista latinoamericano, las posibilidades de inserción y vinculación cooperativa que presenta OBOR, considerándolas como espacios potenciales para la acción pública y privada latinoamericana.

## II. LA FORMULACIÓN DE “LA FRANJA Y LA RUTA” EN EL MARCO DE LA POLÍTICA EXTERIOR CHINA<sup>2</sup>

OBOR se encuentra comprendido en el primer rango de las prioridades políticas y económicas establecidas por el liderazgo chino. Teniendo en cuenta las necesidades que surgen de la evolución del contexto económico interno (“la Nueva Normalidad”) y distintas situaciones que se presentan en el marco internacional, puede considerarse que desde los inicios de la preparación de OBOR (2012-2013) se introduce un profundo cambio en la concepción y praxis de la política exterior china.

Una anterior fase de apertura e inserción internacional fueron las grandes empresas estatales chinas (SOE en su sigla en inglés) a fines de los años noventa, las encargadas de establecer vínculos económicos concretos con el resto del mundo: la “go out policy” (Moneta y Cesarin, 2012).

Poco más de una década más tarde su función primaria es reemplazada por la infraestructura, en su papel de instrumento que posibilita la conexión de las regiones de menor desarrollo de China con los países vecinos y luego, con Europa.

Entre los elementos de la “visión” y los objetivos que los dirigentes chinos imprimen a OBOR, cabe citar los siguientes (NDRC, 2015 y Wang Yiwei, 2016):

Visión:

- Énfasis en la cooperación, apertura e inclusión, mutuos beneficios y aprendizaje.
- Ampliar y mejorar la comunicación y cooperación entre el Este y el Oeste.
- OBOR como iniciativa abierta a todos los países y no limitada por la geografía.

Objetivos:<sup>3</sup>

- Avanzar en la conectividad de Asia, Europa, África y sus mares adyacentes mediante la creación de redes en todas las dimensiones y en múltiples niveles.

<sup>2</sup> El contenido de esta subsección está basado en el documento: National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the People’s Republic of China, 2015, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road”, (pp. 3-5). Beijing, RP China.

<sup>3</sup> No se hará referencia en este trabajo a los objetivos de carácter estratégico y de seguridad vinculados a las interacciones de tensión y competencia entre EEUU y China en Asia (ej. el “pivote” estadounidense y el “rebalance” chino y aquellos referidos a diferendos de carácter territorial y estratégico con Japón, India y Sudeste Asiático; la protección de las líneas marítimas y la creación de

## Moneta

En resumen, el “Camino de la Seda” tiene por propósito vincular estrechamente el espacio económico de Asia Pacífico en el este con el espacio económico europeo en el oeste.

Por su parte, “La Ruta Marítima de la Seda” debe generar un espacio económico de cooperación estratégica orientado al Mar Meridional de China, el Océano Pacífico y el Índico

- Coordinar las estrategias de desarrollo y la utilización de los mercados de los países participantes, con un flujo libre y ordenado de los factores económicos.
- Alcanzar una profunda integración de los mercados y establecer una red de Áreas de Libre Comercio de altos estándares.

Entre las orientaciones y guía para el fortalecimiento de la apertura de la economía mundial –un nuevo rol que asume Xi Jinping ante la deserción de Trump en ese papel– se determina la necesidad de impulsar la globalización económica hacia situaciones de equilibrio, mediante un beneficio y ganancia general y compartida; buscar formas adecuadas de orientación del capital a opciones racionales y concertadas; generar nuevas instituciones y ampliar la utilización de las ya existentes.<sup>4</sup> para la construcción de sistemas bilaterales, regionales y multilaterales de relaciones económicas y comerciales que contribuyan a la gobernabilidad mundial.

La hoja de ruta requiere la identificación y ampliación de nuevos espacios y fuerzas motoras para el crecimiento. En ese contexto, tras el reconocimiento simbólico de China como potencia a nivel mundial (“un país grande y fuerte”), se desea fortalecer su liderazgo mediante el desarrollo de un activo multilateralismo, orientado a la creación de un ambiente favorable para la realización del “sueño chino”.<sup>5</sup>

Por otra parte, la activa y amplia adhesión al libre comercio y la construcción de una “comunidad de destino” entre China y sus vecinos se podría alcanzar mediante un nuevo tipo de relaciones internacionales, que tengan como centro

---

nuevas vías terrestres para los flujos de comercio y energía que también han sido muy tenidos en cuenta en la formulación y puesta en marcha de “la Franja y la Ruta”.

<sup>4</sup> Ej.: Organización de Cooperación de Shanghái; APEC; Reunión Asia- Europa (ASEM); Diálogo Estratégico del Consejo de Cooperación del Golfo; Sistema Regional de Cooperación Económica de Asia Central (CAREC).

<sup>5</sup> En apretada síntesis, el “sueño chino” es la denominación que sintetiza el proyecto promovido por Xi Jinping de convertir a China en un país desarrollado, grande y fuerte y una sociedad satisfecha, armónica y feliz, y que ese propósito beneficie al mundo, generando un contexto de paz, desarrollo y cooperación internacional.

## 2025-30. Historia de dos mundos...

obtener mutuos beneficios y enfoques equilibrados con respecto a los principios e intereses de las partes. Se amplía el círculo de amistades, pero se evitan las alianzas, en búsqueda de la construcción de una red global de asociaciones que abarque al mayor número posible de países.

Se requiere obtener la diversificación del comercio externo y las estructuras de sus mercados, focalizadas en los países del desarrollo y apoyadas en el intercambio con los países vecinos. No obstante, se necesita ser flexible. Para alcanzar su propósito de convertirse en una potencia comercial dominante (Moneta, 2016c), el país deberá gradualmente ajustarse tanto a los cambios de la estructura económica como a los de la política global. Asimismo, se necesita que China participe activamente en la construcción de sistemas bilaterales, regionales y multilaterales de relaciones económicas y comerciales.

Es precisamente esta nueva concepción del desarrollo, que se concibe compartido y que privilegia la innovación, apertura, coordinación y ecología, la que se asume en esta etapa de pasaje de una sociedad "moderadamente acomodada" que propuso Deng Xiaoping en 1978, a la transformación de China en un país "socialista moderno, próspero, poderoso, democrático, civilizado y armonioso" que adopta Xi Jinping y la dirección del PCC<sup>6</sup> a alcanzar en el 2049, centenario de la fundación de la RPC.

Entre sus metas se encuentra la eliminación de las asimetrías existentes en los niveles de crecimiento de las distintas regiones chinas, y el aumento de la apertura económica al exterior, fortaleciendo la competitividad del país en el plano internacional; la estructura dual urbano- rural predominante; avanzar en un nuevo modelo de producción y dar solución a los problemas planteados por una sobrecapacidad industrial no utilizada (ej., acero). De igual manera, contribuye a asegurar la prohibición de energía y de recursos naturales necesarios para su crecimiento.

También se procura ofrecer nuevos y más amplios horizontes geográficos para la acción de las grandes empresas estatales (SOE, en su sigla en inglés); ubicar inteligentemente su capacidad de financiamiento de proyectos y adquisiciones en el exterior; insertarse plenamente en los mercados de OBOR y establecer una vasta y efectiva red de vínculos políticos y económicos con los países que participen en el proyecto.

En síntesis, la búsqueda de un co-protagonismo concertado y equilibrado entre la dimensión interna del desarrollo y las acciones que se lleven a cabo en el exterior para alcanzar los objetivos establecidos. Un eficaz y gigantesco diseño de

<sup>6</sup> Se propuso en el Informe del Partido en su XVIII Congreso (noviembre 2013).

