

一带一路：
哥伦比亚的机遇

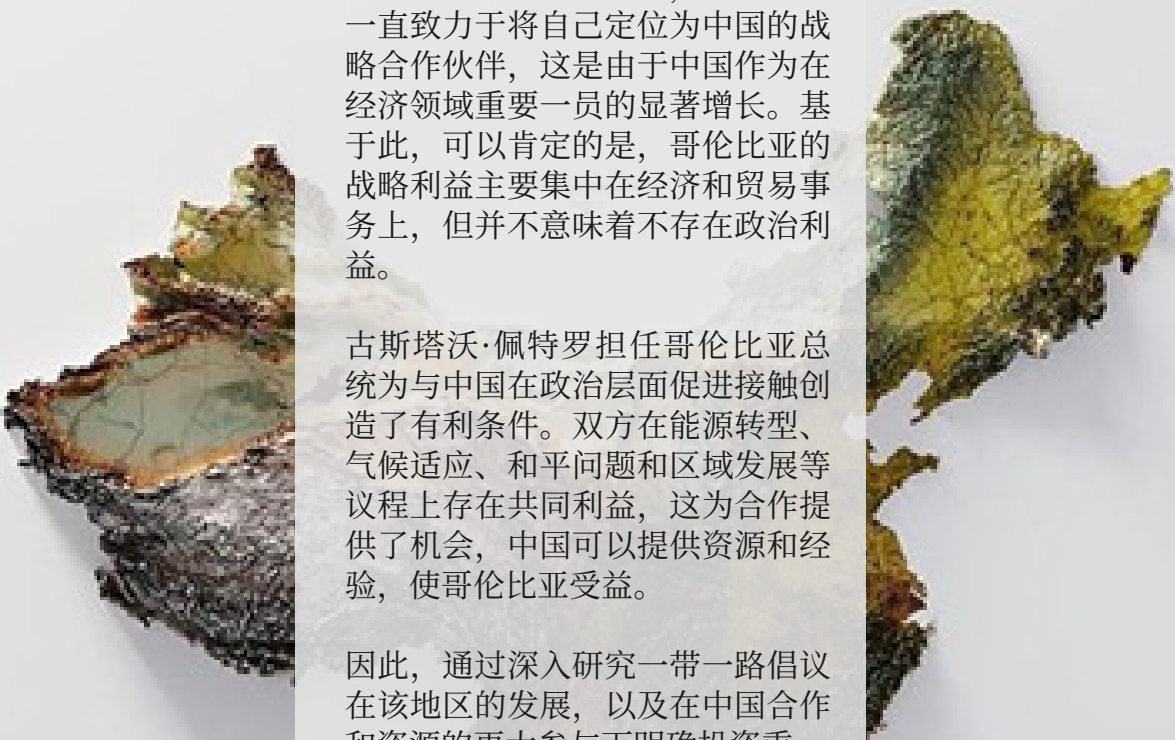


vali

WWW.VALICONSULTORES.COM



Vali Consultores 是一家哥伦比亚的公共事务和政府事务咨询公司，在秘鲁和厄瓜多尔也有业务。我们通过高度的政治和环境分析能力，在公共事务和战略沟通方面为客户提供支持。我们与政策制定者和立法者保持着高层次的关系，并在该领域拥有丰富的经验。我们拥有一支多学科的，有年轻而创新的工作团队支持的高级顾问团队。



自与中国建立关系以来，哥伦比亚一直致力于将自己定位为中国战略合作伙伴，这是由于中国作为在经济领域重要一员的显著增长。基于此，可以肯定的是，哥伦比亚的战略利益主要集中在经济和贸易事务上，但并不意味着不存在政治利益。

古斯塔沃·佩特罗担任哥伦比亚总统为与中国在政治层面促进接触创造了有利条件。双方在能源转型、气候适应、和平问题和区域发展等议程上存在共同利益，这为合作提供了机会，中国可以提供资源和经验，使哥伦比亚受益。

因此，通过深入研究一带一路倡议在该地区的发展，以及在中国合作和资源的更大参与下明确投资重点，Vali Consultores 提出了一份关于一带一路所代表的对于哥伦比亚机遇的分析报告。

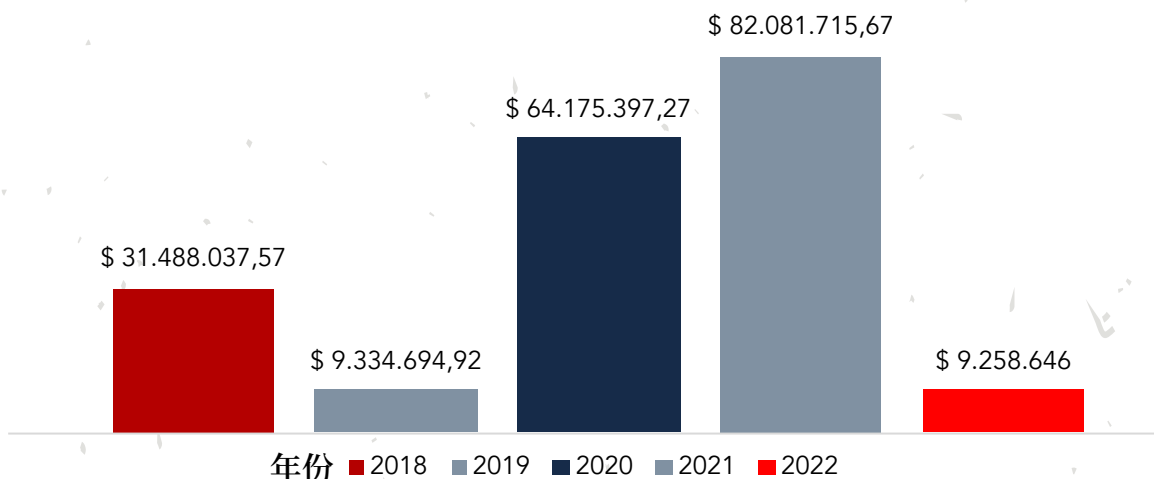
中国在哥伦比亚的存在

在过去的25年中，哥伦比亚和中国之间的贸易一直呈上升趋势，致使中国成为哥伦比亚第二大重要贸易伙伴，年增长率达到18%（Banrep，2022年）。具体而言，中国对哥伦比亚的出口在2022年第一季度达到了约9258.646万美元（DANE，2022年）。这意味着，自中国的进口同比增长了45.82%，其中哥伦比亚对中国最大的需求是机械和纺织品类产品。

