



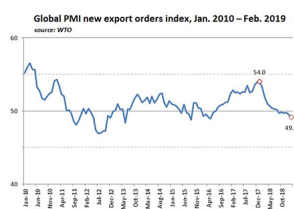
## Charles Hugh Smith

*El mundo parece estar cansado de la globalización y los hegemones, y esa tendencia puede condenar a la irrelevancia el Belt & Road.*

**La narrativa convencional sostiene que la Iniciativa Belt & Road de China está consolidando el estatus de superpotencia global de China. Sin embargo, hay una narrativa alternativa: es una década demasiado tarde.** Desde esta perspectiva, el comercio global ha llegado a la cima de la curva S y se encuentra en la fase de estancamiento, a la que seguirá una disminución o un colapso.

## [El crecimiento del comercio mundial pierde impulso a medida que persisten las tensiones comerciales \(OMC\)](#)

¿Por qué podría declinar el comercio mundial como una tendencia secular? La respuesta del momento, las guerras comerciales, es más un síntoma que la enfermedad en sí misma, ya que **los beneficios de la globalización han disminuido y las consecuencias negativas se están volviendo inevitables.**



El comercio nunca es "libre"; siempre hay perdedores en cualquier transacción, y si los

beneficios se acumulan para unos pocos a expensas de muchos, las ganancias ya no compensan las pérdidas. La resistencia a la globalización está aumentando y los intereses nacionales están ganando terreno político.

**Luego están las consideraciones estratégicas del comercio.** ¿Realmente desea que su nación dependa demasiado de otras naciones para obtener energía, alimentos, semiconductores y capital?

*seguridad alimentaria*

tiene poco sentido por sí misma; el espectro de autarquía / autosuficiencia también debe incluir energía, tecnologías críticas y capital humano, institucional y financiero.

La

En el futuro, lo último que querrán las naciones es aumentar la dependencia de China, o de cualquier otro hegemón.

**La diplomacia de la deuda de China, que está presionando a los "socios" para pedir prestadas sumas inmensas a China, respaldada por garantías como puertos y puertos, ya está generando resistencia.**

Si el comercio global ha superado y cambiado a un declive secular, todas las razones estratégicas para limitar la dependencia de otras naciones comenzarán a ser más importantes que las ganancias del sector privado cosechadas por corporaciones políticamente poderosas.

**Luego están las ineficiencias asimétricas de los camiones diesel frente al transporte marítimo.** El "camino marítimo" en el esquema de *un cinturón, un camino (OBOR)* no es nada nuevo; estas rutas a través del Océano Índico que unen África, Medio Oriente, India y Asia se han seguido durante cientos de años. China no está trayendo nuevas eficiencias a estas rutas marítimas de largo tiempo.

**En cuanto al transporte de mercancías en camiones: es cinco veces más costoso** en términos de eficiencia de combustible e impactos ecológicos que el envío por mar. Además, a diferencia del mar, las carreteras requieren un mantenimiento constante: no solo es costoso el transporte por carretera, sino que costar miles de camiones y miles de kilómetros de carreteras. Estos costos no se escalan: cada camión y cada kilómetro de carretera cuesta dinero para mantenerlos.

Entonces, ¿dónde están las ventajas económicas de transportar mercancías a miles de kilómetros? Las regiones sin litoral que dependen de camiones pueden ver algún beneficio, pero ¿son esos beneficios lo suficientemente significativos como para que toda la inversión de OBOR sea rentable?

**Digamos que los costos del combustible diesel aumentarán en el futuro: ¿cuáles son las consecuencias?** Dependiendo de cuánto aumenten los costos de combustible, el comercio genera rendimientos decrecientes para todos, excepto los bienes de mayor valor.

**Luego está la seguridad.** El mundo se está volviendo más peligroso a medida que las entidades no estatales obtienen tecnologías disruptivas. Cientos de kilómetros de carreteras a través de terrenos baldíos sin rastro son esencialmente imposibles de proteger contra los IED primitivos (dispositivos explosivos improvisados), y amenazas más avanzadas hacen que cientos de kilómetros de tuberías de gas natural y otra infraestructura sean vulnerables en regiones escasamente pobladas.

**Si el comercio disminuye, los costos del combustible aumentan, la seguridad surge como un problema y las preocupaciones estratégicas reducen el atractivo de la globalización y la dependencia de los demás, el Belt & Road se convierte en un alboroto sin fondo.** Tal vez hace una década, cuando el comercio y la globalización estaban en alza, el Belt & Road habría sido un éxito instantáneo.

Pero ahora, las fuerzas que apoyaron la globalización y la dependencia están retrocediendo. Dentro de una década, ¿reinará China como el hegemón global como resultado de Belt & Road, o se verá la iniciativa como una colosal mala inversión que socavó el intento de China de ejercer el poder blando a través de *la diplomacia de la deuda* y la dependencia basada en el comercio?

El mundo parece estar cansado de la globalización y los hegemones, y esa tendencia puede condenar la irrelevancia de Belt & Road, o peor.