

La Franja y la Ruta o La Nueva Ruta de la Seda

El gran proyecto geopolítico y económico chino, impulsado por el Presidente Xi Jinping, se denomina “La Franja y la Ruta” o “One Belt and One Road” o La Ruta de la Seda, o bien OBOR.

Esta iniciativa, de carácter integrador, tiene dos componentes principales: una ruta terrestre, que va desde China y atraviesa Asia Central, para llegar a Europa, y una ruta marítima, que va desde Zhanjiang (Canton), cruzando el Océano Índico, luego subiendo por el Golfo Árabe y el Mediterráneo, con destino final a Venecia.

Originalmente, la antigua ruta de la Seda partía desde Chang’an (actual Xian) con destino a Europa y la India. Hoy día el ferrocarril parte de Yiwu, pasa por Xian, sigue por Urumqi a Moscú y llega en Europa a Rotterdam, Barking (Londres) y Madrid.

Actualmente, ya existe operativo un servicio de trenes entre las ciudades chinas Yiwu y Xian, que se dirige a ciudades europeas como Londres, Rotterdam y Madrid, que reduce mucho los tiempos de la vía marítima, pero aún así, es lento y costoso.

El proyecto internacional “One Belt and One Road” (OBOR) es una iniciativa de gran envergadura en el plano político, económico y financiero, que indudablemente fortalece el liderazgo chino en una vasta región geográfica del planeta, conectando además con la unión Euro Asiática, que promueve Rusia, para vincularse económica y políticamente con los ex miembros de la Unión Soviética (Unión Euroasiática).

La aspiración de OBOR es integrar, bajo el liderazgo chino, a través de un extenso programa de construcción de infraestructura de transporte y corredores industriales en

El proyecto internacional “One Belt and One Road” (OBOR) es una iniciativa de gran envergadura en el plano político, económico y financiero. La aspiración de OBOR es integrar a un área geográfica vasta hoy día, con escaso desarrollo económico y baja conectividad.

naciones aledañas a la ruta, un área geográfica vasta hoy día, con escaso desarrollo económico y baja conectividad.

La iniciativa OBOR fue anunciada a fines de 2013 y se oficializó el 14 y 15 de Mayo último, con una cumbre de 29 Jefes de Estado y un Foro de Cooperación Internacional.

Cabe señalar, que este es el año en que se reúne el Congreso del Partido Comunista, en octubre o noviembre, para elegir o confirmar autoridades. Incluso el Presidente de la República China, de modo que es una oportunidad valiosa para anticipar iniciativas significativas, desde el punto de vista económico, político y social, en el plano interno o internacional.

OBOR contribuye a satisfacer un objetivo del gobierno chino, que es ayudar a la estabilidad y prosperidad de la economía china y a la vez, avanzar en su internacionalización, dando un uso más intensivo a los recursos y especialidades con que cuenta actualmente. Adicionalmente:

- a) Pretende superar la actual inequidad que existe entre las áreas o provincias más desarrolladas y prósperas de la costa y el resto del país interior.
- b) La provincia de Xinjiang es un área de permanente preocupación de las autoridades chinas, por sus manifestaciones de rebeldía y separatismo, que podría acceder a beneficios de la iniciativa de One Belt and One Road. Las autoridades esperan que la riqueza generada podría contribuir a lograr que Xinjiang sea más estable, pacífica y próspera.
- c) Utilizar eficientemente el exceso de capacidad productiva y los recursos humanos de las regiones del interior.
- d) Aprovechar, en el plano internacional, su especialidad o ventajas competitivas en materia de construcción de infraestructura y generar nuevas demandas para sus productos industriales.
- e) Extender su área de influencia política y económica, en torno a sus fronteras.

En consecuencia, OBOR surge en el ámbito conceptual como una oportunidad significativa para variados propósitos, como el fomento a la creación de corredores económicos en regiones interiores chinas con retraso, para promover la exportación de productos industriales excedentarios y apoyar la ocupación laboral. Se abren áreas para nuevos negocios para los grandes conglomerados chinos, de ingeniería y construcción, se avanza en una mayor proximidad a los mercados de Europa y Medio Oriente y se extiende la red financiera a una amplia región de Asia, donde existe poca o nula competencia occidental.

Por otra parte, OBOR cubriría las necesidades deficitarias de infraestructura y promoción económica de países asiáticos en desarrollo y con baja conectividad entre sí, y con Europa

y el Medio Oriente. Por el lado de China, surgiría mayor demanda para los recursos naturales de esas economías de Asia y habría una mayor circulación de bienes y factores de producción en esa amplia área geográfica, con una mejor conectividad.

