

La Franja y la Ruta: convergencia para la cooperación en infraestructura entre China y América Latina

*The Belt and Road Initiative: Convergence for the cooperation
in infrastructure between China and Latin America*

Lu Siheng¹

Resumen:

En términos de la cooperación en infraestructura, China y América Latina (AL) muestran un alto grado de convergencia. En este artículo se formulan tres dimensiones al respecto.

En primer lugar, las dos partes alcanzan un equilibrio entre la oferta y la demanda, en virtud de sus intereses particulares. Por un lado, China desea profundizar diversas cooperaciones en el mercado internacional, mediante sus ventajas de capacidad y experiencia en la construcción de infraestructura; mientras que los países latinoamericanos presentan deficiencias en este rubro desde hace mucho tiempo.

¹ Investigadora asistente del Instituto de América Latina de la Academia China de Ciencias Sociales. Licenciada por Pekin University, China; maestra en Políticas Públicas por la Universidad de Desarrollo, Chile. Candidata a doctora en Economía Internacional por la Universidad de Ciencias Sociales de China. Contacto: nube_lu@163.com.

En segundo lugar, ambas regiones se complementan entre sí debido a los intereses de las políticas de crecimiento económico y social. En este sentido, bajo los requisitos de transformación socioeconómica imperantes en la nueva era, la cooperación en infraestructura puede convertirse en un factor imprescindible para que los dos actores exploren un nuevo camino de desarrollo sostenible.

Por último, hay una gran sinergia en la combinación de los canales de financiamiento. En concreto, los esfuerzos de China por construir mecanismos multilaterales en este aspecto, aplicados a la infraestructura para economías emergentes, están en línea con la demanda de AL de superar el “cuello de botella” generado por la falta de fondos.

Palabras Clave: China, América Latina, La Franja y la Ruta, Infraestructura, Capacidad productiva.

Abstract:

In terms of infrastructure cooperation, China and Latin America (LA) show a high degree of convergence. In this article three dimensions are formulated in this regard.

First, the two parties reach a balance between supply and demand, by virtue of their particular interests. On the one hand, China wishes to deepen various cooperations in the international market, through its advantages of capacity and experience in the

construction of infrastructure; while Latin American countries have deficiencies in this area for a long time.

Second, both regions complement each other due to the interests of economic and social growth policies. In this sense, under the requirements of socioeconomic transformation prevailing in the new era, cooperation in infrastructure can become an essential factor for the two actors to explore a new path of sustainable development.

Finally, there is great synergy in the combination of financing channels. In particular, China's efforts to build multilateral financing mechanisms for infrastructure oriented to emerging economies are in line with the demand of LA to overcome the "bottleneck" generated by the lack of funds in this regard.

Keywords: China, Latin America, The Belt and Road Initiative, Infrastructure, Productive capacity.

1. Introducción

Han pasado cinco años desde el anuncio oficial de la iniciativa china de “La Franja y la Ruta”, en 2013. Al proponer este camino de desarrollo a largo plazo, el presidente Xi Jinping condensó en un concepto tres principios básicos para el fortalecimiento de la cooperación internacional: “consultar, construir y compartir”. Con esta enmienda, promovió una nueva vía para la prosperidad conjunta y la integración de una comunidad de futuro compartido para la humanidad.

En este marco, el gobierno central chino no solo consideró a los países de AL como una extensión natural de la “Ruta de la Seda Marítima” del siglo XXI, sino también como miembros imprescindibles en la construcción de la iniciativa. Es por ello que, a partir de noviembre de 2017, varias naciones se han adherido a estos planes; a la fecha, más de diez han firmado el *Memorando de Entendimiento con China* sobre la promoción conjunta de la construcción de “La Franja y la Ruta”, lo que refleja plenamente la voluntad de gran parte de la región para comenzar el proceso de consulta y construcción conjunta con el país asiático.

Tomando como punto de partida este referente, en el futuro ambas partes tratarán de convenir la manera de cosechar y consolidar aún más los logros de la cooperación, hasta alcanzar el ideal de compartir el crecimiento. No obstante, este objetivo requiere no solo una comprensión integral de la planificación económica a largo plazo de China, sino

también una consideración completa de los obstáculos estructurales que restringen el desarrollo sostenible en América Latina. Con base en estas ideas, este documento intentará evitar los los problemas reales de desarrollo, para proporcionar un camino eficaz que permita explorar un esquema de cooperación óptimo, que se ajuste más a los intereses comunes de ambas partes.

De acuerdo con las líneas generales de la cooperación entre China y América Latina, promovida por la iniciativa, la infraestructura se ha convertido en un punto central. Por tanto, este artículo plantea tres perspectivas con el fin de analizar dicha convergencia de intereses.

