

## China, África y la deuda trampa

### Resumen:

Muchos países en África aspiran a un mejor futuro económico a través del modelo chino, es decir, proyectos de infraestructuras que no pueden permitirse. China ha sido la principal beneficiaria de ese boom de las infraestructuras, pero, a pesar de las señales de aviso, tanto África como la misma China se están enterrando en una deuda cada vez más difícil de manejar.

La crisis de la COVID-19 ha acelerado ese proceso y son varias las instituciones financieras que ya proponen medidas para evitar una crisis de deuda de consecuencias geopolíticas imprevisibles.

### Palabras clave:

China, África, deuda, *Belt and Road*, infraestructuras.

**\*NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Opinión** son responsabilidad de sus autores, sin que reflejen necesariamente el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

## *China, Africa and the debt trap*

### *Abstract:*

*Many countries in Africa aspire to a better economic future through the Chinese model, that is, infrastructure projects that they cannot afford. China has been the main beneficiary of that infrastructure boom, but despite the warning signs, both Africa and China itself are burying themselves in increasingly unwieldy debt.*

*The COVID-19 crisis has accelerated this process and several financial institutions are already proposing measures to avoid a debt crisis with unpredictable geopolitical consequences.*

### *Keywords:*

*China, Africa, debt, Belt and Road, infrastructures.*

### **Cómo citar este documento:**

PINTADO, César. *China, África y la deuda trampa*. Documento de Opinión IEEE 134/2020. [http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs\\_opinion/2020/DIEEEO134\\_2020CESPIN\\_ChinAfrica.pdf](http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2020/DIEEEO134_2020CESPIN_ChinAfrica.pdf) y/o [enlace bie<sup>3</sup>](#) (consultado día/mes/año)

## Introducción. Infraestructuras en China

El ascenso de China al estatus de superpotencia ha llevado a muchos países en vías de desarrollo a verla como la panacea de todo problema económico, especialmente en lo relacionado con infraestructuras. Sin embargo, los líderes chinos están tomando conciencia de numerosos problemas que pueden sintetizarse en pocas palabras: bajo rendimiento y crisis de deuda.

Un estudio de 2016 de la Universidad de Oxford titulado *Does infrastructure investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China* concluye que la sobreinversión en proyectos económicamente inviables ha hecho que el gigante asiático sea el más endeudado de las 25 principales economías emergentes, incluyendo India y Brasil. También predice una crisis económica y financiera que podría extenderse a muchas economías, especialmente las más vinculadas con China y los proyectos de la Ruta de la Seda.

Los autores del trabajo se basan en que más de la mitad de los proyectos de infraestructuras realizados en China en los últimos 30 años han tenido un rendimiento mediocre, y que solo el 28 % pueden considerarse económicamente productivos. La razón argumentada es la tendencia a sobrecostes y a unos beneficios insuficientes. Los 95 proyectos financiados con deuda estudiados arrastraron un sobrecoste medio del 30,6 %.

Un buen ejemplo es el ferrocarril de YuanMo, que costó un 24 % más de lo presupuestado y tuvo un 49 % menos del tráfico esperado, con un beneficio un 53 % menor.

Entre 2000 y 2014, la deuda china pasó de 2,1 billones de dólares a 28,2. Un crecimiento casi parejo a la inversión de capital, 29,1 billones para ese periodo. Hoy China es la segunda economía mundial, pero también tiene la segunda más endeudada, solo por detrás de Japón. Las consecuencias más significativas de esas malas inversiones han sido la acumulación de deuda, la expansión monetaria y la fragilidad económica ante futuras crisis financieras. Lejos de corregir esa tendencia, China la continuó en el extranjero.

Una muestra es el Corredor Económico entre Pakistán y China, un proyecto de más de 51 000 millones de dólares. Por ofrecer algunos datos: la Autopista Nacional 35 tiene unos 887 km (solo el segmento paquistaní de la Autopista de Karakoram) unirá el puerto de Gwadar con Kashgar. Gwadar está a miles de kilómetros los principales centros de población chinos (por ejemplo, 5554 de Guangzhou y 4357 de Pekín). Dado que China tiene más de 2000 puertos de los que 130 están abiertos al tráfico internacional y a unos pocos cientos de kilómetros de sus principales centros urbanos e industriales, el transporte terrestre de mercancías de o hacia Gwadar no tiene mucho sentido.

