

# LAS INVERSIONES DE CHINA EN LA INFRAESTRUCTURA PARA LA AGROEXPORTACIÓN ¿Quién se beneficia?

JUNIO 2021

---

## CONTENIDO

---

RESUMEN	03
INTRODUCCIÓN	03
EL COMERCIO BILATERAL ENTRE CHINA Y ARGENTINA	07
INVERSIONES AGROPECUARIAS CHINAS EN ARGENTINA	11
<u>Granjas porcinas</u>	13
INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA PARA LA EXPORTACIÓN	14
<u>La Hidrovía Paraná-Paraguay</u>	15
<u>Ferrocarriles</u>	20
<u>Ruta Nacional 5</u>	23
<u>Acueductos en Entre Ríos</u>	24
PALABRAS FINALES	27
BIBLIOGRAFÍA	28

## RESUMEN

Gracias a su apertura al mundo occidental y a la economía de mercado, la República Popular China ha experimentado un importante crecimiento económico y ha aumentado notoriamente su participación en el comercio mundial. En este proceso de búsqueda de insumos y mercados, China incrementó sus inversiones fuera de su país, privilegiando aquellas en el sector primario para garantizar su abastecimiento de alimentos. Para ello, a través de la iniciativa “Un cinturón, un camino” busca desarrollar rutas comerciales y megaobras de infraestructura.

En la Argentina, los planes de inversión chinos –públicos y privados–, están vinculados al complejo agroalimentario y a desarrollar la infraestructura necesaria para poder importar bienes en el esquema más redituable posible. Los proyectos que ya están en marcha tienen el apoyo crediticio de instituciones financieras chinas. Al momento, ya se han realizado importantes inversiones mediante empresas vinculadas al agro (COFCO y Syngenta, por ejemplo) y en sectores de energía, transporte y logística. A través de nuevos proyectos de inversión, como el caso de los ferrocarriles y la posible concesión de la Hidrovía Paraná-Paraguay, entre otros, buscan potenciar sus inversiones previamente realizadas. Se trata de proyectos que le brindarían a China una fuerte presencia en toda la Argentina, así como le otorgarían poder sobre los principales sistemas de conexión internos y de salida del país.

Esta publicación busca analizar la estrategia china de invertir en el sector agroexportador y de transporte a través de proyectos que están vinculados a la falta de transparencia, a la vez que están alejados del cumplimiento de la normativa ambiental y del respeto por los derechos civiles.

## INTRODUCCIÓN

Debido a su apertura al mundo occidental y a la economía de mercado, la República Popular China (RPC) ha experimentado un importante crecimiento económico e incrementado notoriamente su participación en el comercio mundial. A su vez, la población china ha mejorado sus ingresos y ha aumentado el consumo interno, lo que trajo aparejada una transición nutricional hacia alimentos de mayor contenido proteico. Este proceso ha demandado una mayor oferta de insumos y materias primas, dependientes de la explotación de bienes naturales, en la que Argentina se configura como uno de sus proveedores.

En este proceso de búsqueda de insumos y mercados, la RPC aumentó sus Inversiones Extranjeras Directas (IED), privilegiando, a partir de la crisis de 2008, aquellas destinadas al sector primario para garantizar su abastecimiento de alimentos (Mora, 2019).

Estas fuertes inversiones fuera del territorio de China se dieron en el marco de la política “going out”, de la década de 1990. La estrategia fue diseñada para impulsar la expansión global de las empresas chinas, alentándolas a invertir fuera de su país. Se crearon incentivos financieros como créditos a baja tasa de interés, con aprobación rápida y plazos extensibles, brindados por el Banco de Exportaciones e Importaciones de China (Eximbank) y el Banco de Desarrollo de China (CDB, por su sigla en inglés); y se establecieron subsidios o reintegros de gastos previos a las inversiones. También se firmaron tratados bilaterales de inversión.

En los lineamientos de las IED de esta política, el acceso a materias primas es prioritario y vincula la IED agrícola con la seguridad alimentaria de China (Mora, 2019). De esta forma, ha tenido un papel preponderante en América Latina de la mano de las inversiones directas, o a través de fondos radicados en terceros países y mediante fusiones y adquisiciones (CEPAL, 2020).

La RPC reflató una antigua iniciativa de conectividad comercial antes conocida como la Ruta de la Seda<sup>1</sup> y denominada en la actualidad “Un cinturón, un camino” (BRI, Belt and Road Initiative, en inglés). Fue presentada en 2013 por el presidente Xi Jinping, con la intención de desarrollar rutas comerciales y poner en marcha megaobras de infraestructura que aportaran a la vinculación comercial y productiva entre Europa, Asia y el Norte de África (Mora, 2019). En 2015 se expandió a Oceanía, y finalmente alcanzó a América Latina y el Caribe (ALC) en 2017, cuando el presidente Xi consideró a la región como la “extensión natural de la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI” (Oviedo, 2019).

En mayo de 2017 se realizó el Foro de Cooperación Internacional de la BRI, del que participaron el entonces presidente argentino Mauricio Macri y la entonces presidenta chilena Michelle Bachelet como inicio del vínculo que devendría en las alianzas de China con países de América Latina. En el Foro, los miembros reafirmaron el compromiso de construir una economía abierta y asegurar el comercio libre e inclusivo, en oposición a todas las formas de proteccionismo.

Con la iniciativa BRI, el gobierno chino busca resolver las tensiones de las compañías estatales que ralentizan su crecimiento, procurando maximizar los beneficios en el exterior. Es un medio para fortalecer la internacionalización comercial y financiera, impulsado por el Fondo de la Ruta de la Seda y el Banco Asiático de Infraestructura e Inversión (AIIB, por su sigla en inglés), entre otras instituciones crediticias (Oviedo, 2019).

El AIIB es un banco financiero multilateral promovido por la RPC para el financiamiento de obras de infraestructura. La Argentina reglamentó su inserción a la institución en noviembre de 2020, como miembro no regional. Para adherirse como país miembro, mediante el Banco Central de la República Argentina (BCRA), se suscribieron acciones equivalentes a USD 5 millones (BAE Negocios, 2020). Esta adhesión le brinda otro medio al cual solicitar financiamiento para grandes obras, posibilitando una relación comercial con una institución nueva y distinta de las que suele vincularse.

La participación de las empresas chinas en nuestro país busca el desarrollo de infraestructura y conectividad de Argentina con el exterior. El sentido de las vías de conectividad es hacia la salida al mar, por el océano Atlántico, pero también existe la intención de desarrollar corredores bioceánicos que a futuro conecten al país con el océano Pacífico vía Chile. De hecho, los planes chinos de inversión en infraestructura están vinculados al sector alimentario, con particular interés en el complejo sojero (por su ubicación) y con el objetivo de disminuir los costos de transporte de productos agroalimentarios a través de una salida al Pacífico por la vía Mendoza-Chile (Laufer, 2019).

China ha firmado numerosos acuerdos bilaterales, planes y memorándums con Argentina en materia de inversiones en energía, desarrollo de obras de infraestructura e inversiones agropecuarias. Además, se han firmado marcos de cooperación institucional en investigación, protocolos sanitarios y financiamiento de obras y para el BCRA<sup>2</sup>.

Este vínculo es apreciado por nuestro país como una oportunidad para aumentar exportaciones, lo que trae un ingreso de divisas, siempre anheladas en Argentina para el pago de la deuda externa y el equilibrio de la balanza comercial. Sin embargo, la balanza comercial de Argentina con China es negativa. Esto obedece, en parte, a que China recibe productos de bajo valor agregado y le vende a Argentina productos de mayor valor agregado, lo que incrementa la necesidad de divisas por parte nuestro país. Si bien las estructuras económicas de los dos países son comple-

1. Ruta comercial mediante la cual China comercializaba sus productos siglos atrás, en un principio con el resto de Asia, para luego sumar Europa y Oceanía, entre otros destinos. El producto de mayor valor fue la seda, que le dio nombre a la ruta. Este circuito unía Europa con China a través de Asia, luego se le sumó la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI en dos direcciones, hacia Europa a través del océano Índico y el mar Rojo, hasta llegar al mar Mediterráneo; y hacia el Pacífico sur, a través del mar de la China Meridional y el mar de la China Oriental.

2. Para más información hay diversos documentos sobre el análisis de inversiones chinas en el sitio web de FARN: [www.farn.org.ar](http://www.farn.org.ar)

mentarias, Oviedo (2019) menciona que China ejerce proteccionismo, barreras paraarancelarias y subsidios a su agricultura, acciones que podrían considerarse en el marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC) como un obstáculo para el intercambio comercial. A modo de ejemplo, debido a la política de protección de bosques de China, su consumo de madera proviene de otros países, con aranceles cero a las importaciones (CERA, 2020).

Por su parte, Argentina tiene un potencial de exportación importante en el mercado internacional. Entre los bienes argentinos que China podría estar demandando, sumados a los que ya adquiere, se destacan los productos químicos inorgánicos y los cueros y la peletería, que han crecido en los últimos años, por lo que se espera que aumente su demanda en la post pandemia (CERA, 2020). Entre los productos químicos inorgánicos se encuentra el cloruro de litio, del que Argentina exportó el 82% de las 2000 toneladas ingresadas a China en 2019. El litio es un insumo fundamental para la elaboración de aparatos eléctricos, y adquiere relevancia en el marco del debate de la movilidad sustentable.

Las mejoras del ferrocarril Belgrano Cargas, y aquellas proyectadas para el ferrocarril San Martín Cargas –ubicado en las zonas centro y norte del país, zona enclave del complejo sojero (Laufer, 2019)–, todas ellas impulsadas por inversiones chinas, son ejemplos de la intención de la RPC de optimizar la conectividad interna de nuestro país y de esta forma mejorar sus costos de importación de productos argentinos. Se suman, además, a los objetivos de China de participar en el proyecto de la Hidrovía Paraná-Paraguay, también para mejorar las vías navegables con el fin de favorecer el comercio internacional, ya que la hidrovía tiene en su trayecto varios puertos que son la vía principal de salida de la producción agroalimentaria argentina (Gráfico 1).

## Nuevas inversiones

En el marco de la recuperación económica por la pandemia de Covid-19, el Gobierno nacional está negociando un acuerdo con China para un plan de inversiones que rondaría los USD 35.000 millones. El nuevo plan, compuesto por 30 proyectos, hace foco en el transporte, con la mayoría de las inversiones destinadas a los ferrocarriles. A las inversiones en el San Martín Cargas y en el Belgrano Cargas, firmadas en un acuerdo en diciembre de 2020, se sumaría material rodante para trenes y el tren Norpatagónico, que uniría al Puerto de Bahía Blanca con la ciudad de Añelo, en Neuquén (Lerner, 2021). Por otro lado, la central nuclear Atucha III sería otro de los nuevos proyectos a concretarse, aunque sus negociaciones comenzaron ocho años atrás. El plan también contempla obras de saneamiento, centrales termoeléctricas y gasoductos.

Por otro lado, el **Plan Integral para el Desarrollo Federal Exportador PyME**, lanzado por el Gobierno nacional en 2020, busca fortalecer capacidades de exportaciones de las provincias argentinas, capacitar a las pymes para ingresar a nuevos mercados y asistir las financieramente. El plan tiene como destinos destacados a China, Estados Unidos (EE. UU.) y la Unión Europea (UE) y su objetivo es beneficiar a las cadenas de valor, principalmente agroalimentarias, de productos orgánicos, lácteos, alimentos para mascotas, bebidas e infusiones, carnes, vinos, frutos secos, productos culturales, educativos y de diseño (CERA, 2021a).

Además, el 13 de abril de 2021 se realizó el lanzamiento del **Programa de Inserción de la Región Centro en China** en el marco del Plan de Cooperación Productiva con China<sup>3</sup>. Este programa consistirá en un ciclo de formación sobre negocios y cultura en este país oriental, rondas de negocios virtuales para distintos sectores (alimentos, carnes, lácteos, frutas, aceites y granos), cooperación técnica en servicios basados en el conocimiento, intercambios en educación, y una misión insti-

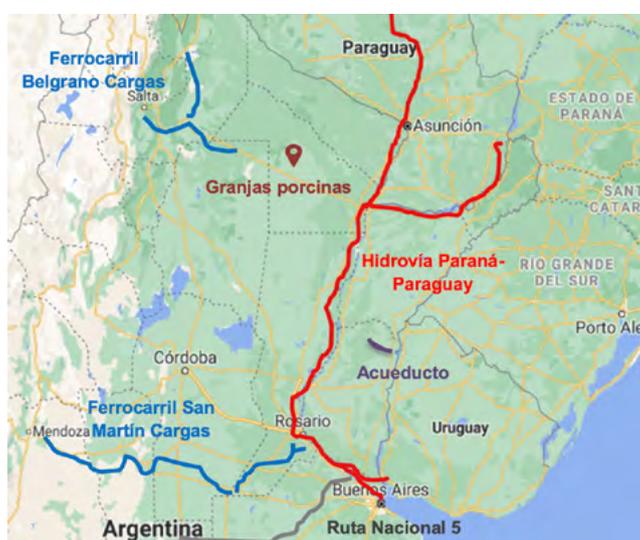
3. El Plan de Cooperación Productiva con China, lanzado el 12 de marzo de 2021, tiene por objetivo duplicar la cantidad de PyMES que exportan a este país mediante acciones de capacitación, asistencia técnica en el diseño de planes de exportación, líneas de créditos en pesos y dólares con tasa subsidiada en conjunto con el Banco Industrial y Comercial de China (ICBC) exclusivas para exportaciones hacia ese mercado, y acciones de promoción y posicionamiento a partir de rondas de negocios en sectores productivos estratégicos.

tucional y comercial. Al respecto, los representantes del gobierno de Argentina remarcaron el potencial de la región centro del país en agroalimentos, industria, servicios, economía del conocimiento y turismo. Además, enfatizaron las obras de ferrocarril transoceánico para la comunicación por el Océano Pacífico y a la Hidrovía Paraguay-Paraná como un campo de cooperación (CERA, 2021b).

