



LLEGÓ EL DRAGÓN

El metro de Bogotá, adjudicado a un consorcio chino, es apenas la punta del iceberg de la presencia del gigante asiático en Colombia. Los chinos protagonizaron la subasta de energías renovables, fabricarán buses eléctricos, desarrollarán una nueva generadora térmica y tendrían en la mira hasta a Electricaribe. ¿Eso debe producir entusiasmo o preocupación?

Colombia no ha estado entre los destinos más atractivos para el capital chino. Sin embargo, la historia está cambiando. La segunda potencia mundial y, además, el país comunista más poderoso desembarca en todas partes del planeta con un 'ejército' sin soldados, materializado en billonarias inversiones y proyectos, en especial de infraestructura y energía. Y en Colombia, podría decirse sin duda que el pasado mes llegó 'el octubre rojo'.

En menos de una semana dos movidas y proyectos estratégicos sacudieron el panorama de los grandes negocios en el país. Por un lado, el 17 de octubre un consorcio conformado por China Harbour Engineering Company Limited (Chec) y Xi'An Metro Company Limited ganó el accidentado proyecto del metro de Bogotá. Este quedó en medio del huracán electoral por la Alcaldía de la capital y tiene todavía pendientes por definir algunas decisiones jurídicas.

Apenas unos días después, en un proceso adelantado por el Ministerio de Minas

y Energía en medio de algoritmos y pujas digitales, dos firmas con capital chino harán más de la mitad de la inversión requerida de ahora a 2022 para instalar 2.250 MW de energías renovables no convencionales; es

otras movidas ya conocidas: el desarrollo que está haciendo Chec de la concesión de 4G Mar 2, la llegada al país de Didi —una popular aplicación de transporte compartido—, la presencia activa de Huawei —fabricante de teléfonos inteligentes y líder en el desarrollo de redes y tecnología— y la compra a nivel mundial de Old Mutual

—que participa del negocio de pensiones y cesantías en Colombia— que hizo la china Cmig International.

En solo 4 años la presencia de empresas chinas se ha cuadruplicado. De 20 firmas han pasado a unas 80, según datos entregados por el director ejecutivo de la Cámara Colombo-China, Jaime Suárez.

“Llegó la hora de recoger la cosecha”, dijo la semana pasada a Dinero el embajador (e) de China en Colombia, Xu Wei. Hablaba del largo camino que han recorrido los chinos para ganar grandes contratos.

Seguramente vendrán nuevos movimientos. Para completar el auge actual, una empresa portuguesa con capital chino figura en la lista de interesados por Electricaribe, que el Gobierno

SEGÚN HUAWEI, MARCA QUE NACIÓ HACE 30 AÑOS, HOY 20 MILLONES DE COLOMBIANOS SE CONECTAN POR SUS REDES.

decir, en especial proyectos eólicos y solares.

Pero China va mucho más allá en el mercado colombiano. Desarrollará una poderosa termoeléctrica en el Cesar de más de 1.000 MW y está en lista para fabricar los buses eléctricos para el Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá. Todo esto sin olvidar

Inversión histórica de China en Colombia

En millones de dólares / ProColombia - Dane





La visita del Presidente Iván Duque a China impulsó las relaciones económicas.



Wu Yu
Representante
legal de Chech
Colombia

subastará antes de finalizar este año en dos zonas. Y firmas chinas podrían participar en el proceso de puja por la megaplanta Canoas, que tratará las aguas del río Bogotá.

Estas transacciones de negocios de grandes ligas parecen jugadas en el ajedrez geopolítico. En efecto, China busca mantener y consolidar su presencia en la región vía proyectos —especialmente energéticos— y vía créditos a países como Venezuela y Ecuador, entre otros, aunque en los últimos años su papel se ha reducido. Para ello aprovecha la relativa ausencia de Estados Unidos, que no parece darle prioridad a la agenda de América Latina, salvo el tema de la crisis venezolana.

“No debemos sobreestimar la presencia de China en América Latina. Esa potencia busca extender su influencia en el mundo, pero dentro de las áreas de interés de los países lo hacen en círculos concéntricos. Y su área natural de expansión es Asia Pacífico, Europa y después América Latina. Pero tampoco hay que subestimarla, porque viene aprovechando un espacio que está dejando libre Estados Unidos. Y eso ha llevado a que se diga que nuestra región es el espacio de la nueva guerra fría”, señala Juan Nicolás Garzón, experto de la Universidad de la Sabana.

