



Informe de seguimiento de la relación entre Argentina y China

Edición N° 15

Noviembre 2021 - Enero 2022

Esta edición:

- Argentina se acerca a firmar la Iniciativa de la Franja y la Ruta.
- Chaco busca materializar nuevos proyectos con capital chino.
- El Gobierno Nacional reajusta las restricciones a las exportaciones de carne bovina.

Introducción

Una vez más, el Gobierno argentino declaró su interés por adherirse a la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Consecuentemente, este informe ofrece un análisis sobre en qué consiste este programa de inversiones en infraestructura por parte del Gobierno chino, así como las implicancias que podría tener la adhesión de Argentina. En segunda instancia, se exploran las tratativas del Gobierno chaqueño para atraer inversiones chinas que permitan la construcción del segundo puente Chaco-Corrientes y potenciar el sector porcino de la provincia. Por último, se describen las nuevas regulaciones del Gobierno Nacional para poder exportar carne bovina.



Argentina se acerca a firmar la Iniciativa de la Franja y la Ruta

A fines de diciembre el canciller de Argentina, Santiago Cafiero, reiteró la voluntad del Gobierno Nacional de sumarse a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, tal como se viene manifestando desde octubre del 2020. En palabras del ex jefe de Gabinete, que fueron recogidas por elDiarioar, “tenemos un compromiso desde hace tiempo por parte del presidente de avanzar. Estamos haciendo los estudios necesarios para adaptar ese acuerdo a las necesidades que tiene la economía argentina y la infraestructura que la Argentina necesita”.

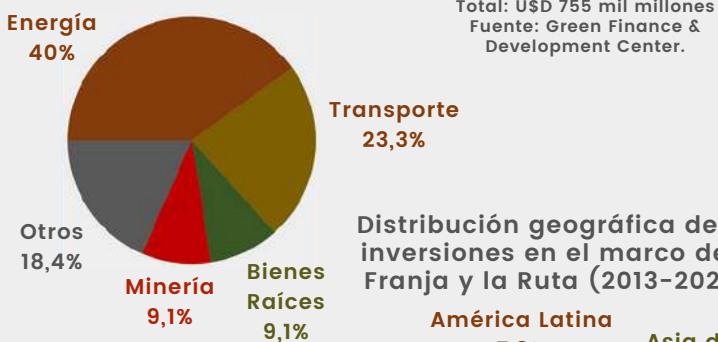


Santiago Cafiero, Canciller de Argentina (Fuente: Telám).

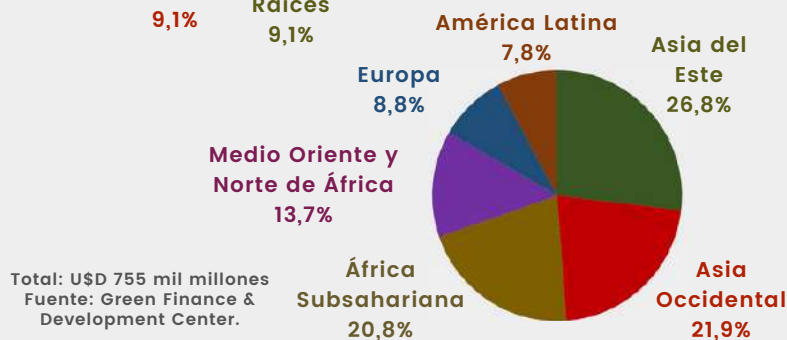
Por empezar, la Iniciativa de la Franja y la Ruta (el nombre completo es el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI) es la marca con la que se conoce a la política exterior china de promover la inversión en infraestructura en el resto del mundo, principalmente en las zonas emergentes y en vías de desarrollo. Si bien se trata de una política presente desde principios de siglo, el concepto de la Franja y la Ruta empieza a surgir en 2013 cuando Xi Jinping asumió la presidencia de China, quien al mismo tiempo le brinda a esta práctica un mayor contenido programático y estratégico.

Para China la inversión en infraestructura, tanto a nivel doméstico como internacional, es parte de un modelo de desarrollo económico que se consolida en el 2008 con el objetivo de compensar el descenso en las exportaciones destinadas a Europa y Estados Unidos que produjo la crisis financiera. Por otra parte, con la Iniciativa de la Franja y la Ruta se ha buscado mejorar la conectividad comercial en torno a China (principalmente cuando se trata de la construcción portuaria) y, en el terreno geopolítico, elevar el perfil del país en el hemisferio sur.