## Moneta

---

cómo, según la visión china, pueden satisfacerse sus necesidades de desarrollo; asumir activamente sus responsabilidades y obligaciones internacionales y contribuir a la gobernabilidad de la economía mundial.

### III. "LA FRANJA Y LA RUTA": UN MODELO DE CONSTRUCCIÓN MULTIDIMENSIONAL (MONETA, 2016D)

Arquímedes señalaba que, si se contaba con un punto de apoyo, se podría mover al mundo. OBOR, partiendo de la infraestructura y conectividad construye un proyecto multidimensional orientado a avanzar en esa dirección.

Así, a modo de ejemplo, se prevé generar "Rutas de la Seda" informáticas y financieras; avanzar gradualmente hacia el establecimiento de acuerdos comerciales y de inversión que permitan la participación de Fondos Soberanos y la eliminación de barreras a la inversión extranjera directa (IED). También se contempla la emisión de bonos en renminbis, la regulación del sector financiero y el establecimiento de mecanismos de riesgo anticíclicos.

La gestión del proyecto incluye un "desarrollo verde"; cooperación aduanera; avances en regulación transfronteriza; certificación de estándares e información estadística. Privilegia el e-commerce y nuevos modelos de comercio y servicios de apoyo.

En el ámbito de la producción pone énfasis en la cooperación a llevar a cabo en el sector agrícola, de alimentos y manufacturas; así como la creación concertada de laboratorios y centros de investigación en CyT.

En otro rango, se asigna particular importancia a la gobernabilidad de OBOR, la construcción de mecanismos intergubernamentales del más alto nivel para el establecimiento de objetivos y políticas macroeconómicas concertadas. La adopción de decisiones políticas y económicas necesarias para una adecuada conducción constituyen un aspecto clave del proyecto.

Por último, cabe una reflexión central. Lo aquí señalado corresponde a objetivos y a medios, pero quizás no se ha puesto el énfasis necesario en la dimensión más profunda del proyecto. "La Ruta y la Franja" constituyen un complejo y sofisticado mecanismo que de tener éxito, permitirá con el paso del tiempo alcanzar un avance transformador en la dimensión, profundidad y orientación de las relaciones y vínculos establecidos entre las personas y sociedades de los países miembros, al procurar instaurar crecimiento económico como variable y desarrollo como valor predominante.



## **DESAFÍOS QUE ENFRENTA OBOR Y CONDICIONES DE VIABILIDAD**

Existe un intenso debate tanto en el marco interno chino<sup>7</sup> como en el plano internacional sobre los riesgos que podría encontrar OBOR para su materialización. Entre ellos cabe citar: i) tensiones con países que se sienten amenazados por los avances de China (ej., Japón; India; EEUU; algunos países del Sudeste Asiático y Asia Central y en el futuro, posiblemente Rusia); ii) insuficiencias en términos de disponibilidad financiera y su distribución en los proyectos (inequidad en los beneficios); iii) tensiones con etnias en la provincia de Xinjiang; iv) problemas relativos a las diferencias existentes en los sistemas legales y culturas de negocios; v) condiciones de competitividad entre las SOEs y empresas extranjeras.

No obstante, los grandes éxitos que representan los logros sociales, económicos, comerciales, financieros, tecnológicos y de política exterior obtenidos por China desde la puesta en marcha de la apertura económica establecida por Deng Xiao Ping, superando enormes obstáculos en el plano externo (ej., la crisis financiera internacional del 2008) e interno, ofrecen, en el entender del autor de este trabajo, una base auspiciosa para este nuevo desafío.

### **LA VIABILIDAD FINANCIERA DE OBOR Y LOS BANCOS CHINOS: ¿UNA OPORTUNIDAD PARA AMÉRICA LATINA?**

Para el financiamiento del Proyecto OBOR se creó el "Banco Asiático de Inversión en Infraestructura" (AIIB en su sigla en inglés), abierto a la participación internacional, con un capital autorizado de US\$100 billones, al cual la RP China aportó inicialmente US\$50 billones. El Banco cuenta ya con 43 países inscriptos como miembros y un número equivalente que está realizando gestiones para su incorporación y/o considerando seriamente esa posibilidad. Entre ellos, con distinto grado de compromiso y posibilidades de concretar su ingreso, se encuentran Brasil, Argentina, Chile y Perú; Ecuador, Bolivia y Venezuela.

La creación del AIIB fue acompañada por otro organismo: el Fondo del "Cinturón Económico", con un capital de US\$40 billones, también suministrado por China. Se cuenta además con otras importantes fuentes de financiamiento de carácter nacional (diversos bancos chinos), regional (ej Banco Asiático de Desarrollo), e internacional (ej Nuevo Banco de Desarrollo, BRICS).

<sup>7</sup> Entre los numerosos ejemplos que pueden darse al respecto, ver Antoine Bondaz, 2015, "Rebalancing China's geopolitics", en European Council on Foreign Relations "One Belt, One Road: China's Great Leap Outward" China Analysis (pp. 6-8), que presenta la posición de distintos académicos y funcionarios chinos sobre el tema.

## Moneta

El Banco Asiático de Infraestructura ocupa un lugar predominante en la estructura de redes financieras que progresivamente se van generando para cubrir los gastos de OBOR, en el marco de necesidades de financiamiento de infraestructuras en Asia del orden de los 750.000 millones de dólares. (ADB, 2009).

El capital de 100 billones de USD del AIIB está dividido en un 20% en acciones embolsadas y en un 20% en acciones exigibles no desembolsadas. El capital suscrito por los países de Asia y Oceanía no puede resultar inferior al 75% del capital total. En consecuencia, el 75% del total del capital autorizado se distribuye entre los países de la región, reservándose un 25% para miembros no regionales.

En términos de votos, a la RP China le correspondían 29,780.4 en el año 2015, situación que lo convierte en el país con la mayor capacidad relativa de decisión (posibilidades de ejercer veto) en las resoluciones del Banco. No obstante, el ingreso de nuevos miembros irá paulatinamente modificando ese porcentaje.

Cabe también señalar que China jugó un papel relevante en la creación del "Nuevo Banco de Desarrollo" (anteriormente conocido como Banco de Desarrollo de los BRICS) en Fortaleza, Brasil, a mediados del 2014. Son miembros: China, Brasil, India, Rusia y la República Sudafricana, estará localizado en Shanghai y contará con un capital inicial de 100.000 millones de dólares y un Fondo de Común de Reservas por idéntico valor. (NDB, 2014). El Banco proveerá financiamiento en infraestructura y distintos proyectos de construcción para los estados miembros, economías emergentes y otros países en desarrollo. Se espera que podrá aportar de 5 a 7 billones de dólares en el año 2020 para operaciones de financiamiento.

Afortunadamente, la oferta de fondos no se limita a estos actores; es mucho más amplia. En cuanto corresponde a "La Franja y la Ruta", ya el Banco Chino de Desarrollo (CDB, en su sigla en inglés) anunció su deseo de invertir unos 890 billones de dólares en más de 900 proyectos a desarrollar en 60 países (China Daily a., 2015). El CDB lanzó un plan de cooperación en etapas que ubica en la primera fase los países del Sudeste Asiático y Asia Central; en la segunda, las naciones de Europa Central y del Este; en la tercera, los correspondientes a Asia del Oeste y por último, la cuarta etapa, incorpora a "otros países" (UIBE, 2017).