2. Primera dimensión: equilibrio entre oferta y demanda

Como impulsor de la cooperación en infraestructura, China tiene capacidades relevantes y buena disposición para asumir grandes responsabilidades. En los últimos 40 años de la “Reforma y Apertura”, el gobierno de este país ha logrado grandes avances en materia de recursos, experiencia y tecnología, en relación con la infraestructura. Por una parte, sus capacidades de diseño y construcción de ingeniería lo han posicionado como líder mundial, cuyas ventajas comparativas sobresalieron en diferentes campos, tales como el desarrollo de carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, la transmisión de energía; así como el aprovechamiento de oleoductos y gasoductos. Por otro lado, además de la experiencia en el nivel de capacidad técnica, China ha adquirido un grado considerable

de conocimientos prácticos para participar en proyectos de construcción de infraestructura en el extranjero.

En términos de fabricación de maquinaria y equipos, esta nación enfrenta un problema conocido como “exceso de capacidad productiva”, que ha impactado de forma negativa en su desempeño económico; por lo que se ha convertido en su principal obstáculo en materia financiera.

Para resolver la excesiva capacidad productiva, el gobierno chino emitió un fuerte mensaje a los ciudadanos, exhortándolos a aprovechar al máximo las ventajas de los recursos y de la tecnología, con el fin de alentar a las empresas domésticas a fortalecer la cooperación con los países emergentes y en vías de desarrollo. Este discurso fue dirigido para crear vínculos, especialmente con aquellas regiones que carecen de infraestructura de transporte y de comunicaciones; de esta manera, pretende profundizar la participación de las empresas chinas en el mercado global de construcción de infraestructura.

En tanto, América Latina presenta una demanda importante de mejora en la calidad de su infraestructura, acompañada de deficiencias sistemáticas en el uso de sus reservas. Para evaluar este activo de la región, este documento retoma el índice de competitividad global, estandarizado por el Foro Económico Mundial. Dicho indicador incluye 12 proyectos de evaluación de competitividad, también conocidos como “12 pilares”, entre

los que la infraestructura es considerada un elemento clave para examinar el nivel de competitividad global.

El siguiente cuadro muestra el desempeño de los países y las regiones seleccionadas en el *Informe de Competitividad Global 2017-2018*. Los elementos considerados exponen que cuanto mayor sea la puntuación, mayor será la clasificación. En la parte izquierda del cuadro, 12 países son seleccionados como representantes de la región de AL, mientras que la parte derecha incluye varias economías emergentes que han surgido en todo el mundo en los últimos años. Como puede verse, en comparación con la columna derecha, América Latina tiene un bajo rendimiento en infraestructura y se está quedando atrás de la mayoría de las economías asiáticas.

Además, la base de datos del Banco Mundial registra que, en comparación con otros países y regiones del mundo —especialmente en las economías emergentes—, la infraestructura y los servicios ofrecidos por América Latina no están teniendo un buen desempeño, tanto en materia de cobertura como de eficiencia operativa.

Cuadro1. Desempeño de infraestructura de las economías seleccionadas

País o región	Puntuación	Rango	País o región	Puntuación	Rango
Brasil	4.11	73	BRICS	4.45	56
México	4.19	65	China	4.66	46
Argentina	3.85	81	Hong Kong, China	6.70	1

Chile	4.78	41	Taiwán, China	5.71	15
Venezuela	2.63	117	Filipinas	3.43	97
Perú	3.54	88	Corea de Sur	6.08	8
Colombia	3.77	86	Indonesia	4.52	52
Ecuador	4.12	72	Malasia	5.46	22
Costa Rica	4.25	65	Singapur	6.54	2
Uruguay	4.66	45	Tailandia	4.7	43
Guatemala	3.82	84	Vietnam	3.90	79
Panamá	2.63	118	India	4.22	66
Promedio:	3.9	78	Promedio:	5.0	41

Fuente: Elaboración propia, con base en datos del Foro Económico Mundial (2018).

Desde una perspectiva de evolución histórica, durante las últimas dos décadas diversos factores socioeconómicos han impulsado la demanda de infraestructura. En primer lugar, la apertura significativa del comercio regional ha suscitado un rápido crecimiento del volumen del comercio regional de importación y exportación, planteando mayores requisitos para la construcción de redes de transporte y de tecnologías de la información; esto se ha traducido en costos logísticos cada vez más elevados. Tal situación obliga a los gobiernos regionales a enfrentar los problemas de escasez de infraestructura y de disponibilidad de infraestructura sistemática.

