

## DIERO

## El reto de Biden



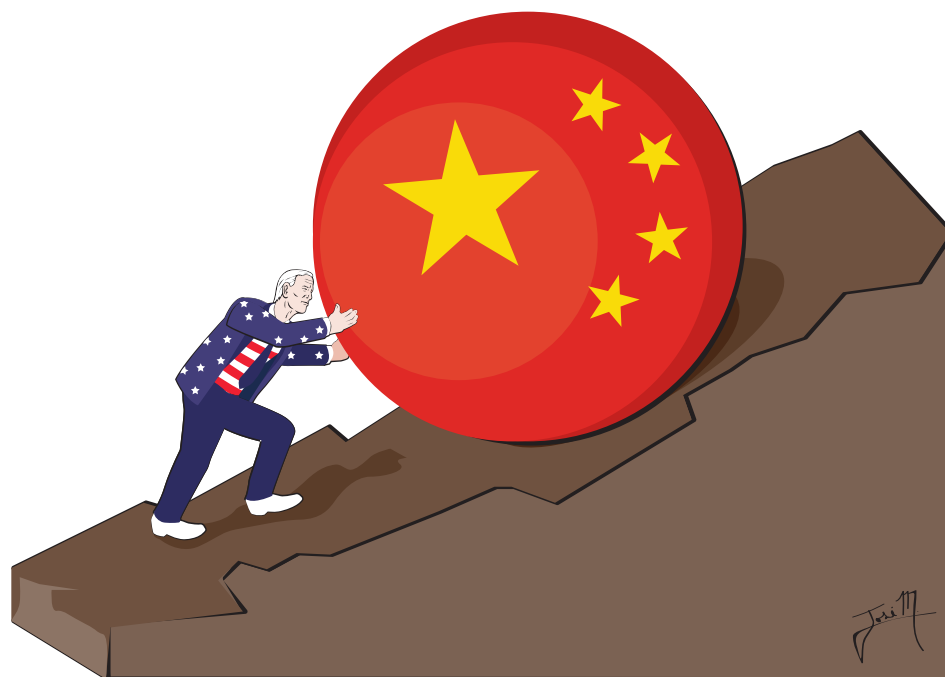
**ANDRÉS DAUHAJRE HIJO**  
Fundación Economía y Desarrollo, Inc.

**E**l pasado 20 de enero, Joe Biden heredó una crisis sanitaria sin precedentes, una economía afectada por la pandemia global, una nación más dividida que nunca y un fallido sistema bipartidista que sirve de base a una democracia inhabilitada para construir un consenso nacional que revitalice al país más admirado del hemisferio occidental. El pasado 31 de marzo, el presidente Biden, anunció un paquete de infraestructura y recuperación económica de 2 trillones de dólares, el cual ha generado un debate entre prestigiosos economistas sobre si la magnitud del mismo es o no exagerada y si, en consecuencia, pondría en riesgo la meta de inflación vigente.

Biden tiene 78 años. No tiene tiempo para debates. A su edad, los presidentes simplemente se la juegan. A él le ha correspondido la responsabilidad de hacer el último esfuerzo que permita a EE.UU. acelerar el paso y determinar si la nación que lideró el siglo 20 podrá alcanzar a China, el gigante dormido que inició hace 43 años una silenciosa gran marcha para asumir el liderazgo del siglo 21.

Un rápido vistazo revela que Biden necesitará más que esfuerzo y suerte para alcanzar a China y evitar emular a Sísifo. Cuatro de los cinco bancos más grandes del mundo (ICBC, #1; ABC, #2; CCB, #3; y BOC, #4) son chinos. Seis de los 10 puentes más grandes del mundo han sido construidos en China. El más grande, Danyang-Kunshan Grand Bridge (#1) mide 169 kilómetros. El aeropuerto más grande del mundo también lo encontramos en China, el Beijing Daxing International (#1), con una superficie de 697,000 metros cuadrados construidos en un área de 18 millas cuadradas a un costo de US\$11 billones. Seis de las 10 líneas de trenes de alta velocidad más grandes del mundo se encuentran en China. Las cinco primeras son todas chinas, comenzando con la línea Beijing-Guangzhou (#1), de 2,298 kilómetros. La mayor empresa constructora de vagones de trenes del mundo es CRRC, también china, la cual registró ingresos de US\$32.4 billones en el 2020.