### Objetivos de la publicación

Este documento busca analizar los proyectos de inversión chinos en el sector agroexportador argentino destinados a los insumos para la producción agropecuaria, el transporte y la logística para importar los productos abaratando costos y de una manera más “eficiente” (Mapa 1). Estos proyectos se caracterizan por tener un fuerte apoyo de inversiones de instituciones financieras chinas y por involucrar a empresas estatales chinas. En la Tabla 1 se comparte un resumen de los casos que se analizarán a lo largo del documento.

**Mapa 1. Proyectos agropecuarios y de infraestructura con inversiones chinas**



Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 1. Actores de origen chino vinculados a la producción y exportación en el agro**

SECTOR	EMPRESA	OBJETO
Agropecuario	Sinograin	Comercialización de granos.
Agropecuario	China National Cereals, Oil & Foodstuffs (COFCO)	Comercialización de granos y provisión de insumos. Compró Noble y Nidera.
Agropecuario	China National Chemical Corporation (ChemChina)	Provisión de insumos agrícolas. Compró Syngenta a nivel internacional.
Agropecuario	China Animal Husbandry Group (CAHG)	Granjas porcinas.
Agropecuario	Feng Tian Food (FTF)	Granjas porcinas.
Transporte	CCCC Shanghai Dredging Co. Ltd. (SDC) como parte de la CCCC Dredging (Group) Co. Ltd	Hidrovía Paraná-Paraguay. Puente Chaco-Corrientes.

SECTOR	EMPRESA	OBJETO
Transporte	China Machinery Engineering Corporation (CMEC)	Ferrocarril Belgrano Cargas y circunvalación de Santa Fe.
Transporte	China Railway Construction Corporation Limited (CRCC)	Ferrocarril San Martín Cargas.
Transporte	China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC)	Provisión de material rodante.
Transporte	China Construction America (CCA)	Ruta Nacional 5.
Construcción	China State Construction Engineering Corporation (CSCEC)	Construcción de acueducto.
Financiero	Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)	Financiamiento de trenes y acueducto.
Financiero	China Development Bank (CDB)	Financiamiento trenes.

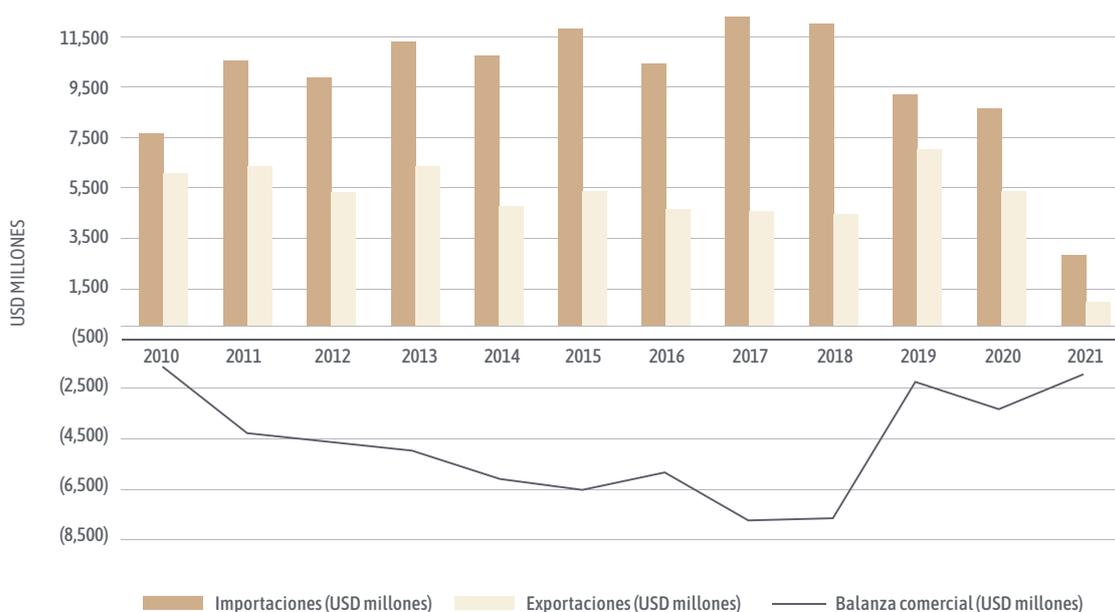
Fuente: Elaboración propia.

## EL COMERCIO BILATERAL ENTRE CHINA Y ARGENTINA

Durante 2020 y lo que va de 2021, meses atravesados con la pandemia de Covid-19, Argentina obtuvo el apoyo de China mediante donaciones y el acceso a la compra de insumos sanitarios (desde barbijos hasta vacunas).

En los últimos años, Argentina tuvo déficits comerciales anuales con China, transfiriéndoles miles de millones de dólares (Gráfico 1). Para estabilizar la débil situación financiera, desde 2014 Argentina recurrió a préstamos chinos y, tras las elecciones presidenciales de 2015, al mercado de capitales y al Fondo Monetario Internacional (FMI). Por ello, seguir participando del comercio con China mediante la BRI puede acrecentar la dependencia hacia el capital chino y situar a nuestro país en una situación de riesgo al concentrar el comercio en pocos productos de pocos rubros.

**Gráfico 1. Balanza comercial: Argentina y China (\*)**



Fuente: Elaboración propia en base a INDEC. (\*) Los datos de 2021 se corresponden hasta abril inclusive.

A su vez, Argentina tiene a China como uno de los principales socios comerciales. En 2020, según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC, 2021), el país asiático se posicionó en el segundo lugar, teniendo en cuenta las exportaciones e importaciones, detrás del vecino Brasil y adelante de Estados Unidos.

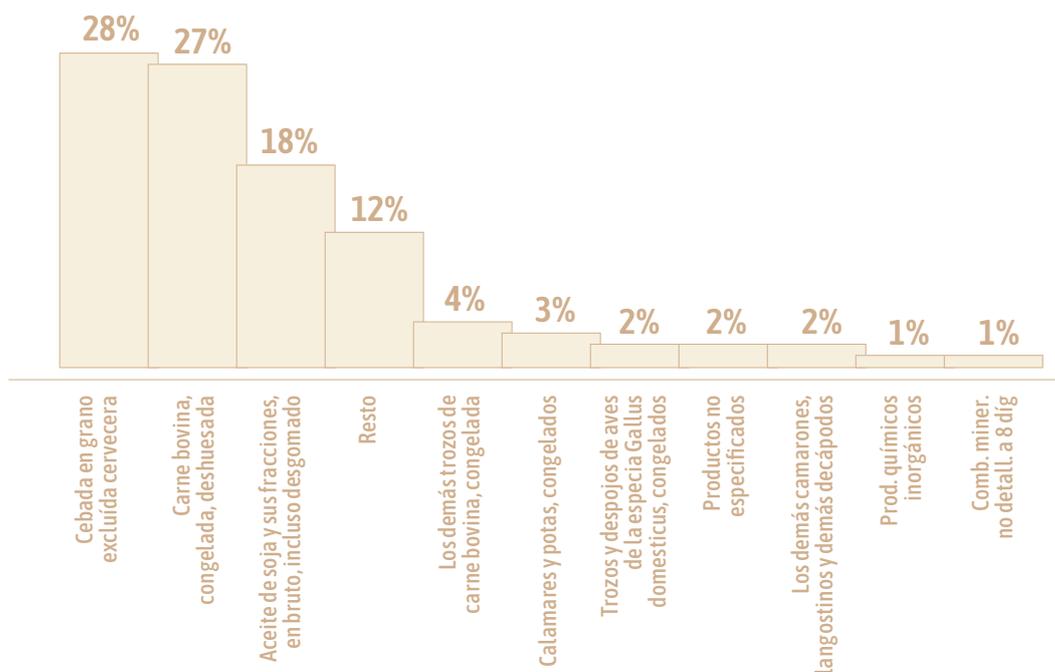
Ese año, Argentina tuvo un déficit comercial con China de USD 3270 millones, el de mayor magnitud entre los registrados. Las exportaciones totales a China fueron por USD 5394 millones, con una baja de 23,5% (USD -1659 millones) respecto a 2019; y las importaciones totales fueron por USD 8664 millones, disminuyendo un 6,5% (USD -603 millones) en relación con el año anterior (INDEC, 2021).

El comercio con China, en 2020, representó el 9,8% del total de las exportaciones argentinas y el 20,5% de las importaciones totales.

Si bien las exportaciones hacia China suelen conformarse por productos de menor valor agregado que las importaciones desde ese país, el nivel de complementariedad en el intercambio comercial es alto. Los productos que llegan desde China son casi en su totalidad no agrícolas, mientras que los envíos desde nuestro país están altamente concentrados en productos agroindustriales. En términos porcentuales, **el 89,4% de las exportaciones de Argentina a China corresponden al rubro agroalimentario** (Viola y Muruaga Olguin, 2020).

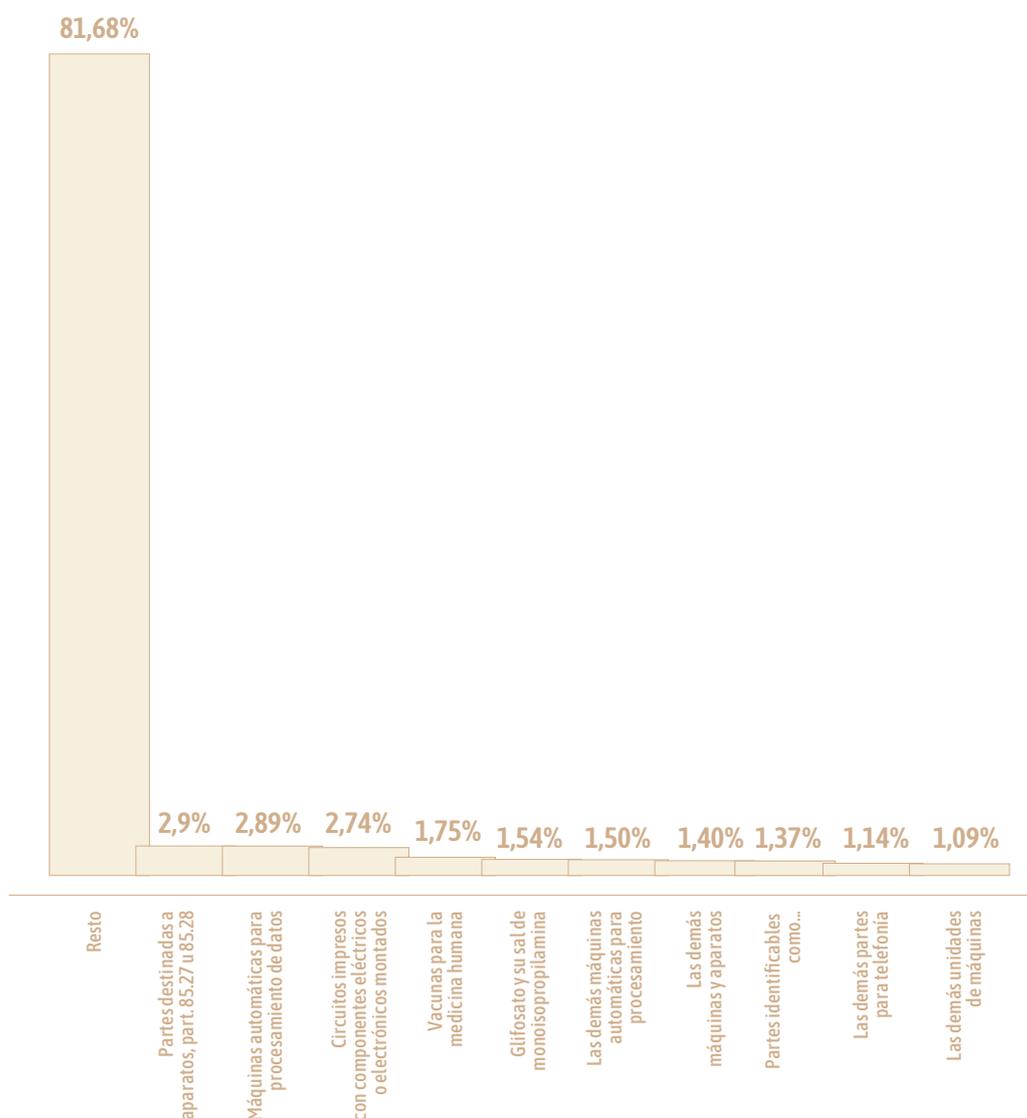
En detalle, luego del complejo sojero se destacan productos como la carne porcina, ampliación de ventas del rubro de la carne bovina, aceite de maní, sorgo, maderas, carne aviar, langostinos, calamares, maní, lana, vino embotellado y aceite de girasol, entre otros (Viola y Muruaga Olguin, 2020). Mientras que las importaciones las integran vehículos automóviles para el transporte de personas; circuitos con componentes eléctricos o electrónicos para teléfonos, celulares; partes para aparatos electrónicos; vacunas para medicina; computadoras; productos químicos (glifosato y otros herbicidas) y manufacturas, entre otros (INDEC, 2021). En los Gráficos 2 y 3 se muestran las exportaciones e importaciones de abril de 2021.

