

¿QUÉ DESAFÍOS ENFRENTA LA INICIATIVA OBOR DE ACUERDO A LA DFI?

ANDRÉS FELIPE QUINTANA GONZÁLEZ

**FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE AMÉRICA
FACULTAD DE EDUCACIÓN PERMANENTE Y AVANZADA
ESPECIALIZACIÓN EN NEGOCIOS INTERNACIONALES E INTEGRACIÓN
ECONÓMICA
BOGOTÁ D.C.
2019**

¿QUÉ DESAFÍOS ENFRENTA LA INICIATIVA OBOR DE ACUERDO A LA DFI?

ANDRÉS FELIPE QUINTANA GONZÁLEZ

**Trabajo de monografía para optar el título de Especialista en Negocios
Internacionales e Integración Económica**

**Orientador
CARLOS EDUARDO CARDONA PATARROYO
Economista**

**FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE AMÉRICA
FACULTAD DE EDUCACIÓN PERMANENTE Y AVANZADA
ESPECIALIZACIÓN EN NEGOCIOS INTERNACIONALES E INTEGRACIÓN
ECONÓMICA
BOGOTÁ D.C.
2019**

NOTA DE ACEPTACIÓN

Firma Director Especialización

Firma Calificador

Bogotá D.C. Febrero de 2019

DIRECTIVAS DE LA UNIVERSIDAD

Presidente de la Universidad y Rector del Claustro

Dr. Jaime Posada Díaz

Vicerrectora Académica y de Posgrado

Dra. Ana Josefa Herrera Vargas

Vicerrector de Desarrollo y Recursos Humanos

Dr. Luis Jaime Posada García Peña

Decano Facultad de Educación Permanente y Avanzada

Dr. Luis Fernando Romero Suárez

Director Especialización en Negocios Internacionales e Integración Económica

Dr. Luis Fernando Romero Suárez

Las directivas de la Universidad de América, los jurados calificadores y el cuerpo docente no son responsables por los criterios e ideas expuestas en el presente documentos. Estos corresponden únicamente a los autores.

CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCIÓN	10
OBJETIVOS	11
1. MARCO TEÓRICO	12
1.1 DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL	15
1.1.1 Etapas de la DFI.	15
1.1.1.1 Tipos de carga.	15
1.1.1.2 Empaque.	16
1.1.1.3 Embalaje.	16
1.1.2 Transporte internacional.	16
1.1.2.1 Transporte Aéreo..	17
1.1.2.2 Transporte Marítimo.	17
1.1.2.3 Transporte terrestre por Carretera.	17
1.1.2.4 Transporte Terrestre por Tren.	17
1.1.2.5 Transporte Multimodal.	18
1.1.3 Operadores Logísticos.	18
2. VARIABLES GEOGRÁFICAS INTERNAS CON LAS QUE SE ENFRENTA LA INICIATIVA.	20
2.1 LA REGIÓN COSTERA Y LAS ZONAS ECONÓMICAS ESPECIALES	24
2.2 EL CASO DEL DELTA DEL RÍO PERLA	28
2.3 DESARROLLO DEL OESTE: GO WEST Y CHONGQING	29
2.4 XI'AN	31
3. FACTORES GEOGRÁFICOS Y GEOPOLÍTICOS INTERNACIONALES CON LOS QUE SE ENFRENTA LA INICIATIVA	35
4. IMPORTANCIA E IMPACTO DE ESTE PROYECTO SEGÚN LA DFI	47
5. CONCLUSIONES	52
BIBLIOGRAFÍA	53

LISTA DE GRÁFICOS

	pág.
Gráfico 1. Cadena logística	13
Gráfico 2. Valor agregado.	14
Gráfico 3. DFI.	15
Gráfico 4. Operador logístico.	18
Gráfico 5. Incoterms.	19
Gráfico 6. PIB real y per cápita China.	21
Gráfico 7. PIB vs índice de actividad económica	22
Gráfico 8. Top 10 ciudades chinas por PIB per cápita (1996)	28

LISTA DE MAPAS

	pág.
Mapa 1. Mapa regiones China.	24
Mapa 2. Primeras zonas económicas especiales.	26
Mapa 3. Provincia Shaanxi.	31
Mapa 4. Corredores económicos.	36

RESUMEN

La monografía que se presenta a continuación pretende explicar con qué desafíos se encuentra la iniciativa OBOR. En primera instancia se hace énfasis en China, explicando que factores regionales podrían ser un impedimento y sugiriendo una posible solución. Luego, se explican los factores internacionales, es decir, se consideran las diferencias geopolíticas que tienen entre sí los países involucrados, ya que esto podría ser una complicación en cuanto a las relaciones actuales y las que se pretende tener a futuro. Finalmente, se hace un recorrido acerca del desarrollo de la logística en el tiempo, para entender cómo se llegó a la distribución física internacional con la que se cuenta actualmente, la cual hace posible que se considere un proyecto de tal tamaño e impacto como lo es OBOR.

Palabras clave: factores regionales, factores internacionales, diferencias geopolíticas, logística, distribución física internacional, impacto.

ABSTRACT

The document presented below aims to explain the challenges faced by the OBOR initiative. First of all, China is emphasized, explaining that regional factors could be an impediment and suggesting a possible solution on the part of China. Then, the international factors are explained, that is, the geopolitical differences between the countries involved are considered, since this could be a complication in terms of the current relationships and those that are expected to be in the future. Finally, a journey is made on the development of logistics over time, to understand how it arrived at the international physical distribution that is currently available, which makes it possible to consider a project of such size and impact as it is. OBOR.

Key words: regional factors, international factors, geopolitical differences, logistics, international physical distribution, impact.

INTRODUCCIÓN

La iniciativa One Belt One Road no es solo considerada el proyecto más ambicioso, sino también como una gran estrategia geopolítica que pretende estrechar vínculos con sus países vecinos y así poder unirlos por medio de grandes obras para generar una economía totalmente beneficiaria para los países involucrados. Lo que podría llevar a EEUU a pensar que lo que pretende china es conseguir más fuerza y poder para superarlo como gran economía y potencia del mundo. Aun así, este es un proyecto a largo plazo y su realización depende de muchos factores.

En primera instancia, están los problemas internos de las regiones de China, hay regiones muy desarrolladas como otras muy subdesarrolladas, lo que genera de cierta manera rivalismo entre estas mismas, por lo que China tendría que considerar diferentes soluciones a los problemas que se puedan presentar internamente para llevar a cabo la iniciativa.

Por otro lado, el objetivo de generar una buena relación con todos los países involucrados parece algo difícil, ya que muchos de estos países están aliados con otros que no perciben esta iniciativa de buena manera y esto podría representar un estancamiento para la iniciativa, ya que se necesita una gran inversión para poder lograr el objetivo y entre mayor cantidad de países que se acojan a la iniciativa, mayor va a ser el progreso de OBOR.

Por último, para llevar a cabo un proyecto de tal magnitud es necesario emplear una serie de procesos que permitan la construcción de vías, ductos, puentes, puertos, entre otras obras, por lo que se tiene que hacer un análisis exhaustivo para seleccionar las opciones que más convengan y así poder interconectar los países y lograr la gran economía que plantea el presidente Xi Jinping.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Analizar los factores de la distribución física internacional con los que se enfrenta el OBOR para llevar a cabo la realización de las obras necesarias para cumplir el proyecto.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar las variables geográficas internas con las que se enfrenta la iniciativa.
- Identificar los factores geográficos y geopolíticos internacionales con los que se enfrenta la iniciativa.
- Determinar la importancia e impacto de este proyecto según la DFI.

1. MARCO TEÓRICO

En primer lugar, una contextualización acerca de la integración económica para comprender el porqué de la iniciativa:

El proceso de globalización es alimentado en gran medida por los esfuerzos de las naciones para culminar y cerrar acuerdos de integración en sus diferentes niveles o formas; la internacionalización de empresas, las fusiones y el comercio intrarregional son factores que influyen en el camino hacia la integración económica de las naciones. Por esto, El Consultorio de Comercio Exterior de la Universidad Icesi – Icecomex quiere informar a los lectores sobre los niveles de integración económica y cómo estos benefician el movimiento de mercancías y personas en el mundo.

La integración económica se puede definir como una situación o como un proceso. Cuando se habla de la integración económica como situación nos referimos a la ausencia de cualquier modo de discriminación entre economías nacionales, es decir, el estado en el cual pierden importancia las fronteras y las barreras comerciales. Se dice que la integración es un proceso cuando paulatinamente se presenta una creciente apertura e interdependencia política y económica entre las naciones que hacen parte del proceso. En este proceso, una serie de países se unen con el fin de incrementar y facilitar el intercambio comercial en el marco de sus territorios.¹

Ahora una breve explicación de lo que es OBOR:

Para el mundo, OBOR es un ambicioso proyecto para conectar la gran región de Eurasia a través del desarrollo de infraestructura, el comercio y la cooperación económica. Pero para China, es más que eso. Es una herramienta económica no solo para abordar sus preocupaciones comerciales internas, sino para mejorar su ascendencia económica en la región y a nivel mundial, donde podrá establecer un monopolio sinocéntrico. Es una herramienta diplomática y política para aumentar su influencia en foros internacionales y países regionales, lo que los hace cada vez más dependientes de China. Es principalmente una herramienta geoestratégica para abordar sus debilidades de seguridad y una lucha contra el dominio de las potencias mundiales y regionales. Por último, pero no menos importante; OBOR es una plataforma ideal para que China proyecte su imagen suave disipando la percepción de confrontación y mostrando al mundo que China es algo más que una floreciente potencia económica^{2(*)}.

¹ INSTITUTO COLOMBIANO DE ESTUDIOS SUPERIORES DE INCOLDA. Consultorio de comercio exterior. [Sitio web]. Cali. CO. Sec. Blogs. 24 de octubre de 2008. [Consultado 23, septiembre, 2018]. Disponible en: <http://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2008/10/24/integracion-economica/>

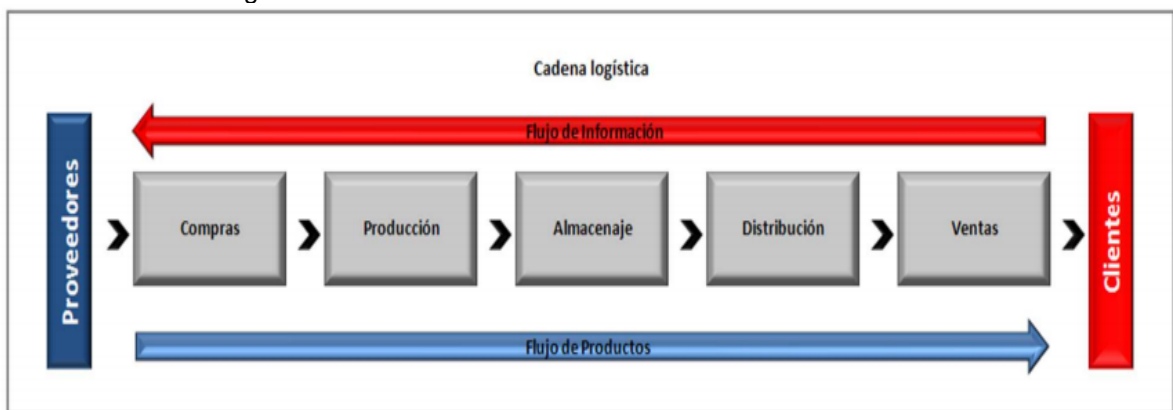
² CANADIAN FORCES COLLEGE. A new geo-strategic initiative; Chinese One Belt One Road (OBOR) project. [Sitio web]. Toronto. CA. Sec. Research/CFC papers. 2017. P.14. [Consultado 23, septiembre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://www.cfc.forces.gc.ca/259/290/402/305/khurshid.pdf>

(*) Nota: El idioma original del documento que se extrajo la información es inglés, texto traducido por el autor.

Se ha percibido que OBOR es una iniciativa geopolítica global, bien pensada y de cuidadosa ejecución. Este proyecto utiliza todos los elementos del poder nacional y asegura que el ascenso de China se prolongue. También es importante tener en cuenta que el proyecto cuenta con diferentes etapas de implementación e importantes desafíos. El éxito o fracaso se determinará a medida que pase el tiempo, dependiendo del progreso del proyecto en general. Sin embargo, el impacto de la iniciativa OBOR para China específicamente y para la región en general es incuestionable.

Cadena Logística es el proceso continuo de flujo de materiales e información entre proveedores y clientes.

Gráfico 1. Cadena logística



Fuente: CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Logística y distribución física internacional: clave en las operaciones de comercio exterior. [Sitio web]. Bogotá D.C. CO. Sec. Búsqueda. 2010. P.4. [Consultado 3, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/11675/10000048.pdf>

La Logística es clave para lograr el máximo de eficiencia, porque entre menos tiempo permanezca un producto en cada una de las etapas de una cadena logística menores costos se agregarán al valor final del producto y se abastecerá el mercado con mayor rapidez, y efectividad porque menores gastos se pueden traducir en mayores utilidades operacionales.³

Existen factores determinantes para la reducción de costos, por lo que se debe realizar un análisis a todo el proceso de cadena logística.

El tiempo estará determinado por el cumplimiento de una serie de etapas que deben ser previsibles y medibles en tiempo pero que dependerán drásticamente

³ CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Logística y distribución física internacional: clave en las operaciones de comercio exterior. [Sitio web]. Bogotá D.C. CO. Sec. Búsqueda. 2010. P.5. [Consultado 3, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/11675/10000048.pdf>

de la capacidad (flujo de productos) que se tiene de responder a las necesidades de los clientes. Esta se puede medir en términos de tecnología, mano de obra, recursos financieros, etc.

Por otro lado existe el forecast o previsión de ventas (flujo de Información). Esta herramienta se utiliza para hacer un pronóstico de la posible demanda que se tendrá de un producto en determinado espacio de tiempo, lo cual conlleva a hacer una planificación de compras y contratación para cumplir con un determinado nivel de producción de unidades acorde con la capacidad que se tiene.

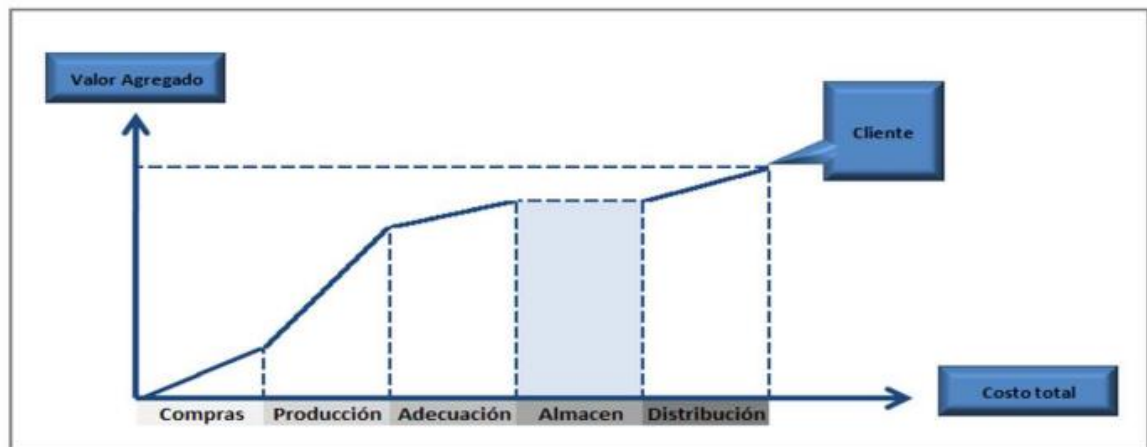
En cuanto a los costos de una operación logística, es necesario entender cuáles costos agregan valor y cuáles no. Técnicamente se puede expresar así: Valor agregado + Costo adicionado.