另一方面，对中国的出口占哥伦比亚总出口的4.03%（DANE，2022年），使其成为哥伦比亚的主要贸易伙伴之一。然而，它仍然低于美国（25.7%）、巴拿马（11.4%）和印度（5.3%）等其他经济体。

截至2022年10月，在哥伦比亚的外国直接投资（FDI）达到了58亿美元，较去年同期增长了77%（MINCIT，2022年）。其中一个原因是基础设施项目的资金支持增加，如“西部区域轻轨”Regiotram项目和波哥大地铁项目，这两个项目的资金总额约为2.43亿美元（Bloomberg，2022年）。连同上述两个项目，哥伦比亚正在实施总共36个项目，总金额约为20.48亿美元，涉及波哥大（32个项目）、玻利瓦尔省（2个项目）、山谷省（1个项目）、梅塔省（1个项目）和安蒂奥基亚省（2个项目）。

外商直接投资



来源：根据《可互换经济统计系统》（国家商务信息旅游部，2022年）的数据进行的自行整理。

另一方面，哥伦比亚已经成为区域内重要的科技和通信企业的运营中心。2022年，该国有118家中国企业正在运营（哥中商会，2022年）。

此外，中国企业涉足哥伦比亚经济的不同领域，如基础设施、汽车工业、矿业和能源，使中国成为在哥伦比亚投资规模最大的亚洲国家（Procolombia，2021年）。

从2015年开始，道路和多模型的基础设施一直是中国企业在哥伦比亚主要的投资兴趣之一，特别是中国港湾和中国土木工程建筑总公司（CCECC）的联营企业。

中国港湾工程有限公司（CHEC）负责“Mar 2” APP公路项目，该项目于2015年签约，总金额为1.8万亿哥伦比亚比索，将修建254公里的道路，连接安蒂奥基亚省和该国北部地区。该特许经营项目旨在缩短Cañasgordas到Uramita之间的交通时间，建设Fuemia乡村地区的新单车道道路，以及在Uramita到Dabeiba之间的现有道路的运行和维护。

另一方面，中国土木工程建筑总公司（CCECC）负责建设“西部区域轻轨”项目，该项目于2019年中标，总金额为3.4万亿哥伦比亚比索，将通过一条39.6公里长、设有17个车站的线路连接波哥大和昆迪纳马卡省地区。从商业角度来看，哥伦比亚对中国最感兴趣的是平衡商业贸易和促进中国在该国的投资增加。

最后，中国对哥伦比亚的直接投资水平增加是由于在解决贸易壁垒和投资流入方面的便利条件。此外，中国企业在土地购买、4G公路、机场和港口投资以及制造业和技术领域的机会方面获得了比较优势。

一带一路

中国在哥伦比亚的更大存在与中国政府更积极的外交政策和“一带一路”倡议的推动相一致。该倡议旨在建立一个连接中国、欧亚大陆、中东、欧洲、非洲和拉丁美洲的商业走廊网络。通过该倡议，中国力图推动国际组织的发展，加强与各种金融机构的联系，并制定多边和双边条约，以促进全球投资和建设一个全球性的基础设施和贸易体系（Müller-Markus, 2016年）。同时，它旨在促进中国和其他参与国家的经济增长和发展，为全球贸易的加强做出贡献。

根据中国国家主席习近平的话，一带一路旨在“通过政治、商业、金融和人文交流积极推动国际合作，共同创造发展的动力”（2017年）。为了达成这些目标，中国已经在全球基础设施和合作项目的融资上投入了超过1万亿美元（《华尔街日报》，2022年）。

为此，该项目在战略上建立在两条商业路线上，以促进中国与其他国家之间的贸易：

- 一个通过巴尔干地区的，包含六个陆路走廊的网络将连接中国与中亚和欧洲。
- 一个海上串联印度洋、太平洋和大西洋上的商业港口的海上通路，以拉近拉美、非洲和中东的市场之间的距离。

