

**POLÍTICAS COMERCIALES DE CHINA Y DE
BRASIL – REFLEXIONES PARA LA ARGENTINA**

*Por el embajador Raúl V. Ochoa
Instituto de Política Internacional*

POLÍTICAS COMERCIALES DE CHINA Y DE BRASIL – REFLEXIONES PARA LA ARGENTINA

Por el embajador Raúl V. OCHOA

Introducción

Las políticas comerciales externas de China y de Brasil han ido evolucionando en los últimos tiempos y sus consecuencias en el primer caso, por tratarse del país de mayor intercambio comercial mundial y en el segundo por su influencia en la región y su ya muy avanzado proceso de crecimiento de diferentes tipos de commodities más la mejora obtenida en una serie de instrumentos de política comercial, que se han ido perfeccionando en los últimos años; merecen desde la perspectiva Argentina un análisis profundo por sus implicancias y a su vez para aportar elementos en la intención de una apertura inteligente al mundo que requiere evaluar cuidadosamente sus diferentes facetas.

Por el impacto tanto en el comercio como en las inversiones globales, se dará al análisis chino una cierta prevalencia, dada su actual gravitación y la proyección hacia futuro de lo que la conducción de Xi Jinping ha venido desarrollando desde el año 2013 y que se ha reafirmado en las últimas semanas a partir del XIX Congreso del Partido Comunista Chino.

China y su política Comercial

Su evolución

Desde su ingreso a la Organización Mundial de Comercio (OMC) en el ya lejano año 2002, China llevó adelante una política comercial fuertemente expansiva desde el punto de vista de sus exportaciones y luego más tarde también con sus inversiones en otros países, buena parte de ellas encabezadas por el muy importante número de empresas de capital estatal (SOES).¹

Su prédica permanente ha sido privilegiar y destacar la importancia del multilateralismo comercial; atacar el proteccionismo y abogar por la ampliación de las relaciones comerciales entre los países. En todo el primer periodo, que va desde su ingreso a la OMC hasta mediados de la segunda década de este siglo, China llevó a cabo una política comercial externa que maximizó los beneficios de su ingreso al comercio mundial bajo normas comunes y eso explica que además de todo lo recibido del punto de vista tecnológico de procesos de producción y de nuevos productos que acompañaron la instalación de nuevas empresas extranjeras en ese país, mas el potente avance de empresas chinas en asociación con empresas trasnacionales, hizo posible que en un periodo muy breve de tiempo, ya en el año 2008 pasara a ser el primer exportador mundial en bienes, superando a los EEUU y Alemania.

Sin embargo, desde el ángulo de la apertura del mercado chino hacia el comercio y sobre todo en lo referente a las inversiones, han subsistido y subsisten barreras de ingreso, en determinados sectores sensibles o estratégicos así definidos por las autoridades chinas, y por lo tanto que no haya inversión extranjera o solo ella sea posible si existe un acuerdo previo y definido de transferencia de tecnología hacia empresas privadas nacionales o estatales. De hecho, por ejemplo gran parte de la industria automotriz extranjera, solo ha podido instalar sea través de la

¹ Las empresas de capital estatal mayoritario, en inglés state own enterprises (SOE's) representan una significativa participación en las inversiones, comercio exterior y personal ocupado. Su importancia, según los estudios de Thomas Picketty et al son similares a la participación en la economía europea de la primera etapa de la posguerra

asociación -jointVentures - con empresas chinas privadas o estatales.

Aun hoy, uno de los reclamos permanente de las empresas europeas instaladas en China es la firma de un convenio, que establezca la reciprocidad en el tratamiento de las inversiones que empresas chinas efectúan en territorio de la UE, porque mientras que para las empresas de ese origen ha sido relativamente sencillo adquirir firmas de notorio prestigio como el caso Volvo, Pirelli, Terca, Snam, KUKA Ag, KraussMaffei, EEW, Ferreti, Pulsmeister, Cadena Hotelera NH, Campofrío, A.C. Milán y otras no ha sido para nada fácil o posible en territorio chino.²

A medida que su posición internacional se fue consolidando, China toma la iniciativa para establecer relaciones comerciales más profundas con una serie de regiones y países. Esa política que en una primera fase, tenía fundamentalmente un sesgo a asegurarse un abastecimiento permanente de materias primas para su desarrollo, fue evolucionando hacia una relación más profunda basada en el interés de ese país de utilizar en forma creciente sus conocimientos y tecnología en grandes obras de infraestructura, transporte, logística y energía. Es por ello que fue logrando firmar acuerdos de libre comercio (ALC) con países como Chile y Perú y también lo hicieron con otros de Asia y de África y luego el RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership) lanza además adelante para contrarrestar el intento norteamericano impulsado durante la Administración Obama del denominado T.P.P.(Transpacific Partnership) que originalmente comprendía a los países del ASEAN más Japón, Corea del Sur, India, Australia y Nueva Zelanda .

