



DO 13/17

29/05/2017

Doctor
Evan Ellis

AVANCES Y RETROCESOS DE CHINA CON COLOMBIA

INTRODUCCIÓN

En junio de 2017, el liderazgo de la Alianza del Pacífico pasará de Chile a Colombia, dando paso a un año en el que Colombia tiene la oportunidad de moldear nuevamente e inyectar otra dinámica a la relación del bloque con la República Popular China (RPC) y el resto de Asia.

Como en otras partes de América Latina, la relación de Colombia con la RPC ha avanzado, en los últimos años, de forma importante pero desigual; principalmente lejos de la atención de los políticos y eruditos de los Estados Unidos de América.

Entre los países latinoamericanos, el compromiso de Colombia con la RPC es especialmente complejo: Colombia disfruta de una relación de seguridad cercana con los Estados Unidos, la cual podría impactar y verse afectada potencialmente por la cooperación comercial y militar de Colombia con China. Por otra parte, a pesar de los importantes lazos económicos entre EUA y Colombia, ésta no está económicamente ligada a los Estados Unidos al mismo grado que Estados más cercanos geográficamente, como México y los países de Centroamérica.

Más allá de su relación con los Estados Unidos, la economía de Colombia incluye mercados urbanos sustanciales como Bogotá, Medellín Cali, Cartagena y Barranquilla, así como industrias importantes de productos primarios como el petróleo, haciendo que el país sea atractivo para los inversionistas chinos. Por otra parte, el país también tiene un sector manufacturero bien desarrollado, aún insular, que a menudo ve a las compañías chinas como una amenaza, y que –aunque fragmentado– está políticamente bien conectado a través de una red familiar, facilitando la resistencia a los intentos de las compañías chinas de entrar al mercado.



Actividades comerciales de la RPC en Colombia

En Colombia se inició en agosto de 2006, el proyecto conjunto de *Sinopec* con la ONGC *Videsh*, de comprar las operaciones colombianas de *Omimex*. Los chinos han establecido bases importantes en el país con el petróleo, construcción, manufactura, telecomunicaciones y sectores logísticos de aviación, aunque en otras áreas, tales como minas, agricultura y sucursales bancarias, la presencia de China es menor que en otros países de Latinoamérica.

En el sector petrolero, la compra de *Omimex* fue seguida por la adquisición de *Sinochem* de *Emerald Energy*, con una presencia de Caquetá, un área en ese entonces fuertemente influenciada por el grupo terrorista colombiano «Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia» (*FARC*). La adquisición por 15 500 millones de dólares de la compañía canadiense *Nexxen* –en el 2012– por *China National Offshore Drilling Company* (*CNODC*), expandió aún más la presencia de la RPC en el sector petrolero de Colombia. Además, la entrada de las compañías petroleras nacionales chinas (*NOCs*, por sus siglas en inglés) creó una oportunidad para las compañías de servicio petrolero con base en China –tales como *Kerui*, *Great Wall* y *CPEB*– para entrar a Colombia en servicio de sus clientes chinos permanentes. Sin embargo, con la caída de los precios del petróleo, desde 2014, varias de esas compañías, incluyendo *Emerald Energy*, han repetidamente caído en situaciones difíciles. Además, con la excepción de *Kerui*, que se ha desempeñado relativamente bien en el mercado colombiano, muchas de las compañías de servicio petrolero con base en China han tendido dificultades para ganar clientes más allá de las *NOCs*.

Como en otras partes, las actividades de China en el sector petrolero colombiano también han generado retos de seguridad para las compañías con base en China. Éstas incluyen el secuestro de tres empleados chinos en Caquetá, en junio de 2011, mientras trabajaban en un proyecto petrolero –fueron liberados un año más tarde–.

Con respecto al sector minero, aunque algunas compañías chinas (pequeñas) han participado en actividades de exploración en esta área, ninguna de las compañías grandes y que son propiedad del Estado han logrado ingresar, como lo han hecho en Perú y en otras partes de la región. Sin embargo, como en Perú, los ciudadanos chinos individualmente han participado en actividades mineras ilegales en Colombia.

En agricultura, en 2008, las pequeñas compañías chinas buscaron previamente invertir en esta área en los departamentos colombianos de Guaviare, Caquetá, Meta, Cauca, Valle de Cauca, y Nariño. Sin embargo, la atención política que generó el senador colombiano, Jorge Robledo, con respecto a la



propiedad de tierra por parte de extranjeros, bloqueó efectivamente las negociaciones. Desde entonces, los inversionistas chinos no han buscado seriamente una presencia en ese sector. No obstante, como en el Cono Sur, donde se han bloqueado intentos similares de los chinos por adquirir tierras, los chinos también han buscado adquirir compañías en Colombia con capacidades agrícolas que les son de interés. En el 2014, por ejemplo, *China National Cereals, Oils and Foodstuffs Corporation* (COFCO, por sus siglas en inglés), inició pláticas para adquirir una compañía procesadora de pescado en Barranquilla y la compañía colombiana de carnes *Zenu*, no se logró culminar ninguna de las negociaciones.