Siete de los 10 puertos de contenedores más grandes del mundo se encuentran en China, liderado por el de Shanghai (#1), que movió 43.5 millones de TEU (contenedor de 38.5 M3) en 2020. A este le acompañan Shenzhen (#3), Ningbo-Zhoushan (#4), Guangzhou (#5), Hong Kong (#7), Qingdao (#8) y Tianjin (#9). En los primeros 10, no aparecen estadounidenses. Dos de las cinco constructoras de buques más grandes del mundo son chinas, co-



menzando con CSIC (#1) y CSSC (#4).

Es cierto que China exhibe un rezago en la industria automotriz. Sin embargo, el crecimiento que viene registrando hace prever que antes del 2050, las cosas serán diferentes. Seis de los 20 fabricantes de vehículos más importantes del mundo son chinos: SAIC (#7), FAW (#11), Dongfeng (#12), BAIC (#14), GAC (#16) y Geely (#18). Las proyecciones apuntan a que, en la carrera global de producción de vehículos eléctricos (incluyendo los "plug-in"), China encabezará la producción con 13 millones de unidades en el período 2018-2023, seguida por Alemania con 4.4 millones y EE.UU., 4.1. Mientras las ventas de vehículos eléctricos en Alemania y EE.UU. en el 2020 alcanzaron 398 y 328 mil unidades respectivamente, en China ascendieron a 1.34 millones. Para el 2030, HSBC proyecta que, en el mercado de vehículos chino, 58 de cada 100 carros vendidos serán eléctricos.

Siete de las principales empresas manufactureras de smartphones son chinas: Huawei (#2), Xiaomi (#3), Oppo (#5), Vivo (#6), Realme (#7), Lenovo (#8) y Tecno (#10). Entre todas controlan el 52% del mercado global de smartphones. No es por casualidad que China lidera el mundo en el ranking de ventas online como % de las ventas totales al detalle, con 24.9% en el 2020, muy por encima del 14% que alcanzó EE. UU. Aunque Amazon vende 4 veces más que Alibaba, el gigante chino de las ventas online, en el período 2015-2020, exhibe un crecimiento anual de 45%, superior al 29% registrado por Amazon en el mismo período.

China lideró el mundo en la producción de electricidad en el 2020, con 7.5 millones de GWh, seguida por EE.UU. con 4.4 millones. Mientras en EE.UU. la participación de las energías renovables en la generación total fue de 20.44% en 2020, en China alcanzó 29.02%. La generación solar fotovoltaica alcanzó 178,871 GWh en China en el 2018; en EE.UU. ascendió a 85,184 GWh, menos de la mitad. China también supera a EE.UU. en generación eólica, con 366,452 GWh versus 275,834 GWh.

Los indicadores anteriores nos permiti-

ten entender el porqué, el PIB de China, medido en dólares internacionales de paridad de poder adquisitivo (US\$ PPP), alcanzó US\$24.1 trillones en el 2020, superando en 15% al de EE. UU. (US\$20.9). Desde 2017, China es la economía más grande del mundo. La comparación se hace en US\$ PPP para corregir por las diferencias del costo de la vida en ambos países. Una botella de agua (0.33 litros) en Pekín cuesta US\$0.33; en New York, US\$1.74. Un kilo de guineo, cuesta US\$1.49 en Pekín versus US\$2.78 en New York. China es la nación más exportadora del mundo. El año pasado exportó US\$2.59 trillones, muy por encima de EE.UU. que ocupó el segundo lugar con US\$1.43 trillones. Mientras China exportó a EE.UU. US\$0.45 trillones en el 2020, EE.UU. apenas exportó US\$0.12 trillones a China.

¿En qué EE.UU. supera a China? Entre otros indicadores, en disponibilidad de ojivas nucleares, 5,800 versus apenas 320 en China, una carrera donde Rusia, con 6,375, parece ocupar el liderazgo. China tampoco compite con EE.UU. en el índice de pistolas (guns) por cada 100 habitantes: mientras en EE.UU. la relación es 120.5, en China es apenas 3.6. Quizás eso explica en parte el porqué mientras la tasa de homicidios por cada 100,000 habitantes en EE.UU. es de 5.30, en China es de solo 0.60.