为了促进各国之间的合作和交流，中国的外交政策从以下五个方面进行了全新的探索：

政治协调：

拓宽共同利益，增进信任，就合作策略达成共识，建立共同点和政府间沟通，以使得各国的优先事项与“一带一路”的目标相一致。

互联互通：

协调基础设施的发展规划，促进国际贸易的重要网络建设，以及能源供应、电信、邮政、边境管控和海关等方面的发展，以促进各国的经济潜力。

自由贸易：

建立促进贸易和投资壁垒的消除的机制，为企业创造有利条件，通过解放各经济体、推进一体化以及提升价值链来改善商业环境。

金融一体化：

加强金融合作，为投资、融资和信贷服务创造良好环境，加强监管合作，促进银行间和多边贡献的便利性。

人员联系：

通过增加互动和相互理解，连接参与该倡议的不同文化，以加强与中国的政治和社会联系，进而促进各国民间社会和政府机构之间的和谐合作。

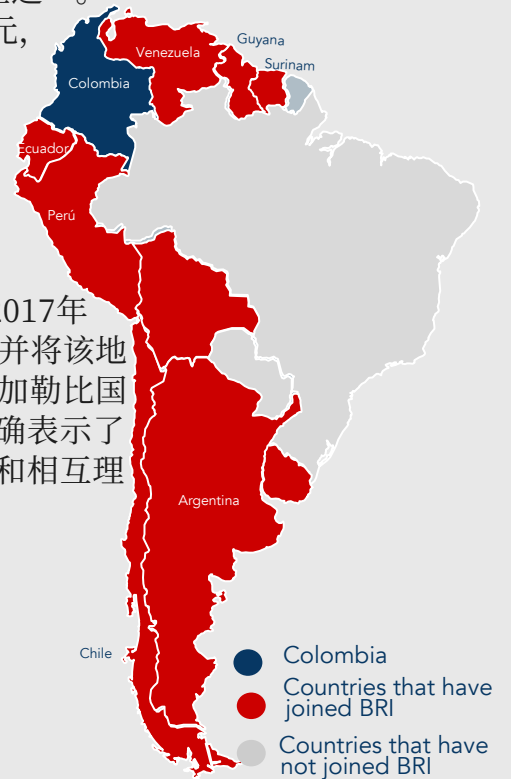
这五个以谅解备忘录形式体现的原则，根据签约国与中国之间达成的协议，在不同商业领域有着不同的承诺。重要的是，谅解备忘录表明签约国有意愿在“一带一路”框架下合作，推进有利于该倡议的项目和法规的实施，同时获得新开发银行、国家开发银行以及私人投资的融资支持。

拉美地区的 “一带一路”

拉美地区已成为中国出口的重要目的地之一，也是增长最快的地区之一。它是中国对外投资的第二大目的地，仅次于亚洲，超过4100亿美元，并有超过2500家中国企业在该地区开展业务（Xiao, 2022）。

中国已成为秘鲁、智利和巴西等国的最重要贸易伙伴，对阿根廷、墨西哥、智利和哥伦比亚等国而言，中国是第二大重要贸易伙伴，并致力于将这些国家纳入其“一带一路”倡议。

该地区与中国之间紧密的商业关系加强了双方之间的信任，这在2017年5月于北京举行的“一带一路”国际合作高峰论坛中得到了体现，并将该地区与“一带一路”倡议联系在一起。因此，2018年中国—拉美和加勒比国家共同体（CELAC）-中国论坛部长级第二次会议的特别声明明确表示了该地区推动“协调、基础设施互联互通、贸易便利化、金融合作和相互理解”的意愿，这对于“一带一路”的发展至关重要。



BRI INITIATIVE IN THE REGION

Source. prepared by the authors
from the countries' memorandums
of understanding

双方都希望推动和扩大合作领域，以加强经济增长并利用彼此经济的互补性。这导致该地区的多个国家加入了已包含147个国家的“一带一路”倡议，其中11个是（FISF）地区的国家。在这些国家中，巴拿马是该地区首个签署意向书加入该倡议的国家，之后紧随其后的是乌拉圭、厄瓜多尔、委内瑞拉、智利、玻利维亚、圭亚那、苏里南、秘鲁和阿根廷。值得注意的是，在过去的10年中，在这些国家，中国已宣布了超过1,200亿美元的外国直接投资。

在这方面，中国已成为秘鲁和厄瓜多尔重大基础设施项目的主要资助者和建设者。一个例子是中国重要企业之一的中远海运港口，目前正在秘鲁建设投资36亿美元的Chancay多用途码头。该项目旨在成为太平洋地区的主要商品交换和分配中心，“将吸引约50%的中南美贸易”（González, 2022）。

此外，在厄瓜多尔，中国的投资有助于建设重要的基础设施项目，并大大增加了该国的财政收入。中水电建设集团公司（Sinohydro）已建造了厄瓜多尔最大的水电站之一——Coca Codo Sinclair，其发电量占全国电力的30%，总投资32亿美元（厄瓜多尔能源和矿业部，2022）。此外，中国进出口银行还以2,100万美元为厄瓜多尔沿海城市曼塔的埃洛伊·阿尔法罗将军国际机场的重建进行了融资（中拉论坛，2022）。厄瓜多尔中南美矿业公司（ECSA）在厄瓜多尔的矿产勘探和开采方面投资总额达15.7亿美元，向政府提供1亿美元的预付款、8亿美元的税收，并创造了近5,000个直接就业岗位和超过15,000个间接就业岗位（厄瓜多尔中国大使馆，2022）。



整体而言，一带一路倡议已经加强了中国在该地区的存在，为各国非常重要的项目带来了资金和技术。中国主要发展银行向拉美国家提供贷款，并鼓励其企业融入我们的经济体系，这在疫情后的复苏环境下促进了贸易，创造了就业机会，并缩小了社会差距。与一带一路倡议的目标相一致，中拉合作和中国的投资为长期合作建立了协同效应（González, 2022）。这使得双边关系取得了质的飞跃，实现了议程的更好衔接。

中国对拉美的能矿产品的兴趣已经演变到新的领域，如机械、可再生能源和电动车辆（González, 2022）。在这方面，该地区已经具备了实现2030年可持续发展议程的工具，在此过程中中国有机会通过“1+3+6实际合作计划”，继续为这些国家的发展做出贡献，这些涵盖基础设施、工业制造文化、能源、信息技术、科技创新等领域（习近平，2016年）。例如，中国电动汽车和太阳能电池板制造商比亚迪（BYD）在智利建立了一个工厂，为圣地亚哥的公共交通车辆转型做出了贡献。此外，阿根廷也是另一个成功将中方合作与其发展目标相结合的国家，中国进出口银行为该国最大的太阳能项目Cauchari Solar Park提供了资金支持（González, 2022）。

同样可以肯定的是，通过参与该倡议，拉美已经获得了更多进入亚洲市场的机会。此外，对本地区的涉足也使该亚洲国家有机会推广其金融机构和一体化战略。在该倡议框架下签署的项目涉及经济政策协调、互联互通与产业、基础设施项目和银行信贷等领域，尽管加入该项目的国家面临债务风险，但大多数国家发现这为刺激和促进经济增长提供了可能性。

