



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL
ESTADO DE MÉXICO**



FACULTAD DE ECONOMÍA

**“ANÁLISIS DE COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA DE LOS
PUERTOS DEL COLLAR DE PERLAS DE CHINA”**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADO EN RELACIONES ECONÓMICAS INTERNACIONALES

PRESENTA:

JAHEL ARAUJO GARCIA

ASESOR:

DRA. EN C.E.A.: GABRIELA MUNGUÍA VÁZQUEZ

REVISORES:

DRA. EN CI.: SARA QUIROZ CUENCA

DR. EN C.E.A.: OSVALDO U. BECERRIL TORRES

TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO

FEBRERO 2021

ÍNDICE

Introducción.....	6
Capítulo I.- Marco teórico del Comercio Internacional y Competitividad	9
1.1 Historia del Comercio Internacional.....	9
1.2 Teoría de la Ventaja Absoluta	11
1.3 Ventaja Comparativa.....	12
1.4 Ventaja Competitiva	13
1.4.1 Contribuciones de Michael Porter.....	15
1.4.2 Concepto de competitividad.....	19
1.4.3 Tipos de competitividad	21
1.5 Índices e indicadores de competitividad.....	27
Capítulo II.- Conformación de la Franja-Ruta de la Seda.....	33
2.1 Historia de la Ruta de la Seda	33
2.1.1 Origen	34
2.1.2. Rutas comerciales.....	35
2.2 Conformación de la Nueva Ruta de la Seda.....	36
2.2.1 Cinturón económico de la Ruta de la Seda.....	40
2.2.3 La Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI.....	44
2.3 Objetivos.....	47
2.4 Financiación.....	49
2.5 Logros e implicaciones	51
Capítulo III. Puertos que conforman El Collar de Perlas	57
3.1 Asia.....	58
3.1.1 Kyaukpyu (Myanmar)	59
3.1.2 Chittagong (Bangladesh).....	61

3.1.3 Hambantota (Sri Lanka)	63
3.1.4 Gwadar (Pakistán).....	64
3.1.5 Hamad (Qatar)	66
3.1.6 Chabahar (Irán)	67
3.2 África.....	69
3.2.1 Maputo (Mozambique)	71
3.2.2 Dar es Salaam (Tanzania)	72
3.2.3 Obock (Yibutí)	75
3.2.4 Luanda (Angola).....	76
3.3 Europa	77
3.3.1 El Pireo (Grecia).....	78
Capítulo IV.- Índices de competitividad logística aplicado a los puertos del Collar de Perlas de China.....	83
4.1 Método.....	83
4.2 Pruebas de competitividad logística.....	85
4.3 Análisis	90
Conclusiones.....	94
Bibliografía	98

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Plan para lograr una ventaja competitiva.....	15
Cuadro 2. Principios de competitividad mundial de acuerdo con el Instituto para el Desarrollo Gerencial.....	23
Cuadro 3. Funciones del valor agregado de la logística.....	25
Cuadro 4. Pilares del índice Global de Competitividad.....	28
Cuadro 5. Elementos del índice de Competitividad Global.....	30
Cuadro 6. Ranking de las cinco economías más competitivas en las vertientes del Índice de Desempeño Logístico (LPI).	31
Cuadro 7. Corredores económicos OBOR	42
Cuadro 8. Objetivos de la iniciativa Una Franja-Una Ruta.	47
Cuadro 9. Concentrado de logros de los Foros Cumbre de La Franja y La Ruta, 2017 y 2019	51
Cuadro 10. Grandes proyectos de desarrollo en el puerto de Dar es Salaam	74
Cuadro 11. Principales características del Puerto de Luanda.	77
Cuadro 12. Principales características del Puerto El Pireo	79
Cuadro 13. Concentrado de variables económicas de los puertos del Collar de Perlas.....	80

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Estructura básica del Diamante de Porter	16
Figura 2 Cronología de la Ruta de la Seda	35
Figura 3. Descripción de la Ruta de la Seda	36
Figura 4. Prioridades para la cooperación de la Iniciativa Una Franja-Una Ruta	38
Figura 5. Los cinco fundamentos de ideología China para conseguir sus objetivos de la iniciativa Una Franja-Una Ruta	48
Figura 6. Bancos y Organismos que financian a la iniciativa Una Franja- Una Ruta.....	50
Figura 7. Implicaciones de La Franja y la Ruta.	55
Figura 8. Kyaukpyu datos resumen	60