En segundo lugar, el proceso de sobreurbanización en América Latina ha generado que la contradicción entre la oferta y la demanda de infraestructura sea cada vez más obvia. Con la afluencia de un gran número de personas, el suministro de infraestructura

urbana no puede alcanzar la velocidad de la urbanización de la población. Especialmente, el problema de entrega de energía es extremadamente agudo y ha producido fuertes presiones para los gobiernos.

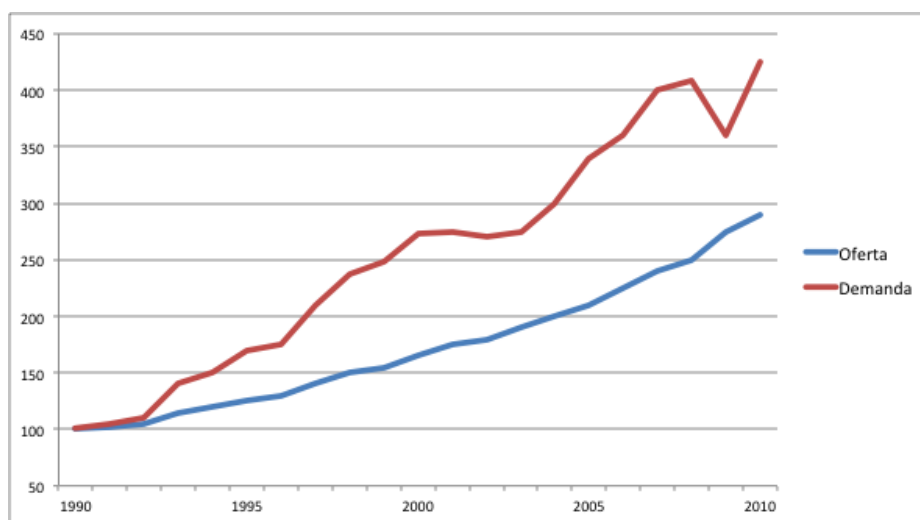
En tercer lugar, la clase media en crecimiento tiene mayores expectativas por más consumo intensivo de los servicios de infraestructura. En este sentido, la relación de oferta y demanda en América Latina es cada vez más tensa. Cabe destacar que la “brecha de infraestructura” se refiere generalmente a la distancia entre la oferta y la demanda de este activo como producto de actividades económicas. A nivel regional, la forma de definir y medir estos conceptos ha sido el foco de atención de las instituciones internacionales y de los países latinoamericanos durante muchos años.

Por ello, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) identificó el nivel de oferta y demanda de infraestructura en AL, con base en dos variables desarrolladas por Carciofi y Gayá (2007). Específicamente, el índice de *stock* de capital relacionado con la infraestructura de transporte se usa para representar el nivel de suministro, y el índice de volumen de comercio para el nivel de demanda. En este registro, los datos de Brasil, México, Argentina, Chile, Colombia, Venezuela, Costa Rica y Perú fueron seleccionados como muestra representativa.

El *Gráfico 1* sintetiza esta relación. Tomando el año 1990 como base (1990=100), se puede ver que tanto la oferta como la demanda aumentaron durante dos décadas (1990-2010), pero la tasa de crecimiento de la demanda fue significativamente mayor

que la de la oferta. Aunque la demanda fluctuó en el periodo 2008-2009, debido al impacto negativo del entorno internacional, en general, el desequilibrio entre las dos variables mostró una tendencia agravante en la región.

**Gráfica 1 .Brecha de infraestructura:
(Base 1990=100)**



Fuente: CEPAL (2014).

El creciente desequilibrio de la oferta y la demanda de infraestructura en América Latina ha restringido seriamente el potencial de desarrollo de la región a largo plazo; sin embargo, la existencia de esta brecha ha brindado oportunidades para países extranjeros con capacidad de construcción de infraestructura y con intención de invertir. Esta situación proporciona una plataforma adecuada para desarrollar el potencial de convergencia, pues AL necesita con urgencia superar su rezago, y China tiene la capacidad y la voluntad de construir.

Durante los últimos años, se han presentado muchos casos de cooperación en infraestructura entre las dos partes. Por ejemplo, en el campo de las comunicaciones, China y Chile firmaron un memorando de entendimiento sobre el “estudio de factibilidad de la construcción de la primera fibra óptica submarina del Pacífico”, que conecta a Asia con América del Sur. Este proyecto es de gran importancia para promover la construcción de una red internacional de comunicaciones por cable, terrestre y marítimo, y mejorar el nivel de interconexión de las plataformas involucradas.

