

Instituto de Estrategia Internacional

En Cont@cto **CHINA**

Avances China-EEUU

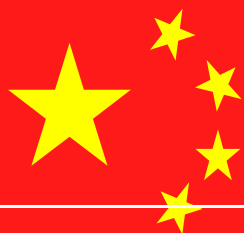
Después de meses de negociaciones, el domingo 24 de febrero el presidente de EEUU Donald Trump anunció que retrasaría la suba de aranceles sobre importaciones de productos chinos programada para el 1 de marzo... Pág. 1

En este número

Avances China-EEUU
La economía circular
El donut de China
La prioridad ambiental
Los autos chinos
China mira el litio boliviano
Gran Área de la Bahía
Comex chino: mixto
IPC, IPP: desaceleración
Argentina-China: comercio bilateral
Noticias breves

瞭望

中国





Fundada en 1943

Contenido

	Página
INSTITUTO DE ESTRATEGIA INTERNACIONAL	i
Presidente Ejecutivo: Enrique S. Mantilla	
Observatorio MA y Desarrollo Sustentable	1
Director: Ariel M. Stainoh	2
	9
Observatorio Seguridad Internacional	12
Director: Julio A. Hang	15
	18
Observatorio India	19
Director: Ricardo Mase	22
	22
Observatorio China	23
Directora: Sofía E. Mantilla	24
	24
Observatorio Pymex	24
Director: Ricardo Rozemberg	24
	24
Observatorio de Inversiones	24
Director: Eduardo Calvo	24
	24
Observatorio de Inteligencia Comercial	24
Director: Analía Gay	
Observatorio Financiero	
Director: Luis M. Aguirre	
Observatorio Logística Internacional	
Director: Eduardo Martínez Arnau	
Observatorio RSC y Sociedad Civil	
Directora: Lucila Lalanne	
Observatorio TICs	
Directora: Sofía E. Mantilla	

En Cont@cto CHINA

Título de Marca: 2.364.931

Observatorio China

Editora: Sofía E. Mantilla

Avances China-EEUU

Después de meses de negociaciones, el domingo 24 de febrero el presidente de EEUU Donald Trump anunció que retrasaría la suba de aranceles sobre importaciones de productos chinos programada para el 1 de marzo.

El mandatario escribió en su cuenta de Twitter: “Me da gusto informar que EEUU ha logrado sustancial avance en nuestras conversaciones con China en importantes temas estructurales incluyendo propiedad intelectual, transferencia de tecnología, agricultura, servicios y divisas, y muchos otros asuntos. Como resultado de estas conversaciones muy productivas, estaré retrasando la subida de los aranceles ahora previstos para el 1 de marzo. Asumiendo que ambas partes logren progreso adicional, estaremos planificando una cumbre para el presidente Xi y yo, en Mar-a-Lago, para concluir un acuerdo. ¡Un muy buen fin de semana para EEUU y China!”

Al día siguiente, agregó: “Acuerdo comercial con China (y más) en etapas avanzadas. Relación entre nuestros dos países es muy fuerte. He acordado demorar las subas de aranceles de EEUU. ¿Veamos qué pasa? Si se alcanza un acuerdo con China, inuestros grandes agricultores estadounidenses serán tratados mejor que nunca!”

En diciembre de 2018, durante la reunión del G20 en Buenos Aires, los presidentes Trump y Xi habían acordado una tregua de 90 días para alcanzar un acuerdo sobre el comercio bilateral. Después de esa fecha límite, EEUU había anunciado que subiría los aranceles del 10% al 25% sobre USD 200 mil millones de importaciones de bienes con origen en China.

Más allá del resultado de las negociaciones, cabe subrayar que las tensiones entre China y EEUU no se tratan únicamente del comercio en sí mismo, sino que incluyen también una dimensión cambiaria y otra tecnológica.

Tensiones China-EEUU	
Dimensión comercial	<ul style="list-style-type: none"> • EEUU busca reducir su déficit comercial con China que alcanzó un nuevo récord de USD 382.331 millones en 2018. • Es probable que China acepte elevar sus compras de bienes estadounidenses, por ejemplo, agrícolas, energéticos e industriales. • En este caso, China indicaría a las empresas estatales que compren más productos a EEUU. Además, se estima que China redirigiría hacia EEUU su demanda desde América Latina para bienes agrícolas, y desde Japón y Europa para bienes industriales.
Dimensión cambiaria	<ul style="list-style-type: none"> • China busca reducir su dependencia del dólar estadounidense, no sólo para disputar su primacía como moneda de reserva internacional y moneda del comercio global, sino también por motivos de seguridad nacional, en vista de una EEUU cada vez más proteccionista y con políticas con mayor componente

	<p>de incertidumbre. Hay que tener en cuenta que si se reduce el déficit comercial de EEUU con China, entonces China obtendría menos de los dólares que necesita para lograr sus objetivos de desarrollo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A su vez, China busca colocar al renminbi como moneda principal a lo largo de “La Franja y La Ruta”. • Un posible desenlace de las negociaciones es que China acepte una gradual revaluación del renminbi en relación al dólar.
Dimensión tecnológica	<ul style="list-style-type: none"> • La disputa en el frente tecnológico es la más problemática para ambos países y constituye el área de mayor incertidumbre. • Las negociaciones comerciales se dieron en el contexto del arresto de la directora financiera de Huawei, Meng Wanzhou. • EEUU busca limitar las ventas de semiconductores a China e impedir la transferencia de tecnologías y propiedad intelectual críticas. • Por su parte, China ha elevado su inversión doméstica en semiconductores e intensificado las presiones sobre Taiwán, importante productor.

La economía circular

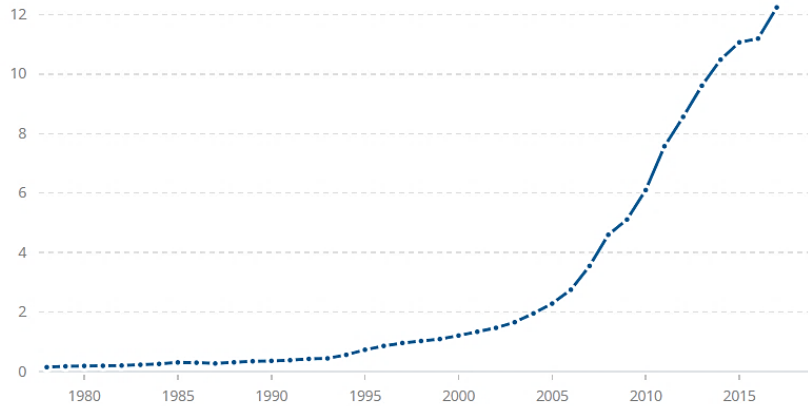
Introducción

En los últimos 40 años de “Reforma y Apertura”, China ha experimentado un crecimiento económico sin precedentes en la historia moderna.

En ese período, el PIB medido en USD corrientes incrementó su valor por un factor de 82, pasando de USD 149,5 mil millones en 1978 (1,75% del PIB global) a USD 12,24 billones en 2017 (15,2% del PIB global). Con una tasa de crecimiento promedio del 9,6% anual, China se convirtió en la segunda economía mundial después de EEUU.

La inserción del país a los flujos comerciales internacionales (a través de su ingreso a la Organización Mundial del Comercio), el crecimiento de la industria y los servicios en relación a la agricultura, la reducción de la pobreza y la formación de la mayor clase media del mundo son algunas características destacadas de este proceso.

Crecimiento del PIB (USD corrientes) de China en 1978-2017, USD Billones



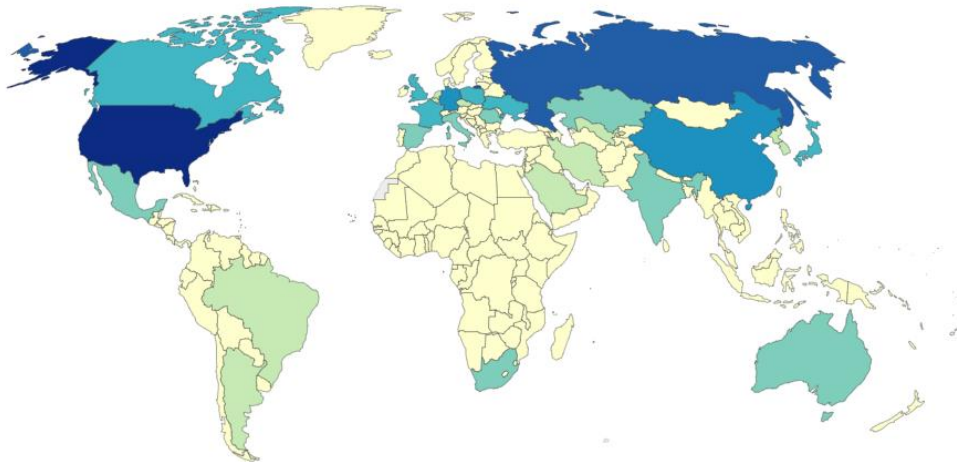
Fuente: Banco Mundial.