En el plano de la cooperación, el foro del 14 y 15 de mayo fue un esfuerzo para delimitar claramente las líneas de cooperación con todas las partes involucradas en OBOR. Durante el foro de la Franja y la Ruta, China logró intercambiar estrategias de políticas públicas con más de 60 países y organismos internacionales, incluyendo áreas tales como interconexión, capacidad productiva, inversiones, aspectos de economía, comercio y finanzas, ciencia y tecnología y cuestiones de carácter social. Es así que el proyecto OBOR está evolucionando hacia una trayectoria más concreta, delineada en una hoja de ruta.

Se observa, asimismo, que junto con impulsar OBOR, China aparece en una actitud más interesada en afirmar su liderazgo en Asia, lo que se traduce en una política exterior más fuerte en cuanto a controlar sus posiciones en el mar del sur de China. Lo anterior, va de la mano con diversas señales recientes de un fortalecimiento de las fuerzas armadas de China y de su flota marítima.

Se han dado algunas magnitudes respecto a las relaciones de cooperación antes mencionadas. El volumen de comercio es de 3 millones de millones de dólares; la inversión acumulada alcanza 50 mil millones de dólares; las empresas chinas establecieron 56 zonas de cooperación económico-comercial en más de 20 países, generando 1.100 millones de dólares de impuestos y 180 mil puestos de trabajo en esos países.

La iniciativa de la Franja y la Ruta combina la asistencia económica y financiera con la proyección del poder geoestratégico, basado en un nuevo conjunto de instituciones financieras centradas en: El Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII), el Banco de Desarrollo de los BRICS y el Fondo de la Ruta de la Seda.

La parte china aportará 100 mil millones de yuanes adicionales para el Fondo de la Ruta de la Seda e incentivará a las instituciones financieras chinas a generar, junto con fondos extranjeros, un monto aproximado de 300 mil millones de yuanes.

El Banco Nacional de Desarrollo y el Banco de Exportación e Importación de China ofrecerán créditos por 250.000 millones de yuanes y 130 mil millones de yuanes, respectivamente, para apoyo a las inversiones en la construcción en la Franja y la Ruta.

En el plano de las realidades concretas de la trayectoria de OBOR, desde su lanzamiento en 2013, ha sido aún lenta, en cuanto a ejecutar proyectos fuera de China.

El Foro “Belt and Road Initiative” del 14 y 15 de Mayo pasado es, indudablemente, un fuerte incentivo para acelerar el paso del proyecto internacional del Presidente Xi y tal vez un legado significativo de su presidencia de doble período, muy probablemente.

Entre los desafíos a superar para avanzar más rápido en OBOR, se han señalado algunos, como los siguientes:

- a) La eventual existencia de una cierta desconfianza política entre los países beneficiarios de OBOR y China, que adquiriría una mayor presencia política y económica en toda la región, e intentaría transferir su capacidad productiva excedente a través del desplazamiento de factores productivos o exportaciones industriales y también de financiamiento y deuda.
- b) Con respecto al último punto, cabe señalar que gran parte de las economías de la “Ruta de la Seda” tienen clasificaciones de riesgo soberano deficientes, lo cual puede limitar su capacidad para absorber financiamiento, para la realización de proyectos de infraestructura y desarrollo económico.
- c) La exigencia es que los proyectos a financiar sean viables, desde el punto de vista económico y financiero y no surjan elefantes blancos de baja rentabilidad, que afecten la solvencia de las instituciones financieras chinas, generándoles altos pasivos irre recuperables, que en último término gravitarían sobre el Estado y el contribuyente chino.

La antigua Ruta de la Seda fue un apoyo al desarrollo de China, en un período dorado de su evolución histórica, hace más de mil años, cuando durante la dinastía Tang ocurrió una expansión territorial acompañada de supremacía cultural y poder económico, que implicaba que su producto interno bruto comprendía cerca del 60% de la producción mundial de la época.

La interrogante actual, frente a la nueva Ruta de la Seda, es si en 10 años más, el reciente foro de la “Franja y la Ruta” será recordado como un paso relevante en la nueva etapa de globalización de la economía china o como un enorme elefante blanco, que dejó una gran cantidad de recursos mal gastados a lo largo de su trayectoria.

Las conjeturas que se hacen al respecto, son las siguientes:

- 1) Se estima todavía que la Iniciativa la Franja y la Ruta no es propiamente un plan para las inversiones, sino más bien una amplia visión política que se ha estado usando para evadir controles de capital por compañías chinas, disfrazando supuestas inversiones internacionales.
- 2) Respecto al ferrocarril que une China y Europa Central, se observa que cinco trenes salen de Chongqing hacia Alemania con carga total y sólo uno vuelve lleno. Para que las nuevas rutas comerciales sean económicamente viables, los flujos comerciales deben ir en ambos sentidos de exportación e importación.