Aunque la inversión agrícola china en Colombia no ha sido exitosa, en mayo de 2016, durante la visita del Primer Ministro chino, Li Keqiang, a Colombia, se informó que los dos lados hablaron sobre proyectos de infraestructura que podrían hacer más accesible y productivo el terreno del este de Colombia. Poniendo el escenario para una futura inversión china en el sector agrícola, siempre y cuando el acuerdo de paz con la FARC permita hacer un progreso sustancial en el control de la violencia en el campo.

Parte del avance más importante de las compañías chinas en Colombia ha sido en el sector manufacturero y comercial, igualando a los socios colombianos locales.

Con respecto a las motocicletas, la compañía china *Jincheng* ha tenido una fábrica en Barranquilla desde 1998, mientras que la compañía *Jialing* ha ensamblado motocicletas en Cali desde 1997; dos de las primeras instalaciones de producción china en Colombia.

Más allá de estos primeros proyectos de manufactura para productos chinos en Colombia, el *Grupo Corbeta* ha llevado exitosamente al país una serie de productos chinos, incluyendo las motocicletas bajo la marca *AKT* y vehículos comerciales *Foton*. Trabajando con socios chinos, el *Grupo Corbeta* estableció una instalación para ensamble de motocicletas en Medellín, y en febrero de 2015, después de cierto retraso, abrió una instalación final de ensamble para camionetas ligeras *Foton* en las afueras de Bogotá. Se informa que la compañía china *Chang'an* está evaluando la apertura de una planta de autos también en Colombia.

Más allá de estos ejemplos, las marcas chinas de autos *Great Wall*, *Geeley*, *JBC* y *JCB* han entrado al país a través de su socio local *Derco*, mientras que *Chery* ha ingresado por medio de *Cinascar*, y las camionetas *FAW* a través del distribuidor *Dinatrans*. En contraste, *JAC motors* ha penetrado el país por sí sola. Sin embargo, a diferencia de *Foton*, ninguna de las anteriores ha anunciado planes concretos para construir una fábrica en Colombia.



Por otro lado, la experiencia de los pequeños comerciantes chinos en el sector comercial colombiano ha sido menos positiva. En años recientes, varios inversionistas chinos establecieron tiendas de menudeo en Bogotá y en otras partes del país, con frecuencia pagando en efectivo para comprar o construir las instalaciones, a la vez que importaban productos de China a precios inferiores a los de los comerciantes colombianos establecidos en el área. En junio de 2015, y nuevamente en mayo de 2016, propietarios de tiendas colombianas del vecindario de San Victorino llamaron la atención de toda la nación a realizar protestas de alta visibilidad pública contra sus competidores chinos, arguyendo que éstos tienen una ventaja competitiva injusta debido a su venta de mercancía de contrabando.

En el sector de construcción, las compañías chinas han sido frenadas por el mismo laberinto de obstáculos que el de sus competidores colombianos y extranjeros, incluyendo un exigente proceso de adquisiciones y de intereses locales que buscan una porción de cualquier proyecto que se lleve a cabo en el territorio. No obstante, más allá de estos obstáculos, las compañías con base en China también han enfrentado resistencia de grupos comerciales colombianos establecidos que desean impedir que se posicionen en el sector. Un ejemplo es la pérdida de *Sinohydro* del proyecto hidroeléctrico Ituango, en Antioquia en 2010. Otras propuestas mayores chinas en infraestructura para Colombia, tales como un plan para construir un «canal seco» –en 2011– para conectar las costas del Atlántico y el Pacífico colombianos; nunca han ido más allá de la fase de propuesta.

A pesar de tales dificultades, un puñado de compañías chinas importantes, incluyendo *Sinohydro* y *China Harbour*, han persistido y ganado experiencia en Colombia, y han empezado a ganar trabajo. En 2008, la Corporación China de Ingeniería Unida subsidiaria de *Sinomach*, ganó un contrato por 236 millones por la construcción de la central eléctrica de carbón GACELCA III, en Córdoba, aunque experimentó –con retos legales asociados– retrasos considerables en la implementación. En septiembre de 2015, *China Harbour* ganó un contrato para la construcción de una autopista en el Departamento de Antioquia bajo las reglas de adquisición simplificadas de la nueva sociedad privada y pública de la «4ª Generación de Autopistas». No obstante, el asegurar los permisos necesarios de las comunidades locales a lo largo de la ruta, retrasó a *China Harbour* en la firma del contrato. De igual forma, aunque la compañía china *Sinohydro* perdió ante la firma brasileña *Odebrecht* en un contrato para dragar y mejorar la navegación en el río Magdalena de Colombia, cuando *Odebrecht* encontró dificultades por el uso de sobornos para ganar contratos en el país, *Sinohydro* hizo una oferta al gobierno colombiano para asumir el proyecto.

