

vali

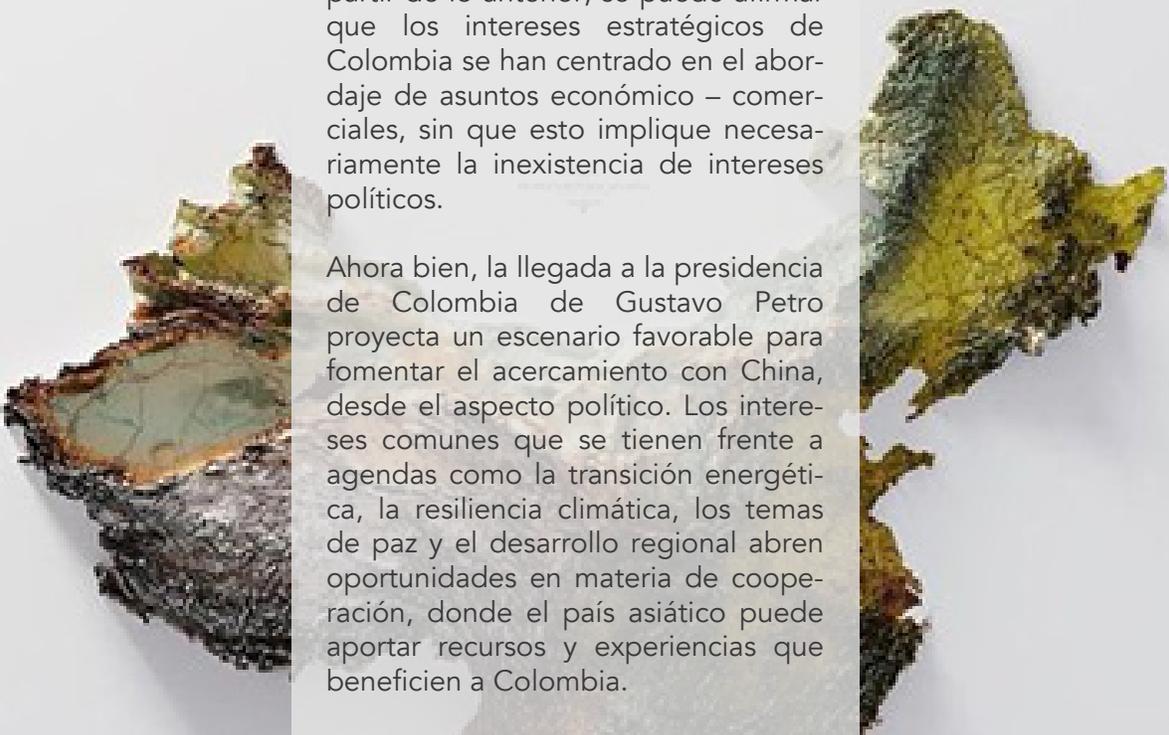
ONE BELT ONE ROAD:

UNA OPORTUNIDAD PARA COLOMBIA



Desde Vali Consultores presentamos un análisis de las oportunidades que simboliza el One Belt One Road para Colombia.

WWW.VALICONSULTORES.COM



Desde el inicio de las relaciones con China, Colombia ha buscado posicionarse como un socio estratégico del país asiático, esto debido al crecimiento de China como un actor relevante en términos económicos. A partir de lo anterior, se puede afirmar que los intereses estratégicos de Colombia se han centrado en el abordaje de asuntos económico – comerciales, sin que esto implique necesariamente la inexistencia de intereses políticos.

Ahora bien, la llegada a la presidencia de Colombia de Gustavo Petro proyecta un escenario favorable para fomentar el acercamiento con China, desde el aspecto político. Los intereses comunes que se tienen frente a agendas como la transición energética, la resiliencia climática, los temas de paz y el desarrollo regional abren oportunidades en materia de cooperación, donde el país asiático puede aportar recursos y experiencias que beneficien a Colombia.

Por consiguiente y ahondando en el desarrollo de la iniciativa en la región y gracias a la identificación de focos de inversión que se pueden consolidar con la mayor presencia de cooperación y recursos provenientes de China, desde Vali Consultores presentamos un análisis de las oportunidades que simboliza el One Belt One Road para Colombia.

