CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
16 ABR 2019
RECIBIDO
Firma ____ Hora 11:12

PROYECTO DE LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD E INTERES NACIONAL LA INTEGRACIÓN DE "LA FRANJA Y LA RUTA DE LA SEDA PARA LA COOPERACIÓN CON CHINA COMO APORTE AL DESARROLLO ECONOMICO DEL PERU"

La Congresista de la República que suscribe **MARITA HERRERA ARÉVALO**, integrante del Grupo Parlamentario "Concertación Parlamentaria", en ejercicio del derecho conferido por el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD E INTERES NACIONAL LA INTEGRACIÓN DE "LA FRANJA Y LA RUTA DE LA SEDA PARA LA COOPERACIÓN CON CHINA COMO APORTE AL DESARROLLO ECONOMICO DEL PERU"

Artículo Único. - Declaración

La presente ley propone declarar de necesidad pública e Interés Nacional la Integración de "La Franja y la Ruta de la Seda para la Cooperación con China como aporte al desarrollo económico del Perú".

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. De los responsables y funciones

Encárguese al Poder Ejecutivo, a través de los Ministerios de Comercio Exterior y Turismo, Ministerio de Economía y Finanzas y Ministerio de la Producción, disponer las acciones y medidas pertinentes para efectivizar la ejecución de la presente Ley.

Lima, 10 de Abril de 2019.

MARITA HERRERA ARÉVALO
Congresista de la República

327798.ATD

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 25 de ABRIL del 2019

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nº 4221 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO; PRODUCCIÓN, MICRO Y PEQUEÑA EMPRESA Y COOPERATIVAS.—

GIANMARCO PAZ MENDOZA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. MARCO CONTEXTUAL

La Franja y la Ruta: Oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible[1]

La ruta de la seda es el nombre que se le daba a una serie de rutas comerciales que iniciaron en el siglo I a.C. Unían a la antigua China y el Imperio Romano atravesando Asia Central. Esta antigua ruta se inicia desde las antiguas ciudades de Loyang, Xi'an y a través del rio amarillo.

Estas rutas comerciales tuvieron un gran alcance llegando a: Mongolia, India, Persia, Arabia, Siria y Turquía pasando por Pakistán, Alejandría, Kazán, Somalia y Etiopia.

Como su nombre lo indica el producto más importante que se comerciaba era la seda cuya elaboración, en esa época, era un secreto que solo los chinos conocían. Adicionalmente se comerciaban otros productos como: piedras preciosas (diamantes, rubíes, jades, etc.) ámbar, marfil, especias, vidrio, etc.

Estas rutas comerciales fueron reconocidas en el año 2014 como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO considerando un tramo de 5000 km.

Hasta principios del siglo XIX, China había sido potencia económica debido al impacto de sus productos y su capacidad productiva en la economía mundial, cabe recordar que en 1850 y desde hacía varios siglos, China, tanto por su economía como por el nivel de avance y desarrollo de su sociedad, era la primera potencia mundial.

En este marco, uno de los puntos de influencia más grande fue la Ruta de la Seda, que se desarrolló por más de 1500 años conectándolo con parte de Asia

[1] https://www.uv.mx/chinaveracruz/files/2017/09/2776-13074-1-CAP3.pdf

Y Europa. Otro fue lo que llaman la "Ruta de la Seda marítima", que desarrolló el comercio entre China y América Latina entre 1535 y 1815. Dicha ruta se constituyó como un gran mercado que atravesó distintos países y que generó intercambio entre regiones muy diversas.

La Ruta de la seda, no sólo generó movimientos de mercancías y de personas, sino que fue un gran trasmisor de tecnología, idiomas e intercambios culturales. A lo largo de la historia, China ha mantenido contacto cercano con muchos países de Asia Central, del Sudeste de Asia, de Asia occidental, África y Europa. Pero no fue sino hasta 1877 que el geógrafo alemán Ferdinand Von Richthofen propuso por primera vez el concepto de la "Ruta de la Seda", en su libro China, aunque muchos investigadores occidentales mencionaron este término permanentemente en sus estudios para referirse a la ruta que partía de China, cruzaba Asia y luego se unía con África y Europa.

ACTUALIDAD

La iniciativa OBOR (ONE BELT ONE ROAD) o iniciativa de la Franja y la Ruta es un proyecto económico – político propuesto por el presidente chino Xi Jinping en septiembre del 2013 en sus viajes a Rusia, Kazajistán y Bielorrusia.

El proyecto consiste en la reconstrucción de la antigua Ruta de la Seda y la creación de una ruta marítima paralela. Inicialmente se consideró que afectará a 60 países, el 75% de las reservas energéticas actuales, el 70% de la población mundial y generará el 55% del PBI mundial, lo que ha llevado a nombrarlo como el "Plan Marshall del siglo XXI" pero con 5 pilares fundamentales: Comunicación Política, circulación monetaria, entente entre pueblos, conectividad vital y fluidez

En el año 2014, el presidente de China, Xi Jinping, anunció la creación del Banco Asiático de Inversiones e Infraestructura (AIIB, por sus siglas en inglés), con la posibilidad de contar con todos los países del Asia, pero con la puerta abierta a otros países, ya han confirmado participación Reino Unido, Francia, Italia y Alemania. El AIIB se inició con un capital de 50 000 millones de dólares destinado a inversión en infraestructura.