En el plano regional, cabe citar la Organización de Cooperación de Shanghai (SCO, en su sigla en inglés),<sup>8</sup> su nuevo Banco de Desarrollo y el Consorcio Interbancario que los integra junto a distintos bancos de los restantes países miembros. Por su parte, el Banco de China; el Banco de Exportación e Importación y el Banco Industrial y Comercial de este país han anunciado su disposición a incor-

<sup>8</sup> La SCO está compuesta por RP. China, la Federación Rusa y los países de Kazajistán; Kirgizstan; Tajikistan y Uzbekistan.

porar alrededor de 140 billones de dólares para operaciones relativas a “La Franja y la Ruta” (UE-China, 2017). También es dable esperar inversiones significativas por parte de países de la Unión Europea.

Si bien las corrientes de inversión mutua con China presentan montos relativamente reducidos si se los compara con los del intercambio comercial<sup>9</sup> los bancos de la UE poseen una importante experiencia en Asia, constituyendo prestamistas transfronterizos destacados de más de 60 de los miembros de OBOR. Un ejemplo reciente corresponde al Deutsche Bank de Alemania, que informó sobre una inversión de 2,7 millones de renmimbi en “La Franja y la Ruta”. EU-China 2025 (como se citó en García Herrero, 2017).

El BAI cubrirá un amplio espectro de modalidades de financiamiento. Comprende tanto préstamos como participación en el capital de instituciones y empresas; garantías; asistencia técnica y toda otra medida que estime conveniente la Junta de Gobernadores.

En su política de atracción para incorporar nuevos miembros al Banco, China ha tenido particularmente en cuenta la necesidad de poder presentarlo como un ente dotado de estándares adecuados de protección social y medioambiental que adoptó las mejores prácticas internacionales y es transparente desde el punto de vista de la gestión de los fondos.

De igual manera, se puso buen cuidado en establecer vínculos positivos con otros bancos multilaterales. Por ejemplo, el AIIB estableció un acuerdo con el Banco Europeo de Inversiones (BEI, en su sigla en inglés) y con el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD, en su sigla en inglés) para financiar conjuntamente proyectos estratégicamente importantes, ampliando su cooperación en todos aquellos países en que ambas instituciones están actuando. (AIIB, 2016) y ha establecido operaciones conjuntas con varias de esas instituciones (ej., ADB; Banco Mundial).

Uno de los primeros proyectos con el BEI y el BERD corresponde a la realización de mejoras de conectividad y movilidad en Tajikistan, en la ruta que conecta “Dushanbe con Uzbekistán del Corredor Regional de Cooperación Económica de Asia Central (AIIB, 2016).

De esa manera se abre un amplio espacio de cooperación financiera para la realización de OBOR que incorpora, entre otros, tanto el espacio asiático como el europeo.

<sup>9</sup> 515 billones de euros de intercambio de bienes UE- 28- China en el 2016 frente a stocks de IED de 168 billones de euros (288 billones si se incluye Hong Kong) y un stock de inversiones de la RP China en la Unión Europea de 35 billones de euros (115 billones de euros si se incluye Hong Kong (UE, 2017 “EU-China Economic Relations to 2025 Building a Common Future” pp. 8 y 16).

## Moneta

Por último, si bien en las primeras fases de las operaciones se otorgará prioridad a proyectos relativos a transporte, energía, desarrollo rural y urbano y logística (China Dailyb, 2016), de acuerdo a lo señalado por el Vice Premier Zahng Gaoli, el concepto de “conectividad” abarca no sólo a la infraestructura física, sino también las interacciones entre distintos pueblos, la coordinación de políticas y los flujos de capital y comercio (China Daily c, 2015). Posteriormente se incorporarán TICS; protección al medio ambiente; desarrollo agrícola y recursos hídricos.

Lo aquí señalado muestra el amplio horizonte de proyectos de cooperación que pueden ser financiados por el AIIB y otros bancos chinos y multilaterales asociados. Esta diversidad debe ser particularmente tenida en cuenta por los países latinoamericanos que se están incorporando al Banco, al igual que por el resto de la región.

Resulta muy importante destacar, a los fines de posibles operaciones con América Latina, que el financiamiento de infraestructura por parte del BAI no se halla limitado al Asia.

Además de sus miembros, en un ámbito de cooperación puede extender sus operaciones a otras organizaciones financieras e internacionales vinculadas al desarrollo económico de Asia o de las áreas de operaciones cubiertas por el Banco, siempre que sea de utilidad en el cumplimiento de sus objetivos (AIIB, 2015). Tal podría ser el caso de inversiones del AIIB en TICs, infraestructura, energía y producción industrial en América Latina si se negocian adecuadamente en el marco del AIIB su extensión a nuestra región.

### ***INFRAESTRUCTURA/CONECTIVIDAD: UN CAMINO AHORA PRIVILEGIADO PARA EL CRECIMIENTO Y DESARROLLO ECONÓMICO<sup>10</sup>***

De acuerdo con las estimaciones del Mckinsey Global Institute, actualmente se invierten en el mundo 2,5 billones de USD por año en equipamiento y obras de transporte, energía hidráulica y telecomunicaciones. No obstante, si no se consigue elevar las inversiones actuales a un promedio del orden de 3,3 billones USD anuales, se presentaría una brecha del orden del 11% en el financiamiento (unos 350 mil millones USD anuales) a finales del período 2016-2030 (Mckinsey, 2016a).

Estos déficits de inversiones en infraestructura se presentan tanto en los países desarrollados como en los emergentes, siendo estos últimos los que concen-

<sup>10</sup> El contenido de esta subsección está basado en el documento: McKinsey Global Institute, june 2016, “Bridging Global Infrastructure Gaps”, pp. 1-8. Disponible en: <https://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/bridging-global-infrastructure-gaps>.

trarán, en el período que media hasta el 2030, la mayor cantidad de inversiones (60%).

Si bien Europa Occidental y EEUU y Canadá tendrán respectivamente requerimientos de infraestructura del orden del 12% y 22% en el período previamente señalado, para China este será de un 29%; en India, el 6% junto, a otros países emergentes de Asia que tendrán el mismo porcentaje y a América Latina le correspondería un 7% del total (Mckinsey, 2016b: 6).

Desde principios de la década del 90 China se ha destacado a nivel mundial por sus gastos en infraestructura, entendiendo como tal en este caso las inversiones en aeropuertos, FFCC, puertos, rutas, energía, recursos hídricos y telecomunicaciones. En el período 1992-2013, le correspondió el 8,6 % de la inversión total global, superando, entre otros países y regiones, las de India (4,9%); Europa Occidental y EEUU/ Canadá (2,5% cada uno) y África (3,1%). A Latinoamérica ocupó el último lugar, con 2,4% del total mundial: (Mckinsey, 2016c: 4).

En este contexto, a la finanza corporativa le corresponde alrededor de tres cuartas partes del financiamiento privado, mientras la asociación pública-privada asume cada vez mayor relieve en el financiamiento de infraestructuras. No obstante, si bien se estima que constituirá una fuente de recursos más importante en el futuro, su participación actual cubre entre el 5% y el 10% de las inversiones totales en este sector. Por lo expuesto, como se señaló en la sección precedente, continúan siendo los inversores institucionales y los bancos los que se encuentran en mejores condiciones de cubrir la mayor parte de las necesidades globales. (Mckinsey, 2016d, in Brief).

Con respecto al Asia, estudios del Banco Asiático de Desarrollo (ADB en su sigla en inglés) sobre las necesidades futuras de inversiones en infraestructura –Inderst, 2016 (refiriéndose a un trabajo de Bhattacharyay, 2012)– señala que las economías en desarrollo de 32 países de la región necesitarían una inversión en infraestructura de 8,2 trillones de dólares para el período 2011-2020, de los cuales 2,7 trillones USD corresponderían al transporte, correspondiéndole a China e India la mayor parte de los fondos.

