

Las relaciones China y América Latina en 2015

Marcos Cordeiro Pires, Gustavo Enrique Santillán y José Luis Valenzuela Álvarez



Introducción

Los organizadores del Anuario de la Integración 2015 de CRIES nos desafiaron a pensar la evolución de las relaciones latinoamericanas durante el período 2014/2015. Si concentrásemos el análisis en el comercio y las inversiones, como habíamos hecho en la edición anterior, no tendríamos mucho para decir. Por eso, buscamos analizar la evolución de las relaciones sino-latinoamericanas a partir de nuevos elementos, como los avances en el campo político, el impacto de la reducción de los precios de los *commodities* en las economías locales, e inclusive en el impacto del ingreso de compañías automovilísticas chinas en el MERCOSUR.

De hecho, cuando se analiza la relación entre China y los países de América Latina y el Caribe (ALC) entre 2014 y 2015, la primera cuestión a ser considerada es la caída en el volumen de comercio entre los socios. De manera específica, en el caso de Brasil, tras haber alcanzado el flujo comercial su punto cúlmine en 2013 -momento en que sumó 83 mil millones de dólares- ocurrió una reducción del 7%, para 2014, o sea, un monto de 78 mil millones. Para los primeros nueve meses de 2015, este volumen cayó aún más, en un 16% respecto al mismo período de 2014. Visto desde el lado latinoamericano, además de la caída en el volumen exportado a China, pesó la fuerte reducción en el precio de *commodities* como la soja (-25%), el hierro (-54%), el petróleo (-50%) y el azúcar (-20%), revelando así una crisis de mayor profundidad, que ha alcanzado a otros países de ALC.

Si desde el punto de vista del comercio la crisis internacional y la reducción del ritmo de crecimiento de China pueden ser responsables (o no) de la reducción, no podemos decir lo mismo con respecto al aumento de la interlocución política, ni tampoco respecto de las inversiones chinas. En primer lugar, es importante constatar un mayor grado de institucionalización de la relación entre China y ALC. Luego del anuncio de la creación del Foro China-CELAC (FCC) en enero de 2014 en La Habana, Cuba, la primera reunión de este ámbito ocurrió un año después en Pekín, involucrando a los Ministros de Relaciones Exteriores de los países de la región y a los cuatro Jefes de Estado. En aquel momento, se anunció un Plan Conjunto para el quinquenio 2015-2019, siendo asimismo establecidas las reglas básicas de funcionamiento del Foro. El FCC destacó la posibilidad de estimular la colaboración en el área económica, a partir de la cual los fondos y las empresas del gigante asiático contribuirían a la construcción de infraestructuras en ALC.

Por otro lado, como ejemplo de la expansión del capital productivo chino en la región, y más específicamente al interior del MERCOSUR, vale la pena advertir el aumento de la presencia de ensambladoras



chinas, y reflexionar acerca de cómo ha impactado este proceso en el Régimen Automotriz vigente al interior del bloque comercial, presionando fuertemente sobre las cadenas productivas que involucran a Argentina y Brasil. Concretamente, la llegada de estas compañías tiende a desorganizar la actual conformación que privilegia a empresas principalmente europeas y norteamericanas, establecidas en ambos países desde la década de 1950.

Para dar cuenta de estos temas, dividimos el texto en tres secciones. La primera sección analiza los aspectos políticos de la relación entre ALC y China, culminando en la creación del FCC. A continuación, y en vista de la comprensión de la importancia de la crisis de los *commodities* en las actuales dificultades económicas de los países de nuestra región, lanzamos una pregunta que permite reflexionar sobre la influencia de la desaceleración de China en la cotización de los mismos: ¿se trata aquí de una crisis latinoamericana causada por el freno del crecimiento chino? Finalmente, en la tercera sección, discutiremos sobre el impacto de la industria automotriz y de la inversión china sobre las cadenas de valor ya consolidadas, y en la desarticulación de la política industrial negociada en el seno del MERCOSUR.

1. La evolución política de las relaciones sino-latinoamericanas: del bilateralismo al Foro China-CELAC

Las relaciones China - ALC se vienen incrementando año a año desde el comienzo de la primera década del presente siglo. Hasta entonces, el país asiático no tenía prácticamente ningún protagonismo en nuestra región. En el caso de Brasil, China era su décimo socio comercial, pasando en 2009 a superar a los Estados Unidos como principal destino de sus exportaciones. Este proceso quebró una pauta de primacía norteamericana que databa de la década de 1920. Lo mismo vale para otros países latinoamericanos -como Chile, Argentina, México, Perú, Ecuador, etc.-, donde China se convirtió en un socio comercial muy importante para ellos.

Dos movimientos explican esta situación. En primer lugar, el papel asumido por China en las cadenas mundiales de producción de bienes de consumo, en tanto base exportadora de muchas empresas multinacionales. El ingreso del país en la Organización Mundial del Comercio (OMC), en 2001, allanó el camino para su rápida inserción internacional. En segundo lugar, de manera bastante relacionada con el primer aspecto, encontramos el fuerte crecimiento del Producto

Bruto Interno (PBI) chino, que estimuló el desarrollo de una gran red de infraestructuras, el aumento de la urbanización, y el crecimiento de la renta per cápita. Esto convirtió a China en un gran exportador de bienes de consumo e intermedios y en un gran importador de materias primas, energía e alimentos, al punto en que los países latinoamericanos se convirtieron en importadores de bienes industriales y exportadores de *commodities*.

En la última edición del Anuario de la Integración, publicado en el 2014, ya habíamos llamado la atención sobre esta situación, cuyo impacto principal fue la primarización de la pauta exportadora y la desindustrialización de países como Brasil. En el momento actual, en que ocurre una desaceleración del crecimiento económico chino y una caída acentuada en los precios de los principales *commodities*, el impacto de estos procesos en la economía latinoamericana está siendo muy negativo. Retomaremos esta discusión en la segunda sección de este trabajo.