Valor agregado: Está determinado por el proceso de producción y empaque, donde el valor final de producto terminado es superior al valor de los elementos que lo integran. En estos procesos el enfoque es darle valor agregado al producto en términos de calidad, tecnología, aplicaciones, entre otros.

Costo adicionado: Son las operaciones, como almacenamiento, que desde el punto de vista comercial no le agregan valor al producto. Es más, en los procesos eficientes donde se busca reducir al máximo los tiempos de almacenamiento, este menor costo se puede trasladar directamente al consumidor final.⁴

En la siguiente grafica se evidencia que el costo de almacenamiento no agrega valor al producto, pero si adiciona costo, lo cual confirma la teoría de que entre menor tiempo este el producto en cada etapa menores costos se generarán en el proceso logístico:

Gráfico 2. Valor agregado.



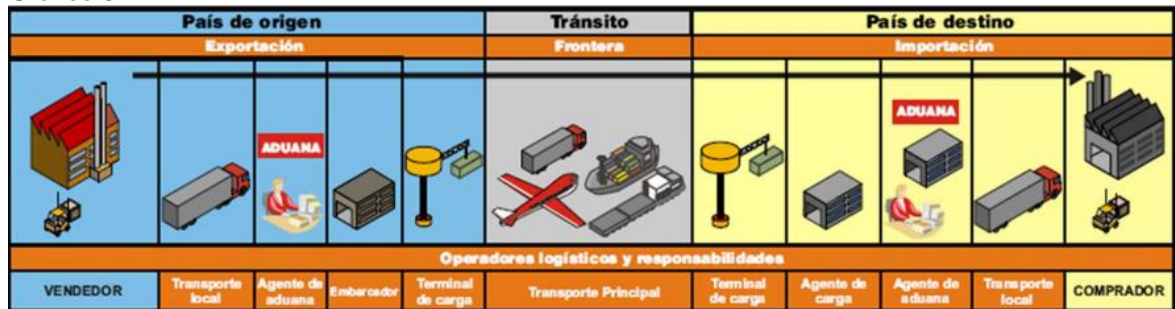
Fuente: CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Logística y distribución física internacional: clave en las operaciones de comercio exterior. [Sitio web]. Bogotá D.C. CO. Sec. Búsqueda. 2010. P.9. [Consultado 3, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/11675/10000048.pdf>

⁴ Ibíd., P. 8.

1.1 DISTRIBUCIÓN FÍSICA INTERNACIONAL

Como dice Villamizar⁵, es el proceso logístico que consiste en llevar un producto al mercado extranjero, cumpliendo con los términos negociados entre el vendedor y el comprador. El objetivo principal de la DFI es reducir al máximo los tiempos, los costos y los riesgos que puedan generarse durante el trayecto desde el punto de salida en origen hasta el punto de entrega en destino.

Gráfico 3. DFI.



Fuente: CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Logística y distribución física internacional: clave en las operaciones de comercio exterior. [Sitio web]. Bogotá D.C. CO. Sec. Búsqueda. 2010. P.13. [Consultado 3, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/11675/10000048.pdf>

1.1.1 Etapas de la DFI. Análisis de la carga a transportar, preparación del empaque y embalaje, selección del modo de transporte, costos, documentación.

1.1.1.1 Tipos de carga. Los tipos de carga a tener en cuenta son los siguientes:

- Carga General: Carga de distinta naturaleza que se transporta conjuntamente, en pequeñas cantidades y en unidades independientes. Ejemplos: Cilindros, cajas, botellas.
- Carga Suelta: Bienes sueltos manipulados y embarcados como unidades separadas. Ejemplos: Planchas de hierro, rieles, tubos, llantas.
- Unidad de Carga (Unitarización): Agrupación de embalajes en una carga compacta de mayor tamaño, para ser manejada como una sola unidad, reduciendo superficies de almacenamiento.
- Carga a Granel (Líquida, sólida, gaseosa): Por lo general en tanques o silos. Ninguno de estos productos necesita embalaje o unitarización. Ejemplos: Sólidos como granos, minerales, fertilizantes, líquidos como petróleo, lubricantes, gasolina y gases como gas propano o butano.
- Carga Refrigerada o Perecedera: Frutas y verduras, flores frescas, carnes, pescados y mariscos, lácteos.

⁵ Ibíd., P. 13.

- Carga peligrosa: Por su composición química podrían representar riesgo mortal.
- Carga Sobredimensionada: Cargas voluminosas o pesadas que requieren un manejo especial. Ejemplo: maquinaria.⁶

1.1.1.2 Empaque. Manera en la que se pueden distribuir los productos desde el lugar de origen al lugar de destino con el objetivo que no sufran daño. También es lograr una relación comercial a futuro entre el producto y el consumidor. Esa relación deber ser beneficiosa para el consumidor y el productor.

1.1.1.3 Embalaje. Sirve para proteger el producto o cantidad de productos que se exporten, durante las operaciones de traslado, transporte y manipulación; de tal manera que lleguen al destinatario sin haberse alterado de manera negativa, desde que salieron del lugar en el que se produjeron o acondicionaron.

El mercado reviste cada vez mayor importancia en la lucha contra el fraude y las violaciones. Existen tres tipos de marcas para el transporte de mercancías:

Marcas estándar o de expedición: Contienen información sobre el importador, destino, dirección, número de referencia, número de unidades, etcétera.

Marcas informativas: Es la información adicional que aparece en el empaque o embalaje como: País de origen, puerto de salida, puerto de entrada, peso bruto, peso neto, dimensiones de las cajas, entre otros.

Marcas de manipulación: Es la información sobre el manejo y advertencias en el momento de manipular o transportar la carga, en este caso se utilizan símbolos pictóricos internacionalmente aceptados.⁷

1.1.2 Transporte internacional. Este se encarga de cruzar las fronteras y entregar los productos en el país de destino. Es la base de las operaciones de la DFI, y dependiendo de los Incoterms negociados, se define la ruta de embarque y entrega al destinatario.

Maritza Villamizar dice que “El tipo de transporte se selecciona teniendo en cuenta factores como tarifa, distancia, tiempo de Tránsito, valor de la mercancía, seguro, empaque y embalaje, costos y tiempos de cargue y descargue”⁸.

⁶ *Ibíd.*, P. 14-15.

⁷ *Ibíd.*, P. 16.

⁸ *Ibíd.*, P. 16.

1.1.2.1 Transporte Aéreo. Maritza Villamizar dice que es “La contratación de Aeropuerto a Aeropuerto a través de agentes de carga aérea. La carga es suelta y se embarca por cupos o posiciones. Documento de transporte: Guía aérea (AWB)”⁹.

Ventajas: Rapidez, Fiabilidad, Seguridad, menores costos de seguros.

Desventajas: Es el más costoso; capacidad limitada, restringido para ciertos productos peligrosos.

1.1.2.2 Transporte Marítimo. Maritza Villamizar dice que “Aplica para vías navegables marítimas, o de navegación interior como ríos o lagos. Se contrata Puerto a Puerto a través de agentes de carga o embarcadores. La carga se embarca en contenedores especializados para lo cual debe ser consolidada. Documento de transporte: Conocimiento de embarque (B/L)”¹⁰.

Ventajas: tarifas más bajas, transporte en masa de grandes volúmenes, diversidad y especialización de buques, no tiene restricciones para productos peligrosos.

Desventajas: baja velocidad, seguro y embalajes más costosos, costos portuarios, altos riesgos de saqueo y deterioro, frecuencias más espaciadas.

1.1.2.3 Transporte terrestre por Carretera. Maritza Villamizar dice que “Aplica para transporte por vías y carreteras. Se contrata Puerta a Puerta a través de agentes de carga. La carga se transporta en contenedores especializados de acuerdo a sus características. No tiene restricciones para productos peligrosos Según las distancias puede ser menos costoso que el aéreo, pero más costoso que el marítimo. Documento de transporte: Carta porte (CMR)”¹¹.

Desventajas: Informalidad, tarifas y fletes, ineficiencia operativa y documentaria.

1.1.2.4 Transporte Terrestre por Tren. Maritza Villamizar dice que “Aplica únicamente para transporte por vías férreas. Se contrata Terminal a Terminal a través de agentes de carga La carga se transporta en contenedores especializados de acuerdo a sus características. No tiene restricciones para productos peligrosos. Es el menos costoso de los transportes terrestres especialmente en largas distancias. Documento de transporte: Carta porte (CIM)”¹².

⁹ Ibíd., P. 17.

¹⁰ Ibíd., P. 18.

¹¹ Ibíd., P. 19.

¹² Ibíd., P. 20.

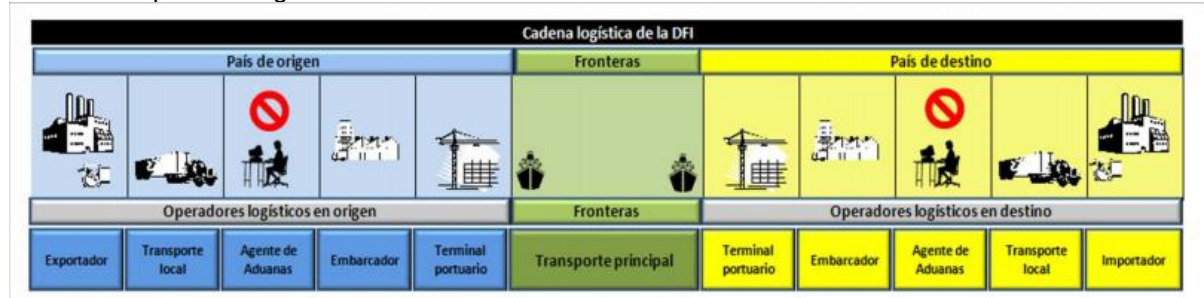
1.1.2.5 Transporte Multimodal. Maritza Villamizar dice que es “El porte de mercancías de por lo menos dos modos transporte desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente”¹³.

Características y Ventajas: Contrato de Transporte entre un OTM y su cliente. Mayor seguridad Proporciona precios previamente acordados para las operaciones puerta a puerta, propicia nuevas oportunidades comerciales para exportaciones no tradicionales, como consecuencia de mejores servicios de transporte.

1.1.3 Operadores Logísticos. Maritza Villamizar dice que “Son cada una de las empresas que soportan el transporte y manejo de la carga desde el punto de salida en origen, hasta el punto de entrega en destino. Estas empresas han evolucionado ajustándose a los requerimientos de los mercados globales, y están en capacidad de brindar todos los servicios conexos con la cadena logística de manera integrada, proceso más conocido como logística integral de exportación”¹⁴.

Factores para seleccionar un operador logístico: Referencias, cubrimiento con oficinas propias o representantes en el exterior, volumen de ventas y estabilidad financiera, especialidad en sus operaciones internacionales, sistemas de información y seguimiento de carga.

Gráfico 4. Operador logístico.



Fuente: CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Logística y distribución física internacional: clave en las operaciones de comercio exterior. [Sitio web]. Bogotá D.C. CO. Sec. Búsqueda. 2010. P.34. [Consultado 3, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/11675/10000048.pdf>

Los INCOTERMS son un lenguaje internacional para términos comerciales, facilitan las operaciones de comercio internacional y delimitan las obligaciones, esto hace que el riesgo disminuya.

¹³ *Ibíd.*, P. 21.

¹⁴ *Ibíd.*, P. 22.

Regulan cuatro grandes problemas que soporta toda transacción comercial: La entrega de la mercancía, transferencia de riesgos, distribución de gastos, trámites documentales.

Los Incoterms son de carácter progresivo y se dividen en grupos, E, F, C y D, donde cada grupo define el punto de en:

Gráfico 5. Incoterms.

	Incoterms	Definición	Punto de entrega	Modo de transporte
Grupo E	EXW	En fábrica	Lugar en origen convenido	
	FCA	Franco transportista	Lugar en origen convenido	
Grupo F	FAS	Franco al costado del buque	Puerto de embarque convenido	
	FOB	Franco a bordo	Puerto de embarque convenido	
Grupo C	CFR	Costo y flete	Puerto de destino convenido	
	CIF	Costo, seguro y flete	Puerto de destino convenido	
	CPT	Transporte pagado hasta	Lugar de destino convenido	
	CIP	Transporte y seguro pagado hasta	Lugar de destino convenido	
Grupo D	DAF	Entregado en frontera	Lugar convenido	
	DES	Entregado sobre buque	Puerto de destino convenido	
	DEQ	Entregado en muelle	Puerto de destino convenido	
	DDU	Entregado derechos no pagados	Lugar de destino convenido	
	DDP	Entregado derechos pagados	Lugar de destino convenido	

Fuente: CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Logística y distribución física internacional: clave en las operaciones de comercio exterior. [Sitio web]. Bogotá D.C. CO. Sec. Búsqueda. 2010. P.36. [Consultado 3, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/11675/100000048.pdf>

2. VARIABLES GEOGRÁFICAS INTERNAS CON LAS QUE SE ENFRENTA LA INICIATIVA.

La iniciativa China One Belt, One Road es un Proyecto de gran magnitud, que pretende unir gran parte de Asia con Europa y la parte norte de África tanto terrestre como marítimamente para aumentar el desarrollo del comercio entre más de 66 países.

Ya que se pretende mejorar la conectividad entre estos 3 continentes, es claro que la Distribución Física Internacional juega un papel clave, no solo en el desarrollo de las obras de gran magnitud que se tienen que llevar a cabo, sino también una vez se complete el proyecto, ya que el objetivo principal de la DFI es reducir al máximo los tiempos, costos y riesgos que se puedan generar en el trayecto de un producto desde su punto de origen a su punto de destino.

La iniciativa OBOR está concebida para ser realizada entre 2013 que se propuso hasta el 2045, fecha aproximada de culminación según China. Este gran periodo de tiempo se debe a la idea de unir esta cantidad de países involucrados, para lo cual se necesita plantear nuevos acuerdos geopolíticos internacionales que permitan la realización del proyecto chino.

En obras de una gran magnitud como las que se requieren para llevar a cabo esta iniciativa, es clave una logística internacional adecuada para poder construir las vías, puentes, ductos y puertos en el tiempo establecido y a costos razonables. Por esto se evaluarán las dificultades que se podrían presentar en este proceso de logística y las condiciones para llevarlo a cabo.

La expansión de China ha sido dramática desde fines de la década de 1970, con un crecimiento anual promedio de alrededor del 9%. China también ha tenido un desarrollo notable en la formación de capital, impulsado por la alta tasa de ahorro doméstico, la cual se estima en alrededor del 50% del PBI, según última información del FMI. La tasa anual de inflación ha sido aproximadamente 1% entre 1996 y 2003, el cual fue un periodo caracterizado también por episodios de deflación, a pesar del crecimiento acelerado.