Otro documento del Banco (ADB 2017) calcula una inversión anual de 1,7 trillones USD para el período 2016-2030. En este contexto, el AIIB llevó a cabo operaciones de financiamiento por 1,7 billones de dólares en el 2016, estimando que podrían incrementarse a 10-14 billones USD en el 2020 (EU-China 2025, 2017).

En este marco, con un comercio de casi 1 trillón de dólares en el 2016, las inversiones en infraestructura esperables para la ejecución total de OBOR se estiman, en un período aún no definido de tiempo, entre 4 a 8 trillones USD. Con

## Moneta

---

referencia al presente, las inversiones en el 2017 han sido de 3 a 5 billones de USD, esperando que asciendan a 10 billones de USD en el 2018 (Heiduk, 2017).

### ***EL PAPEL DE LAS CIUDADES EN LA CONCEPCIÓN DE OBOR: ACTORES RELEVANTES. UNA MIRADA DISTINTA: EL SISTEMA MUNDIAL DE CIUDADES***

Concebir y operar en OBOR a partir de sus ciudades constituye una forma diferente de percibir a quienes ya son actores muy destacados en los mercados mundiales e incrementarán en alto grado su incidencia futura.

En América Latina convendría incorporar una visión distinta de la tradicional sobre el sistema económico internacional, a partir de la configuración de un sistema mundial de ciudades.

McKinsey (McKinsey e, 2011) organizó un estudio que incluía para el 2025 el análisis de la contribución al crecimiento global de seiscientas ciudades de dimensión mega e intermedia. Cuatrocientos siete de ellas estarán ubicadas en países emergentes y contribuirán con el 40% del crecimiento mundial.

En este marco, 310 millones más de personas en edad activa (representan un 35% de la expansión mundial de la Población Económica Activa, PEA) se incorporarán en el 2025. Dos tercios estarán ubicados en ciudades chinas y del sur de Asia.

Cabe señalar a los efectos de identificar sectores específicos del mercado, que las 216 ciudades más importantes de la RP China van a contar entre sus ciudadanos con 80 millones de ancianos. Asimismo, de los 13 millones de nuevos niños comprendidos en el ámbito de las 600 ciudades citadas, 7 millones corresponderán a ciudades chinas.

En ese contexto, parece necesario en nuestra región incorporar nuevos enfoques e instrumentos en la elaboración de inteligencia estratégica de carácter económico-comercial.

A modo de ejemplo, Japón cuenta ya desde varios años atrás con estudios integrales y de alta sofisticación sobre cuáles serán las características de los mercados de la clase media en Asia en el período 2025-2030. También llevan a cabo ese tipo de investigaciones Australia, Singapur, Nueva Zelanda, India y otros países, al igual que centros de investigación e instituciones regionales (ej., la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, ESCAP<sup>11</sup>).

<sup>11</sup> Ver, por ejemplo, ESCAP, "The state of Asian and Pacific Cities, 2015".

## ***LAS CIUDADES Y LA MULTIPLICACIÓN DE ACTORES RELEVANTES EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DE "LA FRANJA Y LA RUTA"***

El éxito de OBOR depende fundamentalmente de los flujos de comercio e intercambios que se generen y desarrollen a lo largo de los corredores entre "ciudades pivote", ciudades pequeñas e intermedias y sus respectivos espacios de influencia.

Las "Ciudades pivote" están ubicadas geográficamente a lo largo del "La Franja y la Ruta". Generalmente, cada "ciudad pivote" está vinculada a numerosas rutas y líneas de tránsito. Conectan hubs de comercio internacional con ciudades medianas y más pequeñas contribuyendo al crecimiento y vinculación externa de éstas últimas y de sus hinterlands. Como en la vinculación de las venas principales con arterias menores, se generan subredes interactivas.

Por lo tanto, más de un OBOR será generado en el marco de este proyecto. Es dable esperar que de "un OBOR" se pase a "muchos OBOR" (Moneta, 2017e). En efecto, en primer término, surgen aquellos OBOR de carácter interno y transfronterizo comprendidos en los límites geográficos del proyecto, en la medida en que las nuevas obras que se concretan representan la posibilidad de generar desarrollos económicos posteriores (subredes de vinculación económico-comercial).

Pero el fenómeno de OBOR, dada su dimensión e incidencia, ha reavivado el interés en poner en marcha –sin evaluar aquí si sus motivaciones se basaban en razones de competencia estratégica o cooperación– un importante grupo de proyectos en Asia/Europa de carácter relativamente equivalente, aunque más limitados en sus instrumentos y objetivos (ej., transporte, energía).

Entre ellos cabe citar: a) "El corredor de Crecimiento Asia- África" acordado entre los Primeros Ministros Abe (Japón) y Modi (India) en el 2017. Procura ampliar y fortalecer el crecimiento y la conectividad entre Asia y África, mediante un corredor que cubriría África, India, Sur de Asia, Asia del Este y Sudeste y Oceanía; b) En el 2011, "La Nueva Ruta de la Seda" de EEUU, con centro en Afganistán, vinculando Asia Central con Asia del Sur; c) "La nueva Ruta de la Seda Rusa" (corresponde al "Nuevo Puente Euroasiático" chino) y d) en el 2004, la "Diplomacia de la Ruta de la Seda Nipona". Incluye 5 países de Asia Central y 3 países de las áreas circundantes, teniendo como foco la energía (Wang Yiwei, 2016 y Moneta 2017f).

### ***A MODO DE PRIMERAS CONCLUSIONES***

Para América Latina resulta de gran importancia el seguimiento continuo y detallado de estos desarrollos. Están abriendo un enorme portal a nuestro conocimiento

## Moneta

de procesos intra-asiáticos que resulta imprescindible explorar si se desea verdaderamente contar con políticas y estrategias de inserción económico-comercial adecuadas a los procesos de transformación en marcha.

En este marco, se debe tener en cuenta que aún en un escenario, donde la RP China no pudiera alcanzar a completar parte de sus objetivos, la dimensión de OBOR augura que todo contribuirá a que se concreten cambios trascendentales tanto en la configuración económica y política euroasiática como en la orientación y composición de los flujos de comercio futuros en el plano regional y global.

En cuanto a los proyectos que procurarán competir con OBOR –más allá de que muchos de ellos no lleguen, por distintas circunstancias, a materializarse– se confirman la vigencia y continuidad de un proceso que adquiere con el paso del tiempo, mayores proporciones: el crecimiento por múltiples vías de la conectividad e integración entre los continentes asiático y europeo, con importante incidencia en otras áreas en desarrollo (ej., Asia del Sur y África).

Ellos ofrecen nuevas, más amplias y diversas oportunidades de inserción en dimensiones que incluyen, pero superan al comercio. Desde un punto de vista latinoamericano, estas cambiantes configuraciones geoeconómicas están asociadas a escenarios de mayor complejidad para un abordaje comercial. Esto no necesariamente deben limitarse a “OBOR”, sino que puede extenderse a “varios OBOR”, en particular a los “mini OBOR”.

Nos estamos refiriendo a la manera en que, seleccionando a aquellos de dimensión y características asequibles, pueden explorarse nuevos mercados que en muchos casos nos son desconocidos. Se trata de utilizar la forma más adecuada de acceder a ellos de manera innovadora, a partir de nuestras limitadas capacidades.

Identificar potenciales socios y clientes entre centros de investigación, empresas, organizaciones regionales y Bancos; descubrir que es posible acceder a tecnologías y formas de producción distintas y más competitivas si se elaboran con inteligencia el contenido y forma de las asociaciones con estas contrapartes y se establecen las vías políticas y económicas público-privadas necesarias para alcanzarlas.