**Gráfico 2. Exportaciones argentinas a China**



**Fuente:** Elaboración propia en base a CERA.

**Gráfico 3. Importaciones chinas a Argentina**

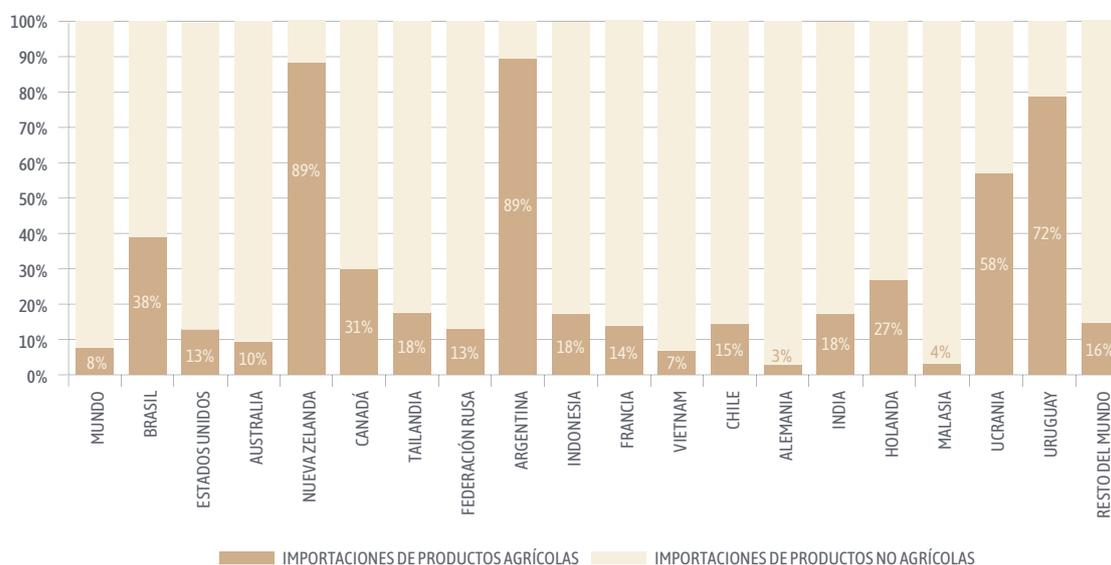


Fuente: CERA, 2021b.

Al tener en cuenta exclusivamente los datos del comercio agroindustrial, Argentina fue el octavo proveedor de China a nivel mundial, y segundo en América Latina, por detrás de Brasil. En 2019, China importó desde Argentina productos agroalimentarios por USD 6606 millones (192% más que en 2018) (Viola y Muruaga Olguin, 2020).

Analizando la matriz exportadora de China, Argentina (junto con Nueva Zelanda) es el país que mayor concentración evidencia en la comercialización de productos agroalimentarios (Gráfico 4).

**Gráfico 4. Participación agrícola en el total importado por China, según país (2019)**



**Fuente:** Viola y Muruaga Olguin, 2020.

Del complejo agroindustrial sobresale el sojero con sus productos, que representaron el 54% de las exportaciones agrícolas (porotos por USD 3577 millones y aceite por USD 231 millones). En 2019, Argentina fue el tercer proveedor de porotos de soja de China en términos de valor y el primer proveedor de aceite de soja en términos de valor y volumen (Viola y Muruaga Olguin, 2020).

Por otro lado, entre los esfuerzos para la diversificación de la matriz exportadora, las posiciones arancelarias<sup>4</sup> pasaron de 105 en 2007 a 164 en 2019 (Viola y Muruaga Olguin, 2020). Esto es resultado de negociaciones de condiciones de acceso para nuevos productos, el aumento de la cantidad de plantas exportadoras registradas y las actividades de promoción de productos argentinos.

Para ejemplificar la fuerte vinculación comercial de Argentina hacia China, basta mencionar que cuando se autorizó<sup>5</sup> la comercialización de la soja IND-00410-5 –la primera innovación biotecnológica nacional que confiere resistencia a la sequía–, el desarrollador, el Instituto de Agrobiotecnología de Rosario S.A. (INDEAR), debía abstenerse de liberarla al mercado hasta que se obtuviera el permiso para la importación en China, afectando así el desarrollo tecnológico.

Por otro lado, si bien Argentina tiene autorizados 16 eventos transgénicos para el consumo humano y animal, ninguno de ellos cuenta con autorización para cultivo en China<sup>6</sup>.

4. Son referencias de los distintos productos.

5. Mediante la **Resolución 397/2015** del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (MAGyP).

6. Para más información se recomienda visitar: <https://www.isaaa.org/gmapprovaldatabase/approvedeventsin/default.asp?CountryID=CN&Country=China>

## INVERSIONES AGROPECUARIAS CHINAS EN ARGENTINA

Tal como fuera adelantado en la introducción, el sector agroindustrial reviste un particular interés para las inversiones chinas, que provienen en gran parte de empresas estatales. Luego del interés en la adquisición de tierras para la producción agropecuaria en la década pasada (LPO, 2011), China puso su foco en otras etapas del complejo agroexportador, llegando a la comercialización y distribución de fertilizantes, granos y sus subproductos, entre otras actividades.

Una de las figuras importantes a la hora del intercambio comercial es la compañía estatal china Sinograin, que se dedica a las operaciones de reserva de granos y aceite. Fundada en el año 2000, es hoy una de las corporaciones de almacenamiento y transporte de granos más grande y de mayor alcance en China y la única importadora de aceite de soja. En 2018, durante la presidencia del G20 de Argentina, se suscribió un convenio de promoción del comercio de productos oleaginosos entre el entonces secretario de Gobierno de Agroindustria de Argentina y el presidente de Sinograin, por el que China se comprometió a incrementar las compras de porotos de soja en 2 y 3 millones de toneladas para la campaña 2018/19 y entre 300 y 400 mil toneladas de aceite de soja, solicitando, además, mejoras en la calidad del producto (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, 2018). Luego, en 2020, Sinograin acordó aumentar los volúmenes de compra de los porotos de soja en un millón de toneladas en 2021, pasando de 3 a 4 millones de toneladas, y el aceite de soja de 300.000 a 400.000 toneladas. Esto implicaría un aumento de USD 500 millones respecto a lo comprado por Sinograin en 2019 (Cancillería Argentina, 2020).

Otro actor importante en el intercambio comercial es China National Cereals, Oil & Foodstuffs (COFCO) Cono Sur (que incluye Argentina, Uruguay y Paraguay, y es subsidiaria de Grupo COFCO). También es una empresa estatal integrada, dedicada a la producción de granos, la cadena de distribución y el acopio, como se explica en su [página web](#). En Argentina, COFCO se posiciona entre las primeras empresas exportadoras de granos en los últimos años (Gráfico 5).

**Gráfico 5. Venta de granos, legumbres, harinas proteicas y aceites vegetales por campaña y empresa**

EMPRESA	RANKING	10/11	11/12	12/13	13/14	14/15	15/16	16/17	17/18	18/19	19/20	RANKING
	10/11	EN MILLONES DE TONELADAS										18/19
COFCO		-	-	-	-	4,75	11,09	11,70	10,20	14,50	10,00	1°
NIDERA	7°	3,60	3,49	3,82	3,79	5,19	6,30	5,70	1,18	-	-	
NOBLE	6°	4,16	2,78	3,60	3,12	4,12	3,55	-	-	-	-	
CARGILL	1°	10,13	8,53	6,86	6,48	7,84	9,74	11,85	9,62	11,90	10,30	2°
ADM	4°	5,82	7,14	5,82	2,65	5,70	5,86	6,74	6,63	11,20	8,30	3°
TOEPPER	11°	2,78	4,07	3,67	1,64	2,74	3,18	1,04	-	-	-	
BUNGE	2°	8,51	6,57	6,50	5,78	7,46	8,07	8,63	6,83	9,60	6,20	4°
AGD	5°	5,40	4,52	5,38	5,75	6,88	6,47	6,87	6,68	9,00	4,90	5°
VICENTIN	8°	3,37	2,37	3,27	4,30	5,99	5,89	6,71	6,77	8,50	0,20	6°
MORENO HNOS.	12°	2,31	2,55	3,38	3,74	4,06	5,25	5,10	5,77	7,80	6,10	7°
LDC	3°	6,58	5,97	5,72	4,39	5,65	8,26	7,42	5,91	6,80	5,60	8°
ACA	9°	3,35	4,15	4,36	3,99	3,49	3,76	4,57	3,24	5,50	4,10	9°
MOLINOSAGRO	10°	3,29	2,37	2,65	2,47	3,30	3,33	3,74	3,59	5,00	3,50	10°
AMAGGI	14°	0,33	0,95	1,22	0,96	1,41	1,08	1,22	1,15	1,50	1,00	11°
AFA	13°	1,12	0,96	1,84	1,82	2,15	1,91	1,61	0,50	0,40	0,30	12°
RESTO		10,20	11,06	11,98	12,43	17,27	11,02	9,96	5,52	7,00	6,00	
TOTAL GENERAL		68,73	64,22	67,14	62,00	80,50	81,75	86,18	72,41	98,74	66,52	

Fuente: Bergero y Di Yenno, 2020.

COFCO comenzó a operar en Argentina en 2014 luego de comprar, en dos meses, el 51% de los paquetes accionarios de Nidera y de Noble Agri por USD 2800 millones. Luego, en 2015 y 2016, finalizaron las compras de ambos grupos (Bergero y Di Yenno, 2020). La compra de Nidera le garantizó a COFCO el acceso a una red de abastecimiento, almacenamiento y logística en regiones productoras estratégicas. Las operaciones de Nidera Argentina se extendían desde la investigación, el desarrollo y la producción de semillas, la producción y la distribución de insumos, hasta la recepción, almacenaje y comercialización de granos y oleaginosas. Por su parte, el *joint venture* con Noble Agri le otorgó control sobre el sistema de abastecimiento. Noble operaba dos puertos: uno en Lima (Buenos Aires) y otro en Timbúes (Santa Fe), donde también poseía una planta de procesamiento de soja y elaboración de biodiesel. A ellas se le agregan las plantas de acopio en Piquete Cabado, Salta, y una división de fertilizantes con tres terminales: Timbúes (Santa Fe), Necochea (Buenos Aires) y Río Paraná (Santa Fe). Esta infraestructura le permite a COFCO controlar directamente el 14,5% del volumen de las exportaciones de granos y posicionarse entre las primeras exportadoras de granos, harinas y aceites de Argentina (Mora, 2019).

En el Gráfico 5 se puede apreciar cómo las ventas al exterior de las empresas Noble y Nidera fueron disminuyendo desde las campañas 2014/2015 y 2015/2016, respectivamente, en favor de la aparición de COFCO, que en la campaña 2014/2015 ya tenía el 51% de ambas empresas. A partir de la campaña 2015/2016, tras la adquisición de estas empresas, COFCO se posicionó en los primeros lugares de exportación de granos, legumbres, harinas proteicas y aceites vegetales del país (Bergero y Di Yenno, 2020), ocupando su lugar en la comercialización. Entonces, la adquisición realizada por COFCO le permitió a China reducir su dependencia a empresas transnacionales, así como incrementar su influencia en la oferta de granos y en la determinación de precios (Mora, 2019). Dado que entre el 75 y el 90% del comercio mundial de granos es controlado por cuatro compañías agrícolas del Norte Global –el grupo conocido como “ABCD” (ADM, Bunge, Cargill y Louis Dreyfus)–, a través de las mencionadas adquisiciones China logra mejorar su posición en las comercializaciones.

Por otro lado, la empresa multinacional Syngenta, originaria de Suiza y que opera en Argentina desde hace más de dos décadas, fue adquirida en 2016 por China National Chemical Corporation (ChemChina), que luego se fusionó con SynoChem para cotizar en la Bolsa de Shanghai. ChemChina, también estatal, elabora insumos agropecuarios: semillas, herbicidas, fungicidas, insecticidas. La obtención de Syngenta por parte de ChemChina fue la mayor compra de una empresa china a ese momento (USD 43.000 millones). SynoChem, por su parte, es una empresa que se dedica a la producción y comercialización de productos químicos y fertilizantes, pero también a la exploración y producción de petróleo. El objetivo de la compra de Syngenta era impulsar la tecnología, apuntando a incrementar la producción global de alimentos, con el propósito de garantizar la seguridad alimentaria de China y el desarrollo tecnológico, así como romper su dependencia del desarrollo biotecnológico internacional.

En Argentina, Syngenta propone la integración de la cadena de valor a nivel nacional, pero también de las importaciones chinas, argumentando que el vínculo más estrecho le brindaría al productor argentino mejores precios, con la consecuente entrada de divisas al Estado. Asimismo, destaca la alta productividad del sector en nuestro país, donde las empresas no necesitan ser subsidiadas ni recibir grandes inversiones para llegar a ser competitivas. La empresa, en este intercambio, se beneficia con su tradicional comercio de biotecnología, semillas y agroquímicos (Dangdai, 2021). En los meses previos a la pandemia de Covid-19, Syngenta propuso realizar donaciones para combatir el hambre (en el marco de la “Mesa del hambre”) y establecer comunidades autosustentables, con cooperativas que elaboren insumos. Cabe recordar que Syngenta no produce alimentos de manera directa, sino que fabrica insumos para la producción agropecuaria (Souza Casadinho, 2021).

