

Planes de infraestructura interurbana en China

## La gran construcción

Escrito por **Deng Sanhong & Shirley Sha**

| Febrero, 2008



Podría llamarse la Gran Construcción. La campaña sin precedentes de China para modernizar su infraestructura de transportes continuará en los próximos 10 a 20 años, ofreciendo a las empresas extranjeras la posibilidad de participar, siempre y cuando la política y las circunstancias lo permitan. China ha abierto al sector privado y a la inversión extranjera algunas áreas del sector de los transportes en términos de infraestructuras, sin embargo la industria del transporte todavía está dominada por el gobierno central, los gobiernos locales, el Ministerio de Ferrocarriles (MOR; Ministry of Railways) y otras empresas estatales. Parte de esta centralización se relajará cuando China cambie las responsabilidades de financiación para dichos proyectos del gobierno central a nivel local. Será fundamental el know-how en gestión de infraestructuras de transporte y la experiencia en mantenimiento.

El crecimiento de la infraestructura en China es inevitable. La demanda está creciendo tanto por el auge económico como por la necesidad de mejorar los servicios e infraestructuras para una población cada vez más próspera, numerosa y creciente. Todas las áreas del sector de infraestructura de transportes del país sufren las consecuencias del legado de la antigua mentalidad económica. El control del estado, la gestión ineficiente y la burocracia comunista son las razones clave de las crecientes pérdidas de la industria.

La mayoría de los aeropuertos de China y la mitad de sus operadores están perdiendo dinero. Puesto que el país tiene previsto entre el 2006 y el 2010 la inversión de 2 billones de RMB (200.000 millones de euros) en carreteras, 2 billones (200.000 millones de euros) en autopistas, 1,4 billones de RMB (140.000 millones de euros) en aeropuertos y cientos de miles de millones más en puertos, las compañías e inversores extranjeros pueden encontrar grandes oportunidades para invertir en los enormes proyectos de infraestructuras.

### ¿Y de dónde vendrán los fondos?

Tradicionalmente, la inversión en infraestructura en China ha sido financiada por el gobierno nacional, los gobiernos locales y los créditos de bancos nacionales. Todos ellos representan el

70%-80% de la inversión total en el sector. Sin embargo, el enorme volumen de inversión requerida para el 2006-2010 supera con creces los niveles anteriores. Se prevé que la inversión total solamente para la construcción de ferrocarriles cuadruple la del 2001-2005 y sea 1,3 veces la de 1991-2005.

La intensa presión de capital ha obligado a Beijing a abrir este sector a más inversión privada y extranjera. Un informe del Banco Mundial, emitido a principios del 2007, ponía de manifiesto los desafíos a los que la construcción de vías rápidas se enfrenta en materia de planificación de inversiones, financiación, gestión y funcionamiento. Las estadísticas revelan que las autopistas en 13 de las 31 provincias de China registran pérdidas, solicitando ayudas adicionales que ascienden a 8.000 millones de RMB (800 millones de euros) para mantener las operaciones cotidianas. Además, el volumen de tráfico entre las principales ciudades es lo suficientemente grande como para generar beneficios, pero no ocurre lo mismo con el tráfico entre las localidades y ciudades pequeñas. Una de las razones clave por las que los operadores de carreteras no tienen suficientes recursos es porque se enfrentan a sobornos, teniendo que pagar a los gobiernos locales para obtener contratos o conseguir proyectos. El informe recomienda que las compañías extranjeras ayuden a los gobiernos locales en la gestión de las autopistas, ahora que Beijing ha abierto el sector de los servicios a la participación extranjera, respondiendo a uno de sus compromisos con la OMC.

La industria aeroportuaria se enfrenta a problemas similares. Sus analistas anuncian que al menos dos tercios de los aeropuertos de China no son rentables. Al igual que en las autopistas, el volumen de pasajeros entre las ciudades pequeñas, a diferencia de los principales núcleos como Beijing, Shanghai y Guangzhou, es demasiado pequeño para que sea rentable. Esto ha llevado a que los operadores de aeropuertos busquen inversores extranjeros y estratégicos que les proporcionen financiación y experiencia en la gestión con el fin de reducir los costes operacionales. En abril de 2005, el Aeropuerto de Xiaoshan en Hangzhou firmó un acuerdo de empresa mixta (JV; Joint Venture) entre los aeropuertos de la China continental y los aeropuertos internacionales. En



diciembre de 2007, el Aeropuerto Changi de Singapur invirtió 90 millones de euros en una participación del 29% en el Aeropuerto Lukou de Nanjing. Otros aeropuertos internacionales como el Aeropuerto de Frankfurt o Heathrow en Londres también se han mostrado interesados en la gestión y funcionamiento de los aeropuertos domésticos de China.