Los chinos se interesan en el país por dos razones: una, el tamaño multimillonario de los negocios y la envergadura de los proyectos. Y dos, porque Colombia tiene

CHINA ES EL SEGUNDO MERCADO MÁS GRANDE DEL MUNDO DE FRUTAS Y COLOMBIA NO HA APROVECHADO ESTA CONDICIÓN PARA EXPORTAR SU AMPLIA VARIEDAD EN ESTE TIPO DE ALIMENTOS.

una posición destacada en el área: solo Bolivia crecerá más este año, por encima de 3%, cuando en promedio los países de América Latina apenas superarán 0,2% y la misma tendencia se mantendrá para 2020. Y, además, hasta ahora

no ha vivido grandes revoluciones sociales, como las que han afectado recientemente a países como Chile, Ecuador, Bolivia o Argentina.

De otro lado, en la relación comercial entre Colombia y China todavía hay mucho por hacer. Somos deficitarios —por los volúmenes que exige ese mercado— son limitadas. Pero la reciente visita del presidente Iván Duque a ese país dejó abiertas las puertas para un mayor protagonismo chino en las exportaciones, inversiones y negocios con Colombia.

Sin embargo, no todo es entusiasmo. Hay preocupación porque, según algunos analistas, en la zona varios proyectos de los chinos han quedado a medio camino y con profundos líos judiciales de por medio. Incluso ha pasado en algunos de los pocos negocios que han hecho en Colombia.



Qin Hua
Presidente
de Huawei
Colombia

Los movimientos

El comercio sigue teniendo dinamismo y China es el primer socio comercial de varios países de la región. Pero la inversión extranjera directa y las finanzas chinas han desacelerado en América Latina. Según el Centro de Políticas de Desarrollo Global, citado en un artículo de Project Syndicate escrito por Margaret Myers —directora del programa de China y América Latina en el Diálogo Interamericano—, las fusiones y adquisiciones y los proyectos nuevos disminuyeron de un nivel récord de US\$17.500 millones en 2017 a solo US\$7.600 millones en 2018. Los proyectos *greenfield* ascendieron a solo US\$1.600 millones en 2018, el nivel más bajo desde 2006. Y los bancos de fomento chinos, el Banco de Desarrollo de China y el Banco de Exportación e Importación de



El gobierno chino afirma que el metro de Bogotá se podría hacer en 3,5 años, la mitad de lo previsto.

China, emitieron a los gobiernos de América Latina niveles de financiación comparativamente bajos en los últimos dos años.

A pesar de eso, entre estas movidas se destacan inversiones como los US\$16.000 millones invertidos en Brasil para quedarse con 40% de la generación eléctrica o la compra de casi 30% de Transelec, la principal firma de transmisión de energía de Chile.

Las inversiones de China en Colombia no han sido muy altas. Según el Banco de

LA GIGANTE FABRICANTE DE BUSES YUTONG TIENE UN ACUERDO CON LA COLOMBIANA BUSSCAR PARA ENSAMBLAR BUSES ELÉCTRICOS EN LOS SISTEMAS MASIVOS DEL PAÍS.

la República, durante 2018 los flujos de inversión extranjera directa de China en Colombia ascendieron a US\$32,2 millones, 0,3% más con respecto a 2017. En el periodo 2000 a 2018, China registró un flujo de inversión extranjera directa acumulado en Colombia de US\$243,9 millones, en la posición número 32 entre los países que invierten en nuestro país. Pero las movidas recientes podrían multiplicar estas cifras.

El metro de Bogotá ha copado durante más de 70 años las frustraciones de los bogotanos que ahora tienen sus esperanzas puestas en

el dragón asiático. En obras y compra de trenes tendrá inversiones por \$16,4 billones. Por eso, sumado al costo de los créditos, podría valer más de \$22 billones, que a dólares de hoy superaría los US\$7.000 millones.

Con muy bajo perfil, los chinos han llegado al sector energético. En la reciente subasta de generación de energía renovable no convencional, en cinco de los nueve proyectos adjudicados hay dos empresas con capital chino.