Para ello se requiere contar con una amplia utilización de inteligencia estratégica y planificación de mediano y largo plazo que abarque un espectro de variables importantes, como las que presenta el desafío de OBOR.

En este sentido, las siguientes secciones constituyen un intento de presentar los grandes rasgos de un escenario tentativo de “La Franja y la Ruta” en el 2025/30 y de distintas posibilidades que podrían explorarse para futuras inserciones latinoamericanas. Un espacio-tiempo que parece muy lejano en las visiones de corto plazo que usualmente priman en nuestra región, pero que sólo representan casi un instante en la mirada de largo plazo asiática.



## IV. ¿QUÉ CONFIGURACIÓN GEOGRÁFICA Y ECONÓMICA PODRÍA ASUMIR OBOR EN EL 2025-30?

### *ASIA-EUROPA: ¿HACIA UN NUEVO MEGA CONTINENTE?*

“La Franja y la Ruta” permitirán incrementar los vínculos económicos y políticos entre Europa y Asia en múltiples dimensiones.

Se observará un gran crecimiento del comercio y la presencia y participación de empresas europeas en territorio asiático y las de Beijing y otros países de la región en Europa. Se hallará facilitada por la materialización de al menos una parte sustantiva del gigantesco plan de obras viales, ferroviarias y marítimas contempladas en el proyecto, que también contarán desde ahora con la participación del “Fondo Europeo de Inversiones Estratégicas”. Se reducirá así el tiempo —y consecuentemente, los costos del transporte de carga— facilitando un mayor comercio.

A modo de ejemplo, durante los tres últimos años han circulado aproximadamente 2500 trenes de carga entre China y 12 destinos europeos, pese a que aún se presentan grandes dificultades de carácter técnico, logístico y administrativo (ej., trochas, sistemas y normas distintas).

Asimismo, se fortalecerán los vínculos financieros y las operaciones de inversión conjuntas. Tal es el caso del “Plan Juncker” (European Commission, 2017) de inversiones lanzado por la Comisión Europea en el 2014, que ha atraído importantes fondos chinos; el lanzamiento de la “Plataforma de Conectividad EU-China” destinada a proveer oportunidades de inversión y facilitar los flujos de comercio, inversiones y contacto entre las distintas sociedades; la aceptación de que ese país sea miembro del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y el compromiso europeo de aumentar sus inversiones en OBOR. Se está así fortaleciendo la ya muy importante alianza estratégica sino-alemana en el campo financiero, comercial y tecnológico.

De igual manera, la sofisticada acción diplomática china, apoyada en grandes inversiones y acuerdos de cooperación ha fortalecido y ampliado su presencia en toda Europa. Un importante ejemplo, en carácter de instrumento para la promoción del comercio y las inversiones entre Europa Central y Oriental (CEEC, en su sigla en inglés) y China, lo constituye el “Acuerdo de Cooperación 16+1”.<sup>12</sup> Este Acuerdo, focalizado en la promoción del comercio y las inversiones, también

<sup>12</sup> “El Acuerdo de Cooperación 16+1” (China-CEEC) incluye por la parte europea a los siguientes países: Galvania, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia; República Checa, Estonia; Hungría, Latvia; Lituania; Macedonia; Montenegro; Polonia; Rumania; Serbia; Eslovaquia y Eslovenia.

## Moneta

incluye la cooperación en ciencia, tecnología, agricultura y bosques, temas culturales e intercambios entre las sociedades.

Estos avances en la integración euroasiática generarán un amplio espectro de impactos en las relaciones entre América Latina y la UE. Entre ellos, cabe destacar su esperable incidencia en la orientación y magnitud de los flujos de comercio e inversiones con la Unión Europea, que pueden presentar sustantivas divergencias en favor de actores asiáticos. En este marco, parece conveniente plantear la necesidad para nuestra región de elaborar escenarios y llevar a cabo estudios económico-comerciales sobre futuros posibles.

### ***EL SUDESTE ASIÁTICO: ¿UNA NUEVA COMPETENCIA PARA AMÉRICA LATINA EN LOS MERCADOS EUROPEOS?***

En el contexto asiático, la Asociación de Países del Sudeste Asiático (ASEAN, en su sigla en inglés), también ha lanzado su “Plan Maestro de Conectividad 2025” (The ASEAN Secretariat, 2016), que debe coordinarse con OBOR.

ASEAN necesita aproximadamente 1 trillón USD para el desarrollo de su infraestructura entre el 2014 y el 2020. Por esta razón, los fondos provenientes de OBOR y los del competidor de China, Japón, serán bienvenidos, a pesar de tensiones que existen con ambos países. Tokio ha creado, en el marco de sus programas de cooperación con ASEAN un Fondo para el desarrollo de su infraestructura “de alta calidad”, de 110 billones USD (Reuters, 2015).

ASEAN, en el marco de su programación para alcanzar una “Comunidad Económica ASEAN” (AEC, en su sigla en inglés), ha logrado reducir tarifas en su comercio interno y eliminar obstáculos a la IED, en sus avances hacia la obtención de una “Plataforma Común de Inversiones” (Moneta, 2014g).

En esa situación, la reducción de los costos de transporte adquiere mayor importancia para facilitar el comercio. Acuerdos con compañías chinas para la construcción de líneas férreas y la provisión de equipamiento ya están en operaciones, por ejemplo, en Tailandia y Laos.

Dada su privilegiada localización estratégica y su importancia para China como mercado, ubicación en las cadenas de valor y proveedora de recursos naturales, los países de ASEAN podrían optimizar la obtención de fondos vía OBOR. En suma, estos desarrollos le permitirán a ASEAN alcanzar un objetivo largamente perseguido: poder reducir sustantivamente sus costos de transporte, accediendo en mejores condiciones a los mercados de la Unión Europea. Se estima que la reducción de costos por OBOR podría incrementar el comercio externo de los países ASEAN entre 2% y 6%. América Latina se hallará ante una nueva competencia comercial en la Unión Europea.

## **ASIA CENTRAL: TERRITORIOS IGNOTOS ¿PERO EXPLORABLES? PARA NUESTRA REGIÓN...**

En las últimas décadas Asia Central se ha transformado de un territorio poco desarrollado y conocido, muy aislado de las corrientes de comercio e inversiones internacionales, en el “centro” de Eurasia, en un “puente” entre Asia, Europa y el Pacífico. Emerge como un mercado en rápido desarrollo y creciente inserción internacional, que atrae enormes inversiones en virtud de sus riquezas mineral y energética. Empresas de Rusia, India, la RP China, países europeos y de un reducido número de latinoamericanos compiten por la explotación de sus recursos.

La intensidad y magnitud de los negocios que está adquiriendo esa región –tan lejana del conocimiento y la presencia latinoamericana– depende en gran medida, de obtener importantes reducciones en los costos de transporte. “La Franja y la Ruta de la Seda” ha comenzado ya a imprimir un alto ritmo de construcción de caminos, ferrocarriles, plataformas logísticas, oleoductos y gasoductos para conectar al Asia Central con sus vecinos. Junto a medidas de facilitación de comercio que también se están introduciendo gradualmente, es espera superar la barrera de “mercados desconectados” y de “falta de conocimiento de los mercados” que identifican muchas compañías como obstáculos relevantes para su desarrollo (ABDI, 2014).

Hasta el presente los flujos más importantes de comercio e inversiones internacionales presentan un alto grado de concentración geográfica. China, la Unión Europea y la Federación Rusa constituyen los mayores destinos y fuentes de comercio e inversiones. Sin embargo, otros países asiáticos –tal el caso de Corea del Sur, ASEAN y los países del Golfo Pérsico– comienzan a ocupar algunos espacios, aun relativamente menores.