Las operaciones de los puertos de China también prometen. China permite empresas mixtas con sus operadores de puertos desde 1986, abriendo el camino a los gigantes internacionales como Hutchison Whampoa, PSA International, Maersk y otros en la constitución de empresas mixtas con los prósperos puertos de China. En consonancia con sus compromisos con la OMC, China está eliminando gradualmente las restricciones en inversión extranjera. Este hecho permitirá a los inversores extranjeros ejercer más influencia en la gestión y funcionamiento de los puertos. En enero de 2007, el Puerto Mundial de Dubai ganó la Licencia de Empresa de capital totalmente extranjero (WFOE; Wholly Foreign-Owned Enterprise) para su puerto de carga en Qingdao, Provincia de Shandong. El comercio internacional en auge de China está forzando la rápida y eficaz mejora de su sector portuario. Casualmente, el sector portuario está entre los sectores más abiertos a la inversión extranjera debido a la evidente y urgente necesidad de know-how de gestión, la falta de conexiones con navieras internacionales y la escasez de capital.

Por el contrario, el sector ferroviario está prácticamente cerrado a la inversión extranjera. La industria permanece centralizada bajo el Ministerio de Ferrocarriles (MOR), que calcula los costes y los ingresos de todo el sistema ferroviario y determina la distribución de los beneficios. Ninguna línea ferroviaria puede medir los verdaderos ingresos del sistema y las discrepancias de los métodos de medición se traducen en resultados totalmente dispares. Por consiguiente, a pesar de que las JVs y las WFOEs para el funcionamiento y gestión de los ferrocarriles son en teoría posibles, los inversores extranjeros se han mostrado reacios a la hora de intervenir debido a los elevados riesgos. El gobierno central es consciente de que los ferrocarriles de China necesitan orientarse al mercado para proporcionar

mejores servicios a los clientes y ser más competitivos en términos de rapidez y entrega de mercancías. Pero la monolítica estructura industrial e institucional del sector ahuyenta a la inversión extranjera. Del mismo modo, también dificulta el desarrollo de operaciones orientadas a la atención del cliente. La mayoría del tráfico ferroviario está controlado y es propiedad de las 18 oficinas regionales de ferrocarril del Ministerio de Ferrocarriles.

A continuación se detallan los planes para el desarrollo de infraestructuras de transportes en los próximos años.

### Carreteras: La Red 7918

Hasta finales de 2005, en China existían 2 millones de kilómetros de autopistas, incluidos 40.000 kilómetros de vías rápidas. En el futuro, entre 2006-2010, la inversión anual en construcción de carreteras será aproximadamente de 400.000 millones de RMB (40.000 millones de euros) o, lo que es lo mismo, 2 trillones de RMB (200.000 millones de euros) en estos cinco años.

Se ha puesto un mayor énfasis en la construcción de vías rápidas: el desarrollo del país de vías rápidas en los últimos 15 años es comparable a 50 años de desarrollo en los países occidentales. A principios del 2005, el Ministerio de Comunicaciones (MOC; Ministry of Communications) anunció un plan para un sistema nacional de vías rápidas llamado la "Red 7918". El plan se refiere a 7 rutas que conecten Beijing con las principales ciudades como Shanghai, Taipei, Hong Kong, Kunming, Urumqi y Harbin; otras 9 vías rápidas nacionales de norte al sur; y 18 de este a oeste. La longitud total de esta red será de 85.000 kilómetros, incluyendo los 40.000 kilómetros de vías rápidas recientemente construidas y la reconstrucción de muchas de estas vías ya existentes. La red unirá todas las ciudades con poblaciones de más de 200.000 hogares hasta mil millones de habitantes. Se prevé que la obra finalice en el 2020.



Gráfico 1: Red nacional de vías rápidas (previsión)



Fuente: Ministerio de Comunicaciones (MOC; Ministry of Communications)

### Ferrocarriles: Trenes de alta velocidad y líneas de carga independientes

Actualmente, la red de ferrocarriles de China es la tercera mayor del mundo con 75.000 kilómetros, incluyendo más de 19.000 kilómetros de ferrocarril eléctrico. Según las estadísticas del Ministerio de Ferrocarriles (MOR), los trenes en China representan solamente el 6% del total mundial, pero su volumen de transporte es un cuarto del total mundial. El hecho de que únicamente el 40% de los trenes cuenten con líneas independientes para pasajeros y carga ha dificultado enormemente su desarrollo. Sin embargo, los trenes ahora funcionan a pleno rendimiento después de cinco pruebas para incrementar la velocidad en sus recorridos.