Figura 9. Características del puerto de Chittagong	61
Figura 10. Acontecimientos en Bangladesh respecto a la Iniciativa una Franja-una Ruta.....	62
Figura 11. Acontecimientos actuales en Pakistán.	65
Figura 12. Importancia geoestratégica del Puerto de Chabahar	69
Figura 13. Características de la Iniciativa de logística del corredor Maputo.....	72

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Panorama general de la Nueva Ruta de la Seda	39
Mapa 2. Ruta del Cinturón Económico de la Nueva Ruta de la Seda	41
Mapa 3. La Ruta de la Seda marítima del siglo XXI	45
Mapa 4. El Collar de Perlas de China.....	46
Mapa 5. Collar de Perlas Asia	58
Mapa 6. Collar de Perlas África.....	70

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Conectividad del transporte marítimo, valuados del 0 al 100; 100=más conectado; años seleccionados.....	86
Gráfica 2. Conectividad del transporte marítimo, Índice de competitividad global del Foro Económico Mundial.	87
Gráfica 3. Eficiencia de los servicios portuarios valuado de 0 a 7; 7=más eficiente, países correspondientes al collar de perlas.	88

Introducción

La internacionalización ha logrado que los países tengan interdependencia en sus relaciones comerciales, políticas y sociales. Como consecuencia de este fenómeno, es posible que el comercio no sólo se dé a nivel local, sino que un producto que cierto país ofrece, pueda ser enviado a otro país mediante un transporte determinado por vía aérea, terrestre o marítima, esto con base en las necesidades que el cliente tenga. (Barrera, 2008)

Sosa, R. (2013), narra que históricamente el comercio internacional se ha dado por vía marítima, miles de años y culturas lo han demostrado; y de acuerdo con el informe sobre el transporte marítimo 2017 que emite la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo¹, (UNCTAD, por sus siglas en inglés), la internacionalización del comercio depende mucho de la conectividad que los países tengan entre sí, para el ámbito del desarrollo de las economías mundiales.

De acuerdo con el informe sobre el transporte marítimo 2018 de la UNCTAD, afirma que, en los últimos cinco años el comercio marítimo ha tenido una tasa de crecimiento de 4 por ciento, a comparación del informe del 2017 en donde la tasa de crecimiento era de 2.6 por ciento, estas cifras son positivas para que el tráfico marítimo siga extendiendo nuevas rutas y de este modo las relaciones comerciales entre los países sean más prolíferas.

Uno de los principales países que ha movido el comercio marítimo, sin duda ha sido la República Popular de China, ya que desde tiempos anteriores con su estrategia denominada “La Ruta de la Seda”, han tenido circulación en los flujos comerciales con diversas economías, principalmente europeas y como resultado ha sido de gran impacto de crecimiento para los entes económicos.

El informe que presenta la UNCTAD en el 2018 atribuye que lo que le suceda a China reviste gran importancia para el sector, ya que el país siguió siendo un eje de la actividad

¹ La UNCTAD emite el informe sobre el transporte marítimo de forma anual desde 1968, con el fin de aumentar la transparencia de los mercados marítimos y analizar las novedades pertinentes.

de transporte marítimo en 2017 y en el periodo de 2016-2018 ha tenido un crecimiento promedio del 6.7 por ciento.

Sin embargo, las estrategias que China ha implementado para que el tráfico marítimo no decaiga, han sido de gran reto para el gobierno del presidente de la República popular de China, Xi Jinping².

Izquierdo (2019), alude que en el año 2013, el presidente de China Xi Jinping pronunció un discurso en donde llamaba a unir esfuerzos para construir conjuntamente “una franja-una ruta”, (One Belt-One Road; OBOR, por sus siglas en inglés), el cual hacía mención a las rutas de navegación de China, el sudeste asiático y el océano Índico, para así llegar hasta África oriental y países europeos.