最后，该倡议为加强与该地区国家的合作关系和发展经济的纽带提供了理想的框架。

一带一路之于哥伦比亚

“一带一路”倡议提出的商业网络和发展潜力，有望显著改善贸易和外国投资。通过加强与中国的合作关系，可以促进哥伦比亚基础设施、可再生能源、技术和矿业等领域的新项目发展，获得私人资金支持，并实现合作和技术转让，从而使得哥伦比亚在短期、中期和长期内受益。

据估计，参与一带一路倡议的经济体之间的贸易额相较其应有潜力有30%的差距，而外国直接投资的差距高达70%（世界银行，2019年）。然而，一带一路倡议所提供的资金注入可以推动哥伦比亚的贸易和投资，降低经营成本，并弥合国内基础设施和技术领域的社会差距。

尽管哥伦比亚在该地区的中国投资较少，但中国经济在2023年的复苏可能意味着未来几年内中国资本在哥伦比亚的增加。这为哥伦比亚经济带来了机遇，该国当前面临财政困难、高通胀率和低增长预期的挑战。

市场中高附加值产品比例的增加，给哥伦比亚造成了不利的贸易差额，2022年贸易逆差达到84亿美元。然而，中国投资对于提升该国竞争力的潜力可以改善这一情况（哥伦比亚工业、贸易和旅游部的数据）。中国企业目前对资助5G网络、重要高速公路、非传统能源发电的兴趣，特别是将更好产品引入中国市场，这些都为哥伦比亚提供了机遇。

目前，中国企业在基础设施领域具有的广泛技术知识和过剩的产能，可以加强哥伦比亚的道路、海运和航空连接，以及通信和电力供应。然而，据哥伦比亚国家道路研究所称，哥伦比亚的铺装道路比例在该地区属于最低的，大部分道路由地方政府负责，这在很大程度上限制了长期扩建和维护所需的资源的分配。另一方面，国家承担了一小部分大型高速公路，其中私营部门通过公私合作伙伴关系（APP）参与其中。这凸显了国家在基础设施融资和发展方面的限制，以及中国在这方面的资源潜力。

迄今为止，公私合作伙伴关系（APP）的发展促使中国资源通过特许权的形式，在与中央政府共同合作，资助、建设和管理哥伦比亚的战略基础设施项目。在这种方式下，负责特许权的企业承担与设计、建设和项目执行延迟相关的风险，并负责至少20年的运营。通过这种方式，可以调动必要的资源来实现诸如国家的第四代高速公路项目“Mar 2”。

从这个意义上讲，中国在哥伦比亚沿海地区，尤其是太平洋沿岸的投资项目的增加将成为BRI项目在该地区的主要入口。仅布埃纳文图拉港口（Buenaventura）就接收了来自中国的、哥伦比亚进口货物的近60%。该港口拥有五个码头，与全球50个港口相连，并且是为哥伦比亚65%的国内市场提供服务最高效的港口，而且仍有扩张的可能性（交通部，2020年）。因此，2019年签署了关于建设布埃纳文图拉经济活动中心（CAEB）的谅解备忘录，以及当前政府对将印度-太平洋市场纳入哥伦比亚的兴趣，都表明了中国投资在该地区与BRI签署的机会（太平洋沿岸市长峰会，2022年）。

乔科（Chocó）也是中国在哥伦比亚潜在的投资重点。目前，中国企业英利能源（Yingli Energy）已加入乔科太阳能项目，该项目旨在

建设一个产生1.8兆瓦的太阳能发电站，惠及该地区的六个市镇（ACIS，2021年）。此外，中国港湾也有意参与建设Tribugá深水港口，该港口旨在降低海运成本并促进乔科省的发展（Bermúdez，2019年）。

如果哥伦比亚签署谅解备忘录，加入“一带一路”倡议，将推动类似项目的发展，以促进太平洋沿岸和哥伦比亚其他地区的更大连通性、竞争力和融入。在这种情况下，哥伦比亚可以获得更多贷款、更多投资和不断增长的援助，这将加强中国作为战略合作伙伴的关系，尤其是在我们已经介绍的各个领域。

综上所述，这为哥伦比亚保持其作为拉丁美洲第四大经济体的地位提供了机会，而无需完全依赖其他国家的国防援助或严格的安全政策（Bouchard，2022年）。就像中国在拉丁美洲其他国家所做的那样，这可能推动向经济和金融政策合作的转变，从而帮助哥伦比亚跳出中等收入陷阱。这可以通过引导中国的公共和私人资源，并充分意识到哥伦比亚在地理和经济上的潜力，促进其竞争力和市场国际化的条件来实现。

因此，中国企业对哥伦比亚的信任至关重要，特别是在经济事务上的理解成为两国外交关系的基础。这种情况是在一个有利、可预见和透明的法律框架下实现的，该框架保护投资并促进个人倡议，通过降低贸易壁垒吸引大量资金流入，加深双边关系并取得积极的成果。这样，哥伦比亚已经从技术转移、就业增加和基础设施发展等方面获得了好处，而这些好处有望通过签署BRI谅解备忘录来进一步提升，从而增强哥伦比亚在印度-太平洋市场的竞争力和融入度。




ONE BELT ONE ROAD:

AN OPPORTUNITY FOR COLOMBIA



Vali Consultores a public and government affairs consulting firm, we present an analysis of the opportunities that One Belt One Road symbolizes for Colombia.

WWW.VALICONULTORES.COM



Since the beginning of relations with China, Colombia has sought to position itself as a strategic partner of the Asian country, due to China's growth as a relevant actor in economic terms. Thus, Colombia's strategic interests have focused on addressing economic and trade issues, without necessarily implying the absence of political interests.

Furthermore, the arrival of Gustavo Petro to the presidency of Colombia projects a favorable scenario to promote rapprochement with China, from the political aspect. The common interests in agendas such as energy transition, climate resilience, peace issues and regional development open opportunities for cooperation, where the Asian country can contribute with resources and experiences that will benefit Colombia.

Moreover, the development of China foreign policy will increase investment and resources in the region, thus, from Vali Consultores a public and government affairs consulting firm, we present an analysis of the opportunities that One Belt One Road symbolizes for Colombia.