Con el apoyo del AIIB, China tiene la intención de construir en los próximos años seis corredores económicos:

1) El nuevo puente continental euroasiático (New Eurasia Continental Bridge), 2) El corredor China-Mongolia-Rusia, 3) el corredor China-Asia Central-Asia Occidental, 4) el corredor China-Indonesia, 5) el corredor China-Pakistán y 6) el corredor Bangladesh-China-India-Myanmar.

Uno de los proyectos principales de los ya mencionados de la iniciativa OBOR es el Corredor Económico China Pakistán (CECP) por representar un reto no solo desde lo económico sino también desde el punto de vista diplomático debido a que se realizara sobre territorio en controversia desde hace varios años. Y que el gobierno chino ha sabido afrontar intentando buscar un acuerdo "ganar-ganar "que sea beneficioso para las partes.

Esta no será la última vez que la iniciativa OBOR afronte estas y otras dificultades, pero debido a la gran experiencia en materia de planificación y el presupuesto asignado al mismo, se puede confiar en que estas dificultades serán superadas.

De forma óptima el proyecto OBOR desarrollaría estos puntos:

- La cooperación será conducida a través de la construcción conjunta de infraestructura con los países a lo largo de las rutas del OBOR.
- Se promoverá el desarrollo industrial y la mejora de las condiciones de vida de las comunidades donde se desarrollen los proyectos.
- Se acelerará la liberalización comercial y la facilitación de inversiones en estos países.
- Se promoverá la especialización internacional y la cooperación interindustrial e intraindustrial.
- Se mejorará la posición relativa de los participantes en la cadena de generación de valor agregado mundial.
- Se promoverá la integración de los participantes a la cadena de suministro, la cadena industrial y las cadenas de valor.

Jr. Azángaro N° 468 Of. 317, Lima
www.congreso.gob.pe
Teléfono 311-7777, Anexo 7297

OBOR EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE

América Latina ha tenido distintas experiencias de gobiernos en los últimos 15 años, algunos otorgaron un énfasis mayor a la reducción de la pobreza y a la búsqueda de la igualdad social, pero los indicadores de la mayoría siguen siendo preocupantes en índice de desarrollo humano del PNUD6, pues continúan demostrando la deuda existente con los sectores más desprotegidos de la población.

Ante esto surge la posibilidad de aprovechar el proyecto de la Franja y la Ruta con motor para impulsar el desarrollo en la región, crecimiento no solo estadístico en indicadores sino en calidad de vida palpable cotidianamente.

Los países latinoamericanos tienen entre ellos diferencias, pero también algunos de ellos tienen similitudes culturales, económicas, lingüísticas e históricas.

China es el segundo socio comercial, inversor y colaborador de la región y actualmente la iniciativa de la Franja y la Ruta, abarca varios países latinoamericanos incluso con acuerdos ya pactados y los demás gobiernos de la región también han manifestado su interés para integrarse desde distintas perspectivas de cooperación al proyecto OBOR.

El primer país latinoamericano en firmar el acuerdo fue Panamá, seguido por Antigua y Barbuda, Trinidad y Tobago y más recientemente Bolivia. Con respecto a los demás países muchos de ellos ven esta posibilidad con muy buenos ojos por lo que han firmado declaraciones de intenciones, realizado comisiones congresales, etc.

En total son 13 países los que mantienen esta estrecha relación diplomática con China: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Guyana, México, República Dominicana, Surinam y Venezuela.

Jr. Azángaro N° 458 OL 317, Lima
www.congreso.gob.pe
Teléfono 311-7777, Anexo 7297

Actualmente la inversión de China en América Latina y Caribe es cercana a los 200 mil millones de dólares por lo que muchos de los países mantienen estrechas relaciones comerciales y diplomáticas además de la invitación a estos países de ser parte de la iniciativa OBOR.

En América Latina y el Caribe, los últimos años han mostrado una disminución en las inversiones destinadas con este fin, lo que ocasionó un distanciamiento entre los requerimientos de infraestructura y la provisión efectiva de la misma.

Esta disminución impactó en la productividad nacional y en la generación de empleos es por ello que este factor se relaciona directamente con un escaso crecimiento económico -tanto en parte central, como en las economías regionales-, por lo tanto, afecta directamente en la falta de desarrollo.

Como parte de esta lógica, en América Latina existen muchos problemas asociados a la falta de infraestructura o infraestructura deficiente, a su vez, la falta de conectividad entre regiones y países significa un obstáculo para el desarrollo del comercio y para la competitividad de las economías regionales.