Distribución por sectores de las inversiones en el marco de la Franja y la Ruta (2013-2020)



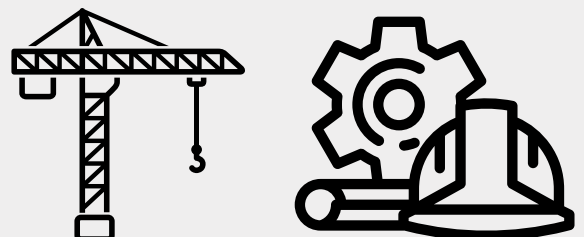
Distribución geográfica de las inversiones en el marco de la Franja y la Ruta (2013-2020)



En ese marco, la inversión china en infraestructura suele seguir dos andariveles bien marcados. Por un lado, se encuentra la construcción de la obra, siempre ejecutada por una o varias compañías chinas que pueden ser mayormente privadas o pertenecientes a alguno de los tres niveles de gobierno (central, provincial y municipal), aunque es común que para obtener la licitación de la obra deban formar asociaciones temporales con empresas locales.

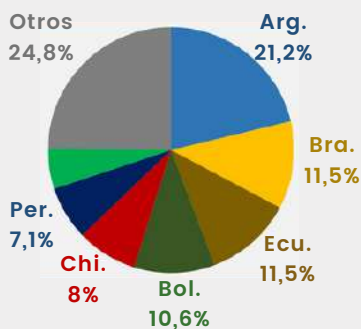
En total, 139 países se han adherido a la Iniciativa de la Franja y la Ruta, entre los cuales 54 provienen de África, 37 de Asia, 30 de Europa y 18 de América Latina. Conforme el Green Finance & Development Center, entre el 2013 y el 2020 la Iniciativa de la Franja y la Ruta significó una inversión total de USD 755 mil millones, que se utilizó sobre todo para infraestructura en materia energética (40%), transporte (23,3%) y bienes raíces (9,11%). Con respecto a la distribución geográfica, en un 26,8% fue a Asia del Este, un 21,9% a Asia Occidental, un 20,8% al África subsahariana, un 13,7% al Medio Oriente y Norte de África, un 8,8% a Europa y un 7,8% a América Latina.

Los países latinoamericanos que se adhirieron a la iniciativa son Antigua y Barbuda, Barbados, Bolivia, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Granada, Guyana, Jamaica, Panamá, Perú, República Dominicana, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela. Ahora bien, no es un requisito excluyente adherirse a la Franja y la Ruta para recibir inversión china en materia de infraestructura. De hecho, según el relevamiento de Red ALC-China, entre 2013 y 2020 Argentina fue el mayor receptor de inversión china en infraestructura de toda América Latina. En esos 7 años, en Argentina se emprendieron 24 proyectos (que es un 21,2% del total a nivel regional) por un monto de USD 22 mil millones (que representa un 32,1% del total invertido por China en Latinoamérica).



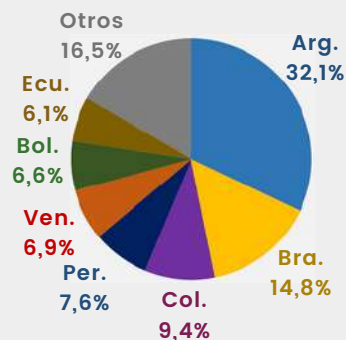
Lo que cambiaría si Argentina se adhiere a la Franja y la Ruta es que se abrirían nuevas fuentes de financiamiento, como el Fondo de la Ruta de la Seda (un fondo de inversiones del gobierno chino exclusivamente dedicado a dicha iniciativa), y también podría constituir un impulso para la concreción de proyectos que hace tiempo forman parte de la agenda bilateral, como la IV Central Nuclear, o algunos más nuevos como el Gasoducto San Jorge, que conectaría Tratayén (Neuquén) con Salliqueló (Provincia de Buenos Aires).

Distribución por cantidad de proyectos de las inversiones chinas en infraestructura en América Latina (2013-2020)



Total: 113 proyectos de USD 69 mil millones.
Fuente: Elaboración propia en base a Red ALC-China.

