Proyectos de infraestructura de China en América Latina y el Caribe hasta 2021

Enrique Dussel Peters
Desde la Socioeconomía

En América Latina y el Caribe existe una enorme demanda de proyectos de infraestructura, estimada en más de un 6% del PIB en la actualidad.

septiembre 30, 2022
Lectura: 2 min (900 Palabras)

A- A+ | Me gusta 0

CATEGORÍA: Desde la Socioeconomía | Economía | Opinión
HABLAMOS DE: América Latina y el Caribe (ALC) | China | empleo | infraestructura

La Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China (Red ALC-China) acaba de publicar su última versión anual del **Monitor de la infraestructura china en América Latina y el Caribe 2022**.

El análisis es relevante desde múltiples perspectivas. Desde una perspectiva china se trata de uno de los principales y más complejos esfuerzos –y a diferencia de transacciones comerciales y de inversión, que si bien llena de retos, son menores a proyectos de infraestructura (con múltiples segmentos, desde su concepción y diseños, las regulaciones públicas diversas, las propias licitaciones, llevar a cabo el proyecto y, usualmente, múltiples actividades posteriores a la realización del proyecto)– como parte de la **Iniciativa de la Franja y la Ruta** (BRI, por sus siglas en inglés) planteada por China desde 2013. China propone un proceso de globalización con características chinas con base en proyectos de infraestructura –su propio desarrollo desde finales de la década de los setenta del siglo XX así lo atestigua– que buscaría incrementar la calidad de vida de la mayoría de la población afectada, y a diferencia de un proyecto de globalización "occidental" que beneficia a pequeños grupos de la

población con base en la liberalización de bienes, servicios y capital. El éxito o fracaso de estos proyectos de infraestructura, desde esta perspectiva, será crucial en el corto, mediano y largo plazo en su contexto global y ante las crecientes tensiones con Estados Unidos.

En América Latina y el Caribe (ALC), por otro lado, existe una enorme demanda de proyectos de infraestructura, estimada en más de un 6% del PIB en la actualidad, aunque la brecha con la efectiva realización de proyectos cayó drásticamente en la década 2010-2019 a un 1.6% del PIB, el nivel más bajo desde hace décadas y también resultado de la caída del presupuesto al respecto bajo la pandemia del COVID-19. Masivos proyectos de infraestructura chinos en ALC permitirán, de igual forma, a la población y a los sectores público y privado evaluar y monitorear su calidad; millones de usuarios de carreteras, puertos, aeropuertos y redes wifi, entre otros, podrán constatar (o no) su funcionamiento y efectiva alternativa al proceso de globalización impuesto con las instituciones de Bretton Woods desde 1944.

El *Monitor* de 2022 registra 192 proyectos de infraestructura realizados hasta 2021 y con un grupo de reveladoras características. Por un lado, generaron más de 670,000 empleos por un monto cercano a los 100,000 millones de dólares, es decir, en general se trata de grandes proyectos que promedian 512 millones de dólares y 3,500 empleos durante 2005-2021; no obstante el *Monitor* es interesante en cuanto a que permite la revisión de la enorme heterogeneidad –también en su tamaño– de cada uno de los proyectos. De igual forma los proyectos de infraestructura de China en ALC han incrementado su dinamismo recientemente: los 57 proyectos tan sólo durante 2020-2021 representaron el 29.69% de las transacciones, 32.76% del monto y 25.29% del empleo generado del total durante 2005-2021. Es decir, más allá de altibajos, la expectativa es que los proyectos de infraestructura de China continuarán incrementando su presencia en ALC.

Tres aspectos adicionales son significativos para comprender la profunda **diversificación** de los proyectos de infraestructura de China en ALC. Primero, y por países, si históricamente Brasil se convirtió en el principal receptor de proyectos de infraestructura chinos –con el 43.64% del monto y 34.49% del empleo del total en ALC durante 2000-2004–, en 2020-2021 Argentina representó el 43.35% del monto de los proyectos, seguida de Chile (14.68%), México (9.40%) y Colombia (6.87%). Es decir, Brasil continúa jugando un papel significativo, pero con una diversificación sustantiva reciente. Segundo, y por sectores, la diversificación es igualmente significativa: si durante 2005-2009 seis de los 10 proyectos de infraestructura se realizaron en energía, durante 2020-2021 se redujo a 29.52% y 10.83% del monto y empleo generados; adicionalmente buena parte de los proyectos de infraestructura en el sector energético se ha concentrado en proyectos no-fósiles en energías con base en fuentes eólicas y fotovoltaicas. Por último, y más lentamente, también la propiedad de las empresas chinas se ha ido diversificando, aunque en forma más lenta que en el desempeño arriba destacado. Si consideramos que el primer proyecto de infraestructura chino privado apenas se realizó en ALC en 2017, desde entonces han ido en rápido aumento: 52 proyectos por 12,534 millones de dólares y casi 165,000 empleos. Los proyectos chinos privados se asocian con proyectos de menor tamaño y a empresas cuyo origen geográfico en China se encuentra fuera de Pekín (por ejemplo en Hong Kong, Shanghái y Guangzhou).

El Monitor, por el momento, busca sentar un registro estadístico de los proyectos de infraestructura de China en ALC que, por el momento, no existe. Las tendencias arriba señaladas, además de varias otras, tienen importantes implicaciones para la toma de decisión, incluyendo por ejemplo la atracción de proyectos en la región y las empresas que están realizando estos proyectos.

Elaboraremos en nuestra próxima entrega las características de estos proyectos en México.

El contenido presentado en este artículo es responsabilidad exclusiva del autor y no necesariamente representa la opinión del grupo editorial de Voces México.

Más columnas del autor:

- Tendencias comerciales México-China hasta mediados de 2022
- La creciente confrontación institucional entre China y Estados Unidos
- América Latina y el Caribe. Recientes tendencias en su comercio internacional
- ¿QUO VADIS? Estados Unidos: ¿iniciativas globales de cooperación sin brújula?

¿QUO VADIS? China: costos e implicaciones de la reciente ola de COVID

Todas las **columnas** | Columnas de **Enrique Dussel Peters**

Imprimir | PDF

0

Calificación del artículo

Subscribir

Ha iniciado sesión como Lucero Zepeda | Cerrar sesión

¡Sé el primero en comentar!

0 COMENTARIOS

Más de VOCES MÉXICO