Por otro lado, en el sector energético, China State Grid ingresó al mercado brasileño con repercusiones significativas y está comprometida con la construcción de líneas de transmisión eléctrica en este país. De igual forma, el Grupo Gezhouba, empresa china de represas, participa en la construcción de centrales hidroeléctricas en Santa Cruz, Argentina.

Respecto al sector de transporte, hay que subrayar la importancia del proyecto del “Tren bioceánico”, que atraviesa América del Sur y conecta los océanos Atlántico y Pacífico. En julio de 2014, durante su visita a Brasil, el presidente Xi Jinping, junto con los entonces presidentes de Brasil y Perú, emitieron una declaración sobre la viabilidad de construir el ferrocarril transcontinental que conecte ambos países. En la actualidad, el tren impulsado conjuntamente por los tres gobiernos se ha incorporado formalmente en el plan de preselección para la integración ferroviaria en América del Sur, convirtiéndose

en el primer proyecto de estudio de viabilidad multilateral de infraestructura de América Latina en el que participa China.

En este marco, China está dispuesta a aprovechar al máximo sus propios recursos y capacidades, especialmente su tecnología ferroviaria avanzada ; también desea brindar a la región de AL apoyo financiero, así como equipos profesionales para el proyecto. Dicho proyecto es un reflejo importante del alto grado de “complementariedad” entre las dos partes. Con esta oportunidad en la mesa, China y América Latina pueden hacer más planes a largo plazo, con miras a la construcción de corredores logísticos más eficientes que cubran diferentes rutas y formas.

3. Segunda dimensión: consistencia de las políticas de desarrollo socioeconómico

Durante los últimos años, la economía de China ha entrado en una fase conocida como “Nueva normalidad”, con un tipo de crecimiento más centrado en la calidad que en la velocidad. Bajo este nuevo marco económico, caracterizado por el cambio estructural, el crecimiento estable, la regulación y el control macroeconómico, el gobierno central chino está comprometido con transformar el modelo de crecimiento económico para optimizar la estructura económica.

Algunas de las estrategias aplicadas han sido la transformación y modernización de los sectores tradicionales, con miras a establecer un sistema industrial más moderno y eficiente, enfocado en la tecnología, la innovación, la calidad de productos y servicios, las sinergias productivas, así como el respeto al medio ambiente. En tanto, los dirigentes pretenden promover una reforma estructural industrial para superar retos como la sobrecapacidad productiva y el desequilibrio entre oferta y demanda.

En este contexto, una parte imprescindible para materializar dicho objeto es implementar las planificaciones de cooperación internacional en la capacidad productiva. En particular, la iniciativa de “La Franja y la Ruta” ha proporcionado un acceso efectivo para la expansión de dicha política.

Por otra parte, el crecimiento del comercio tradicional de China ha disminuido durante los últimos años; un caso especial es el Banco Central, que sigue reduciendo sus tasas de interés y requisitos de reserva. Un factor relevante en este eje es la devaluación del *renminbi* (RMB), que continúa expandiéndose; este desempeño poco dinámico demuestra en gran medida que el papel impulsor del comercio en la economía china se está debilitando e incluso se ha convertido en un impedimento para el funcionamiento estable del sistema económico.

En este contexto, la cooperación internacional en la construcción de infraestructura puede ofrecer a China la posibilidad de explorar un nuevo punto de crecimiento económico, ya que es una orientación política que desempeña un papel importante en la

apertura económica, optimizando la estructura, mejorando su calidad y formando un sistema económico abierto más eficiente. Por tanto, sería esperable que en el futuro, China participe de forma más activa en la cooperación económica internacional; así como en el ambiente de competencia, imperante en la etapa actual, encabezada por la globalización económica a través de vínculos internos y externos.

Desde la publicación de las “Normas orientadoras del Consejo de Estado sobre promoción de la capacidad internacional y la cooperación de fabricación de equipos”, el gobierno chino destacó que esta nación debe aprovechar el momento acelerado de ajuste en la estructura industrial global, que deriva en una creciente demanda de construcción de mayor infraestructura. Esta coyuntura presenta la oportunidad de promover vigorosamente la industrialización y la urbanización en los países en desarrollo, a fin de impulsar la cooperación en materia de capacidad productiva y fabricación de equipos. En síntesis, el Estado chino promueve mecanismos de cooperación de capacidad con países clave, especialmente en vías de desarrollo, con alta compatibilidad de capacidad y un fuerte deseo de establecer sinergias políticas, económicas y sociales. (Agencia de Noticias Xin Hua, 2015).

