

# LA INICIATIVA CHINA “LA FRANJA Y LA RUTA” Y LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

**Anna A. Lávut**

*Ph.D. (Economía), (lavut@yandex.ru)*

Instituto de Latinoamérica de la Academia de Ciencias de Rusia (ILA ACR)  
B.Ordynka, 21/16, Moscú, 115035, Federación de Rusia

Recibido el 20 de Marzo de 2018

**Resumen:** *En la primera parte del presente artículo se analizan el contenido y los objetivos de la iniciativa china que cimienta base para la estrategia económica internacional de China. Su idea consiste en crear nuevas rutas estables para el comercio internacional chino, que aseguren estabilidad del desarrollo económico de China y consolidación de su influencia a nivel mundial. Mediante la construcción de numerosas obras de la infraestructura de transporte en el exterior, China soluciona además el problema de grandes capacidades en desuso tanto en el sector de la construcción, como en otros sectores. En la segunda parte del artículo se considera la respuesta de los países de LAC a la invitación oficial de los dirigentes chinos a sumarse a la Iniciativa. Al final se concluye que los países de LAC perciben la participación en la iniciativa como una posibilidad de reforzar la cooperación con China, de una parte, en aras de acelerar con su ayuda el desarrollo económico propio, y de otra, tienen recelos de las consecuencias de la expansión china.*

**Palabras clave:** *La Iniciativa "la Franja y la Ruta", infraestructura de transporte, innovaciones, desarrollo tecnológico, cooperación económica entre China y los países latinoamericanos, Foro China-CELAC*

## LATIN AMERICAN REGION (LAC'S) PARTICIPATION IN CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE

**Anna A. Lavut**

*Ph.D. (Economics), (lavut@yandex.ru)*

Institute of Latin American Studies, Russian Academy of Science (ILA RAS)  
21/16, B. Ordynka, Moscow, 115035, Russian Federation

Received on March 20, 2018

**Abstract:** *This paper deals with China - Latin American countries relations in view of their participation in the Chinese initiative "One Belt and one Road". The first part of the article analyzes the content and objectives of the initiative as basis for the Chinese international economic strategy. Its main idea consists in building the safe transport road network for Chinese international commerce to provide its economic stability and to enhance its influence in the world. China also transfers its unused plants in construction industry field and other industries to the Initiative to solve its domestic problem. In the second part, Latin American countries' reaction to the Chinese formal proposal to join the Initiative made at the China-CELAC Forum, is studied. The author comes to the conclusion that the LAC countries regard the initiative as an opportunity to strengthen their cooperation with China in search to solve their key problems: infrastructure development, industry, innovation, new technologies, economic growth and others. However, they are aware of negative consequences that may cause the Chinese expansion, particularly, in the commercial field.*

**Keywords:** *one Belt and one Road Initiative, transport infrastructure, innovations, technological development, China - Latin America cooperation, China-CELAC forum*

## **КИТАЙСКАЯ ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ» И СТРАНЫ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ И КАРИБСКОГО БАССЕЙНА (ЛАК)**

**Анна Абрамовна Лавут**

*Канд. экон. наук, ведущий научный сотрудник Центра Экономических исследований (lavut@yandex.ru)*

Институт Латинской Америки РАН  
Российская Федерация, 115035, Москва, Б. Ордынка, 21/16

Статья получена 20 марта 2018 г.

**Резюме:** *В первой части статьи анализируются содержание и цели китайской инициативы, являющейся основой внешнеэкономической стратегии КНР. Ее суть характеризуется как создание новых безопасных путей для китайской международной торговли, обеспечивающих стабильность экономического развития Китая и укрепление его влияния в мире. Посредством строительства многочисленных объектов транспортной инфраструктуры за рубежом*

*Китай решает также проблему огромных неиспользуемых мощностей в строительстве и ряде других отраслей. Во второй части статьи рассматривается реакция стран ЛАК на официальное предложение руководства Китая присоединиться к инициативе. В заключении делается вывод, что страны ЛАК воспринимают участие в инициативе как возможность укрепить сотрудничество с Китаем, с одной стороны, надеясь с его помощью ускорить собственное экономическое развитие, а с другой, опасаясь последствий китайской экспансии.*

**Ключевые слова:** инициатива «один пояс - один путь», транспортная инфраструктура, инновации, технологическое развитие, китайско-латиноамериканское экономическое сотрудничество, Форум «Китай-СЕЛАК»

La iniciativa de la Franja y la Ruta está anunciada oficialmente como la parte más relevante de la estrategia económica internacional de China (según su carácter y envergadura, no tiene parangón en la historia). Probablemente, es el proyecto internacional más grande en curso a nivel mundial, por lo menos, considerando el número de países participantes. Su realización prevé las inversiones, ascendentes a varios billones de dólares, en la infraestructura de transporte y de otro tipo en más de 65 estados del mundo. No es de extrañar que esté atrayendo un gran interés de los países en desarrollo que sienten una falta crónica de inversiones en su economía y últimamente enfrentan fuga de capitales extranjeros a los países desarrollados. La deficiencia de la infraestructura de transporte y falta de recursos para su construcción constituyen los problemas económicos más graves que vienen impidiendo el desarrollo de sus relaciones económicas internacionales y el incremento de la competitividad de sus productos en los mercados mundiales. Estos problemas son más palpables para los países de Latinoamérica y el Caribe (LAC) a raíz de sus características geográficas (las cordilleras de los Andes atravesando el

subcontinente, vastos bosques tropicales), la orientación tradicional de sus relaciones internacionales hacía los países del Atlántico Norte y un número insignificante de los puertos de la costa del Pacífico. El desarrollo de la infraestructura de transporte figura entre las prioridades básicas de la política económica de los países de LAC, dentro de la cual la infraestructura de la costa del Pacífico adquiere la relevancia especial por servir de interconexión tanto entre ellos como con los países de la región Asia Pacífico (AP) que son locomotores del crecimiento de la economía mundial, grandes mercados en expansión dinámica.