Otro aspecto importante de la relación sino-latinoamericana, es el significativo aumento de la Inversión Extranjera Directa (IED) china en nuestra región. Como también habíamos mencionado en el Anuario de 2014, a pesar de las dificultades de recolección de datos sobre este fenómeno, es un hecho que ALC se convirtió en el segundo destino de inversión china después de Asia. Este capital acudió a la región con los siguientes objetivos: maximizar la extracción de materias primas, conquistar mercados consumidores, y viabilizar la oferta de alimentos necesaria para atender la creciente demanda del país asiático. Adicionalmente, dichas inversiones se han transformado en un instrumento político para incrementar el papel de China en la región. Esta situación es analizada de manera crítica en un artículo del diario The New York Times, que llama la atención sobre la supuesta estrategia de la potencia asiática:

“Aunque China ha ocupado un lugar preponderante en la economía mundial durante décadas, ahora está ejerciendo su peso financiero con la confianza y el propósito de una superpotencia. Pekín ahora está afianzando agresivamente su influencia económica para ganar aliados diplomáticos, invertir su vasta riqueza, promover su moneda y garantizar acceso a los recursos naturales que tanto requiere” (The New York Times, 2015).

A pesar de la visión crítica de los autores, que refleja la visión de gran parte de la “opinión pública” de los Estados Unidos, no puede perderse de vista que las inversiones chinas se insertan también en una política de relaciones Sur-Sur ya que, a diferencia de otros inversores, la República Popular no trae consigo una lista de





condicionamientos, ni tampoco intenta imponer su modelo político y social a sus socios. Entretanto, las inversiones chinas han dado un aliento adicional a los rivales de los Estados Unidos en el ALBA, bajo la forma de aportes para la explotación de petróleo en Venezuela y Ecuador, o a través inclusive del proyecto de construcción de un canal alternativo en Nicaragua, que podría amenazar los intereses de Estados Unidos (EEUU) en el comercio canalizado por Panamá.

Es importante mencionar asimismo una transformación en el abordaje diplomático de China con respecto a América Latina. Hasta 2014, la relación política externa se desarrollaba básicamente en términos bilaterales, por medio de acuerdos de cooperación, y de asociaciones estratégicas como las establecidas con Brasil, Venezuela, Argentina, México y Perú, y por medio inclusive del establecimiento de tratados de libre comercio (TLC) con este último país, y con Chile. Actualmente, sin dejar de recurrir a estos acuerdos bilaterales, China intenta construir una relación colectiva con las naciones de ALC, tal como se expresa en el establecimiento del FCC, que discutiremos más adelante.

El primer abordaje integral ensayado hacia ALC se dio en 2008, cuando China lanzó su “Libro Blanco sobre la Política de China hacia América Latina y el Caribe”, cuyo objetivo era lanzar una plataforma de relacionamiento con la región. En dicho documento, se expresa:

“Formando parte importante del conjunto de los países en vías de desarrollo, América Latina y el Caribe constituyen una fuerza relevante en el actual escenario internacional. Las nuevas circunstancias traen renovadas oportunidades de desarrollo para las relaciones sino-latinoamericanas y sino-caribeñas. La elaboración por parte del Gobierno chino del Documento sobre la Política hacia América Latina y el Caribe tiene como propósito manifestar con mayor claridad los objetivos de la política china hacia la región, plantear los principios rectores de la cooperación en las diversas áreas durante un determinado período del futuro y promover el continuo desarrollo sano, estable e integral de las relaciones sino-latinoamericanas y sino-caribeñas” (China- Consejo de Estado, 2008).

En aquel momento, los países de la región no comprendieron la invitación china para el establecimiento de un nuevo tipo de relación. Tampoco poseían una política definida para su relacionamiento con China -ni la poseen actualmente- y, finalmente, carecían de una institucionalidad como más tarde vendría a constituir la Comunidad de Estados Latinoamericanos y del Caribe (CELAC), creada en México en 2010.

En 2012, durante su viaje a Brasil, Uruguay, Argentina y Chile, el ex-Premier Wen Jiabao profirió un discurso en la sede de la CEPAL, en Santiago de Chile, en el que reforzaba los términos del documento de 2008:

“China y las naciones de la región somos países en vías de desarrollo cargados de esperanza y con espíritu de superación, formamos parte importante de las fuerzas emergentes internacionales, y nos constituimos como fuerzas activas defensoras de la paz mundial y promotoras del desarrollo conjunto. En las complejas circunstancias internacionales, se están ampliando nuestros intereses comunes, van en aumento las demandas recíprocas, se hace cada día más vehemente nuestro deseo de reforzar la cooperación entre las empresas e incrementar el intercambio entre los pueblos. El ahondar la cooperación, lograr la disponibilidad recíproca y procurar la ganancia compartida concuerda con los intereses fundamentales de nuestros pueblos, y favorece también el desarrollo equilibrado, la prosperidad y la estabilidad del mundo. La parte china está dispuesta a trabajar con la mayor sinceridad para impulsar el desarrollo de la **asociación de cooperación integral entre China y América Latina y el Caribe** y elevar nuestra cooperación pragmática a nuevas cotas”. (Wen Jiabao, 2012) (el resaltado en negritas es nuestro).

El establecimiento de una relación formal entre China y ALC solamente ocurriría en enero de 2014 durante la II reunión de la Cúpula de la CELAC, cuando fue lanzado el FCC. La primera reunión ministerial del FCC, en tanto, tuvo lugar en Pekín, en enero de 2015. Allí, el Presidente Xi Jinping concluyó su discurso de inauguración destacando el potencial de crecimiento de la economía china para los próximos 10 años, indicando asimismo que ALC podría beneficiarse de este marco. Según él,

“[En] la próxima etapa, la economía china está entrando en una nueva normalidad; para el próximo lustro, China seguirá manteniendo un ritmo de crecimiento medio y alto. China importará bienes por más de 10 billones de dólares, e invertirá en el exterior más de 500 mil millones de dólares; mientras que los chinos harán más de 500 millones de viajes al exterior. Ello traerá más oportunidades para los otros países del mundo, incluidos los latinoamericanos y caribeños, en cuanto al mercado, inversiones, crecimiento, y cooperación. (...) En resumidas cuentas, China está dispuesta a trabajar junto con los pueblos latinoamericanos y caribeños, a fin de construir con una visión de largo plazo,





y desde una altura estratégica, una nueva plataforma para la cooperación entre China y América Latina y el Caribe en su conjunto, al tiempo de tomar como un nuevo punto de partida la Primera Reunión Ministerial del Foro China-CELAC, y con toda seguridad las nuevas oportunidades para la cooperación conjunta, con miras a escribir juntos un nuevo capítulo para la Asociación de Cooperación Integral China-América Latina y el Caribe, y procurar nuevos avances de nuestras relaciones sobre un nivel aún más elevado” (Xi Jinping, 2015).