Syngenta anunció el lanzamiento de la exportación de granos, comenzando en enero de 2021 con la venta de más de un millón de toneladas de porotos de soja por USD 500 millones a China y de la mano de Sinograin, con producción tanto argentina como uruguaya. El esquema de comercialización propuesto consiste en que Syngenta le vende sus productos a los productores locales y los conecta de manera directa a la exportadora, Sinograin. Syngenta se beneficiaría, ya que el acuerdo incluye su programa de cobranzas a través de canjes de granos, que pondría a disposición de sus clientes y como proveedora de esos productores (Syngenta, 2020).

## Granjas porcinas

La carne porcina es la más consumida a nivel mundial, y China representa casi la mitad de ese consumo. En 2019 ocurrió un brote de peste porcina africana (PPA) en China, enfermedad que obligó a sacrificar más de un millón de cerdos, circunstancia que les redujo la oferta interna de la carne<sup>7</sup>.

Tras ello, Argentina surgió como uno de los posibles proveedores a raíz de ese déficit tanto por su perfil de productor soja y maíz, principales alimentos de la cría y engorde de cerdos, como por su rol de productor y exportador de carne.

Aunque Argentina exporta en su mayoría carne vacuna, cuenta con diez plantas para la faena porcina con fines de exportación de carne a China, siete de ellas habilitadas a fines de 2019, en respuesta a la apertura del mercado chino, cuando se firmó un protocolo para la importación y exportación de carne porcina entre Argentina y China.

En ese contexto, se dio a conocer la intención del país asiático de invertir, mediante la negociación de un nuevo acuerdo comercial, en granjas porcinas para lograr exportar a futuro 900.000 toneladas de carne. Para alcanzar esa cifra, es necesario aumentar la producción de maíz en 2.200.000 toneladas y sumar 750.000 toneladas de soja a la producción existente, lo que podría implicar la ampliación de 290.000 y 250.000 hectáreas cosechadas, respectivamente.

Este incremento de producción de carne, mediante los sistemas intensivos, trae grandes consecuencias ambientales: se duplicarían las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del sector porcino y demandaría unos 12.000 millones de litros de agua potable a lo largo de toda la producción, sin contabilizar la necesaria para la limpieza.

Sin embargo, el acuerdo no contemplaba estudios previos que permitan medir el riesgo del impacto, establecer una línea de base ambiental, y/o dar participación a la ciudadanía y las comunidades locales. Luego del reclamo de la sociedad civil, se postergó la firma del acuerdo y se habría agregado un artículo con el respeto de las leyes de protección ambiental, los recursos naturales y la bioseguridad.

A fines de 2020, desde el Ministerio de Desarrollo Productivo se aseguró que el proyecto de desarrollo de granjas sigue en pie (CERA, 2020), y ello se evidenció con una reunión entre representantes comerciales de la Embajada Argentina en China y directores de la empresa estatal china China Animal Husbandry Group (CAHG), en la que se trató “una propuesta de instalación de granjas inteligentes, seguras, sostenibles y sustentables de no más de 10.000 madres” (Telam, 2020).

Por otro lado, la provincia de Chaco firmó un convenio con la empresa china Feng Tian Food (FTF) por medio del cual la compañía instalaría tres complejos de producción de cerdos para exportar a China. La inversión sería de USD 129 millones y se crearían más de mil empleos en los tres

7. Por mayor información se puede consultar el documento de FARN (2020), “¿Cerdos para China made in Argentina?”. También se realizaron varios pedidos de acceso a la información a: Cancillería: [pedido y respuesta](#), [pedido2](#) y [respuesta2](#); al MAGyP: [pedido y respuesta](#) y al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MAyDS): [pedido y respuesta](#).

complejos. Cada uno estaría integrado por cinco granjas de 2400 madres cada una, un frigorífico exportador, una planta de biodiesel, un biodigestor con generación de energía, y una planta de alimentos balanceados. Estos complejos demandarían más de 90 mil toneladas de soja y más de 250 mil toneladas de maíz. El financiamiento sería mixto, bancos de China financiarían a sus inversores chinos y la banca local nacional a los productores vinculados al proyecto. A su vez, formarían parte del esquema de financiación el Fondo de Garantías Argentino (FOGAR) y el Fondo de Garantías del Chaco (FOGACH) (Longoni, 2020).

Por su parte, la comunidad Qom que habita el territorio comunitario en El Espinillo, en el Impenetrable chaqueño, rechaza el acuerdo porcino con China. Denuncian que su territorio puede estar en peligro por el acuerdo con FTF ante la falta de un debido procedimiento de consulta previa, libre e informada (Lag, 2021).

Así se pone en evidencia que a pesar de que el vínculo a formarse entre privados de ambos países es promovido por los Estados, la ausencia o falencias argentinas caracterizan el diseño del marco de intercambios.

## INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA PARA LA EXPORTACIÓN

Argentina se caracteriza por tener un extenso litoral fluvial formado por el Río de la Plata y los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, que desembocan en el mar Argentino y sobre los que se sitúa un importante conjunto de instalaciones públicas y privadas que conforman el Sistema Portuario Nacional (Cafarell, *et al.*, 2015). A pesar de su extensión, la profundidad es escasa en su tramo marítimo y, en particular, en el fluvial. Debido a esto, el aumento del tamaño de los buques llevó a la necesidad de profundizar el dragado del canal de navegación para aumentar los calados disponibles y poder sostener la circulación de grandes buques (Cafarell, *et al.*, 2015).

Para realizar estas tareas de profundización de las vías de navegación (para lo cual hay limitaciones naturales que respetar) se requieren políticas respecto a los puertos que atraviesa la vía y otras que promuevan el desarrollo de las diferentes terminales portuarias y coordinen como conjunto y en términos de sistema (Cafarell, *et al.*, 2015), considerando la importancia que tienen las exportaciones en el marco de la economía nacional. Esto implica que la situación de los puertos es una política de Estado y debe ser trabajada como tal (Cafarell, *et al.*, 2015).

La Hidrovía Paraná-Paraguay, con la estratégica ubicación del puerto de Rosario y su alta densidad de terminaciones portuarias, forma un eje fundamental de salida de las exportaciones agroalimentarias (Cafarell, *et al.*, 2015) y es, por ello, foco de interés. En las inmediaciones de Rosario se emplaza uno de los principales complejos aceiteros y de soja del mundo, responsable del 80% de las exportaciones del sector agropecuario. Vale destacar que la mayor parte de las terminales de la zona son producto de inversiones privadas vinculadas a grandes empresas del sector agroexportador (Cafarell, *et al.*, 2015).

## La Hidrovía Paraná-Paraguay

Hidrovía Paraná-Paraguay es el nombre comercial que se le dio al sistema fluvial sudamericano que se utiliza como medio de transporte, principalmente para dar salida a las exportaciones que continúan su recorrido por el mar Argentino y el océano Atlántico.

La Hidrovía Paraná-Paraguay tiene 3442 km de extensión, que van desde Puerto Cáceres, en Brasil, hasta Puerto Nueva Palmira, en Uruguay, pasando por Bolivia, Paraguay y Argentina. El tramo argentino tiene más de 1200 km y su traza se encuentra expresada parcialmente en los ríos Paraná, Paraná de las Palmas, y Río de la Plata (Mapa 2).

Para que el río Paraná pueda funcionar como medio de transporte, se realizaron obras de señalización, ensanchamiento, balizado, profundización y rectificaciones, habilitándolo para la navegación.

### Mapa 2. Hidrovía Paraná-Paraguay



● PUERTOS FLUVIALES Y FLUVIOMARÍTIMOS ● CIUDADES

**Fuente:** Secretaría Ejecutiva del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná-Paraguay (2020).

Esta hidrovía es estratégica a nivel comercial y geopolítico para nuestro país, ya que es el canal de salida del 75% del volumen total exportado y del 80% del total de las exportaciones del sector agropecuario (Profeta, 2020).

La explotación del río como vía de transporte comenzó en la década de 1990, con grandes impactos ambientales que nunca fueron previstos, relevados ni remediados.

### Historia de la Hidrovía Paraná-Paraguay

En la década de 1990, los países atravesados por la hidrovía (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay) firmaron el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra para su navegación y transporte, posicionándola como la infraestructura de mayor valor a desarrollar en beneficio del comercio interno y externo de estos países. Por problemas técnicos para la utilización como vía al exterior, princi-

palmente porque su profundidad no permitía el calado de grandes embarcaciones, se consultó con actores privados internacionales con experiencia en tareas de dragado y mantenimiento de este tipo de canales de transporte, y se encargaron estudios de factibilidad técnica y operativa, análisis económicos del proyecto y estudios de impactos ambientales y sociales. Sin embargo, los resultados oficiales fueron sesgados por distintos intereses económicos y políticos y tampoco se puso el foco en cuestiones sociales y ambientales, así como hubo una deficiente participación de la sociedad civil (CAUCE, 2020). Los estudios contratados se financiaron con distintos bancos internacionales: Banco Mundial, Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y FONPLATA - Banco de Desarrollo (ex Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata) (CAUCE, 2020).

Más tarde, en 1995, luego de llamar a una licitación pública nacional e internacional para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y mantenimiento de la vía navegable troncal, el gobierno argentino le adjudicó la concesión a la Unión Transitoria de Empresas (UTE) Hidrovía S.A., conformada por las compañías belga Jan de Nul y la argentina Emepa S.A. El contrato de concesión se otorgó inicialmente por un período de diez años, que se fue ampliando y renovando, y a la fecha lleva 25 años. Esta operación comercial se dio en el marco de privatizaciones de empresas y servicios estatales que caracterizó a la década de 1990.

La concesión a la UTE Hidrovía S.A. venció el 30 de abril de 2020 y se prorrogó por 90 días, hasta fines de julio de 2020, aunque sin fecha pautada para la nueva licitación. Ante la cercanía del vencimiento, en agosto de ese mismo año se había anunciado la creación de la Administradora Federal Hidrovía Sociedad del Estado, una nueva empresa estatal que estaría formada en un 51% por el Gobierno nacional y el resto repartido entre los gobiernos de las provincias de Buenos Aires, Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe (atravesadas por el río Paraná). El objetivo era la administración integral del sector nacional y la realización –por sí o por terceros– de obras y proyectos para el desarrollo de la Hidrovía (Ministerio de Transporte, 2020).

Con posterioridad, el **Decreto Nacional 949/2020** de noviembre de 2020 delegó en el Ministerio de Transporte el llamado a licitación pública nacional e internacional para la ulterior concesión de obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de dragado y redragado, y el mantenimiento de la vía navegable troncal. El decreto alejaba la idea de la administradora nacional y recibió críticas de actores políticos y de la sociedad civil.

Por otro lado, en agosto de 2020 se anunció la creación del **Consejo Federal de la Hidrovía (CFH)** como espacio de coordinación política y estratégica, presidido por el ministro de Transporte e integrado por funcionarios nacionales y provinciales, representantes de instituciones nacionales y académicas, representantes de organizaciones ambientalistas, y empresarios del sector. El CFH tiene como objetivo brindar asesoramiento en lo relativo a la concesión de la hidrovía; constituir un ámbito de coordinación política y estratégica; y recibir las inquietudes, propuestas y proyectos de quienes tengan interés en el fortalecimiento e integración en el proyecto. Cabe mencionar que las recomendaciones del CFH son de carácter no vinculante.

La primera reunión del CFH se realizó en febrero de 2021, y las organizaciones sociales y ecologistas (Fundación CAUCE, Taller Ecologista y Fundación Humedales) presentaron sus recomendaciones y propuestas<sup>8</sup>: garantías de acceso a la información pública, especialmente de cuestiones ambientales; la realización de una evaluación ambiental estratégica; el derecho a la participación ciudadana; una planificación de obras y de navegación que evite o minimice daños; y la implementación de medidas para la conservación de humedales. Asimismo, solicitaron la creación de un órgano de control con representación y participación de la ciudadanía. Las propuestas realizadas cuentan con la adhesión de más de 50 organizaciones e instituciones. La segunda reunión

8. Para mayor información visitar: <https://cauceecologico.org/?p=2785>

iba a realizarse a fines de abril, pero quedó postergada y, a la fecha de edición de este documento está aún pendiente.

Por otro lado, en marzo de 2021 se creó el **Observatorio de Integridad y Transparencia de la Hidrovía**, a través de **la Resolución 73/2021** del Ministerio de Transporte, con el fin de impulsar la integridad y la transparencia del proceso de licitación. Se estableció una agenda con el objetivo de convocar a aquellos interesados en sumarse a la iniciativa y promover espacios participativos donde se pudieran canalizar los aportes de los involucrados y darle especial intervención a la ciudadanía a través de la instrumentación de herramientas de participación ciudadana, entre otros. A su vez, el Ministerio de Transporte promovió la inclusión de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) como garante de transparencia.

### El futuro de la licitación de la hidrovía

Como se mencionó, a mayo de 2021 el llamado a licitación está pendiente, mientras la concesión fue prorrogada a la UTE Hidrovía S.A. hasta fines de julio de este mismo año. En la actualidad, la discusión gira en torno a si la gestión debería quedar en manos estatales, como una señal de soberanía, o si debe continuar en manos de empresas privadas.

Varias son las compañías interesadas en la Hidrovía Paraná-Paraguay, ya que gestionar el tramo argentino de una importante vía de salida de productos de la explotación de bienes naturales de Argentina les brindaría un gran poder. Todas ellas, que serán presentadas a continuación, son compañías extranjeras: Jan De Nul de origen belga; Deme Group, empresa danesa; Royal Boskalis y Royal Van Oord, ambas de origen holandés; y Shangai Dredging Company (SDC) de origen chino.