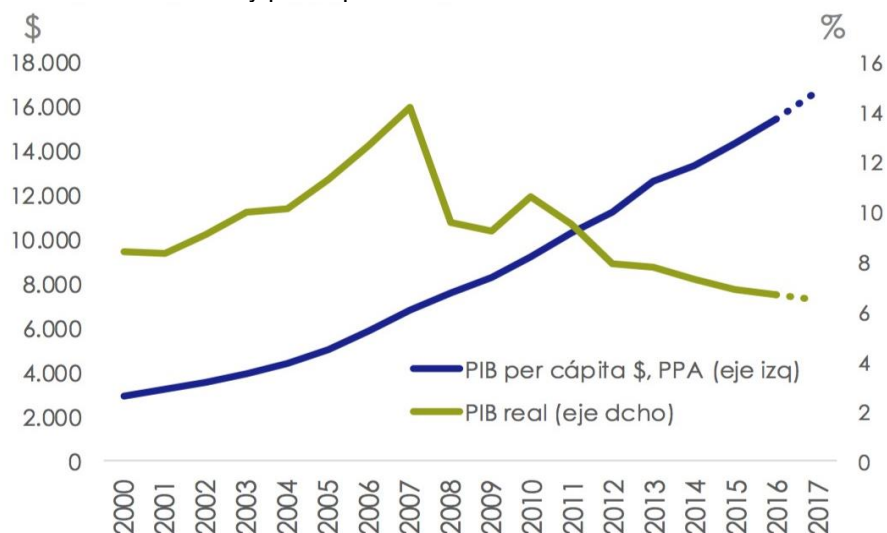
En el frente externo, la expansión de la participación de China en el comercio internacional ha sido uno de los rasgos más saltantes de su desarrollo. Las exportaciones chinas crecieron 5,7% en promedio en la década de 1980, 12,4% en la década de 1990, y 20,3% entre 2000 y 2003. Hacia 2003, la tasa de crecimiento de las exportaciones chinas era siete veces más grande que la tasa de crecimiento de las exportaciones a nivel mundial. Asimismo, los flujos de inversión directa extranjera han aumentado dramáticamente, y ascienden actualmente a más de mil millones de dólares semanales¹⁵.

¹⁵ BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ. El Desarrollo Exportador de China. [Sitio web]. Lima. PE. Sec. Publicaciones y seminarios. 7 de marzo de 2016. P.1. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Proyeccion-Institucional/Seminarios/2006/Evento-200601.pdf>

Una parte importante del enorme y acelerado progreso que transitó China durante estas últimas cuatro décadas, estuvo vinculado a una serie de políticas implementadas desde fines de la década del setenta del siglo XX, al inicio del período de profundas reformas implementadas luego del fallecimiento de Mao Zedong y ya bajo la conducción política de Deng Xiaoping. Si bien la explicación de aquel desarrollo es multicausal, sobresalen una serie de decisiones referidas a la creación de las Zonas Económicas Especiales (ZEE) y las políticas referidas a la Inversión Extranjera Directa (IED).

Con respecto a estas últimas, China fue el destino privilegiado de la IED extranjera durante décadas, convirtiéndose en el principal receptor de entre todas las economías en vías de desarrollo, y en la medida que fue madurando y acumulando conocimiento y capitales; nos interesa particularmente el sentido de salida de la IED desde China, proceso que la convierte en exportadora de capitales desde aproximadamente 2002, para ser desde 2015 exportadora neta. La velocidad de ese proceso no tiene antecedentes a nivel mundial, y constituye una de las claves del despegue económico chino; es el aspecto más llamativo de su proceso de crecimiento y desarrollo, estrictamente relacionado con la presencia de los capitales transnacionales dentro de su territorio. La actividad de esas empresas extranjeras radicadas en China, hoy explican aproximadamente la mitad de las exportaciones del país, y una proporción similar de las compras que se hacen desde China¹⁶.

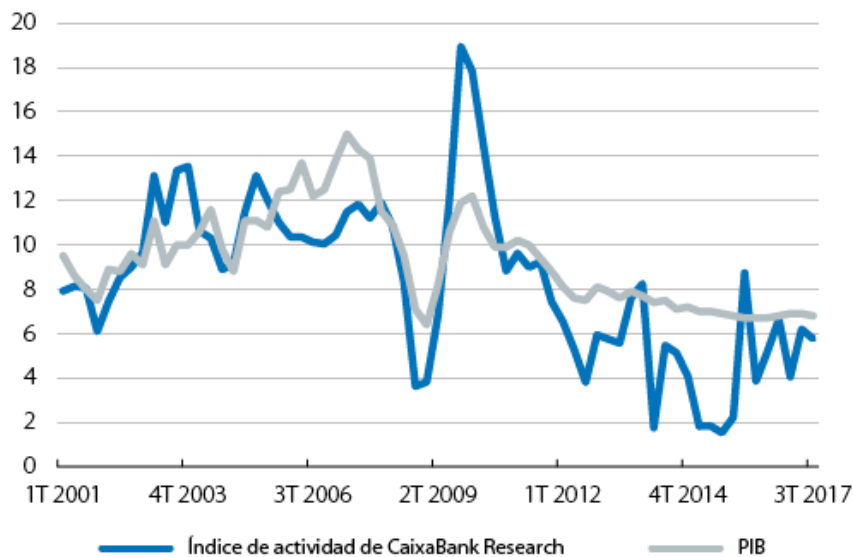
Gráfico 6. PIB real y per cápita China.



Fuente: LIBRE MERCADO. El crecimiento de India se acelera y ya rebasa al de China. [Sitio web]. Madrid. ES. Sec. Internacional. 16 de mayo de 2017. [Consultado 28, octubre, 2018]. Disponible en: <https://www.libremercado.com/2017-05-16/el-crecimiento-de-india-se-acelera-y-ya-rebasa-al-de-china-1276599021/>

¹⁶ UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE. China Y Su Política De Internacionalización. El caso de las zonas económicas exclusivas (ZEE) en África. [Sitio web]. Corrientes. AR. Sec. Revistas UNNE. 2016. P.1. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://revistas.unne.edu.ar/index.php/rfce/article/viewFile/1568/1339>

Gráfico 7. PIB vs índice de actividad económica
Variación interanual (%)



Fuente: CAIXABANK RESEARCH. El crecimiento económico de China bajo la lupa: pasado, presente y futuro. [Sitio web]. Valencia. ES. Sec. Publicaciones. 31 de enero de 2018. [Consultado 28, octubre, 2018]. Disponible en: <http://www.caixabankresearch.com/el-crecimiento-economico-de-china-bajo-la-lupa-pasado-presente-y-futuro>

Esta globalización de China hace que se plantee mejorar cada vez más, y por eso busca seguir creciendo económicamente con esta iniciativa OBOR, con ayuda de los países aliados, el beneficio de uno pasa a ser el beneficio de todos los miembros en caso de que se cumpla con el objetivo, ya que esta integración económica trascendería más de un aspecto tratándose de países con culturas totalmente diferentes apoyándose para conseguir una mejor economía. Es un proyecto a largo plazo, pero si China lo planteó y ya ha invertido en esto es porque en realidad es posible, solo hace falta la colaboración de todos los países involucrados.

Según Ramón-Berjano¹⁷, en la época de Mao las regiones del interior de China (centro y oeste) eran el centro de la actividad económica e inversiones productivas para lograr una igualación de las diferencias industriales a nivel regional. Durante esta etapa, el modelo de desarrollo económico se fundamentaba en una prioridad a la industria pesada sobre la liviana y el uso de la redistribución para equilibrar el crecimiento regional, sin permitir la inversión extranjera.

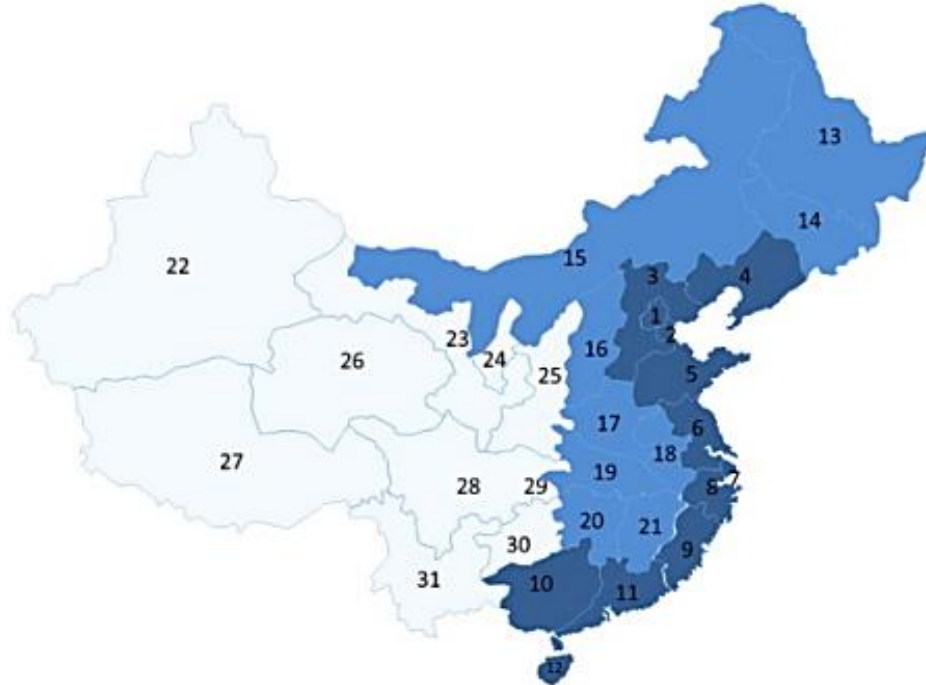
¹⁷ CONSEJO ARGENTINO PARA LAS RELACIONES INTERNACIONALES. Reforma política, programas de desarrollo e inserción económica internacional. [Sitio web]. Buenos aires. AR. Sec. Recursos. Diciembre de 2016. P.44. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://www.cari.org.ar/pdf/dt98.pdf>

Cuando muere Mao, Deng Xiaoping lidera una nueva estrategia de desarrollo económico a partir de 1978, centrándose en las zonas costeras. A esta estrategia se le denomina desarrollo escalonado, ya que el objetivo era fomentar un proceso de apertura económica al resto del mundo de manera gradual.

En una primera etapa, se le otorgaba preferencia a las regiones costeras de China, que se consideraban en mejores condiciones para poner en práctica las reformas piloto de las zonas económicas especiales y ser los recipientes de inversión extranjera directa. Por ser costeras, se encontraban de por sí mejor posicionadas geográficamente para las empresas que querían ingresar a China y para todas aquellas futuras exportaciones desde China al resto del mundo. Dentro del marco de esta estrategia, se irían propagando estas zonas económicas especiales hacia el norte del país, siempre en una primera etapa, a lo largo de las zonas costeras. Este sería entonces el primer escalón de la estrategia de desarrollo chino. Una vez que este primer escalón estuviera desarrollado, se pasaría al segundo escalón, es decir la zona del centro y en una tercera etapa se pasaría al tercer escalón, la zona oeste del país. En efecto, en etapas futuras, el desarrollo económico fue trasladándose gradualmente hacia el interior del país en un proceso conocido como la estrategia "Go West".¹⁸

¹⁸ *Ibíd.*, P. 45.

Mapa 1. Mapa regiones China.



1. Beijing 2. Tianjin 3. Hebei 4. Liaoning 5. Shandong 6. Jiangsu 7. Shanghai 8. Zhejiang
9. Fujian 10. Guangxi 11. Guangdong 12. Hainan
13. Heilongjiang 14. Jilin 15. Inner Mongolia 16. Shanxi 17. Henan 18. Anhui 19. Hubei
20. Hunan 21. Jiangxi
22. Xinjiang 23. Gansu 24. Ningxia 25. Shaanxi 26. Qinghai 27. Tibet 28. Sichuan
29. Chongqing 30. Guizhou 31. Yunnan

Fuente: CONSEJO ARGENTINO PARA LAS RELACIONES INTERNACIONALES. Reforma política, programas de desarrollo e inserción económica internacional. [Sitio web]. Buenos aires. AR. Sec. Recursos. Diciembre de 2016. P.46. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://www.cari.org.ar/pdf/dt98.pdf>

2.1 LA REGIÓN COSTERA Y LAS ZONAS ECONÓMICAS ESPECIALES

En 1980, se lleva a cabo el establecimiento de las 4 primeras Zonas Económicas Especiales (ZEE). Los factores considerados para la elección de éstas fueron tanto económicos como políticos. Tres de ellas fueron Shenzhen, Zhuhai y Shantou, localizadas en la provincia de Guangdong; y otra de ellas Xiamen en la provincia de Fujian. Por una parte, esas economías eran muy pequeñas, por lo que si estas reformas experimentales fallaban no tendrían un alto impacto en la economía nacional. Por otra parte, no fue casualidad la elección de Shenzhen y de Xiamen, ya que ambas ciudades se encuentran ubicadas justo frente a Hong Kong y Taiwán respectivamente.

Las zonas económicas especiales ofrecían a los inversores extranjeros incentivos especiales, que incluían excepciones y preferencias impositivas, bajos costos por el uso de la tierra y menor burocracia. A la vez fueron zonas pilotos para poder poner en práctica diferentes reformas en los ámbitos laborales y financieros, entre otros, antes de extender estas reformas al resto del país. En China, otra frase se aplica a esta estrategia de zonas piloto y experimentaciones diferenciales, “cruzar el río tanteando las piedras”. De esta manera, si las reformas implementadas no daban resultado, se adaptan o se cambian para poder lograr el objetivo final. Estas zonas económicas especiales crecieron, sobre todo en los primeros años, a una velocidad inusitada y con un gran éxito, de manera que se promovió la creación de otras zonas económicas especiales. De hecho, Shenzhen pasó de representar un 0,59% del total PBI de la provincia de Guangdong en 1980 a un 4,54% en 1985 y un 11,82% hacia mediados de los años 90, subiendo desde el puesto número 58 dentro del ranking provincial en 1980 al número 2 en tan solo 5 años. Hoy día la ciudad de Shenzhen figura entre las ciudades de PBI per cápita más alto de toda China y, como se mencionó anteriormente, pasó de 30 mil habitantes antes de las reformas a ser una de las llamadas “mega ciudades” chinas, con más de 10 millones en la actualidad.¹⁹

Comenta Ramón-Berjano que “En 1984, 14 ciudades abiertas costeras fueron creadas y fueron incorporadas a las primeras cuatro ZEE como zonas autorizadas para recibir inversión extranjera directa. Cabe destacar también que en este mismo año se firmó la declaración Sino-Británica, la cual establecía el traspaso de Hong Kong a China continental para 1997”²⁰.

Hong Kong pasó de esta manera a ser una Región Administrativa Especial de China y tuvo un papel fundamental en el desarrollo económico de China en general y del éxito de las zonas económicas especiales, en particular de la provincia de Guangdong y la ciudad de Shenzhen a través del Delta del Río Perla. También bajo este mismo esquema de Región Administrativa Especial se incorporó en 1999 Macao, otra colonia portuguesa, y rival de Las Vegas en la importancia de sus casinos. Macao es actualmente el único lugar en China donde apostar es legal. Se ha convertido en la capital mundial del juego, con una recaudación bruta de 44 mil millones de dólares en 2014 (mientras que Las Vegas recaudo 6,4 mil millones). Aproximadamente el 70% de los visitantes a Macao son de China continental. Sin embargo, en el último año comenzó a perder ingresos, en parte debido a medidas tomadas por el gobierno chino para reducir la corrupción y el blanqueo de dinero.

La tendencia a reforzar este proceso de apertura continuó y en 1985 se crearon tres zonas económicas de desarrollo costero. Estas tres zonas son el delta del Río Yangtze, el Delta del Río Perla y el triángulo de Xiamen-Zhangzhou-Quanzhou, los cuales están estratégicamente localizados alrededor de Shanghai, Shenzhen y Xiamen respectivamente; tres zonas de vital importancia. Por otra parte, en 1988 se creó la ZEE de mayor tamaño, la isla de Hainan. Esta isla pertenecía a la provincia de Guangdong y de esta manera se convirtió en una provincia separada, así como en la mayor ZEE en superficie —hoy día un importante destino turístico por sus playas y su clima tropical—. En 2009 el

¹⁹ *Ibíd.*, P. 47.