El encuentro resultó en la producción de tres documentos (Brasil-MRE, 2015): (a) la *Declaración Conjunta*, que resalta la importancia de la nueva plataforma de diálogo entre las partes y reafirma la importancia de la cooperación entre China y ALC; (b) el *Plan de Cooperación China-ALC 2015-2019*: allí se detallan 13 líneas de acción tales como “política y seguridad”, “relaciones internacionales”, “comercio, inversión y finanzas”, “infraestructura y transporte”, “energía y recursos naturales”, “agricultura”, “industria”, “ciencia y tecnología, aviación y sector aeroespacial”, “educación y formación de recursos humanos”, “cultura y deportes”, “turismo”, “prensa, medios y ediciones”, “protección ambiental, gestión de riesgos y reducción de desastres, salud y erradicación de la pobreza”, y “amistad entre los pueblos”; (c) los arreglos institucionales y reglas de funcionamiento del FCC: ellos establecen las pautas de esta plataforma de cooperación, que prevé la organización de acciones e iniciativas tanto a nivel global, abarcando a todos los países, pero también a nivel subregional o de grupo de países. Se estableció asimismo la libertad de adhesión a las iniciativas, además de determinarse el mecanismo de reuniones y de consulta entre los países participantes.

Lo que llama la atención del resultado de la primera reunión ministerial FCC es el énfasis verificado en el Plan de Cooperación China-ALC 2015-2019 en relación a la temática económica y a la creación de instrumentos de cooperación. La mayor parte de los temas priorizados en el documento se refieren directamente al ámbito económico: inversiones en infraestructura, incentivo al comercio, posibilidades de creación de *joint-ventures*, inversión en energías limpias, turismo, etc. En tanto, los temas esencialmente “políticos y sociales” tuvieron poco desarrollo en el Plan en comparación con los temas económicos. Podemos señalar la apelación a un mayor diálogo en los niveles gubernamental, parlamentario y partidario, el combate a las grandes amenazas internacionales como el terrorismo, narcotráfico, ciberseguridad, tráfico de personas, etc. En lo que respecta a las relaciones, se enfatizó en el fortalecimiento de las organizaciones internacionales y de la cooperación con vistas a la superación de la pobreza, en el combate a los efectos del cambio climático y en

el desarrollo sustentable. Concretamente, se abogó también por ejemplo en pos del apoyo a organizaciones internacionales ligadas a temas ambientales y sociales -como la Cruz Roja, la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, por su sigla en inglés), el Programa Mundial de Alimentos (WFP, por su sigla en inglés) y el *International Fund for Agricultural Development* (IFAD).

La visita realizada por el Premier Li Keqiang a Brasil, Chile, Perú y Colombia en mayo de 2015 reforzó las iniciativas comenzadas en el FCC, y mostró cómo la capacidad financiera de China puede ayudar a la implementación de proyectos de infraestructura. El anuncio de la construcción de la vía férrea bi-oceánica entre el litoral de Brasil y el de Perú fue el proyecto más impactante, previendo recursos estimados en US\$ 10 mil millones. En su discurso ante la CEPAL en Santiago de Chile, Li llamó la atención sobre las oportunidades ofrecidas por China para promover la inversión en ALC:

“Para desarrollar la economía real y promover la cooperación internacional en capacidad productiva, se necesita el sustento financiero. A través del establecimiento de plataformas como el Fondo de Cooperación Internacional en Capacidad Productiva, se concentrará la inversión en la economía real. (...) La cooperación entre China y esta región en materia de capacidad productiva se encuentra en su justo momento, diríamos que es como matar muchos pájaros de un tiro. China posee la capacidad de fabricación de equipos y tecnologías integrales con elevada relación precio-calidad, mientras que esta región abriga necesidades en su ampliación de la construcción de infraestructuras y la actualización de sus industrias. Durante nuestra cooperación, se podrá también fusionar con las tecnologías avanzadas de Estados Unidos y Europa para promover la construcción de las infraestructuras y la actualización industrial de la región con bajo coste y partiendo desde un nivel avanzado” (Li Keqiang, 2015).

Resulta interesante constatar que la mención a Estados Unidos y a Europa, que podrían implicarse en los proyectos de integración regional al ofrecer tecnologías avanzadas, es un mensaje político en el sentido de que la presencia china en ALC no es, en teoría, excluyente con relación a otros socios tradicionales de la región.

El aumento de la presencia china en ALC obedece a los presupuestos de su política formulada en 2008. Los sectores en los que China ofrece créditos y capacidad productiva son justamente aquellos que están perdiendo dinamismo en su propio país a causa del cambio en el motor de la economía doméstica, que pasó a privilegiar el consumo interno por sobre la inversión. Abrir nuevos mercados para



los sectores que poseen capacidad ociosa en China es, entonces, una cuestión esencial.

Por otro lado, viendo el futuro de la relación, y la posibilidad de implementación de un gran paquete de infraestructuras, desde la lógica de ALC, pensamos que esto puede ser esencial para la emergencia de un nuevo ciclo de desarrollo frente a la crisis evidenciada en los precios de los *commodities*, tal como discutiremos en seguida.

El gran problema, a nuestro entender, está en cómo ajustar el gran paquete de inversiones que China quiere estimular con la compleja realidad de los países de nuestra región, cuyas disparidades políticas, económicas y culturales son tan grandes como el deseo de integración, más aún cuando no se observa una gran estrategia por parte de ALC para sacar el máximo provecho de su relación con China.

Además, es preciso considerar la diferencia entre las estructuras institucionales de China y de ALC. Allá, cuando el gobierno decide la implementación de un gran proyecto, toda la estructura estatal se mueve en ese sentido. Aquí, a causa de un burocratismo enraizado en la sociedad, el tiempo que transcurre entre la decisión de un gobierno de construir una hidroeléctrica -a modo de ejemplo-, y su conclusión, puede sobrepasar las tres décadas. Además, la experiencia acumulada por China en otro Foro, como es el caso de su relación con los países africanos, sería prácticamente imposible de reproducir aquí, también debido a diferencias institucionales. En nuestros países existe una sociedad civil que, aún sin poseer un claro proyecto de construcción nacional, posee un poder de veto significativo, y más aún bajo la gran influencia cultural y política de los Estados Unidos.

A continuación examinaremos, teniendo en cuenta estas especificidades, los dilemas planteados para América Latina por las oscilaciones cíclicas de los precios de los *commodities*, principales ítems de exportación a China desde nuestra región.

2. América Latina, China y los commodities: ¿Una crisis latinoamericana causada por el freno del crecimiento chino?

2.1. La década ganada de América Latina

Ocampo (2015: 6) plantea que “la década 2004-2013 fue, de muchas maneras, excepcional en términos de crecimiento económico y más aún en progreso social en América Latina” (2015:6).