El enfoque para la construcción de ferrocarriles del 2006 al 2010 se centra en la construcción de más líneas express de pasajeros con una velocidad media superior a 200 kilómetros por hora; líneas de carga de alto rendimiento, como 10 líneas especiales que bordearán la costa, y un total de 16.000 kilómetros de redes de transportes de contenedores. Para el 2010, la longitud total de las líneas del país alcanzará los 90.000 kilómetros y para el 2020 será de 100.000.

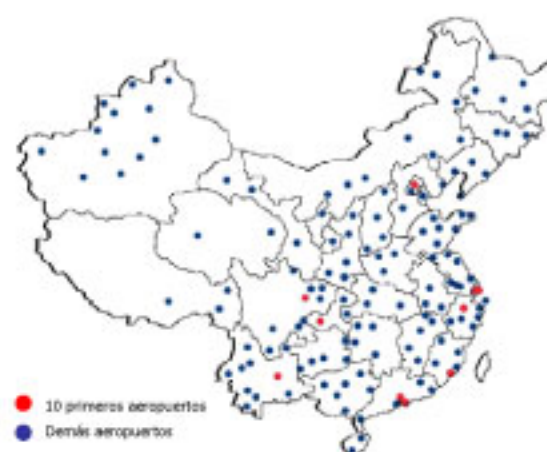
Cuadro 1: Previsión de las líneas express de pasajeros

| Principales Líneas Express de Pasajeros |                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vertical:                               | <ul style="list-style-type: none"><li>• Beijing – Shanghai</li><li>• Beijing – Wuhan – Guangzhou</li><li>• Beijing – Shenyang – Harbin</li><li>• Hangzhou – Ningbo – Fuzhou – Shenzhen</li></ul>                   |
| Horizontal:                             | <ul style="list-style-type: none"><li>• Xuzhou – Zhengzhou – Lanzhou</li><li>• Hangzhou – Nanchang – Changsha</li><li>• Qingdao – Shijiazhuang – Taiyuan</li><li>• Nanjing – Wuhan – Chongqing – Chengdu</li></ul> |

### Aeropuertos: Construcción de 40 nuevos aeropuertos y ampliación de 37

China contaba con 137 aeropuertos civiles a finales de 2005, que daban cobertura a todas las provincias. Sin embargo, los aeropuertos no están uniformemente desarrollados. Los principales 10 aeropuertos del país, Beijing, Shanghai Pudong, Guangzhou, Shanghai Hongqiao, Shenzhen, Chengdu, Kunming, Hangzhou, Xiamen y Chongqing han transportado al 60% de todos los pasajeros aéreos y han realizado el 78% de la carga por vía aérea en términos de tonelaje.

Gráfico 2: Aeropuertos civiles en China (2006)



Fuente: Administración General de Aviación Civil de China

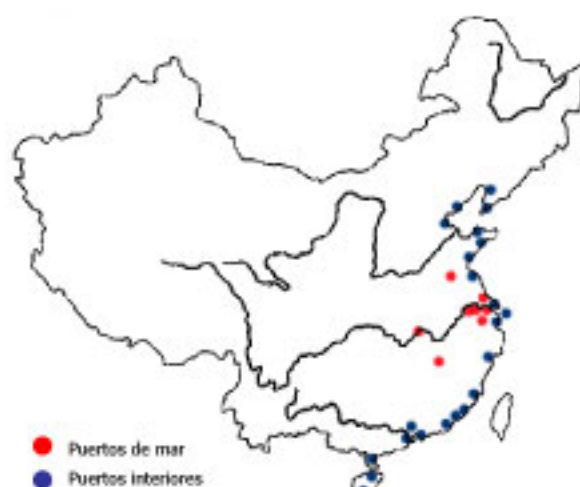
La densidad de aeropuertos en China todavía es del 0,014 por mil km<sup>2</sup>, una cifra mínima en comparación con otros países, por ejemplo EE.UU. tiene una densidad por mil km<sup>2</sup> de 0,598, Brasil de 0,106 e India de 0,072. Para alcanzar estas cifras es

necesario que la Administración General de Aviación Civil (GACA) ponga en marcha un agresivo plan de construcción de 40 nuevos aeropuertos, la ampliación de otros 37, la creación de 25 terminales y 9 pistas, y la reubicación de 12 aeropuertos. Se prevé que la inversión total sea superior a 140.000 millones de RMB (14.000 millones de euros)

### Puertos: Construcción de 696 Nuevos Puertos de Aguas Profundas

En 2005, el transporte total de mercancías en los puertos chinos alcanzó los 4.900 millones de toneladas, sin embargo el Ministerio de Comunicaciones (MOC) estima un déficit de 500 millones de toneladas en capacidad. Para el 2010, se prevé que la diferencia se incremente hasta los 2.000 millones de toneladas, de su capacidad actual.