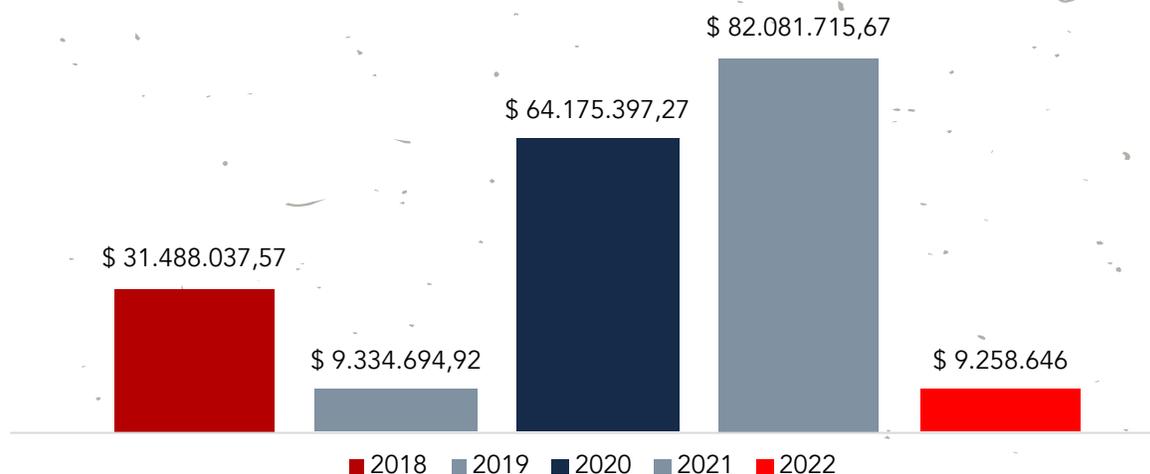
Presencia de China en Colombia

Durante los últimos 25 años, el comercio entre Colombia y China ha mantenido una tendencia al alza, consolidándose como el segundo socio comercial más importante para Colombia; con una tasa de crecimiento del 18% por año (Banrep, 2022). Puntualmente, las exportaciones de China hacia Colombia durante el primer trimestre de 2022 alcanzaron un valor cercano a los USD \$9.258.646 millones durante el primer semestre del 2022 (DANE, 2022). En este sentido, las importaciones del país asiático experimentaron un aumento del 45,82% con respecto al mismo periodo del año anterior, en dónde los productos más solicitados por el país fueron los relacionados con maquinaria y textiles.

Por su parte, China representó el 4,03% de las exportaciones totales de Colombia (DANE, 2022), lo que la posicionó como uno de los principales socios comerciales del país. Sin embargo, se ubica por debajo de otras economías como Estados Unidos (25,7%), Panamá (11,4%) e India (5,3%).

Para octubre de 2022, la Inversión Extranjera Directa (IED) llegó a los USD \$5.800 millones, lo que representó un crecimiento del 77% frente a los resultados del año anterior (MINCIT, 2022). Un ejemplo de esto ha sido el aumento en la financiación de proyectos de infraestructura como el Regiotram de Occidente o el Metro de Bogotá, ambos proyectos suman recursos cercanos a los \$243 millones de dólares (Bloomberg, 2022). Sumado a esto, en el país se están ejecutando 36 proyectos por un valor cercano a los USD\$2.048 millones en departamentos como Bogotá (32), Bolívar (2), Valle del Cauca (1), Meta (1) y Antioquia (2).

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA



Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema de Estadísticas Económicas Intercambiables (MINCIT, 2022)

Por otra parte, Colombia ha logrado consolidarse como centro de operaciones a nivel regional de importantes empresas tecnológicas y de comunicaciones. Muestra de ello es que para el 2022, en el país se encontraban en operaciones 118 empresas chinas (Cámara Colombo China, 2022).

Ahora bien, las empresas chinas se han involucrado en distintos sectores de la economía colombiana como lo es la infraestructura, industria automotriz, minería y la energía, lo que ha posicionado a China como el país asiático con mayor volumen de inversiones en Colombia (Procolombia, 2021).

En este sentido, a partir de 2015 la infraestructura vial y multimodal ha sido uno de los principales intereses de inversión por parte de las empresas chinas en Colombia, puntualmente, los consorcios China Harbour y China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC).

Por un lado, China Harbour Engineering Company Ltd (CHEC), se encuentra a cargo de la APP Autopista al Mar 2, proyecto contratado en 2015, por una suma de \$1.8 billones de pesos y con el cual se construirán 254 km para conectar el departamento de Antioquia y la zona norte del país. La concesión en detalle busca acortar los tiempos entre los municipios de Cañasgordas a Uramita, la construcción de una nueva vía en calzada sencilla en la variante de Fuemia y la operación y mantenimiento de la vía actual entre los municipios de Uramita y Dabeiba.