Asimismo, señala que “el crecimiento promedio de América Latina fue de 5,2% en el período 2004-mediados 2008”, y agrega que “la deuda externa neta de reservas cayó desde el 28,6% del PGB en 1998-2002 a 5,7% en 2008” (Ocampo, 2015: 7). Asimismo, “la pobreza extrema cayó desde 19% en 1980 a 11% en 2012, mientras la pobreza caía desde 40% a 28% en el mismo período” (*ibídem*: 8). La desigualdad recuperó lo perdido en los 80`s y 90`s, “aunque América Latina continúa teniendo la peor distribución del ingreso del mundo” (*ibídem*: 8). La consecuencia fue “el crecimiento de la clase media, que pasó de representar el 23% de la población al 34%”.

Para Ocampo , “el excelente comportamiento entre 2004 y mediados de 2008 reflejó la extraordinaria coincidencia de cuatro factores externos positivos: un rápido crecimiento del comercio internacional, el boom del precio de los *commodities*, un amplio acceso al financiamiento externo, y las oportunidades migratorias con las crecientes remesas que los migrantes envían a casa” (*op.cit.*: 9)

De estos cuatro factores, China contribuyó notablemente al boom del precio de los *commodities*, debido tanto a la demanda de su industrialización como al desarrollo de su infraestructura y su proceso de migración rural-urbana; y ayudó grandemente al crecimiento del comercio internacional, tanto por su entrada a la OMC en 2001, como mediante su capacidad de inundar con productos baratos los mercados internacionales.

2.2. La crisis, el rebote y la recaída

La hoy llamada ‘Gran Recesión’ sorprendió al mundo en el año 2008, causando un freno casi instantáneo de la economía mundial. Utilizando las cifras de Fondo Monetario Internacional (FMI) (2015 (a)),





en el año 2009 el PGB mundial a precios constantes sube un 0,03%, mientras el mismo indicador para América Latina cae un 1,27%. En el período anterior, 2003-2008, el PGB mundial a precio constante había crecido en promedio un 4,74% anual, mientras América Latina y el Caribe habían crecido en promedio un 4,7% anual. Una caída menos impresionante se aprecia en la inversión de ALC (23,3% en 2008 y 20,4% en 2009) y el ahorro nacional de ALC (22,3% en 2008 y 19,6% en 2009), y sin embargo constituye una reacción mayor frente a la caída de los mismos indicadores a nivel mundial (que caen aproximadamente 2 puntos porcentuales, frente a los casi 3 puntos porcentuales de ALC).

El FMI (2015 (a)) calcula anualmente el valor de 3 indicadores del precio de los *commodities*. El primero incluye el precio de combustibles y no-combustibles; el segundo el precio de alimentos, bebidas y productos industriales, mientras el tercero considera el precio de productos agrícolas primarios y metales. Tomando como referencia el año 2002, considerado año previo al comienzo del *boom*, en el año 2008 los tres indicadores de precio habían aumentado respectivamente un 196%, un 97% y un 104%. En el año 2009, respecto al año anterior, la caída de dichos indicadores es de 30%, 16% y 17%. Sin embargo, se produce un rebote extraordinario y al año 2011 los indicadores presentan nuevos máximos, que comparados con los valores del año 2008 indican un crecimiento de 11%, 26% y 36%. Es el último año con buenas noticias para los productores de *commodities*. El año 2015, en comparación a los valores de 2008, los indicadores muestran una caída de 35%, 11% y 14% respectivamente.

Para el FMI (2015 (a)), el panorama en los próximos 5 años (2016-2020) no es bueno. El PGB global a precios constantes crecería a una media anual de 3,8%, mientras en ALC lo haría a una tasa media anual de 2,2%. En este año, 2015 los valores serían respectivamente 3,12% y -0,25%. En ALC, para el período 2016-2020, la tasa media anual de inversión sería un 20% y la tasa media anual de ahorro nacional sería 17%.

2.3. La caída del precio de los *commodities*

El FMI, utilizando “una herramienta llamada análisis espectral, que descompone las series de precios en componentes con diferentes periodicidades” (2015 (b): 5), “identifica tres ciclos principales para el precio real del cobre; un superciclo de 50-60 años, un ciclo medio de 20 años y un ciclo corto de aproximadamente 10 años” (*ibidem*). Los super-ciclos pueden ser “intuitivamente asociados con grandes aumentos de la demanda global, tales como la industrialización

de fines del siglo XIX, el período de reconstrucción después de la Segunda Guerra Mundial y la urbanización de la economía china a partir de los años 90's" (*ibidem*).

Usando ahora un modelo econométrico simple combinado con los pronósticos de la Base de Datos WEO (a julio 2015), el FMI predice una caída de entre 10% y 15% en el precio nominal del cobre en 2015 respecto a 2014. (2015 (b): 6). El informe concluye estimando que "la caída del precio del cobre probablemente tendrá un efecto persistente (aunque no permanente) en el crecimiento del PGB (...) aunque el impacto de menores precios del cobre en la producción alcanza su máximo en los primeros 3 años después del *shock*, la transición hacia un nuevo y menor estado estacionario del PGB toma generalmente de 5 a 10 años" (FMI, 2015 (b): 10).

Powell plantea que "como en anteriores auges de precios, los altos precios impulsaron el crecimiento de la oferta (...) en metales, muchos nuevos grandes proyectos se iniciaron, pero con los largos tiempos de desarrollo que se asocian generalmente a la minería" (2015: 10). Un ejemplo es el caso del proyecto de cobre y molibdeno Sierra Gorda (Chile), que luego de largos años de desarrollo entró en producción el año 2014 inundando de molibdeno el mercado, debido a que privilegió por razones financieras iniciar su producción en la zona de mayor contenido de molibdeno. Este notable aumento de la oferta (aproximadamente un 8% de la producción mundial) ayudó significativamente al desplome del precio del molibdeno, que en octubre 2015 representa una caída de 87% respecto al precio máximo durante el auge del 2006.

Powell (2015:10) señala que "siguiendo la Gran Recesión, la demanda de la OECD se estancó, y finalmente comenzó a disminuir la tasa de crecimiento de China. Los precios de los metales fueron los primeros en caer de sus máximos en Q1 2011 y hasta ahora han caído un 38%. Los precios de los alimentos comenzaron a disminuir en Q2 2011 y hasta ahora han caído un 18%. Y, finalmente, el precio del petróleo colapsó".