Si hablamos de petróleo, el transporte de Gwadar hasta esas ciudades chinas supondría un coste de 70 dólares/m<sup>3</sup> contra los alrededor de 10 actuales. Es más, llevar un barril de petróleo de Ras al-Tanura (Arabia Saudí) a Shanghái en un carguero con dos millones de barriles a una velocidad de 12 nudos y con un coste diario de 80 000 dólares, cuesta unos 0,90 dólares; llevar ese barril desde Ras al-Tanura a Gwadar y de allí por tierra hasta Chongqing costará entre 7,15 y 12,40 dólares.

El coste de construir el ferrocarril entre Pakistán y China ya ha pasado de 3560 a 8000 millones de dólares y tendrá una capacidad de transporte de unos 175 000 barriles diarios, cuando China necesita unos 8 millones. Está claro que los números de este proyecto no salen, al menos para el transporte de mercancías<sup>1</sup>.

### **La burbuja de las Infraestructuras en África**

África se ha convertido en el continente de mayor crecimiento urbanístico a medida que se convierte en una de las fronteras finales de la cuarta revolución industrial. Para 2050, la población actual africana puede doblarse, con el 80 % de ese crecimiento en las ciudades. El Fondo Monetario Internacional declaró en 2019 que el continente sería la segunda región de mayor crecimiento, con un consumo interno que crece a un 3,8% anual y que puede llegar a un PIB combinado de 2,1 billones de dólares en 2025. Esta transición plantea enormes desafíos, pero también oportunidades para empresas y gobiernos dispuestos a arriesgarse en una fiebre constructora sin precedentes.

---

<sup>1</sup> Disponible en: <https://www.asiasentinel.com/p/china-infrastructure-debt>

El presidente Xi Jinping señaló que «las infraestructuras inadecuadas son el mayor obstáculo para el desarrollo africano». Colectivamente, África tendría que invertir entre 130 000 y 170 000 millones de dólares anuales para cubrir sus demandas de infraestructuras, pero según el Banco Africano de Desarrollo le faltan entre 68 000 y 108 000.

En los últimos años, se ha extendido la noción de que son infraestructuras lo que África necesita más y lo que China puede proporcionar mejor. En realidad, pocas empresas africanas tienen la capacidad de acometer grandes proyectos de este tipo. China ha asombrado al mundo con su crecimiento meteórico, merced en buena medida a sus infraestructuras: un ferrocarril de alta velocidad que ronda los 29 000 km, 100 000 km de nuevas autopistas, 100 nuevos aeropuertos y más de 3500 áreas urbanas por dar algunas magnitudes.

Y no ha perdido la ocasión en África, de hecho, ya es su mayor socio comercial con volumen de negocio que ronda los 200 000 millones de dólares anuales. Más de 10 000 empresas chinas trabajan en África con una inversión de 300 000 millones. Tanto es que África ya ha superado a Asia como mercado de construcción para China que ya posee aproximadamente el 40 % del mercado de infraestructuras, contra un 34 % de Europa y en 6,7 % de Estados Unidos.

Además del beneficio evidente, hay importantes intereses estratégicos en la estabilidad económica y política. Más de una tercera parte del petróleo de China sale de África, así como el 20 % del algodón. África tiene casi la mitad de las reservas mundiales de manganeso, esencial para la producción de acero, por no hablar del coltán para la fabricación de componentes electrónicos. Añadamos a eso que China pretende deslocalizar progresivamente sus industrias de menor valor añadido (por ejemplo, el calzado) a países con menores coste laborales<sup>2</sup>.