Distribución por monto en USD de las inversiones chinas en infraestructura en América Latina (2013-2020)



Al respecto, lo usual es que la adhesión formal a la iniciativa de la Franja y la Ruta se dé en el marco de una visita oficial a China por parte de la máxima autoridad política del país firmante. En el caso argentino, desde marzo del 2021 el presidente Alberto Fernández ha ido postergando su viaje al país asiático alegando la situación sanitaria por la pandemia, pero de no hallarse nuevos inconvenientes el mandatario argentino estará visitando Beijing en la primera semana de febrero, en el marco de los Juegos Olímpicos de Invierno. Viajaría junto a una comitiva de 15 miembros, bajo estrictos protocolos sanitarios.

Por último, más allá de la posible adhesión a la Franja y la Ruta, entre fines del 2021 y principios del 2022 se anunciaron dos cuestiones particularmente relevantes para las inversiones de China en Argentina en materia de infraestructura. Por un lado, el Ministerio de Transporte acordó con la empresa estatal china CRRC Sifang “la adquisición de repuestos y asistencia técnica para la reparación y el mantenimiento preventivo de los 709 coches eléctricos con que cuentan las líneas Mitre, Sarmiento y Roca”, lo que implicará una inversión de USD 82 millones. Por el otro, la Secretaría de Energía firmó con China Electric Power Equipment and Technology Co., Ltd. (CET) una inversión de USD 1.1 millones para ampliar el suministro eléctrico del AMBA por medio de la construcción de un nuevo nodo (Estación Transformadora Plomer 500/220/132 kV) y 500 km de tendido de alta tensión en 500kV, 220kV y 132kV.

¿Qué tiene lo anterior de importante? Se trata, nada más ni nada menos, de los primeros anuncios oficiales de inversión china en infraestructura desde que en julio, ante las dificultades el Gobierno Nacional por recomponer deuda previa, China Development Bank (CDB), Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) y Bank of China interrumpieron el envío de fondos para continuar construyendo las represa Kirchner y Cepernic (para mayor información puede consultar la edición N°14 del presente informe). Si bien dicho escenario hubiese podido significar un freno a la inversión en infraestructura por parte de China, por ahora ha prevalecido la voluntad política de continuar avanzando en nuevos proyectos.

Chaco busca materializar nuevos proyectos con capital chino

El 16 de diciembre la Provincia de Chaco firmó un acuerdo de hermanamiento con Henan, una provincia china ubicada cerca del centro del país y que se constituye como la quinta economía provincial más grande de China. Por detrás de este acercamiento protocolar, se destacan dos aspiraciones concretas que el Gobierno de Jorge Capitanich tiene en torno a la relación con China.



Jorge Capitanich, gobernador de Chaco, firmando el hermanamiento con la provincia china de Henan (Fuente: Gobernación de Chaco).

En primer lugar, se busca capital chino para la construcción del segundo puente Chaco-Corrientes. Este proyecto fue originalmente contemplado en el artículo 48 del presupuesto 2021, por el cual el Tesoro Nacional se comprometió a brindar un aval de hasta U\$D 738 millones para facilitar que Chaco pueda tomar una cantidad de deuda similar y así emprender el proyecto. No obstante, en el malogrado proyecto de presupuesto para el 2022 se contemplaba que sea el propio Gobierno Nacional el que se haga cargo de contraer la deuda para financiar la obra, aunque por un monto algo menor: U\$D 730 millones (artículo 39).

Si bien todavía se están explorando alternativas para que se puedan ejecutar alguna de las obras previstas en el proyecto de presupuesto 2022, el rechazo a la ley por parte del Congreso Nacional no fue una buena noticia para los planes del Gobierno chaqueño. Aun así, el hecho de que se haya tenido que prorrogar el presupuesto 2021 implica que la administración de Jorge Capitanich todavía cuenta con el aval del Tesoro Nacional para ejecutar la obra. En efecto, por el momento el Gobierno provincial se muestra comprometido en seguir adelante con la programación del proyecto, lo cual incluye publicar la licitación en marzo. Del lado chino, la empresa que se muestra más interesada en construir la obra es China Communications Construction Company (Cccc), de propiedad del Gobierno central.

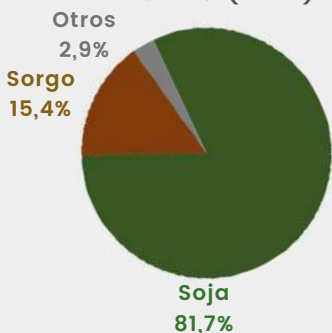


Proyecto para el segundo puente Chaco-Corrientes.