Gráfico 3: Principales Puertos Marítimos y Puertos del Interior



Fuente: Ministerio de Comunicaciones (MOC)

El futuro desarrollo de los puertos de China se dividirá en cinco áreas principales: el Área de la Bahía de Bohai, el Delta del Río Yangtsé, la Costa Suroeste, el delta del Río Perla y la Costa Suroeste. Los puertos se especializarán más en el transporte de carbón, petróleo, mineral de hierro, contenedores, cereales, automóviles, carga rodada y pasajeros. Para finales del 2010, China tiene previsto construir 639 nuevos puertos de aguas profundas, incrementando el volumen de

manipulación de mercancías en 2,1 billones de toneladas.

### Infraestructuras en el oeste

Las regiones occidentales (China Occidental) son la zona más pobre del país, y fueron consideradas para el desarrollo a partir del 2000. El gobierno nacional ha suministrado varios tipos de ayuda desde entonces, y las políticas favorables en el oeste se han anunciado como "más atractivas" que las del este. Sin embargo, las empresas extranjeras siguen sin estar convencidas. La Inversión Directa Extranjera (FDI; Foreign Direct Investment) en la parte occidental de China todavía ronda el 8% del total nacional – o el equivalente al 11% de la FDI en el este de China, y solamente el 25% en el centro del país.

Gráfico 4: Regiones de China



Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Es el típico círculo vicioso de difícil solución, muchos inversores extranjeros reclaman que la deficiente infraestructura en la parte occidental de China es un obstáculo clave. Los atractivos del oeste – abundantes recursos naturales, mano de obra barata y políticas gubernamentales favorables – compensan los altos costes de transporte para trasladar equipos al oeste para la producción y envío del producto final al mercado doméstico o de exportación.

Por consiguiente, el Plan Quinquenal Anual 2006-2010 (2006-2010 Five Year Plan) tiene como objetivo prioritario el desarrollo de



Infraestructuras en China occidental. La "Red 7918" facilitará en gran medida el transporte entre el oeste y el este, y más del 50% de las vías rápidas recientemente construidas se localizarán en el oeste. Se prevé que 15 nuevas líneas de ferrocarriles conecten la parte oriental y occidental de China y, externamente, con los países vecinos en el noroeste y suroeste. Todas las principales ciudades de la parte oeste, como Chengdu, Chongqing, Xi'an, Urumqi, Guiyang y Lanzhou ampliarán sus aeropuertos, y más de 30 nuevos aeropuertos se construirán en pequeñas ciudades de la región. Puesto que las principales vías fluviales de China van del oeste a los mares del este, la construcción y mejora de los puertos interiores se han convertido en otro objetivo prioritario.

## Conclusiones

Las cifras oficiales son impresionantes, pero ¿realmente está China potenciando la infraestructura de acuerdo con el reducido programa establecido por el gobierno? El comercio está en alza y la demanda de rápidos viajes interurbanos también está creciendo. Ejes "fuertes" como Beijing – Shanghai se convertirán en canales más fáciles y rápidos para aquellos que

vijen por negocios, incrementándose otras alternativas de desplazamiento. Un mayor número de vuelos, una mejor coordinación y gestión aeroportuaria pueden ayudar a mitigar los retrasos y la congestión, mientras que los trenes de alta velocidad se convierten en una tentadora alternativa a los viajes en avión (por ejemplo, acortando el tiempo de viaje entre Shanghai – Beijing a sólo 5 horas). La logística también se está simplificando, ahora es más eficaz y rápida. Y lo que es más importante, las áreas del interior estarán más comunicadas con las cadenas de suministro global, mejorando el atractivo de la inversión en la China occidental tanto para compañías extranjeras como para las domésticas.

Lo que vemos es un importante movimiento en la inversión y en el crecimiento de la infraestructura, y una mejor adaptación de la economía del país y su paisaje físico a las necesidades de una economía orientada al mercado. Este hecho otorga al país, si cabe, una mayor ventaja en infraestructura sobre el resto de los mercados emergentes y países productores, como India. Sin embargo, no todo se solucionará ni estará en su lugar en el 2010 – el desarrollo es necesario – y continuará siendo necesario hasta pasado el 2020 y después.



Escrito por  
**Ms. Deng Sanhong,**  
Consultora Seniora,  
InterChina Consulting  
Beijing Office



Escrito por  
**Ms. Shirley Sha,**  
Consultora,  
InterChina Consulting  
Beijing Office

Deng Sanhong, de nacionalidad china, es Consultora Seniora en la oficina de InterChina en Shanghai. InterChina asesora y apoya regularmente a clientes en el sector de la infraestructura de China.

Shirley Sha, de nacionalidad china, es Consultora en la oficina de InterChina en Shanghai.

Editado por Mr. Kazuhiko Shimizu, escritor y editor con sede en Shanghai.