Por ello, no debemos sorprendernos de que China haya participado en las últimas dos décadas en la financiación de uno de cada cinco proyectos de infraestructura en África y en la construcción de uno de cada tres. Las áreas que han recibido más financiación han sido transporte (52,8 %), energía (17,6 %), sector inmobiliario (14,3 %) y minería (7,7 %). Y la mayor parte de la financiación china proviene de solo dos bancos: el

---

<sup>2</sup> Disponible en: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2019/10/03/what-china-is-really-up-to-in-africa/>

EximBank (67 %) y el Banco de Desarrollo (13 %). La clave para esta financiación reside en que los préstamos se ofrecen (con ayuda estatal) a un bajo interés y a 15 o más años, pero también en el modelo Angola; este consiste en permitir a los países sin suficientes garantías financieras que usen sus recursos naturales como garantía del préstamo, lo que es especialmente interesante para la iniciativa *Belt and Road*.

Tampoco debemos engañarnos pensando que todos los proyectos chinos en África están respaldados por Pekín. Con frecuencia, empresas estatales operan en África buscando el mero beneficio sin mayor consideración estratégica. Es, por ello, difícil discriminar los objetivos estratégicos chinos de los puramente comerciales<sup>3</sup>; o la ayuda exterior de la labor de inteligencia.

En 2018, la Unión Africana acusó a China del infiltrarse en la red informática de su sede en Adís Abeba (que además había construido) para robar datos sensibles. Según la Heritage Foundation, China se ha embarcado en la construcción o renovación de edificios oficiales y redes de telecomunicaciones que le brindan oportunidades de espionaje sin precedentes. Por ofrecer algunos datos:

- 186 edificios oficiales, incluyendo 24 residencias para presidentes y primeros ministros, 26 parlamentos, 19 edificios ministeriales y 32 para uso militar o policial;
- 14 redes oficiales de telecomunicaciones;
- 35 países han recibido lotes de ordenadores;
- 40 países tienen edificios oficiales de construcción china;
- Huawei ha construido el 70 % de la red africana de 4G<sup>4</sup>.

### Los límites de la estrategia china

La estrategia del crecimiento a través de la creación de infraestructuras está basada en la teoría del multiplicador keynesiano, según la cual todo incremento en demanda agregada resulta en un aumento más que proporcional en PIB. En otras palabras, que toda inversión en infraestructuras produce crecimiento. Esta teoría explica por qué China ha mantenido unas espectaculares cifras de crecimiento en los últimos 15 años.

<sup>3</sup> Disponible en: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2019/10/03/what-china-is-really-up-to-in-africa/>

<sup>4</sup> Disponible en: <https://foreignpolicy.com/2020/05/21/china-infrastructure-projects-africa-surveillance-spy-master-dream/>

Ciertamente, al financiar la inversión africana en infraestructuras está creando una demanda de sus propios productos y servicios y por ende aumentando su PIB; una vinculación que obviamente suele estar condicionada por China.

Sin embargo, es una estrategia «recetada» para África por el Banco Mundial y apoyada desde 2008 por su economista jefe, LinYifu (que tras su paso por la institución se convirtió en un activo lobista para las empresas chinas en África a través de su *think tank*).

Etiopía es un ejemplo de ese pensamiento voluntarioso. En el periodo 2010-2019, ha experimentado un crecimiento anual del 6 % en su PIB y un fuerte aumento de las importaciones para apoyar las inversiones en infraestructuras. Sin embargo, en el mismo periodo, ni el aumento de las exportaciones (17 % en 2019), ni la reserva de divisas ni la inversión extranjera puede compensar una brecha financiera. Al mismo tiempo, la deuda externa (casi la mitad con China solo en 2019) está minando la economía. El Gobierno finalmente se vio obligado a devaluar la moneda un 15 % en 2017.

Los dos Planes de Crecimiento y Transformación se basaban en la idea de que la inversión en infraestructuras (principalmente el ferrocarril Adís Abeba-Yibuti) atraería a los inversores extranjeros a una zonas económicas especiales donde la producción se destinaría a exportación. Sin embargo, además de los escandalosos plazos (un préstamo a 15 años fue renegociado para 30 para una infraestructura ferroviaria que necesitará unos 50-75 años para amortizarse), hay que añadir el mal resultado del sector del calzado, mascarón de proa de la industrialización etíope y de la cooperación bilateral. La exportación de calzado en 2018 representó solo un 1 % del total etíope, pero la importación fue cuatro veces mayor (y el 90 % era de origen chino).