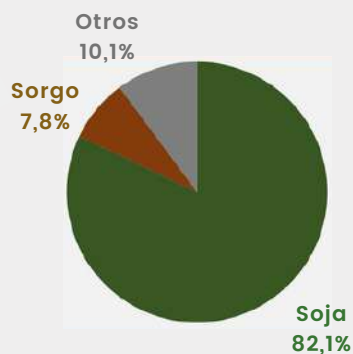
En otro orden, el Gobierno de Chaco se ha mostrado interesado en exportar una mayor cantidad de carne al mercado chino, “desde la gestión y en conjunto con los productores chaqueños se planteó la necesidad de incrementar el volumen de producciones de los sectores porcino, bovino y avícola”, señaló al respecto meses atrás el gobernador Capitanich.

Conforme los datos anuales más recientes del Indec, Chaco se ubica en el puesto 17 de la tabla de exportaciones a China por provincia. En concreto, las exportaciones de Chaco a China en el 2020 fueron de 193 mil toneladas por U\$D 65 millones, lo cual representó un 2,2% del volumen total de las exportaciones argentinas a China y un 1,2% del valor total de las mismas. A su vez, se trata de exportaciones sumamente concentradas en soja (82,7% del volumen total y 82,1% del valor total) y sorgo (15,4% del volumen total y 7,8% del valor total).

Distribución por volumen de de las exportaciones de Chaco a China (2020)



Distribución por monto en U\$D de las exportaciones de Chaco a China (2020)



Total: 193 mil toneladas por U\$D 65 millones.
Fuente: Elaboración propia en base a Red ALC-China.

El Gobierno Nacional reajusta las restricciones a las exportaciones carne bovina

En los últimos días del 2021 el Gobierno Nacional le terminó de dar forma a las restricciones impuestas a las exportaciones de carne bovina, las cuales desde mayo pasado venían siendo sujetas a regulaciones de carácter provisorio. De esta forma, se extendió hasta el 31 de diciembre de 2023 la prohibición de vender al exterior las categorías A, B y C (esta es una escala del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca en la que la letra A indica la mayor calidad y la E la menor) de los siguientes cortes: reses enteras, medias reses, cuartos con hueso, asado, falda, matambre, tapa de asado, nalga, paleta y vacío.



De los tres tipos de carne mencionados anteriormente por el gobernador Capitanich para ampliar la oferta exportadora de la provincia, es en el sector porcino donde se vislumbra un mayor potencial. Ya en julio del 2020 se anunció una inversión de U\$D 129 millones por parte de la empresa sino-argentina Feng Tian Food para la instalación de tres unidades productivas, cada una conformada por cinco granjas de 2.400 madres. Actualmente, las tratativas para la realización de nuevas inversiones en este sector se están dando con Zhengbang Group, compañía privada originaria de la provincia de Jiangxi.

Con respecto a la carne bovina típicamente enviada a China, que es categorizada con las letra D y E por su relativa menor calidad, se liberalizaron el conjunto de los cortes. Sin embargo, el exportador mantiene la obligación de presentar una Declaración Jurada que, en un plazo máximo de cinco días hábiles, debe ser respondida por el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca.



Desde que se empezaron a implementar las restricciones y cupos a las exportaciones de carne bovina, Argentina vendió a China unas 186 mil toneladas por un valor de U\$D 810 millones (el marco temporal utilizado va de junio-noviembre, ya que las regulaciones iniciaron a fines de mayo y los datos del Indec referidos a diciembre todavía no están disponibles). En términos interanuales, esto significó un decrecimiento del 26,3% en cuanto volumen y del 7,6% en cuanto al valor. Durante ese mismo periodo y en términos interanuales, las exportaciones uruguayas de carne bovina a China crecieron un 70,5% en volumen y un 129,9% en valor, mientras que las brasileñas tuvieron una caída en volumen del 18,9% que fue compensada por una subida del 7,3% en valor.

AUTORES DEL INFORME MENSUAL:

Patricio Giusto. Director Ejecutivo.

Vicente Teruggi. Director de Proyectos.

Lorenzo Agüero. Investigador a cargo de los informes.