²⁰ *Ibíd.*, P. 47.

Consejo de Estado de China anunció planes para promover la provincia de Hainan como un destino turístico internacional para 2020. Según la autoridad de turismo de la provincial de Hainan, en 2014 47,89 millones de turistas visitaron la isla, lo cual significó un crecimiento del 10% con respecto al año anterior.²¹

Dos años después se lanzó la ZEE de Pudong. La IED en Shanghai creció significativamente, siendo la inversión del año 1994 equivalente a la recibida en la década de 1980. El sector servicios de la ciudad de Shanghai pasó de un 21% en 1980 a un 40% en 1994 y un 65% en 2014, gracias a la zona de Pudong, estimándose el crecimiento de un 10% anual promedio en la década 1994-2014, mientras que la participación de la ZEE de Pudong en el PBI de Shanghai pasó de un 8% en 1990 a un 30% en 2013. En el 11º Plan Quinquenal se designa la ZEE de Binhai en la zona costera de Tianjin con la cual recibe incentivos financieros para atraer inversión extranjera y el desarrollo de infraestructura. Binhai ha tenido un constante crecimiento desde entonces a una tasa anual del 17% y se está convirtiendo en un centro significativo en el norte de China para la atracción de capitales extranjeros.

Mapa 2. Primeras zonas económicas especiales.



Fuente: CONSEJO ARGENTINO PARA LAS RELACIONES INTERNACIONALES. Reforma política, programas de desarrollo e inserción económica internacional. [Sitio web]. Buenos aires. AR. Sec. Recursos. Diciembre de 2016. P.49. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://www.cari.org.ar/pdf/dt98.pdf>

²¹ *Ibíd.*, P. 48.

En 1992 se abrieron 6 puertos a lo largo del río Yangtze que se beneficiarían de su conexión con el delta del Río Yangtze y la ZEE de Pudong. También se crearon 11 ciudades abiertas fronterizas.

Ese mismo año fue el famoso tour del sur que realizó Deng Xiaoping por la provincia de Guangdong y la zona económica especial de Shenzhen. En esos momentos había dentro del partido algunos que se oponían al proceso de reforma tan acelerado que estaba experimentando el país. Proponían una desaceleración y una vuelta a una economía más centralmente planificada. En este viaje a las zonas más dinámicas del proceso de Reforma y Apertura, Deng dejó en claro su postura de seguir hacia adelante con este proceso de reformas. Décadas más tarde, en 2012, Xi Jinping realizó otro viaje al sur, replicando el de Deng con un gran simbolismo; justamente en un momento en el cual China se enfrenta a otra gran transición y reforma –aquella de pasar de tasas de crecimiento que excedían el 10 y el 12% anuales a un crecimiento más moderado.

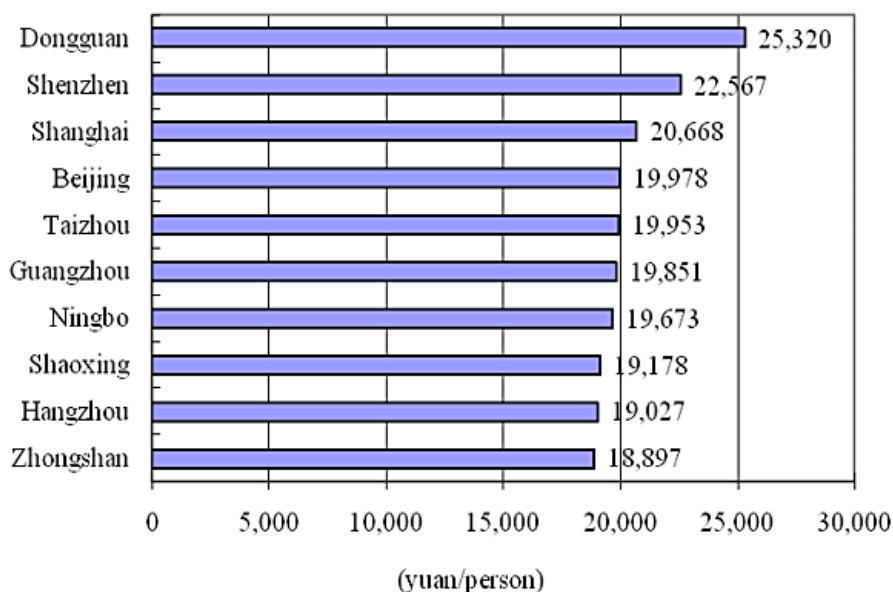
Además de las ZEE también se crearon otras herramientas para favorecer el comercio, la exportación, la producción, la innovación tecnológica y el desarrollo industrial. Si bien todas coloquialmente se refieren como ZEE, reciben varios nombres de acuerdo con el énfasis en particular que intenten promover. A partir del ingreso de China a la OMC en 2001, algunas de estas zonas perdieron las ventajas competitivas y por ello terminaron asociándose a puertos que se encontrarán próximos.

Se crearon los valles abiertos, las capitales abiertas, las áreas turísticas, las zonas de inversión taiwanesa y los puertos y zonas fronterizas abiertas ya mencionadas. Si bien la velocidad a la que se abrieron ZEE y las zonas de desarrollo fue decreciendo, estas siguen implementándose hasta el día de hoy. El próximo paso en la creación de más zonas económicas especiales son las Zonas de Libre Comercio (FTZ), que técnicamente ya existen, aunque esta nueva generación de FTZ estaría abocada a desregular el intercambio de monedas y a reducir las reglas para el establecimiento de empresas extranjeras en territorio chino. En septiembre de 2013 se anunció la FTZ de Shanghai dentro de Pudong. Continuando con su política de experimentos piloto –o de tantear las piedras para cruzar el río–, se han abierto nuevas FTZ en Guangdong, Fujian y Tianjin en 2015. Al igual que las ZEE de 1980, las localizaciones son claves, particularmente las de Guangdong y Fujian que están orientadas a incrementar la articulación financiera con Hong Kong y Taiwán respectivamente.²²

El efecto que tuvieron las ZEE fue muy grande. Como se observa en el gráfico más abajo, de las 10 ciudades de más alto PBI per cápita en China en 1996, 4 eran de la región del Delta del Río Perla, otras 4 de la provincia de Zhejiang y las 2 de Shanghai y Beijing. Cabe destacar que este cuadro es de 1996, con lo cual muestra el gran crecimiento de las zonas costeras, en particular las del Delta del Río Perla.

²² *Ibíd.*, p. 49.

Gráfico 8. Top 10 ciudades chinas por PIB per cápita (1996)



Fuente: CONSEJO ARGENTINO PARA LAS RELACIONES INTERNACIONALES. Reforma política, programas de desarrollo e inserción económica internacional. [Sitio web]. Buenos aires. AR. Sec. Recursos. Diciembre de 2016. P.52. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://www.cari.org.ar/pdf/dt98.pdf>

La implementación de las ZEE, junto con otras herramientas de apertura ya mencionadas, las zonas económicas costeras y los clústeres industriales, han resultado en incentivos de todo tipo a lo largo de las zonas costeras chinas.

2.2 EL CASO DEL DELTA DEL RÍO PERLA

Éste cubre un 30% de la superficie de la provincia de Guangdong, un 50% de su población y contribuye con el 95% del comercio exterior total de la provincia.

Comenta Ramón-Berjano²³, el Delta del Río Perla exportaba productos manufacturados de alta intensidad en cuanto al factor trabajo inicialmente, principalmente para compañías radicadas en Hong Kong. De hecho, al inicio, el 80% de las IED realizadas en la provincia de Guangdong se originaba en Hong Kong. La IED en 1980 fue de US\$100 millones mientras que en 1990 era de US\$10,2 mil millones. Se dio así una división regional del trabajo donde la cara visible estaba en Hong Kong y la manufactura de los productos en el Delta del Río Perla.

En 1997, luego de la reincorporación de Hong Kong a China continental con el estatus de "Región Administrativa Especial" por un periodo de 50 años, se profundiza este modelo de producción ya mencionado. La anexión de Hong Kong

²³ *Ibíd.*, P. 52.

mediante la fórmula “un país dos sistemas”, favoreció que Hong Kong actuara como “portal” a y desde China, tanto para empresas chinas que buscaban salir al exterior como para aquellas empresas extranjeras que quisieran entrar al mercado chino. Al mantener Hong Kong su sistema relativamente independiente daba de esta manera incentivos y seguridades a los inversores, tanto a nivel impositivo, logístico, burocrático, como en cuanto a gobernanza, a su estatus de centro financiero internacional, baja corrupción, alta transparencia, gran capital humano e inversión en investigación y desarrollo.

Otros dos factores contribuyeron aún más a la profundización y afianzamiento de esta zona del Delta del Río Perla con Hong Kong y Shenzhen a la cabeza. Uno fue la entrada de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC) en 2001 y la otra la entrada en vigencia del acuerdo de libre comercio entre Hong Kong y China, conocido por sus siglas en inglés CEPA (Closer Economic Partnership Agreement, o Acuerdo para una Asociación Económica Más Estrecha) que entró en vigor el 1º de enero de 2004. Este acuerdo se firmó con el objetivo de incrementar la cooperación en áreas de comercio e inversiones entre Hong Kong y China continental a través de la implementación de un proceso de reducción de tarifas en la mayor parte de los bienes y la liberalización del comercio de servicios para promover la inversión. Mediante la implementación del CEPA, aquellos bienes y servicios importados desde China cuyo origen fuera Hong Kong tenían arancel cero, o sea que tenían un acceso preferencial al mercado chino. El CEPA fue progresivamente liberalizado con suplementos adicionales.²⁴

La zona del Delta del Río Perla ha tenido que afrontar diversos desafíos con el pasar de los años, como el crecimiento del Delta del Río Yangtsé desde los años noventa que condujo a un menor ingreso de IED; como también una disminución de la cantidad de mano de obra. Actualmente el delta se encuentra en una consideración de nuevas maneras para consolidarse y seguir creciendo, así sea a una tasa menor que la de la década del 80. Las exportaciones ya no son intensivas en trabajo sino que se ha dado un vuelco hacia las importaciones intensivas en capital.

2.3 DESARROLLO DEL OESTE: GO WEST Y CHONGQING

La estrategia Go West, fue implementada antes de la inclusión de China a la OMC, en el año 2001, y constituye una base central dentro del desarrollo económico nacional chino. La idea de esta estrategia era la de incluir aquellas regiones del país que no habían formado parte aún del crecimiento económico nacional hasta entonces.

Esta inserción se llevaría a cabo de varias maneras. En primer lugar fomentando proyectos de inversión, sobre todo en el área de infraestructura, como la conexión ferroviaria entre Qinghai y Tíbet que une unos 2 mil km y fue inaugurada en 2006. Y en segundo lugar mediante la creación de polos o “hubs” de desarrollo, como la municipalidad de Chongqing y la ciudad de Xi’an, a la que se hará referencia en la próxima sección.

²⁴ *Ibíd.*, P. 52.

Plantea Ramón-Berjano²⁵, que en lo que refiere a esta estrategia, Chongqing ha tenido –y tiene– un lugar esencial. Chongqing es un caso muy interesante, ya que es el primer polo de desarrollo no costero de China. Esta hacía parte de la provincia central de Sichuan y en 1997 fue separada y convertida en una municipalidad. El objetivo era convertirla en el cuarto polo de desarrollo chino para el año 2015, lo que fue alcanzado exitosamente. En 2011 Chongqing se había perfilado como el principal destino de IED del centro y oeste de China, con un incremento de casi un 60%. Los países con mayor inversión en esta zona fueron Hong Kong, Japón, Estados Unidos y Taiwán. Hoy día Chongqing es el principal clúster regional no costero del país, donde según datos del Hong Kong Trade Development Council actualmente hay 34 parques industriales.

En 2014 Chongqing produjo 61 millones de laptops, siendo el mayor productor del mundo –con una producción estimada en un tercio del total mundial–. Se estima que el 100% de la producción de Acer, 90% de Toshiba, 80% de Asus y el 60% de Hewlett-Packard se producen en esta municipalidad (China Daily, Enero 9, 2015). Además, la municipalidad es el mayor productor de motocicletas en China, y siendo que, a su vez, China es el país de mayor producción de motocicletas del mundo, le otorga comúnmente la denominación de “cuna de las motocicletas” a esta municipalidad. Según datos de China Motor Rider (2015) Chongqing produce 12 millones de motocicletas y motores anualmente y más del 40% de las exportaciones chinas de motocicletas son producidas en más de 100 compañías establecidas en esta municipalidad. De acuerdo con el Chongqing Statistical Yearbook de 2014, 5050 empresas extranjeras residían en Chongqing en agosto de 2014.

La municipalidad de Chongqing, además, forma parte de un proyecto más ambicioso dentro de la Zona Económica Chongqing-Chengdu, aprobada por el Consejo de Estado en 2011, y cuyas directivas específicas fueron aprobadas recientemente. Esta zona tendrá un área total de 206.000 km², e incluirá 31 distritos y localidades de Chongqing (como por ejemplo Wanzhou, Fulin, Yuzhong, entre otros) y 15 ciudades de Sichuan (Chengdu, Deyang, Mianyang, Meishan, Ziyang, Suining, Leshan, Ya’an, Zigong, Luzhou, Neijiang, Nanchong, Yibin, Dazhou y Guang’an) con una población total estimada cercana a los 100 millones de habitantes.

Se estima que la Zona Económica de Chengdu-Chongqing será una de las más pujantes económicamente hacia el 2020, similar a las otras tres mega-regiones ya mencionadas. De acuerdo con este plan, la zona tendrá cinco orientaciones estratégicas. En primer lugar, se convertirá en el primer centro económico de la región oeste de China. En segundo lugar, será el lugar para establecer una industria nacional moderna y para dar lugar a la fase experimental de apertura en el interior del país, así como también formar parte de un proyecto de desarrollo balanceado entre zonas rurales y urbanas. Por último, la región garantizará la preservación ecológica del río Yangtsé.²⁶

²⁵ *Ibíd.*, P. 53.

²⁶ *Ibíd.*, P. 54.

Ramón-Berjano²⁷ plantea que esta región podría absorber las transferencias de trabajo que anteriormente se trasladaron a áreas costeras. El objetivo es lograr un polo nacional de desarrollo en el centro de China con una industria moderna y al mismo tiempo un polo de incentivo a la demanda doméstica. Así mismo Chongqing encabeza un programa piloto para alcanzar tasas aún más altas de urbanización en China, con la idea de incorporar cerca de 10 millones de habitantes rurales a las zonas urbanas hacia 2020, lo cual llevaría a Chongqing a alcanzar tasas cercanas al 70% urbano.

2.4 XI'AN

Mapa 3. Provincia Shaanxi.



Fuente: CONSEJO ARGENTINO PARA LAS RELACIONES INTERNACIONALES. Reforma política, programas de desarrollo e inserción económica internacional. [Sitio web]. Buenos aires. AR. Sec. Recursos. Diciembre de 2016. P.58. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://www.cari.org.ar/pdf/dt98.pdf>

Ramón-Berjano expone que “La ciudad de Xi’an, es otra pieza clave para analizar el desarrollo económico de China actual y a futuro, así como la segunda fase de inserción y apertura china al resto del mundo. Históricamente la ciudad de Xi’an se especializó en partes para aviación y equipamiento electrónico y militar, tecnología aeroespacial e investigación en tecnología”²⁸. Sin embargo, hoy la ciudad de Xi’an

²⁷ Ibíd., P.54.

