BRI: La inversión trasnacional de China

29 de Mayo de 2019

La lucha por la hegemonía global de China – potenciada en los últimos años por la guerra comercial que disputa con EEUU (ver **Lampadia:** La Guerra contra Huawei, EEUU vs. China: ¿Una Nueva Guerra Fría?, Se agrava la guerra comercial EEUU – China) – incluye iniciativas estatales que abarcan diversos campos como el tecnológico, con iniciativas como "Made in China 2025", y el campo de la seguridad y defensa como los convenios de armas nucleares firmados con Rusia recientemente, por destacar algunos.

En el campo de la inversión en infraestructura, se destaca la "Belt and Road Initiative" (en adelante, BRI), que consiste en brindar financiamiento para la construcción de grandes proyectos en varios países, a través de inversiones o la toma de deuda con China, constituyéndose como una importante herramienta de política que ha permitido al gigante asiático canalizar sus excedentes recursos financieros.



¿Cuál es la naturaleza del BRI, cuyo origen se remonta al 2014, y cuáles son sus prospectos a futuro? ¿Podría potenciar la inversión en infraestructura de nuestro país si formásemos parte de dicha iniciativa?

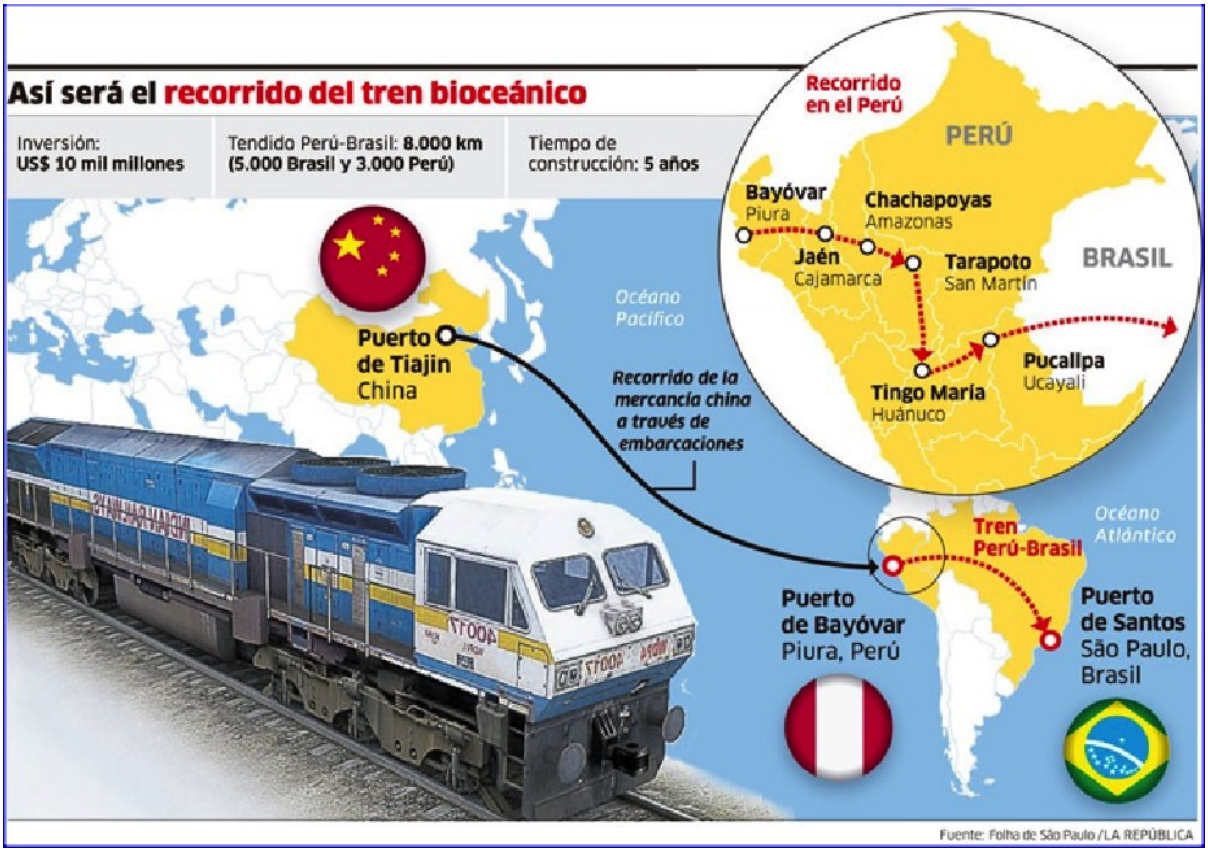
Un reciente artículo escrito por Yasheng Huang – Profesor del Programa Internacional en Economía y

Negocios Chinos y Profesor de Economía Internacional y Gestión en la MIT Sloan School of Management – y publicado por Project Syndicate (ver artículo líneas abajo), destaca al BRI como un fondo dedicado a proyectos de infraestructura en países con poco potencial económico e inclusive con regímenes autoritarios y con un stock de capital humano de baja calidad. Sin embargo, **es esta misma característica la que refleja el alto riesgo del que son capaces de asumir los acreedores chinos, además del carácter de muy largo plazo sobre el cual realizan sus inversiones.**

Y es esta misma característica también la que nuestro país puede aprovechar para potenciar su inversión en infraestructura.