En marzo de 2019, Etiopía anunció la creación de una nueva carretera hacia Berbera con el apoyo del Fondo de Desarrollo de Abu Dabi y DP World que están desarrollando el puerto de Berbera. Sin embargo, ya en 2015, el Banco Africano de Desarrollo se mostró preocupado por las consecuencias de este proyecto para el futuro de Yibuti (cuyo puerto tiene el cuasi monopolio de las exportaciones etíopes). En junio del mismo año, Etiopía anunció que estaba construyendo un ferrocarril entre Adís Abeba y Port Sudan, así como la planificación de otro entre Adís Abeba y el puerto de Massawa en Eritrea. Mientras que Etiopía y Yibuti ya tienen problemas para financiar el ferrocarril

chino, Adís Abeba ha conseguido una inyección de 98 millones de dólares del Banco Africano de Desarrollo para el desarrollo de la conexión por carretera entre Etiopía y Yibuti (por donde sigue pasando el 90 % de las importaciones y exportaciones etíopes). En pocas palabras, Etiopía no solo no produce suficientes bienes ni electricidad para alimentar ese ferrocarril, sino que además financia tres rutas hacia destinos que compiten a expensas de los puertos y terminales de Yibuti. Hoy, Etiopía ya está pidiendo al FMI una moratoria de su deuda.

Kenia fue uno de los primeros países en adherirse a la iniciativa *Belt and Road* y en beneficiarse de los fondos correspondientes. El ejemplo en este caso es el ferrocarril entre Mombasa y Nairobi (contrato obtenido por una empresa china y financiado por el EximBank), la mayor inversión en el país desde su independencia. Cuando el Gobierno keniano propuso mejorar esa línea, la construcción de un nuevo ferrocarril no se consideró económicamente viable. En agosto de 2013, un análisis coste-beneficio concluyó que un nuevo ferrocarril necesitaría al menos el triple de crecimiento de PIB para ser rentable<sup>5</sup>. Ahora China posee el 21,9 % de la deuda externa keniana (unos 6500 millones de dólares) y, el pasado 12 de mayo, el FMI elevó el riesgo de deuda de Kenia de moderado a alto debido a la crisis de la COVID-19.

James Mwangi, cofundador y vicepresidente de la consultora Dalberg, afirmó en una entrevista para Euromoney que «en un continente donde los principales límites estructurales para la competitividad son la falta de infraestructuras y de inversión de capital, agarrarse a una fuente de financiación es realmente la única línea de acción responsable. El problema viene de la mala gestión de esos proyectos sobre el terreno. La cuestión no es que África se endeudase demasiado, sino que mucha de la deuda viene del consumo del mismo proyecto. Aún tenemos estados sobredimensionados [...], pero muy pocos países reflexionaron bien qué inversiones estaban haciendo».

Es evidente que no faltan ejemplos de proyectos de infraestructuras con escasas perspectivas de amortización, pero no se trata meramente de decisiones frívolas o de intereses espurios. Según Scott Morris del Centro para el Desarrollo Global, la falta de transparencia del modelo chino de financiación también propicia la corrupción.

---

<sup>5</sup> Disponible en: <https://thediplomat.com/2020/07/chinas-infrastructure-heavy-model-for-african-growth-is-failing/>



Un buen ejemplo de ello es la presa de Suapiti en Guinea Conakry que, con 450 MW, se espera que doble el suministro eléctrico nacional. Guinea tiene un potencial hidroeléctrico de unos 6000 MW, pero solo una cuarta parte de la población tiene electricidad. Está prevista su inauguración en octubre, ha sido construida por la china Three Gorges Corporation y se ha financiado gracias a un préstamo del EximBank de unos 1300 millones de dólares. Hasta ahí todo normal, no tanto que parte del proyecto se haya financiado con la venta a Three Gorges del 51 % de otra presa<sup>6</sup>.