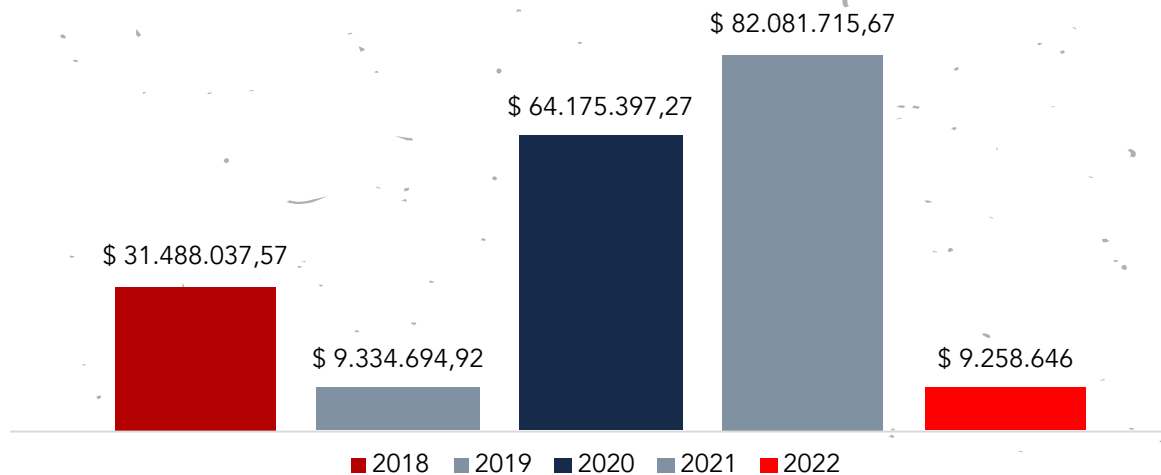
Chinese presence in Colombia

During the last 25 years, trade between Colombia and China has maintained an upward trend, consolidating itself as the second most important trading partner for Colombia; with a growth rate of 18% per year (Banrep, 2022). Specifically, China's exports to Colombia during the first semester of 2022 reached a value close to USD \$9,258,646 million (DANE, 2022). In this aspect, imports from the Asian country experienced an increase of 45.82% with respect to the same period of the previous year, where the most requested products by the country were those related to machinery and textiles.

On the other hand, China accounted for 4.03% of Colombia's total exports (DANE, 2022), making it one of the country's main trading partners. However, it ranks below other economies such as the United States (25.7%), Panama (11.4%) and India (5.3%).

By October 2022, Foreign Direct Investment (FDI) reached USD \$5.8 billion, which represented a 77% growth compared to the previous year's results (MINCIT, 2022). An example of this has been the increase in the financing of infrastructure projects such as the Regiotram de Occidente or the Bogotá Metro, both projects totaling resources close to \$243 million dollars (Bloomberg, 2022). In addition to this, 36 projects are developing in the country for a value of close to US\$2.048 million in regions such as Bogota (32), Bolivar (2), Valle del Cauca (1), Meta (1) and Antioquia (2).

FOREIGN DIRECT INVESTMENT



Source: Prepared by the authors with data from " Sistema de Estadísticas Económicas Intercambiables" (MINCIT, 2022)

On the other hand, Colombia has managed to consolidate itself as a center of operations at the regional level for important technology and communications companies. By 2022, 118 Chinese companies were operating in the country (Cámara Colombo China, 2022).

Moreover, Chinese companies have become involved in different sectors of the Colombian economy, such as infrastructure, the automotive industry, mining and energy, which has positioned China as the Asian country with the largest volume of investments in Colombia (Procolombia, 2021).

In this regard, since 2015, road and multimodal infrastructure has been one of the main investment interests of Chinese companies in Colombia, specifically by China Harbour and China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) consortiums.

Furthermore, China Harbour Engineering Company Ltd (CHEC), oversees the PPP (Public-Private Partnership) Autopista al Mar 2 (highway), a project contracted in 2015, for an amount of \$1.8 billion pesos (4 million USD) where 254 km will be built to connect the department of Antioquia and the northern part of the country.

Additionally, the China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC), is responsible for the construction of the Regiotram de Occidente (commuter train), awarded in 2019 for a value of 3.4 billion pesos (7.6 million USD) that will connect Bogotá and Cundinamarca through a line of 39.6 km and 17 stations. In terms of commerce, Colombia's greatest interest in China is to equilibrate the trade balance and encourage an increase in Chinese investments in the country.

Finally, the increase in the level of Chinese FDI in Colombia is due to the facilities that exist in relation to trade barriers and the entry of investment flows. In addition to this, Chinese companies have found comparative advantages in the purchase of land, investment in 4G highways, airports and ports, and opportunities in the manufacturing and technology sector.

One Belt One Road

China's increased presence in Colombia has coincided with the development of a more active foreign policy by the government in Beijing, and its catalyzation with the Belt and Road Initiative (BRI). This initiative contemplates a connectivity network that integrates trade corridors between China, Eurasia, the Middle East, Europe, Africa and Latin America. Through this, the Chinese government seeks to empower international organizations, link various financial institutions, and develop multilateral and bilateral treaties, with the aim of boosting investment and the construction of a global infrastructure and trade system (Müller-Markus, 2016). The strategy also seeks to benefit the economic growth and development of China and other member countries, which contributes to the strengthening of global trade.

In the words of the president of the Asian country, Xi Jinping, the BRI seeks to "actively promote international cooperation through political, commercial, financial and people-to-people relations; to create engines of shared development" (2017). In this regard, China has invested more than \$1 trillion dollars in infrastructure and financing of cooperation programs globally, aimed at the fulfillment of those objectives (The Wall Street Journal, 2022).

Initially, the project is built on two strategically integrated commercial routes for trade between China and other countries:

- A land network of six corridors that would link China with Central Asia and Europe, crossing the Balkans.
- A maritime route linking the markets of Latin America, Africa and the Middle East through commercial ports in the Indian, Pacific and Atlantic Oceans.