²⁸ Ibíd., P.55.

es parte del proyecto de desarrollo económico más ambicioso. Esta ciudad será convertida en un polo de crecimiento regional para la región oeste. De hecho, en la década del 2000 el PBI de la ciudad se incrementó más de cinco veces y las zonas urbanas casi se duplicaron en superficie.

Propulsado en parte por la competencia de las vecinas Chongqing y Chengdu, en 2002 se anunció la estrategia a largo plazo de integrar Xi'an con la vecina ciudad de Xianyang, para crear un cinturón de alta tecnología industrial alrededor de estas ciudades. En 2009 el consejo de estado aprobó el proyecto para acelerar el crecimiento y la integración entre Xi'an-Xianyang y convertir a Xi'an y alrededores en una metrópolis de 10 millones de habitantes, pasando a formar parte de las llamadas "mega-ciudades" en China. Se proyectan 10 mega ciudades para 2025 en China. Estas son Beijing, Shanghai, Chongqing, Shenzhen, Tianjin, Chengdu, Wuhan, Guangzhou, Hangzhou y Xi'an. A partir de esto se comenzó la creación de la Xi'an-Xianyang New Zone. Esta zona, de más de 500 km², sería la plataforma para la integración de Xi'an-Xianyang y para el establecimiento de nuevos distritos industriales y urbanos.

Xi'an y Xianyang actualmente poseen varias zonas de desarrollo a nivel estatal. En el caso de Xi'an tiene la Xi'an High Tech Industrial Development zone, con un área de 35 km², es la más extensa, y se especializa en tecnología informática, manufacturas avanzadas, farmacéutica Xi'an Economic and Tecnológica Development Zone, que cuenta con casi 22 km² y tiene como industrias principales los automóviles, electricidad y electrónicos, como así también la industria 60 alimenticia. También se encuentra la Xi'an Exporting Processing Zone, con una superficie de 1.5 km² y especializada en manufacturas y componentes electrónicos. Por otra parte, Xianyang posee la Yangling Agricultural High tech Industries Demonstration Zone, de 22 km², ya mencionada anteriormente, que se especializa en investigación en zonas áridas y semiáridas, protección ambiental y procesamiento de alimentos.²⁹

Para el CGSRS^{30(*)}, la desigualdad regional tiene consecuencias sociales y económicas muy importantes. Ha causado una migración rural-urbana, así como una migración masiva interregional hacia la costa china. En las áreas rurales, los gastos del gobierno en agua, transporte e infraestructura energética per cápita son más bajos que en las áreas urbanas. Por otro lado, las familias migrantes sufren discriminación en términos de ofertas salariales y logros laborales, tienen un acceso limitado al seguro de desempleo, seguro médico, pensión y mayores costos para la educación de sus hijos.

²⁹ *Ibíd.*, P.55.

³⁰ CENTRE FOR GEOPOLITICS & SECURITY IN REALISM STUDIES. Strengths and Challenges of China's "One belt, One road" Initiative. [Sitio web]. Londres. GB. Sec. Publications. Febrero 9 de 2016. P.4-6. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: http://www.cgsrs.org/files/files/publications_46.pdf

(*) Nota: El idioma original del documento que se extrajo la información es inglés, texto traducido por el autor.

Finalmente, el norte y el oeste de China (Xingjian, Tibet, Mongolia Interior) es la parte menos desarrollada del país. El ingreso per cápita en estas provincias es 30-50% más bajo que el ingreso medio en el resto de China. Sus desventajas se encuentran en sus montañas y mesetas, en su clima menos adecuado para la agricultura y en la considerable distancia a la costa. Además, el norte y el oeste de China no está dominado por los chinos de la etnia Han. George Friedman observó recientemente que Xingjian es predominantemente musulmán, y un movimiento insurgente y terrorista es particularmente activo allí. El Tíbet es menos activo pero no menos opuesto a la dominancia China. Mongolia interior y Manchuria están generalmente satisfechos al momento. A pesar de sus muchas minorías nacionales, el norte y el oeste de China tienen los recursos naturales más ricos (petróleo, gas y minerales).

En las primeras etapas de la reforma (desde 1979), el gobierno chino otorgó un tratamiento de política preferencial a las regiones costeras, promoviendo su desarrollo. Más tarde, para controlar la creciente desigualdad regional, China se centró más en las regiones del interior. El gobierno central lanzó varios programas de desarrollo regional: la "estrategia de desarrollo occidental", la "estrategia de reactivación del noreste" o la estrategia de "ascenso de China central". Hacia fines de 2014, el liderazgo central decidió ampliar el alcance geográfico de la Zona de Libre Comercio de Shanghai (ZLC) y aprobó la creación de ZLC en zonas similares en otras tres provincias (Guangdong, Fujian y Tianjin) para promover una cooperación internacional más estrecha.

Li Wei enfatizó, en febrero de 2014, que si no se toman medidas para reducir el consumo de energía, el 75 por ciento del petróleo de China dependerá de importaciones para 2030. En las próximas dos décadas, alrededor de 300 millones de campesinos probablemente fluirán hacia áreas urbanas. Así que China necesita asegurar el acceso a la energía y las materias primas mientras desarrolla nuevos mercados. A pesar de su crecimiento económico, existen varios desafíos relacionados con el mantenimiento de esta tendencia: la necesidad de asegurar el acceso a los recursos, reasignar el exceso de capacidad industrial, desapalancar sectores clave o desplegar sus enormes reservas de divisas de manera productiva. La iniciativa OBOR se basa en desarrollar los vínculos existentes y planificados de varias regiones de China. El documento "Visión y acciones" afirma que al avanzar la Iniciativa Belt and Road, China aprovechará voluntariamente las ventajas comparativas de sus diversas regiones, adoptará una estrategia proactiva de mayor apertura, y fortalecerá la interacción y cooperación entre las regiones oriental, occidental y central.

En este sentido, la Iniciativa menciona especialmente:

- Las ventajas geográficas de Xingjian y su papel como una ventana de apertura hacia el oeste para profundizar la comunicación y la cooperación con los países de Asia Central, Sur y Occidental.

- Las fortalezas económicas y culturales de las provincias de Shaanxi y Gansu y las ventajas étnicas y culturales de la región autónoma de Ningxia Hui y la provincia de Qinghai.
- La proximidad de Mongolia interior a Mongolia y Rusia, así como la cooperación entre las provincias de Heilong jiang, Jilin y Liaoning de China y la región de Extremo Oriente de Rusia.
- La ventaja única de la Región Autónoma de Guangxi Zhuang como vecino de los países de la ASEAN.
- La ventaja geográfica de la provincia Yunnan y la necesidad de desarrollar la cooperación en la subregión del Mekong.
- La cooperación comercial, turística y cultural fronteriza entre la Región Autónoma del Tíbet y los países vecinos.
- La provincia de Fujian como área central de la ruta marítima de la seda del siglo XXI.
- Las provincias de Hainan y Henan, y las Regiones Administrativas Especiales de Hong Kong y Macao.

3. FACTORES GEOGRÁFICOS Y GEOPOLÍTICOS INTERNACIONALES CON LOS QUE SE ENFRENTA LA INICIATIVA

Ramon-Berjano³¹ plantea, que las cinco principales áreas de cooperación dentro de la iniciativa son la coordinación de políticas entre los países del OBOR, la conectividad, el comercio, la integración financiera entre los países y esfuerzos en intercambios culturales para profundizar las relaciones entre los pueblos, basados en los principios de la ruta de la seda.

Para financiar la iniciativa se ha establecido el Fondo de la Ruta de la Seda, que cuenta con US\$40 billones, principalmente para ser destinados a proyectos de infraestructura como así también de cooperación financiera e industrial. Este fondo incluye a la China's State Administration of Foreign Exchange, la China Investment Corp, el Banco Export-Import de China y el China Development Bank. El fondo también aceptará la participación de inversores tanto domésticos como internacionales, como el AIIB (Banco de Infraestructura e Inversión Asiático). En cuanto a este último, cabe resaltar que su objetivo primordial es la inversión en proyectos de infraestructura como energía, transporte y telecomunicaciones. A fines de diciembre de 2015, de los 57 miembros fundadores del AIIB se ve una marcada participación de países dentro de la OBOR.

La iniciativa de la nueva ruta de la seda, mediante la conexión de infraestructura planeada, permitirá la emergencia económica de países vecinos de China a lo largo de Asia Central, Rusia, Belarús, Irán y hasta Turquía. Las implicancias para Europa y el resto de la economía mundial son enormes, aunque aún no han sido del todo estudiadas. Mientras tanto, China y los países de la región avanzan rápida y silenciosamente en la profundización de lazos. Las implicancias de esta estrategia cambiarán por completo el mapa geopolítico mundial.

China ha firmado memorándums de entendimiento con media centena de países y organizaciones regionales relacionados con OBOR y ha visitado una gran cantidad de países en la región para profundizar planes personalmente sobre esta iniciativa. Compañías telefónicas, ferroviarias y de construcción de origen chino han firmado e iniciado proyectos en diferentes países para mejorar las conexiones, como también para la construcción de parques industriales y diversos proyectos industriales. La conectividad de los países anteriormente aislados dará un impulso sin precedentes al comercio y al desarrollo económico del Centro de Asia. El foco del resto del mundo respecto de la economía china de los últimos años se concentra en la reducción de la tasa de crecimiento. Sin embargo, omite un factor esencial, que es la transformación radical de la estructura económica, no solo de China pero de Eurasia que propulsara el One Belt One Road.³²

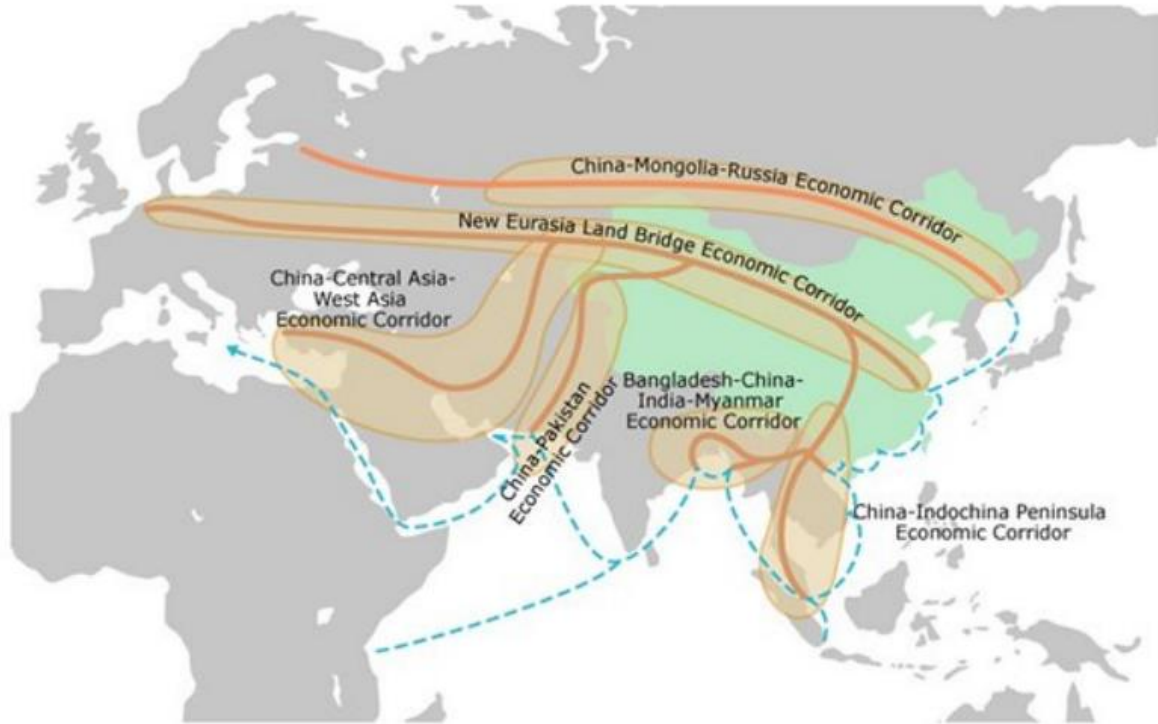
De esta manera la iniciativa cumple no solo el objetivo de continuar y completar el proceso de desarrollo escalonado comenzado en la década del ochenta, sino también de insertar a China aún más dentro de la economía mundial a la vez que

³¹ CONSEJO ARGENTINO PARA LAS RELACIONES INTERNACIONALES. Op. Cit. P. 61.

³² Ibid., P. 62.

impacta significativamente en las economías de la región y por ende, del resto del mundo.

Mapa 4. Corredores económicos.



Fuente: CONSEJO ARGENTINO PARA LAS RELACIONES INTERNACIONALES. Reforma política, programas de desarrollo e inserción económica internacional. [Sitio web]. Buenos Aires. AR. Sec. Recursos. Diciembre de 2016. P.61. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://www.cari.org.ar/pdf/dt98.pdf>

El objetivo central de esta iniciativa es conectar Asia, Europa y África a lo largo de seis corredores, tanto terrestres como marítimos, que se mencionan a continuación:

1. El corredor económico terrestre China-Mongolia-Rusia. En la reunión de septiembre de 2014 de la Organización de Cooperación de Shanghai se acordó trabajar sobre los lazos de cooperación entre los tres para reforzar las conexiones de transporte terrestre, ferroviario, como así también simplificar procedimientos aduaneros. Un año más tarde, en la cumbre en la ciudad de Ufa, en Rusia, se adoptó el Plan Conjunto de Mediano Plazo para el Desarrollo Trilateral de la Cooperación entre China, Rusia y Mongolia.
2. El corredor económico terrestre Nueva Eurasia, también conocido como el Puente terrestre Nueva Eurasia, consiste en un ferrocarril que une Lianyungang en la provincia China de Jiangsu 62 con Rotterdam en Holanda, a través de Kazakstán. Este ferrocarril une las ciudades chinas de Lanzhou, Liangyungan y la región autónoma de Xinjiang, para luego pasar por Kazakstán, Rusia, Belarús y Polonia en camino a Holanda. Por otra parte,

China también ha abierto varias rutas para transporte de carga entre China y diversas ciudades en Alemania, Polonia y República Checa.