Por consecuente, la Iniciativa china atrajo una atención especial de los círculos gubernamentales, científicos y empresariales en Latinoamérica, y, con mayor razón, que en las dos últimas décadas, China se ha convertido en el socio económico más grande de la mayoría de los países de la región. La importancia de China para la LAC ha incrementado notoriamente a consecuencia de la complicación de sus relaciones con los EE.UU. debido a la política proteccionista del presidente Donald Trump. Cuestionó las inversiones estadounidenses en la región así como los tratados de libre comercio que antes había concluido Washington con varios países latinoamericanos.

Después de 2016 las naciones de LAC empezaron a demostrar su interés por participar en el mega-proyecto chino y pronto recibieron, de parte de la administración de la RPCh, una invitación para sumarse.

### **Contenido y Carácter del Proyecto de la Franja y la Ruta (FyR)**

Por primera vez, la Iniciativa de la FyR fue lanzada por el presidente chino Xi Jinping en Astaná durante su visita en Kazajistán. Fue presentada como restablecimiento de la antigua Gran Ruta de la Seda conectando China con Europa y el Cercano Oriente a través de los enormes espacios de Asia Central. Luego, en octubre de 2013, Xi Jinping durante su estancia en los países de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) planteó la idea de la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI. Ambas iniciativas fueron unidas en una sola concepción estratégica de la RPCh, la Franja Económica de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI conocida también como “la Franja y la Ruta” (FyR). Sus objetivos oficiales fueron formulados como sigue: la construcción conjunta de la Franja y la Ruta “fomenta la circulación ordenada y libre de los factores económicos, la disposición de recursos a alta eficacia y la fusión profunda de los mercados, promover a los diversos países a lo largo de las rutas para materializar la coordinación en políticas económicas, desplegar una cooperación regional en más grandes ámbitos, de nivel más alto y a estratos más penetrantes, forjar mancomunadamente andamiajes de cooperación económica regional abierta, inclusiva, equilibrada y preferencial” [1, p. 1].

El idea de esta iniciativa internacional consiste en consolidar la influencia de la RPCh en Eurasia y en el resto del mundo, crear nuevas vías para el comercio internacional chino, corredores económicos y de transporte interconectando China con decenas de los países de Asia Central y del Sur, Europa y África. Implica la construcción de una infraestructura bien diversificada de transporte, que incluye líneas ferroviarias y

autopistas, puertos marítimos y aéreos, instalaciones energéticas y de telecomunicaciones concomitantes. No es un secreto que todas estas obras pueden ser usadas tanto con fines económicos como militares. El objetivo de la FyR consiste no solo en impulsar la expansión comercial, económica y geopolítica de la RPCh, sino también en salvaguardar la seguridad de dichas rutas y corredores para no permitir que alguien bloquee el desarrollo de la actividad económica internacional de China dirigida a la expansión garantizada de su comercio global, como locomotora de su crecimiento económico sostenido, así como al liderazgo mundial. El fortalecimiento de la seguridad se garantiza con la diversidad y envergadura de las vías de transporte que permitan, en caso de emergencia, cambiar unas rutas por las alternativas.

Muchos observadores, según nuestra opinión, con razón vieron en este proyecto la respuesta a la política del presidente estadounidense Barack Obama encaminada a concluir el Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica - Transpacific Partnership (TPP), para ganar liderazgo en AP debilitando la influencia china [2].

Si comparar estos dos proyectos – el TPP y la FyR – se puede concluir que la FyR es un proyecto de integración más amplia que abarca las vastas regiones con varias decenas de países altamente poblados dotados de mercados bastante prometedores. Quizá, esta integración tenga carácter menos profundo, ya que la FyR no implica algunas reglas duras económicas, previstas por el convenio TPP. Aunque se puede hablar del proyecto TPP solo en aspecto hipotético debido al fracaso de la versión original de dicho convenio y al abandono del mismo por los EE.UU, no se puede tachar por imposible que en caso de la realización exitosa de la FyR y la expansión

intensa de la RPCCh en los mercados de los países participantes, el impacto de dicho proyecto sobre el comercio mundial será más significativo que el efecto potencial del TPP firmado en 2016 y otro, nuevo, celebrado por 11 países sin participación de los EE.UU. en el mes de marzo de 2018. La realización de la FyR puede generar inmensos flujos comerciales que superen consecuencias de cualesquier tratados de libre comercio debido no solo a la apertura de nuevos mercados por construir carreteras, puertos etc., sino también a las importaciones de mercancías de inversión, básicamente chinas, para los proyectos de infraestructura en combinación con grandes préstamos que serían concedidos por los bancos chinos. China a menudo otorga tales préstamos a los estados de LAC entre otros, a condiciones de amortización con las mercancías de exportación tradicional, en caso de las dificultades financieras de un país prestatario.