OBOR va a incrementar y acelerar estos procesos. Surgirán nuevas necesidades en términos de alimentación y servicios en las sociedades de Asia Central, en la medida que vayan incrementando sus ingresos. Sería en principio factible que algunos países de nuestra región, trabajando de manera concertada, pudieran comenzar a forjar una presencia latinoamericana en este “ingreso al mundo” de Asia Central.

## **INDIA Y ASIA DEL SUR: OTRO “SUR” QUE NOS ESPERA**

Con distinto ritmo y mucho mayores dificultades que sus vecinos de Asia Pacífico, India y el sur de Asia también ha emprendido el camino del crecimiento. Se hallan decididos a modificar pautas anteriores y emprender nuevas vías y procesos para su desarrollo. Por distintas razones económicas (diferentes niveles de desarrollo), políticas (en particular, una India reluctante a incorporarse en OBOR) y

## Moneta

de la existencia de grandes “espacios vacíos”, en términos de ausencia o grandes insuficiencias en infraestructura, esta región encuentra serias dificultades para vincularse con los procesos en marcha en Asia Pacífico.

No obstante, avanzar en la integración del comercio y los flujos de inversiones entre ambas regiones forma parte de los objetivos de los gobiernos y empresas de ambas partes. Todos desean y en particular, China, India y el Sudeste Asiático, superar las barreras que presenta la ausencia de infraestructuras adecuadas.

Es en ese contexto donde debe ubicarse OBOR. Las reformas económicas y políticas que se están adoptando en Myanmar –espacio clave, en su carácter de puente terrestre entre ambas regiones– facilitará el establecimiento de vínculos económicos y de conectividad. China promueve su visión de un continente unido de un extremo al otro por rutas y corredores económicos, mientras la India continúa con el gobierno del Premier Modi en la profundización de su “Looking East Policy” destinada profundizar sus vínculos con ASEAN. Establece, además, corredores industriales entre Delhi-Mumbai; Mumbai-Bangalore; Chennai-Bangalore; Vizag-Chennai y Amritsar-Delhi-Kolkata.

En este contexto, tanto el Banco Asiático de Desarrollo como el AIIB, se proponen mejorar las condiciones de conectividad física y de infraestructura necesarias para establecer adecuados vínculos entre Asia del Sur y el Sudeste Asiático. (ADBI, 2015).

Como en los casos anteriores, gracias a estos emprendimientos, nuestra región podrá contar con nuevas posibilidades de acceso y oportunidades de comercio y cooperación a mercados de gran volumen, que se hallan en distintos estadios de desarrollo y requerimientos de bienes y servicios.

Tanto el acceso como la inserción en el “Asia euroasiática” presenta vías muy limitadas en los enfoques unilaterales. Se necesita sumar fuerzas en América Latina, trabajando de manera concertada, tanto en el nivel bilateral como el subregional y regional.

Existen además otras vías, las provistas por asociaciones con países, empresas y entes de otras regiones que ya cuentan -por ser miembros o haber trabajado en estos mercados desde largo tiempo atrás- con el conocimiento, la presencia y los vínculos con actores locales necesarios para un exitoso abordaje de Asia-Europa.

## V. OBOR Y AMÉRICA LATINA. PROCESOS Y VÍNCULOS CONCEPTUALES

A los efectos de este trabajo, los vínculos LATAM-OBOR podrían ser ubicados en tres dimensiones, que interactúan entre sí. Las próximas secciones presentarán algunos ejemplos vinculados a estas dimensiones:

1. *Económico-comercial, industrial y científico tecnológica*: espacios para la participación de América Latina en la construcción de “La Franja y la Ruta”.
2. *Geopolítica y geoeconómica*: el surgimiento de una Eurasia altamente integrada en el horizonte mundial del 2025-30.
3. *Infraestructura y conectividad en LATAM*: la infraestructura, seleccionada en este caso como un sector clave para nuestro desarrollo, donde puede localizarse la cooperación financiera y asistencia técnica a partir de OBOR, incorporando nuevas posibilidades de financiamiento chino y de otros países para los proyectos que se desean concretar en nuestra región.

### **UN ENFOQUE GENERAL: OPORTUNIDADES DE COMERCIO Y NEGOCIOS EN “LA FRANJA Y LA RUTA”**

En los próximos años OBOR adquirirá creciente incidencia sobre la configuración y el contenido de los ejes de vinculación económico- comercial de América Latina con los países que integran OBOR.

En ese marco, como se mencionara previamente, el ingreso de varios países de nuestra región al AIIB –una de las fuentes fundamentales de financiación del proyecto– adquiere particular relieve. Permitirá a nuestras empresas, bancos, centros de pensamiento e instituciones públicas y privadas, adquirir un conocimiento directo de procesos de gestión en múltiples áreas de gran magnitud y complejidad, entre las cuales se destacan la financiera, productiva y comercial, facilitando en el futuro sus operaciones en esos ámbitos.

En términos generales, “El Cinturón y la Ruta de la Seda” ofrece múltiples oportunidades de inserción económica, ya sea por vía de las exportaciones de equipamiento, servicios, el financiamiento, la construcción, el transporte y logística y los alimentos, bienes y servicios de apoyo.

En ese marco, desde el punto de vista de las características de los países participantes en OBOR se hallan mercados de importación y exportación importantes por su dimensión y la alta participación de tecnología en los bienes y servicios; tal es el caso por ejemplo de Alemania, Japón, Corea del Sur y los países de Europa Atlántica.

No encontrándose en esos sectores los principales productos de exportación latinoamericanos, cabe identificar aquellos países que son proveedores de recursos naturales, alimentos y energía. Entre ellos puede citarse a Australia, Nueva Zelanda, países de Asia Central, algunos de ASEAN e Irán, Angola y Nigeria. Es en este espacio donde Brasil, Argentina, Chile y Perú y posiblemente Ecuador, Bolivia y Venezuela deberán posicionarse. En las secciones siguientes se presentarán algunas ideas que se desea puedan resultar útiles a esos efectos.

## ***BASES DE LA CONCEPCIÓN ESTRATÉGICA CHINA DE OBOR***

Al inicio de este trabajo, señalamos que “La Franja y la Ruta” se inscribe en una concepción moderna de la geoconomía, presentando una definición de este concepto.

Si es posible aplicar una metáfora, los planificadores chinos han concebido a OBOR como un gigantesco, dinámico e interactivo mecano para armar. Las piezas centrales de ese mecano es el concepto “Ciudades Pivote”.

El éxito de OBOR depende fundamentalmente de los flujos de comercio e intercambios que se generen y desarrollen a lo largo de los corredores entre “ciudades pivote”, ciudades pequeñas e intermedias y sus respectivos espacios de influencia.

Estas ciudades abarcan un espectro que comprende: a) ciudades que constituyen hubs de comercio internacional; b) otras que si bien desempeñan un papel en el comercio externo no alcanzan la importancia de las primeras y c) ciudades medianas y más pequeñas conectadas- o por vincular con las anteriores, que se considera que tienen posibilidades de crecimiento y podrían desempeñar una función activa y propulsora del comercio en el futuro.

Están ubicadas geográficamente a lo largo de “La Franja y la Ruta”. Generalmente, cada “ciudad pivote” está vinculada a numerosas rutas y líneas de tránsito. En ese contexto conectan hubs de comercio internacional y ciudades pequeñas y medianas, contribuyendo al crecimiento y vinculación externa de éstas últimas y de sus hinterlands, creando una red de dimensión integral.

Por lo tanto, como fuera señalado precedentemente, más de un “OBOR” serán generadas en el marco de este proyecto.