Esta burbuja de las infraestructuras y sus consecuencias no han pasado desapercibidas y ya hay evidencias que sugieren que la financiación de los megaproyectos africanos se realizará de forma diferente en el futuro. De hecho, el mercado africano de las infraestructuras estaba cambiando mucho antes de la crisis de la COVID-19. Desde 2015, existe en Pekín el deseo de reducir el riesgo de su sistema financiero a través de la mejora o eliminación de las prácticas más arriesgadas. Y las inversiones en 2019 fueron sensiblemente menores a las de 2018. Ya en 2018, tras el anuncio en la Cumbre China-África de la creación del fondo especial para desarrollo de 10 000 millones, Brookings Institution señaló que China estaba pasando de un modelo basado en recursos para infraestructuras a otro con un grupo más amplio de inversores con apoyo estatal.

Es más, algunos países africanos ya están dando marcha atrás. Bagamoyo (Tanzania) iba a ser el mayor puerto de África Oriental, pero el acuerdo firmado, en 2013, con China Merchants Holdings International se ha suspendido. Deusdedit Kakoko, director de la Autoridad Portuaria de Tanzania, declaró que «las condiciones que nos dieron eran comercialmente inviables». Aunque China posee solo el 9 % de la deuda tanzana, esto representa unos 2000 millones de dólares y la convierte en el mayor inversor extranjero de los últimos años.

Dalberg George, analista de Kleos Advisory, afirma que China está entrando en una nueva ola de inversión que se verá acelerada por la COVID-19, basada en las telecomunicaciones con gigantes como Huawei.

---

<sup>6</sup> Disponible en: <https://www.euromoney.com/article/b1lwrkwwpxs0x/chinas-belt-and-road-initiative-can-africa-escape-a-debt-trap>

## Primeros problemas financieros en China

El Grupo Provincial de Inversión de Qinghai, un holding estatal de energía y minas, ya anunció el febrero pasado la suspensión de pagos y, en junio, que iba a la quiebra. Según la revista Caixim, esta quiebra es una señal del «colapso de la fe ciega en la empresa pública».

A finales de junio, Sichuan Trust admitió que no podría pagar a sus inversores, en parte porque la empresa había perdido el control sobre dónde se invertían sus fondos. Al mismo tiempo, el vicegobernador de la provincia de Yunnan ordenó a todas las empresas públicas que recortasen y reestructurasen sus deudas con un interés anual superior al 7 % por «todos los medios posibles». Cuatro de las mayores financieras respaldadas por el gobierno provincial, incluyendo el Grupo de Inversión en Construcción Urbana de Yunnan, están actualmente en riesgo de suspender pagos.

Estos tres sucesos ocurrieron en un momento en que los niveles de duda estaban aumentando rápidamente en mitad de la pandemia de la COVID-19, y reflejan el riesgo de que Pekín no llegue al ritmo de crecimiento necesario para hacer frente a los pagos después de un crecimiento negativo del 5,8 % el primer trimestre de 2020. Yunnan es un botón de muestra de la economía china con un crecimiento económico del 8,1 % en 2019, pero fuertemente endeudada (114 500 millones de dólares al cierre del mismo año). Según Amanda Du, vicepresidenta de la agencia de calificación Moody's en Shanghái, «cada provincia tiene sus propias soluciones, incluyendo la liquidación de activos, desde que el gobierno central ordenó la disposición de la deuda en 2018. Pero el ritmo normal se ha visto afectado por la pandemia y los planes de reducción de impuestos».

Y es que empieza a difundirse la creencia de que la deuda pública es mayor que la anunciada por el Gobierno chino, ya que mucha de esta está embutida en miles de instrumentos financieros por todo el país usados en la financiación de infraestructuras y proyectos industriales. Aunque no se recurra a medidas de estímulo económico al estilo occidental, el Banco Popular de China ya ha inyectado unos 254 000 millones de dólares y el crédito ha alcanzado 1,5 billones en los primeros cinco meses del año. El

governador del Banco Central, Yi Gang, anunció este verano que podría llegar a los 20 billones de yuanes (casi 3 billones de dólares)<sup>7</sup>.