Además de las metas geopolíticas y de economía internacional, China también persigue objetivos económicos internos. Se trata, en primer lugar, de las inmensas capacidades no utilizadas, sobre todo, en el sector de construcción e infraestructura. Fueron el resultado de enormes inversiones en dichos sectores, estimulados por el Estado para ocupar al flujo masivo de los migrantes desde las zonas rurales hacia las urbanas, principalmente, a consecuencia de la crisis financiera mundial durante la cual el gobierno estaba realizando gran programa de desarrollo de construcción para evitar la recesión. Al final, se presentó una desproporción entre los volúmenes de la construcción y la demanda para sus obras, dificultades en la banca nacional causadas por no devolver préstamos algunas constructoras; mientras que en muchos sectores relacionados con la construcción, en particular, en la industria metalúrgica, cementera y del vidrio apareció el exceso de capacidades

productivas. La búsqueda de solución de dichos problemas se convirtió en una prioridad importante para el gobierno chino, y al parecer, fue encontrada en el marco del programa de la FyR en la modalidad de reubicar plantas enteras con su equipo para diferentes obras y fabricación de materiales de construcción en los países participantes del proyecto en vez de exportar por el precio dumping los productos terminados sobrantes, lo que provoca un gran descontento en todo el mundo, incluyendo los países de LAC. De esta manera, se soluciona un problema importante más: la modernización de la industria china, el reemplazo del equipo exportado por el nuevo, más avanzado y eficaz. Al mismo tiempo, mediante la exportación de plantas y equipos, los autores de la Iniciativa planean introducir sus propios estándares tecnológicos en los países en desarrollo lo que ayudaría a la RPCCh incrementar considerablemente la competitividad de su economía en el ámbito tecnológico.

Como se menciona en el documento gubernamental “Construcción conjunta de “la Franja y la Ruta”: concepción, práctica y contribución de China (mayo de 2017), “Sobre la base del respeto a la soberanía y la preocupación de las partes interesadas, China promueve la cooperación con los países situados a lo largo de “la Franja y la Ruta” en materia de sistemas de estándares, medición y certificación. El gobierno chino ha publicado el Plan de Acciones para unificar estándares de los países a lo largo de la Franja y la Ruta (2015-2017), Concepto y Plan de Acciones para promover la construcción de la Franja y la Ruta en el campo de certificación, Concepto y Plan de Acciones para cooperar en el campo de mediciones; promueve la concordancia de los sistemas de certificación y estándares para elaborar conjuntamente estándares



internacionales y reglas de certificación. China va a seguir el trabajo junto con los países situados a lo largo de la “Franja y la Ruta” para unificar estándares de medición - test y certificado pueden ser reconocidos en todo el mundo, así como estándares de certificación, inspección y cuarentena - test y certificado van a ser validos en las regiones [3, pp. 24-25].

Además, desarrollando el proyecto, los dirigentes chinos esperaban que éste ayudara a superar crecientes desproporciones regionales internas que surgían en el proceso de modernización, a desarrollar las zonas atrasadas en el interior del país y en las zonas fronterizas. Esto se detalla en el primer documento oficial del gobierno chino que aclara las metas y el contenido de la iniciativa planteada, y que fue publicado en marzo de 2015 y titulado “Perspectivas Excelentes y Acciones Prácticas para la construcción conjunta de la Franja económica de la seda y Ruta de Seda Marítima del Siglo XXI”.

“La aceleración de la construcción de ”Una Franja y Una Ruta” es favorable para fomentar la prosperidad de los diversos países a lo largo de las rutas y la cooperación económica regional, reforzar el intercambio y la toma de referencia entre las civilizaciones distintas, promover el desarrollo pacífico del mundo, por lo que constituye una gran causa que crea felicidad a los pueblos de todos los países del mundo. La construcción de “Una Franja y Una Ruta” es una obra sistémica. Es necesario persistir en el principio de consultar, construir y disfrutar conjuntamente y promover activamente la conexión mutua entre las estrategias” [1, p. 2].

Todavía la FyR no es un programa claramente definido, por lo que a menudo es criticado por los expertos y científicos. El documento de 2015 no contiene ni el paquete de proyectos, ni plazos definidos, tampoco una lista de países participantes. No

figuran países sino rutas proyectadas abarcando, Europa, Asia, una parte de África, zonas del Índico y Pacífico. En todos estos destinos están creándose los corredores de cooperación internacional que se formalizan por convenios intergubernamentales, entre ellos China – Mongolia –Rusia, China – Asia Central – Asia Occidental, China – Indochina, China –Pakistán, etc. Tampoco figura el monto proyectado de inversiones chinas en la realización de dicha iniciativa lo que se puede explicar por el número indefinido de participantes del proyecto, la incertidumbre de las condiciones de la construcción de diferentes obras de infraestructura en diversos países. Diferentes fuentes evalúan los gastos chinos para la FyR en US\$1-7 billones. En el informe de la CEPAL de 2018, preparado para la segunda sesión de enero del Foro de CELAC-China, figura un billón de dólares [4, p. 16]. Lo que se refiere a la duración de la realización de la iniciativa, igualmente existen opiniones diferentes. Algunos consideran que está planeada para 10 años. El famoso economista chileno Osvaldo Rosales afirma que continuará hasta 2049, el año de centenario de China [5, p. 97].

Con el fin de financiar el proyecto en 2014 en la RPCh, con la ayuda del Banco de Desarrollo de China y el Banco de Exportaciones e Importaciones de China, fueron creadas dos instituciones financieras: el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura y el Fondo de la Ruta de la Seda. En el Banco Asiático participan 57 países, empezó a operar en enero de 2016 con el capital de US\$100 mil millones. Entre los cinco cofundadores más grandes del banco junto con China, India, Alemania y Corea del Sur, figura Rusia. El Fondo de la Ruta de la Seda fue creado en 2014 con el capital inicial de US\$10 mil

millones, en su totalidad es de propiedad china. En 2017 el gobierno chino anunció el aumento del capital del Fondo en US\$14,5 mil millones y la concesión de ayuda al desarrollo de los países participantes de la Iniciativa por el monto de US\$8,7 mil millones en los próximos tres años [4, p. 16].