La primera es Trina Solar, uno de los mayores proveedores globales de ese tipo de energía. Su entrada al mercado mundial bajó los precios de los equipos solares y aceleró el desarrollo de estos negocios. Vende en más de 70 países y desde 2015 la producción trimestral de módulos se encuentra en torno a 1 gigavatio; es decir 1.000 megavatios para instalar. En Colombia ganó tres proyectos en Valle, Tolima y Córdoba.

También ganó en la subasta Energía de Portugal (EDP), empresa en la que

cerca de 25% es propiedad de China Three Gorges. Pero no es su primera movida en Colombia. . Hace cerca de un año, Hydro Global Investments Limited –una firma de EDP y China Three Gorges– adquirió la participación mayoritaria de Macquarie Development Corporation en el proyecto energético de Talasa, de 170 MW en el Chocó.

EDP compró dos proyectos de energía eólica en la Guajira (Beta y Alpha), cuyas iniciativas ahora desarrollará. Se trata de cerca de 500 MW y con ello Colombia se convierte en el decimocuarto mercado en el que operará EDP con su negocio de renovables y el tercero de América Latina, después de Brasil y México. Hasta mediados de este año, EDP en su negocio de renovables tenía una capacidad instalada de 6029 MW en el continente americano y Colombia le permitirá consolidar su presencia.

Ese interés puede conducirlo a otro activo importante en Colombia: Electricaribe. EDP es uno de los interesados en quedarse con

LOS GOBIERNOS DE XI JINPING E IVÁN DUQUE TIENEN UN BORRADOR DE ACUERDO PARA LA ENTRADA DE COLOMBIA A LA RUTA O FRANJA DE LA SEDA.

alguna de las operaciones de la empresa. Compite con EPM, Celsia, Alberto Ríos e Inkia Energy.

En la misma semana de la subasta, en un foro organizado por la Cámara Colombo-China y la embajada de ese país, el empresario y CEO de Sloane Energy, Peter Burrowes, oficializaba un acuerdo con otra firma china para desarrollar una planta de energía térmica en el Cesar. Según el acuerdo anunciado por el ejecutivo, Sloane recibirá una inversión de capital de US\$350

millones y de US\$1.000 millones para cubrir deuda para esta planta de última generación. El desarrollo e implementación de la tecnología de esta planta además podrá generar cerca de 10% de la energía que hoy produce Colombia.

De otro lado Yutong, el mayor fabricante de buses del mundo, quedó en primera línea para fabricar un lote de buses eléctricos para el Sistema Integrado de Transporte Público (Sitp) de Bogotá. Los chasis y componentes llegarán importados de China al ensamble en la planta de Busscar de Pereira.

Y otro megaproyecto que espera adjudicación es la planta de tratamiento de aguas residuales Canoas, para descontaminar el río Bogotá. Una obra que según fuentes de varias multilaterales podría valer cerca de US\$2.000 millones y ya hoy tiene asegurados \$4,5 billones de la CAR y de la Alcaldía de Bogotá. “Con un proyecto de este tamaño, el interés chino para desarrollarlo aumenta”, agregó el vocero.

El proceso de paz ayudó a distensionar la relación entre los países. El propio embajador Xu Wei reconoce que las empresas chinas se sienten más cómodas al invertir su dinero en Colombia en un escenario de paz. También afirma que el metro es una apuesta a largo plazo y una noticia que puede atraer más compañías de ese país.

China es el mayor productor mundial de paneles solares. También lidera la producción de energías térmicas, dos apuestas que aterrizan en Colombia.



Para Carlos Ramírez, abogado experto en el mercado chino, el proyecto del metro definirá la manera cómo los colombianos perciban la inversión china. “O sale muy bien, y la gente dirá ‘por qué no traemos más chinos a construir infraestructura’; o sale muy mal y va a terminar con la puerta cerrada y en un desestímulo a aceptar que empresas chinas construyan infraestructura en Colombia. Para mí no hay puntos medios”, dice.

¿Cuento chino?