En su análisis, Powell concluye que "las proyecciones indican que el precio real de los *commodities* no rebotará a los niveles de precio previos. Los precios del petróleo y en una menor extensión los precios del cobre podrían tener algún rebote parcial, aunque se espera que continúen cayendo en el corto plazo. Se espera que los precios de los alimentos continúen cayendo desde los actuales niveles en los próximos años" (*op.cit*: 11-12).

El FMI, basado en el análisis del precio del cobre para el período 1900-2014, concluye que el precio real medio del cobre, expresado en





dólares de 1998, es de US\$/Lb 175, y plantea que “en el largo plazo, los precios reales del cobre tienden a revertir desde máximos históricos a su valor medio” (2015 (b): 4). Al observar el comportamiento en el largo plazo, se advierte que históricamente el precio se ha mantenido por largos períodos por debajo del precio medio real (35 años después del término del primer superciclo, 21 años después del término del segundo superciclo). Expresado en términos del valor actual del dólar, la historia hace temer que el precio del cobre se mantenga por debajo de cUS\$ 250 por un período largo.

2.4. *Los otros factores*

a) *Funcionamiento del mercado*

Commodities como los metales y el petróleo, se transan con alta transparencia en mercados abiertos que conocen los planes de producción de las empresas mineras, los *stocks* acumulados en las bolsas, los *stocks* estratégicos mantenidos por los principales países, los costos de producción de la gran mayoría de los productores, y los estudios que siguen de cerca la evolución de los niveles de demanda. Se conocen asimismo los planes de exploración y desarrollo de nuevos proyectos, con los niveles esperados de la futura producción y los costos de producción calculados. En este escenario el precio queda determinado por el equilibrio oferta-demanda y por las expectativas de cambio que tienen los agentes intervinientes.

Como eventuales perturbaciones aparecen los fondos especulativos que invierten en *commodities*, las decisiones distorsionadoras de algunos países (que subvencionan la producción para evitar costos sociales derivados del cierre de yacimientos no competitivos), las potenciales medidas de presión o protección de algunos productores (que deciden disminuir su producción buscando afirmar el precio, o que deciden no enviar toda su producción al mercado, formando *stocks* públicos -como hizo la industria del cobre a inicios del siglo XXI).

b) *Factores de demanda*

Tal y como el surgimiento de China y su transformación desde un país rural a una economía urbana explica el tercer superciclo en la historia de los *commodities*, las expectativas del surgimiento de India primero, y luego de los países de la Asociación de Países del Sudeste Asiático (ASEAN), concatenados adecuadamente en el tiempo con lo que aún resta por suceder con el fenómeno del surgimiento de China, podrían sugerir que un cuarto superciclo ocurriría antes del plazo

que sugiere la separación de los 3 superciclos anteriores (centrados aproximadamente en 1910, 1962 y 2011 sugieren separaciones de 50 años).

c) *Factores de sustitución*

El acelerado desarrollo de la ciencia y la tecnología que vive actualmente la sociedad internacional hace temer que la aparición de sustitutos (energías renovables en el caso del petróleo, nuevos materiales en el caso de los metales) impacte de manera significativa en el mediano plazo a la demanda de *commodities*.

d) *Factores de producción*

El desarrollo de la explotación de yacimientos marinos en aguas internacionales (no sólo petróleo, sino también metales) podría afectar la exclusividad que han tenido históricamente los países productores de *commodities*. Lo mismo sucedería cuando el hombre sea capaz de extraer y utilizar riquezas naturales presentes en otros planetas.

2.5. ¿Qué se puede esperar en el mediano plazo?

Los escenarios de proyección son muy variados, aunque todos coinciden con un período de precios bajos que se prolongará al menos hasta el año 2020. Las proyecciones de Powell (2015) sugieren para el resto de esta década precios del barril de petróleo por debajo de los 60 dólares; cobre debajo de los 250 dólares por libra; poroto de soja abajo de 300 dólares por tonelada, maíz en torno a US\$/ton 120; trigo en torno a US\$/ton 200.

Por fin, la industria de *commodities* debe aceptar que los buenos tiempos terminaron, enfocarse en la disminución de costos, postergar desarrollos que impliquen nueva producción hasta más allá del año 2020. Además, los países *commodity*-dependientes deben ajustar su gasto a la disminución de los ingresos del Estado, cuidar los Fondos Soberanos pensando en que el período malo no es corto, meditar positivamente en el desaprovechamiento del superciclo en retirada, y entender que no es posible basar el desarrollo de largo plazo en la riqueza natural de sus países, sino en el potenciamiento de sus habitantes.

Respondiendo a la pregunta de la Introducción, ¿una crisis latinoamericana causada por el freno del crecimiento chino?, claramente no es el freno del crecimiento chino el que causa la crisis latinoamericana, sino el término natural de un proceso que, al igual



que la industrialización de inicios del siglo XX y la reconstrucción post-Segunda Guerra Mundial, tenía un inicio y un fin determinado. Si algo aceleró este fin de ciclo, fue la Gran Recesión gatillada en el año 2008 por la especulación financiera e inmobiliaria.

3. Industria automotriz e inversión china: Cadenas de valor y desarticulación de la política industrial

En la actualidad, la coyuntura del sector se plantea como una encrucijada de tres factores concurrentes. En primer lugar, la sólida conformación de cadenas de valor regionales estructuradas, al interior del MERCOSUR, entre Brasil y Argentina como actores y mercados preponderantes. El sector conforma, a partir de esta integración, el “corazón” económico del MERCOSUR. En segundo lugar, la crisis del sector ha repercutido en la relación bilateral entre Argentina y Brasil, poniendo en cuestión los mecanismos tradicionales de política industrial y administración del comercio exterior; estos mecanismos, sin embargo, se han venido renovando a través de negociaciones bilaterales. En tercer lugar, la irrupción de China y de sus compañías en tanto actor sectorial de peso, ha contribuido indirectamente a poner en cuestión a los procesos de integración regional, abriendo asimismo la participación de nuevos actores en la industria automotriz; esto es, a Uruguay como tercer jugador en el sector, y a las corporaciones transnacionales argentinas como agentes asociados a la estrategia china de inversión. Esta última, a su vez, presenta intereses y lógicas divergentes a las adoptadas tradicionalmente por los gobiernos argentino y brasileño y por las corporaciones europeas y norteamericanas ya consolidadas y, finalmente, ha incidido en el comportamiento reciente del gobierno de Brasil.