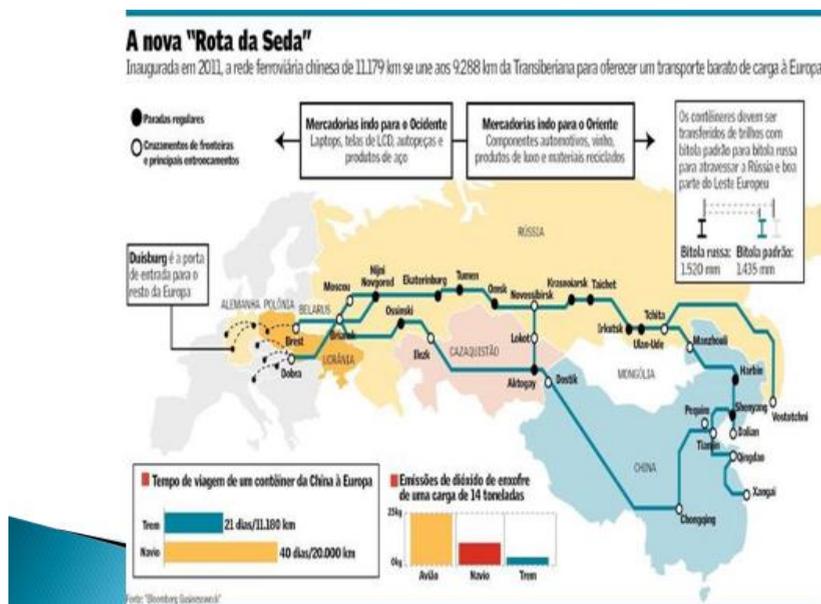
La nueva postura en política comercial de la administración Trump, de rechazar lo ya firmado por el presidente Obama que había suscripto el TPP y en general hacia una actitud contraria a los acuerdos multilaterales y/o regionales, por una visión basada exclusivamente en relaciones bilaterales,” in the so called one

² Así lo destaca el informe de la European Chamber of Commerce in China en 2017. El tema de reglas de transparencia y facilitación de las inversiones sigue siendo un tema complejo en determinadas actividades chinas.

toone deal” que le ha abierto a China una ventana de oportunidades sumamente interesantes, comenzando por los once países integrantes del TPP, varios de los cuales estaban negociando dentro del RCEP y ven ahora con otra perspectiva la posibilidad de integrarse a ese o en su defecto continuar el TPP sin los EEUU, pero al mismo tiempo con una puerta abierta de una negociación con China en su propuesta original.³

No puede dejar de mencionarse dentro de ese desarrollo de política comercial china, el enorme esfuerzo llevado a cabo para ligar, vía ferroviaria diferentes ciudades del vasto territorio chino con ciudades europeas. Este objetivo de política comercial, pero con claras connotaciones geoestratégicas que comenzara en el año 2011 con la primera línea entre la ciudad de Chonqing y Diusburg, pasando por toda Rusia, Kazajistán a través del transiberiano, cruzando por Bielorrusia, marcó el primer paso de lo que hoy ya son 14 líneas establecidas, la última que recientemente y a través del túnel arriba a Londres.

³ Artur Kroeber señala que sería mucho más inteligente para los intereses norteamericanos, en lugar de estar discutiendo los déficits comerciales con diferentes países, reducir o limitar el radio de acción de las SOE's chinas evitando de esa manera la consolidación de posiciones dominantes en sectores estratégicos a nivel global, ver los casos de las M&A efectuadas por Chemchina, COFCO, StateGrid, CNOOC



En los últimos años y esto lo veremos más adelante cuando analicemos la política comercial de Brasil y sus efectos en la Argentina, donde una parte del esfuerzo chino se observa a través del financiamiento de obra de infra-estructura , de transporte , y de participación de industria petrolera y gasífera, pero además se observa una tendencia creciente de búsqueda de nuevos conocimientos, capacidad de management , y oportunidades de nuevos negocios que mejoren los retornos sobre los excedentes financieros chinos y eso lo ha llevado en diferentes países, a crecer en inversión de riesgo, ya sea en proyectos propios que son una minoría o en la adquisición de empresas ya establecidas, donde toman la capacidad de control.