Ni la región latinoamericana, tampoco el Hemisferio Occidental fueron mencionados de alguna manera en el documento “Perspectivas excelentes...”, aunque durante la elaboración de la Iniciativa, China ya hacía intentos de implementar grandes proyectos de infraestructura en los países de LAC, en particular el canal interoceánico de Nicaragua, líneas ferroviarias interoceánicas a través del territorio de Colombia y luego a través del Brasil y el Perú. Según su escala, todos ellos son adecuados a la iniciativa de la FyR y encajan dentro de sus objetivos. Se puede suponer que el Hemisferio Occidental no fue mencionado para que el concepto global de la iniciativa no fuera notorio por afectar ésta los intereses estadounidenses. Pero no se puede descartar que en la primera etapa las metas de la FyR realmente se limitaban a restablecer la Gran Ruta de la Seda a Europa y fortalecer la influencia de la RPCh en los países vecinos.

Sea como fuere, últimamente China demuestra, cada vez con mayor claridad, su deseo de incluir la región en la iniciativa de la FyR, presta una gran atención a LAC y hace grandes inversiones. En promedio el flujo anual de inversiones directas después de 2010 era de US\$10 mil millones, y los préstamos públicos de 2007 a 2016, canalizados sólo a través de dos bancos nacionales más grandes – Banco de Desarrollo de China y Banco de Exportaciones e Importaciones de China, superaron US\$150 mil millones, en 2014-2017 – US\$75 mil millones [6]. La infraestructura y el transporte ocupan en estas inversiones un

lugar importante atrayendo alrededor de la mitad de los préstamos públicos chinos. En 2014-2015 China creó tres fondos regionales de inversión: Programa Especial de préstamos para proyectos de infraestructura de China y América Latina y el Caribe (US\$10 mil millones), administrado por el Banco de Desarrollo de China; Fondo de Inversión para la Cooperación Industrial de China y América Latina y el Caribe ( US\$20 mil millones), administrado por el Banco de Desarrollo de China y Fondo de Cooperación de China y América Latina y el Caribe (US\$10–US\$15 mil millones), dirigido por el Banco de Exportación e Importación de China [4, p. 69]. Estos fondos formaron parte integrante del Plan de Cooperación con LAC para 2015-2019, aprobado en el Primer Foro de China-CELAC. El plan tuvo por objetivo más que duplicar el comercio entre China y los países de LAC, así como el monto de inversiones chinas en la región para 2024 [7, p. 70].

Los fondos mencionados están desplegando sus actividades todavía lentamente debido a serios problemas con financiamiento, protestas de los ecologistas, así como problemas políticos en los países latinoamericanos. A menudo las inversiones chinas provocan escándalos de corrupción. Por ejemplo, en 2014 en México fue cancelado un proyecto importante de construcción de carreteras por el monto de US\$3,7 mil millones por ser acusado el presidente Enrique Peña Nieto de haber distribuido los contratos entre sus amigos [8, p. 7]. Un escándalo parecido estalló en Bolivia a raíz de otorgar el gobierno los contratos de US\$500 millones a una empresa asociada con el Estado. En Venezuela en 2016 fue cancelada la construcción de línea ferroviaria de alta velocidad debido a insolvencia del país. Venezuela, al igual que Ecuador, recibía

los préstamos chinos bajo la condición de amortizarlos con suministros de petróleo en caso de enfrentarse a los problemas financieros. En 2013-2014 los precios del petróleo cayeron tanto que pagar las deudas resultó imposible.

Además, las relaciones entre los países receptores y los inversionistas chinos se complican debido a que China trae para sus proyectos a los ingenieros, técnicos, obreros calificados desde su propio país dejando pocas posibilidades de contratar a la mano de obra local. Bajo estas condiciones los gobiernos de Ecuador y Bolivia recibieron importantes préstamos de los bancos estatales chinos para construir centrales hidroeléctricas que en Ecuador lo realizaba la empresa privada China Sinohidro, y en Bolivia en 2016 fue creado un consorcio de empresas chinas para construir central hidroeléctrica Rositas por el importe de US\$1 mil millones [9, p. 17]. Según este tipo de contratos “llave en mano”, en el primer lugar se encuentra Venezuela, mientras que en total durante 2016 China había concluido tales contratos con los países de LAC por el monto de US\$16,4 mil millones [4, p. 67].

Los fracasos de muchos proyectos chinos en LAC indican que ambas partes, tanto la parte china como la latinoamericana, no cuentan con suficiente experiencia de interacción, de entendimiento mutuo, no conocen bien las particularidades culturales, diferencias de los sistemas políticos, empresariales y económicos. Para los latinoamericanos los proyectos tan grandes que ofrece China es una cosa nueva, su implementación está relacionada con grandes préstamos y, por tanto, con el aumento considerable de su deuda externa, lo que tratan de evitar después de la crisis de deuda de los años ochenta que resultaron para ellos una década perdida.