Analizaremos esta encrucijada, primero, a través del examen de la política industrial tradicional del MERCOSUR y de las negociaciones bilaterales argentino-brasileras. En segundo lugar, estudiaremos la estrategia de inversión de las compañías automotrices chinas emergentes, analizando a través de esta estrategia la aparición de los nuevos actores recientemente mencionados.

3.1. Argentina y Brasil: comercio exterior administrado.

La instantánea del comercio bilateral argentino-brasileño muestra una relación a partir de la cual la balanza es relativamente

equilibrada, aunque desglosada en los siguientes elementos: déficit para Argentina en el comercio de autopartes (esto es, prevalencia de la importación de autopartes brasileras como insumo para la producción de automóviles en establecimientos fabriles radicados en Argentina), y superávit argentino en la venta de automóviles terminados, a partir de la modalidad de fabricación recién expuesta (UNCTAD. 2015)¹.

Políticamente, esta relación fue consolidada a través de la administración bilateral del comercio: amén de la promesa reiteradamente postergada de alcanzar el libre comercio sectorial en un futuro cercano, en la práctica se ha procurado el equilibrio global del sector a través del establecimiento de aranceles diferenciados por cuota ("flex") establecidos por medio de Protocolos Adicionales (PPAA) al Acuerdo de Comercio Exterior (ACE) a partir de los cuales, fijado un techo diferenciado de exportaciones e importaciones para cada parte (1,95 para Argentina, y 2,5 para Brasil), el exceso de importaciones superado el "flex" se ve fuertemente arancelado. De esta manera, si Argentina sufre una relación deficitaria con Brasil a partir de la cual las importaciones exceden en un 95% a las exportaciones, las ventas brasileras restantes serán fuertemente gravadas (en un 75% del ACE para las autopartes, y un 70% del mismo para los vehículos terminados). A la inversa, si las exportaciones argentinas exceden en un 250% a sus importaciones, regirá automáticamente la penalización arancelaria del "flex" para las importaciones restantes.

El mecanismo del "flex" fue implementado por primera vez en el año 2000, y ha sido progresivamente incrementado hasta los valores actuales (el flex inicial era de 1,10 en 2001) y diferenciado (en el acuerdo original, no existía tratamiento arancelario bilateral diferenciado según se presentase el déficit para la Argentina o para Brasil). El acuerdo bilateral debía caducar a mediados de 2013 y ha sido renovado recientemente, por un año a partir del 1 de julio de 2015.

Las negociaciones fueron particularmente tensas hasta alcanzar el acuerdo original, coincidiendo con la agudización de la crisis argentina y la ralentización del crecimiento económico brasileño en las postrimerías del gobierno de Fernando Henrique Cardoso. Evidentemente, la superación de estas crisis y la buena sintonía política de las administraciones progresistas a ambos lados, aceptaron las negociaciones posteriores. Ello implicó, además de la ampliación de MERCOSUR a otros aspectos extracomerciales (integración productiva, política y educativa, por ejemplo), la decisión fáctica de postergación del libre comercio intrarregional como horizonte económico deseable (BID, 2013: 74 y ss.).



No obstante, la actual recesión brasilera y la ralentización del crecimiento económico argentino han puesto en tensión la centralidad de los acuerdos bilaterales de administración del comercio al interior de la industria automotriz, amén de la renovación de los PPAA al ACE. Esto ha motivado a los dos gobiernos mencionados a la búsqueda de mecanismos y estrategias adicionales para administrar su comercio exterior. En el caso de Argentina, el país se ha embarcado desde 2012 en el establecimiento de mecanismos administrativos de restricción de las importaciones, que han provocado no pocas fricciones con las compañías locales (automotrices entre ellas), y con sus principales socios comerciales.

En el caso de Brasil, en octubre de 2012 el gobierno estableció el programa "Innova-Auto", que en la práctica significó la desgravación total del Impuesto a la Producción Industrial (IPI) para las firmas productoras locales que se comprometieran al cumplimiento de estándares de excelencia en las siguientes áreas: aumento de procesos productivos nacionales aplicados a los vehículos; inversiones en I+D e innovación; desarrollos de Ingeniería y capacitación a proveedores; mejoras en la eficiencia energética y procesamiento de combustibles; y mejoras medioambientales (reducción de gases). Para las firmas que no se adecuen a estos estándares, se dispuso desde el 1 de enero de 2013 un fuerte incremento del 100% en el IPI.

Argentina consiguió del gobierno brasilero, en tanto, la incorporación de las compañías radicadas en el país austral al régimen de Innova-Auto, entendiéndolas como empresas regionales. Sin embargo, a pesar de esto y de manera relevante para nuestros propósitos, el régimen de Innova-Auto facilita la obtención de ventajas fiscales para las firmas externas que deseen radicarse en Brasil aplicando estándares productivos de excelencia. Este es el caso de las compañías chinas.

3.2. *La expansión de las automotrices chinas al interior del MERCOSUR*

El cuadro actual de expansión de las empresas automotrices chinas plantea: a) su concentración en Brasil como destino privilegiado; b) la elección de Uruguay como sede de radicación emergente; y c) la preponderancia de tres grandes compañías, *Chery* y *JAC* como actores principales, y *Lifan* como actor emergente.

Este cuadro viene dirigido por una decisión estratégica adoptada por el gobierno chino desde 2002 (la política de *Going Out*, o

internacionalización de sus compañías más competitivas, la mayoría de ellas de propiedad estatal) que privilegia la búsqueda de mercados, la ruptura de barreras culturales y de confianza, la imposición de marcas propias, y la exportación del capital afluente a la economía doméstica desde 1995. Todo esto, antes que la generación de flujos de retorno rápidos de inversión. En pocas palabras, se trata de una decisión política de largo plazo.