La idea de centrar la atención en la nueva ruta marítima de la seda del siglo XXI o bien “El collar de perlas”, es tomar en cuenta la inversión en infraestructura portuaria que China ha hecho a lo largo de los últimos cinco años que, como Izquierdo (2019) menciona que a partir del 2015 la comisión para el Desarrollo y la Reforma hiciera público el Plan de Acción Oficial para el desarrollo de las Rutas de la Seda terrestre y marítima.

La Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI, pretende retomar las antiguas rutas por las cuales se transportaba la seda, estas rutas servían, y ahora servirán para unir las costas de China con lugares muy remotos como son las costas de África, medio Oriente y llegando a Europa. (Valderrey y Lemus, 2017)

Este proyecto tiene como objetivo general analizar la competitividad logística de los puertos que conforman el collar de perlas de China bajo la hipótesis de que la infraestructura existente en los puertos que integran el collar de perlas de China genera competitividad logística y presencia internacional.

La intención de medir el grado de competencia que estos puertos gozan, es para poder determinar la situación en la que cada puerto se encuentra y hacia dónde se dirige. Esta medición se basa en el Índice Global de Competitividad que emite el Foro Económico de manera anual.

² Presidente de la República Popular de china desde Marzo de 2013.

Además, con esta investigación se podrá dar una proyección para visualizar la evolución de la iniciativa una OBOR, al mismo tiempo que con el análisis de la competitividad logística de los puertos que conforman el collar de perlas se denotará el progreso que se ha tenido en los países donde se ha invertido capital.

La importancia de esta investigación recae en el panorama actual en el que un país emergente como la República Popular de China, está ganando interdependencia en el mundo, ya que al invertir en países en vías de desarrollo y poner en marcha su estrategia de la Nueva Ruta Marítima de la Seda, está apuntando a ser en un futuro la primera economía del mundo.

El presente trabajo se divide en cuatro capítulos. En el primer capítulo se van a abordar temas teóricos que sustentan el proyecto, esto es, el marco conceptual, aspectos como las principales corrientes del comercio internacional, así como fundamentos clave de la competitividad que es el tema central de la investigación.

En un segundo capítulo se describirán los aspectos generales que conforma la Iniciativa de la franja-ruta, se explica de forma detallada el antecedente de este proyectos así como los objetivos, alcances y limitaciones que trae consigo esta nueva etapa de la modernización de la Ruta de la Seda.

En el tercer capítulo, se describirán a detalle once puertos que conforman el collar de perlas de China. Aunado a esto, se puntualizarán las circunstancias actuales de cada uno de ellos y sobre todo qué se proyecta en un futuro de ellos.

Finalmente, en el capítulo cuatro se analizará la competitividad logística del collar de perlas de China, que es el tema central de la investigación. Para estudiar la competitividad, se tomarán los índices de competitividad que emite el Foro Económico Mundial, y así llegar a las conclusiones que se pretenden para el término de la indagación del tema.

Capítulo I.- Marco teórico del Comercio Internacional y Competitividad

En décadas recientes la transformación de las relaciones económicas en el mundo han proporcionado importantes lecciones para quienes estudian el comercio y las finanzas internacionales (Cue, 2010), a su vez han estado marcadas por un importante aumento de la proporción de la producción mundial que se vende en el ámbito internacional, por un cambio del centro de gravedad económico del mundo hacia Asia, y por importantes cambios en los tipos de bienes que constituyen ese comercio. (Krugman y Obstfeld, 2006)

Es importante tomar en consideración las raíces de estos grandes cambios, ya que todo converge a las corrientes internacionales que a lo largo del tiempo, diversos economistas han contribuido para explicar la función del comercio internacional.

En el presente capítulo se expondrán los fundamentos de la investigación a desarrollar, como lo es una breve historia del comercio internacional con sus principales teorías clásicas, donde se abordan las ideas mercantilistas así como las teorías de la ventaja absoluta y la ventaja comparativa.

Posterior al desarrollo de los temas mencionados, se describirá el aspecto teórico de competitividad, el marco conceptual de este criterio así como el análisis de la teoría de la competitividad con sus principales tipos.

Para complementar el capítulo uno, se explicarán de manera general los principales índices e indicadores de competitividad que manejan diversos organismos como El Foro Económico Mundial, (WEF, The World Economic Forum; por sus siglas en inglés), el Instituto para el Desarrollo Gerencial (IMD, por sus siglas en inglés) y el Banco Mundial.