Ejemplos de hubs internacionales son: Shanghai, Beijing y Shenzhen, mientras ciudades que se perciben como promisorias en carácter de pivote para el comercio internacional son, entre muchas otras, Chengdu, capital de la provincia de Sichuan, ubicada en “La Franja y Ruta” del Río Yangtze; Xí’an, capital de la provincia de Shaanxi, que ocupa un lugar clave en el denominado “Puente Euroasiático” y Harbin, capital de la provincia de Heilongjiang, centro del norte de la parte noroeste de China.

En la dimensión marítima china las “Ciudades Pivote” corresponden a aquellas que poseen puertos adecuados y conectan al comercio interno con el internacional. Entre las principales se ubican Xiamen, de la provincia de Fujian, localizada sobre la costa sudeste de China, frente a Taiwán; Qingdao, ubicada en la costa este de China, en la conjunción de Eurasia y el Pacífico, que puede dirigir tráfico tanto al delta del Río Yangtze como a Amsterdam (Moneta, 2017h).

Este desmenuzamiento de entes constitutivos de OBOR responde a una visión estratégica presentada en la sección II de este papel, que cambia el foco de

las concepciones del sistema internacional basado en la interacción de estados-naciones, a la de un "Sistema Internacional de Ciudades" que comprende todo tipo y rango de vinculación entre ellas.

Si en esta dimensión se analiza su crecimiento y perfil demográfico, estructura de mercado, flujos de comercio e inversiones; capacidad competitiva y situación geográfica, entre otros elementos, se pueden identificar aquellas que podrían constituir mercados y/o bases de apoyo logístico, financiero, institucional o político para explorar nuevos mercados. OBOR presenta un gigantesco, muy rico y variado universo de posibilidades en este sentido.

Por ejemplo existen estudios de ciudades para el Sudeste Asiático –los realizados por ESCAP (2011) y otras instituciones– donde inclusive pueden ser identificados los productos de canasta familiar y sus costos en distintas ciudades.

### **INFRAESTRUCTURAS EN OBOR Y AMÉRICA LATINA**

La participación en las exportaciones mundiales de América Latina creció del 4% al 6% en la última década del siglo pasado, pero desde entonces permaneció prácticamente inalterable. Uno de los factores centrales de esta situación sobre el cual coinciden los expertos es la ausencia de una infraestructura de transporte de alta calidad, tanto en el plano nacional como en el regional. Las inversiones en el sector han ido descendiendo progresivamente desde la década del ochenta hasta el presente. Así era en promedio, de un 4% del PIB, a principios de los ochenta se redujo a 1,5% a mediados de la década pasada y actualmente es del orden de 2,5-3% (BID, 2016).

Lamentablemente, la región presenta un preocupante atraso relativo en materia de infraestructura de transporte y provisión de servicios logísticos. La situación difiere según los países, pero todos comparten un nivel que los separa del grado de desarrollo alcanzado en este sector en Asia Pacífico.

El diagnóstico señala que las insuficiencias se distribuyen en distintos componentes del sistema: i) elevados costos de transporte interno, por carencia de infraestructura y servicios asociados; ii) lentos procesos en la facilitación aduanera y comercial; iii) dificultades para dar cuenta de las exigencias de los trámites oficiales relacionados con el comercio exterior (SELA, 2014)

En este contexto, Latinoamérica requiere adoptar decisiones con respecto al papel que le asigna al transporte y la logística en su modelo de inserción global.

Teniendo en cuenta el surgimiento de OBOR, se presenta, en principio, la posibilidad de desarrollar negociaciones que permitan utilizar fondos del BAII y de otras instituciones bancarias en el marco de OBOR, para el financiamiento de los programas de la "Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana" (IIRSA) y el desarrollo integral del sector.

## Moneta

---

A esos efectos, resultaría prioritario que la región pudiera elaborar y acordar, de manera efectiva, un “Plan Estratégico de Vinculación y Conectividad Intra-regional y de Inserción Externa”. Este plan podría constituir la base sobre la cual negociar la participación de China y los restantes países de OBOR que desearan hacerlo. Una acción concertada en este terreno permitiría conjugar los intereses nacionales y regionales, facilitando enormemente las tareas de vinculación financiera y operativa externa.

## VI. COROLARIO

América Latina del siglo XXI se halla frente a profundas transformaciones en el sistema internacional- transnacional. La tarea de comprender e incorporar esos cambios resulta condición necesaria e ineludible para poder adecuarnos a las nuevas exigencias y oportunidades que se presentan.

Surge entonces la necesidad de adoptar posiciones ante procesos como el que constituye OBOR, que define nuevas estructuras económicas mundiales y procesos de poder. Los criterios, categorías y formas de actuar han cambiado y la dinámica competitiva global es mucho más compleja que en el pasado.

Este trabajo ha intentado aprehender la secuencia evolutiva de OBOR, identificar sus fuerzas impulsoras y sus interacciones, para descubrir hechos portadores de futuro en el campo de las relaciones económicas internacionales. No se trata de una tarea sencilla, sin embargo, es fundamental para definir vectores, tendencias y proyecciones que América Latina necesita incorporar como insumos para la adopción de decisiones público-privadas.

En este marco, la coordinación de acciones entre los gobiernos latinoamericanos, sectores empresariales, sindicales y actores económicos y del conocimiento es imprescindible. Se deben alentar coaliciones de intereses públicos-privados y coordinar acciones de negociación.

En particular, la RP China ha demostrado su capacidad en operaciones transnacionales de establecer puntos fuertes para su comercio; bases de producción y una acción externa coordinada de sus empresas. Es este un criterio que merece una reflexión espejo para configurar la futura política económica externa de nuestra región.

En último término, la simiente de líneas de acción adecuadas parte de una raíz: el conocimiento y la reflexión. Como señala un viejo proverbio chino:

“El que estudia y no reflexiona, se hunde en la confusión,  
el que reflexiona y no estudia, no puede superar la complejidad”



## VII. REFERENCIAS

- ADB, (2014), "Connecting Central Asia with Economic Centers" (pp.78 ), Tokio, Japón
- ADB, (2015), "Connecting Asia and Southeast Asia" (pp. xvii ), Tokio, Japón
- ADB, (2017), "Meeting Asia's Infrastructure Needs : Asian Development Bank. Disponible en: <https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs>
- ADB- ADBI, (2009), "Infrastructures from a seamless Asia", Ch. I, Tokyo, Japón
- AiIB, (2015), "Articles of Agreement"
- AiIB, (2016), "Tajikistán: Dushanbe- Uzbekistan Border Road Improvement Project". Disponible en: <https://www.aiib.org/en/projects/approved/2016/tajikistan-border-road.html>
- AiIB, (2016), "Asian Infrastructure Investment Bank and European Investment Bank agree to strengthen cooperation. Disponible en: [http://euweb.aiib.org/html/2016/NEWS\\_0530/113.html](http://euweb.aiib.org/html/2016/NEWS_0530/113.html)
- AiIB Asian Infrastructure Investment Bank; Members and Prospective Members of the Bank, disponible en: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html> . (acceso: 23/12/17).
- Bhattacharyay, B. N. (2012). Estimating Demand for Infrastructure 2010-2020. In Infrastructure for Asian Connectivity, edited by B. N. Bhattacharyay, M. Kawai, and R. Nag. ADBI/ADB and Edward Elgar, 19–79
- BID, (2016), "Cerrar la brecha de infraestructura: ¿Puede el desarrollo de la infraestructura potenciar la competitividad comercial?, Blog BID Integración y Comercio, (PP.1) 13/04/16 Washington DC, EEUU.
- China Dailya, (2015), "China to invest \$900b in Belt and Road initiative". Disponible en: [http://usa.chinadaily.com.cn/business/2015-05/28/content\\_20845687.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/business/2015-05/28/content_20845687.htm)
- China Daily c, 2015, "China to invest \$900b in Belt and Road initiative". Disponible en: [http://usa.chinadaily.com.cn/business/2015-05/28/content\\_20845687.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/business/2015-05/28/content_20845687.htm)
- China Daily b, (2016), "AIIB's top team ready, mulls investment strategies". Disponible en: [http://usa.chinadaily.com.cn/business/2016-05/30/content\\_25532379.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/business/2016-05/30/content_25532379.htm)
- ESCAP, (2011), "Cities of Opportunity. Partnerships for an Inclusive and Sustainable Future", June 2011, Bangkok, Tailandia.
- European Commission, (2017), "Investment Plan for Europe: evaluation give evidence to support its reinforcement". Disponible en: [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/20161129-efsi-communication\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/20161129-efsi-communication_en.pdf)
- García Herrero, (2017) "Other than climate change, can anything else unite Europe and China against Trump?". Disponible en: <http://bruegel.org/2017/06/>