Por tanto, una mejora en la infraestructura derivaría en la mejora del transporte de materias primas, en una mayor cantidad y calidad en la producción de bienes y servicios, y en el beneficio a las empresas, así como en un crecimiento de las exportaciones e importaciones. Todos estos cambios contribuirían a generar una mayor oferta laboral y al crecimiento del PBI.

LA FRANJA Y LA RUTA COMO APORTE AL DESARROLLO ECONÓMICO DEL PERÚ

La Franja y la Ruta es una gran oportunidad para América Latina y muy especialmente para el Perú; por este motivo, es muy importante para el desarrollo de los países latinoamericanos establecer cooperación más profunda con China. La Franja y la Ruta no pretenden inmiscuirse en la toma de decisiones políticas internas; es una plataforma esencialmente de cooperación. Asimismo, las iniciativas deben generar una mejor distribución de los ingresos, la reducción de la pobreza, la reducción de la marginalidad, el aumento del

Jr. Azángaro N° 468 Of. 317, Lima
www.congreso.gob.pe
Teléfono 311-7777, Anexo 7297

empleo y una mejor distribución de las economías regionales; derivando en una mejor calidad de vida para la mayoría de la población.

Un factor que puede contribuir a lograr este propósito es incorporar las MIPYMES en el comercio entre los países latinoamericanos y China.

Es una gran oportunidad para que las MIPYMEs peruanas participen en el mercado chino, para llevar a cabo inversiones en conjunto. Por lo tanto, es realmente importante avanzar hacia el proceso de diversificación de la oferta de productos que se exportan a China.

Para las MiPYMEs chinas, sería una ventaja estar asociada a las contrapartes peruanas, principalmente por dos razones: la primera es lograr el desarrollo de sus sistemas comerciales de exportaciones e importaciones y la segunda se relaciona con el acceso a estos mercados.

La iniciativa de la Franja y la Ruta podría contribuir a mejorar la situación nacional, al enfatizar en la mejora de la infraestructura, factor que podría reforzar un mejor sistema educativo, más amplio e inclusivo; ya que la educación es la primer gran herramienta que puede transformar la realidad de los pueblos; deparando en un beneficio sustantivo de la calidad de vida y en la profundización de la relación comercial entre países. Respecto a la infraestructura de transporte, podría solventar su insuficiencia interna y amplificar la comunicación con otros países; mejorando simultáneamente la infraestructura portuaria, aérea y en general, el estado del transporte multimodal.

Por ejemplo, en Argentina, el Ministerio de la Producción dio a conocer que el Banco de Inversión y Comercio Exterior (BICE) acordó avanzar en un financiamiento con el Banco de Desarrollo de China (BDC) por un total de 150 millones de dólares, que serán destinados a financiar proyectos de inversión a desarrollarse en este país.

Según la misiva, los fondos serán aplicados a préstamos para proyectos de inversión de largo plazo, especialmente para Pymes. La línea de crédito tendrá múltiples destinos en cuanto al financiamiento de inversiones productivas: tales

como proyectos de Pymes, iniciativas de generación de energías renovables, infraestructura energética y manufacturas agrícolas entre otras.

Nuestro gobierno debe incentivar este tipo de proyectos e impulsar a las Instituciones Educativas -especialmente a las Universidades- para que profundicen esta rama de investigación y se vuelvan protagonistas de la inclusión de las Pymes en el comercio entre ambas regiones.

En Perú lamentablemente no se ha tocado aún el tema a profundidad, pero se viene haciendo los esfuerzos para que las autoridades noten la importancia y magnitud real de la inversión en áreas tan importantes como infraestructura, ciencia y tecnología, agricultura, pesquería y demás actividades.

II. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

De aprobarse la iniciativa legislativa y la posterior vigencia de la Ley tendrá un efecto vinculante sobre el Ministerio de Economía y Finanzas que tiene como visión impulsar el crecimiento económico sostenido, que contribuye a una mejor calidad de vida de los peruanos, garantizando una política fiscal responsable y transparente, en el marco de la estabilidad macroeconómica.

III. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La presente iniciativa legislativa no irrogará al Estado costo alguno porque esta propuesta es declarativa donde hacemos un llamado a los Ministerios de Comercio Exterior y Turismo, Ministerio de Economía y Finanzas y Ministerio de la Producción, analizar este tipo de propuestas, que coadyuvan al desarrollo de nuestro país.

IV. MARCO DEL ACUERDO NACIONAL

En la Vigésima Segunda Política del Estado, en materia de política de comercio exterior para la ampliación de mercados con reciprocidad, señala que el Estado "(g) establecerá una política dinámica e integral de promoción comercial", (j) procurará nuevos y mejores acuerdos comerciales orientados a incrementar y diversificar mercados para productos y servicios nacionales con valor agregado", (k) promoverá la construcción de una oferta exportable y competitiva con la participación de la pequeña y mediana empresa".

Lima, 10 de abril de 2019.

Jr. Azángaro Nº 468 Of. 317, Lima
www.congreso.gob.pe
Teléfono 311-7777, Anexo 7297