Por otro lado, América Latina enfrenta dilemas cíclicos y estructurales. Desde 2013, la incertidumbre internacional respecto a esta región se ha intensificado, los *commodities* se han retirado del superciclo y los precios han seguido cayendo. Esta fluctuación es

desfavorable particularmente para los países latinoamericanos cuya estructura económica y comercial está inclinada hacia los sectores primarios.

Durante este periodo, emergió gradualmente una serie de defectos estructurales del sistema económico, que habían estado ocultos en el ciclo próspero de los años 2003-2008; estos factores incluyeron principalmente una composición industrial vulnerable –cuya distribución de factores productivos irrazonable–, el retraso en el desarrollo de infraestructura, el alto costo de funcionamiento económico, la baja eficiencia productiva, la escasez de capacidad de innovación y la alta incidencia de riesgo sistémico.

En este contexto, los países de AL han introducido una serie de políticas y medidas para mejorar la capacidad de resistir los riesgos externos a través de reformas estructurales, con el fin de superar la dependencia de la exportación de materias primas y obtener nuevos puntos de crecimiento, para lograr un desarrollo económico a largo plazo. En virtud de que la mejora en la infraestructura tiene un efecto positivo en la reducción de los costos logísticos, la facilitación del comercio, la integración económica regional y la atracción de inversiones extranjeras, como enfoques fundamentales de la reforma estructural en esas naciones, se han convertido en una buena receta para que la región reduzca su atraso en este aspecto.

La cooperación en infraestructura no solo puede ofrecer a China nuevas opciones de aprovechamiento de sus experiencias tecnológicas –aliviando la excesiva capacidad de producción en algunos sectores considerados en la nueva reforma económica–, sino

también beneficiar a los países de AL en el proceso del cambio estructural, necesario para promover el proceso de la reindustrialización.

Un ejemplo es el “Tren bioceánico”, antes mencionado; este proyecto sigue siendo el punto central de la cooperación en infraestructura entre China y América Latina en el marco de “La Franja y la Ruta”. En primer término, una infraestructura sólida y sus servicios relacionados son un requisito previo para promover el desarrollo inclusivo; en consecuencia, una vez completado, el ferrocarril brindará a los países vecinos un acceso conveniente a Asia e inyectará dinamismo a la cooperación económica y comercial bilateral, que se desacelerado desde 2013. Al mismo tiempo, mejorará significativamente la integración logística y comercial en América del Sur, beneficiando a los residentes de las zonas involucradas. Según el informe del Banco Interamericano de Desarrollo, por cada 10 puntos porcentuales de reducción en los costos de transporte, habrá un efecto positivo en el sector exportador en la región cinco veces mayor que en las reducciones arancelarias en la misma proporción. (Rodríguez, 2009)

Por tanto, la construcción de ferrocarriles impacta en la reducción de los costos de transporte y en la mejora de la capacidad de transporte; además, eleva el grado de la especialización y promueve el surgimiento de economías de escala en los países relevantes. En este sentido, también influye en la optimización de la eficiencia logística y de las condiciones de facilitación comercial, a fin de acortar la brecha del desarrollo regional.

Además, este tipo de proyectos contribuirán significativamente a la liquidez de los bienes, servicios, recursos humanos y tecnologías, con el objetivo de lograr intercambios socioeconómicos estrechos entre los países. De esta forma, se llevará a cabo la interconexión dentro de la región con una actitud abierta y preparada para abarcar la vasta región interior de América Latina.

4. Tercera dimensión: combinación de los canales de financiamiento

Los académicos internacionales observan una correlación positiva entre la inversión en infraestructura y la producción económica. A través de análisis empíricos, como los realizados por Aschauer (1989), Canning (1999), Röller y Waverman (2001), se ha profundizado en los beneficios implicados en los proyectos de mejora de infraestructura y de los servicios relacionados con la expansión de la producción; así como en la reducción de los costos de manufactura y logística.

Desde la perspectiva del cambio histórico, los países de AL redujeron drásticamente el gasto público en infraestructura, a partir de la década de 1980. Debido a su impacto social, esta tendencia en el ejercicio presupuestal se ha convertido gradualmente en víctima de la reforma económica caracterizada por la liberalización y privatización.