¿En qué sentido?

Los grandes proyectos en infraestructura de largo plazo en nuestro país lamentablemente han sido desechados en el pasado. Un ejemplo emblemático de ello fue el Tren China-Brasil-Perú (ver **Lampadia**: Perú impide desarrollo ferrocarrilero con China y Brasil), un proyecto ferroviario con un impacto ambiental mínimo, a cero costo para el Perú y que hubiera creado una vía eficiente de transporte para el emporio selvático peruano del Valle del Huallaga, la zona minera del norte y los fosfatos de Bayovar, hacia Brasil. Lamentablemente el proyecto del tren – que podría haber consolidado nuestra relación económica y de inversiones con el gigante asiático por su interés en apoyarlo – fue saboteado por el gobierno de PPK-Vizcarra, lo cual habría beneficiado a EEUU al limitar el avance de China en nuestro país para potenciar el crecimiento.



En ese sentido y ante la falta de decisión de otras naciones extranjeras para contribuir con el financiamiento de este tipo de inversiones en nuestro país, urge pues retomar nuestra relación con China; y una vía podría ser a través del BRI, lo cual impulsaría los proyectos de infraestructura de largo plazo – como el Tren Perú-Brasil-China – que tanta falta hacen en nuestro país, y no estar jugando a favorecer los proyectos bolivianos. **Lampadia**



¿Puede el Belt and Road convertirse en una trampa para China?

Yasheng Huang
Project Syndicate
22 de mayo, 2019
***Traducido y glosado por* Lampadia**

A través de su Iniciativa Belt and Road (BRI por sus siglas en inglés), China está estableciendo vínculos con algunos de los países más autoritarios, económicamente opacos y económicamente atrasados. En lugar de exponerse a riesgos políticos, económicos y de impago masivos, los responsables políticos chinos deberían buscar reparar las relaciones con Occidente.

Los críticos a menudo afirman que China está utilizando su masiva "Iniciativa Belt and Road"(en adelante, BRI) como una forma de "diplomacia de trampa de deuda" para ejercer el control sobre los países que se unen a su esquema de inversión transnacional en infraestructura. Este riesgo, como señaló recientemente Deborah Brautigam de la Universidad John Hopkins, es a menudo exagerado por los medios de comunicación. De hecho, el BRI puede tener un tipo de riesgo diferente, para la propia China.

En la reciente cumbre del BRI en Beijing, el presidente chino Xi Jinping pareció reconocer la crítica de la "trampa de la deuda". En su discurso, Xi dijo que "construir una infraestructura de alta calidad, sostenible, resistente a los riesgos, de precio razonable e inclusiva ayudará a los países a utilizar plenamente sus dotaciones de recursos".

Esta es una señal alentadora, ya que muestra que China se ha vuelto más consciente de las implicaciones de la deuda del BRI. Un estudio realizado por el Centro para el Desarrollo Global concluyó que ocho de los 63 países que participan en el BRI están en riesgo de "problemas de deuda".

Pero como John Maynard Keynes lo expresó de manera memorable: **"Si le debes a tu banco cien libras, tienes un problema. Pero si usted le debe a su banco un millón de libras, él lo tiene".** En el contexto del BRI, China puede convertirse en el banquero a quien se le debe un millón de libras.

En particular, **China puede ser víctima del "modelo de negociación obsolescente", que establece que un inversor extranjero pierde poder de negociación a medida que invierte más en un país anfitrión. Los proyectos de infraestructura como los del BRI son un ejemplo clásico, porque son voluminosos, están atornillados al suelo y tienen un valor económico cero si se dejan incompletos.**

Como era de esperar, algunos países socios del BRI ahora exigen renegociar los términos, y generalmente después de que los proyectos han comenzado. China puede verse obligada a ofrecer concesiones cada vez más favorables para mantener los proyectos en marcha. A mediados de abril, por ejemplo, Malasia anunció que un importante proyecto ferroviario BRI, suspendido por el gobierno después de las elecciones del año pasado, ahora se llevaría a cabo "después de la renegociación". Es probable que otros países BRI también soliciten el perdón de la deuda y las cancelaciones, cuyos costos serán en última instancia a cargo de los ahorradores chinos.