- Jan De Nul es la empresa que a la fecha integra la concesión, pero en esta nueva oportunidad no se presentaría como la UTE Hidrovía S.A., sino que lo haría individualmente, sin su socia Emepa.
- Por otro lado, Deme Group es un grupo de varias empresas que opera en unos 90 países y se dedica al dragado y obras marinas. En Argentina, se presentó en la licitación del dragado de los puertos de Ingeniero White y de Bahía Blanca (Origlia, 2021).
- La empresa Royal Boskalis tiene más de un siglo en el mercado, ofrece servicios de remolque y rescate y opera en 75 países. Tiene una flota de mil embarcaciones y equipos. En Argentina participó de la construcción del gasoducto entre Tierra del Fuego y Santa Cruz, en 2012 se le adjudicó el dragado y mantenimiento del puerto de Bahía Blanca, junto a Jan De Nul, y en 2017 el mantenimiento del canal Martín García (Origlia, 2021).
- Por su parte, Van Oord es una contratista marítima internacional que también posee proyectos eólicos marinos. Se presentó a la licitación para el mantenimiento del dragado del canal Martín García en 2012 y luego para su dragado, en 2017. También se postuló para la licitación del dragado del puerto de Bahía Blanca (Origlia, 2021).
- Finalmente, la empresa china CCCC Shanghai Dredging Co. Ltd. (SDC) es la principal empresa del CCCC Dredging (Group) Co. Ltd., la compañía de dragado más grande del mundo, que a su vez es filial de China Communications Construction Company Limited (CCCC), empresa estatal china dedicada al diseño y construcción de infraestructura de transporte y dragado de canal y portuario. La SDC es la empresa más joven de todas las interesadas en la concesión.

## La SDC y su presencia internacional

SDC es conocida a nivel mundial por sus grandes obras en China, y a partir de 1981 en varios países de América Latina, Sudeste Asiático y África. En América Latina, su casa matriz, la CCCC, tiene a cargo más de 50 grandes proyectos de infraestructura. Para las obras tiene acceso a grandes financiadores, bancos de origen chino, y suele contar con su apoyo financiero.

A continuación presentamos algunos de los proyectos, con sus presupuestos:

- 1) Cuarto puente sobre el Canal de Panamá (Panamá) - USD 1,5 mil millones
- 2) Puerto Sur (Brasil) - USD 580 millones
- 3) Ferrocarril de Pará (Brasil) - USD 1,6 mil millones
- 4) Metro de Bogotá (Colombia) - USD 4,5 mil millones
- 5) Expansión del aeropuerto internacional (Guyana) - USD 150 millones
- 6) Autopista Norte-Sur (Jamaica) - USD 730 millones
- 7) Actualización del puerto de Santiago (Cuba) - USD 120 millones
- 8) Canal del aeropuerto (Ecuador) - USD 520 millones
- 9) Carretera San Borja (Bolivia) - USD 245 millones
- 10) Tren Maya (México) - USD 630 millones

Tanto SDC como su casa matriz han tenido diversos problemas: fueron involucrados en casos de corrupción, en conflictos políticos e irregularidades laborales y de contratos. En los próximos párrafos repasamos algunos de esos conflictos.

En 2009, la CCCC entró en la lista negra del Banco Mundial por cometer fraude en una licitación en Filipinas. Posteriormente, fue sospechada de corrupción en una obra ferroviaria en Malasia e investigada en Australia tras la construcción de un hospital infantil. También fue acusada de corrupción en la construcción de un puerto en Tanzania (Casado y Andreoni, 2020).

Por otro lado, en Bangladesh, en 2018, una de sus subsidiarias, China Harbour Engineering, fue acusada de pagar comisiones ilegales. En Panamá descubrieron irregularidades en el contrato de construcción de un puente y hubo problemas en el contrato de la obra de una universidad en Ecuador (Casado y Andreoni, 2020).

En Kenia, China Road and Bridge Corporation (CRBC), otra subsidiaria de CCCC que opera un ferrocarril con un contrato de diez años, fue acusada de pagar a los operadores menos de un tercio de lo que cobran sus contrapartes chinas (iProfesional, 2020). La empresa también estuvo implicada en el Lava Jato en Brasil<sup>9</sup> y algunos de sus ejecutivos fueron denunciados por pertenecer a esquemas de corrupción relacionados con la investigación (Casado y Andreoni, 2020). Por otra parte, en São Luís, Brasil, donde CCCC construye un enorme puerto, fiscales locales investigan si sacó provecho de un esquema de venta de títulos de propiedad en forma irregular (Casado y Andreoni, 2020).

Asimismo, la CCCC fue restringida por EE. UU. cuando se limitaron vínculos comerciales y visas a 24 empresas chinas por su colaboración con su país de origen para recuperar y militarizar puestos de avanzada en disputa en el área marítima, entre las que se encontraba la CCCC (Bloomberg, 2020).

En Sri Lanka, otra subsidiaria de CCCC construyó un puerto, pero cuando el gobierno no pudo pagar los préstamos adeudados a Beijing, se transfirió el control del puerto a una empresa China con un contrato de arrendamiento por 99 años (iProfesional, 2020).

9. Caso de lavado de dinero en el que la principal involucrada fue la compañía brasilera Odebrecht y funcionarios de gobierno de distintos países.

## La SDC en Argentina

La compañía ha tenido inconvenientes en otros proyectos en Argentina. En 2013, una UTE conformada por SDC y otras tres empresas más fue adjudicada para realizar trabajos de dragado en el puerto de Mar del Plata. El precio pagado fue de USD 18,13 el m<sup>3</sup>, cuando por esa tarea en el canal Martín García se habían pagado USD 2,83 el m<sup>3</sup>. Además, según los estudios posteriores, faltó un 4,6% de profundización del trabajo (Barletti, 2017).

A su vez, SDC compitió por el mantenimiento del canal de aguas compartidas con Uruguay, Martín García, el que ganó en noviembre de 2015 (con Servimagnus, empresa argentina), pero por incumplimientos se llamó a una nueva licitación en 2016, en la que se impusieron los holandeses Royal Boskalis (Origlia, 2021). Luego de la adjudicación a SDC, se advirtió un bajo rendimiento del tren de dragado: se calculaba necesario remover 30.000 m<sup>3</sup> diarios de sedimentación y no se estaban superando los 18.000 m<sup>3</sup>. En la oferta de SDC, y según las exigencias, debían estar utilizando equipamiento adicional que nunca apareció (Antoniello, 2017).

Asimismo, en 2017 CCCC había participado de la licitación de las obras de gasoductos en Córdoba. Le había sido asignada la obra a dos UTE, una de ellas integrada por CCCC y las empresas IECSA y Odebrecht, y la otra formada por Electroingeniería, compañía argentina denunciada por corrupción, y China Petroleum Pipeline Bureau. La obra se tuvo que rellicitar porque la financiación que provenía de bancos chinos se retiró debido a las causas de corrupción vinculadas al Lava Jato de Brasil (Cayón, 2017).

SDC, también junto a Servimagnus, había mostrado interés en el puerto de Bahía Blanca. En 2019 se reunieron con autoridades del consorcio para ofrecerles asistencia técnica y financiera en grandes proyectos. Desde la compañía china reconocen la importancia de este puerto por su vínculo con los mercados externos y su cercanía con Vaca Muerta (Luciani, 2019). Powerchina, otra empresa del Estado Chino, mostró interés en avanzar con el ferrocarril que une Añelo con este puerto, en un principio, y luego por el gasoducto troncal que uniría Vaca Muerta con Bahía Blanca, con destino a Brasil<sup>10</sup>.

Por su parte, la CCCC le hizo llegar al gobernador de Chaco, Jorge Capitanich, su intención de participar en la construcción del segundo puente Chaco-Corrientes, que ya está contemplado en el Presupuesto 2021. La CCCC participaría de la obra con una UTE conformada por su compañía CRBC y el Grupo Puentes de España, de la cual es accionista principal (El Economista, 2020b).

SDC y Servimagnus también se presentaron, como empresas integradas, para la licitación del dragado de los accesos principales –exterior e interior– del puerto de Mar del Plata, a realizarse en 2021. Una comisión evaluará las condiciones técnicas y económicas de la propuesta. Si bien se compraron diez pliegos para participar de la licitación, finalmente la única oferta fue de la empresa integrada por SDC y Servimagnus (El Enlace Informativo, 2021).

Para poder ingresar a la gestión de la hidrovía, desde hace unos años la compañía está atenta al estado de la concesión y su consecuente licitación. A modo de ejemplo, durante la presidencia anterior (2015-2019) habían presentado una oferta por el servicio de acondicionamiento de la vía navegable, donde aseguraban poder cobrar un peaje de 2,25 USD/tonelada de registro neto contra los USD 3,06 que cobra la UTE Hidrovía S.A., monto que no pudo modificarse al estar fijado en el contrato de la empresa con el gobierno (Galíndez, 2018).

10. En 2020, Powerchina estuvo en tratativas con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), la empresa ferroviaria estatal argentina, para construir un ferrocarril que trasladaría petróleo y gas desde Vaca Muerta hasta Bahía Blanca. La inversión sería mayor a los USD 1000 millones (Ámbito, 2020). Finalmente, en mayo de 2021 se firmó un memorándum de entendimiento entre la Secretaría de Energía de la Nación y un consorcio de empresas chinas conformado por Powerchina y Shanghai Electric Power Construction para estudiar la viabilidad de la construcción y el financiamiento del Sistema de Gasoductos que llegaría hasta Vaca Muerta. Al momento de publicación de este documento se espera que se concrete el proceso de elaboración del proyecto ejecutivo, el análisis de costos y la evaluación general de la iniciativa, que podría derivar en un contrato comercial y en financiamiento por parte de bancos chinos (Ámbito, 2021).

## Ferrocarriles

Entre la amplia cartera de inversiones que presenta China se destaca el rubro transporte, ya que busca abaratar los costos de exportación de la producción agropecuaria que importa. Es por eso que está financiando y trabajando en varias líneas férreas y rutas, y manifestó la intención de obtener la concesión de la hidrovía.

La modernización y ampliación de los ferrocarriles implica la disminución de costos logísticos, especialmente si existe la necesidad de acercar las zonas productoras de granos a las zonas de las fábricas procesadoras o del puerto. Dos de las líneas en las que China está interesada en invertir son los ferrocarriles Belgrano Cargas y San Martín Cargas, parte de la columna troncal de las redes ferroviarias y de conexión del país. Al acercar las zonas más alejadas de los puertos y con costos menores, se espera también que aumenten los volúmenes transportados (Calzada y Ramseyer, 2019).

El ferrocarril Belgrano Cargas atraviesa el Noroeste Argentino (NOA), el Litoral y parte de la zona centro del país, llegando también al puerto de Rosario y conectando con otros del Gran Rosario. El ferrocarril San Martín Cargas recorre zonas de Cuyo y centro del país y alcanza el puerto de Buenos Aires. A modo de ejemplo del potencial de estas regiones, se estima que a lo largo del recorrido del Belgrano Cargas se produjeron, en la campaña 2014/2015, 7 millones de toneladas de soja y en la del San Martín, 13 millones, del total de 22,2 millones de esa campaña (Ministerio de Transporte, 2017). Esto representa un 35% de la producción nacional de soja.

Por otro lado, el gobierno argentino lanzó, en diciembre de 2020, el Plan de Modernización del Transporte Ferroviario de Carga en la Argentina –en el que las empresas chinas son las principales protagonistas, con acuerdos de inversión por un total de USD 4695 millones– con el fin de actualizar el sector ferroviario nacional. El plan involucra a los trenes Belgrano Cargas, San Martín Cargas, la rehabilitación del tren Norpatagónico y la actualización de equipos (CERA, 2020).

En el próximo apartado se repasan aquellos tendidos de ferrocarril vinculados a la mayor zona portuaria de Argentina, que unen Rosario y sus alrededores con la gran región de producción agropecuaria.

### Ferrocarril Belgrano Cargas

En junio de 2012, los presidentes de la Argentina y la República Popular China firmaron una declaración conjunta y diversos documentos bilaterales vinculados a temas de energía, agricultura y transporte. Entre los documentos se destacó el suscrito para la reactivación del Belgrano Cargas, con el mejoramiento del tendido de 1511 km de vías, la adquisición de 100 locomotoras y 3000 vagones nuevos, y la reconstrucción de 2000 vagones con mano de obra nacional. Las obras están encabezadas por la estatal China Machinery Engineering Corporation (CMEC)<sup>11</sup>, subsidiaria de China National Machinery Industry Corporation (SINOMACH), y el contrato para el financiamiento fue firmado por el Ministerio de Economía, el CDB y el Industrial and Commercial Bank of China (ICBC). El proyecto implica la erogación de USD 2470 millones para renovar el servicio, del cual el 85% (USD 2099 millones) será financiado por China a través de un préstamo sindicado (González Achával, *et al.*, 2020). Los USD 370 millones restantes serán aportados por el Ministerio del Interior y Transporte de Argentina a través de una letra del tesoro. El financiamiento es a quince años, con cinco de gracia y una tasa de interés líbor + 2,9%.