Así en los últimos tiempos y para relacionarlo con nuestra región, han adquirido buena parte de la red de generación y distribución de energía en Brasil, la empresa de granos y desarrollo tecnológico Nidera, y recientemente tomaron el control de una empresa transnacional como Sygenta.

Los nuevos desafíos chinos en política comercial.

Las transformaciones que van ocurriendo en China han dado lugar al crecimiento de vastos sectores medios, cuyo población es equivalente a la norteamericana, lo cual implica toda una serie de desafíos para la próxima década y dentro de ellos, uno de los objetivos centrales manifestado por Xi Jinping al ser ratificado por otro periodo de cinco años, es transformar a ese país en uno de los referentes en estándares internacionales de alto nivel industrial y de servicios, en lo que en este cambio de época son las nuevas tecnologías basadas en el conocimiento.⁴

Si bien China manifiesta su inquebrantable voluntad y compromiso en el campo multilateral, lo cierto es que el lanzamiento que inicialmente se hiciera en el 2013 y que ahora va tomando contornos definitivos de lo que se conoce como de BELT and ROAD INITIATIVE (BRI o B&R) que implica un vastísimo plan de inversiones vinculados al desarrollo de regiones y países, siguiendo desde el punto de vista filosófico lo que se conocía anteriormente como la RUTA DE LA SEDA, y que significa ,desde el punto de vista de política económica-comercial, un avance sobre todo en vastos territorios donde ha habido permanentemente influencia soviética luego rusa y norteamericana y en la medida que se aproximaría al Medio y Cercano Oriente esas influencias compartidas a su vez con zonas de conflicto con participación saudí, iraní y turca . El proyecto en si mismo, lograr acuerdos con 64 países, fundamentalmente de la región euro asiática, algunos de África subsahariana oriental y dependiendo de los avances que se tengan en las propuestas que viene realizando China, también habría como una extensión a través de la Alianza del Pacífico para su ampliación hacia el Mercosur especialmente Argentina y Brasil.⁵

⁴ Uno de los casos emblemáticos en ese sentido es el desplazamiento de la competencia japonesa en trenes de alta velocidad (TAV) en los casos de Tailandia y más recientemente en Indonesia afirmando ese objetivo.

⁵ Xi Jinping ha señalado luego de la salida norteamericana del TPP que el RCEP podría cumplir un papel fundamental para unir el arco del Pacifico incluyendo los países latinoamericanos interesados y extender el BRI a esta región.
Diario Xinhua, Febrero 2017.

Cabe aclarar que el plan es de una gran ambición y conlleva en sí mismo riesgos elevados para su efectiva concreción, su tamaño de por sí supera ampliamente las cifras del Plan Marshall actualizadas y en algunas situaciones ya se plantean dificultades políticas complejas. En el caso particular de Pakistán donde las inversiones son de gran cuantía por que obedecen al interés chino de unir logísticamente su región más aislada Xinjiang que se encuentra en el extremo occidental de ese país saliendo por el puerto pakistaní Gwadar – del cual posee derechos de operación- , pero recientemente una de las obras hidroeléctricas que se encuentra en zona conflictiva pakistaní y donde las autoridades chinas plantearon hacerse con la propiedad de la represa ,más su custodia militar, ha chocado con la postura del gobierno y fuerzas armadas pakistaníes, que se oponen a estas condiciones.