Además de los casos antes mencionados, como se hizo notar previamente, durante el viaje a Colombia del Primer Ministro Chino, Li Keqiang, en mayo de 2016, se discutieron al menos dos



proyectos relevantes de infraestructura: mejoras a Buenaventura, el principal puerto de la costa del Pacífico de Colombia, y la mejora de un acceso de autopista al productivo terreno agrícola del interior del país. Sin embargo, hasta la fecha ninguno de los dos ha avanzado significativamente.

Con respecto a la logística, mientras que ni la Compañía Naviera China, ni *Hutchison Whampoa*, tienen una presencia significativa en Colombia como la tienen en el país vecino de Panamá, desde marzo de 2008, una sociedad entre los operadores del aeropuerto chino «Capital Airport Holdings» y un hombre de negocios colombiano de la localidad; bajo el nombre de *Plan Aéreo* ha operado los seis aeropuertos alrededor de Medellín, incluyendo el aeropuerto internacional de la región, Rio Negro.

Con respecto a las telecomunicaciones, la compañía china *Huawei*, y en un menor grado su rival chino *ZTE*, han establecido presencia como proveedores del servicio de infraestructura y vendedores de teléfonos y equipos de comunicación. Gracias, en parte, al empoderamiento del personal administrativo colombiano, Huawei ha sido la compañía china que se ha adaptado exitosamente al mercado local –incluyendo su patrocinio, desde enero de 2015, del equipo local de fútbol soccer Santa Fe–.

No obstante, incluso Huawei ha tenido su porción de problemas en Colombia; un cierto número de sus trabajadores chinos han sido asaltados cerca del edificio central de la compañía en Bogotá y, según se informa, incluyendo a uno de los vicepresidentes de la compañía.

Con respecto a la radio y la televisión, en 2014, un grupo chino llegó a Colombia expresando interés por comprar la televisión, radio y periódico locales, aunque la negociación nunca llegó a darse.

Respecto al sector financiero, en contraste con los estados en el cono sur donde los bancos chinos tales como el *ICBC* y el *Banco de Construcción de China* han establecido importantes relaciones bancarias, los bancos comerciales chinos prácticamente no tienen presencia en Colombia además de representar y apoyar a sus socios comerciales chinos y a la red de banca electrónica *Union Pay*.

Colombia ve con duda a China

Del lado colombiano, el interés de hacer negocios con China y sus compañías sigue creciendo aunque de forma limitada. Entre los políticos y negociantes colombianos, el interés de establecer un acuerdo de libre comercio con China es muy bajo, a pesar del interés chino y de las discusiones a nivel político.

El número de participantes en la Cámara de Comercio entre China y Colombia ha crecido –de poco más de 30 a partir de hace cinco años, a 125 en la actualidad–, aunque sólo cinco de las compañías



son realmente chinas. La asociación de comercio colombiana *ANDI*, que principalmente representa a los fabricantes y a otros productores colombianos, está lo suficientemente interesada en China como para mantener un profesional que habla mandarín a muy buen nivel, sin embargo no ha encontrado el interés suficiente entre sus miembros para realizar algo más grande acerca de China en más de cuatro años.

Los tres institutos *Confucio*, de Colombia, para la enseñanza del idioma y cultura china siguen atrayendo a los estudiantes, sin embargo no han crecido en número desde la inauguración del *Instituto Confucio* en la Universidad Jorge Tadeo Lozano en 2013.

A nivel gubernamental, la organización de promoción comercial ProColombia sigue teniendo sólo una oficina en China, colocada con la embajada en Beijing, en contraste con la mayoría de los principales países latinoamericanos, que tienen dos o tres oficinas.

Actividades militares de China en Colombia

Con respecto a la relación militar, el gobierno colombiano sigue muy proteccionista en la búsqueda de una relación con la RPC. Tal cautela en parte refleja su cercana relación de cooperación en seguridad con los Estados Unidos y la preocupación de que las actividades militares en exceso puedan dañar la relación con China. Además, Colombia tiene la distinción de ser el único país que ha peleado a lado de los Estados Unidos contra China en la Guerra de Corea, enviando tres fragatas y un batallón de infantería al conflicto, haciéndolo con distinción, con 196 muertos y más de 400 heridos.

A pesar de las razones para ser cauteloso, Colombia ha incrementado esporádicamente su relación militar con China.

Durante al menos una década, Colombia ha recibido modestos regalos de equipo militar de China, por lo general haciendo un total de no más de 1 millón de dólares por año. No obstante, en octubre de 2013, China donó siete puentes militares a Colombia, y en abril de 2014, le dio al país dos aviones de transporte militar *Harbin Y-12*, los cuales Colombia puso al servicio del transporte aéreo nacional Satena.