Los proyectos de infraestructura más exitosos efectuados por las empresas chinas en LAC fueron el tendido de varias líneas de transmisión de energía eléctrica en Brasil, obras de telecomunicaciones en todos los grandes países de la región. Muy activamente las constructoras chinas actuaban en los países caribeños y Panamá. En particular, construyeron autopistas y estadio nacional en Bahamas, nuevo terminal de aeropuerto en Antigua y Barbuda. Asimismo, en Bahamas fue realizado un proyecto muy grande del complejo turístico, incluyendo hoteles, restaurantes, carreteras y otras obras relacionadas por el monto de US\$3,5 mil millones [9, p. 17].

Entre los proyectos de infraestructura de transporte, figuran tales megaobras como el ferrocarril que conecta Brasil con la costa del Pacífico del Perú a través de Bolivia. Es un proyecto muy costoso y técnicamente muy complicado que prevé la construcción de líneas ferroviarias de más de tres mil kilómetros de longitud y numerosos túneles. Su costo se calcula en US\$13,5 mil millones [10]. Se estudian diferentes rutas, diferentes formas de financiamiento. Actualmente, está suspendido por la incertidumbre del ex presidente peruano Pedro Pablo Kuczynski de su rentabilidad económica dado que el volumen de suministros del Perú a Brasil no puede compensar los gastos. El financiamiento de tales proyectos se realiza por cuenta de todos los participantes en conformidad con el principio citado en los documentos de China “de construcción conjunta y uso conjunto”. Por lo tanto, las inversiones implican ciertos riesgos para todas las partes participantes. Es probable que la actitud negativa de Kuczynski hacia el proyecto se deba a sus estrechas relaciones con la administración de los EE.UU. Además, la realización del proyecto se ve impedida por los

defensores del medioambiente. Después de la dimisión de Kuczynski en 2018, la actitud del gobierno peruano hacia el Corredor Ferroviario Bioceánico puede cambiar. En todo caso, aunque la realización del proyecto está aplazada, el proyecto todavía no está cancelado.

La construcción del canal interoceánico de Nicaragua ha quedado abandonada por completo, ya no se menciona más en los planes del gobierno de Nicaragua. El proyecto de canal fue diseñado por la constructora privada de Hong Kong, las inversiones fueron evaluadas en US\$40 mil millones y luego en US\$50 mil millones. La constructora esperaba que los bancos nacionales la apoyasen pero no fue así ya que después de ampliar los canales de Panamá y de Suez, según los cálculos del gobierno chino, el transporte de mercancías fue más rápido y veloz a través de éstos. Por lo tanto, Beijing tomó rumbo a establecer las relaciones estables con Panamá y a realizar proyectos de infraestructura en la zona del canal de Panamá.

A pesar de los problemas indicados, China cada vez con mayor insistencia involucra los países de LAC en la órbita de la estrategia de la FyR. En 2017 en el documento gubernamental “Construcción conjunta de la Franja y la Ruta: Concepto, Práctica y Contribución de China”, formula un voto de que los países latinoamericanos y caribeños participen en la Iniciativa. El documento indica directamente los motivos principales del interés de China en reforzar la cooperación con LAC valiéndose de la FyR: “China ve con buenos ojos la participación de América Latina y el Caribe en la construcción de “la Franja y la Ruta”. América Latina y el Caribe son importante mercado emergente y uno de los principales socios comerciales de China, proveedor de materia prima importante, fuentes de energía para la industria china, así como varios productos alimenticios, en

primer lugar soja. China aspira a concordarse con las estrategias de desarrollo de los países de latinoamericanos y caribeños y, basándose sobre conceptos, principios y formas de cooperación en el marco de la construcción conjunta de “la Franja y la Ruta”, promueve la cooperación real en diversos campos, ampliando constantemente la zona de intereses comunes [3, p. 7]. Además de los factores mencionados en el documento, tras del interés chino en involucrar LAC en la Iniciativa, al parecer, está un trasfondo latente consistiendo en la competencia con los Estados Unidos. Al igual que los EE.UU. intentaban de reducir la presencia china en Asia Sureste mediante el acuerdo del TPP, China mediante su Iniciativa está incrementando su influencia tanto económica como política en la región latinoamericana y caribeña a costa de la influencia estadounidense.

Es probable, que la política de Donald Trump, habiendo abierto más posibilidades para China de cooperación con los países de LAC, favoreciera a la involucración del Hemisferio Occidental en la órbita de la iniciativa de la FyR. No cabe duda, a eso se sumó el interés por parte de los países de LAC hacia la FyR.

### **Reacción de los países de LAC a la iniciativa “la Franja y la Ruta”**

La primera reacción de los países de LAC a la iniciativa china era básicamente neutral, como al proyecto bastante distante de la región y referente exclusivamente a Europa, Asia y África. Las naciones de la Alianza del Pacífico, que tienen más interés por el desarrollo de la cooperación económica con los países de AP, hasta 2016 estaban centradas, básicamente, en las perspectivas de su participación en el TPP. Esta actitud iba



cambiando por el impacto de los siguientes factores principales: primero, la implementación del proyecto chino en los países de Asia y Europa a donde se dirigieron las inversiones chinas de muchos miles de millones, segundo, el retiro de los EE.UU. del TPP y de la política de libre comercio, y tercero, la mayor atención de la RPCCh a LAC, activación de la diplomacia china, reiteradas visitas de los principales personajes chinos a la región.