Sin embargo, la industrialización motorizada por las plantas de carbón, el crecimiento de las grandes ciudades con escasa preparación para manejar la contaminación y los residuos, y la distribución desigual del crecimiento entre las distintas regiones, entre otros factores, han tenido consecuencias negativas sobre el medio ambiente: daño a las escasas fuentes de agua del país, erosión del suelo y desertificación, amenazas a los ecosistemas, y fuerte contaminación del aire, con sus consiguientes efectos sobre la salud y calidad de vida de los habitantes.

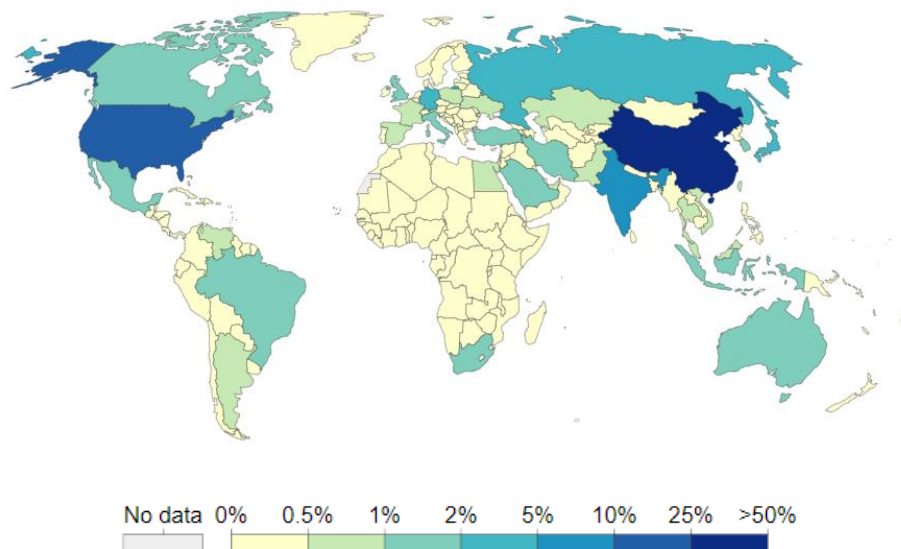
Las emisiones de CO2 de China pasaron de representar el 7,77% de las emisiones globales en 1978 al 29,16% del total en 2016 y en 2005 China superó a EEUU como el país con mayores emisiones de gases de efecto invernadero en el mundo.

Emisiones de CO2 de China como % de las emisiones globales, 1978-2016

1978 = EEUU: 25,99%, China: 7,77%



2016 = EEUU: 15,26%, China: 29,16%



Nota: no incluye emisiones de aviación y navegación.

Fuente: Our World in Data en base a Global Carbon Project 2017.

Lo cierto es que el manejo de las tensiones entre el desarrollo económico y la protección ambiental, y los intereses de corto y largo plazo, ha sido y sigue siendo clave para el devenir de China.

En la era de Mao, el medio ambiente no se conceptualizaba tanto como un activo a ser protegido sino más bien como un recurso a ser explotado con fines económicos. En la década de 1970, el fuerte daño medioambiental fue motivo de preocupación entre los funcionarios y ya en la década de 1990 crecieron los trabajos académicos y periodísticos sobre las consecuencias ambientales y sociales negativas asociadas a la estrategia de rápido crecimiento.

En los últimos años, la búsqueda de un crecimiento de mayor calidad y el objetivo de alcanzar una “sociedad moderadamente próspera en todos los aspectos” para 2020 han incrementado el sentido de urgencia. El posicionamiento de China como “poder responsable” en la comunidad internacional en materia ambiental se alinea con el interés doméstico de revertir el daño ambiental, conciliar expansión económica con seguridad energética, mantener la estabilidad social, y pasar de ser la “fábrica del mundo” a un centro global de tecnología y consumo.

La economía circular

Desde la década de 1990, el concepto de “economía circular” viene ganando tracción entre los académicos chinos como modo de implementar modelos de crecimiento sostenible.

En la literatura académica occidental, el surgimiento del campo de estudio de la economía medioambiental en la década de 1960 llevó a plantear que los sistemas económicos debían pensarse como circulares y no lineales. Como dijo Boulding (1966) el ser humano ya no puede actuar como si estuviera en una “economía del cowboy” con territorio ilimitado a ser conquistado. Por el contrario, debe actuar como si la Tierra fuera una “nave espacial”, un sistema cerrado en el que es necesario reciclar la mayor cantidad de material posible, reducir los desechos, y utilizar energía renovable donde sea posible. Los procesos económicos de producción y consumo dejaban de concebirse en un vacío, para pasar a ocurrir en un medio ambiente con características, capacidades y limitaciones específicas.

La economía circular se modeló por primera vez en 1989 en el libro “Economics of Natural Resources and the Environment” de los economistas británicos David W. Pearce y R. Kerry Turner.

Los autores señalaron que cuando se considera a la economía como un sistema abierto sin capacidad de reciclaje, el medio ambiente pasaba a concebirse como depósito de residuos. En este tipo de economía lineal, prima la mentalidad de “tomar, hacer, tirar” y el modelo extractivo que considera a los recursos infinitos y fácilmente accesibles, y que cuenta con medios sencillos de eliminar los desechos.

En una economía circular, en cambio, se busca generar un ciclo de desarrollo continuo y regenerativo, con la gestión de recursos finitos, la preservación del capital natural, la optimización del uso de los recursos, la compatibilización de ciclos técnicos y biológicos, la reducción del uso de químicos tóxicos, la minimización de los desechos mediante el diseño de materiales, productos, sistemas y modelos de negocios, y la internalización de las externalidades medioambientales negativas.

La expansión del rendimiento de los recursos y el subsiguiente crecimiento de la economía llevan a un inevitable aumento de residuos y desechos que se topa con la capacidad del medioambiente de absorberlos. En una economía circular, se busca que, a medida que los recursos fluyen a través de la economía, la mayor parte se recicle para reingresar al sistema, minimizando así la cantidad de residuos.

Legislación ambiental china

Algunos analistas atribuyen el deterioro del medio ambiente a la falta del “imperio de la ley” en materia ecológica. Sin embargo, China tiene una rica tradición de legislación ambiental.

Ya la constitución china de 1978 establecía en su artículo 11 que: “El Estado protege el medio ambiente y los recursos naturales, y evita y elimina la contaminación y otros peligros para el público”, y la constitución del Partido Comunista chino de 2012 incorporó la expresión “civilización ecológica”.

En su artículo “Efforts for a Circular Economy in China. A comprehensive review of policies” (2018), Junming Zhu et al señalan que en las décadas de 1970 y 1980 se promovieron prácticas de la economía circular, pero en el marco de planes y directivas generales. A fines de la década de 1990 comenzaron a promoverse medidas ambientales a un ritmo mayor y con el objetivo de ir hacia una política más integral. El foco pasó desde el uso de los recursos hacia a la producción, y luego al consumo y a los diseños multinivel. A su vez, creció el número de leyes ambientales, siendo algunas de las más importantes la Ley de promoción de la

producción limpia, la Ley para la prevención y control de la contaminación ambiental por residuos sólidos, y la Ley de promoción de la Economía Circular.