Muchos consideran clave el ingreso de China al desarrollo de proyectos como un jugador relevante en materia de inversión en Colombia. Pero no todos están tan convencidos. Primero, por la poca historia de negocios con ese gigante asiático, algunos consideran que abrir una puerta de gran tamaño

con el metro de Bogotá implica un riesgo muy alto. Y, segundo, porque la experiencia a nivel regional y también local no ha sido la mejor en algunos negocios.

La complejidad percibida de la región ante la presencia de China “se ve exacerbada por el fracaso frecuente de las empresas chinas de practicar la debida diligencia en la región, lo que genera conflictos imprevistos y demoras en los proyectos o sobrecostos. Los ejemplos son numerosos, como en Bolivia con el mantenimiento de la carretera El Sillar y las protestas contra el proyecto de la Represa Rosita, por su falta de consulta previa con las comunidades afectadas. Las acusaciones de corrupción también han afectado los proyectos chinos en América Latina, incluida una concesión ferroviaria de Querétaro en México y dos represas hidroeléctricas en Argentina”, explicó Myers en su artículo.

Agrega que China ha expresado interés en cerca de 150 proyectos de infraestructura de transporte en América Latina y el Caribe desde 2002. “Pero a partir del año pasado, solo la mitad de ellos había ingresado en alguna fase de construcción. Muchos, como el Ferrocarril bioceánico, que abarcaría el continente desde Perú a Brasil a un costo de más de US\$50.000 millones, no se han movido más allá de la fase conceptual”, agrega Myers.

Un experto en acuerdos multilaterales, que prefirió mantener su nombre en reserva, asegura que Colombia no tiene grandes inversiones chinas hoy. “Y eso genera

¿Pulso geopolítico?

La dinámica de China fuera de su territorio se

enmarca en la ruta o franja de la seda, una iniciativa lanzada hace 6 años por el propio presidente Xi Jinping, cuyo foco principal es la construcción de infraestructura y la irrigación de billonarios fondos vía deuda pública o compra de empresas en otros países. El portafolio de opciones es tan amplio como el número de naciones que ya han suscrito este consenso. En el mundo, 130 países y en América Latina 19.

Colombia tiene un documento casi listo de acceso a esa ruta o franja de la seda. No importa si nos separa una cultura tan diferente y 15.500 kilómetros. Eso sí, el propio embajador de China en Colombia aclara que esta franja o ruta “no es una alianza geopolítica, está abierta y la forma de participar es muy diversa”.

En la región, la apuesta china se consolidó hace una década, cuando decidió hacer parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y en 2015 se concretó en la Corporación Interamericana de Inversiones, entidad que forma parte de esta multilateral y con la que el plan de negocios dio un giro. En un proceso de capitalización, China quedó con 4% de la Corporación.

Incorporarse al BID le permite a China diversificar su relación económica con este hemisferio, en especial con América Latina, y complementar los puentes que puede desarrollar en materia de acuerdos bilaterales o préstamos directos. Pero también le podría significar una presencia y exposición no solo económica, sino también política en esta región, que podría ser estratégica, dados los recursos que tiene y la cercanía con Estados Unidos.

El primer choque y tensión en este sentido se dio en marzo pasado. El BID tenía programada su Asamblea Anual de Gobernadores en Chengdu, China, pero la reunión fue aplazada porque China no reconoció ni les expidió visas a Ricardo Hausmann como gobernador de Venezuela ante el BID, y a Gina Montiel como directora ejecutiva, representantes del presidente interino de Venezuela, Juan Guaidó, en esa institución.

Estados Unidos parece que está reaccionando a la presencia del capital chino en la región. El Overseas Private Investment Corporation es la financiera de desarrollo de este país y busca dar financiamiento a América Latina en proyectos de gran envergadura. Esto podría garantizar una dura competencia entre gobiernos y empresas de la región por ese tipo de recursos.

fotografía: Pilar Mejía



Jaime Suárez
Director
Ejecutivo de
la Cámara
Colombo-China

una falta de conocimiento y un margen para que ocurran errores porque no hay tanta experiencia previa”.