La mayoría de los préstamos concedidos a los países africanos provienen de dos bancos estatales con órdenes de conseguir retornos o, al menos, de minimizar pérdidas. Si no cobran, se verán en la incómoda posición de pedir ayuda al Gobierno chino para pagar a sus accionistas.

Tampoco hay que olvidar que China aún tiene importantes bolsas de pobreza como en Gansu, donde la renta per cápita en 2018 era de unos 8151 dólares, casi la de la República Dominicana. Los ciudadanos chinos no conceden mucha importancia a la ayuda exterior (un estudio sociológico le da 2,7 sobre 10) y su reticencia tuvo que superarse con una narrativa oficial de operaciones comerciales mutuamente provechosas<sup>8</sup>.

### ¿Y ahora qué?

A medida que la COVID-19 y sus consecuencias (como el desplome del precio del petróleo) desestabilizan aún más las economías africanas, sus acreedores empiezan a inquietarse. El pasado abril, el Fondo Monetario Internacional pronosticó un crecimiento negativo del 1,6 % para 2020 y actores clave como el propio FMI, el Banco Mundial, gobiernos como el de Francia e incluso *think tanks* como Brookings han pedido una suspensión de la deuda para estimular la recuperación tras la pandemia. De hecho, el FMI aprobó 500 millones de dólares para cancelar seis meses de pago de deuda para 25 países, 19 de ellos africanos<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Disponible en: [https://finance.yahoo.com/news/china-debt-market-feeling-heat-093000893.html?guccounter=1&guce\\_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xlLmVzLw&guce\\_referrer\\_sig=AQAAALjngEljnLN1JKeVwfYiAFwsXrv36B\\_CHBaoSrlHuOskmtai27Dn1Vu44KgUmGYo-J2YyKGDxDP1JbFf1gQEu3nte6jz0J109xY-NYCSC7gvJXUUKG0wmCZ7N4ANioB8eMnef-A7fQlaP8KEuaC2iau0KCCKnk2ozbKE6oQaftKk](https://finance.yahoo.com/news/china-debt-market-feeling-heat-093000893.html?guccounter=1&guce_referrer=aHR0cHM6Ly93d3cuZ29vZ2xlLmVzLw&guce_referrer_sig=AQAAALjngEljnLN1JKeVwfYiAFwsXrv36B_CHBaoSrlHuOskmtai27Dn1Vu44KgUmGYo-J2YyKGDxDP1JbFf1gQEu3nte6jz0J109xY-NYCSC7gvJXUUKG0wmCZ7N4ANioB8eMnef-A7fQlaP8KEuaC2iau0KCCKnk2ozbKE6oQaftKk)

<sup>8</sup> Disponible en: <https://www.washingtonpost.com/politics/2020/06/30/how-will-china-respond-when-low-income-countries-cant-pay-their-debts/>

<sup>9</sup> Disponible en: <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2020/04/20/china-and-africas-debt-yes-to-relief-no-to-blanket-forgiveness/>

Por su parte, el G-20 ya ha acordado suspender el pago de la deuda para los países de menos ingresos, lo que ha supuesto un hito para acreedores como China, que se avino a un nuevo grado de transparencia que obliga a todo país forzado a solicitar una prórroga en los pagos a informar de sus obligaciones hacia otros acreedores. Por otro lado, China añadió limitaciones que excluirían a cientos de préstamos vinculados a la iniciativa *Belt and Road*. Esto es de interés capital, toda vez que bajo esta iniciativa la Administración de Xi destinó unos 732 000 millones de dólares para inversiones en 112 países. El periódico estatal chino *Global Times* señaló que los préstamos preferentes como los del EximBank «no están incluidos en el alivio de deuda».

China no ha revelado la extensión completa de sus préstamos africanos, pero el equipo de la Iniciativa de Investigación China-África de la Universidad Johns Hopkins ha rastreado unos 1000 préstamos que representan unos 152 000 millones de dólares para 49 países entre 2000 y 2018.

Las miradas se dirigen hacia China como el acreedor nacional más importante, de hecho, posee alrededor del 20 % de toda la deuda africana, pero su grado de exposición y su propio endeudamiento la ponen en una posición muy delicada<sup>10</sup>.