En los últimos 3 planes quinquenales se ha hecho mención a la economía circular. El 13° Plan Quinquenal para el período 2016-2020 dice: “Implementaremos un plan para guiar el desarrollo circular, fomentar el uso circular de recursos entre la producción y la sociedad, y acelerar los esfuerzos para reciclar recursos de los desechos. Elaboraremos planes coordinados para el diseño industrial basado en el flujo de materiales y en los vínculos industriales, estimularemos a los parques industriales que adopten un flujo operativo más circular, establezcan zonas de demostración de economía circular híbrida industria-agricultura, y promoveremos el crecimiento acoplado de empresas, parques industriales e industrias. Facilitaremos la recuperación y utilización de recursos minerales de desechos urbanos, aseguraremos que los recursos de los residuos sólidos de la industria y otros tipos de residuos masivos sean reciclados y reutilizados, acelerando el establecimiento de sistemas para el reciclaje o eliminación segura de desechos urbanos de cocina, desechos de la construcción, residuos textiles, y desarrollando las manufacturas en línea con los estándares. Pondremos en efecto un sistema extendido de responsabilidad del productor. Mejoraremos las redes de reciclado para los recursos renovables y fortaleceremos la coordinación entre el reciclado de los residuos clasificados de los hogares y el reciclado de recursos renovables”.

Cabe recordar además que China firmó diversos protocolos internacionales, como por ejemplo la convención de Viena para la protección de la capa de ozono, el Protocolo de Montreal acerca de las materias que reducen la capa de ozono, la convención del control de la pesca de Ballenas, la convención de Basilea sobre el Control del traslado transterritorial de los desechos peligrosos y su tratamiento, el protocolo de Kyoto sobre las medidas para la reducción de emisión de gases, la convención sobre Biodiversidad, y más recientemente, el Acuerdo de París.

Para Zhihe Wang et al (“The Ecological Civilization Debate in China”), el contraste entre la proliferación de leyes ambientales y su escasa aplicación práctica se debe principalmente a tres factores: i) la resistencia de grupos de interés (por ejemplo, empresas estatales y gobiernos locales), ii) el énfasis en la tasa de crecimiento como único indicador del bienestar, y iii) una visión antropocéntrica del mundo.

Oportunidades para las ciudades chinas

En septiembre de 2018 la fundación Ellen Macarthur presentó el informe “La oportunidad de la economía circular para la innovación urbana e industrial en China”. Allí, los autores señalan que las ciudades de China tienen una enorme oportunidad para convertirse en un faro internacional en la transición hacia la economía circular.

El reporte identifica 5 áreas de alto impacto: 3 sistemas urbanos (el ambiente construido, la movilidad, y la nutrición) y 2 industrias (textiles y productos electrónicos).

Áreas de impacto	Oportunidades
Ambiente construido	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar para la longevidad. • Industrializar procesos de construcción. • Compartir espacios para optimizar uso de activos. • Mejorar la productividad con edificios inteligentes. • Elevar la reutilización y el reciclaje de los residuos de la construcción y la demolición.
Movilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Facilitar el uso compartido de la movilidad multimodal. • Elevar las re-manufacturas y usar más materiales reciclados. • Diseñar vehículos para que se incorporen a un sistema de movilidad circular. • Elevar el uso de formas de propulsión con cero emisiones. • Estimular el trabajo remoto y flexible.
Nutrición	<ul style="list-style-type: none"> • Regenerar el suelo con residuos alimenticios urbanos y agua desechada. • Expandir modelos de negocios con cadenas de valor agrícolas eficientes. • Optimizar el guardado, transporte y procesamiento de alimentos. • Diseñar la remoción de pérdidas y desechos de alimentos en el sistema de comercio minorista. • Reforzar hábitos de consumo de alimentos positivos para la salud y el medio ambiente.
Textiles	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar modelos de negocios que incrementen el uso de textiles durables. • Elevar la escala de reciclaje en el sector. • Introducir nuevas medidas de uso eficiente de los recursos.
Productos electrónicos	<ul style="list-style-type: none"> • Capturar el valor de los residuos electrónicos a través del reciclaje. • Reutilizar y reformar productos, y re-manufacturar partes. • Estimular modelos de “producto-as-a-service”.

Comparado con un escenario de “business-as-usual”, la aplicación de los principios de la economía circular traería diversos beneficios, tales como una mayor calidad de aire y agua, un mejor flujo de tránsito y seguridad, una mejora en la salud pública, un menor consumo de energía y materiales, lo que derivaría en una menor dependencia de materia prima importada. Algunos beneficios importantes serían:

Escenario economía circular vs. Escenario “business-as-usual”		
Indicador	2030	2040
Emisiones de gases de efecto invernadero ($\Delta\%$)	-11	-23
Emisiones de materia particulada PM 2,5 ($\Delta\%$)	-10	-50
Emisiones de materia particulada PM 10 ($\Delta\%$)	-18	-72
Emisiones del sistema de transporte NOx ($\Delta\%$)	-9	-19
Congestión del tránsito urbano ($\Delta\%$)	-36	-47
Muertes y accidentes de tránsito ($\Delta\%$)	-20	-28
Emisiones de CO2 en movilidad ($\Delta\%$)	-22	-37

Costo de tratamiento de la contaminación del agua en la industria textil ($\Delta\%$)	-30	-39
Consumo de recursos no renovables ($\Delta\%$)	-49 a -3	-71 a -8
Ahorro por cambios en modelos de negocios “de propiedad a acceso”* (USD billones)	2,6	6,1

*Compartir movilidad multimodal, compartir espacios de vivienda y trabajo, modelo de acceso en la industria de textiles.

El reporte afirma que diversos factores juegan a favor del desarrollo de la economía circular en China, tales como las inversiones en energías renovables, el desarrollo de tecnologías digitales, y el crecimiento de las plataformas para compartir activos. Los autores señalan que las ciudades deben reconocer las oportunidades según su grado de desarrollo y tipo de economía:

- **Grado de desarrollo:** las grandes ciudades desarrolladas con una mayor proporción de población de clase media deberían enfocarse en la agricultura orgánica urbana y peri-urbana, aprovechando la demanda de alimentos de alta calidad. A su vez, el uso extendido de plataformas digitales debería orientarse hacia las aplicaciones para compartir activos y los esquemas de “pay-per-use”, y los inventarios secundarios de textiles y productos electrónicos deberían usarse para cerrar circuitos de producción. En contraste, las ciudades que todavía se encuentran en expansión deberían aprovechar para hacer “leapfrogging” e implementar desde el vamos diseños urbanos basados en los principios de la economía circular, con un sistema de movilidad multimodal y de cero emisiones.
- **Tipo de economía:** una ciudad con un sector de servicios bien desarrollado debería intentar estimular tecnologías que permitan implementar los principios de la economía circular y desacoplar el crecimiento del sector de los efectos ambientales negativos (por ejemplo, Big Data para movilidad o trazabilidad de materiales). En cambio, las ciudades con mayor participación de la industria deberían apuntar a una utilización más efectiva de los insumos y productos finales, restándoles riesgo ambiental a sus bases manufactureras.

A su vez, el informe analiza los principales desafíos para la implementación de la economía circular en las ciudades chinas:

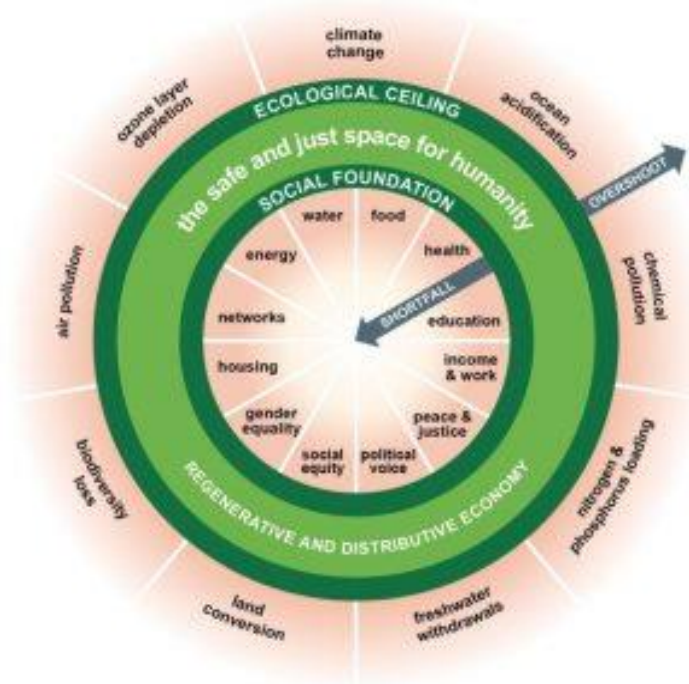
- **Factores microeconómicos:** dificultades para acceder al capital y plazos inciertos de pago.
- **Fallas de mercado:** productos y servicios que no tienen incorporados en su precio las externalidades ambientales negativas.
- **Barreras regulatorias:** los marcos legales que no se encuentran bien especificados, por ejemplo, en definiciones, instrucciones y estándares.
- **Factores sociales:** las costumbres y hábitos de las personas, por ejemplo, sobre la propiedad de productos y activos.