Por otra parte, la China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC), es la responsable de la construcción del Regiotram de Occidente, adjudicado en 2019 por un valor de 3,4 billones de pesos que conectarán a Bogotá y Cundinamarca mediante una línea de 39,6 km y 17 estaciones. En términos comerciales, el mayor interés que tiene Colombia en China es el de equilibrar la balanza mercantil y fomentar el aumento de las inversiones chinas en el país.

Para finalizar, el aumento en el nivel de la IED China en Colombia se debe a las facilidades que existen en lo relacionado con las barreras comerciales y la entrada de los flujos de inversión. Sumado a esto, las empresas chinas han encontrado ventajas comparativas en la compra de tierras, la inversión en carreteras 4G, aeropuertos y puertos y las oportunidades que hay en el sector de manufacturas y tecnologías.

One Belt One Road

La mayor presencia de China en Colombia ha coincidido con el desarrollo de una política exterior más activa del gobierno en Pekín, y su catalización con la iniciativa del Belt and Road. Esta iniciativa contempla una red de conectividad que integra corredores comerciales entre China, Eurasia, Medio Oriente, Europa, África y América Latina. Por medio de esta, se busca potencializar a organizaciones internacionales, vincular diversas instituciones financieras y desarrollar tratados multilaterales y bilaterales, con el objetivo de potenciar la inversión y la construcción de un sistema de infraestructura y comercio a nivel global (Müller-Markus, 2016). Asimismo, busca beneficiar el crecimiento y desarrollo económico de China y de los demás países que le integran, lo cual aporta al fortalecimiento del comercio global.

En palabras del presidente del país asiático, Xi Jinping, el BRI busca “promover activamente la cooperación internacional a través del relacionamiento político, comercial, financiero y de persona a persona; para crear motores de desarrollo compartido” (2017). En ese sentido, China ha invertido más de \$1 trillón de dólares en infraestructura y financiación de programas de cooperación a nivel global, encaminados al cumplimiento de dichos objetivos (The Wall Street Journal, 2022).

Ahora bien, en un primer momento, el proyecto se construye sobre dos rutas comerciales integradas estratégicamente para el comercio entre China y los demás países:

- Una red terrestre de seis corredores que uniría a China con Asia Central y Europa, atravesando los Balcanes.
- Una vía marítima que logre acercar los mercados de América Latina, África y Oriente Medio, a través de puertos comerciales en los océanos Índico, Pacífico y Atlántico.

Este interés por fomentar la cooperación y el acercamiento entre países se ha procurado desde una aproximación nueva de la política exterior china, orientada sobre cinco ejes:

COORDINACIÓN POLÍTICA:

Ampliar los intereses compartidos, mejorar la confianza y generar consensos sobre las estrategias de cooperación, estableciendo puntos en común y una comunicación intergubernamental que permita alinear las prioridades de los distintos países con los objetivos de la BRI.

CONECTIVIDAD:

Alinear la planificación del desarrollo de infraestructura, facilitando la construcción de redes internacionales de gran importan-

cia para el comercio, así como el desarrollo de aspectos como el suministro de energía, las telecomunicaciones, los servicios postales, los controles fronterizos y las aduanas para fomentar el potencial económico de los distintos países.

LIBRE COMERCIO:

Se establecen mecanismos que faciliten la eliminación de barreras comerciales y de inversión, creando un panorama favorable para las empresas a partir de la liberalización de las distintas economías, una integración de estas y el mejoramiento de las cadenas de valor.

INTEGRACIÓN FINANCIERA:

Aumentar la cooperación financiera para crear un escenario favorable a los servicios de inversión, financiamiento y crédito, reforzando la cooperación en materia regulatoria y facilitando la contribución interbancaria y multilateral.

VÍNCULOS ENTRE PERSONAS:

Conectar las diversas culturas que integran la iniciativa a partir de una mayor interacción y comprensión mutua, con el fin de estrechar los lazos políticos y sociales con China, que a su vez faciliten la cooperación armónica de los distintos países, desde la sociedad civil y los organismos gubernamentales.