En los últimos años, con el ascenso de la izquierda política en la región, esta situación ha mejorado y el nivel de gasto social se ha recuperado; no obstante, el monto total sigue siendo insuficiente. Según el Banco de Desarrollo de América Latina (antes

Cooperación Andina de Fomento-CAF), la inversión pública en infraestructura se redujo del 3% al 1.6% del producto interno bruto (PIB) entre 1985 y 2010, con el nivel más bajo, de menos del 1%. (CAF, 2011)

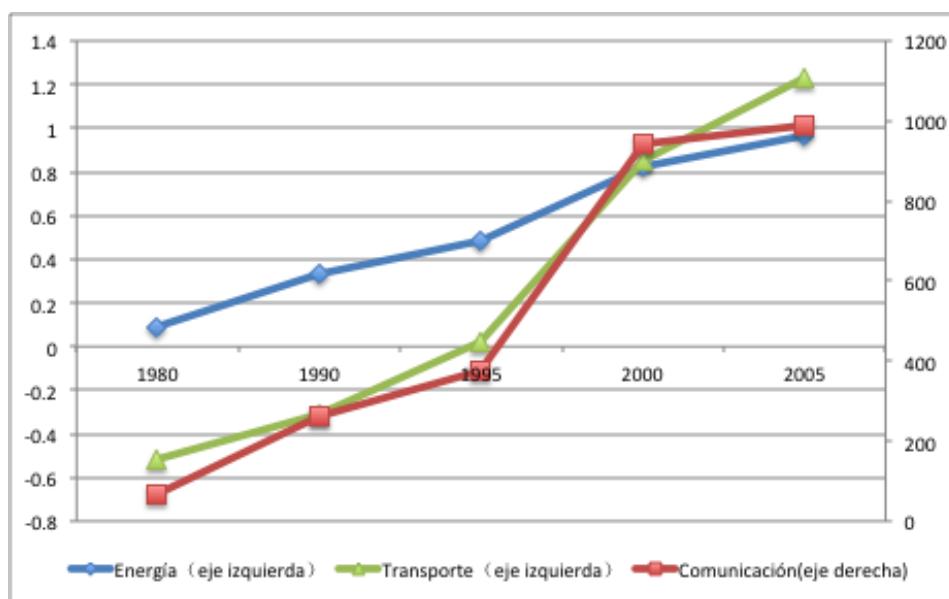
Con el fin de compensar la falta de inversión pública y satisfacer la creciente demanda de infraestructura y servicios –causada por el rápido desarrollo socioeconómico–, el sector privado empieza a jugar un rol cada vez más dinámico en este campo. En este sentido, el modelo de Asociaciones Público-Privadas (PPP, por sus siglas en inglés) se ha convertido gradualmente en la principal herramienta de financiamiento para la construcción de infraestructura en la región.

Si bien el capital privado ha crecido rápidamente en los últimos años y el papel de este sector se ha vuelto más prominente al basarse en el modelo de PPP, todavía existen varios problemas de financiamiento en América Latina. Primero, en términos de capital, la escala de la financiación sigue estando al servicio de varias economías emergentes fuera de la región. Segundo, en términos de la distribución, está altamente concentrado en países relativamente desarrollados, tales como Argentina, Brasil, Chile, Perú, Colombia y México. Tercero, desde la perspectiva de las preferencias políticas, las inversiones en infraestructura generalmente carecen de sostenibilidad y estabilidad, afectadas severamente por la tendencia de las políticas de nacionalización y privatización en diferentes periodos.

Además, según el marco teórico de la Economía del desarrollo, cuando dos países tienen el mismo capital inicial, pero tasas de inversión diferentes, aquel con tasas más altas tendrá un crecimiento económico más acelerado. Respecto a esta constante, el *Gráfico 2* muestra la brecha en el *stock* de capital entre América Latina y Asia-Pacífico, representado por los cuatro dragones asiáticos en temas de infraestructura de energía, transporte y comunicaciones durante 1980 y 2005. Se puede observar que a principios de la década de 1980, la distancia entre las dos regiones no eran grande; incluso, la primera tenía un mayor nivel de acumulación de capital que la segunda en términos de transporte. Sin embargo, en las siguientes dos décadas, estos últimos países –a pesar de la falta de dotación inicial de recursos naturales– prestaron cada vez más atención a la inversión en infraestructura a nivel gubernamental y mantuvieron una alta tasa de inversión en todas las áreas de infraestructura; por ende, incrementaron las diferencias con los países de AL y lograron un rápido desarrollo.