3. El corredor económico China-Asia Central-Asia Occidental. Este corredor va desde la región autónoma de Xinjiang en China y llega a conectarse con los sistemas ferroviarios de Asia Central – Kazakstán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán y Turkmenistán, como así también Irán y Turquía en Asia Occidental. En el Foro de Cooperación China-Asia Central de junio de 2015, se incluyó en la declaración conjunta un compromiso de fortalecer lazos dentro del corredor económico entre los cinco países de Asia Central. Previamente esto se había tratado mediante acuerdos bilaterales. Cada uno de estos países, a su vez, tiene sus propios planes de desarrollo, que a la vez tienen mucho en común con el cinturón económico propuesto por China. En febrero de 2016, 32 containers llegaron vía ferrocarril desde Zhejiang en China a Teherán a través de Kazakstán y Turkmenistán, cubriendo una distancia de 9.500 km en tan solo 14 días –30 días menos que por vía marítima–.
4. Corredor económico China-Pakistán. La primera vez que se mencionó este corredor fue durante la visita de Li Keqiang a Pakistán en 2013. Los planes han sido extendidos y actualmente se incluye no solamente la creación de un corredor desde Xinjiang al puerto de Gwadar en el sur de Pakistán sino también un plan integral de largo plazo que incluye la construcción y renovación de carreteras, ferrocarriles y tendido de gasoductos, oleoductos, aeropuertos, y una red de fibra óptica entre ambos países.
5. El corredor económico China-Península de Indochina. Durante la 5ª Reunión de Líderes de la Cooperación Económica Subregional del Gran Mekong, en diciembre de 2014 en la ciudad de Bangkok, se propusieron varias iniciativas para el planeamiento y la construcción conjunta de una red de transporte, como así también proyectos de cooperación industrial y la promoción de proyectos que beneficien el desarrollo económico sustentable entre los países involucrados. Actualmente hay proyectos en curso para la construcción de varias rutas que conecten esta región, tanto por vía terrestre como aérea.
6. Corredor económico Bangladesh-China-India-Myanmar. En 2013, el primer Grupo Conjunto de Trabajo sobre el corredor económico Bangladesh-China-India-Myanmar tuvo su primera reunión en la ciudad china de Kunming. En octubre de 2016, Xi Jinping visitó Bangladesh y Camboya para profundizar los lazos de cooperación y reforzar las iniciativas de este corredor económico. Camboya firmó 31 acuerdos en su mayoría referidos a infraestructura e industria. A comienzos de 2015, el oleoducto China-Myanmar fue inaugurado, lo cual permite que China pueda no solo disminuir la distancia de transporte sino también diversificar su dependencia en las importaciones a través del estrecho de Malaca.³³

Pop³⁴ expresa que actualmente, China es el mayor socio comercial de más de 120 países. Se proyecta que el comercio de China con los países de la ASEAN superará eso con la Unión Europea (UE) en la década de 2020. China ya es el principal socio

³³ Ibid., P. 63-64.

³⁴ CENTRE FOR GEOPOLITICS & SECURITY IN REALISM STUDIES. Op. Cit. P.7-9.

comercial de los países de la ASEAN y, cada vez más, también es una fuente importante de inversión extranjera directa.

Pero el "ascenso pacífico" de China no ha sido aceptado por todos sus vecinos. Esto se debe en parte a la falta de confianza entre ellos y en parte a las destacadas tensiones bilaterales de China con ciertos estados asiáticos. De hecho, los funcionarios chinos han reconocido que la Nueva Ruta de la Seda es una zanahoria económica útil para hacer frente a la mayoría de los problemas de seguridad que China tiene con sus vecinos.

A fines de 2013, la República Popular China estableció su primera Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ) en el Mar de China Oriental, incluidas las Islas Diaoyu / Senkaku, reclamadas tanto por Beijing como por Tokio. Además, en 2014, China comenzó la construcción de una base militar en la isla Nanji en la provincia de Zhejiang, cerca de Diaoyu / Senkaku. La amenaza de China hizo que el primer ministro Abe Shinzo modificara la política de seguridad de Japón.

En los últimos años, Beijing ha estado más activa en el Mar del Sur de China. Allí está involucrado en disputas con Vietnam, Filipinas, Brunei y Malasia sobre las Islas Spratly y Paracel, el Banco Macclesfield y el Banco de Scarborough.

En mayo de 2014, China estableció una plataforma petrolera cerca de Paracels, declaró una zona de exclusión de tres millas alrededor de la plataforma y comenzó a perforar. Además, desde mediados de 2014, la República Popular China ha estado realizando la recuperación de tierras en islotes en disputa, generando especulaciones de que va a establecer un ADIZ en el Mar de China Meridional. Por ejemplo, en Paracels, China está expandiendo su pista y remodelando un puerto en la isla Yongxing, mientras que en Spratly está construyendo nuevas islas artificiales cerca de Fiery Cross Reef, Johnson South Reef y Gaven Reef. Beijing planea construir pistas de aterrizaje y delantales para aviones militares y puertos capaces de albergar buques militares y de pesca.

China tiene buenas relaciones con cada uno de los cinco países de Asia Central: Kazajstán, Kirguistán, Uzbekistán, Turkmenistán y Tayikistán, especialmente en comparación con sus relaciones con sus vecinos del este y el sur. Aunque China comparte más de 3000 km de fronteras con tres de los estados de Asia Central, la última normalización de la frontera se resolvió en abril de 2010.

El 90% de las exportaciones de Mongolia son a China y el 50% de su IED proviene de China. Pero tal vez por eso, es Rusia es el vecino más popular de Mongolia. Existen También disputas que involucran a Rusia, a lo largo del río Ussuri y a lo largo de la frontera entre China y Rusia al oeste de Mongolia, y que involucra a la India, principalmente en Aksai Chin y en el noreste de la India con respecto a la línea McMahon y el estado del estado indio de Arunachal Pradesh.

El profesor Wang Yiwei, de la Universidad Renmin, citó a Halford Mackinder y pidió un renacimiento de Eurasia como una "isla mundial", gracias a "One Belt, One Road" de China, que dejaría a los Estados Unidos. Las elites chinas afirman con más frecuencia que El poder económico debe estar en equilibrio con los poderes políticos, militares y morales. La verdad es que, además de los Estados Unidos, China es la única potencia capaz de realizar una síntesis entre sus dimensiones marítimas y continentales.

Otras grandes potencias, que tienen sus propios proyectos geopolíticos, geoeconómicos y geoestratégicos para Eurasia, perciben la iniciativa "One Belt, One Road" de China como una amenaza para la seguridad. Rusia, Estados Unidos, India y Japón son todos actores importantes en los países OBOR y podrían usar su poder para bloquear los planes de China.

Rusia considera a Asia Central como su patio trasero, y ha estado promoviendo sus propios planes para una Unión Económica Euroasiática. En segundo lugar, Rusia se siente amenazada en Siberia y el Lejano Oriente por la migración china. En diciembre de 2013, el presidente ruso Vladimir Putin declaró que el desarrollo de estas regiones es una prioridad nacional para el siglo XXI.

Por el momento, Rusia y China son socios en la Organización de Cooperación de Shanghai, el grupo BRICS y el Consejo de Seguridad de la ONU. Tienen proyectos de gas comunes, como The Power of Siberia y los ductos Altai. Firmaron muchos otros acuerdos para facilitar el comercio y las inversiones chinas en Rusia, y realizaron ejercicios navales comunes en el mar Mediterráneo y la región de Asia y el Pacífico, lo que constituye un serio desafío geopolítico para el dominio naval de los EE. UU. En estas regiones.

Sin embargo, Rusia no es un socio fácil para trabajar, ya que sus acciones pueden ser impredecibles y podrían socavar la confianza de China en Rusia. Sin embargo, la disputa de Rusia con Occidente sobre Crimea y el compromiso de Estados Unidos en la región de Asia y el Pacífico parece mejorar las relaciones ruso-chinas.

Los Estados Unidos desafiaron por primera vez a China a través de su Asociación Transpacífica (TPP). La inclusión de Japón en el TPP refuerza la sospecha en China sobre el retorno de una contención liderada por los Estados Unidos o un retroceso del aumento de China. Este parece ser el bloque comercial más poderoso de toda la región de Asia y el Pacífico. Y China es la exclusión más notable del proceso de negociación. El TPP se centra en la competencia de liderazgo, menos que en el comercio y las inversiones. En respuesta a la Asociación Transpacífica, China eligió el Área de Libre Comercio de Asia Pacífico (FTAAP) como su iniciativa histórica.

En segundo lugar, en junio de 2011, la entonces secretaria de Estado Hillary Clinton anunció que, en el período posterior a 2014, Estados Unidos mantendrá su interés en Asia Central mediante el lanzamiento de la iniciativa "Nueva ruta de la seda". El

esfuerzo promoverá la cooperación regional en comercio, energía y transporte entre Asia Central y el Sur de Asia.

India ve la iniciativa OBOR de China como una nueva estrategia de "cadena de perlas" diseñada para rodear a India. Por lo tanto, India propuso su propio Proyecto Mausam. En segundo lugar, las disputas fronterizas, así como el apoyo chino a Pakistán, hacen que la confianza entre China y la India se mantenga en la esfera militar. Sin embargo, este año, tanto India como Pakistán se convertirán en miembros de pleno derecho de la Organización de Cooperación de Shanghai.

Las economías de China e India se han fortalecido, por lo que tienen nuevas razones para enfocarse en lograr sus propios intereses. A largo plazo, esto puede hacer que la competencia sea inevitable. Los analistas chinos creen que India aspira a convertirse en un gran poder, a desempeñar un importante papel internacional ya crear un entorno externo favorable para lograr sus aspiraciones. Sin embargo, la India pretende lograr este objetivo no confiando en el poder económico de China, sino utilizando el poder militar de los Estados Unidos.

China corteja a la Unión Europea en gran medida con su proyecto. En junio de 2015, Hungría se convirtió en el primer país europeo en firmar un memorando de entendimiento con China. Además, China y Francia firmaron un acuerdo histórico que prioriza su cooperación en mercados de terceros. China también tiene varios proyectos de ferrocarriles y puertos con Polonia y Grecia.

De acuerdo con Sheng^{35(*)}, cuando Deng Xiaoping se embarcó en la política de apertura de China, su principio rector de política exterior se resumió como "taoguang yanghui", que ahora se traduce como "escondido", lo que significa adoptar un perfil bajo en política exterior y ganar tiempo para recuperar la fuerza nacional. Ahora que China se ha convertido en la principal nación comercial del mundo, que representa 10 billones de dólares estadounidenses o el 15 por ciento del PIB mundial y sigue creciendo a más del 6 por ciento anual, difícilmente puede "esconderse". Muchos países no solo temen a China como competidor en el comercio, sino que también hay muchos que siguen sospechando que China pueda tener ambiciones territoriales e ideológicas.

La retórica anti-China está ahora muy extendida entre la élite de la política exterior y de la seguridad de Washington, con una inclinación hacia las soluciones militares

³⁵ SHENG, ANDREW. OBOR and EuroAsia's New Great Game. ED. 1. China Report. [Ebsco]]. Los Angeles/London/New Delhi/Singapore/Washington DC/Melbourne. 8 de mayo de 2017. Vol. 53. No. 2. P.9-15. ISSN. 00094455. [Consultado 13, noviembre, 2018]. Archivo pdf. Disponible en: <http://ezproxy.uamerica.edu.co:2109/eds/detail/detail?vid=2&sid=5cccaa79-7b79-4b65-a52a-a8e0c468aeb9%40pdc-v-sessmgr03&bdata=Jmxbmc9ZXMmc2l0ZT1lZHMtbGl2ZSZzY29wZT1zaXRl#AN=122949412&db=edo>

(*) Nota: El idioma original del documento que se extrajo la información es inglés, texto traducido por el autor.

para contener a China antes de que se levante como una potencia militar. Los seguidores de la tesis del profesor John Mearsheimer de Chicago de que el ascenso de China no será tranquilo están cobrando impulso, a pesar de que el comercio y la inversión de Estados Unidos y China se han vuelto más interdependientes que nunca. Al mismo tiempo, la elite de China está cada vez más convencida de que EE. UU. Tiene interés en detener o desacelerar el crecimiento de China, ya que esto podría desafiar el excepcionalismo estadounidense. Casi único entre las grandes potencias, los Estados Unidos se ven a sí mismos como moralmente superiores en su libertad y en su defensa de los valores democráticos, a menudo inician guerras en el extranjero por motivos morales, pero se retiran constantemente, después de declarar la victoria, porque no hay apetito político interno para sostener largas guerras a costa de vidas preciosas.

Sin embargo, el poder de EE. UU. Es poderoso en términos de destreza militar: las estimaciones oscilan entre al menos tres veces la potencia de fuego de su competidor más cercano, 3 China: existen límites a su capacidad para cubrir el mundo. A diferencia de los imperios británico y romano, que financiaron su fuerza militar a través de colonias, los EE. UU. Financiaron sus funciones de policía global mediante el dominio del comercio y las finanzas. Pero al final de 2014, EE. UU. Acumuló una mayor deuda y pasivos externos netos del orden de US \$ 7 billones o el 40 por ciento del PIB (el pasivo bruto fue de US \$ 31,6 billones o el 186 por ciento del PIB). La mayor parte del gasto fiscal discrecional, existen límites a los que EE. UU. puede financiar su papel de policía global que es moralmente responsable de mantener la paz mundial y defender la democracia y el estado de derecho anglosajón.

De hecho, exactamente como lo descubrió el imperio romano, el poder hegemónico no puede mantener su liderazgo en casi todas las áreas de armamentos sin incurrir en más y más costos con menos y menos efectividad. Este es especialmente el caso si a los votantes de EE. UU. Les resulta cada vez más difícil financiar el engrandecimiento militar cuando las necesidades domésticas en materia de salud, infraestructura y creación de empleos se vuelven más urgentes. Es importante recordar que EE. UU. Se mostró históricamente reacio a participar en Eurasia, hasta que asumió el papel de defensor moral de la democracia después de la Segunda Guerra Mundial. Con sus aliados tradicionales, Europa y Japón envejeciendo y absortos en sus problemas domésticos, los EE. UU. Tendrían que lidiar con compartir el poder no solo con China, Rusia e India sino también con nuevos candidatos con capacidad nuclear o ambiciones, como Pakistán, Corea del Norte e Irán.

La estrategia de EE. UU. De no tolerar a otra potencia en ascenso, más el etiquetado de Rusia y Putin como otro enemigo, ha llevado a Rusia y China a una mayor cooperación, a pesar de que estaban estratégicamente en desacuerdo entre sí incluso durante la Guerra Fría debido a las disputas fronterizas y Las diferencias ideológicas. Rusia, esencialmente una potencia europea, siempre ha estado incómoda con sus territorios siberianos poco poblados. Históricamente ha tendido

a apoyar a los vecinos seculares y desconfía profundamente de los estados religiosos, especialmente de los de Medio Oriente. Como lo expresa Dmitri Trenin, un país que solía ser el "Este de Occidente" ha sido impulsado por las diferencias con Europa y América a Pivot a Asia y emerge como el Oeste de Oriente. Pero económicamente limitada por la caída de los ingresos del petróleo, Rusia se ha visto obligada a China por su necesidad de inversiones, tecnología, dinero y apoyo político.

Habiendo perdido casi 2 millones de millas cuadradas de territorio a raíz de la caída del Unión Soviética, un área más grande que el tamaño de la UE, Rusia ha sufrido tanto económicamente y demográficamente. Su población actual de 142 millones comprende casi 15 Porcentaje de musulmanes, ubicados principalmente en áreas fronterizas junto a países que están luchando (Kotkin 2016: 3). Su PIB se ha reducido con el precio del petróleo a US \$ 1,2 billones, la mitad del tamaño de la India. Pero Rusia sigue siendo una gran potencia nuclear, y después de que Putin comenzó a usar sus ingresos petroleros para rearmarse, "Rusia está de vuelta como una fuerza militar seria en Eurasia" que no tiene miedo de ejercitar sus músculos, como lo hizo recientemente en Siria.

A medida que la Ruta de la Seda con base en tierra pasará por Asia Central, hogar de varios países que anteriormente formaban parte de la Unión Soviética, Rusia es ambivalente hacia la estrategia china. Por un lado, la extensión de los enlaces ferroviarios y por carretera directos a Moscú y el resto de Europa fortalecería sus vínculos comerciales y de inversión con Kazajstán, Tayikistán, Kirguistán y Uzbekistán. Estos estados de Asia Central ocupan 3.5 millones de millas cuadradas de territorio con una población de más de 63 millones de personas, en su mayoría musulmanas, pero todavía se ejecutan en líneas seculares. Poseen recursos naturales estratégicos y tienen ingresos medios bajos.⁴ Esta agrupación más Rusia y China son parte de la Organización de Cooperación de Shanghai (SCO), así como de la Unión Económica Euroasiática (EEU) dirigida por Rusia.