Los cinco principios se materializan en memorandos de entendimientos que, dependiendo de los acuerdos establecidos entre el país firmante y China, pueden variar en sus compromisos en distintos ámbitos comerciales. En principio, el memorando establece la voluntad del país firmante por cooperar frente a unos intereses comunes, en el marco de la iniciativa Belt and Road. Siendo así, se señala un compromiso del actor que se vincula para avanzar en la implementación de proyectos y regulaciones favorables a la iniciativa, contando a su vez con financiación de instituciones como el New Development Bank y el China Development Bank, así como recursos de inversión privada.



One Belt One Road en América Latina

América Latina se ha consolidado como uno de los destinos más importantes para las exportaciones chinas, al ser una de las regiones de más rápido crecimiento. Asimismo, es el segundo destino en términos de inversión en el extranjero, solo por debajo de Asia, superando los USD \$410 mil millones y con presencia de más de 2500 empresas (Xiao, 2022).

Esto le ha merecido el puesto de primer socio comercial de países como Perú, Chile y Brasil, y el segundo en términos de importancia para países como Argentina, México, Chile y Colombia, a quienes ha buscado sumar a su iniciativa BRI.

La cercanía comercial entre la región y el país asiático ha fortalecido la confianza entre las partes, la cual quedó de manifiesto en el Foro de Cooperación Internacional "Belt and Road", que tuvo lugar en Beijing en mayo de 2017, en el cual se vinculó la región a la iniciativa BRI. De esta manera, la Declaración Especial de la II Reunión Ministerial del Foro CELAC - China en 2018 dejó en claro la intención de la región por "promover la coordinación, la interconectividad de las infraestructuras, la facilitación del comercio, la cooperación en materia financiera y la comprensión mutua", necesarios para el desarrollo del BRI.



El deseo de ambas partes por promover y ampliar las áreas de cooperación, en miras de fortalecer el crecimiento económico y aprovechar la complementariedad de sus economías, ha llevado a varios países de la región a sumarse al BRI, contando con la participación de 147 países, 11 de los cuales son de la región (FISF). Entre estos, Panamá fue el primer actor de la región en firmar el memorándum de entendimiento para incorporarse a la iniciativa, al cual le han seguido Uruguay, Ecuador, Venezuela, Chile, Uruguay, Bolivia, Guyana, Surinam, Perú y Argentina. Cabe resaltar que, en los últimos 10 años, se han anunciado más de US \$120.000 millones en materia de Inversión Extranjera Directa.

En este sentido, China ha tomado fuerza como el principal financiador y constructor de grandes proyectos de infraestructura en países como Perú y Ecuador. Un ejemplo de ello es Cosco Shipping Ports, una de las grandes empresas chinas que actualmente construye el Terminal Multipropósito de Chancay Perú, con una inversión de USD \$3.600 millones. Este proyecto busca convertirse en el principal centro de intercambio y distribución de mercancías en el Pacífico, "atrayendo cerca del 50% del comercio entre China y América del Sur" (González, 2022).

Asimismo, en Ecuador la inversión China ha favorecido la construcción de importantes proyectos de infraestructura y ha aportado en gran manera a los ingresos fiscales del país. La empresa Sinohydro ha construido una de las más grandes plantas hidroeléctricas del país, Coca Codo Sinclair, que genera el 30% de la electricidad de todo el país y que contó con una inversión de USD \$3.200 millones (Ministerio de Energía y Minas, 2022).

Por otro lado, el Banco de Exportación e Importación de China ha financiado la reconstrucción del aeropuerto internacional General Eloy Alfaro, de la ciudad costera de Manta, con un préstamo de USD \$21 millones (China-CELAC Forum, 2022). Es así como ECSA ha invertido un total de USD \$1570 millones en la exploración y explotación de minerales en el país, aportando USD \$100 millones en regalías anticipadas al gobierno, USD \$800 millones en impuestos, generando cerca de 5.000 empleos directos y más de 15 mil empleos indirectos (Embajada de China en Ecuador, 2022).



En términos generales, el Belt and Road ha fortalecido la presencia de China en la región, atrayendo financiamiento y conocimiento técnico para el avance de proyectos de gran importancia para los países. Los préstamos de los principales bancos de desarrollo de China a los gobiernos de América Latina y los incentivos a sus propias empresas para integrarse a nuestras economías han potencializado el comercio en un contexto de recuperación posterior a la pandemia, generando empleos y cerrando brechas sociales. En línea con los objetivos del BRI, la cooperación e inversión China ha permitido establecer sinergias de largo plazo en términos de colaboración (González, 2022). Lo anterior ha facilitado un salto cualitativo en el relacionamiento bilateral, logrando mejores articulaciones de las agendas.