3) Los empresarios europeos desearían que la iniciativa “One Belt One Road” generara más oportunidades para hacer negocios en China, facilitándolos. Una encuesta reciente de la Cámara de Comercio de la Unión Europea en China muestra que las barreras regulatorias y los límites de acceso a los mercados siguen siendo restricciones fuertes a sus negocios.

Europa está abierta para comprar E1bn en productos chinos al día mientras China compra a Europa la mitad de ese monto. En 2016 China invirtió cuatro veces más en Europa que la Unión Europea en China. La inversión en China de la Unión Europea bajó 23% en 2016 a sólo E8bn. Mientras en Estados Unidos, Europa invirtió E200 bn. La gran visión política de la nueva Ruta de la Seda no es sustituto para resolver en detalle los obstáculos regulatorios, a la inversión extranjera en China.

Chile, que geográficamente está más bien alejado de la Ruta de la Seda, se ha ido aproximando comercial y financieramente al concepto de rutas o franjas, que en esta época de globalización creciente pueden diversificarse y multiplicarse.

La visita de Estado a China de la Presidenta de la República de Chile coincidió con el foro de la Franja y la Ruta, entre el 14 y 15 de mayo, de manera que Chile se vinculó o aproximó de varias formas a la iniciativa china.

La Presidenta de Chile, Michelle Bachelet, participó en el foro de la Franja y la Ruta, presidido por el Presidente Xi de China y en el que estuvieron presentes 29 países, representados por sus Jefes de Estado o de Gobierno, 130 países en total, con delegaciones de nivel ministerial y 70 organizaciones internacionales. Chile participó a nivel presidencial en la ceremonia inaugural y en el diálogo de alto nivel del foro y abrió las discusiones de ese diálogo de alto nivel.

El foro de la Franja y la Ruta estuvo compuesto por seis grupos de discusión a nivel ministerial: Panel de Policy Coordination, Panel de Infrastructure Connectivity, Panel de Trade Connectivity, Panel de People to People y Panel de Think Tanks. La Directora General de la Direcon, Paulina Nazal, participó en el panel de Policy Coordination y en el de Trade Connectivity, en los que predominaron ideas de libre comercio y combate al surgimiento del proteccionismo, destacando la importancia de promover una globalización económica más dinámica, inclusiva y sustentable, con respecto a la integridad territorial y la soberanía de los países. El Ministro de Economía, Luis Felipe Céspedes, participó en el Panel de Conectividad Financiera del Foro, representando en cierto modo, al Ministerio de Hacienda de Chile. Se discutió sobre múltiples vías de financiamiento público y privado para la iniciativa de la Franja y la Ruta, resaltando que debe beneficiarse tanto a empresas como a las personas, mejorando las capacidades tecnológicas y el desarrollo de

habilidades técnicas, la creación de puestos de trabajo con énfasis en los jóvenes y las mujeres.

Se destacó la necesidad de fortalecer la cooperación en regulación financiera y en la supervisión transnacional. Chile presentó una solicitud para incorporarse al Banco Asiático para la inversión en Infraestructura (AIIB), que está en operación desde enero de 2016. Chile fue aceptado por la Junta de Directores del Banco, como miembro prospectivo, y debe completar, en Chile, el procedimiento interno.

China ha indicado que el AIIB invertirá en proyectos de conectividad física y digital, entre Asia y América Latina. El comercio interregional ascendía ya a US\$480 mil millones, en 2015. Todo aquel proyecto que promueva la integración comercial y logística entre Asia y América Latina es susceptible de ser financiado por el AIIB, de acuerdo a lo señalado por su presidente Jin Liqun.

Chile, que busca consolidar su condición de país puerto y país puente entre Sudamérica y Asia, presentó un proyecto de un cable transpacífico de fibra óptica submarino, entre China y Chile, el primero de su tipo en nuestra región. Esta es una iniciativa concreta para extender la “Franja y la Ruta” a América del Sur.

China tiene también interés en aportar a otros proyectos de infraestructura, en Sudamérica y, de paso, potenciar los flujos de comercio e inversión con Asia, aportando financiamiento y participación de empresas constructoras a proyectos de corredores bioceánicos, túneles transandinos, puertos, etc.

Fuentes:

- En qué cambió la próxima China, Stephen S. Roach.
- Informe sobre One Belt One Road, José Miguel Besnier.
- La Franja y la Ruta entra en nueva etapa, Embajador de China, Li Baorong.
- Chile en Cumbre sobre la Franja y la Ruta en Beijing, Embajador de Chile en China, Jorge Heine.
- Xi's Silk Road is under threat from one way traffic, Jörg Wuttke.
- All aboard the belt and road express, Economist May 6, 2017.
- One Belt one Roadblock, Economist May 6, 2017.