1.1 Historia del Comercio Internacional

Las corrientes clásicas de liberalización comercial que se atribuyen al comercio internacional, han servido para analizar el proceso de intercambio comercial de bienes y servicios, el cual ha sido benéfico para que los países tengan un desarrollo económico favorable y que el beneficio sea mutuo entre las naciones que comercian. (Pereyra, 2015)

Durante los siglos XVI, XVII Y XVIII, las teorías han sido aportaciones de diversos economistas, los que más destacan son los Clásicos, como David Hume, Adam Smith, David Ricardo y John Stuart Mill ; los neoclásicos como Eli Heckscher y Bertil Ohlin y, finalmente los modernos como Paul R. Krugman.

No obstante, para comprender el enfoque de los economistas clásicos hay que desarrollar las contribuciones que tomaron como base para desarrollar sus modelos, tal es el caso de los pensadores mercantilistas.

Dado que la doctrina mercantilista sentó las bases de los Estados Nación tras el Tratado de Westfalia³ en 1648 (Pereyra, 2015), su principal preocupación era cómo una nación podía regular sus asuntos internos e internacionales con el fin de promover sus intereses. (Carbaugh, 2009).

De acuerdo con Torres (2007), el principio de los mercantilistas era la construcción de un estado económicamente rico y políticamente poderoso, en donde la ampliación del mercado nacional dio paso al comercio exterior, el fin era obtener metales preciosos mediante excedentes de exportación. Cuanto mayor eran las exportaciones la balanza comercial tendría superávit y si así era el caso del país considerado rico y poderoso. (Pereyra, 2015).

Para el siglo XVIII, comenzaron a surgir dudas acerca del planteamiento del mercantilismo; al abogar que la riqueza del mundo era fija, puesto que las ganancias provenían de los socios comerciales no todas las naciones disfrutaban el intercambio comercial de forma simultánea, Adam Smith desafió este punto con su obra “la riqueza de las naciones”, el cual da paso a su mayor contribución que fue la teoría de la Ventaja Absoluta. (Carbaugh, 2009)

³ Firma de acuerdos dónde se ponía fin a la guerra entre los estados beligerantes en Alemania, príncipes protestantes por un lado y Sacro Imperio y católicos por otro, y se concluía también el enfrentamiento que durante ochenta años enfrentaba a España con la República de los Siete Países Bajos. Fue, en resumen, el tratado que puso fin a la Guerra de los Treinta Años, iniciada en 1618 con la Defenestración de Praga.

1.2 Teoría de la Ventaja Absoluta

Una de las principales teorías del comercio internacional se atribuye al economista Adam Smith (1723-1790); la colaboración de este gran pensador en una de sus obras titulada “la riqueza de las naciones”⁴, da pauta a la teoría de la Ventaja Absoluta.

Cue (2010), señala que para Smith la riqueza de las naciones proviene de la división del trabajo, el cual permite a los individuos lograr niveles de productividad jamás imaginados sin ella. Además agrega que el comercio internacional es un juego de suma positiva, esto significa que, las economías tienden a ser prósperas al mismo tiempo que los consumidores resultan beneficiados por los bienes importados al pagar un precio favorable.

El aporte comercial de Smith era el principio de la ventaja absoluta: “en un mundo de dos naciones y dos productos, la especialización internacional y el comercio serían benéficos cuando una nación tenga una ventaja de costo absoluta (es decir, utilice menos trabajo para fabricar una unidad de producción) en un producto y la otra nación tenga una ventaja de costo absoluta en el otro producto” (Carbaugh, 2009).

Lo que Adam Smith quería expresar en su teoría de la ventaja absoluta es que un país va a tener total ventaja ante el resto de las demás economías cuando ésta sea la única capaz de producir un bien o servicio y así podrá exportar ya que cuenta con una alta productividad y eficiencia en sus costes. (Pugel, 2004).

Torres (2007), menciona que la teoría de la división del trabajo y de los costos comparativos condujeron a una especialización entre los países que a la postre produjo el predominio de los países colonizadores, la explotación de mano de obra y recursos naturales de los países que fueron conquistados.