## Moneta

- other-than-climate-change-can-anything-else-unit-europe-and-china-against-trump/
- Georg Inderst, (2016), ADBI, Working Papers Series No. 555, "Infrastructure Investment, Private Finance, and Institutional Investors: Asia from a Global Perspective" Tokio, Japón
- Heiduck, (2017) "Does the OBOR Initiative Need a Political Economy Foundation", Conferencia dictada en las Sesiones Internacionales de Verano de la UIBE, 4 de julio 2017, Beijing, RP China.
- McKinsey E., (2011), "Urban World: Mapping the economic power of the Cities", (pp. 1, 5-6). Disponible en: <https://www.mckinsey.com/global-themes/urbanization/urban-world-mapping-the-economic-power-of-cities>.
- McKinsey (2016 a), "Bridging Global Infrastructure Gaps", pp. 1. Disponible en: [file:///C:/Users/Carlos/Downloads/Bridging-Global-Infrastructure-Gaps-Full-report-June-2016%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Carlos/Downloads/Bridging-Global-Infrastructure-Gaps-Full-report-June-2016%20(1).pdf)
- McKinsey (2016b), "Bridging Global Infrastructure Gaps", pp. 6, Exhibit 4. Disponible en link: [ibid](#)
- McKinsey (2016c), "Bridging Global Infrastructure Gaps", pp. 4, Exhibit 2. Disponible en link: [ibid](#)
- McKinsey (2016d), "Bridging Global Infrastructure Gaps", In Brief. Disponible en link: [ibid](#)
- Moneta, (2014g), "ASEAN en el proceso de transformación económica de Asia Pacífico e India ¿Hacia una posible vinculación intraindustrial con América Latina?" en Carlos Moneta/ Sergio Cesarin (Editores) Escenarios de Integración Sudeste Asiático – América del Sur. Hacia la construcción de vínculos estratégicos. (pp. 103-108). Buenos Aires, Argentina, EDUNTREF.
- Moneta, (2016 a). "Lectura para latinoamericanos. El desarrollo e inserción geoeconómica china, 2010- 2030/2040", en Carlos Moneta/ Sergio Cesarin (Editores) La tentación pragmática. China/Argentina/América Latina: lo actual, lo próximo y lo distante. (pp. 162-163). Buenos Aires, Argentina, EDUNTREF.
- Moneta, (2016 b). "Lectura para latinoamericanos. El desarrollo e inserción geoeconómica china, 2010- 2030/2040", en Carlos Moneta/ Sergio Cesarin (Editores) La tentación pragmática. China/Argentina/América Latina: lo actual, lo próximo y lo distante. (pp. 166-169). Buenos Aires, Argentina, EDUNTREF.
- Moneta, (2016 c.) "Lectura para latinoamericanos. El desarrollo e inserción geoeconómica china, 2010- 2030/2040", en Carlos Moneta/ Sergio Cesarin (Editores) La tentación pragmática. China/Argentina/América Latina: lo actual, lo próximo y lo distante. Sección: "Características y tendencias esperables para la participación china en el comercio mundial (2010-2030/40) (pp. 123-126). Buenos Aires, Argentina, EDUNTREF.

2025-30. Historia de dos mundos...

- Moneta, (2016 d.) "Lectura para latinoamericanos. El desarrollo e inserción geoeconómica china, 2010- 2030/2040", en Carlos Moneta/ Sergio Cesarin (Editores) La tentación pragmática. China/Argentina/América Latina: lo actual, lo próximo y lo distante. Sección: "Características y tendencias esperables para la participación china en el comercio mundial (2010-2030/40) (pp. 123-126). Buenos Aires, Argentina, EDUNTREF.
- Moneta, (2017e) "Un OBOR, muchos OBOR: ¿Hacia una nueva generación de proyectos de conectividad Asia- Europa- África?", Seminario: "Estrategias de Relaciónamiento con China VI", Consejo Argentino de Relaciones Internacionales (CARI), 4/12, Buenos Aires, Argentina.
- Moneta, (2017 4)"Un OBOR, muchos OBOR: ¿Hacia una nueva generación de proyectos de conectividad Asia- Europa- África?", Seminario: "Estrategias de Relaciónamiento con China VI", Consejo Argentino de Relaciones Internacionales (CARI), 4/12, Buenos Aires, Argentina
- Moneta, (2017 h) "Oportunidades en Asia: OBOR y Sudeste Asiático", Seminario de Comercio Internacional, Ministerio de Agroindustria Argentina, 27 de octubre de 2017, Buenos Aires, Argentina.
- Moneta y Cesarin (2012), "Reformas económicas, política industrial y empresas transnacionales chinas. Impactos en América Latina y el Caribe" en Carlos Moneta/ Sergio Cesarin (Editores) Tejiendo redes. Estrategias de las empresas transnacionales asiáticas en América Latina. (pp. 66-88) Buenos Aires, Argentina, EDUNTREF
- NDB, (2014). Disponible en <https://www.ndb.int/>
- NDRC National Development and Reform Commission, (2015), "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road", (pp. 2-7), Beijing, RP China y Wang Yiwei, 2016, "The Belt and Road Initiative. What Will China Offer the World in its Rise", (pp. 22-28), Beijing, RP China, New World Press
- Reuters, (2015), "Japan unveils \$110 billion plan to fund Asia infrastructure, eye on AIIB". Disponible en: <https://www.reuters.com/article/us-japan-asia-investment/japan-unveils-110-billion-plan-to-fund-asia-infrastructure-eye-on-aiib-idUSKBN00617G20150521>
- SELA, (2014), "El rol de China como motor del crecimiento mundial: repensando la Agenda del desarrollo de América del Sur" en Ramiro Albrieu, Guillermo Rozenwurcel y Ricardo Carciofi, Caracas, Venezuela.
- The ASEAN Secretariat, 2016, "Master Plan on ASEAN Conectivity (2025)", Jakarta, Indonesia. Disponible en: <http://asean.org/storage/2016/09/Master-Plan-on-ASEAN-Connectivity-20251.pdf>
- UE-China, (2017), "EU- China Economic Relations to 2025 Building a Common Future", (pp. 27) London, England, Royal Institute of International Affairs

## Moneta

---

UIBE, (2017) University of International Business and Economics, Summer International Sessions, OBOR's part of the Course dictated by Professor C. Moneta, Beijing, RP China

Wang Yiwei, (2016), "The Belt and Road Initiative. What Will China Offer the World in its Rise", (pp. 45-48), Beijing, RP China, New World Press.