El donut de China

En 2017 la economista británica Kate Raworth, del Instituto de Cambio Ambiental de la Universidad de Oxford, publicó el libro “Doughnut Economics: Seven Ways to Think Like a 21st-Century Economist” (“Economía del donut: siete formas de pensar como un economista del siglo 21”).

Allí afirma que es necesario superar el crecimiento del PIB como única medida del progreso económico ya que esta “fijación” ha servido para justificar desigualdades en los ingresos y la destrucción del medio ambiente. Como alternativa, propone su “modelo donut”, una visualización circular de dos anillos concéntricos para mapear el cumplimiento de las necesidades básicas del ser humano dentro de las restricciones ambientales del planeta.

La economía del donut



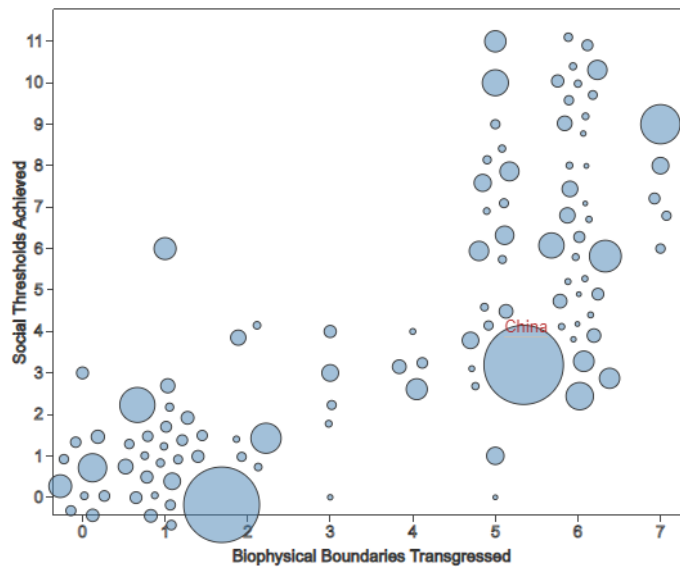
Fuente: Kate Raworth, The Doughnut of social and planetary boundaries.
Disponible online en: www.kateraworth.com

El **anillo interno** representa el fundamento social y los recursos esenciales para una buena vida, es decir, agua, alimentos, salud, educación, trabajo e ingresos, paz y justicia, voz política, equidad social, igualdad de género, vivienda, redes, y energía. Estos corresponden a las metas de desarrollo sostenible de la ONU. El **anillo externo** representa los límites ambientales del planeta de cambio climático, acidificación de los océanos, contaminación química, carga de nitrógeno y fósforo, extracciones de agua dulce, conversión de la tierra, pérdida de biodiversidad, contaminación aérea, y agotamiento de la capa de ozono. Estas categorías corresponden a los “límites planetarios” de Rockstrom et al (2009). El **área entre ambos anillos, o sea, el**

donut, es el “espacio ambientalmente seguro y socialmente justo” en el que la humanidad debería aspirar a vivir. Según Raworth, el objetivo de las ciencias económicas en el siglo XXI debería ser encontrar la manera de ingresar y permanecer en ese espacio.

Según un estudio de la Universidad de Leeds basado en este modelo, entre los 150 países analizados, ninguno logra satisfacer las necesidades de sus habitantes dentro de los límites ambientales. Tomando 11 factores sociales y 7 biofísicos, el análisis concluyó que los países que ofrecen una buena calidad de vida suelen exceder los límites de sustentabilidad global y, por el contrario, aquellos que utilizan sus recursos de manera sustentable por lo general no satisfacen las necesidades básicas de la población. Plasmado en la siguiente tabla, la situación ideal estaría en el costado superior izquierdo: se logran los objetivos sociales sin transgredir las barreras biofísicas. Como se ve, ningún país se encuentra en ese sector. El que más se acerca es Vietnam, con 6 objetivos sociales cumplidos y 1 límite biofísico transgredido.

Objetivos sociales y límites biofísicos para 150 países



Fuente: “A Good Life for All Within Planetary Boundaries”, Universidad de Leeds.

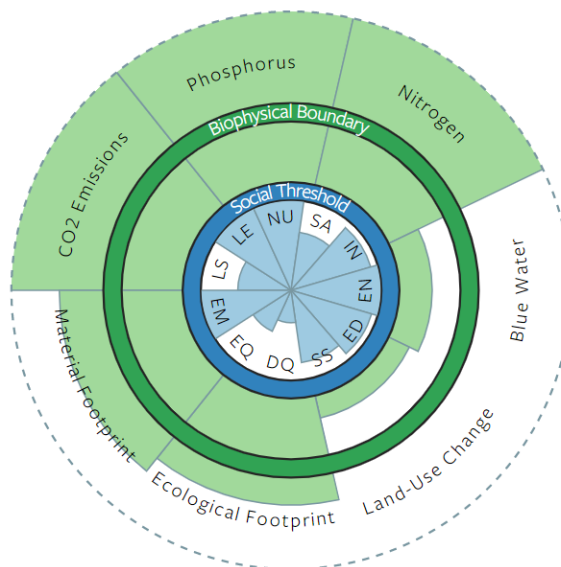
Disponible online en: <https://goodlife.leeds.ac.uk/>

China, señalado en el diagrama, excede 5 de 7 límites biofísicos se encuentra por debajo de 7 de 11 límites sociales.

Límites biofísicos	China	Umbral per cápita	Unidad de medida	
Emisiones de CO2	6.4	1.6	Toneladas de CO2 por año	■
Fósforo	2.7	0.9	Kilogramos P por año	■
Nitrógeno	25.7	8.9	Kilogramos N por año	■
Aguas azules	308	574	Metros cúbicos de H2O por año	■
eHANPP	1	2.6	Toneladas C por año	■
Huella ecológica	2.5	1.7	Hectáreas globales por año	■
Huella material	12.3	7.2	Toneladas por año	■

Objetivos sociales	China	Umbral per cápita	Unidad de medida
Satisfacción de vida	5	6.5	Escala de Cantril [0-10]
Expectativa de vida saludable	68	65	Años de vida saludable
Nutrición	3074	2700	Kilocalorías per cápita por día
Sanidad	65.1	95	% con acceso a sanidad mejorada
Ingresos	88.8	95	% que gana más de USD 1,9 por día
Acceso a energía	100	95	% con acceso a la electricidad
Educación	89.1	95	% de anotados en la escuela secundaria
Apoyo social	78.7	90	% con amigos o familias de los que pueden depender
Calidad democrática	-1.1	0.8	Índice de calidad democrática
Igualdad	50.8	70	Escala [0-100] = (1- Índice de Gini) * 100
Empleo	95.7	94	% de la fuerza laboral con empleo

El donut de China



Fuente: "A Good Life for All Within Planetary Boundaries", Universidad de Leeds
 Disponible online en: <https://goodlife.leeds.ac.uk/>

La prioridad ambiental

En los últimos años, la agenda ambiental ha pasado a ser prioritaria para el gobierno chino. En 2014 el primer ministro chino, Li Keqiang, anunció en la sesión de apertura de la Asamblea Popular Nacional que China le declararí la guerra a la contaminación ambiental. En su visión, esta es “la luz roja de la naturaleza que nos advierte sobre el modelo de desarrollo ineficiente y ciego”. A su vez, afirmó que “declararemos la guerra contra la contaminación como le declaramos la guerra a la pobreza”.

En ese momento, algunas medidas que mencionó fueron el cierre de plantas energéticas obsoletas, la reducción de la sobrecapacidad de acero, el desarrollo de las industrias de energía nuclear y energías renovables, las reformas de precios para estimular los combustibles no fósiles, la introducción de sistemas energía inteligentes, la promoción de tecnología “verde”, la remoción de vehículos con motores de altas emisiones, y la asignación de fondos para la protección ambiental, en particular, agricultura, silvicultura y conservación del agua. De esta manera, una de las “Tareas Principales para 2014” fue la “conversión de China en una tierra bella con un medio ambiente sano”.