El interés de China por los productos minero-energéticos de América Latina ha logrado evolucionar a nuevos sectores, como las maquinarias, energías renovables y flotas de transporte eléctricas (González, 2022). En este sentido, la región ha contado con instrumentos para cumplir con su Agenda de Desarrollo Sostenible para 2030, donde China tiene la oportunidad de seguir contribuyendo al avance de los países, desde el Programa de Cooperación Práctica 1+3+6, sobre los sectores de infraestructura, cultura industria manufacturera, energía, tecnología informática, innovación científica y tecnológica (Xi Jinping, 2016).

Lo anterior ha favorecido, por ejemplo, el desarrollo de una fábrica china de transportes eléctricos y paneles solares (BYD) en Chile, el cual contribuyó con la transformación de la flota de transporte público en Santiago. Por otro lado, Argentina ha sido otro actor que ha logrado articular la cooperación China con sus objetivos de desarrollo, construyendo el proyecto de energía solar más grande de la región Parque Solar Cauchari, financiado por el Banco de Exportación e Importación de China (González, 2022).

De igual forma, se puede afirmar que, con la participación dentro de la iniciativa, América Latina ha conseguido un mayor acceso a los mercados asiáticos. Asimismo, la incursión en la región le ha permitido al país asiático promocionar a sus instituciones financieras y sus estrategias de integración. Los proyectos que se han firmado en el marco de esta iniciativa han estado relacionados con áreas como la coordinación de políticas económicas, conectividad e industrias, proyectos de infraestructura y créditos bancarios, y a pesar del riesgo de endeudamiento al que se exponen los países que se adhieren al proyecto, la mayoría han encontrado una posibilidad para la estimulación y el crecimiento de sus economías.

Finalmente, dicha iniciativa brinda un marco ideal para que se estrechen las relaciones y los lazos de cooperación en pro del desarrollo económico de los países de la región.

One Belt One Road para Colombia

La red de conexiones comerciales y desarrollo que plantea la iniciativa BRI tienen el potencial de mejorar significativamente el comercio y las inversiones extranjeras. De esta forma, cultivar esta relación podría potenciar el desarrollo de nuevos proyectos en infraestructura, energías renovables, tecnología y minería con financiamiento privado, así como mecanismos de cooperación y transferencias de conocimiento que beneficien a Colombia en el corto, mediano y largo plazo.

Se estima que el comercio en las economías que integran la iniciativa ha estado un 30 % por debajo de su potencial y la IED un 70 % por debajo de su potencial (World Bank, 2019). Sin embargo, la inyección de capitales que provee el BRI puede dinamizar el comercio y la inversión en Colombia, disminuyendo los costes de las operaciones, las brechas sociales en infraestructura, y en tecnología que se mantienen en el país.

Colombia ha sido uno de los países con menor inversión China en la región, sin embargo, la reactivación de la economía del país asiático en el 2023 puede representar un posible aumento de capitales chinos en el país durante los próximos años. Lo anterior, abre ventanas de oportunidad para la economía colombiana, la cual se enfrenta actualmente a unas dificultades fiscales, índices elevados de inflación y unas bajas proyecciones de crecimiento.

El acceso a mayores proporciones de productos de alto valor añadido al mercado han producido una balanza comercial desfavorable para Colombia, la cual en 2022 llegó a los \$8.400 millones de dólares, sin embargo, el potencial que tiene la inversión China de aportar al desarrollo de la competitividad del país puede mejorar este escenario (MINCIT). El actual interés de las empresas chinas por financiar proyectos como la red 5G, importantes autopistas, la generación de energía a partir de fuentes no convencionales y, especialmente, el acercamiento del mercado chino con mejores productos, abren una ventana de oportunidad para el país.

Actualmente, el amplio conocimiento técnico de las empresas chinas en materia de infraestructura y el excedente de capacidad industrial, puede aportar al fortalecimiento de la conectividad vial, marítima y aérea del país, así como en términos de comunicaciones y suministro eléctrico. Por su parte, Colombia cuenta con una de las proporciones más pequeñas de la región en términos de vías pavimentadas, según el Instituto Nacional de Vías. La gran mayoría de su red está a cargo de gobiernos subnacionales, lo que limita en gran medida la asignación de recursos para su ampliación y mantenimiento en el largo plazo.