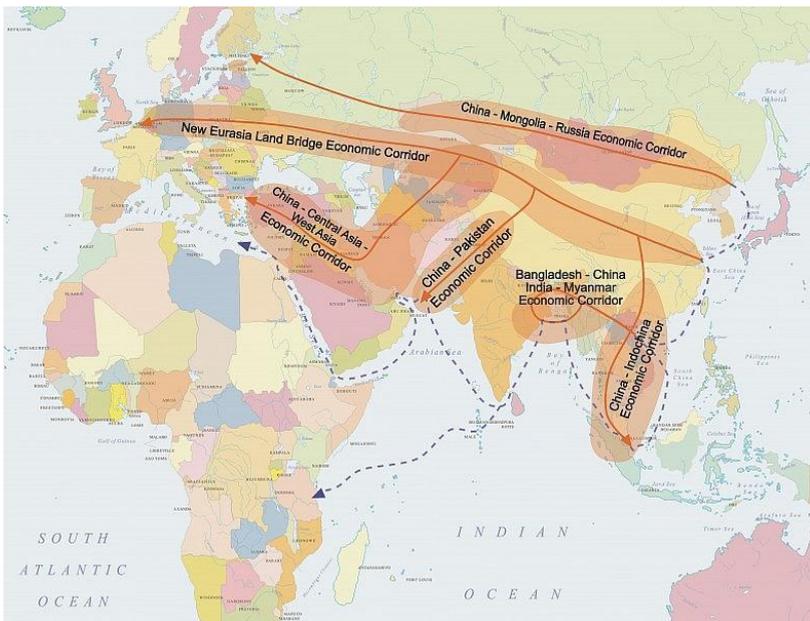
Como dimensionar el BRI

Conviene señalar específicamente algunas de las obras, para tener una aproximación acerca de que se trata el BRI tomando en cuenta algunas de los proyectos más significativos ya lanzados, otras en proceso de desarrollo y algunos de los que se encuentran en faz de estudio.

En materia **petrolera**, tema de gran interés estratégico, ha finalizado en el año 2016 la refinería de Yanbu en Arabia Saudita. En **puertos**, ha adquirido las instalaciones del Kumport puerto turco a través de tres SOE's en el año 2015, el de Pireos en Grecia también adquirida por una SOE en 2016, el ya mencionado de Gwadar en el corredor chino pakistaní y el de Hambantota en Sri Lanka, por otra SOE en 2017. En **Ferrocarriles** ya desarrollados se destacan el del Este de África, Etiopia-Djibouti (primera base militar china fuera de su territorio), Mombasa-Nairobi en Kenia. En Europa el que une Hungría con Serbia y en el del sudeste asiático, el de China-Myanmar, China-Laos y desplazando a la competencia japonesa el TAV(tren de alta velocidad) en Tailandia y el de Yakarta-Bandung en Indonesia, en ambos casos otorgando excepcionales condiciones blandas de financiamiento para hacerse

de ellas. Se encuentra en desarrollo el famoso proyecto transcontinental que unirá desde China hasta Europa vía San Petersburgo.

En **parques industriales** tenemos como casos ya desarrollados el Parque Industrial en Bielarusia, el parque industrial Rayong en Tailandia, la zona de cooperación comercial y económica en Suez, Egipto, el parque industrial Hawassa en Etiopia y la zona económica especial del acceso este en Khorgos, en Kazakhstan. Todas estas han sido construidas por empresas chinas y en el último mencionado el 49% ha sido adquirido por dos SOE's chinas en 2016. **Dentro de los proyectos de logística y transporte** se destaca por su importancia el denominado corredor de la autopista China Occidental-Europa Occidental, que se encuentra en construcción y reconstrucción desde la costa de China en Lianyungang, atravesando todo Kazakhstán, y finalizando en la ciudad de San Petersburgo en Rusia. Esto haría posible que productos transportados por camión entre ambos continentes, se unan en solo 10 días, compitiendo con los 30 a 50 que lleva el transporte marítimo o los 12 a 15 por ligazón ferroviaria.



Canales de financiamiento de comercio e inversiones previstas para el BRI.

En primer lugar fue creado un banco que funciona desde Diciembre de 2015 en Beijing. El AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) que posee un capital de 100MMU\$.⁶ Este banco ya tiene 37 miembros regionales integrantes del BRI, 19 no regionales, fundamentalmente países europeos y otros 24 posibles, lo que indica que el banco tendrá aproximadamente 80 países miembros. A la fecha el banco ha aprobado el fondeo para 17 proyectos, ya sea en préstamos o participación de capital de riesgo. Fundamentalmente para países como Indonesia, Tajikistan, Pakistan y Bangladesh.

Si bien este nuevo banco es importante, merece destacarse que además hay un fondo para la Ruta de la Seda de 60MMU\$, pero en realidad quienes más viene apoyando desde que esta iniciativa; fuera lanzada, son dos bancos chinos estatales CDB (China Development Bank) y el EXIM Bank chino. En el primer caso, ya ha suministrado fondos para más de 100 proyectos por un valor de 40MM y el segundo ha financiado 1100 proyectos valuados en 100MM de los cuales, unos 80MM en préstamos.