El 50% del préstamo se destinará a la adquisición de 100 locomotoras diesel de última generación y de 3500 vagones de carga; a rieles, fijaciones, aparatos de vía y maquinaria para la renovación

11. CMEC también firmó, como parte del plan de modernización ferroviario, la rehabilitación del tren Norpatagónico, fundamental en la explotación del yacimiento de hidrocarburos no convencionales Vaca Muerta.

de vías; y a repuestos y materiales ferroviarios para reparar 2000 vagones de carga. El resto se utilizará para realizar todas las obras civiles y de ingeniería ferroviaria para renovar integralmente 1511 km de vía y para la mejora de otros 321 km. Las obras se ejecutarán a través de la ADIF y serán realizadas por empresas argentinas.

El crédito ya se había acordado en 2012, pero recién en 2014 se renegociaron las condiciones financieras para garantizar una mayor participación de empresas argentinas en las obras.

En diciembre de 2020 se anunció el acuerdo por préstamos adicionales chinos por USD 816 millones, también con la empresa CMEC, para la realización en obras ferroviarias (65%) y para el equipamiento de formaciones y locomotoras (35%). En esta oportunidad, se intervendrán 911 km de vías (CERA, 2020). Se espera que con esta nueva partida se realicen obras de los ramales C12 y C18, que cruzan las provincias de Salta, Santiago del Estero y Chaco y mejoras en las playas de operaciones ferroviarias en Joaquín V. González, Metán y Rosario de la Frontera. También se adquirirá equipamiento nuevo (Ferrer, 2020).

Se debe mencionar que las obras de los ferrocarriles Belgrano Cargas se encuentran vinculadas, mediante la cláusula de *cross default*, o incumplimiento cruzado, a la construcción de las represas del río Santa Cruz. Esto significa que si se cancela alguna de las obras, se cancela la otra, e implica el pago de los intereses punitivos.

Por su parte, en 2019 se había ampliado el contrato preexistente con CMEC para el financiamiento de USD 114 millones para la obra de circunvalación de la ciudad de Santa Fe, en la provincia homónima. Esta obra es clave en la reactivación del Belgrano Cargas, ya que permitirá al tren de cargas reducir ocho horas el tiempo de viaje entre Santa Fe y las terminales portuarias del Gran Rosario. El objetivo de este proyecto es mejorar la circulación de los ferrocarriles de carga, evitar el ingreso al entramado urbano y, junto con el nuevo acceso ferroviario a los puertos de Timbúes, facilitar la llegada de la producción agraria para exportación (Ministerio de Transporte, 2019a).

Este proyecto se complementa con el nuevo acceso a los puertos en la localidad de Timbúes (Santa Fe). La obra incluye la construcción de una playa de cargas y maniobras en Oliveros (emplazada en un predio ubicado entre la autovía Rosario-Santa Fe y la Ruta Nacional 11), un puente sobre el río Carcarañá y un nuevo ramal ferroviario de 10 km que atravesará el río y se adentrará a la zona portuaria. Allí están ubicadas cinco terminales portuarias de empresas especializadas en la exportación de granos y oleaginosas, entre ellas COFC<sup>12</sup>. El Estado argentino afrontaría el costo correspondiente a la playa y el puente, mientras que las empresas privadas financiarían la construcción de las vías de acceso a cada terminal (En el subte, 2020b).

12. Las restantes son Dreyfus, Renova, Asociación de Cooperativas Argentina (ACA) y Aceitera General Deheza (AGD).

### Mapa 3. Nuevos accesos ferroviarios a los puertos de Timbúes



Fuente: En el subte, 2020b.

Finalmente, respecto a los vínculos de la empresa en la región, CMEC participó en Venezuela de la instalación de una termoeléctrica, donde decidió no comparecer ante el parlamento, a pesar de que la Comisión Mixta de la Asamblea Nacional encontró sobrepagos de 125% por trabajos de 2016 (Gutiérrez, 2020). A su vez, la empresa China Camc Engineering, también subsidiaria de SINOMACH, mostró irregularidades en 2003 en la construcción del Acueducto Bolivariano del Estado Falcón. Se observaron deficiencias en la planificación y en los procesos administrativos, lo que trajo aparejada la disminución del alcance de la obra y costos adicionales. Esto se reflejó en el retraso de 352 días en su culminación y en omisiones en las cláusulas contractuales (Deniz y Borja, 2017).

### Ferrocarril San Martín Cargas

Los planes de reactivación de la línea San Martín Cargas, enmarcados en el Plan de Modernización del Transporte Ferroviario de Carga en la Argentina, lanzado en diciembre de 2020, estarán a cargo de la empresa estatal China Railway Construction Corporation Limited (CRCC). El proyecto incluye la rehabilitación de corredores ferroviarios y la adquisición de bienes, servicios e infraestructura de señalamiento ferroviario. Estos planes proyectan un alcance de 1813 km de vías de las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, San Luis, Córdoba y Mendoza, atravesando parte de la zona núcleo de producción agrícola. La inversión de USD 2603 millones será financiada por la misma empresa (CERA, 2020).

El objetivo a largo plazo es unir Mendoza con los puertos de Buenos Aires y Rosario. El proyecto es parte del mejoramiento, renovación y reconstrucción del corredor Buenos Aires-Rufino-Rosario-Mendoza, del cual forma parte el ingreso de las cargas transportadas por este tren al puerto de Rosario. Este acceso sería a través de ramales del Mitre, por lo que se destaca la necesidad de que el San Martín Cargas pueda llegar al principal complejo portuario de granos del país (En el subte, 2020a).

La empresa CRCC, una de las mayores constructoras a nivel mundial<sup>13</sup>, tiene antecedentes de conflicto en Ecuador: Ecuacorriente S.A. (ECSA) es una subsidiaria de CRCC y Tongling Nonferrous Investment Co. Ltd. (TNM) y tiene concesionado un proyecto de minería a cielo abierto. El proceso de concesión, otorgamiento de permisos ambientales y firma del contrato fue realizado sin consulta previa o ambiental, según la Comunidad Amazónica de Acción Social Cordillera del Cóndor Mirador (CASCOMI). A su vez, trabajadores de las comunidades aledañas han realizado denuncias por maltrato, despidos ilegales y accidentes previsibles en el lugar de trabajo (CICDHA, 2018).

Por otro lado, el proyecto San Carlos Panantza (Ecuador), de explotación de cobre y otros materiales, fue concesionado a la empresa Explorcobres S.A. (EXSA), la cual también pertenece a CRCC. Esta actividad minera ha violentado al Pueblo Shuar Arutam, con heridos de bala y producto de bombas incendiarias; niños, adolescentes y mujeres embarazadas desalojados de sus casas; y la pérdida del acceso a la educación en sus respectivos establecimientos para más de 60 niños, entre otros conflictos (CICDHA, 2018).

CRCC es la casa matriz de China Railway Engineering Corporation (CREC). En Venezuela, en 2009 CREC firmó un contrato por USD 7500 millones para la construcción de un sistema ferroviario bajo la modalidad "llave en mano". Luego de más de diez años, la obra sigue inconclusa, cuando debió concretarse a los cuarenta meses desde la firma. Este proyecto sin finalizar también tiene irregularidades contractuales y laborales (Deniz y Borja, 2017).

Pero los cuestionamientos hacia CRCC también han ocurrido en China. En 2017, la Administración Nacional de Ferrocarriles, regulador del sector en China, sancionó y multó a CRCC por atajos e incumplimientos en varios proyectos de sus subsidiarios, así como modificaciones sin consentimiento en obras ferroviarias (Deniz y Borja, 2017).

## Material rodante

Respecto al acuerdo entre el Ministerio de Transporte y las empresas chinas, y el fortalecimiento del sistema ferroviario en la zona centro-norte del país, se firmó un memorando de entendimiento con la empresa estatal China Railway Rolling Stock Corp (CRRC) para la compra de material rodante. Para las líneas de carga, este acuerdo implica la adquisición de repuestos, herramientas, rieles, aparatos de vías y tecnología para la operación y, para los trenes de pasajeros del área metropolitana de Buenos Aires, la adquisición de repuestos (CERA, 2020). La inversión sería de USD 490 millones en asistencia técnica por parte de CRRC, capacitaciones técnicas en el país y repuestos para el mantenimiento de coches de las líneas del AMBA.

Por su parte, CRRC fue acusada en EE. UU. de realizar prácticas anticompetitivas para participar de contratos ferroviarios. A fines de 2020 también fue incluida en un listado de empresas, elaborado por EE. UU., en las que los ciudadanos o fondos de inversión estadounidenses tienen prohibido realizar inversiones (Riva Palacio, 2020).

## Ruta Nacional 5

Otra de las vías de transporte que atraviesa también parte de la zona núcleo agrícola y es de interés de China es la Ruta Nacional 5, que une Santa Rosa (La Pampa) y Luján (Buenos Aires).

La empresa China Construction America (CCA), también perteneciente al Estado Chino y subsidiaria de China State Construction Engineering Corporation (CSCEC), una de las grandes corporaciones mundiales dedicada a la construcción y a proyectos de infraestructura, está interesada en

13. CRCC se ubica en el puesto 59 de *Fortune*, revista que lista las empresas de mayores ganancias a nivel mundial: <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/32249-el-ano-del-transporte-chino-en-colombia/>

realizar una autopista en la Ruta 5. A pesar de no tener conexión directa con los trenes o puertos de salida del país, esta obra haría más eficiente las conexiones de la región en su camino a las exportaciones agropecuarias.

Este nuevo corredor agilizará las condiciones de intercambio agrícola-ganadero en la zona y reducirá los costos del transporte de cargas. Por eso se considera a este proyecto como infraestructura moderna que ayudará a reducir costos logísticos y a fomentar el crecimiento de las economías de todas las regiones (Ministerio de Transporte, 2019b). CCA tuvo anteriormente la concesión de las obras de la Ruta 5 o del Corredor Vial B, como también se lo llama. En esa oportunidad, fue mediante el esquema de participación pública privado (PPP)<sup>14</sup> y junto a la empresa mendocina Green S.A. (el nombre de la empresa integrada era CCA Green B S.A.). En ese caso, las inversiones tenían como objetivo convertir tramos de la ruta en autopista y en ruta segura. Luego se rescindió su contrato, como sucedió con todos los contratos del tipo PPP, y CCA compró a la que era su socia, Green S.A., ya que conservaba el interés en el proyecto. La empresa desembolsó USD 80 millones, mientras que el capital accionario de CCA era de USD 390 millones, y la intención presentada a Cancillería era invertir otros USD 1150 millones (El Economista, 2020a). El dinero ya invertido es otro motivo de interés para conservar el proyecto.

La rescisión del contrato PPP con CCA fue de las últimas de las cancelaciones de los contratos por corredores viales para cuidar la relación estratégica de Argentina con China. La constructora cuenta con el respaldo del gobierno chino, por lo que los funcionarios argentinos buscaron evitar una salida traumática, debido al temor de que por esta cancelación se paralizaran otros créditos o proyectos de China para con Argentina (Rosi, 2020).

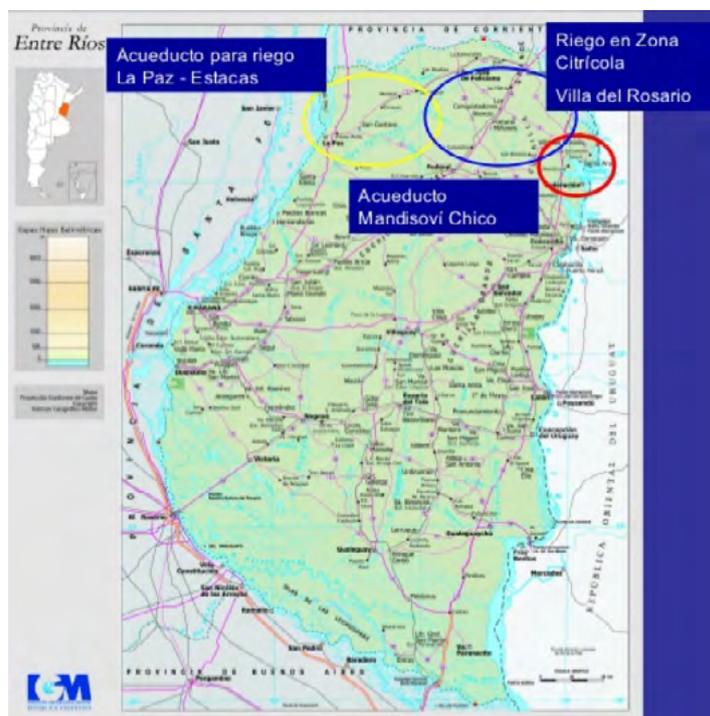
Por otro lado, la empresa CCA tiene un precedente en Bahamas de denuncia de fraude masivo en un proyecto con un grupo privado por obras en un complejo hotelero. CCA fue acusada de presentar facturas fraudulentas y cobrarle tarifas desproporcionadas a su desarrollador (Yogonet, 2018).

### Acueductos en Entre Ríos

En 2014, para la construcción de dos acueductos en Entre Ríos, el gobierno provincial y la CSCEC, la misma empresa propietaria de la mencionada CCA, suscribieron una carta compromiso para el aprovisionamiento de agua dulce, incorporando 200.000 hectáreas de riego. Estos acueductos tenían por objetivo fomentar, principalmente, la producción de cítricos y arroz con destino al mercado chino.

14. Los contratos de participación público-privada se firman entre el Estado Nacional y el sector privado generalmente para llevar adelante obras de infraestructura. Esta fue una modalidad impulsada por la administración anterior (2015-2019) como alternativa a los contratos y concesiones de obra pública. Luego de la crisis económica de 2018, se dificultó este tipo de concesión y a 2020 se continuaron rescindiendo contratos.