This interest in promoting cooperation and closeness between countries has been pursued through a new approach to China's foreign policy, oriented along five lines:

POLITICAL COORDINATION:

Expanding shared interests, improving trust, and generating consensus on cooperation strategies, establishing common ground and intergovernmental communication that allows the priorities of the different countries to be aligned with the BRI objectives.

CONNECTIVITY:

Align infrastructure development planning, facilitating the construction of international networks of great importance for trade, as

well as the development of aspects such as energy supply, telecommunications, postal services, border controls and customs to promote the economic potential of the different countries.

FREE TRADE:

Mechanisms are established to facilitate the elimination of trade and investment barriers, creating a favorable outlook for companies based on the liberalization of the different economies, their integration and the improvement of value chains.

FINANCIAL INTEGRATION:

Increase financial cooperation to create a favorable environment for investment, financing and credit services, strengthening regulatory cooperation and facilitating interbank and multilateral contributions.

PEOPLE-TO-PEOPLE LINKS:

Connecting the different cultures that make up the initiative through greater interaction and mutual understanding, to strengthen political and social ties with China, which in turn will facilitate harmonious cooperation between the different countries, from civil society and government agencies.

The five principles are embodied in memoranda of understanding which, depending on the agreements established between the signatory country and China, may vary in their commitments in different commercial areas. In principle, the memorandum establishes the signatory country's willingness to cooperate in common interests, within the framework of the Belt and Road initiative. Moreover, it indicates a commitment by the signatory to advance in the implementation of projects and regulations favorable to the initiative, with financing from institutions such as the New Development Bank and the China Development Bank, as well as private investment resources.

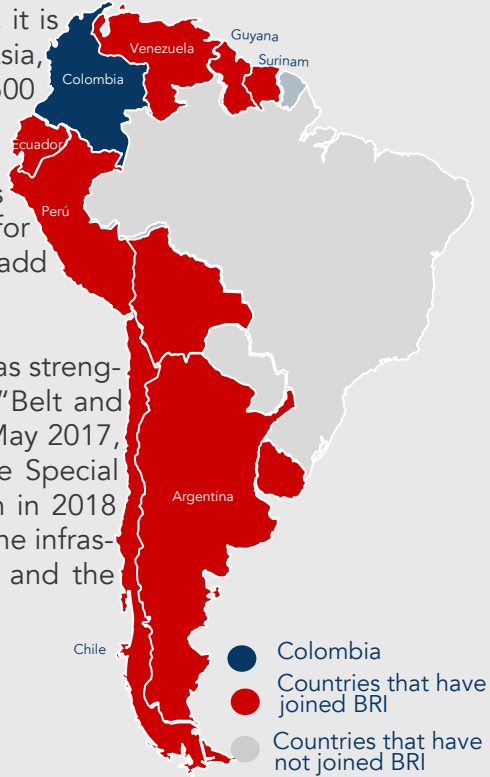


One Belt One Road in Latin America

Latin America has established itself as one of the most important destinations for Chinese exports. It is one of the highest-growing regions. Besides, it is the second destination in terms of foreign investment, just below Asia, exceeding USD \$410 billion and with the presence of more than 2,500 companies (Xiao, 2022).

This has given China the position of the first trading partner of countries such as Perú, Chile and Brazil, and the second in terms of prominence for countries like Argentina, Mexico, and Colombia, which it has sought to add to its BRI initiative.

The commercial closeness between the region and the Asian country has strengthened the trust between the sides, which was demonstrated at the "Belt and Road" International Cooperation Forum, that took place in Beijing in May 2017, in which the region was involved in the BRI initiative. In this way, the Special Declaration of the II Ministerial Meeting of the CELAC - China Forum in 2018 made clear the intention of the region for "promote the coordination, the infrastructure interconnectivity, trading coordination, financial cooperation and the mutual comprehension", necessities for the development of the BRI.



BRI INITIATIVE IN THE REGION

Source. prepared by the authors from the countries' memorandums of understanding

The desire of both parts to promote and expand the areas of cooperation, with the aim of strengthening economic growth and taking advantage of the complementarity of their economies, has led to some countries of the region to join the BRI, with the participation of 147 countries, 11 of them are from the region (FISF). Among these, Panama was the first actor of the region to sign the Memorandum of Understanding to incorporate the initiative, followed by Uruguay, Ecuador, Venezuela, Chile, Bolivia, Guyana, Surinam, Perú and Argentina. It is important to emphasize, in the last 10 years, more than US \$120 billion in Foreign Direct Investment has been announced for these countries.

In this regard, China has become the main financier and builder of large infrastructure projects in countries such as Perú and Ecuador. For example, Cosco Shipping Ports is one of the biggest Chinese companies that is currently building the "Terminal Multipropósito de Chancay Perú", with an investment of USD \$3,600 million. This project seeks to become the main hub for the exchange and distribution of commodities in the Pacific, "attracting close to 50% of the trade between China and South America" (González, 2022).

Likewise, in Ecuador, Chinese investment has favored the construction of important infrastructure projects and has contributed to the country's tax revenues. The company Sinohydro has built one of the biggest hydroelectric plants in the country, Coca Codo Sinclair, which generates 30% of the country's electricity and has an investment of USD \$3.2 billion (Ministry of Energy and Mines, 2022). Furthermore, the Export-Import Bank of China has financed the reconstruction of the General Eloy Alfaro International Airport in the coastal city of Manta with a loan of USD \$21 million (China-CELAC Forum, 2022). ECSA has invested a total of USD \$1.570 million in mineral mining in the country, contributing USD \$100 million in anticipated royalties to the Government, USD \$800 million in taxes, generating close to 5,000 direct jobs and more than 15,000 indirect jobs (Embassy of China in Ecuador, 2022).