Las inversiones chinas en el sector automotriz persiguen el objetivo de aprovechar el potencial del mercado interno brasilero, particularmente en el segmento de automóviles baratos. Este es el ejemplo de las inversiones de *Chery* en San Pablo, y de *JAC Motors* en Bahía, que anunciaran oportunamente proyectos por un valor conjunto de 900 millones de dólares. Más allá de eso, *Dongfeng Motors* anunció además la instalación de una unidad para la producción de camiones en el sur del país. Finalmente, *Lifan* inició sus operaciones brasileras en 2012, utilizando a Uruguay como plataforma a partir de la cual exportar los coches producidos en la planta ensambladora instalada en el país platense. Esto le permitió escalar posiciones en el mercado de manera sorprendente, colocando en la actualidad al modelo utilitario pequeño "X60" como el vehículo chino más vendido en Brasil en 2015.² De manera significativa, *Lifan* consiguió que sus importaciones desde Uruguay ingresase al programa Innova-Auto (de la misma manera en que lo consiguió el gobierno argentino para las exportaciones de las cadenas internacionales), evitando el recargo del IPI. La estrategia de *Lifan*, a partir de este éxito en el corto plazo, consiste en saturar la producción de su planta uruguaya hasta alcanzar el ensamble de 20 mil unidades anuales, para a partir de allí iniciar el proceso de radicación directa en Brasil. Las autoridades locales de la empresa prevén alcanzar este objetivo para 2016.³

Distinta es la suerte que ha corrido los primeros y más relevantes jugadores chinos en la industria automotriz del MERCOSUR, *Jac Motors* y *Chery*. En el primer caso, el proyecto de inversión mencionado en primer término para la radicación de una planta en Bahía ha sufrido ya una primera postergación, previéndose la apertura de la fábrica para el año entrante. Esto se debe a las reticencias existentes al interior del gobierno estadual de Bahía para la liberación de 120 millones de reales a su cargo en el proyecto, ante el avance de los socios chinos frente a la parte brasiler, que alteró la composición inicial del *joint-venture* (organizado inicialmente con el grupo local SHC).⁴ En segundo lugar, se habría demorado aparentemente el otorgamiento de licencias ambientales,⁵ necesario como hemos visto para acceder al programa Innova-Auto.

En el caso de *Chery*, la empresa desarrolló una estrategia inicial de importación de vehículos desde China, lo que le trajo numerosas





dificultades para poder sortear los ACE de MERCOSUR. Esto fue particularmente grave para la línea de productos que se ofrecían, por cuanto *Chery* pugnaba por competir en el segmento de mercado de vehículos económicos. Frente a estas dificultades fue que la empresa concretó finalmente su proyecto de instalación de líneas de montaje en la planta paulista inaugurada en 2014 (en la localidad de Jacareí), con la aspiración de alcanzar una producción anual de 30 mil unidades para su venta en el mercado doméstico.⁶ Ello ocurrió no obstante en un proceso no exento de dificultades, por cuanto la planta recién inaugurada debió afrontar una serie de huelgas acaecidas a mediados de este año, ante el incumplimiento de los estándares laborales locales.⁷ *Chery* combinó estas estrategias, sin embargo, con su radicación previa en Uruguay, esta vez asociada con el grupo argentino Socma, controlado por el influyente empresario Franco Macri. La automotriz china inició el mencionado *joint-venture* en 2007, con su planta orientada al mismo segmento de mercado al que apuntaban sus restantes operaciones (vehículos económicos), pero apuntando a la colocación de estas unidades a lo largo de todo el MERCOSUR, en una ambiciosa y temprana apuesta. El emprendimiento contó con la calurosa recepción del gobierno uruguayo. Sin embargo, si seguimos las declaraciones de su socio local, esto habría suscitado la hostilidad de la Argentina, que aplicó cuotas a la importación de los automóviles producidos por el *joint-venture*.⁸ A resultas de esto, el emprendimiento finalizó en marzo de 2015 con el cese de producción de la planta *Chery-Socma* uruguaya. Tres años antes, Franco Macri había ya expresado públicamente reclamos similares a la prensa argentina acerca de esta alegada hostilidad del gobierno a sus operaciones.⁹ Cabe destacar que previo a esta instalación fabril, *Chery* ya contaba con una aceptada red de concesionarios en Uruguay con vistas a la apertura del mercado sudamericano a partir de la importación directa desde China.

Lo que estos casos revelan, es fundamentalmente la indiferencia de la estrategia de inversión de las compañías chinas, fuertemente alentadas e intervenidas por el gobierno del país asiático, respecto al proceso de integración regional del MERCOSUR y a sus mecanismos de administración del comercio. Aparentemente, el gobierno chino ha preferido negociar país por país dentro del bloque, obteniendo ventajas locales y leyendo las oportunidades que su estrategia de inserción y adecuación a las condiciones de mercado le estaban dictando, antes que estructurar su producción de acuerdo a la pauta ya establecida por las compañías europeas y norteamericanas consolidadas en la región (producción de autopartes y vehículos en Brasil, producción de vehículos en Argentina, y colocación prioritaria de las unidades terminadas en Brasil de manera prioritaria y con la Argentina como mercado secundario). Para ello, ha activado sus

contactos con corporaciones locales argentinas y brasileñas (es necesario recordar que Franco Macri, por ejemplo, posee una sólida experiencia en emprendimientos conjuntos con capitales chinos en áreas tan diversas como producción agropecuaria, transporte y energía) y, o bien ha obtenido ventajas puntuales por parte del gobierno brasileño a través del programa Innova-Auto en una coyuntura de contracción sectorial y económica general en Brasil, o bien ha suscitado la hostilidad del gobierno argentino, que continúa pugando por redefinir las reglas de juego de la política industrial y arancelaria en el seno del MERCOSUR. Es decir, que el proceso de expansión de la industria automotriz china en el Cono Sur de América Latina es un proceso independiente de las negociaciones de China con los gobiernos de la región, viniendo dictado en cambio de manera preferente por el perfil de expansión definido para sus empresas. Llama la atención finalmente en este contexto, la ausencia de inversiones fabriles anunciadas para su radicación en Argentina.

Conclusiones finales

Acorde a lo discutido en este trabajo, hemos visto la intensificación de la relación bilateral China-ALC, a pesar de una inflexión en los niveles del comercio.

Merece destacarse en este sentido la institución del FCC, en tanto ejemplo de una transformación en el perfil de relacionamiento de China con la región, hasta entonces basado en contratos bilaterales y en el establecimiento de asociaciones estratégicas con algunos de los principales países, además de en los acuerdos de libre comercio como los realizados con Chile y Perú. Cabe destacar que la gran capacidad financiera de China tiene el potencial de estimular inversiones en un sector carente de capitales como lo es la infraestructura de la región. No obstante, la mayor implicación de China en ALC puede despertar cierta desconfianza en el tradicional hegemón en la región, particularmente a través de la realización de inversiones en los países más distantes de la influencia de los EEUU como los países del ALBA: Bolivia, Venezuela, Ecuador y Nicaragua.

Por otro lado, acerca de nuestra pregunta sobre el papel de la desaceleración china en la caída acentuada de los precios de los *commodities*, nuestra respuesta es NO. No hay una caída en la demanda china, sino una caída en el ritmo de crecimiento de la demanda china. Entre otras cuestiones, la maduración de ciertos emprendimientos en el sector de *commodities* explica parte importante de la caída de los precios, debido al aumento de la oferta



y al fin de un ciclo. También cuenta allí la propia desaceleración de la economía mundial que persiste, en líneas generales, desde el estallido de la crisis financiera en 2008.