En 2015 China jugó un papel esencial en las negociaciones del Acuerdo de París sobre cambio climático y firmó su adhesión formal al mismo en abril de 2016. Incluso después del anuncio de que EEUU se retiraría del acuerdo tan pronto como le fuera legalmente posible, China mantuvo su posición y en diversos foros internacionales buscó posicionarse como líder en materia de cambio climático.

A fines de 2017, las autoridades de la Conferencia Central de Trabajo Económico delinearon las “tres batallas críticas” que China debería librar en los próximos años para lograr su objetivo de convertirse en una “sociedad moderadamente próspera en todos los aspectos” para 2020. Una de esas batallas era la lucha contra la contaminación ambiental a través del desarrollo verde y bajo en carbono, el incremento de los controles de la contaminación, y la reducción de la intensidad de consumo de los recursos.

La construcción de una “China bella” con “cielos azules” también fue incorporada a la estrategia oficial. En la apertura del 19° Congreso Nacional del Partido Comunista, el presidente Xi sostuvo que “debemos continuar con la iniciativa de la China bella para crear ambientes buenos para el trabajo y vida de nuestro pueblo, y hacer nuestra parte para asegurar la seguridad ecológica global”. Indicó que “estimularemos la conservación en todos los sectores, promoviendo el reciclaje, tomando acción para que todos conserven el agua, y reduciendo el consumo de energía y materiales”.

En septiembre de 2018 el el ministerio de Ecología y Medio Ambiente fue designado como “responsable del trabajo para manejar el cambio climático” con el poder de “organizar el diseño y elaboración de grandes estrategias, planes y políticas destinadas a manejar el cambio climático y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero; liderar el manejo de, y la participación en, las negociaciones internacionales sobre cambio climático con los ministerios relevantes, y ser responsable de la implementación de China del Acuerdo de París”. Hasta el momento, la elaboración de políticas en torno al cambio climático había estado más bien bajo la órbita de la Comisión Nacional para la Reforma y el Desarrollo”.

En estos últimos años, dos acciones importantes han sido la planificación de un sistema nacional de comercio de emisiones de carbono y la prohibición de importar residuos sólidos extranjeros.

Comercio de emisiones: hacia un sistema nacional

El 12° Plan Quinquenal de China (2011-2015) estableció las bases para el desarrollo de un sistema nacional de comercio de emisiones de carbono.

A partir de 2011 China implementó 7 programas piloto de sistemas de comercio de emisiones: Guangdong, Hubei, Beijing, Tianjin, Shanghai, Chongqing y Shenzhen. Cada uno de los programas difería en aspectos tales como sustento legal, cobertura, asignación, monitoreo y requisitos de información, creando así distintas experiencias útiles a la hora de crear un sistema nacional.

Sin embargo, la implementación de un sistema para toda China no ha sido tarea sencilla, dada su complejidad académica y práctica. En 2015 el presidente Xi había establecido la fecha para 2017 y, en diciembre de este año, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma publicó el “Plan de desarrollo del sistema nacional de comercio de emisiones de carbono para el sector de generación de energía”, el primer documento marco para un sistema nacional.

El plan delineó la hoja de ruta para la implementación plena del sistema nacional. Se comenzaría con el sector de generación de energía y luego se ampliaría al de químicos, petroquímicos, acero y aluminio, metales no ferrosos, materiales de construcción, fabricación de papel y aviación. Sólo con el sector de generación de energía, el plan cubre a 1700 empresas con emisiones mayores a 3 mil millones de toneladas de CO₂, superando así el sistema de la Unión Europea, el EU ETS, y proyectándose como el más importante del mundo.

En cuanto a plazos, se establecieron tres etapas:

1. **Infraestructura:** construcción de la infraestructura legal y sistemas de registro, comercio, y monitoreo, y construcción de capacidades de los distintos actores.
2. **Simulación:** simulación de operaciones para el sector de energía durante un año aproximadamente, poniendo a prueba distintos elementos de diseño y funcionalidad.
3. **Profundización:** primero se autorizará a las entidades del sector de energía que realicen operaciones. Una vez que haya una operatoria estable, se expandirá el sistema nacional a los sectores restantes de manera gradual y según el grado de preparación de cada una. Luego, se indagará en la posibilidad de introducir otros productos y métodos para realizar transacciones, y nuevos participantes del mercado.

A su vez, el plan detalló los ejes de trabajo que todavía faltaban para la implementación del sistema nacional: el marco legal “3+1” (base legal del ETS y tres regulaciones técnicas), los sistemas electrónicos de registro y operación, reporte y verificación de datos, mejora del sistema de asignaciones para el sector de generación de energía.

La mayoría de los analistas cree que el sistema nacional estaría en funcionamiento después de 2020. En noviembre de 2018 un funcionario del ministerio de Ecología y Medio Ambiente afirmó que todavía faltaba para su implementación completa. Atribuyó la demora a la necesidad de contar con la regulación, infraestructura y sistemas de monitoreo adecuados, como así también medidas para evitar la especulación financiera excesiva.

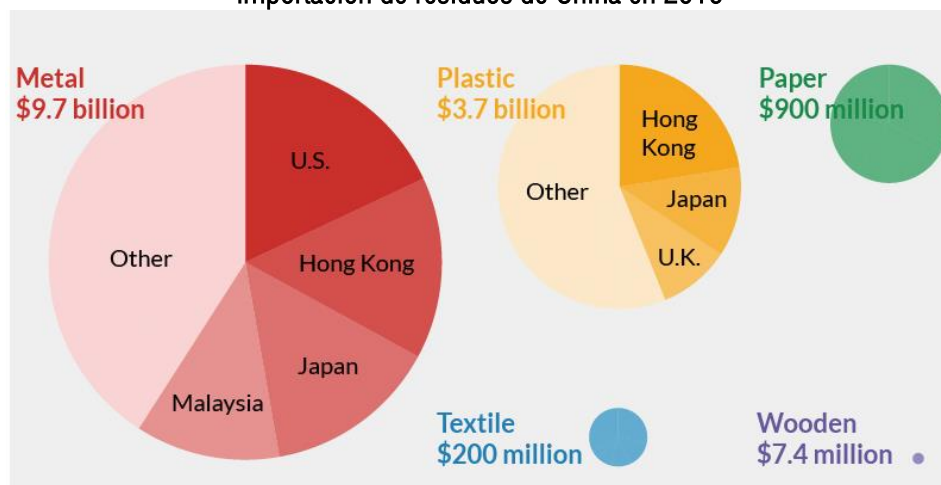
No a la basura extranjera

En 2017 y 2018 China generó un revuelo en la industria del reciclaje global, al restringir sus importaciones de residuos sólidos desde el resto del mundo.

El 18 de julio de 2017, el entonces ministerio de Protección del Medio Ambiente de China (luego el ministerio de Ecología y Medio Ambiente) notificó a la Organización Mundial del Comercio que, para finales de ese año, China dejaría de importar 24 tipos de residuos sólidos desde el exterior, incluyendo ciertos tipos de plástico, papel y textiles. Justificó su decisión con el siguiente argumento: “Encontramos que grandes cantidades de residuos sucios e incluso peligrosos están mezclados en los residuos sólidos que pueden ser usados como materia prima. Esto ha contaminado el medio ambiente chino de forma severa. Para proteger los intereses medioambientales de China y la salud de la población, ajustamos de forma urgente la lista de residuos sólidos, y prohibimos la importación de residuos sólidos que están altamente contaminados”.

En abril de 2018, el ministerio de Ecología y Medio Ambiente y otras agencias anunciaron que expandirían esa medida a 36 tipos de residuos adicionales, llevando el total a 60. Estas se pueden dividir en 5 grandes categorías: metal, plástico, papel, textiles, y madera.

Importación de residuos de China en 2016



Fuente: Sixth Tone, Liu Chang.

Anteriormente, se permitía la importación de estos residuos ya que habían sido reciclados y podían ser usados para obtener materia prima escasa en el mercado doméstico y útil para los procesos industriales. Sin embargo, el gobierno chino evaluó que los costos superaban los beneficios. Los sistemas de manejo de

residuos tenían deficiencias, incluyendo la falta de supervisión adecuada y el contrabando ilegal, por lo que muchos desechos terminaban en las costas de China o agrandando el stock de residuos en el propio país.