En mayo de 2017, en el Foro de la Franja y la Ruta que tuvo lugar en Beijing, donde fueron invitados todos los países interesados en participar en el proyecto chino, entre los jefes de estado de 28 países del mundo, estaban presentes los presidentes de Argentina Mauricio Macri y de Chile Michelle Bachelet, así como Alicia Bárcena, secretaria ejecutiva de la CEPAL. Al mismo tiempo, India, considerada por los dirigentes chinos como una de las partes principales de las rutas terrestres y marítimas de la FyR, negó enviar su delegación declarando que la implementación de la FyR, afectaría su soberanía, dado que China había firmado un convenio con Pakistán sobre el corredor internacional que pasaba por el territorio en litigio con India. Las delegaciones latinoamericanas firmaron documento final del foro con el siguiente tenor: “Aprobamos y apoyamos la iniciativa de la FyR, que está orientada a reforzar la interconexión entre Asia y Europa y al mismo tiempo está abierta para la participación de otras regiones tales como África y América del Sur”[10].

Eso fue precedido por la reunión de los principales economistas de los países de LAC, que tuvo lugar en abril de 2017 en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), para tratar el tema de cómo realizar la propuesta del ex secretario de ALADI Carlos Álvarez sobre la

firma del convenio panregional de libre comercio con el fin de sacar del punto muerto la integración latinoamericana. Es representativo que en esta reunión la participación de los países de LAC en la FyR fue tema central de la discusión junto con los problemas de integración. El mencionado economista chileno Osvaldo Rosales llamó a los países latinoamericanos a aplicar máximos esfuerzos para aprovechar la posibilidad única que les ofrece la iniciativa china grandiosa por su escala. En particular, insistía en la necesidad de participar en el foro de mayo de la FyR que tendría lugar en Beijing. En su opinión, hoy, lo más importante que está pasando en el mundo es la iniciativa de la Franja y la Ruta, y América Latina tiene que estar presente ahí, y con mayor razón por poder fomentar la FyR la integración latinoamericana, desarrollando rutas comerciales que conectarían los países latinoamericanos con la región del Pacífico, la infraestructura, la energética, etc. [5, p. 97].

El siguiente gran hito en el proceso de inclusión de la región latinoamericana en la FyR fue la Segunda Reunión Ministerial del Foro China-CELAC en enero de 2018 en Santiago de Chile. Participaron 31 ministros de los países latinoamericanos y caribeños, así como los dirigentes de las organizaciones regionales – CEPAL, BID, CAF. La delegación china fue encabezada por el canciller de la RPCh Wang Yi quien leyó el mensaje del presidente Xi Jinping dirigido a los participantes del foro. Xi Jinping llamó a los países latinoamericanos a unirse a la Iniciativa de la FyR y crear una nueva ruta de cooperación transpacífica con vistas a conectar a China y América Latina de manera más estrecha” [11, p. 3].

En su discurso en el Foro Alicia Bárcena, Secretaria Ejecutiva de la CEPAL, analizó el avance de las relaciones entre China y los países latinoamericanos después del Foro de 2015 y

el cumplimiento del Plan de Cooperación para 2015-2019 que se había aprobado en éste. El Plan tenía previsto aumentar el intercambio comercial entre China y LAC hasta US\$500 mil millones para 2025 y el volumen de inversiones chinas en la región hasta US\$250 mil millones. Según evaluaciones de la CEPAL, en 2017 el intercambio comercial alcanzó US\$266 mil millones y las inversiones llegaron a US\$115 mil millones, es decir al transcurrir siete años del plazo programado, los indicadores están cumplidos aproximadamente a la mitad. No obstante, en el aspecto cualitativo la cooperación chino-latinoamericana necesita mejoras, indicó Bárcena. En particular, las relaciones económicas no están suficientemente diversificadas tanto por sectores como por países. La importación china está muy concentrada en cinco productos de materia prima (soja, mineral de hierro, mineral de cobre, cobre refinado y petróleo, los que representan el 70% del valor total de los envíos a la RPCh) y en 4 países (Brasil, Venezuela, Argentina y Ecuador) [12, p. 3].

La Secretaria de la CEPAL subrayó alta relevancia de la iniciativa para los países de la región. Y en primer lugar ella destacó su efecto indirecto, y no directo, sobre los países de LAC a través de la aceleración del desarrollo de economías de Asia y Europa, el aumento de su demanda agregada, lo que fomentaría el crecimiento de la exportación latinoamericana [12, p. 3]. Probablemente, ella tuviera en cuenta que la calidad de la exportación de los países latinoamericanos a Europa es mucho más alta que la de la exportación a China, es más diversificada y el porcentaje de los productos industriales es tres veces mayor, por eso su crecimiento tiene efecto más favorable para el desarrollo económico de los países de LAC que el aumento de los suministros de materia prima a la RPCh. A la vez, señaló que

la iniciativa de la FyR ofrece a los países de LAC una posibilidad única de reforzar la cooperación comercial, inversionista y cultural, y también, lo que es más importante, en el ámbito de tecnologías de punta e innovaciones donde China es uno de los líderes mundiales.

El canciller Wang Yi se pronunció contra el proteccionismo y unilateralismo, refiriéndose a la política de los EE.UU., expresó una esperanza de que los países latinoamericanos trabajaran a la par de China por un Mercado mundial integrado y se comprometió cooperar en el desarrollo industrial e de innovaciones en el marco del nuevo Plan de Cooperación China-CELAC para 2019-2021. En particular, mencionó tales posibles áreas de cooperación como aeroespacial, energía renovable, inteligencia artificial, datos masivos, internet y biomedicina. Agregó que en los próximos tres años, China invitaría a más de 600 líderes políticos de la región a visitar China y proporcionaría seis mil becas gubernamentales a LAC [11, p. 2]. Además el ministro invitó a todos los países latinoamericanos y caribeños a participar en la Primera Exposición de Importación que tendría lugar en China en noviembre de 2018 y contribuiría a ampliar la exportación latinoamericana de los bienes de alta calidad a la RPCh.