Finalmente, la cadena automotriz del MERCOSUR tiende a sufrir fuertes impactos con la llegada de competidores chinos; particularmente, se ve afectada la articulación actual entre Argentina y Brasil. Así como asistimos a la emergencia y consolidación de empresas japonesas y luego de empresas coreanas, en un mercado antes controlado por empresas occidentales, la creciente participación de empresas chinas tiende a provocar una transformación en el paradigma de organización del sector.

Conforme advertía Oded Shenkar (2005) a mediados de la década pasada, la emergencia de China no es similar a la emergencia de Japón, sino a la de los Estados Unidos al final del siglo XIX. Nuestra región, en tanto actor pasivo en las relaciones internacionales, será el escenario de muchas transformaciones derivadas de la construcción de un nuevo actor de peso en el mundo contemporáneo.

Notas

1. Concretamente, el último año ha mostrado un saldo bilateral favorable a la Argentina en vehículos (autos particulares y camiones) de 2355 millones 200 mil dólares; en autopartes, el superávit para Brasil fue de 718 millones 500 mil dólares. El saldo global bilateral del sector, en tanto, mostró en 2014 un superávit para la Argentina de 1520 millones 543 mil dólares.
2. "Chinês mais vendido do Brasil, SUV Lifan X60 celebra dois anos no país", *Uol*, 21 de mayo de 2015, en <http://carplace.uol.com.br/suv-lifan-x60-celebra-dois-anos-no-pais/>, acceso el 17 de octubre de 2015.
3. "Lifan mantém acordo no Uruguai, mas mira fábrica no Brasil", *Terra*, 6 de junio de 2014, en <http://economia.terra.com.br/carros-motos/lifan-mantem-acordo-no-uruguai-mas-mira-fabrica-no-brasil,fb9edf1e93666410VgnVCM3000009af154d0RCRD.html>, acceso el 17 de octubre de 2015.
4. "Empréstimo atrasa e fábrica da JAC Motors só em 2016", *Uol*, 10 de febrero de 2015, en <http://atarde.uol.com.br/economia/noticias/1659078-emprestimo-atrasa-e-fabrica-da-jac-motors-so-em-2016-premium>, acceso el 17 de octubre de 2015.
5. *Ibíd.*
6. "CHERY VAI INVESTIR R\$ 400 MILHÕES EM LINHA DE MONTAGEM DE SUV EM JACAREÍ (SP)", *Estado de San Pablo – negocios*, 20 de julio

- de 2015, en <http://epocanegocios.globo.com/Informacao/Acao/noticia/2015/07/chery-vai-investir-r-400-milhoes-em-linha-de-montagem-de-suv-em-jacarei-sp.html> , acceso el 17 de octubre de 2015.
7. "AUDIÊNCIA TERMINA COM ACORDO PARCIAL ENTRE CHERY E TRABALHADORES EM GREVE," *Estado de San Pablo – negocios*, 6 de mayo de 2015, en <http://epocanegocios.globo.com/Informacao/Acao/noticia/2015/07/chery-vai-investir-r-400-milhoes-em-linha-de-montagem-de-suv-em-jacarei-sp.html> , acceso el 17 de octubre de 2015.
 8. "Chery-Socma bajó la cortina tras lidiar con obstáculos para exportar", *El Observador*, 20 de mayo de 2015, en <http://www.elobservador.com.uy/chery-socma-la-cortina-lidiar-obstaculos-exportar-n508172> , acceso el 9/25/15.
 9. "Por las trabas de Moreno, una automotriz de Uruguay amenaza con cerrar", *InfoBae*, 20 de julio de 2012, en <http://www.infobae.com/2012/07/20/660131-por-las-trabas-moreno-una-automotriz-uruguay-amenaza-cerrar> , acceso el 9/25/15.

Bibliografía

- Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2013). *Informe MERCOSUR*, 18, segundo semestre de 2012/ primer semestre. Buenos Aires: BID.
- China – Consejo de Estado (2008). "Documento sobre la Política de China hacia América Latina y el Caribe". 05/11/2008. En: <http://spanish.peopledaily.com.cn/31621/6527840.html>. Acceso el 25/10/2015.
- FMI (2015) (a). Base de Datos de la Mirada Económica Mundial, octubre 2015. Disponible en <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2015/02/weodata/weoselagr.aspx>
- FMI (2015) (b). "Informe de país: Chile. Tópicos selectos". *Informe País del FMI* Nº 15/228, agosto. Washington: IMF.
- Krauss, C. y K. Bradsher (2015). "Con préstamos y exigencias, China expande su influencia en América Latina". *The New York Times*, 22/07/2015. En: <http://www.nytimes.com/2015/07/26/universal/es/con-prestamos-y-exigencias-china-expande-su-influencia-en-ecuador-y-el-resto-de-america-latina.html>. Acceso el 25/10/2015.
- Li Keqiang (2015). Texto íntegro del discurso del premier chino en sede de la CEPAL en Chile. Pueblo en Línea. 03/06/2015. En: <http://spanish.peopledaily.com.cn/n/2015/0529/c31617-8899298.html>. Acceso en 25/10/2015.
- Ocampo, José Antonio (2015). "Uncertain Times", *IMF's Finance and Development*, September. Washington: IMF.
- Powell, Andrew (coord.) (2015). "The Labyrinth: How Can Latin America and the Caribbean Navigate the Global Economy", 2015 *IDB*



Latin American and Caribbean Macroeconomic Report (March). Washington: Inter-American Development Bank.

Shenkar, Oded (2005). *O século da China*. Porto Alegre: Bookman.

United Nations Conference On Trade And Development (UNCTAD) (2015), UNCTAD Data Center, en http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en. Acceso el 25/10/15.

Wen Jiabao (2012). Texto completo del discurso del primer ministro chino ante CEPAL en Santiago de Chile. En: <http://spanish.peopledaily.com.cn/31617/7858709.html>. Acceso el 25/10/2015.

Xi Jinping (2015). Discurso de Xi Jinping, Presidente de la República Popular China, en el I Foro Ministerial China-CELAC. 8 de Enero del 2015. En: <http://www.el19digital.com/articulos/ver/titulo:25167-presidente-xi-jinping-en-i-foro-celac-china>. Acceso el 25/10/2015.