#### Mapa 4. Ubicación de los acueductos en Entre Ríos



Fuente: PROSAP, 2010.

Respecto a las características de estos proyectos, el acueducto Estacas-La Paz, a cielo abierto, tomaría agua del Paraná y la conduciría con canales de quince metros de ancho por diez de profundidad (tamaño mayor a los actualmente utilizados). En lo que respecta a la sistematización en Mandosiví Chico, está prevista la utilización del agua proveniente de la represa de Salto Grande mediante la construcción de los canales correspondientes. Estos emprendimientos no son nuevos, ya que comenzaron a debatirse a fines de la década de 1980 debido a la escasez de agua en la zona arrocerá y cítrica de Entre Ríos.

El proyecto de La Paz afectará 21.000 hectáreas donde trabajan unos 258 productores, quienes directamente se verían beneficiados por este acueducto. Según datos del Programa de Servicios Agrícolas Provinciales<sup>15</sup> (PROSAP), de los 258 productores, solo 28 poseen más de 500 hectáreas, 64 tienen entre 100 y 500, mientras que la mayoría restante (166 productores) poseen entre 10 y 100 hectáreas. Estos datos, sin embargo, no toman en consideración a la población rural que habita la zona, que posee menos de diez hectáreas, y es la que afrontaría mayores dificultades para acceder al pago del canon del riego. Estos pequeños y medianos productores podrían tener problemas para captar el agua del canal por el alto costo de infraestructura para presurizar el agua y enviarla a los lotes. Según los datos del PROSAP, se estima que deberían pagar en concepto de canon de riesgo aproximadamente 1300 \$/ha.

15. PROSAP, dependiente del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, actual Ministerio de Agroindustria.

La construcción de este acueducto revalorizaría las tierras, con la consecuente suba de impuestos vinculados a su valor, como el inmobiliario. También, la llegada de riego a nuevos lotes fomentaría la expansión de la frontera agropecuaria, poniendo en peligro producciones tradicionales de la zona y los ecosistemas naturales vecinos que pudieran verse afectados por un proceso de expansión de la frontera agrícola.

Los costos de las obras totalizaban un monto cercano a los USD 98 millones, según los datos presentados por el PROSAP en sus informes de factibilidad, de los cuales la provincia debería aportar el 20%. Sin embargo, el presupuesto de la CSCEC fue de USD 430.387.551 (un 338% más alto), adjudicado sin licitación ni concurso de precios. El financiamiento provendrá del ICBC, con un crédito por USD 366 millones a quince años (con un período de gracia de cinco) con una tasa libor + 4,5%<sup>16</sup>, con una tasa de interés punitivo del 2% anual.

Las obras fueron aprobadas a través de la [Ley Provincial 10.352](#), también conocida como la ley de acueductos, con el objeto de autorizar al Poder Ejecutivo de Entre Ríos a celebrar con CSCEC el contrato de obra pública para la realización de los acueductos y tomar el crédito para su construcción. La misma fue analizada entre el 29 de diciembre de 2014 y el 21 de enero de 2015 por los diputados y senadores provinciales que entonces representaban al oficialismo (en cantidad necesaria para dar quórum), quienes trataron sobre tablas el proyecto, y fue rápidamente promulgada por el gobernador de ese momento. Esta ley, asimismo, plantea la creación de nuevos tributos y además pone como garantía de pago los fondos que la provincia recibe por la coparticipación.

El proyecto, si bien permitiría mejorar las condiciones de producción en la zona, no fue sometido a una audiencia pública, por lo que la ciudadanía ha reclamado un proceso completo para su aprobación. Asimismo, la falta de transparencia en la promulgación de la ley de aprobación del crédito de origen chino ha incrementado la oposición a estas obras, oposición que incluye un amplio espectro de organizaciones de la sociedad civil, con organizaciones de productores, ambientalistas y académicos, entre otros actores sociales.

Tras el proceso de revisión, desde el gobierno provincial se dio de baja el acueducto de mayor impacto, Estacas-La Paz, mientras que Mandosiví Chico sí avanzaría en su construcción. Para complementar el financiamiento que quedaría sin destino, se realizarían obras complementarias, entre ellas: para el transporte de datos vía electrónica, transmisión de energía eléctrica y proyectos de infraestructura vial.

Es importante mencionar también la labor que ha tenido la Multisectorial por la defensa del patrimonio de Entre Ríos (en adelante, la Multisectorial), integrada por más de 80 organizaciones entrerrianas<sup>17</sup> que se oponen a la ley de acueductos. A través de esta ley, sin licitación y en oposición a la Ley de Obras Públicas vigente en la provincia, se adjudicaron los acueductos a la empresa china, con el mayor compromiso financiero que haya adquirido la provincia, en un proyecto con falta de certezas en cuanto a su viabilidad económica y ambiental.

16. A modo de referencia, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha otorgado créditos para infraestructura a una tasa del 0,25%.

17. La Multisectorial de La Paz por la Defensa del Patrimonio de Entre Ríos está compuesta por las filiales de La Paz de la Sociedad Rural Argentina, Sociedad Rural-CRA, Federación Agraria, Centro Comercial, Asociación de Promoción Económica Regional (APER), Cooperativa Agropecuaria La Paz Ltda., Asociación de Pequeños Productores del Centro Norte de Entre Ríos, AGMER, Fundación M'Biguá, Asociación Ambientalista ECO, Colegio de Corredores Inmobiliarios, Unión Cívica Radical, PRO, Unión por la Libertad, Partido del Trabajo y del Pueblo, CTA Autónoma y la Agrupación Docente Rojo y Negro, entre otras.

## PALABRAS FINALES

Así como los negocios de China en los rubros vinculados a los alimentos son una estrategia para asegurarse la provisión interna de alimentos como un acto de soberanía alimentaria, también lo es la participación en obras de infraestructura.

El 89,4% de las exportaciones de Argentina a China corresponde al rubro agroalimentario. A su vez, Argentina es el país que mayor concentración evidencia en la comercialización de productos alimentarios en la matriz exportadora a China, lo que manifiesta una alta dependencia de China en la compra del principal producto de la exportación de nuestro país. Por otra parte, las inversiones de empresas chinas en los ferrocarriles Belgrano Cargas y San Martín representan el manejo del 35% de la cosecha nacional de soja.

Por tanto, se observa al gigante asiático invirtiendo en el complejo agroindustrial y en particular en la producción primaria, para finalmente hacerlo en el desarrollo de la infraestructura que le permita importar esos productos abaratando costos. Para ello, entre diversos planes sectoriales y acuerdos productivos, Argentina ha ingresado al AIIB con el fin de recibir inversión en infraestructura, al tiempo que se discute la incorporación al proyecto global “Un cinturón, un camino” como parte de la ruta que une a actores de interés comercial con China. En ese sentido, la oferta de herramientas financieras ha sido fundamental en el avance de actores y proyectos de origen chino.

Las gestiones de las empresas estatales y bancos chinos han mostrado, por experiencias previas en nuestro país así como en América Latina, un patrón de reducida transparencia en sus vínculos y acciones, con un débil respeto por el marco regulatorio en el cuidado del ambiente y sus ciudadanos y el avasallamiento de derechos. Sin embargo, Argentina es quien debe velar por su población y sus bienes ambientales, pero, a juzgar por sus acciones, muestra debilidades en los controles previos, sembrando dudas sobre el seguimiento y los controles posteriores.

La ausencia o inexistencia de procesos públicos de estudios de impactos y de herramientas de participación ciudadana aplicables y con libre acceso a la información pública amplia y de previa consideración ciudadana, remarcan las dificultades de algunos de los proyectos.

Finalmente, aunque la llegada de capitales pareciera fortalecer la relación bilateral, este tipo de inserción internacional puede acrecentar las desigualdades económicas, profundizando un proceso de dependencia del capital chino.

## BIBLIOGRAFÍA

Ámbito (2020). Vaca Muerta: empresa china avanza en proyecto para invertir más de u\$s1.000 millones en un ferrocarril. Disponible en: <https://www.ambito.com/energia/vaca-muerta/empresa-china-avanza-proyecto-invertir-mas-us1000-millones-un-ferrocarril-n5133865> (última visita: 27/05/20210).

Ámbito (2021). Primer paso para el gasoducto Vaca Muerta-Brasil con financiamiento chino. Disponible en: <https://www.ambito.com/energia/vaca-muerta/primer-paso-el-gasoducto-brasil-financiamiento-chino-n5192494> (última visita: 27/05/2021).

Antoniello, A. (2017). Canal Martín García. Una obra binacional en beneficio de ambos países. Liga Marítima Uruguaya. Disponible en: <http://ligamaritima.com.uy/blog/canal-martin-garcia-una-obra-binacional-en-beneficio-de-ambos-paises/> (última visita: 01/06/2021).

BAE Negocios (2020). Argentina ingresó al Banco Asiático de Inversión en Infraestructura BAI. Disponible en: <https://www.baenegocios.com/economia/Argentina-ingreso-al-Banco-Asiatico-de-Inversion-en-Infraestructura-BAI--20201118-0007.html> (última visita: 21/05/2021).

Barletti, A. (2017). Detectan irregularidades en el dragado marplatense. En *El Cronista*. Disponible en: <https://www.cronista.com/transportycargo/Detectan-irregularidades-en-el-dragado-marplatense-20170628-0005.html> (última visita: 07/10/2020).

Bergero, P. y Di Yenno, F. (2020). Ranking de exportación de empresas agroindustriales según ventas en la campaña 2018/19. Bolsa de Cereales de Rosario. Disponible en: <https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/ranking-de-0> (última visita: 09/02/2021).

Bloomberg (2020). U.S.-China Tensions Boil With Ballistic Missile Tests, Sanctions. Bloomberg News. Disponible en: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-08-26/u-s-adds-24-chinese-firms-to-restricted-list-on-south-china-sea> (última visita: 5/10/2020).

Cafarell, S., Liendo, M., Martínez, A. y Raposo, I. (2015). Una mirada crítica al Puerto Rosario, puesta en contexto del sistema portuario nacional. Disponible en: [https://www.fcecon.unr.edu.ar/web-nueva/sites/default/files/u16/Decimocuartas/raposo\\_cafarell\\_y\\_otros\\_una\\_mirada\\_critica\\_al\\_puerto\\_rosario.pdf](https://www.fcecon.unr.edu.ar/web-nueva/sites/default/files/u16/Decimocuartas/raposo_cafarell_y_otros_una_mirada_critica_al_puerto_rosario.pdf) (última visita: 27/05/2021).

Calzada, J. y Ramseyer, F. (2019). Inversiones de la República Popular China en Argentina. Disponible en: <https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/73014> (última visita: 27/05/2021).

Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas (2020). Estudio de factibilidad técnico-económica. Próximo período de concesión. Disponible en: [https://camaracapym.com.ar/images/estudios/2020/Presentacion\\_pre-cierre\\_ESTUDIO\\_HIDROVIA\\_MAYO\\_2020\\_V1.pdf](https://camaracapym.com.ar/images/estudios/2020/Presentacion_pre-cierre_ESTUDIO_HIDROVIA_MAYO_2020_V1.pdf) (última visita: 28/05/2021).

Cancillería (2020). La empresa estatal china Sinograin aumentará un 25% las compras de porotos de soja argentinos. Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. Noticias. Disponible en: <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/la-empresa-estatal-china-sinograin-aumentara-un-25-las-compras-de-porotos-de> (última visita: 09/02/2021).

Casado, L. y Andreoni, M. (2020). CCCC expande sus dominios en América Latina. Diálogo Chino. Disponible en: <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/cccc-expande-sus-dominios-en-america-latina/> (última visita: 05/10/2020).

CAUCE (2020). HPP. Aspectos básicos, su historia y actualidad. Disponible en: <https://cauceecologico.org/wp-content/uploads/2020/07/CauceHPP-2.pdf> (última visita: 04/05/2021).

CAUCE (2021). Propuesta de organizaciones sociales y ecologistas para el Consejo Federal Hidro-vía. Disponible en: <https://cauceecologico.org/?p=2811> (última visita: 04/05/2021).

Cayón, D. (2017). Córdoba relicita parte de sus gasoductos por la falta de financiamiento chino. En *El Cronista*. Disponible en: <https://www.cronista.com/economiapolitica/Cordoba-relicita-parte-de-sus-gasoductos-por-la-falta-del-financiamiento-chino-20170124-0005.html> (última visita: 05/10/2020).

CERA (2020). En Cont@cto, CHINA. N° 148, diciembre de 2020. Disponible en: [https://www.cera.org.ar/new-site/contenidos.php?p\\_seccion\\_izq\\_id=428](https://www.cera.org.ar/new-site/contenidos.php?p_seccion_izq_id=428) (última visita: 04/05/2021).

CERA (2021a). En Cont@cto, CHINA. N° 151, marzo de 2021. Disponible en: [https://www.cera.org.ar/new-site/contenidos.php?p\\_seccion\\_izq\\_id=428](https://www.cera.org.ar/new-site/contenidos.php?p_seccion_izq_id=428) (última visita: 04/05/2021).

CERA (2021b). En Cont@cto, CHINA. N° 152, abril de 2021. Disponible en: [https://www.cera.org.ar/new-site/descargarArchivo.php?idioma\\_code=es&contenido\\_id=5380](https://www.cera.org.ar/new-site/descargarArchivo.php?idioma_code=es&contenido_id=5380) (última visita: 31/05/2021).