Overall, the Belt and Road has strengthened China's presence in the region, attracting financing and technical expertise to advance projects of great importance to the countries. Loans from China's major development banks to Latin American governments and incentives for their own companies to integrate into our economies have boosted trade in a context of post-pandemic recovery, generating jobs and closing social gaps. In line with the objectives of the BRI, Chinese cooperation and investment has made it possible to establish long-term synergies in terms of collaboration (González, 2022). This has facilitated a qualitative leap in bilateral relations, achieving better coordination of agendas.

China's interest in Latin America's mining and energy industry has evolved into new sectors, such as machinery, renewable energy, and electric transportation fleets (González, 2022). Thus, the region has had instruments to comply with its 2030 Agenda for Sustainable Development, where China has the opportunity to continue contributing to the progress of the countries, from the 1+3+6 Practical Cooperation Program, on the sectors of infrastructure, culture manufacturing industry, energy, information technology, scientific and technological innovation (Xi Jinping, 2016). This has favored, for example, the development of a Chinese factory of electric transport and solar panels (BYD) in Chile, which contributed to the transformation of the public transport fleet in Santiago. Meanwhile, Argentina has been another actor that has managed to articulate Chinese cooperation with its development objectives, building the largest solar energy project in the region, Parque Solar Cauchari, financed by the Export-Import Bank of China (González, 2022).

Similarly, by participating in the initiative, Latin America has gained greater access to Asian markets. Likewise, the incursion into the region has allowed the Asian country to promote its financial institutions and its integration strategies. The projects that have been signed within the framework of this initiative have been related to areas such as the coordination of economic policies, connectivity and industrial, infrastructure projects and bank loans, and despite the risk of indebtedness to which the countries that adhere to the project are exposed, most of them have found a possibility for the stimulation and growth of their economies.

Finally, this initiative provides an ideal framework for strengthening relations and cooperation ties for the economic development of the countries in the region.

One Belt One Road for Colombia

The network of trade and development connections proposed by the BRI initiative has the potential to significantly improve trade and foreign investment. Cultivating this relationship could foster the development of new infrastructure, renewable energy, technology and mining projects with private financing, as well as cooperation mechanisms and knowledge transfers that will benefit Colombia in the short, medium and long term.

It is estimated that trade in the economies that make up the initiative has been 30% below its potential and FDI 70% below its potential (World Bank, 2019). However, the capital infusion provided by the BRI can revitalize trade and investment in Colombia, decreasing the costs of operations, the social gaps in infrastructure, and in technology that remain in the country.

Colombia has been one of the countries with the lowest Chinese investment in the region; however, the reactivation of the Asian country's economy in 2023 may represent a possible increase of Chinese capital in the country in the coming years. This opens windows of opportunity for the Colombian economy, which is currently facing fiscal difficulties, high inflation rates and low growth projections.

Access to higher proportions of high value-added products to the market have produced an unfavorable trade balance for Colombia, which in 2022 reached \$8.4 billion dollars, however, the potential of Chinese investment to contribute to the development of the country's competitiveness can improve this scenario (MINCIT). The current interest of Chinese companies in financing projects such as the 5G network, important highways, energy generation from non-conventional sources and, especially, the approach of the Chinese market with better products, open a window of opportunity for the country.

Currently, the extensive technical knowledge of Chinese companies in terms of infrastructure and surplus industrial capacity can contribute to strengthening the country's road, maritime and air connectivity, as well as communications and electricity supply. Colombia has one of the smallest proportions of paved roads in the region, according to the National Roads Institute (Instituto Nacional de Vías). Most of its network is in the hands of subnational governments, which greatly limits the allocation of resources for its long-term expansion and maintenance. On the other hand, a small proportion corresponds to large highways in charge of the State, where the possibility of private participation through public-private partnerships (PPP) has been opened. This has brought to the table the limitations that the State has for the financing and development of infrastructure, and the potential that China has in terms of resources in this area.

So far, the development of PPPs has made it easier for Chinese resources to finance, build and manage strategic infrastructure projects for the country, in conjunction with the National Government, through concessions. In this way, the companies in charge of the concessions assume the risks associated with the design, construction and delays in execution, and in turn, their operation for a minimum period of 20 years. Thus, it has been possible to channel the necessary resources for the materialization of works such as the fourth-generation highways in the country as "Mar 2".

In this regard, the increase in Chinese investment projects on the Colombian coast would be one of the main entry points for BRI projects, particularly in

the Pacific. The Buenaventura port alone receives close to 60% of Colombian imports from China, it has five terminals, connections with 50 ports worldwide and is the most efficient to serve 65% of Colombia's domestic market, with the possibility of continuing to expand (Mintransporte, 2020). Thus, the signing of a Memorandum of Understanding for the construction of the Buenaventura Economic Activities Center in 2019 (CAEB) and the current government's interest in integrating Indo-Pacific markets to the country, show the opportunities that Chinese investment in the region may have with the signing of the BRI (Summit of Mayors of the Pacific Coast, 2022).

Chocó is also a potential focus for Chinese investment in the country. Currently, the company Yingli Energy has joined the Chocó Solar project, which seeks to build a solar park that will generate 1.8 MW and benefit six municipalities in the department (ACIS, 2021). Likewise, China Harbour has been one of the companies interested in participating in the construction of a deep-water port in Tribugá, which seeks to lower the cost of maritime freight and attract more development to Chocó (Bermúdez, 2019).

The signing of the Memorandum of Understanding, by which Colombia would join the Belt and Road Initiative, would enhance the development of similar projects which are betting on greater connectivity, competitiveness and insertion of the Pacific Coast and other regions of the country. The above, with increased loans, greater investment and growing assistance that will strengthen China's role as a strategic partner in sectors such as those we have already presented

In essence, this presents an opportunity for Colombia to maintain its position as the fourth largest economy in Latin America, without having to rely exclusively on defense assistance or the stringent security policies of other countries (Bouchard, 2022). This could, as it has done in other Latin American countries, drive a shift towards cooperation in economic and financial policy that would facilitate the country's leap out of the middle-income trap. This would be based on the channeling of public and private resources from the Asian giant that, aware of the country's potential in geographic and economic terms, would favor its competitiveness and its conditions for insertion in the international market.