En la Cumbre del Forum del BRI celebrado en Mayo 2017, donde fuera especialmente invitado nuestro presidente Mauricio Macri, Xi Jinping anunció que entre ambos bancos iban a otorgar préstamos especiales por 380MM de Yuanes para fortalecer la cooperación en infraestructura, capacidad industrial y de financiamiento de los países involucrados.

Los números que hasta ahora no cierran.

Para la OECD hay una gran diferencia entre lo que sería necesario de inversión entre los países que integran la iniciativa BRI y lo que hasta ahora viene anunciando China como los

⁶ Las cifras están expresadas en miles de millones de dólares con el signo MM para no trabajar en valores de billones y trillones que para nuestra terminología tienen una connotación diferente, excepto que se mencione expresamente.

compromisos a asumir en una proyección hasta el año 2030. Esas dudas de la OECD están corroboradas por el Asian Development Bank (ADB) que estima que las necesidades de infraestructuras en los países en desarrollo de Asia, la mayor parte integrantes del BRI, excederían los 22.6 billones de dólares o 1.5 billones por año si es que se pretende que la región mantenga su actual ritmo de crecimiento. Esta estimación crecería a 26 billones o 1.7 billones por año si se incorporaran los costos estimados para adaptación y mitigación provenientes del cambio climático.

La realidad es que si bien las cifras chinas son significativas están lejos de alcanzar estos montos anuales y en realidad se encuentran en un porcentaje que no alcanza 2 decimas partes de ese total.⁷

Lo que si resulta claro, es que siguiendo tanto los estudios de la OECD como del ABD para ese año 2030 dos terceras partes de la clase media del mundo estarán viviendo en Asia y representaran cerca del 60 % del consumo de ese segmento de la población y, de estas, dos tercios provendrán de la India y China. Visto desde el ángulo logístico y de transporte hacia el cumplimiento del objetivo chino para el año 2030, las rutas que van por el norte de Euroasia proveen una oportunidad muy amplia para la provisión de recursos y commodities, provenientes del centro y oeste de Asia, mientras que de los países en desarrollo y emergentes del sur y sudeste de Asia a través de las rutas marítimas, se encuentran los mercados consumidores más vastos.

Inclusive con mejor infraestructura, la actualmente la naciente manufactura textil en el continente africano esta mejor posicionada para integrarse dentro de cadenas globales de valor. Algo similar puede suceder con el caso de Myanmar, país que estaba hasta ahora aislado pero que puede ser importante desde el punto de vista de la industria textil y transformarse en un proveedor

⁷ El seguimiento del programa chino es complejo porque si bien establece metas hacia el año 2030, estas no se encuentran cuantificadas desde el punto de vista de totales ni tampoco por la región o países del BRI, pero cuando se suman los distintos proyectos que van desarrollándose resulta más evidente que la cifra china esta en alrededor de 200/300 MMU\$ por año. Hay además de parte de los banqueros chinos una seria preocupación sobre el repago de las operaciones de financiamiento, habida cuenta los antecedentes de parte de los países involucrados

eficiente para el resto de Asia y Europa. También puede pensarse del caso pakistaní en la medida que el aporte de China mejore las ineficiencias desde le punto de vista energético y de red de transporte para que el sector manufacturero pegue un salto cualitativo importante, siempre en la medida que el corredor económico China-Pakistán no encuentre demasiados escollos como los que ya están apareciendo.

Resulta además interesante resaltar que en esta política comercial a futuro, se observa el interés chino de ir desplazando parte de su industria, hacia países de costos menores como son la mayoría de los integrantes del BRI.

Conclusiones sobre política comercial china.

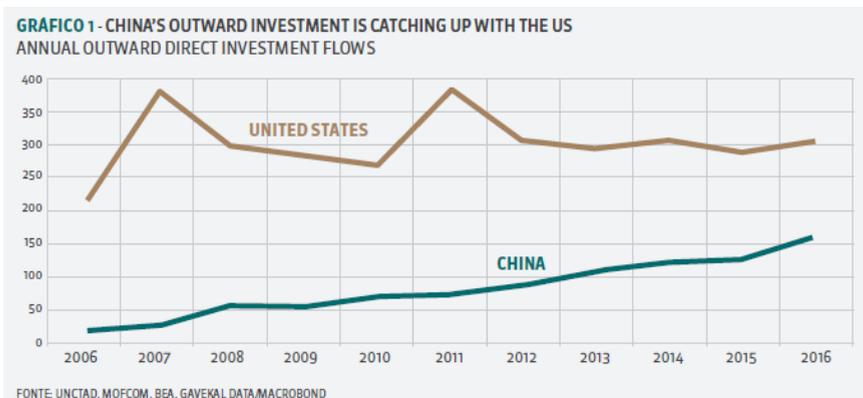
Sin duda la política comercial china ha resultado exitosa, a la fecha domina en su totalidad el intercambio comercial del área más dinámica del crecimiento del mundo que es la del sudeste asiático, sur de Asia y largamente ha superado a los EEUU como el socio comercial más importante.

