

Problemas de los BRICS, soluciones de la BRI

PEPE ESCOBAR :: 29/07/2023

Aunque los cinco BRICS originales tienen sus diferencias geopolíticas, están encontrando puntos en común en el frente geoeconómico, a través de la Ruta de la Seda

A medida que los BRICS se acercan a la cumbre más importante de su historia, que se celebrará del 22 al 24 de agosto en Johannesburgo (Sudáfrica), es necesario observar algunos aspectos fundamentales.

Las tres principales plataformas de cooperación de los BRICS son la política y la seguridad, las finanzas y la economía, y la cultura. Por tanto, la idea de que en la cumbre de Sudáfrica se anunciará una nueva moneda de reserva de los BRICS respaldada por oro es espuria.

Lo que está en marcha, según han confirmado los sherpas de los BRICS, es el R5: un nuevo sistema común de pagos. Los sherpas sólo están en las fases preliminares del debate sobre una nueva moneda de reserva que podría basarse en el oro o en las materias primas. En comparación, los debates en el seno de la Unión Económica de Eurasia (UEEA), dirigida por Sergey Glazyev, están mucho más avanzados.

El orden de prioridades es poner en marcha la R5. Todas las monedas actuales de los BRICS empiezan por «R»: renminbi (yuan), rublo, real, rupia y rand. El R5 permitirá a los miembros actuales aumentar el comercio mutuo prescindiendo del dólar estadounidense y reduciendo sus reservas en dólares. Éste es sólo el primero de muchos pasos prácticos en el largo y tortuoso camino de la desdolarización.

Todavía se está debatiendo un papel más amplio para el Nuevo Banco de Desarrollo (NDB), el banco de los BRICS. El NDB podría, por ejemplo, conceder préstamos denominados en oro de los BRICS, convirtiéndolo en una unidad de cuenta global en las transacciones comerciales y financieras. Entonces, los exportadores de los BRICS tendrán que vender sus mercancías contra el oro de los BRICS, en lugar de dólares estadounidenses, tanto como los importadores del occidente colectivo tendrían que estar dispuestos a pagar en oro de los BRICS.

Eso está muy lejos, por decirlo suavemente.

Las conversaciones frecuentes con sherpas de Rusia y también con operadores financieros independientes de la UE y el Golfo Pérsico siempre tocan el problema clave: los desequilibrios y los nodos débiles dentro de los BRICS, que tenderán a proliferar en serie con la inminente expansión de los BRICS+.

Dentro de los BRICS, hay un cúmulo de graves expedientes sin resolver entre China-India, mientras que Brasil está estrujado entre una lista de dictados imperiales y el impulso natural del presidente Luiz Inácio Lula da Silva de fortificar el Sur Global. Argentina se ha visto prácticamente obligada por los sospechosos habituales a «posponer» su solicitud de admisión para formar parte del BRICS+.

Y luego está el eslabón débil por definición: Sudáfrica. Apretada entre la espada y la pared, la organizadora de la cumbre más importante de la historia de los BRICS optó por un compromiso humillante, no precisamente digno de una potencia independiente de rango medio del Sur Global.

Sudáfrica decidió no recibir al presidente ruso, Vladimir Putin, y optó en su lugar por la presencia del ministro de Asuntos Exteriores, Sergey Lavrov, como Pretoria sugirió primero a Moscú. Los demás miembros del BRICS validaron la decisión.

El compromiso significa que Rusia estará representada físicamente por Lavrov, mientras que Putin participará en todo el proceso -y en las decisiones subsiguientes- por videoconferencia.

Traducción: Putin puso a prueba a Pretoria y la expuso ante todo el Sur Global como un frágil nodo de la «jungla» -en realidad la Mayoría Global- fácilmente amenazable por la pandilla occidental del «jardín» y no como un verdadero profesional independiente de la política exterior.

San Petersburgo-Shanghai por el Ártico

Esta decisión sudafricana plantea por sí misma serias dudas sobre si la geopolítica liderada por los BRICS es sólo una ilusión.

Sin embargo, desde el punto de vista geoeconómico, el grupo ha entrado en un juego de pelota totalmente distinto, ilustrado por las múltiples interconexiones de los BRICS con la Iniciativa china de la Franja y la Ruta (BRI).

El comercio chino con las naciones de la BRI aumentó un 9,8% en el primer semestre de 2023, en comparación con el mismo periodo del año anterior. Esto contrasta fuertemente con la contracción global del 4,7 por ciento del comercio entre China y el Occidente colectivo: Un 4,9% con la UE y un 14,5% con EEUU.

Mientras tanto, el comercio chino con Rusia, junto con las exportaciones a Sudáfrica y Singapur, aumentó exponencialmente un 78 por ciento. Como ejemplo, a finales de la semana pasada zarpó de San Petersburgo un cargamento chino cargado de fertilizantes, productos químicos y productos de papel. Cruzará el Ártico y llegará a Shanghai a principios de agosto.