CICDHA (2018). Incumplimiento de obligaciones extraterritoriales de China en Ecuador. Disponible en: <http://chinaambienteyderechos.lat/ecuador/> (última visita: 27/05/2021).

Dangdai (2021). Los planes de Syngenta: biotecnología y seguridad alimentaria. Disponible en: <https://dangdai.com.ar/2021/01/13/los-planes-de-syngenta-biotecnologia-y-seguridad-alimentaria/> (última visita: 21/01/2021).

Deniz, R. y Borja, S. (2017). La huella de la expansión china en Ecuador y Venezuela. En *Diálogo Chino*. Disponible en: <https://dialogochino.net/es/comercio-y-inversiones-es/9830-la-huella-de-la-expansion-china-en-ecuador-y-venezuela/> (última visita: 27/05/2021).

Dialogo Chino (2016). Proyecto de acueductos chinos genera rechazo en Argentina. Disponible en: <https://dialogochino.net/es/agricultura-es/6387-proyecto-de-acueductos-chinos-genera-rechazo-en-argentina/> (última visita: 22/06/2021).

El Economista (2020a). China insiste: quiere construir la autopista en la RN 5 y dice que tiene los dólares. Disponible en <https://eleconomista.com.ar/2020-12-china-ppp-autopista/> (última visita: 05/05/2021).

El Economista (2020b). Fernández le dijo a Xi Jinping que Argentina se sumará al megaplan de obras de China. Disponible en: <https://eleconomista.com.ar/2020-09-argentina-y-china/> (última visita: 05/10/2020).

El Enlace Informativo (2021). Una sociedad chino-argentina realizará el dragado del Puerto de Mar del Plata. Disponible en: <https://elenlaceinformativo.com/2021/03/16/una-sociedad-chino-argentina-realizara-el-dragado-del-puerto-de-mar-del-plata/> (última visita: 19/03/2021).

El Litoral (2018). Circunvalar Santa Fe: se confirmó el financiamiento de una empresa china. Disponible en: [https://www.ellitoral.com/index.php/id\\_um/199971-circunvalar-santa-fe-se-confirmando-el-financiamiento-de-una-empresa-china-las-obras-comenzarian-en-diciembre-y-se-finalizarian-en-2021-area-metropolitana.html](https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/199971-circunvalar-santa-fe-se-confirmando-el-financiamiento-de-una-empresa-china-las-obras-comenzarian-en-diciembre-y-se-finalizarian-en-2021-area-metropolitana.html) (última visita: 01/06/2021).

En el subte (2020a). Negocian con China un crédito de 1700 M de dólares para el Ferrocarril San Martín. Disponible en: <https://www.enelsubte.com/noticias/negocian-con-china-un-credito-de-1700-m-de-dolares-para-el-ferrocarril-san-martin/> (última visita: 27/05/2021).

En el subte (2020b). Disponible en: Ramal a Timbúes: nuevos avances en el puente sobre el río Carcarañá. Disponible en: <https://www.enelsubte.com/noticias/ramal-a-timbues-nuevos-avances-en-el-puente-sobre-el-rio-carcarana/> (última visita: 03/06/2021).

Ferrer, P. (2020). El plan de obras que promete Nación, clave para la reactivación. En *El Tribuno*. Disponible en: <https://www.eltribuno.com/salta/nota/2020-10-11-0-0-0-el-plan-de-obras-que-promete-nacion-clave-para-la-reactivacion> (última visita: 04/05/2021).

Galíndez, M. (2018). Holding chino quiere quedarse con el dragado de la hidrovía. En *Punto Biz*. Disponible en: <https://puntobiz.com.ar/economia/2018-12-17-7-0-0-holding-chino-quiere-que-darse-con-el-dragado-de-la-hidrovia> (última visita: 01/06/2021).

González Achával, P. Aguirre, F. y Camoletto, M. (2020). Estado de Situación de los Proyectos con Financiamiento China en Argentina. Disponible en: <https://www.fundeps.org/wp-content/uploads/2020/05/Estado-de-Situaci%C3%B3n-de-los-Proyectos-Emblem%C3%A1ticos-con-Financiamiento-Chino-en-Argentina.pdf> (última visita: 27/05/2021).

Gutiérrez, J. (2020). La inversión china en la red eléctrica no logra evitar apagones en Venezuela. En *Diálogo Chino*. Disponible en: <https://dialogochino.net/es/clima-y-energia-es/32585-la-inversion-china-en-la-red-electrica-no-logra-evitar-apagones-en-venezuela/> (última visita: 27/05/2021).

Hiba, J. (2020). Río versus hidrovía: el Paraná es mucho más que un “motor de desarrollo”. *Aire digital*. En *Aire de Santa Fe*. Disponible en: <https://www.airedesantafe.com.ar/gritos-la-tierra/rio-versus-hidrovia-el-parana-es-mucho-mas-que-un-motor-desarrollo-n169469> (última visita: 06/10/2020).

INDEC (2021). Intercambio comercial argentino. Cifras estimadas de diciembre de 2020. INDEC. Economía. Comercio Exterior. Disponible en: [https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/ica\\_01\\_21C2B9FE5325.pdf](https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/ica_01_21C2B9FE5325.pdf) (última visita: 09/02/2021).

iProfesional (2020). Este es el daño que están causando las empresas constructoras chinas a nivel mundial. Disponible en: <https://www.iprofesional.com/actualidad/323366-este-dano-causan-las-empresas-constructoras-chinas-en-el-mundo> (última visita: 07/10/2020).

Lag, N. (2021). Impenetrable chaqueño: comunidades qom rechazan el acuerdo porcino con China. En *Tierra viva*. Disponible en: <https://agenciatierraviva.com.ar/impenetrable-chaqueno-comunidades-qom-rechazan-el-acuerdo-porcino-con-china/> (última visita: 27/05/2021).

Laufer, R. (2019). La Asociación Estratégica Argentina-China Y La Política De Beijing Hacia América Latina. *Cuadernos Del Cel*. Disponible en: <http://www.celcuadernos.com.ar/upload/pdf/4.%20Laufer.pdf> (última visita: 25/05/2021).

Lerner, A. (2021). Gobierno anunciará plan de inversiones chinas por u\$s35.000 millones (Atucha III). En *Ámbito*. Disponible en: <https://www.ambito.com/economia/china/gobierno-anuncia-ra-plan-inversiones-s-us35000-millones-atucha-iii-n5171466> (última visita: 29/03/2021).

Longoni, M. (2020). ¿Arrancó el plan chino para producir cerdos? Chaco firmó un primer acuerdo para instalar tres mega-granjas en su territorio. En Bichos de campo. Disponible en: <https://bichosdecampo.com/arranco-el-plan-chino-para-producir-cerdos-chaco-firmo-un-primer-acuerdo-para-instalar-tres-mega-granjas-en-su-territorio/> (última visita: 05/05/2021).

LPO (2011). La pelea por la tierra: Una empresa estatal de China quiere comprar 200 mil hectáreas. La política online. Disponible en: <https://www.lapoliticaonline.com.ar/nota/nota-71877/> (última visita: 25/05/2021).

Luciani, A. (2019). El gigante chino CCCC y la empresa Servimagnus se interesan en el presente y futuro del puerto bahiense. En La Nueva. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2019-3-23-6-30-16-el-gigante-chino-cccc-y-la-empresa-servimagnus-se-interesan-en-el-presente-y-futuro-del-puerto-bahiense> (última visita: 06/10/2020).

Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (2018). Etchevehere firmó un convenio con la empresa estatal china Sinograin. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/etchevehere-firmo-un-convenio-con-la-empresa-estatal-china-sinograin> (última visita: 25/05/2021).

Ministerio de Transporte (2017). Trenes de carga. Situación actual y planes de desarrollo a futuro. Disponible en: [https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss\\_mercados\\_agropecuarios/jornadas\\_congresos/archivos/000101\\_2017/000100\\_Infraestructura%20y%20Log%C3%ADstica/000103\\_Trenes%20Argentinos%20-%20Belgrano%20Cargas.pdf](https://www.magyp.gob.ar/sitio/areas/ss_mercados_agropecuarios/jornadas_congresos/archivos/000101_2017/000100_Infraestructura%20y%20Log%C3%ADstica/000103_Trenes%20Argentinos%20-%20Belgrano%20Cargas.pdf) (última visita: 25/05/2021).

Ministerio de Transporte (2019a). 14 ofertas presentadas para construir la circunvalación ferroviaria a la Ciudad de Santa Fe. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/14-ofertas-presentadas-para-construir-la-circunvalacion-ferroviaria-la-ciudad-de-santa-fe> (última visita: 03/06/2021).

Ministerio de Transporte (2019b). Dietrich recorrió los avances de la autopista sobre la RN5 en Buenos Aires. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/dietrich-recorrio-los-avances-de-la-autopista-sobre-la-rn5-en-buenos-aires> (última visita: 03/06/2021).

Ministerio de Transporte (2020). El Presidente Fernández y Meoni firmaron el Acuerdo Federal de la Hidrovía junto a gobernadores. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-presidente-fernandez-y-meoni-firmaron-el-acuerdo-federal-de-la-hidrovia-junto> (última visita: 04/05/2021).

Mora, S. (2019). El Going Out agrícola de China. Un análisis de su desarrollo en Argentina. En Dialnet. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7414871> (última visita: 20/04/2021).

Origlia, G. (2021). Hidrovía: qué empresas están interesadas en participar de la licitación. En La Nación. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/economia/comercio-exterior/hidrovia-que-son-los-jugadores-interesados-en-participar-de-la-licitacion-nid11032021/> (última visita: 25/03/2021).

Oviedo, E. D. (2019). Oportunidades, desafíos e intereses de Argentina en OBOR. En Observatorio de la política china. Disponible en: [https://politica-china.org/areas/politica-exterior/oportunidades-desafios-e-intereses-de-argentina-en-obor#\\_ftn1](https://politica-china.org/areas/politica-exterior/oportunidades-desafios-e-intereses-de-argentina-en-obor#_ftn1) (última visita: 22/02/2021).

Profeta, D. (2020). Empresa china apuesta a gestionar autopista fluvial en Argentina. En Diálogo Chino. Disponible en: <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/37072/?fbclid=IwAR00w5N2l31-R2oS03lU-UXNosx5TS23BeeMvjJhnSgTz40EXH0c0V5NE0> (última visita: 2/10/2020).

PROSAP (2010). "Programa de Acueductos en la provincia de Entre Ríos". Programa de Servicios Agrícolas Provinciales. Disponible en: <http://es.slideshare.net/prosapdigital/degano-entre-rios-prosap2010> (última visita: 31/05/2021).

Riva Palacio, R. (2020). Cuidado con los chinos. En El financiero. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/raymundo-riva-palacio/cuidado-con-los-chinos/> (última visita: 27/05/2021).

Rossi, Antonio (2020). El factor chino que complica el fin de los PPP viales. En Letra P. Disponible en: <https://www.letrap.com.ar/nota/2020-10-4-8-54-0-el-factor-chino-que-complica-el-fin-de-los-ppp-viales>. (última visita: 28/05/2021).

Secretaría Ejecutiva del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (2020). Hidrovía Paraguay-Paraná y los 30 años del CIH: Balance y perspectivas a futuro. Disponible en: [https://camaracapym.com.ar/images/estudios/2020/Hidrovia\\_Paraguay\\_Paran\\_y\\_los\\_30\\_aos\\_del\\_CIH.pdf](https://camaracapym.com.ar/images/estudios/2020/Hidrovia_Paraguay_Paran_y_los_30_aos_del_CIH.pdf) (última visita: 26/05/2021).

Souza Casadinho, J. (2021). La relación del gobierno de Alberto Fernández con Syngenta, la multinacional de semillas y plaguicidas (parte I). En Biodiversidad LA. Disponible en: <https://www.biodiversidadla.org/Noticias/La-relacion-del-gobierno-de-Alberto-Fernandez-con-Syngenta-la-multinacional-de-semillas-y-plaguicidas-parte-I> (última visita: 05/05/2021).

Syngenta (2020). Syngenta celebró su 20° aniversario con la visita del presidente de la Nación, Alberto Fernández, a su planta de Venado Tuerto. Disponible en: <https://www.syngenta.com.ar/news/eventos/syngenta-celebro-su-20deg-aniversario-con-la-visita-del-presidente-de-la-nacion-alberto> (última visita: 26/05/2021).

Telam (2020). Avanza la negociación con China para la instalación de granjas porcinas sustentables. Disponible en: <https://www.telam.com.ar/notas/202012/538689-negociacion-con-china-para-la-instalacion-de-granjas-porcinas-sustentables-en-territorio-argentino.html> (última visita: 05/05/2021).

Viola, H y Muruaga Olguin, N. (2020). Análisis del comercio agrícola de China en 2019. Informe DOC/CAP/018-2020. Consejería Agroindustrial. Embajada de Argentina en la República Popular China. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. Presidencia de la Nación. Beijing, 29 de julio de 2020. Disponible en: [http://www.agrichina.org/admin/kindeditor-4.1.2/attached/file/20210308/20210308123327\\_8277.pdf](http://www.agrichina.org/admin/kindeditor-4.1.2/attached/file/20210308/20210308123327_8277.pdf) (última visita: 19/05/2021).

Yogonet (2018). El grupo BML de Bahamas denunció un fraude en la construcción del resort Bahamar. Disponible en: <https://www.yogonet.com/latinoamerica/noticias/2018/01/04/75289-el-grupo-bml-de-bahamas-denuncio-un-fraude-en-la-construccion-del-resort-bahamar> (última visita: 28/05/2021).