En el caso del plástico, por ejemplo, un artículo de *Science Advances* estimó que desde 1992 el comercio de residuos de plástico creció un 800%, a medida que los países desarrollados enviaban sus desechos a China y otros países de Asia. La decisión de China implicó un cambio profundo en la industria global del reciclaje ya que hasta ese entonces importaba el 45% de los residuos mundiales. La medida, que afectaría el traslado de 111 millones de toneladas métricas de plástico para 2030, obligó a los países desarrollados a explorar el desarrollo de sus propias industrias domésticas de reciclaje o encontrar nuevos destinos para sus residuos, notablemente, en países asiáticos como Vietnam, Indonesia, Malasia y Tailandia. Sin embargo, estos no pueden absorber fácilmente los mismos volúmenes que China. Es así que gran parte de los residuos terminan en incineradores y rellenos sanitarios alrededor del mundo.

En la propia China, el problema tampoco es tan fácil de resolver, teniendo en cuenta el ascenso de la clase media urbana con niveles cada vez más alto de consumo. El gobierno prepara campañas de concientización del reciclaje en los hogares, así como diversas normas y programas de selección, recolección, transporte y gestión de residuos. La meta es alcanzar una tasa de reciclaje de los residuos de los hogares del 35% para 2020.

Los autos chinos

Uno de los datos económicos más llamativos de 2018 en China fue la caída del 2,8% interanual en las ventas de automóviles nuevos, la primera contracción en más de veinte años. Este descenso se debió tanto a factores cíclicos como estructurales:

Desaceleración de las ventas de autos nuevos en China	
Desaceleración económica	<ul style="list-style-type: none"> En términos generales, la desaceleración de la economía china, el ajuste en las condiciones de crédito, y la inquietud por las tensiones comerciales entre China y EEUU ayudaron a disminuir la demanda de autos en 2018. Para un resumen del desempeño de la economía china en 2018, ver En Cont@cto CHINA N° 125, nota “Indicadores de 2018”).
Fin del subsidio	<ul style="list-style-type: none"> Un factor crítico fue la finalización del beneficio impositivo para la compra de automóviles pequeños que estuvo vigente entre 2015 y 2017. Este subsidio hizo que los consumidores chinos adelantaran sus compras y, ahora que finalizó, se esperan mayores precios y menor demanda de autos tanto para 2018, tal como se observó, como para 2019.
Expansión de los autos usados	<ul style="list-style-type: none"> Un factor que presionó a la baja la demanda de autos nuevos fue la expansión del mercado de autos usados. Hasta el momento, a diferencia de otros países, la mayoría de los autos en

	<p>circulación eran nuevos. No obstante, en mayo de 2018 el gobierno chino removió regulaciones que prohibían que los autos vendidos en una ciudad o provincia puedan ser manejados en otras.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La mejora en la calidad de la producción, que expande el ciclo de vida de los autos, y la formación de nuevos hábitos entre los consumidores, quienes comienzan a aceptar autos usados como buen negocio, auguran que el mercado de autos chinos comenzará a parecerse al de otros países, con un importante componente de autos usados. • El surgimiento de plataformas online y start-ups para este mercado también es testimonio de las oportunidades que se vislumbran.
Cambios tecnológicos	<ul style="list-style-type: none"> • Otro factor importante que explica la disminución de las ventas de autos nuevos es el crecimiento de las aplicaciones para compartir viajes en autos. • La empresa Didi Chuxing, el “Uber chino”, afirmó alcanzar los 550 millones de usuarios y facilitar 11 mil millones de viajes en 2018. En el futuro, este fenómeno se aceleraría aún más con la circulación de autos sin conductor. • Dado que la proporción de personas que tiene auto propio sigue siendo menor a la de otros países, China está posicionada para liderar un cambio en el sector automovilístico que coloque el auto como servicio colectivo más que como bien individual.
Controles ambientales	<ul style="list-style-type: none"> • En su lucha contra la contaminación, los gobiernos de 7 ciudades (Shanghái, Shijiazhuang, Tianjin, Guiyang, Guangzhou, Hangzhou, Shenzhen, Beijing) y 1 provincia (Hainan) han puesto límites sobre las patentes de autos nuevos para controlar la contaminación aérea y la congestión del tránsito. Por ejemplo, en 2010 Beijing fijó un límite anual de 240.000 y en 2018 redujo la cuota de autos con motores de combustión interna a 40.000. • En definitiva, el crecimiento del mercado de autos usados, el estímulo oficial para la industria de autos eléctricos, y el crecimiento de plataformas para compartir viajes también serán positivos para el medio ambiente. Cabe recordar que el proceso de manufactura de un auto representa el 35% de las emisiones a lo largo de su vida útil.

Sin embargo, al examinar más detalladamente las cifras de ventas de autos, se observó un desempeño positivo de los autos eléctricos en 2018. Las ventas llegaron a 1,1 millones y, según *Bloomberg*, su porcentaje de las ventas totales de autos fue del 7,3%, superando la proporción de Europa y América del Norte.

El gobierno chino tiene como meta alcanzar ventas de autos eléctricos de 2 millones de unidades para 2020, lo que representaría más del 20% del total. Asimismo, se busca que en 2020 el 70% de las ventas de autos eléctricos sea de origen chino y que esa cifra ascienda al 80% en 2025.

Ventas de autos eléctricos como % de ventas totales de autos				
País/Región	IV-trim-2015	IV-trim-2016	IV-trim-2017	IV-trim-2018
Europa	2,2	2,1	2,5	3,9

América del Norte	0,7	1,1	1,3	4,5
China	0,7	1,4	3,0	7,3

Fuente: Bloomberg.

El desarrollo de la industria de autos eléctricos ha sido una prioridad del gobierno chino por su componente importante de innovación tecnológica, la posibilidad de reducir la dependencia del petróleo importado, y su capacidad para mejorar la calidad del aire.

En 2010 los “vehículos de energía nueva” (NEV, por sus siglas en inglés) fueron identificados como una de las “industrias emergentes estratégicas” que recibirían apoyo oficial. En 2015 fueron incluidos en el plan industrial “Made in China 2025” como uno de los sectores en los que China quiere convertirse en líder global. En 2017 se presentó el “Plan de desarrollo de mediano y largo plazo para la industria automotriz”.

Según CSIS (Center for Strategic and International Studies), el gobierno chino ha invertido USD 58.800 millones en la industria, incluyendo la promoción de investigación y desarrollo, subsidios para la compra, exenciones impositivas, compras públicas, financiamiento para la infraestructura de carga, y requerimientos para los productores de autos de tener una determinada proporción de NEV en sus flotas, entre otras medidas. Otro de los ejes centrales ha sido la producción de baterías.

Pese a esto, el CSIS señala que existen diversos desafíos para la industria de autos eléctricos en China, siendo los principales:

- **Sobrecapacidad:** las políticas de promoción de la oferta de NEV son más efectivas que aquellas destinadas a promover la demanda. La gran cantidad de productores de NEV en China, los patrones de ventas, y la evolución de las ganancias son indicadores de una futura sobrecapacidad.
- **Medioambiente:** la producción y uso de autos eléctricos distan de ser una panacea medioambiental. La elaboración de baterías requiere de materiales tales como litio, níquel, manganeso y cobalto, lo que explica la inversión de China en minas alrededor del mundo. A su vez, la batería suele tener un ciclo de vida menor que el resto del auto. Si bien se han introducido programas de reciclaje de baterías en diversas ciudades chinas, hay preocupación por la acumulación de desechos con materiales tóxicos. Asimismo, la carga de los autos se realiza a través de electricidad proveniente de plantas termales motorizadas por carbón y combustibles fósiles (a esto hay que sumar que todavía no existe una infraestructura de carga suficientemente extendida).

Otros puntos de debate han sido el acceso al mercado chino para los productores extranjeros en distintos eslabones de las cadenas de valor y el requerimiento del gobierno de que los autos NEV transmitan en directo los datos de localización de los vehículos (por ejemplo, la National Big Data Alliance for New-Energy Vehicles).