Más allá del apoyo con material, las fuerzas armadas colombianas también han llevado a cabo visitas recíprocas con regularidad con sus contrapartes institucionales del Ejército Popular de Liberación de China. En realidad, el Colegio de Guerra Superior colombiano tiene un acuerdo de sociedad oficial con la Universidad Nacional de Defensa de China.



El Ministerio de Defensa Colombiano también ha enviado oficiales a China para entrenamiento y cursos de educación militar profesional, incluyendo viajes para el personal militar colombiano y esposas, pagados por el gobierno chino.

Recíprocamente, el personal militar chino ha participado en la versión internacional del curso para Lanceros de la elite colombiana en por lo menos una ocasión, y en varias ocasiones en el curso de eliminación de minas de Colombia.

Conclusiones

Aunque el compromiso de China con Colombia es limitado y ha avanzado erráticamente, sigue creciendo a pesar de todo en formas que potencialmente afectan al resto de los socios de Colombia, tales como los Estados Unidos.

A medida que las compañías chinas, respaldadas por los recursos de los bancos chinos, siguen aprendiendo y adaptándose al ambiente colombiano, sin duda serán cada vez más efectivas al competir por proyectos públicos y mercados comerciales, incluyendo el hacer mejor uso de los socios, consultantes, y empleados locales.

Al mismo tiempo, es probable que las compañías con base en China, por tradición y preferencia, siempre mantengan cierta distancia de sus contrapartes colombianas. Resulta ilustrativo que las compañías chinas en Colombia, han preferido crear su propia federación comercial en Colombia, organizada por la embajada China, en lugar de participar más activamente en esas organizaciones abiertas para todos los colombianos, tales como ANDI, FENALCO, o la Cámara de Comercio Sino-colombiana. En forma similar, ante la resistencia a la presencia de los pequeños comerciantes chinos en Bogotá, parte de la respuesta china fue buscar un distrito comercial especial para los comerciantes chinos, en lugar de intentar integrarse más efectivamente con las otras partes de la comunidad comercial colombiana.

Finalmente, la larga historia de cooperación militar cercana entre EUA y Colombia seguirá haciendo la relación militar entre China y Colombia una cuestión de preocupación para los americanos, mientras la relación genere un riesgo de aprendizaje chino sobre los sistemas, doctrina, táctica, técnicas y procedimientos de los EUA. En realidad, sin lograr un entendimiento entre los EUA y Colombia con respecto a tales actividades, la cooperación militar chino-colombiana podría quizás complicar que los EUA colaboren tan cercanamente con el gobierno colombiano en asuntos de seguridad en el futuro.

Como en el resto de Latinoamérica, la relación con la RPC representa tanto una oportunidad como un reto para Colombia. Como tal, será cada vez más importante para el liderazgo político, comercial, y

El contenido de la presente publicación refleja los puntos de vista del autor,
que no necesariamente coinciden con la Secretaría de Marina - Armada de México.



militar de Colombia el tener una clara visión de lo que buscan lograr, cómo llegar ahí, y los costos y riesgos en que desean incurrir para hacerlo. El asumir el liderazgo de la nación para la Alianza del Pacífico en Cali en el mes de junio, será una oportunidad importante, pero no la única, a medida que Colombia avance por la ruta que lleva a China y a otros socios en Asia.

Fuentes de información

Páginas de internet

<http://noticias.caracol.com.co/cali/cali-sera-la-sede-de-la-cumbre-de-la-alianza-del-pacifico-2017>

<http://www.elpais.com.co/economia/el-dumping-amenaza-al-calzado-en-colombia.html>

http://www.bnamericas.com/en/news/oilandgas/Press: Sinopec, ONGC buy 50* of local Omimex unit

<https://www.wsj.com/articles/SB10000872396390443437504577544470741886332>

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-9573466>

<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14509280>

<http://www.elespectador.com/noticias/judicial/tierras-eran-solo-una-parte-de-inversion-articulo-448049>

<http://www.manzellareport.com/index.php/world/910-new-developments-in-china-colombia-engagement>

http://news.xinhuanet.com/english/2015-05/22/c_134261923.htm

http://www.academia.edu/10380026/China_SA_Como_Empresa_Local_en_America_Latina

<http://www.jacmotors.com.co/>

<http://www.ituangoenergiadecolombia.com/2010/02/blog-post.html>

<http://www.manzellareport.com/index.php/world/910-new-developments-in-china-colombia-engagement?tmpl=component&print=1&layout=default&page>

http://english.hanban.org/node_10971.htm

<http://www.portafolio.co/opinion/redaccion-portafolio/lanza-camara-colombo-china-inversion-comercio-140924>