Perdonar préstamos sin interés para países africanos en desarrollo es casi una tradición para China. En 2005, ya lo hizo por 10 000 millones de dólares; en 2009, China perdonó 150 préstamos de ese tipo a 32 países africanos; y, en 2018, se anunció el perdón de todos esos préstamos para los países africanos con quien mantuviese relaciones diplomáticas. La cuestión es que esos préstamos «gratuitos» son una pequeña parte de la deuda africana, entre el 2 y el 3 %<sup>11</sup>. Entre 2000 y 2017, China proporcionó préstamos por 143 000 millones de dólares, la mayoría créditos ordinarios, líneas de crédito y financiación para el desarrollo. De los 60 000 millones concedidos en 2018, menos de 15 000 correspondían a créditos sin interés.

<sup>10</sup> Disponible en: <https://www.euromoney.com/article/b1lwrkkwwpxs0x/chinas-belt-and-road-initiative-can-africa-escape-a-debt-trap>

<sup>11</sup> Disponible en: <https://www.washingtonpost.com/politics/2020/06/30/how-will-china-respond-when-low-income-countries-cant-pay-their-debts/>

Los antecedentes dicen que, de verse en el caso, China examinará la deuda país a país y diseñará estrategias individuales. En el caso de Etiopía, China se avino en 2018 a reestructurar la deuda (incluyendo el préstamo de 4000 millones de dólares para el ferrocarril Adís Abeba-Yibuti). En el caso del puerto de Hambantota (Sri Lanka), se convirtió la deuda en un préstamo del puerto y sus alrededores por 99 años<sup>12</sup>.

Con su proverbial discreción, China suele moverse y buscar soluciones a medida antes de que el problema vaya a más. Los investigadores del Rhodium Group afirman que ya se han producido cierto número de renegociaciones de proyectos de la iniciativa *Belt and Road* y que China ya ha alterado los términos de unos 50 000 millones de deuda con 24 países<sup>13</sup>.

## Conclusiones

Los países ciertamente son responsables de su endeudamiento, pero una China y un Banco Mundial que han alimentado una falsa ilusión basada en el modelo chino de crecimiento también tienen su parte de responsabilidad.

Muchos analistas y algunas cancillerías critican los objetivos económicos de China en África y otros lugares como un caballo de Troya para el espionaje y extender su *soft power*. Y describen la iniciativa *Belt and Road* como un medio para sembrar deuda trampa y hacerse con infraestructuras críticas e incluso gobiernos.

Ciertamente, países ricos en recursos naturales como Angola, Zambia y República del Congo, o con infraestructuras estratégicamente relevantes como Kenia o Yibuti, son más vulnerables a la pérdida de control sobre sus activos en la negociación con sus acreedores chinos. Pero no es menos verdad que la exposición de China es enorme y que ya «huele a quemado en casa».

---

<sup>12</sup> Disponible en: <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2020/04/20/china-and-africas-debt-yes-to-relief-no-to-blanket-forgiveness/>

<sup>13</sup> Disponible en: <https://www.euromoney.com/article/b1lwrkwwpxs0x/chinas-belt-and-road-initiative-can-africa-escape-a-debt-trap>

Ahora bien, China es el tercer accionista más importante del FMI y podría trabajar con otros para proporcionar los fondos que den oxígeno a los casos más graves de deuda. Xi ya mencionó la posibilidad de extender la moratoria de pagos del G-20 a los préstamos chinos, como hizo con Venezuela hace unos años. Eso daría tiempo a los deudores para salir de la crisis de la COVID-19 sin exponer demasiado a los bancos chinos.

Es de esperar que China no admita ser el único «pagano» de la crisis de deuda y es más probable que participe en un programa de condonación selectiva con instituciones internacionales. Al fin y al cabo, si quedase al margen de esa solución tendría que diseñar una propia o afrontar una seria pérdida de prestigio. Pero su situación interna puede ser el factor más determinante.

*César Pintado\**

Profesor del Campus Internacional de Seguridad y Defensa