La realidad práctica es que, con los precios más bajos del petróleo y los ingresos estatales y las diferencias con Europa en la OTAN y otras cuestiones, Rusia tiene pocas alternativas que vender más energía para los países hambrientos de energía en el sur y este de Asia, lo que significa que habrá cooperación en temas económicos, aunque haya diferencias en temas estratégicos. Los estados de Asia Central deben equilibrar su miedo a los vecinos fuertes con la necesidad de abrir sus economías y evitar los problemas religiosos y locales que pueden perturbar su propio equilibrio político interno. A través de OBOR, China podría diversificar sus necesidades de petróleo y gas de Rusia y Asia Central sin depender en exceso de los estados del Golfo, lo que requeriría el envío a través del Estrecho estratégico de Malaca.

El OBOR también tiene vínculos con Pakistán, la otra potencia nuclear en la región de Asia meridional, además de India, debido al importante puerto marítimo de

Gwadar, que se abre el corredor económico China-Pakistán, facilitando las exportaciones chinas a través de Pakistán al Mar Árabe.

La otra potencia en ascenso, la India, observa con recelo estos acontecimientos debido a los conflictos con Pakistán sobre Cachemira y el temor de que la influencia china se haga más fuerte en la región del mar árabe. India se enorgullece de ser la democracia más grande del mundo, habiendo el perfil demográfico más joven y se convirtió en el país poblado más grande del mundo para 2030. Superó a China en la tasa de crecimiento del PIB en 2015. Los indios, siempre elocuentes, si no argumentativos, ya se ven no solo como la democracia más grande del mundo sino también como una superpotencia que es actualmente una Tortuga compitiendo contra una liebre. Sin lugar a dudas, lo que sucederá es que el mundo se reconfigurará entre un águila (EE. UU.), Un dragón (China) y un elefante.

Hay cierta verdad de que la demografía es el destino, con la mayor población habilitada impulso a la escala y al crecimiento. Bajo el tipo correcto de gobierno, la demografía proporciona un dividendo de una fuerza laboral creciente, mayores ahorros y un mayor crecimiento. Bajo el tipo incorrecto de gobierno, una fuerza laboral creciente pero desempleada fomenta crimen, disturbios civiles y una enorme carga debido al alto gasto en seguridad nacional y subsidios para comprar la paz, que a su vez es a menudo una fuente debilitadora de corrupción y más fracaso del estado.

Las preocupaciones de seguridad de la India son esencialmente dos. En 2010, tenía una población musulmana de 176,2 millones (el 11 por ciento de la población mundial), y limita con Pakistán con 167,4 millones (10,5%) y Bangladesh con 134,4 millones (8,4%). Hasta ahora, la India ha manejado sus asuntos internamente y parece haber controlado el terrorismo y los conflictos religiosos del EIL. La otra vulnerabilidad es el agua. Según el Instituto de Recursos Mundiales, el 54% de la India enfrenta un estrés hídrico alto o extremadamente alto, con una estimación de que la oferta nacional de agua puede caer un 50% por debajo de la demanda para 2030. Con una considerable producción de alimentos basada En los pozos de agua y las mesas de agua que siguen cayendo, la India sería vulnerable a las grandes sequías, ya que actualmente 600 millones todavía trabajan en el sector agrícola.

El mayor atractivo para las empresas y las élites occidentales es que la creciente clase media en China e India ofrece un mercado de US \$ 10 billones para sus bienes y servicios, con una participación de mercado global combinada del 15.7 por ciento. La inversión extranjera directa occidental se vertió en China porque no solo ofrecía mano de obra y tierra baratas, sino que también garantizaba los beneficios de la exportación en divisas, la estabilidad política y, hoy, una gran clase media que apoya el consumo de automóviles y otros bienes de lujo. McKinsey estima que actualmente China tiene 225 millones de hogares (más de 600 millones de personas) con ingresos familiares entre US \$ 11,500 y 43,000, que aumentarán en otros 50 millones de hogares para 2020.

Según el economista de Brookings, Homi Kharas, ya dos quintas partes de la clase media del mundo viven en Brasil, Rusia, India y China (países BRIC). Para 2020, según los proyectos del Fondo Monetario Internacional (FMI), podría haber 1.500 millones de personas de clase media en China e India.

Hay, sin embargo, una nota de advertencia de calificación. El consumo es una tendencia universal, ya que el consumo en Moghul India y Ming China impulsan el comercio mundial en el siglo XV, al igual que el consumo de Estados Unidos en el siglo XX impulsó la globalización. Pero como advirtió Trentmann, aunque el crecimiento que impulsa el consumo no es exclusivo de las democracias liberales o las autocracias, "la desigualdad es un freno para el crecimiento en Occidente y Oriente, y también para el consumo". En otras palabras, tanto China como la India deben prestar atención a la tendencia creciente de la desigualdad social.

La mayor parte del aumento en la clase media provendrá de la industrialización, la urbanización y los avances en tecnología. Durante las últimas dos décadas, India ha sido famosa por liderar el mundo emergente en el desarrollo de software, con campeones, como TCS, Infosys y Wipro, pero China ha saltado el espacio del comercio electrónico a través de gigantes, como Alibaba, Tencent y Baidu. con el volumen de comercio electrónico superando incluso a los EE. UU. en 2014.

Por el tamaño del mercado y la cantidad de ingenieros producidos anualmente, China e India pueden dominar el mundo en innovación digital. China ya tiene un plan ambicioso en su plan maestro industrial 2025, destinado a llevar al menos 10 industrias al liderazgo mundial. Estos incluyen tecnología de la información, herramientas de control numérico y robótica, equipo aeroespacial, equipo de ingeniería oceánica y barcos de alta tecnología, equipo ferroviario, vehículos de energía nueva y de ahorro de energía, equipo eléctrico, nuevos materiales, 6 dispositivos médicos y de medicina, y maquinaria agrícola. Para lograr esto, China aumentará su inversión en Investigación y Desarrollo como un porcentaje de las ventas de 0,95 actualmente a 1.68 para 2025.

Hay pocas dudas de que Oriente Medio siga siendo la región que determinará si la Gran Estrategia OBOR tiene sentido estratégico. No hay ninguna ventaja si OBOR invierte mucho en una región que se incendia. En consecuencia, no sería sorprendente si, a corto plazo, China pudiera concentrarse en sus vecinos más cercanos en Asia Central, Rusia y el sudeste asiático para la mayoría de sus necesidades de importación de petróleo y gas natural.

Esto no significa que el Medio Oriente no seguirá siendo la principal fuente de petróleo y gas del mundo. Pero como EE. UU. Ya está superando a Arabia Saudita como el mayor productor de petróleo crudo del mundo, EE. UU. Tiene más discreción y flexibilidad en las políticas en Oriente Medio. Pero la otra cara de esta "flexibilidad" es que, sin un nivel serio de presencia militar de los EE. UU., La región descenderá a la guerra, con jugadores no estatales como el ISIL derrocando a los regímenes frágiles actuales y restableciendo su objetivo del Califato. La posición de

Estados Unidos en la región siempre ha estado en conflicto por la necesidad de apoyar a Israel, el compromiso moral con las democracias liberales en una región de autócratas y fundamentalistas religiosos de todas las sombras, y la falta de voluntad para sacrificar vidas estadounidenses en una guerra confusa que es cada vez menos relevante para las necesidades estratégicas de los Estados Unidos.

Pero la verdadera amenaza para el Medio Oriente proviene del rápido crecimiento de la población, con un alto desempleo juvenil y un aumento del estrés hídrico. El potencial de conflicto por la seguridad del agua (y, por consiguiente, de los alimentos) es extremadamente alto. De los 33 países con mayor escasez de agua para 2040, 21 están en Medio Oriente y África del Norte, y otros 5 en Asia Central (Maddocks et al. 2015). Agregue a esto, los sistemas anticuados de gobierno que se encuentran allí, y la fórmula se convierte en un potente barril de pólvora de estados defectuosos y migración humana. Las potencias regionales Rusia, India e Irán no se harán a un lado para contener la implosión o explosión de la región.

Esto nos lleva al extremo occidental de Eurasia, la propia Europa. Aunque es la agrupación económica más grande por tamaño del PIB, la UE tiene muchos defectos graves bien conocidos: una unión monetaria con una unión bancaria incompleta, sin unión fiscal y con grandes dificultades para tomar decisiones de manera rápida y decisiva. Es probable que la inminente salida del Reino Unido a través del Brexit obligue a tomar algunas decisiones difíciles, ya sea a través de una mayor confusión o un empuje para alejarse de una mayor integración. Gran parte de las decisiones difíciles tendrán que ser tomadas por Alemania, como la nación más fuerte dentro de la agrupación. Pero dado que Alemania es el mayor ganador en términos de superávit en cuenta corriente y acumulación de reclamos internacionales netos sobre el resto, se recuerda a los otros miembros que una Alemania dominante fue la causa de las dos últimas guerras mundiales. Debido a la insistencia alemana en la austeridad, los países deficitarios en el sur de Europa también se han movido hacia el superávit, creando una situación en la que Europa se ha movido de una posición globalmente equilibrada para convertirse en la mayor fuente de excedentes. Si Europa no es capaz de utilizar su excedente para reflacar, el resto del mundo que tiene déficit se enfrentará a una mayor presión deflacionaria.

La maldición del ganador europeo es la amenaza de una mayor inmigración, impulsada por los vecinos fallidos y el cambio climático. A menos que Europa esté dispuesta a gastar considerablemente en infraestructura en el Medio Oriente y el Norte de África, con la esperanza de mantener a la población en su lugar a través de más empleos, la inundación de inmigrantes puede ser imparable. Esto puede crear una fortaleza en Europa detrás de las fronteras de alambre de púas o incluso conflictos armados.

La inmigración fue la causa subyacente del Brexit, pero eso ha desencadenado una reacción en cadena de otros referendos y elecciones en Europa que pueden llevar a resultados indeseables. A menos que Alemania salga de su estructura de

austeridad y ejerza un liderazgo para financiar una variante del Plan Marshall para los estados deficitarios o para hacer frente a la inmigración, habrá más fuerzas centrífugas para la desintegración. De cualquier manera, con un liderazgo fuerte o sin liderazgo, Europa debe enfrentar los riesgos de su existencia continua como un cuerpo colectivo con fronteras abiertas.

Es probable que Europa esté más preocupada por sus problemas internos que con el OBOR, ya que China está geográficamente distante y actualmente Europa carece de detalles concretos para evaluar las oportunidades o amenazas estratégicas inmediatas. Sin embargo, los miembros individuales de la UE pueden dar la bienvenida a los nuevos mercados a la financiación de OBOR para instalaciones portuarias o ferroviarias.

OBOR es una iniciativa unilateral de China para evitar el cerco de los Estados Unidos y sus aliados. Asia Central es un área en la que EE. UU. Tiene poco compromiso histórico, mientras que el Océano Índico⁸ y África (como parte de los destinos OBOR) tienen una terminología de estrategia comercial, campos "Océano Azul", con un enorme potencial para el comercio y el compromiso de China. El éxito de OBOR dependerá de si se considera que el comercio y las inversiones chinas benefician a los países a través de los cuales pasarán las carreteras de seda y terrestres. Si estos países se benefician directamente de estas relaciones y no permanecen simplemente como puestos de preparación para el comercio en tránsito de Este a Oeste, abrirán estas carreteras y rutas marítimas y participarán activamente en la promoción del comercio.

En resumen, OBOR sigue siendo una promesa y un trabajo en progreso, que requiere esfuerzos considerables por parte de China para ganar la confianza y la amistad con los países OBOR. Sin embargo, si tiene éxito, este sería un importante esfuerzo global estratégico en la escala del Plan Marshall de los Estados Unidos después de la Segunda Guerra Mundial. La única diferencia es que una es reconstruir después de una guerra mundial, mientras que la otra tiene el objetivo de prevenir una al obligar a todos a participar en el comercio y las inversiones mutuas.

4. IMPORTANCIA E IMPACTO DE ESTE PROYECTO SEGÚN LA DFI

La distribución física internacional es un proceso logístico, por lo que se va a realizar un recorrido cronológico del desarrollo de la logística hasta el día de hoy para comprender de mejor manera como afecta a la iniciativa OBOR.

Si examinamos el pasado se puede ver que la logística no surgió hace poco como creerían muchos. La logística se originó en el ámbito militar, en el cual había alguien encargado de abastecer de las cantidades requeridas, sino también, de determinar que fuentes de aprovisionamiento eran las mejores. Así, con el tiempo, la logística fue evolucionando a nivel operativo, táctico y estratégico en el mundo de la milicia. Producto de los buenos resultados generados por ésta actividad es que el mundo empresarial decidió aplicar el concepto.

Desde hace poco más de una década la función logística empresarial ha adquirido gran importancia, ya que los mercados se han vuelto más exigentes, debido a la integración y la globalización. Las empresas compiten a nivel mundial y deben atender de la mejor manera a todos y cada uno de los clientes. Además, el desarrollo de nuevas tecnologías de información ha traído como consecuencia menores tiempos y costos de transacción. Esto ha hecho reflexionar a las empresas acerca de la gestión logística, si es que pretenden continuar en el mercado, convirtiéndose este concepto en una necesidad competitiva.

El concepto de logística es uno de los más comunes dentro de las nuevas corrientes de administración de negocios. La logística comprende el flujo eficiente de productos e información desde el proveedor hasta el consumidor final. Se incluye, el proceso inverso, es decir, el caso de alguna devolución por parte del consumidor al distribuidor o fabricante.

El Consejo de Gerencia Logística define la logística como el proceso de planificar, llevar a cabo y controlar, de una forma eficiente y efectiva el flujo y almacenamiento de materias primas, inventarios en proceso, productos terminados, servicios e información relacionada, desde el punto de origen al punto de consumo con el fin de satisfacer las necesidades del cliente. Hay que destacar que esta definición incluye los movimientos internos y externos, las operaciones de exportación e importación, y la devolución de materiales con fines medioambientales.

Por lo tanto, la logística es un conjunto de actividades de diseño y dirección de los flujos de material, informativo y financiero, que deben ejecutarse de manera racional y coordinada con el objetivo de proveer al cliente los productos y servicios en la cantidad, calidad, precio, plazo y lugar demandados, con elevada competitividad y al mínimo costo, maximizando los recursos.

Es entonces necesaria la integración de todas las funciones de la organización para lograr cumplir con estos objetivos y alcanzar la excelencia. Pero no

solamente dentro de los límites físicos de la empresa sino también involucrar a los propios clientes y proveedores con los cuales se tendrá una visión amplia del negocio y se establecerán vínculos más amplios y duraderos que resultarán finalmente en la satisfacción del cliente al mínimo costo posible al mejorar los sistemas logísticos.

De esta manera se logra completar lo que se conoce como cadena de suministros o cadena de abastecimiento o distribución, la cual está compuesta por el proveedor, el fabricante, el distribuidor y el cliente. Las relaciones entre estos actores originan el flujo de materiales e información. Cuando el flujo existente es eficiente se origina la verdadera logística.

Es así como nace el concepto de Supply Chain Management (Gestión de la cadena de abastecimiento). La cadena de abastecimiento se compone de la integración de todas las operaciones al interior y exterior que realice la empresa. Esto origina una reducción del ciclo de negocios y un mayor valor agregado al producto con el beneficio del cliente final, incrementando así las utilidades.

La logística, desde el punto de vista gerencial, es una estrategia necesaria para manejar de forma integral la cadena de suministros, de tal forma que logre el balance óptimo entre las necesidades del cliente y los recursos disponibles de la empresa. Su desempeño debe ser medido a través del servicio al cliente final.