TABELA 1 - CHINA'S TRADE LEVERAGE GROWS
NUMBER OF COUNTRIES OF WHICH CHINA OR US IS THE TOP TRADE PARTNER (BY VALUE, US\$)

	2010		2015	
	CHINA	US	CHINA	US
Top import source	26	33	46	23
Top export destination	18	37	19	38
Top total trade partner	26	35	41	29

FORNTE: WTO, GRAVEKAL DRAGONOMICS RESEARCH

Por otra parte, en los últimos años las empresas chinas han avanzado con sus inversiones externas siendo actualmente estas superiores a la inversión extranjera directa recibida. En la actualidad y con tendencia creciente es el segundo país en materia de inversión fuera de sus fronteras después de los EEUU.



La nueva etapa anunciada por XIJinping que busca transformar a este enorme país en uno de los referentes internacionales en materia tecnológica logrando los estándares de los países de mayor avanzada, es un gran desafío, implica el rediseño de la estrategia industrial tecnológica en muy pocos años y esto mientras se va desarrollando la enorme apuesta de B&R.

La política comercial brasileña.

Desde finales del gobierno de Dilma Rouseff, y con mayor énfasis en lo que va del gobierno de Michel Temer, la política comercial externa brasileña se ha caracterizado por avanzar en lo que es el relacionamiento con otros países ya sea a través de ir eliminando barreras no arancelarias, facilitando el mutuo reconocimiento de laboratorios de ensayo, firmando acuerdos de cooperación, asistencia técnica y financiera y en materia de instrumentos facilitadores tanto las exportaciones como las importaciones brasileñas, en ese sentido ha perfeccionado su esquema de draw back – importación temporaria en nuestro país - en su modalidad suspensión y reposición de stocks, para luego hacerlo extensivo a insumos nacionales, este esquema funciona totalmente digitalizado,. Actualmente se encuentra implementando “el todo sin papel” para el módulo de importación definitiva.

Además de las medidas de facilitación ya implementadas ahora se encuentra atacando una parte sustancial de las trabas existentes mediante la modificación de diez leyes, 12 decretos presidenciales y unas ciento veinte portarias (nuestras resoluciones).⁸Esto implica un trabajo de tipo metódico para ir eliminando progresivamente barreras al comercio que complican la operación cotidiana de sus productores de bienes y servicios.

Esto se relaciona fundamentalmente con algunas cuestiones que han sucedido en el vecino país en las dos décadas y que han ido permeado lenta pero progresivamente a nivel gubernamental, y las centrales empresariales, sobre la necesidad de que Brasil tenga una política más abierta hacia el mundo y no solo a través de la firma de acuerdo de libre comercio sino haciendo caer la mayor cantidad de barreras interiores existentes, que son en definitiva las que quitan competitividad y posibilidad de desarrollo y crecimiento del país. En ese sentido desde 2015, desde el Ministerio de Planeamiento se han ido firmando acuerdos de relación y cooperación con países claves para el desarrollo de infraestructura brasileña y en ese sentido ha habido acuerdos formales con EEUU (Memorándum de Cooperación) en similar sentido con Japón y Memorándum de Entendimiento con Francia e Italia. Con China un acuerdo de desarrollo de infraestructura y productivo

Este último acuerdo ha establecido un fondo para la expansión de la capacidad productiva de hasta 20MMU\$ aportados 75% con financiación chino y el resto con financiación brasilera. Este ratio de 3-1 es un promedio para todos los proyectos que se aprueben en un periodo de tiempo, no necesariamente para un proyecto individual. El proceso de la toma de decisiones para aprobar proyectos es de base igualitaria tanto en el grupo técnico de análisis, como en el comité de decisión ambos compuestos por tres brasileros y tres chinos.