Por otro lado, una pequeña proporción corresponde a grandes autopistas a cargo del Estado, en donde se ha abierto la posibilidad a la participación privada a través de alianzas público-privadas (APP). Esto ha puesto sobre la mesa las limitaciones que tiene el Estado para la financiación y el desarrollo de infraestructura, y la potencialidad que tiene China en términos de recursos en esta materia.

Hasta ahora, el desarrollo de las APP ha facilitado que recursos chinos financien, construyan y gestionen proyectos de infraestructura estratégica para el país, en conjunto con el Gobierno Nacional, a través de la figura de las concesiones. De esta forma, las empresas a cargo de las concesiones asumen los riesgos asociados al diseño, la construcción y los retrasos en la ejecución, y a su vez, su operación por un periodo mínimo de 20 años. Así, se han podido canalizar los recursos necesarios para la materialización de obras como las autopistas de cuarta generación en el país como “Mar 2”.

En este orden de ideas, el aumento de proyectos de inversión China en las costas colombianas, sería uno de los principales puntos de entrada de los proyectos de la BRI particularmente en el Pacífico. Sólo el puerto de Buenaventura recibe cerca del 60% de las importaciones colombianas desde China, éste cuenta con cinco terminales, tiene conexión con 50 puertos a nivel mundial y es el más eficiente para atender al 65% del mercado interno de Colombia, con posibilidad de seguir expandiéndose (Mintransporte, 2020). De esta forma, la firma de un memorando de entendimiento para la construcción del Centro de Actividades Económicas de Buenaventura en 2019 (CAEB) y el interés del gobierno actual por integrar los mercados indo-pacíficos al país, dan cuenta de las oportunidades que puede tener la inversión China en la región con la firma del BRI (Cumbre de alcaldes y alcaldes del litoral Pacífico, 2022).

El Chocó también configura un foco potencial de inversión China en el país. Actualmente, la empresa china Yingli Energy se ha unido al proyecto Chocó Solar, con el que se busca construir un parque solar que genere 1,8 MW y beneficie a seis municipios del departamento (ACIS, 2021). Asimismo, China Harbour ha sido una de las interesadas en participar en la construcción de un puerto de aguas profundas en Tribugá, con el cual se busca rebajar el costo de los fletes marítimos y atraer más desarrollo al Chocó (Bermúdez, 2019).

La firma del memorando de entendimiento, por el cual Colombia se sumaría a la Iniciativa Belt and Road potenciaría el desarrollo de proyectos simila-

res con los que se apuesta a una mayor conectividad, competitividad e inserción del Litoral Pacífico y otras regiones del país. Lo anterior contando con mayores préstamos, mayor inversión y una creciente asistencia que fortalecerán el rol de China como socio estratégico en sectores como los que ya hemos presentado.

En síntesis, esta presenta una oportunidad para que Colombia mantenga su posición como cuarta economía en América Latina, sin tener que depender exclusivamente de la asistencia de defensa o las políticas de seguridad estrictas de otros países (Bouchard, 2022). Este podría, como lo ha hecho en otros países de América Latina, impulsar un giro hacia la cooperación en política económica y financiera que facilite al país dar el salto de la trampa del ingreso medio. Lo anterior a partir de la canalización de recursos públicos y privados del gigante asiático que, conscientes de las potencialidades del país en términos geográficos y económicos, favorezcan su competitividad y sus condiciones de inserción en el mercado internacional.

Ante ello, la confianza de las empresas chinas en Colombia es fundamental, en tanto el entendimiento en materia económica sea la base de las relaciones diplomáticas entre los dos países. Este escenario se ha logrado a partir de un marco jurídico favorable, previsible y transparente, que protege las inversiones y fomenta la iniciativa individual, logrando a partir de bajas barreras al comercio, la atracción de importantes flujos de capital y la profundización en las relaciones bilaterales obteniendo resultados positivos.

De esta manera, se han generado beneficios en términos de transferencias tecnológicas, generación de empleo y desarrollo de infraestructura para Colombia, que pretenden potenciarse con la firma del memorando de entendimiento del BRI, incrementando la competitividad e inserción de nuestro país en los mercados del indo-pacífico.



vali

PARA MÁS INFORMACIÓN CONTÁCTANOS

(+57) 3182312453
WWW.VALICONSULTORES.COM

 @VALICONSULTANT

CRA 14 # 85-68 / OF 604
CONTACTO@VALICONSULTORES.COM

 VALICONSULTORES/