El BRI puede tener costos ocultos adicionales para China en el futuro. Para empezar, es extraordinariamente difícil ganar dinero en proyectos de infraestructura. Existe la creencia generalizada de que la inversión en infraestructura potencia el crecimiento económico, pero la evidencia de esto es débil. De hecho, la propia China construyó gran parte de su infraestructura actual después de que su crecimiento hubiera despegado. En los años 80 y 90, por ejemplo, China creció mucho más rápido que India a pesar de tener una red ferroviaria más corta. Según el Banco Mundial, en 1996 China tenía 56,678 kilómetros (35,218 millas) de líneas ferroviarias, e India tenía 62,915 kilómetros. El crecimiento chino no fue impulsado por la infraestructura, sino por reformas e inversiones de capital humano. Si el crecimiento no se materializa en los países BRI, las empresas chinas pueden terminar soportando los costos.

Además, muchos de los países socios del BRI de China son riesgosos, incluido Pakistán, uno de los principales receptores de inversiones en el marco del plan. Además de sus altos riesgos políticos, económicos y de incumplimiento, el país también puntúa mal en los indicadores de educación. Según un informe, Pakistán ocupó el puesto 180 entre los 221 países en alfabetización. Esta es una bandera roja potencial para las inversiones chinas en Pakistán, porque la investigación sugiere que las inversiones en infraestructura física promueven el crecimiento solo en países con altos niveles de capital humano. La propia China se benefició de sus inversiones en infraestructura porque también

había invertido mucho en educación.

Tampoco debe compararse el BRI con el Plan Marshall, el programa de ayuda de EEUU para ayudar a reconstruir Europa occidental después de la Segunda Guerra Mundial, como un ejemplo de cómo los proyectos de inversión a gran escala pueden impulsar el crecimiento. El Plan Marshall fue tan exitoso – y a una fracción del costo del BRI – porque ayudó a los países generalmente bien gobernados que habían sido interrumpidos temporalmente por la guerra. La ayuda actuó como un estímulo que desencadenó el crecimiento. Varios de los países BRI, por el contrario, están plagados de problemas económicos y de gobernabilidad y carecen de requisitos básicos para el crecimiento. Solo construir su infraestructura no será suficiente.

Finalmente, el BRI probablemente fortalecerá aún más el sector estatal de China, aumentando así una de las amenazas a largo plazo para su economía. Según un estudio realizado por el American Enterprise Institute, las empresas privadas representaron solo el 28% de las inversiones del BRI en el primer semestre de 2018 (últimos datos disponibles), un 12% menos que en el mismo período de 2017.

La escala masiva del BRI, junto con la falta de rentabilidad del sector estatal de China, significa que los proyectos bajo el esquema pueden necesitar un apoyo sustancial de los bancos chinos. Las inversiones del BRI inevitablemente competirían por los fondos, y por los cada vez más valiosos recursos de divisas, con el sector privado nacional de China, que ya enfrenta una alta carga fiscal y las tensiones de la guerra comercial con EEUU.

Además, las empresas occidentales, un componente importante del sector privado de China, se están retirando del país. Varias compañías estadounidenses, entre ellas Amazon, Oracle, Seagate y Uber, así como Samsung y SK Hynix de Corea del Sur, y Toshiba, Mitsubishi y Sony de Japón, han reducido sus operaciones en China o han decidido retirarse por completo. En parte como resultado, la inversión extranjera directa de EEUU en China en 2017 fue de US$ 2,600 millones, en comparación con US$ 5,400 millones en 2002.

Este es un desarrollo preocupante. A través del BRI, China está estableciendo vínculos con algunos de los países más autoritarios, opacos financieramente y económicamente atrasados. Al mismo tiempo, una guerra comercial, un sector estatal cada vez más fuerte y el proteccionismo están alejando a China de Occidente.

China ha crecido y desarrollado la capacidad para emprender proyectos BRI precisamente porque abrió su economía a la globalización, a la tecnología y los conocimientos occidentales. En comparación con sus compromisos con Occidente, el BRI puede conllevar riesgos e incertidumbres que podrían llegar a ser problemáticos para la economía china. A medida que la economía china se desacelera y sus perspectivas de exportación están cada vez más nubladas por factores geopolíticos, vale la pena repensar el ritmo, el alcance y la escala del BRI. **Lampadia**

Yasheng Huang es Profesor del Programa Internacional en Economía y Negocios Chinos y Profesor de Economía Internacional y Gestión en la MIT Sloan School of Management.