Zhou Liqun, presidente de la Cámara de Comercio China en Rusia, fue directamente al grano: esto no es más que el comienzo de la «operación rutinaria de la ruta marítima de carga ártica entre China y Rusia». Se trata de «la seguridad de los canales logísticos» incorporada a la asociación estratégica Rusia-China.

La Ruta de Seda del Ártico, a partir de ahora, será cada vez más estratégica. Los chinos pueden mantenerla abierta al menos de julio a octubre de cada año. Y como ventaja, un Ártico que se calienta permite un mejor acceso a los recursos de petróleo y gas. No es de extrañar que desde 2017 el desarrollo de la Ruta de la Seda del Ártico forme parte de la BRI.

Todo lo anterior muestra un brusco cambio en el impulso comercial chino hacia el Sur Global. El comercio con los socios chinos de la BRI asciende ahora al 34,3% del comercio mundial total de China en términos de valor, y esa cifra va en aumento.

Del ferrocarril de la UAP al Gran Área de la Bahía

En el frente ruso, todas las miradas están puestas en el Corredor Internacional de Transporte Norte-Sur Corredor Internacional de Transporte Norte-Sur (INSTC por sus siglas en inglés), de 7.200 km de longitud y multimodal, que alarma al colectivo occidental como sustituto de facto del Canal de Suez. El INSTC reduce los costes de transporte marítimo en un 50% aproximadamente y ahorra hasta 20 días de viaje en comparación con la ruta de Suez.

El comercio a través del INSTC -por barco, ferrocarril y carretera, uniendo Rusia, Irán, Azerbaiyán, India y Asia Central- debería triplicarse en los próximos siete años, como señaló el ministro ruso de Transportes, Vitaly Saveliev, en el reciente foro de San Petersburgo. Rusia invertirá más de 3.000 millones de dólares en el INSTC hasta 2030.

El aumento del comercio entre Rusia, Irán e India a través del INSTC conecta con algo que hasta hace poco se consideraba un OVNI: el Ferrocarril Transafgano.

El Transafgano surgirá como continuación de algo muy importante que ocurrió la semana pasada, cuando Pakistán, Uzbekistán y Afganistán firmaron un protocolo conjunto para conectar las redes uzbeka y pakistaní a través de Mazar-i-Sharif y Logar en Afganistán.

Bienvenidos al ferrocarril UAP -que podría aclamarse no sólo como una BRI, sino también como un proyecto de la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS)-, donde Tashkent e Islamabad son miembros de pleno derecho, y Kabul es observador. Llámalo un corredor comercial muy necesario que se duplica como una clásica plataforma china de «intercambio entre personas».

Los uzbekos calculan que los 760 km de ferrocarril reducirán el tiempo de viaje en cinco días y los costes en al menos un 40%. El proyecto podría estar terminado en 2027.

El posterior ferrocarril transafgano, de 573 km de longitud, ya tiene su hoja de ruta: conectará la intersección de Asia Central y Meridional con los puertos del Mar Árabe.

Todo lo anterior expande el comercio chino en varias direcciones. Lo que nos lleva a una fascinante simbiosis en curso entre el sur de China y Asia Occidental, simbolizada por la Gran Área de la Bahía.

Mientras el príncipe heredero saudí, Mohammed bin Salman, impulsa su inmensamente ambicioso proyecto de modernización Visión 2030, la Gran Área de la Bahía está siendo aclamada por los saudíes nada menos que como «el futuro de Asia».

Todos los inversores, desde Jeddah hasta Hong Kong, saben que Pekín pretende convertir la Gran Área de la Bahía en un centro tecnológico mundial de primer orden, centrado en Shenzhen, con Hong Kong desempeñando el papel de privilegiado centro financiero mundial

y Macao como centro cultural.

La Gran Área de la Bahía, no por casualidad, es un pilar clave de la BRI. En su conjunto, las nueve ciudades de Guangdong, más Hong Kong y Macao (más de 80 millones de habitantes, el 10% del PIB chino), se configurarán como una asombrosa potencia económica de primera clase en 2035, superando ampliamente a la Bahía de Tokio, el Área Metropolitana de Nueva York y el Área de la Bahía de San Francisco.

Con Arabia Saudí aspirando a convertirse en miembro de pleno derecho tanto de la BRI como de la OCS, Pekín y Riad turboalimentarán su cooperación tecnológica además de la energética y de infraestructuras.

Todas las miradas estarán puestas en Sudáfrica el mes que viene, en cómo trabajará el BRICS para resolver sus problemas internos al tiempo que organiza la expansión al BRICS+. ¿Quién se unirá al club? ¿Arabia Saudí? ¿LOS EAU? ¿Irán? ¿Kazajstán? ¿Argelia? Los dos principales países BRICS, China y Rusia, siguen invirtiendo en un rol geoeconómico que tiene a decenas de países haciendo cola para unirse.

The Cradle / observatoriodetrabajadores.wordpress.com

<https://www.lahaine.org/mundo.php/problemas-de-los-brics-soluciones>