Los representantes de los países de la región fueron entusiasmados por las propuestas chinas de cooperación política, económica y cultural, así como por la realización de la iniciativa de la FyR. Hugo Martínez, canciller de El Salvador, siendo el presidente interino de la CELAC, señaló que China llegó a la reunión comprometido a transformarse en el socio más confiable para la región que coloca en el inmenso mercado chino de

materias primas como el cobre y la soja, pero que pretende un futuro con ventas de mayor valor agregado”[11, p. 2].

Al final del Foro fue adoptada la Declaración de Santiago donde se indicó la importancia del foro para profundizar la cooperación entre China y los países de la CELAC, “sostener diversos diálogos de alto nivel para intercambiar experiencias entre nuestros Gobiernos, promoviendo consultas sobre asuntos internacionales de interés común” [13]. En la Declaración se da una evaluación positiva de los resultados preliminares de la implementación del Plan de Cooperación 2015-2019 y se prevé ampliar las áreas de cooperación para el período 2019-2021, entre los cuales son ocho que tienen un interés especial para “el desarrollo mutuo: política y seguridad, infraestructura y transporte, comercio, inversión y finanzas, agricultura, industria, ciencia y tecnología, cooperación en materia ambiental, intercambio cultural, y cooperación en otras áreas, lo que mejoraría la cooperación en las áreas sectoriales en las que los estados miembros se han comprometido desde 2015” [13, p. 7]. Con respecto a la Iniciativa se indica que la misma abre grandes posibilidades para reforzar la cooperación apuntada al desarrollo de los países miembros. Por este tema los participantes de la reunión aprobaron una declaración especial más, pero, lo que extrañó a muchos observadores, ésta no fue publicada. En particular, en los documentos publicados no fue reflejada una propuesta china de suma importancia de crear un corredor de internet y digital entre China y los países latinoamericanos para incorporar LAC a la FyR [14].

América Latina todavía no está formalmente muy insertada en la Iniciativa, queremos decir que no ha concluido convenios de conceder los corredores para la realización de la iniciativa china, como lo hicieron algunos países entre ellos Rusia. Solo

uno de los países de LAC, que es Panamá firmó un memorando de entendimiento referente a la FyR. Panamá, a nuestro entender, es de importancia clave para China, en lo que se refiere a las metas y contenido de la FyR, desarrollo y seguridad de sus rutas comerciales, su expansión global. En junio del año 2017 estableció las relaciones diplomáticas con China habiendo roto éstas con Taiwán. Eso fue precedido por los esfuerzos de China de mejorar las relaciones, así como inversiones de miles de millones de dólares en la economía panameña.

En noviembre de 2017 el presidente de Panamá Juan Carlos Varela llegó a China en visita oficial y expresó su esperanza de obtener grandes inversiones chinas. Declaró que la asociación estratégica de su país con los EE.UU. es compatible con el uso de Panamá por China para expandir su presencia en la región. Varela efectuó un viaje a Shanghái por tren de alta velocidad para apreciar las posibilidades de China y en futuro aplicarlas para construir una línea de alta velocidad a Costa Rica y más allá a otros países de Mesoamérica [15].

Panamá ya ha presentado a China sus propuestas de financiar varios proyectos de transporte, que formarían parte de la Iniciativa de la FyR. La importancia de Panamá para la RPCCh está relacionada no solo con el canal, sino también con lo que el desarrollo exitoso de las relaciones puede servir de ejemplo ilustrativo para muchos países de América Central y el Caribe que todavía mantienen las relaciones diplomáticas con Taiwán sin reconocer China continental.

El hecho de que el resto de los países no han firmado todavía convenios de incorporarse a la FyR es solo un aspecto formal del asunto. Eso no impide que los demás participen en los proyectos conjuntos con China relacionados con los propósitos y

fondos de financiamiento de la FyR, ya que este es un programa marco, que no tiene algunos límites definidos. En muchos casos, por diferentes consideraciones, a este programa se incorporan con antedata unos proyectos muy diversos.

Los países latinoamericanos ponen sus esperanzas en la cooperación con China dado que actualmente tienen pocas posibilidades de obtener ayuda de los países desarrollados (EE.UU. y la UE están ocupados de resolver sus propios problemas internos y complicadas relaciones mutuas). Consideran su participación en la Iniciativa de la FyR como una oportunidad de reforzar esta cooperación, ampliarla y mejorar su aspecto cualitativo subiendo su nivel tecnológico. Pese a la experiencia inunívoca de la interacción chino-latinoamericana, los países de LAC consideran China como una isla de estabilidad relativa y factor, capaz de ayudarles enfrentar los desafíos de la etapa corriente del desarrollo mundial. En las relaciones con China, antes que nada, cuentan con diversificar la exportación latinoamericana, así como diversificar las inversiones chinas y confían en su ayuda tecnológica. Dan mucha importancia a la discusión de los problemas en las relaciones chino-latinoamericanas en el marco del foro CELAC – China donde pueden exponer su posición a los dirigentes y la comunidad empresarial de la RPCh y dotar estas relaciones de carácter de beneficio mutuo.