Este interesante esquema participativo, ha hecho que el fondo haya recibido 21 requerimientos de cartas consultas que comprenden sectores muy diversificados como metalurgia, energía,

⁸ Información recopilada por el Ministerio de Desenvolvimento, Industria y Comercio do Brasil.
www.mdic.gov.br

cosméticos, obras sanitarias, infraestructura portuaria, telecomunicaciones, minería e industria y servicios varios. Hay tres proyectos que ya han superado la instancia de carta consulta y un aspecto a tener en cuenta, en la creación de este Fondo es que no existe requerimiento obligatorio de la participación de proveedores chinos.⁹

Otra explicación del porque este interés brasileño de moverse más rápidamente en facilitación de comercio y relaciones especiales con países centrales, en especial con el caso chino, tiene que ver con la gran importancia que ha alcanzado el peso del agrobusiness dentro del total de la producción industrial brasileña, teniendo en cuenta que ya desde el punto de vista agrícola en soja, Brasil está en cifras cercanas a las de EEUU, 114Mde tons en el último año y 98M de tons de maíz, con un total cercano a los 230M. en la última cosecha.

Este hecho sumado a que es el primer exportador mundial de carnes bovinas, de pollo y el tercero en porcina, el primero en azúcar y también en otros comodities propios tropicales como el café, jugo de naranja, algodón etc., implica que la importancia creciente de la agro industria presiona fuertemente para una mayor presencia en diferentes mercados y tener las mejores condiciones de acceso frente a otros competidores que ya tienen ventajas otorgados por acuerdos comerciales como por ejemplo el caso de Australia, EEUU, Canadá y la Unión Europea.

La relación Brasil-China.

Desde hace una cantidad de años, la relación entre ambos países se caracteriza por una profundidad tanto desde el punto de vista comercial, como por el interés chino en inversiones y financiamiento de proyectos en territorio brasileño.

⁹ Un aspecto destacable en la relación chino brasileña es que contrariamente a el caso de nuestro país la provisión de material chino no es un requerimiento obligado en la casi totalidad de los emprendimientos con financiamiento de ese país.

El termino BRICS acuñado a principio del siglo XXI, estableció entre otras cuestiones una relación especial entre estos países con reuniones periódicas, la formación de un Banco, y en el caso particular de los países citados la formación del consejo empresarial Brasil-China (C.E.B.C) con reuniones semestrales en uno u otro país facilitando un mayor relacionamiento y en el caso chino un interés creciente en participar no solo como financiador de proyectos, sino también como inversor de riesgo, de hecho empresas chinas como el caso de State Grid y Three Gorges han asumido el control de buena parte de la generación eléctrica brasileña así como también de sus redes de transmisión.¹⁰

En el caso de la industria automotriz durante el periodo de el plan de incentivos incorporado a Innova Auto unas ocho empresas chinas decidieron instalarse inicialmente como distribuidoras y luego como montadoras, tanto en vehículos livianos como en camiones pesados y para usos múltiples. En la parte de explotación petrolera off shore Pre-Sal, tanto SINOPEC como CNOOC, comparten zonas adjudicadas de las cuencas con Petrobras y otras empresas internacionales. También hay inversiones en industria electrónica, comunicaciones, agro - business y hay ofrecimientos, estos ya más en la vía de financiamiento, para un tema de gran interés chino que es la posibilidad de un transporte carretero-ferroviario que una el Océano Atlántico con el Pacífico atravesando todo Brasil y pasando por Perú.

La dimensión comercial se observa desde el punto de vista de la balanza comercial brasileña, China es largamente el principal importador de productos brasileños con casi la cuarta parte del total de los envíos al exterior y si bien es cierto que hay una fuerte

¹⁰ En el campo de la generación de energía, la China Three Gorges Corporation compró una franquicia de 30 años para dos enormes plantas hidroeléctricas, la Jupia y la Ilha Solteira, por u\$s 3700 millones a fines de 2015. Numerosas compañías eléctricas chinas, como Shanghai Electric, China Southern Power Grid y Huaneng, están considerando la posibilidad de presentar ofertas para comprar activos en la industria energética pautados para su venta, según han declarado los analistas. Además aprovechando la necesidad de caja de las firmas involucradas en el Lava-Jato han adquirido cantidad de participaciones en aeropuertos, comunicaciones, retail, etc.