En 2005, el *stock* de capital en infraestructura de los países de América Latina mostraron un retraso significativo. Algunos académicos indican que el 30% de la brecha de crecimiento económico entre América Latina y Asia Oriental debe atribuirse a la divergencia en la velocidad de acumulación de capital en infraestructura durante ese periodo. (Calderón y Servén, 2003)

**Gráfica 2. América Latina y Asia-Pacífico:
las brechas del stock de capital en infraestructura**



Fuente: Elaboración propia con base en datos de Balbontín, Bonifaz y Guerra-García (2011).²

Al carecer de los recursos y la tecnología necesaria, muchos intentos en los países de AL se han quedado varados; por ello, además de los esfuerzos internos de cada país, el bloque regional busca construir plataformas de cooperación en infraestructura mediante la construcción conjunta. En este sentido, los envites más importantes son la “Iniciativa de Integración de Infraestructura de América del Sur” (IIRSA) y el “Proyecto Mesoamérica”. Con el propósito de promover la integración de la infraestructura regional, los dos mecanismos plantean el desarrollo de mayor conectividad a través del sistema de

² América Latina incluye 22 países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Guyana, Jamaica, México, Venezuela, Uruguay, Trinidad y Tobago, Nicaragua, Panamá, Haití, Surinam, Colombia, Paraguay, Perú. La región de Asia-Pacífico comprende los cuatro dragones asiáticos: Corea del Sur, Hong Kong, Taiwán y Singapur.

transporte, energía y comunicación. Sin embargo, estos los proyectos enfrentan obstáculos debido a restricciones del financiamiento.

Es un hecho que la inversión gubernamental sigue siendo una de las principales formas de financiamiento para proyectos de infraestructura. No obstante, la baja tasa de ahorro y el alto consumismo de las sociedades latinoamericanas, son características que repercuten en el ámbito general de su economía; por ello no deben depender únicamente de los gobiernos para resolver la escasez de fondos en la construcción de infraestructura.

En este marco, la creciente brecha de financiamiento ha dado lugar al establecimiento de instituciones financieras internacionales de desarrollo; algunas de las más sólidas son el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco de Desarrollo de América Latina. A pesar de la existencia de estos organismos multilaterales, la escasez de fondos sigue siendo grave.

Durante los últimos años, los países de AL han ampliado activamente los canales de financiamiento externo; a la par, el capital chino se ha “globalizado”, debido a que el gobierno de este país ha realizado grandes esfuerzos por la construcción de mecanismos financieros multilaterales de desarrollo a escala mundial. Entre ellos cabe destacar al Nuevo Banco de Desarrollo del BRICS (NBD-BRICS) y el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB, por sus siglas en inglés) cuyas líneas de acción están orientadas hacia los mercados emergentes en los países en vías de desarrollo.

De forma particular, el gobierno chino otorga gran importancia a promover la integración financiera, concepto impulsado por la iniciativa de “La Franja y la Ruta”. En mayo de 2017, se promulgó el primer documento guía sobre financiamiento, cuyo propósito principal consiste en construir a largo plazo un sistema diversificado, estable, sostenible y controlable, basado en el principio de “participación equitativa e intereses y riesgos compartidos”. (Consejo de Estado chino, 2017)

Este gobierno chino ha convocado públicamente a las instituciones financieras para que brinden más apoyo y asistencia técnica a los países involucrados. Además, ha motivado a los bancos multilaterales de desarrollo y las entidades financieras nacionales a participar activamente en el diseño de la Franja y la Ruta, en particular respecto a la construcción de infraestructura mediante préstamos, inversiones de capital, garantías, cofinanciamiento y otros canales relevantes.

De igual forma, se compromete a brindar apoyo a estas organizaciones en el fortalecimiento de la coordinación y la colaboración para proporcionar financiamiento sostenible, conocimiento institucional y servicios de consultoría a los países integrados.

En este contexto, su objetivo es profundizar la participación de las empresas chinas en los mercados internacionales a través de la construcción de infraestructura. Por ello, una de las estrategias fundamentales ha sido promover la cooperación internacional de capacidad productiva, alentando a China a participar de manera más activa en la

construcción de un nuevo sistema financiero internacional, marcando así el camino para la planificación de internacionalización integral de su moneda nacional.

Desde 2013, el papel del motor comercial que impulsó las relaciones entre China y AL comenzó a debilitarse. En este caso, el esquema de cooperación conocido como “Proyecto 1+3+6” cambió el paradigma de las inversiones y las finanzas, pues se están asumiendo mayores responsabilidades; sin duda, la infraestructura es la mejor área para incluir efectivamente ambas regiones.

Por tanto, las plataformas de integración de infraestructura en América Latina pueden conectarse con los canales de financiamiento que China está expandiendo vigorosamente, como el Banco de Desarrollo BRIC y el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura.

El gobierno chino ha establecido varios fondos para AL. Entre ellos cabe enfatizar el de “cooperación en capacidad productiva sino-latinoamericana”, que vincula a empresas chinas de fortalecer la cooperación con las instituciones latinoamericanas relevantes, permitiendo así que el capital chino interesado profundice los niveles de cooperación.