China mira el litio boliviano

A principios de febrero de 2019, la empresa estatal de Bolivia YLB (Yacimientos de Litio Bolivianos) anunció que, tras un proceso de selección, había elegido como socio estratégico a la empresa china Xinjiang TBEA Group Co Ltd para un joint venture de desarrollo de proyectos de litio en los salares de Coipasa (Oruro) y Pastos Grandes (Potosí) por USD 2.390 millones. YLB tendría una participación del 51% y Xinjiang TBEA del 49% restante. El director ejecutivo de YLB, Juan Carlos Montenegro, dijo a *Reuters* que la empresa china proveería la inversión inicial y luego YLB pagaría su parte con la producción futura de litio.

Para Coipasa se proyecta la construcción de 5 plantas por un total de USD 1.320 millones, en sulfato de potasio (450.000 toneladas año (t/a)), hidróxido de litio (60.000 t/a), ácido bórico (60.000 t/a), bromo puro (10.000 t/a), bromuro de sodio (10.000 t/a). Para Pastos Grandes, se proyecta la construcción de 3 plantas – de cloruro de litio, carbonato de litio y litio metálico– por USD 1.070 millones. Los montos definitivos se determinarán después de realizar estudios de factibilidad. A su vez, también existe la posibilidad de que YLB invierta en una planta de baterías de litio en China con Xinjiang TBEA.

En el acto de firma de los documentos, el presidente boliviano Evo Morales afirmó que “por primera vez se habla de miles de millones en inversión para industrialización. En este último tiempo recuperamos la patria, los recursos naturales y ahora estamos en la industrialización de esos recursos; cambiamos nuestra querida Bolivia”. Estimó que las plantas industrializadoras del salar de Coipasa generarían USD 668 millones anuales y las de Pastos Grandes unos USD 585 anuales en concepto de utilidades. Por su parte, el embajador de China a Bolivia, Liang Yu, indicó: “Es un día histórico porque después de esta firma vamos a establecer esta alianza estratégica en la industrialización del litio. China será el mayor productor de vehículos y consumidor de litio, y Bolivia como el mayor país en reserva de litio”. Dijo que China necesitaría 800.000 toneladas de litio por año para 2025 para satisfacer la demanda de la industria de vehículos eléctricos.

De esta manera, China se convirtió en el país con mayor posicionamiento estratégico en la industria del litio de Bolivia, superando a Alemania. En diciembre de 2018 YLB había firmado un acuerdo de USD 900 millones con la empresa alemana ACI Systems Germany para la explotación de litio en el salar de Uyuni, con foco en la producción de baterías para autos eléctricos y una planta industrial de cátodos.

El litio es un metal que tiene diversas aplicaciones industriales, siendo las más importantes la elaboración de baterías para vehículos eléctricos y productos electrónicos como celulares, computadoras y tablets). También se usa en los procesos productivos de hierro, acero y aluminio, y en la producción de cerámica y vidrio resistentes al calor. En China, el crecimiento de la industria de los autos eléctricos ha convertido a litio en un recurso estratégico.

Si bien China tiene litio en su territorio, la zona de frontera entre Argentina, Bolivia y Chile –denominada “triángulo del litio”–, concentra más del 80% de las reservas mundiales del metal y es de especial interés para China. A principios de 2018, el US Geological Survey (USGS) identificó los países con más recursos de litio:

USGS – Recursos de litio– Principales países	
Países	Millones de toneladas
Argentina	9,8
Bolivia	9
Chile	8,4
China	7
Australia	5
Canadá	1,9
Congo	1
Rusia	1
Serbia	1

Fuente: USGS.

Gran Área de la Bahía

El 18 de febrero, el Consejo de Estado y el Comité Central del Partido Comunista Chino publicaron el “Plan de Desarrollo de la Gran Área de la Bahía” que tiene como objetivo crear un “modelo de desarrollo de alta calidad” a través de la cooperación económica de Guangdong, Hong Kong y Macao, lo que se traduce en el establecimiento del “Silicon Valley chino” en la región.

Plan de Desarrollo de la Gran Área de la Bahía	
Gran Área de la Bahía	<ul style="list-style-type: none"> ● Regiones y ciudades: <ul style="list-style-type: none"> – Región Administrativa Especial de Hong Kong. – Región Administrativa Especial de Macao. – Nueve ciudades de la provincia de Guangdong: Guangzhou, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Huizhou, Dongguan, Zhongshan, Jiangmen y Zhaoqing. ● Superficie: 56.000 km cuadrados. ● Población: 70 millones de personas. ● PIB: USD 1.480 millones.
Objetivos del plan	<ul style="list-style-type: none"> ● Fortalecer las capacidades de la economía china para agregar valor y elevar el grado de internacionalización del país. ● Fortalecer la integración de Hong Kong y Macao con el resto del país mientras se mantiene el principio de “un país, dos sistemas”. ● Convertir la Gran Área de la Bahía en: <ul style="list-style-type: none"> – Un grupo de ciudades de clase mundial. – Un centro internacional de innovación y tecnología con influencia global. – Un importante pilar de apoyo para la Iniciativa de la Franja y la Ruta. – Base de cooperación entre la parte continental, Hong Kong y Macao.

	<ul style="list-style-type: none"> – Un sitio de calidad para vivir, trabajar y viajar.
<p>Capítulos del plan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Los capítulos en los que se dividió el documento del plan fueron: <ol style="list-style-type: none"> 1. Contexto 2. Requisitos generales 3. Diseño espacial 4. Desarrollar un centro internacional de innovación y tecnología 5. Acelerar la conectividad de infraestructura 6. Construir un sistema industrial moderno y competitivo a nivel mundial 7. Promover la conservación ecológica 8. Desarrollar un ciclo vital de calidad para vivir, trabajar y viajar 9. Fortalecer la cooperación y participar conjuntamente en la Iniciativa de la Franja y la Ruta 10. Desarrollar juntos las plataformas de cooperación de Guangdong-Hong Kong-Macao 11. Implementar el plan
<p>Plazos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mediano plazo: para 2022, se busca establecer el marco adecuado para “un área de la bahía internacional de primera clase y un grupo de ciudades de clase mundial vibrantes y altamente innovadoras con una estructura industrial optimizada, un flujo sin contratiempos de diversos factores y un ambiente ecológico agradable”, según Xinhua. • Largo plazo: para 2035, se busca implementar “un sistema económico y un modo de desarrollo apoyado principalmente por la innovación, con sus fortalezas económicas y tecnológicas vastamente incrementadas y su competitividad internacional y su influencia aún más fortalecidas”. • “Para entonces, los mercados de la Gran Área de la Bahía deben estar básicamente muy conectados, con un flujo muy efectivo y eficiente de diferentes recursos y factores de la producción; y la coordinación del desarrollo regional debe estar notablemente mejorada, y la influencia sobre las regiones vecinas aún más fortalecida. • “La gente debe volverse más rica; el nivel de la cortesía social debe llegar a nuevas alturas, con un poder cultural blando demostrablemente fortalecido, la influencia cultural china ampliada y profundizada, y el intercambio y la integración entre las diferentes culturas aún más fortalecidos”, señala el plan. • “Los niveles de conservación y uso eficiente de recursos deben mejorarse significativamente, el ambiente ecológico debe ser efectivamente protegido, y un área de la bahía internacional de primera clase para vivir, trabajar y viajar debe desarrollarse plenamente.”
<p>4 ciudades clave</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Las 4 ciudades críticas para el plan son: <ul style="list-style-type: none"> – Hong Kong: finanzas, navegación y comercio. – Macao: turismo y plataforma comercial en idioma portugués. Eventual establecimiento de un mercado de valores en yuanes. – Guangzhou: administración, logística y manufacturas. – Shenzhen: zona económica especial y centro tecnológico.
<p>Proyectos e infraestructura</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos: <ul style="list-style-type: none"> – Zona de Libre Comercio de Guangdong.

crítica	<ul style="list-style-type: none">- Parque tecnológico Lok Mau Chau.• Infraestructura:<ul style="list-style-type: none">- Puente marítimo Hong Kong-Zhuhai-Macao, el más largo del mundo.- Tren Express Rail Link que conecta a Hong Kong, Shenzhen y Guangdong.- Corredor Shenzhen-Zhongshan, a ser completado en 2024 aproximadamente.
Primeras impresiones	<ul style="list-style-type: none">• El plan es un claro ejemplo de la ambición de China de rivalizar con EEUU en materia de tecnología e innovación. Sin embargo, traerá aparejado diversos desafíos:<ul style="list-style-type: none">- Reducir la rivalidad económica existente entre las ciudades.- Conciliar diferentes sistemas políticos, legales, impositivos, migratorios y de monedas. Además de la infraestructura, será fundamental avanzar en la armonización de regulaciones.- Manejar las tensiones en Hong Kong y Macao por la posible erosión de ventajas comparativas y libertades políticas y económicas relativas.