A la vez, es imposible evitar recelos despertados por las consecuencias negativas de la expansión china, sobre todo en el área del comercio: la conquista de los mercados latinoamericanos por los productos chinos y desplazamiento de los productos industriales de América Latina, el aumento del déficit comercial, que en 2017 alcanzó US\$67 mil millones [4, p. 59], la tendencia creciente a la primarización de la economía,

es decir, el porcentaje elevado de los sectores de materia prima en el PIB y la exportación, que se manifestó con claridad en el período de desarrollo rápido del comercio con China. Tales recelos están bien justificados. El mecanismo de realización de los proyectos de infraestructura chinos puede conllevar las consecuencias arriba mencionadas. Implica exportación a escala de los equipos chinos de construcción y otros diversos productos para las obras a entregar “llave en mano” en los países-receptores de las inversiones chinas.

No obstante, actualmente la Iniciativa china se percibe en LAC positivamente, es objeto de grandes esperanzas relacionadas no solo con solucionar los problemas económicos sino también con aumentar el papel de la región en la política internacional gracias a sus relaciones políticas con Beijing. No cabe duda alguna que muchos en la región se dan cuenta de que en el futuro la expansión china en los países de LAC puede presentar considerables dificultades para ellos, riesgos de perder el control sobre los mercados nacionales, pero en la etapa actual los intereses de ambas partes coinciden en gran parte y en los próximos años se puede esperar una expansión significativa de la influencia económica y política china en Latinoamérica .

### **Bibliografía References Библиография**

1. Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica y a lo largo de la Ruta y seda Marítima del Siglo XXI. Beijing, 2015/03/28. Available at: <http://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1252441.shtml> (accessed 12.02.2017).
2. Véase: Peter Cai. Understanding China's Belt and Road Initiative. Lowy Institute. Analyses, 22 march 2017. Available at: <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative> (accessed 12.02.2018).



3. Совместное строительство «одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая. [Sovmestnoe stroitel'stvo "odnogo poyasa, odnogo puti [Joint construction of "one belt and one track": idea, practice and contribution of China (In Russ.)]. Available at: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110545004.pdf> (accessed 15. 10.2017)
4. CEPAL. Explorando nuevos espacios de cooperación entre América Latina y el Caribe y China. Santiago de Chile, 2018, 98 p.
5. ALADI. Memorias del conversatorio "Responder proponiendo. Bases para un acuerdo económico comercial integral Latinoamericano". Montevideo, 2017, 97 p.
6. Inter-American Dialogue. China-Latin America Finance Database. Available at: [https://www.thedialogue.org/map\\_list/](https://www.thedialogue.org/map_list/) (accessed 20.02.2018).
7. CEPAL. América Latina y el Caribe y China: hacia una nueva era de cooperación económica. Santiago de Chile, 2015, 82 p.
8. Building Influence: Chinese Infrastructure investment in Latin America.27 Feb.2017. Available at: <https://edspace.american.edu/theworldmind/2017/02/27/building-inf> (accessed 01.07.2017).
9. Miguel Pérez Ludeña. Chinese Investments in Latin America Opportunities for growth and diversification. ECLAC. Production Development Series N208. Santiago, 2017. Available at: [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41134/1/S1700083\\_en.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41134/1/S1700083_en.pdf) (accessed 12.01.2018).
10. 30 стран подвели итоги форума «Один пояс, Один путь» [30 countries summed up the forum "one belt, one road" (In Russ.)]. Available at: [https://news.rambler.ru/economics/36878018/?utm\\_content=news&utm\\_medium=read\\_more&utm\\_source=copylinkhttps://news.rambler.ru/economics/36878018-lidery-30-stran-podveli-itogi-foruma-odin-poyas-odin-put/](https://news.rambler.ru/economics/36878018/?utm_content=news&utm_medium=read_more&utm_source=copylinkhttps://news.rambler.ru/economics/36878018-lidery-30-stran-podveli-itogi-foruma-odin-poyas-odin-put/) (accessed 10.12.2017).
11. Foro Ministerial China-CELAC: acuerdan estimular la cooperación comercial entre América Latina y Asia. ALSur, 23 enero, 2018. Available at: <https://www.nodal.am/2018/01/foro-ministerial-china-celac-acuerdan-estimular-la-cooperacion-comercial-america-latina-asia/> (accessed 27.03.2018).
12. CEPAL destaca la relevancia y oportunidad de estrechar los vínculos entre China y América Latina y el Caribe. 22 de enero de 2018. Comunicado de prensa. Available at: <https://www.cepal.org/es/comunicados/cepal-destaca-la-relevancia-oportunidad-estrechar-vinculos-china-america-latina-caribe> (accessed 27.03.2018 ).
13. Declaración de Santiago. 11 Reunión Ministerial del Foro CELAC-China. 22 de Enero de 2018, 7 p. . Available at: <https://www.cepal.org/es/comunicados/cepal-destaca-la-relevancia-oportunidad-estrechar-vinculos-china-america-latina-caribe>

[minrel.gob.d/minrel/site/artic/20180122/asocfile/2018122175940/declaracion\\_de\\_santiago\\_ii\\_foro\\_celac\\_china](http://minrel.gob.d/minrel/site/artic/20180122/asocfile/2018122175940/declaracion_de_santiago_ii_foro_celac_china) (accessed 27.03.2018 ).

14. . China propone plan para cooperación con América Latina. SELA. 5 de febrero de 2018. Available at: <http://www.sela.org/es/prensa/servicio-informativo/2018/02/20100205/chinaamericalatina/> (accessed 12.02.2018).

15. SELA. Servicio Informativo. Panamá Plataforma Latinoamericana Clave para China. 20 noviembre 2017. Available at <http://www.sela.org/es/prensa/servicio-informativo/2017/11/20171120/panama-china/> (accessed 12.03.2018).