La logística vela por la optimización y el mantenimiento de los recursos de esta cadena a través de sistemas de información compartidos por todos los que intervienen en ella y mediante la aplicación de indicadores de desempeño que permitan conocer los niveles de inventarios, los tiempos de procesamiento, la rotación de los productos, etc.³⁶

Acto seguido se especificarán los avances que se fueron dando a través del tiempo:

En 1850 se construyó la infraestructura básica de transporte y comunicaciones como son los ferrocarriles y telégrafo, a pesar de estos avances, la producción y el consumo se dio de forma local. Estados Unidos y en Europa Occidental se dio importancia a la actividad logística. Las Empresas o fábricas almacenaban grandes cantidades de productos que posteriormente llevarían a los puntos de consumo, de esta forma ahorraban costos de transporte.

En 1900 las industrias deseaban aumentar el tamaño de la empresa, ya que para finales de siglo una empresa grande tenía mayores beneficios que las pequeñas y podían ser más competitivas en costos. Se dieron mejoras en los transportes, en producción, en aprovisionamiento de materiales como materias primas, insumos, herramientas, también se dieron mejoras en servicios de preventa y posventa.

En 1950 se descubre el potencial de la logística integral y la concienciación de los costos totales. El enfoque de costo como estructura sistémica permitió revelar que para llegar al costo total menor, no siempre es necesario cortar o eliminar

³⁶ UNIVERSIDAD DR. JOSE MATIAS DELGADO. Introducción a la logística. [Sitio web]. Merliot. SV. Sec. Biblioteca UJMD. 2010. P. 1-2. [Consultado 13, noviembre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/Fulltext/ADWD0000527/Capitulo%201.pdf>

una parte del proceso, lo importante es incrementar la efectividad con la que se realizan las tareas para eliminar los costos. 1955 Debido a la demanda del cliente por un mejor servicio, se mejoró el desempeño de la logística para mejorar la calidad y el tiempo de entrega, con lo que las empresas podían posicionarse mejor y lograr una ventaja competitiva. A este nuevo concepto se le llamo equilibrio costo-servicio.

En 1965 las empresas comienzan a enfocarse y a especializarse en la logística, haciéndola de su única actividad económica, con lo que su especialización la llevo a reducir los costos de la misma. Esto fomento que las empresas cuyo giro comercial no es la logística recurrieran a estas empresas que sí lo son, debido a que su subcontratación representaba un costo menor a hacerlo por ellas mismas. Lo que quiere decir que esta época se caracterizó por el outsourcing de las organizaciones no especializadas en logística para contratar a una que si lo este.

En 1970 no era suficiente el outsourcing de las organizaciones, las empresas necesitaban que se empleara el concepto de just in time en los pedidos, esto quiere decir que se entregaría la cantidad exacta, en el momento exacto, en el tiempo exacto que fuera necesario. Con esto se logró tener un control preciso de la cantidad de materiales que eran necesarios, así como la optimización del tiempo y los recursos. Este enfoque fue utilizado particularmente por las industrias aeronáutica, espacial, automotriz y de electrodomésticos debido a que gracias a la optimización del tiempo se logró evitar la depreciación que en estas mercancías es altamente acelerada.

En 1985 el enfoque de just in time que se empleó originalmente en el las empresas solo para su abastecimiento por fin llega el consumidor final, mediante entregas exactas cuando y en el lugar donde sean necesarias, a este concepto se le llamo quick response. Esta estrategia se utilizó esencialmente para eliminar los costos de mantener anaqueles de venta y aumentar la diversificación que se le ofrece al consumidor final.

En 1995 el enfoque evoluciona de ser solo un esfuerzo de la empresa para mejorar su logística a mejorar las relaciones con los clientes, distinguiendo entre estos a los clientes más importantes (clientes estratégicos) y de igual forma mejorar las relaciones con los proveedores y establecer alianzas con ellos.

En 2008 la planeación estratégica de las organizaciones ya no solo abarca a nuestros clientes estratégicos y nuestros proveedores, si no que se arma una cadena de proveedores, productores y distribuidores que abarca desde la recolección de la materia prima hasta el consumidor final, empleando no solo el outsourcing y el just in time sino que desarrollando un compromiso de todos los que forman esta cadena para generar una producción económica con cierto valor agregado.³⁷

Ahora resaltaremos como el continente de Asia ha sido protagonista de los mayores avances económicos y tecnológicos.

³⁷ UNIVERSIDAD DE SAN MARTÍN DE PORRES. Evolución de la logística a través del tiempo. [Sitio web]. Lima. PE. Sec. Revista veritas. Abril de 2012. P. 1-2. [Consultado 13, noviembre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: http://www.derecho.usmp.edu.pe/ltaest_Articulos_Estudiantiles/04-2012_Evolucion_de_la_logistica_a_traves_del_tiempo.pdf

Asia se ha transformado en la última década en el centro más dinámico de poder global. Es una región que engloba el 54 por ciento de la población mundial y que produce un tercio de la riqueza de nuestro planeta. En 2050, más de la mitad de la producción global surgirá de ese continente. Asia es además un espacio de innovación en el que sus principales economías se están transformando para especializarse en producciones y servicios de cada vez mayor valor añadido. En la actualidad supone el 42 por ciento del Gasto en Innovación del mundo y es responsable del 40 por ciento de la producción científica mundial.³⁸

No es desconocido para nadie que los países asiáticos han estado en constante crecimiento desde hace 5 décadas aproximadamente, y uno de los factores que dio pie a que iniciara este desarrollo en estos países fue su propio atraso económico, junto con características geográficas y estructurales favorables, como el acceso al océano y el capital humano. La etapa posguerra también fue clave, ya que se favoreció el ahorro y la inversión.

Expone la Fundación BBVA³⁹, que en los 60 Asia fue impulsado por el milagro japonés y el dinamismo de Corea del Sur. Otras economías del continente también presentaron cierto crecimiento (Indonesia, Filipinas, Malasia y Tailandia), pero no vinieron a destacarse hasta su reciente industrialización. A finales de esta década surge la Asociación de las Naciones del Sudeste de Asia (ASEAN), que entre sus propósitos busca el crecimiento económico, progreso social y desarrollo cultural en la región. Esta logra grandes niveles de crecimiento desde su fundación hasta el presente día. Más adelante se conformaron otras entidades como la PECC, APEC, FOCALAE y TPP con el mismo objetivo de hacer crecer al continente asiático en diferentes ámbitos.

La unión de la zona pacífica juega un papel importante, ya que si se logra establecer esa comunicación entre Asia oriental y las Américas, se dejaría atrás el concepto de lejanía y el comercio pasaría a una nueva era en la que se rompen por completo las barreras.

Está claro que el crecimiento tecnológico y económico van de la mano, de hecho, esa es una de las grandes razones por las que varios países asiáticos se encuentran catalogados el día de hoy como países superiores.

Desde que se dio inicio al proceso de exportación e importación, se vienen optimizando los procesos de control y transporte de la mercancía, poco a poco se fue adquiriendo el conocimiento y las herramientas para poder mejorar cada uno de

³⁸ MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNION EUROPEA Y COOPERACION. Asia y pacífico. [Sitio web]. Madrid. ES. Sec. Política exterior y cooperación. 2018. [Consultado 13, noviembre, 2018]. Archivo pdf. Disponible en: <http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/PoliticaExteriorCooperacion/AsiaPacifico/Paginas/Inicio.aspx>

³⁹ FUNDACION BBVA. Las fuentes del crecimiento económico en Asia. [Sitio web]. Bilbao. ES. Sec. Conocimiento. 2010. [Consultado 13, noviembre, 2018]. Archivo pdf. Disponible en: https://w3.grupobbva.com/TLFU/dat/08_CyC_2010_web.pdf

estos factores y lograr llegar más lejos y en menor tiempo. Los avances nos permiten actualmente: optimizar la eficiencia de las operaciones, mejorar la capacidad de planificación a través de una visibilidad amplificada, hacer un mejor aprovechamiento de la infraestructura de transporte, reducir costos, ahorrar recursos, aumentar los niveles de satisfacción del cliente.

Gracias a este desarrollo es que hoy en día China está considerada como una Potencia mundial y puede plantearse llevar a cabo un proyecto de tal tamaño e importancia como lo es OBOR.

OBOR es la iniciativa económica internacional más ambiciosa de China. Esta iniciativa apunta a estimular el desarrollo económico de una vasta región, brindando oportunidades y desafíos a muchos sectores de las economías regionales, incluida la industria logística.

Teniendo en cuenta todos los factores que involucra la distribución física internacional como parte de la logística y haciendo enfoque hacia la iniciativa OBOR, se plantearía la importancia de:

1. El análisis del tipo de carga, para así poder seleccionar el tipo de transporte más conveniente y con base en esto llevar a cabo el empaque y embalaje de los materiales y/o partes en cuestión.
2. Contar con los documentos necesarios para las transacciones que se realicen y así mismo cumplir con los plazos estipulados para los pagos.
3. Cumplimiento de la entrega de materiales y/o partes necesarias para llevar a cabo las obras necesarias, ya que en este proyecto de colosal tamaño es clave el tiempo de ensamble de cada puente, carretera, riel, puerto, entre otras.
4. Cumplimiento de la fecha programada para la finalización del proyecto.

Cabe aclarar que antes de poder aplicar lo contenido en este capítulo, se deben superar los desafíos planteados en los anteriores capítulos, de lo contrario sería imposible realizar el proyecto, ya que depende de la cooperación de todos los países y regiones internas de China.

5. CONCLUSIONES

- Se identificó que el principal problema interno de China para la ejecución de la iniciativa OBOR es la gran diferencia regional, al cual ya se tiene planteada una solución que será aprovechar las ventajas comparativas de sus diversas regiones, adoptar una estrategia proactiva de mayor apertura, y fortalecer la interacción y cooperación entre las regiones oriental, occidental y central.
- Se señaló la gran importancia de la cooperación de todos los países involucrados en la iniciativa, ya que muchos de estos poseen conflictos geopolíticos entre ellos, por lo que se requiere el esfuerzo considerable por parte de China para ganar la confianza y la amistad con los países OBOR para lograr el gran beneficio mutuo que se plantea.
- Se determinó que el desarrollo económico de Asia va de la mano con la innovación tecnológica que ha tenido hasta el día de hoy, acompañada también de los avances de la logística internacional y su constante búsqueda de mayor crecimiento, es que China se puede plantear la ejecución de un proyecto a gran escala con el objetivo de generar un impacto no solo regional, sino mundial.

BIBLIOGRAFÍA

BANCO CENTRAL DE RESERVA DEL PERÚ. El Desarrollo Exportador de China. [Sitio web]. Lima. PE. Sec. Publicaciones y seminarios. 7 de marzo de 2016. 12 pág. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Proyeccion-Institucional/Seminarios/2006/Evento-200601.pdf>

CAIXABANK RESEARCH. El crecimiento económico de China bajo la lupa: pasado, presente y futuro. [Sitio web]. Valencia. ES. Sec. Publicaciones. 31 de enero de 2018. 1 pág. [Consultado 28, octubre, 2018]. Disponible en: <http://www.caixabankresearch.com/el-crecimiento-economico-de-china-bajo-la-lupa-pasado-presente-y-futuro>

CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. Logística y distribución física internacional: clave en las operaciones de comercio exterior. [Sitio web]. Bogotá D.C. CO. Sec. Búsqueda. 2010. 51 pág. [Consultado 3, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/11675/100000048.pdf>

CANADIAN FORCES COLLEGE. A new geo-strategic initiative; Chinese One Belt One Road (OBOR) project. [Sitio web]. Toronto. CA. Sec. Research/CFC papers. 2017. 18 pág. [Consultado 23, septiembre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <https://www.cfc.forces.gc.ca/259/290/402/305/khurshid.pdf>

CENTRE FOR GEOPOLITICS & SECURITY IN REALISM STUDIES. Strengths and Challenges of China's "One belt, One road" Initiative. [Sitio web]. Londres. GB. Sec. Publications. Febrero 9 de 2016. 12 pág. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: http://www.cgsrs.org/files/files/publications_46.pdf

CONSEJO ARGENTINO PARA LAS RELACIONES INTERNACIONALES. Reforma política, programas de desarrollo e inserción económica internacional. [Sitio web]. Buenos aires. AR. Sec. Recursos. Diciembre de 2016. 135 pág. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://www.cari.org.ar/pdf/dt98.pdf>

FUNDACION BBVA. Las fuentes del crecimiento económico en Asia. [Sitio web]. Bilbao. ES. Sec. Conocimiento. 2010. 16 pág. [Consultado 13, noviembre, 2018]. Archivo pdf. Disponible en: https://w3.grupobbva.com/TLFU/dat/08_CyC_2010_web.pdf

INSTITUTO COLOMBIANO DE ESTUDIOS SUPERIORES DE INCOLDA. Consultorio de comercio exterior. [Sitio web]. Cali. CO. Sec. Blogs. 24 de octubre de 2008. 1 pág. [Consultado 23, septiembre, 2018]. Disponible en: <http://www.icesi.edu.co/blogs/icecomex/2008/10/24/integracion-economica/>

LIBRE MERCADO. El crecimiento de India se acelera y ya rebasa al de China. [Sitio web]. Madrid. ES. Sec. Internacional. 16 de mayo de 2017. 1 pág. [Consultado 28, octubre, 2018]. Disponible en: <https://www.libremercado.com/2017-05-16/el-crecimiento-de-india-se-acelera-y-ya-rebasa-al-de-china-1276599021/>

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNION EUROPEA Y COOPERACION. Asia y pacífico. [Sitio web]. Madrid. ES. Sec. Política exterior y cooperación. 2018. 1 pág. [Consultado 13, noviembre, 2018]. Disponible en: <http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/PoliticaExteriorCooperacion/AsiaPacifico/Paginas/Inicio.aspx>

SHENG, ANDREW. OBOR and EuroAsia's New Great Game. ED. 1. China Report. [Ebsco]. Los Angeles/London/New Delhi/Singapore/Washington DC/Melbourne. 8 de mayo de 2017. Vol. 53. No. 2. ISSN. 00094455. 21 pág. [Consultado 13, noviembre, 2018]. Archivo pdf. Disponible en: <http://ezproxy.uamerica.edu.co:2109/eds/detail/detail?vid=2&sid=5cccaa79-7b79-4b65-a52a-a8e0c468aeb9%40pdc-v-sessmgr03&bdata=Jmxhbm9ZXMmc210ZT1lZHMtbGl2ZSZzY29wZT1zaXRI#AN=122949412&db=edo>

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE. China Y Su Política De Internacionalización. El caso de las zonas económicas exclusivas (ZEE) en África. [Sitio web]. Corrientes. AR. Sec. Revistas UNNE. 2016. 12 pág. [Consultado 28, octubre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://revistas.unne.edu.ar/index.php/rfce/article/viewFile/1568/1339>

UNIVERSIDAD DE SAN MARTÍN DE PORRES. Evolución de la logística a través del tiempo. [Sitio web]. Lima. PE. Sec. Revista veritas. Abril de 2012. 5 pág. [Consultado 13, noviembre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: http://www.derecho.usmp.edu.pe/Itaest_Articulos_Estudiantiles/04-2012_Evolucion_de_la_logistica_a_traves_del_tiempo.pdf

UNIVERSIDAD DR. JOSE MATIAS DELGADO. Introducción a la logística. [Sitio web]. Merliot. SV. Sec. Biblioteca UJMD. 2010. P. 1-2. [Consultado 13, noviembre, 2018]. Archivo en pdf. Disponible en: <http://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/Fulltext/ADWD0000527/Capitulo%201.pdf>