Ninguno de los indicadores anteriores hace más difícil la tarea que Biden tiene de frente que el serio y creciente desbalance en la formación de recursos humanos. Los resultados de las pruebas PISA 2018 son desalentadores para EE.UU. Las geografías cuyos estudiantes obtuvieron las mejores calificaciones en matemáticas (ciencias) fueron Beijing-Shanghai-Jiangsu-Zhejiang (China) con 591 (590); seguidas por Singapur, 569 (551); Macao (China) con 558 (544); y Hong Kong (China) con 551 (517). Los estudiantes de EE.UU. quedaron muy rezagados con 478 (502). Incluso en lectura, China con 555, le sacó una ventaja de 50 puntos a EE.UU. (505). Cuando nos movemos al SAT que requieren las universidades estadounidenses, el patrón se repite. El 75% de los estudiantes que obtuvieron una calificación en mate-

máticas en el rango superior de 700-800 puntos, fueron asiáticos; el 19% fueron blancos, el 4% hispanos y el 2% de raza negra. Biden tendrá que convencer a los jóvenes estadounidenses sobre la importancia de los estudios de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas. Mientras en China resulta sorprendente la gran cantidad de jóvenes que desean ser astronautas en el futuro, en los EE.UU. sorprende que el 86% de los jóvenes aspiran a ser "social media influencers".

MIT no es la mejor universidad del mundo para estudiar ingeniería. Lo es, solo que después de la Tsinghua University de China, la #1 del mundo. Las posiciones #4, #9 y #10 corresponden a Harbin Institute of Technology, Shanghai Jiao Tong University y Huanhoing University of Science and Technology, también chinas. Nueve de las 10 mejores universidades para estudiar ingeniería mecánica son todas chinas. Seis de las 10 mejores en ingeniería eléctrica son chinas, siendo Tsinghua y Harbin, #1 y #2 del mundo. Es cierto, sin embargo, que cuando se califican las universidades del mundo en general y no programas específicos, la superioridad de EE.UU. es abrumadora. U.S. News & World Report tiene 15 universidades de EE.UU. entre las 20 primeras; Quacquarelli Symonds tiene 10. El Gobierno chino lo sabe. Por eso hace años creó un Fondo Nacional de Estudios en el Extranjero. En 2020 otorgó 30,000 becas a jóvenes chinos para ir a estudiar a las mejores universidades extranjeras. En el 2006-2007, China tenía 68,000 jóvenes estudiando en las universidades de EE. UU.; el año pasado alcanzaban 370,000, de los cuales, la mitad estudian ciencias, tecnología, ingeniería y matemáticas (STEM). Incluso tiene un programa para enviar a chinos con Ph.D a realizar post-doctorados en las mejores universidades de EE.UU., quienes a su regreso se integran a un programa que fomenta la máxima excelencia de las universidades chinas. La estrategia parece estar dando resultado. En el 2019, China encabezó al mundo en materia de aplicaciones de patentes con el 43.4% del total, seguida por EE. UU. con 19.3%.

El error más grave que cometería la administración Biden es pensar que la China de 2021 es la URSS de 1983 cuando Reagan la designó como el Imperio del Mal e inició una carrera por la supremacía militar mundial que la economía soviética no estaba en condiciones de sostener. El gasto militar de EE.UU. aumentó en 124% entre 1980 y 1989. La URSS, que ya estaba destinando el 15% del PIB en defensa, colapsó. Reagan y Gorbachev firmaron en 1987 el Tratado sobre Fuerzas Nucleares de Rango Intermedio, a lo que siguió la disolución de la URSS en 1990-1991. La economía china de hoy y la de la URSS de los ochenta son muy diferentes. Si la sensatez se impone, el camino a seguir apunta a un destino compartido, el de un planeta que debemos proteger y una humanidad que aspiramos salvar. Como ha planteado Kishore Mahbubani, con reglas claras, la competencia en el Orden Mundial Multipolar, no conduce necesariamente a un juego de suma cero; todo lo contrario, pueden ganar ambas naciones, el planeta y la humanidad, conscientes de que en algunas áreas como las pandemias y el cambio climático la cooperación entre EE.UU. y China será imprescindible. ●