Destaca también el papel del banco AIIB, constituido en 2014 como organización intergubernamental de desarrollo multilateral en Asia, así como la primera institución financiera multilateral establecida por China. el organismo se enfoca en apoyar la construcción de infraestructura, especialmente para proyectos en el marco de “La Franja y la Ruta”, con el objetivo de guiar la reforma del sistema financiero internacional,

mediar y disolver efectivamente el dinero caliente global, transformándolo en productividad social y profundizando aún más la integración económica regional e incluso global.

Cabe mencionar que muchos países de AL se han incorporado al mecanismo, como Chile, Bolivia, Venezuela y Perú; además, Brasil es uno de sus miembros fundadores. En este contexto, se pueden acoplar de manera efectiva las organizaciones dedicadas al desarrollo de infraestructura y el mecanismo financiero multilateral de desarrollo en China, pues podrían compensar la escasez de financiación en el mediano plazo. De esta forma, será posible convertir la inversión en el motor del crecimiento de las regiones.

5 . Conclusiones

De acuerdo con los requisitos de una serie de esquemas de cooperación entre China y América Latina en la nueva era, particularmente a partir de la iniciativa de “La Franja y la Ruta”, la infraestructura es un eje fundamental. Esta postura se basa en gran medida en el alto grado de la consistencia de intereses entre las dos partes en este campo; en concreto, se manifiesta principalmente en tres dimensiones: un equilibrio de la oferta y la demanda; la consistencia de las políticas de desarrollo socioeconómico y la combinación de los canales de financiamiento.

Estos aspectos reflejan la urgencia y la necesidad de cooperación en dicho ámbito entre las dos partes. La inversión en infraestructura no solo brinda nuevas opciones y perspectivas para que el gobierno chino ofrezca transferencia tecnológica, mitigue el problema de la excesiva capacidad de producción, optimice su estructura económica y participe más en el proceso de la globalización y la gobernanza global; también proporciona soluciones y oportunidades para que América Latina explore nuevos puntos de crecimiento, diversifique su economía y, por tanto, supere la dependencia financiera que repercute en el sector primario de su economía.

6. Bibliografía

- Agencia de Noticias Xin Hua. (16 de mayo del 2015). “Normas orientadoras del Consejo de Estado sobre promoción de la capacidad Internacional y la cooperación de fabricación de equipos”. Obtenido de: http://www.xinhuanet.com//politics/2015-05/16/c_1115304415.htm.
- Aschauer, D. (1989). “Is Public Expenditure Productive?”. En *Journal of Monetary Economics*, No.23, pp.177–200.
- Balbontín, P. R., Bonifaz, J. L.& Guerra-García, G. (2011). *El financiamiento de la infraestructura: Propuestas para el desarrollo sostenible de una política sectorial*. CEPAL.

CAF. (2011). *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina.*

Diagnóstico estratégico y propuestas para una agenda prioritaria. Obtenido de:

<http://publicaciones.caf.com/media/18374/infraestructura-desarrollo-america-latina-diagnostico-telecomunicaciones.pdf>.

Calderón, C. & Servén, L. (2003). “The Output Cost of Latin America’s Infrastructure

Gap”. En Easterly, W. & Servén, L. (eds.), *The Limits of Stabilization:*

Infrastructure, Public Deficits, and Growth in Latin America.

Stanford University Press and the World Bank, pp. 95-118.

Canning, D. (1999). “The Contribution of Infrastructure to Aggregate Output”. En *Policy*

research, No. 2246. The World Bank.

Carciofi, R. & Gayá, R. (2007). “Una nota acerca de la expansión del comercio y las

necesidades de infraestructura en América del Sur”. En *Carta Mensual Intal*, No.

13.

CEPAL. (2014). “La brecha de infraestructura económica y las inversiones en América

Latina”. En *Boletín FAL*, No. 332.

Consejo de Estado chino. (15 de mayo de 2017). “Ministerios de Finanzas de 27 países

declaran los principios guía sobre la financiación de la Franja y la Ruta”.

Obtenido de: http://www.gov.cn/xinwen/2017-05/15/content_5194223.htm

人民日报：推动构建人类命运共同体--观点--人民网. (Diario Renmin). (s.f.).

Recuperado

de:

<http://opinion.people.com.cn/n1/2017/1119/c1003-29654654.html>

Rodríguez, E. G. (2009). “Infraestructura e integración en América Latina”. En *Boletín Económico del ICE*, No. 2974, pp.27-42.

Röller, L. R. & Waverman, L. (2001). “Telecommunications Infrastructure and Economic Development: A Simultaneous Approach”. En *American Economic Review*, No. 91, pp. 909–923.

World Economic Forum. (2018). *The Global Competitiveness Report 2017-2018*, Geneva, pp.328-329.