Comex chino: mixto

- Exportaciones: **9,1%** interanual en enero
- Importaciones: **-1,5%** interanual en enero

Los datos de comercio de China en enero de 2019 fueron mejores de lo esperado. Las exportaciones crecieron un 9,1% interanual, revirtiendo así la caída del 4,4% registrada en diciembre de 2018, y las importaciones se redujeron un 1,5%, una contracción menor a la del 7,6% en el mes anterior. Esto dejó al país con un superávit comercial de USD 39.160 millones.

Sin embargo, analistas subrayaron que los datos podrían estar distorsionados por las festividades del Año Nuevo Lunar. A su vez, la incertidumbre por los vínculos EEUU-China y las perspectivas débiles de la demanda global nublan el panorama.

IPC, IPP: desaceleración

- IPC: **1,7%** interanual en enero
- IPP: **0,1%** interanual en enero

El índice de precios de los consumidores (IPC) subió un 1,7% interanual en enero de 2019, comparado con un aumento del 1,9% en el mes anterior. Fue el valor más bajo desde enero de 2018.

Los precios de los alimentos subieron un 1,9%, menos que el 2,5% de diciembre, y los precios de los no-alimentos crecieron un 1,7% al igual que en el mes anterior.

En paralelo, el índice de precios de los productores (IPP) subió un 0,1% interanual en enero, desacelerándose contra el 0,9% registrado en diciembre. Fue el 7° mes consecutivo de ralentización y analistas creen que, en vista de estas cifras, el gobierno chino aplicaría medidas para reducir las presiones financieras sobre las empresas.

Argentina-China: comercio bilateral

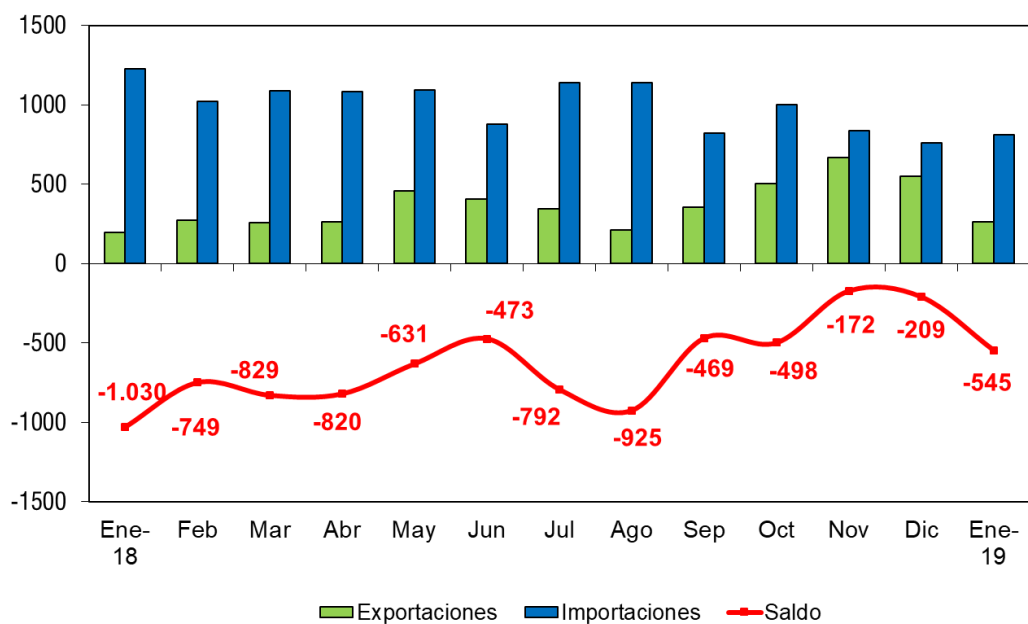
- **Exportaciones:** sumaron USD FOB 265 millones en enero de 2019, con un aumento del **35%** interanual.
- **Importaciones:** sumaron USD CIF 810 millones en enero de 2019, con una caída del **34%** interanual.
- **Balanza comercial:** el saldo en enero de 2019 fue deficitario para la Argentina en USD **545 millones**.

Comercio bilateral Argentina-China. En millones de USD

Período	Exportaciones		Importaciones		Saldo		Δ % interanual	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	Expo.	Impo.
Enero	197	265	1227	810	-1.030	-545	35%	-34%
Febrero	273		1022		-749			
Marzo	257		1086		-829			
Abril	264		1084		-820			
Mayo	460		1091		-631			
Junio	404		877		-473			
Julio	346		1138		-792			
Agosto	213		1138		-925			
Septiembre	355		824		-469			
Octubre	503		1001		-498			
Noviembre	667		839		-172			
Diciembre	549		758		-209			
Total	4488	265	12085	810	-7597	-545		

Fuente: CERA en base a INDEC (Base Usuarios).

Intercambio comercial de Argentina con China. Ene-2018/ Ene-2019. En millones de USD



Fuente: CERA en base a INDEC (Base Usuarios).

Noticias breves

Datos del INDEC. Por razones de secreto estadístico, desde marzo de 2018 el INDEC no informa la totalidad del detalle de los productos exportados a 8 dígitos. En diciembre, no se informó el 12% del valor total exportado a China.

Reunión Trump-Kim. El 27 y 28 de febrero de 2019 tomará lugar la segunda cumbre entre el presidente de EEUU Donald Trump y el líder de Corea del Norte, Kim Jong-un, en Hanoi, Vietnam, con el objetivo de discutir la desnuclearización de la península coreana. La primera reunión se había realizado en junio de 2018 en Singapur.

Los términos de lo que implica la desnuclearización siguen siendo poco claros. Trump dijo que no tenía “apuro” en el proceso, siempre y cuando no hubiera pruebas con misiles balísticos nucleares.

Analistas advierten que Kim busca girar el eje de la discusión desde la desnuclearización hacia la paz, y existe la posibilidad de que los líderes lleguen a un arreglo para poner fin a la Guerra de Corea.

Investigaciones de dumping. El 25 de febrero de 2019, la secretaría de Comercio Exterior, a través de las Resoluciones 7/2019 y 8/2019 decidió abrir investigaciones de dumping de los siguientes productos originarios de la República Popular China:

- **Productos químicos:** NCM 3824.78.10 y 3824.78.90, mezclas que contengan tetrafluoroetano y pentafluoroetano y mezclas que contengan difluorometano y pentafluoroetano. El pedido fue de FRÍO INDUSTRIAS ARGENTINAS SA.
- **Aluminio:** posiciones NCM 7606.91.00 (chapas de aluminio sin alear) y 7606.92.00 (aleaciones de aluminio). El

pedido fue de LAMINACIÓN PAULISTA ARGENTINA SRL, INDUSTRIALIZADORA DE METALES SA y METALURGICA OLIVA SA.

Contrato aprobado. A través del decreto 144/2019, se aprobó el contrato de USD 236 millones firmado entre el gobierno argentino y el China Development Bank por USD 236 millones para la compra de 200 coches eléctricos 0 km para la línea Roca.

El objetivo es reemplazar formaciones viejas, por un lado, y sumar un vagón a las formaciones existentes que siguen en circulación.

El acuerdo se había firmado entre el ministerio de Transporte y la firma china Qingdao Sifang en abril de 2018 por USD 278 millones, por lo que el crédito aprobado en el decreto cubre el 85%.

La publicación **En Cont@cto China** complementa la información que la CERA envía diariamente a sus socios por vía electrónica y la que aparece en la página web www.cera.org.ar: WTN Business Briefings (en inglés), documentos del Instituto de Estrategia Internacional (IEI), En Cont@cto Mensual y En Cont@cto Hoy.



Av. Roque Sáenz Peña 740, Piso 1º C1035AAP Buenos Aires, Argentina
Telefax: (54 11) 4394-4482 (líneas rotativas)
contacto@cera.org.ar // www.cera.org.ar