En Colombia dos hechos han marcado las disputas en materia de litigios e investigaciones con empresas chinas. Uno se refiere a las ampliaciones de la termoeléctrica pública Gecelca. Dentro de sus planes y con las adjudicaciones de energía de finales de la década pasada, se inició primero el proyecto Gecelca 3 por 160 MW y luego Gecelca 3.2 por 250 MW. La primera

planta estaba programada para entrar en 2012, pero finalmente entró en operación en 2015. Esa circunstancia derivó en un tribunal de arbitramento y aperturas de investigaciones de la Contraloría. A pesar de la experien-

PAÍSES DE LA REGIÓN COMO CHILE LE LLEVAN UNA ENORME VENTAJA A COLOMBIA EN TEMAS COMO EL ACCESO PLENO DE PRODUCTOS, TURISMO E INVERSIÓN.

cia inicial, para la segunda planta también ganaron el concurso los chinos.

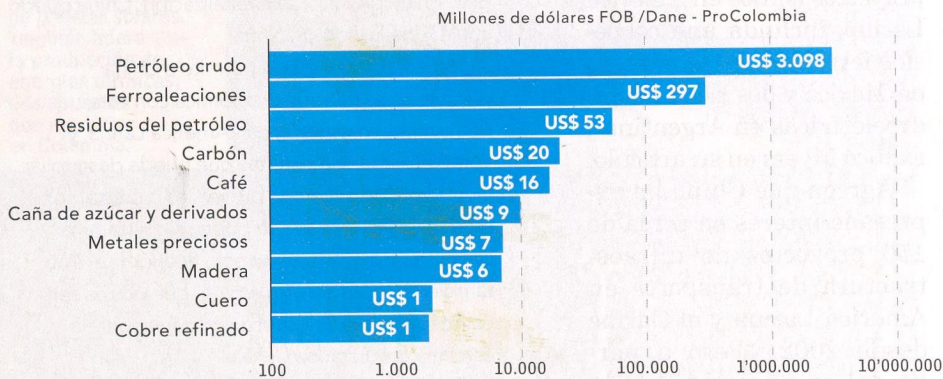
El segundo caso de litigio corresponde a una investigación que adelanta la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) por una posible colusión al adjudicar el Tercer Carril de la vía Bogotá-Girardot, con un presupuesto de \$2,9 billones.

Conalvías, Infracon e Icein originaron este proyecto. Tan atractiva resulta esta obra que por primera vez recibieron segundas ofertas en una iniciativa privada y ganó Conconcreto. Sin embargo, Conalvías demandó el proceso y la SIC le formuló pliego de cargos a Conconcreto, Benton, China Gezhouba Group Company Limited Sucursal Colombia y Vía 40 Express.

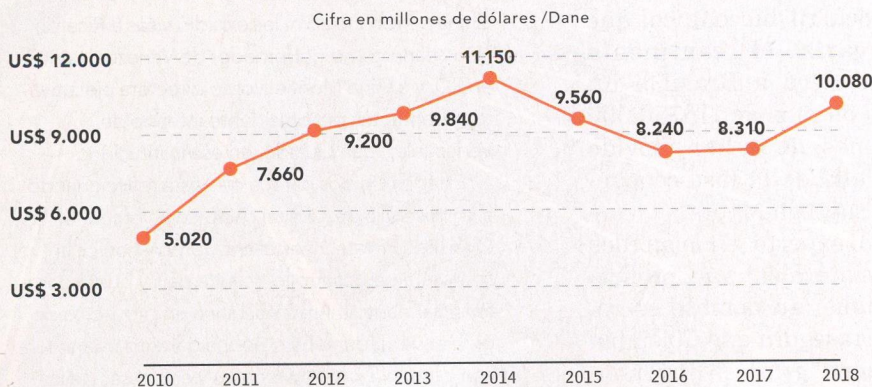
El argumento es que al parecer las ofertas no fueron racionales con el contexto financiero y habrían dejado por fuera a Conalvías y sus socios. Para principios del próximo año se conocerían los informes motivados de la investigación tanto administrativa como jurisdiccional que avanza en la SIC.