Considering the foregoing, the confidence of Chinese companies in Colombia is fundamental, as long as understanding in economic matters is the basis of diplomatic relations between the two countries. This scenario has been achieved based on a favorable, predictable, and transparent legal framework, which protects investments and encourages private initiative, achieving positive results from low barriers to trade, the attraction of significant capital flows and the deepening of bilateral relations. In this way, benefits have been generated in terms of technology transfers, employment generation and infrastructure development for Colombia, which are intended to be enhanced with the signing of the BRI Memorandum of Understanding, increasing the competitiveness and insertion of our country in the Indo-Pacific markets.

vali

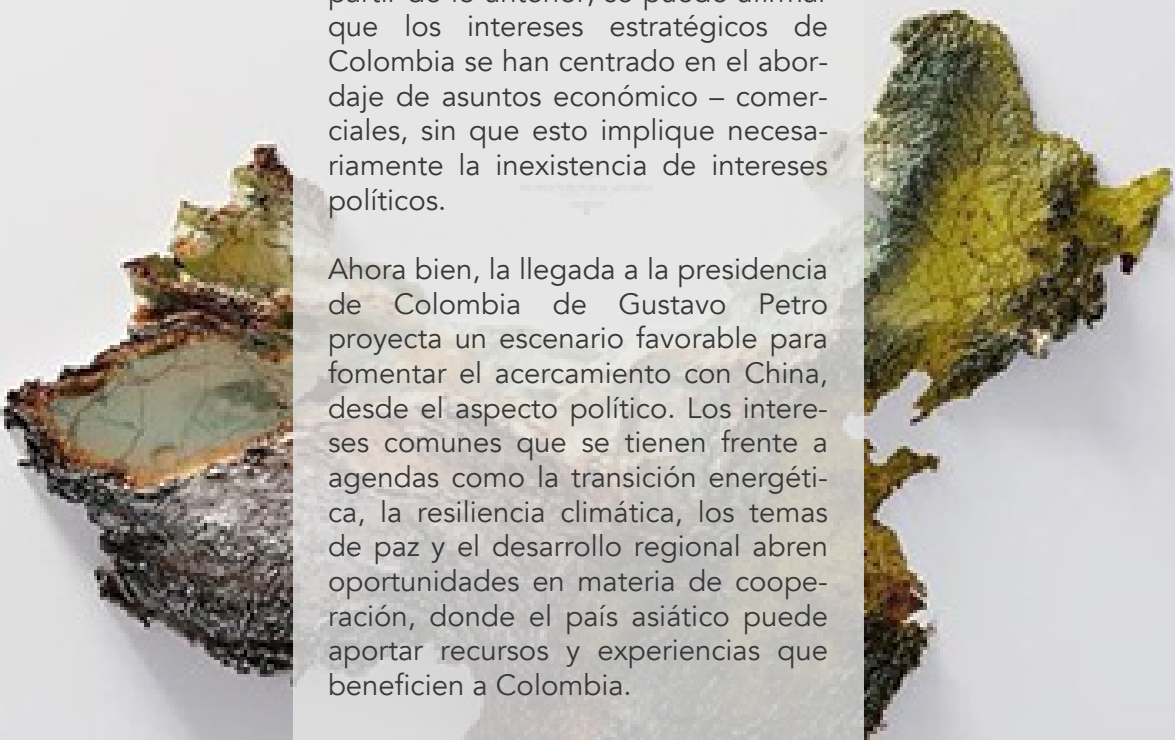
ONE BELT ONE ROAD:

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.

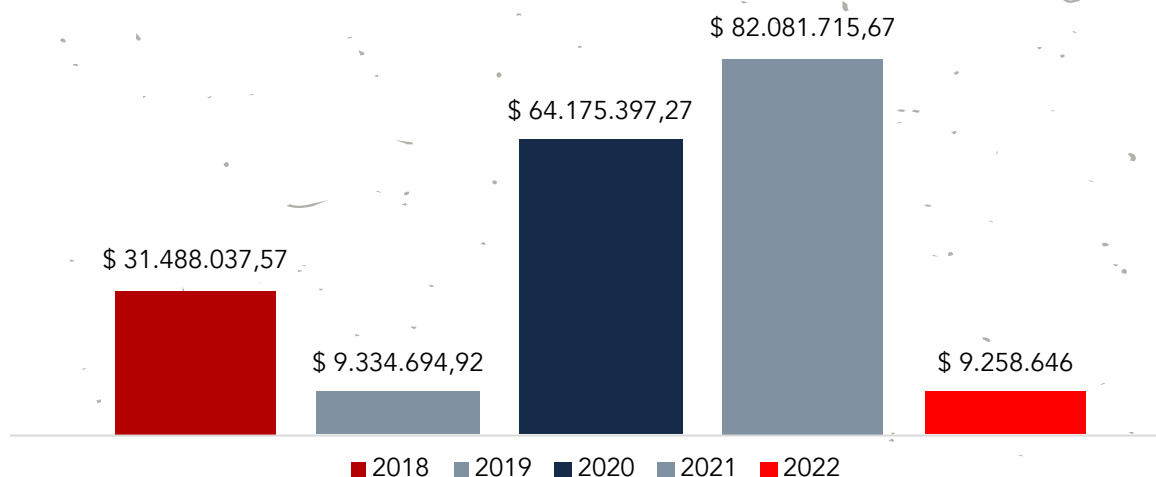
Presencia de China en Colombia

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 alcaldesas 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.

A faint, dark blue map of Colombia is centered in the background of the page. The word "vali" is written in a large, white, serif font across the middle of the map. The letter 'i' has a red and white Santa hat icon on top of it.

vali

FOR MORE INFORMATION CONTACT US

(+57) 3182312453
WWW.VALICONULTORES.COM
 @VALICONSULTANT

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