concentración de commodities en ese volumen tan elevado, existe una diversificación porque esto abarca desde mineral de hierro, soja, petróleo, carne bovina, porcina y de pollo, celulosa y hasta partes de avión por los convenios con EMBRAER , con lo cual si bien es cierto que al igual que en el caso de la Argentina hay una relación asimétrica de valor agregado, en el caso de Brasil las cuentas de comercio **arrojan un muy elevado superávit comercial** a contrario sensu del caso argentino donde las cuentas arrojan un saldo netamente negativo para nuestro país. Podría decirse entonces que la relación entre China y Brasil se encuentra, como un grado por encima de la relación con nuestro país y eso también es verificable con respecto a la cantidad de empresas brasileñas con presencia en territorio chino, no solo del punto de vista comercial sino también con presencia inversora a pesar de como se remarcará al principio, varias firmas brasileñas de primera línea encontraron severas dificultades para instalarse en China y en algunos casos terminaron en fracasos.

Reflexiones desde la Argentina

Más allá de las intenciones y la categoría de socio estratégico otorgado por China, la política comercial hacia nuestro país ha resultado asimétrica pero no solo por los voluminosos déficits comerciales acumulados a través del tiempo, sino por basar su posicionamiento en el país principalmente a través del otorgamiento de financiamiento para la adquisición de equipamiento de ese origen, mientras las inversiones de riesgo representaban y representan un monto menos significativo.

Este patrón, diferente al que se observa en el caso de Brasil- aunque allí existen también existen asimetrías por ejemplo en el tratamiento bilateral de las inversiones- tiene que ver con que en la Argentina del periodo 2006 – 2015 la ruptura con el FMI y el problema de los hold -outs anuló el habitual financiamiento de fuentes occidentales e hizo el proveniente de China el casi único abastecedor de crédito a largo plazo; inclusive su crédito SWAP de yuanes a pesos, alivió esa necesidad de pago en dólares y reforzó

las reservas en momentos que estas escaseaban en los años 2014-2015.

Modificado esta situación de dependencia es imprescindible un replanteo de nuestro relacionamiento con China, inclusive evaluando la necesidad de que ciertas políticas provengan de consensos regionales frente a la capacidad reiteradamente manifestada por los liderazgos chinos de pensar estratégicamente en el corto plazo teniendo siempre visiones de largo para 10, 20 y hasta 30 años vista. El tamaño relativo de nuestros países y el peso creciente chino convalidan la necesidad de pensar y actuar conjuntamente en políticas de largo plazo

Es todo un desafío, pero lo peor sería dejar que **“las piezas”** las muevan siempre ellos primero, mientras nosotros pensamos que hacer. Con respecto a Brasil lo que ha ido sucediendo en política comercial indicaría que quizás pocas veces como en el pasado, hay una ventana entreabierta para trabajar en forma coordinada hacia adentro rompiendo las numerosas barreras que aun traban el comercio y las inversiones bilaterales, a veces estas superan a las existentes para países de extrazona, y hacia afuera encarando en un mundo difícil por cierto, un proceso de apertura indispensable que nos permita competir en mejores condiciones y brinde más posibilidades de bienestar a nuestras sociedades.

Bibliografía

Cai Peter – Understanding China Belt & Road Initiative - Lowry Intitute for International Policy – Australia National University - March 2017

Center for Strategic and International Studies - Will Trump’s “America First” Result in U.S. Economy Being Left Behind in Asia? - August 2017

ConsejoEmpresarialBrasil China – carta Brasil - China – www.cebc.org.br Abril 2017

FIBC – Fung Intelligence Business Centre – Fung global retail and technology – Deep Drive – Chinese out-bound tourist: more diverse-more sophisticated – August 2017

FIBC – Tradequarterly issue 47 – Domestic and foreign trade – August 2017

FIBC – The Belt and Road Initiative and its Business Implications – Helen Ching – September 2017

Kroeber, Arthur – For China, Trump is a paper tiger - Carta Brasil-China – Abril 2017

McKinsey Global Institute – China Digital Economy: A leading global force – discussion paper – 2017

McKinsey & Company – A pocket guide to Chinese cross-border M&A – April 2017

Picketty, Thomas et al - Capital Accumulation, Private Property and Rising Inequality in China, 1978-2015 – Paris School of Economics - December 2016

Yuging Xing – GVC and the missing exports of US – National Graduate Institute for Policy Studies – Tokyo – Japan - August 2017