La complejidad de proyectos como el metro también abre la puerta para problemas de ejecución. El embajador Xu dejó entrever que se pueden presentar dificultades. Cuando se le preguntó sobre el tipo de calidad de la obra que traería el consorcio chino para el metro, el diplomático dijo que las empresas son grandes y responderán. “La casa matriz de Chec (CCCC) es la tercera constructora del mundo y la primera en Asia. Para qué tenerle miedo a una empresa así (...) preocupación mía es (que en) la parte de construcción quizás se va a encontrar algún problema de cooperación entre mi empresa con la parte colombiana, porque nosotros trabajamos con mucha eficiencia y velocidad. Un

TOP 10 productos exportados a China



Importaciones de Colombia desde China



metro de este tipo yo creo que en China podemos terminarlo en 3 o 4 años (incluyendo la parte del diseño como de la construcción) y acá tenemos 7 años y medio, incluyendo diseño. Pero tengo la preocupación que quizás en algún momento tengamos que renegociar o coordinar o modificar, pero esperamos en ese momento contar con el apoyo y coordinación del gobierno de Colombia y el entendimiento de todos los bogotanos”, precisó Xu.

Al preguntarle por qué hablaba de renegociación, respondió: “No sé. Se ven muchos proyectos de infraestructura de aquí (que) al momento de implementarse o construirse siempre modifican el diseño o la construcción... De mi empresa van a cumplir su promesa... siempre pasa algo, ¿no?”.

Por ello, será necesario tomar medidas preventivas. Colombia debe fortalecer su capacidad de interventoría y auditoría a esos contratos.

“Tenemos que subir los estándares para la transparencia de los procesos para que se cumplan las salvaguardias sociales y ambientales. Si queremos obras más grandes en el país, debemos tener una mayor capacidad de verificación del cumplimiento”, dice una fuente consultada por Dinero.



En los próximos años crecerá la demanda local de buses eléctricos urbanos.

El próximo año las relaciones entre China y Colombia cumplen 40 años. Sin embargo, en la fiesta del comercio y de la inversión global ‘nunca nos hemos sacado a bailar’. Hoy, parece que ya

hay contacto visual y que es solo cuestión de tiempo para que ambas naciones empiecen a conocerse.

Por lo pronto, el dragón se alista para despertar en Colombia. **IDI**

FOTOGRAFÍA: AFP

La apuesta comercial

ProColombia tiene el objetivo

estratégico de convertir a China, de acá a 2030, en uno de los 10 principales destinos de exportaciones no mineras. No será una tarea sencilla, teniendo en cuenta las irrisorias exportaciones colombianas a ese mercado. Del total exportado en el último año, cerca de 93% se concentra en petróleo y sus derivados y, de los 7 puntos porcentuales restantes, más de la mitad son chatarra. Así que son muy pocas las exportaciones de café y otros bienes.

ProColombia en la próxima década apuesta por poner en el mercado chino al menos 5 nuevos productos con acceso pleno: allí hacen fila los aguacates hass de primeros y la carne de cerdo (el embajador

Xu dijo que era la más rica que había probado). También está la meta de que 20 compañías colombianas vendan sus productos en plataformas de e-commerce en China. En la actualidad, algunas pocas marcas como Leonisa ya lo hacen.

La inversión directa de ese país debería pasar de US\$32 millones a US\$320 millones.

En temas de turismo, se buscará acelerar la llegada de viajeros chinos, pues el año pasado solo llegaron 15.000 y la mayoría para temas de negocios. La meta de ProColombia es que en 2030 hagan unos 50.000 viajeros. “China tiene unos 148 millones de turistas y cada uno deja en promedio unos US\$543 en gastos por noche a donde van, mucho más que un estadounidense o europeo”, comenta David Barriga, CEO de Asia Consulting, una de las primeras firmas en el país en

asesorar firmas colombianas para exportar o vender servicios en China.

Barriga plantea otro asunto interesante y es que en Colombia hay muy pocos chinos y que eso no ha ayudado a estrechar las relaciones. Según el consultor, en Panamá hay unos 200.000 chinos, en Perú cerca de 2 millones, mientras que en Colombia no pasan de 20.000. Barriga explica que ellos necesitan de más paisanos porque es su primer punto de contacto para realizar inversiones o estrechar vínculos.

Una gran ayuda sería contar con un vuelo entre los dos países, otro de los acuerdos de los que se habló en la visita de julio pasado de Duque a China. Pero no está claro en la actualidad si Air China podría habilitar en el corto plazo una ruta de estas características, teniendo en cuenta que ambos países siguen exigiendo visa.