Otro punto a destacar de la ventaja absoluta es la defensa hacia el libre comercio; para que una economía logre maximizar su beneficio debe especializarse en el producto en donde se ocupe menos trabajo de modo que, se pueda exportar el bien y así lograr un aumento en su productividad.

⁴ La riqueza de las naciones, fue la obra más importante del economista Adam Smith, se publicó 1776, describe cómo la división del trabajo y la expansión del comercio generan mayor producción, riqueza y bienestar social, lo cual es irrefutable.

Para poder comprender el alcance de la contribución que Smith aportó a los estudios del comercio internacional, es necesario tomar en cuenta que la clave radica en la especialización del trabajo, ya que en su obra “la riqueza de las naciones” hace una comparación entre las naciones a nivel macro y las familias a nivel micro.

Siguiendo con la historia del comercio internacional, surge una nueva teoría la cual complementó las aportaciones de Smith, ya que al no ser una crítica contundente a las ideas mercantilistas, David Ricardo contribuye al análisis del comercio con su teoría de la Ventaja Comparativa. (Cue, 2010)

1.3 Ventaja Comparativa

La teoría de la ventaja comparativa, es otra contribución al comercio internacional por parte del economista David Ricardo⁵, quien como Adam Smith realizó estudios para discernir el comportamiento de intercambio de bienes entre las naciones.

De acuerdo con Krugman y Obstfeld (2006), la teoría de David Ricardo establece que no es necesario que exista una ventaja absoluta entre naciones, sino más bien que haya una ventaja relativa conforme a sus dotes naturales de cada nación; esto es que, si un país es ineficiente ante el resto del mundo, éste se debe especializar en el bien en donde sea más eficiente.

Un término en el que David Ricardo basó su análisis fue el costo de oportunidad; acorde con Pugel (2004) a pesar de que un país fuera eficiente en varios bienes, éste debía especializarse en una sola industria para poder ofrecer un bien con un precio considerable y competitivo ante el resto de las naciones.

En el mundo existen economías desarrolladas y economías en vías de desarrollo, por ende la nación desarrollada va a contar con tecnología, salarios altos y por lo tanto ofrece al mercado internacional bienes de calidad; a comparación de una nación en desarrollo, es por eso que la ventaja comparativa explica el alcance que un país en desarrollo puede

⁵ David Ricardo, economista de origen Inglés, una de sus principales obras fue “Los principios de ña economía política y tributaria”, publicada en 1817.

concebir al especializarse en el bien que le produzca menos horas de trabajo. (Cue, 2010).

Pereyra (2015), señala que tanto Adam Smith como David Ricardo suponían que los países podían obtener un cierto beneficio del exterior, puesto que al ser especialistas en el producto que los entes económicos poseen como fortaleza, la eficiencia de la producción sería positiva para sus ingresos.

Sin embargo, los productos en donde los países no eran eficientes cabe la posibilidad de importar bienes para su consumo, y así dejar a un lado a los gobiernos, ya que los mercados se podían regular por si solos y habría un libre intercambio comercial (Pereyra, 2015).

Otra forma de entender la ventaja comparativa es a través de los precios relativos de los bienes. García (2010) menciona, la diferencia de los precios relativos de bienes entre dos países constituye la base para las actividades comerciales entre ellos con beneficios mutuos. Si un país tiene un precio inferior tiene una ventaja ya que al aumentar sus niveles de producción, la nación se especializa y sus niveles de productividad se incrementan.

Lo anterior alude a una economía de escala, puesto que los rendimientos son crecientes al aumentar sus niveles de producción, por lo tanto, al tener una ventaja comparativa y especializarse en un bien, no solo un país va a tener ventaja de un producto; pero, si existen bienes idénticos, cuál es el valor agregado que las naciones dan para que su producto sea competitivo en el mercado mundial.

Al seguir con la historia del comercio internacional, la teoría de la ventaja competitiva complementa los estudios que la escuela clásica realizó y aportó un avance a las ciencias económicas.

1.4 Ventaja Competitiva

Existe un creciente convencimiento de que la ventaja comparativa basada en los factores de producción, en especial la variable trabajo, no es suficiente para explicar el comercio,

es decir, para comprender el alcance del comercio mundial no basta con explicar o definir los componentes con los que cuenta cada nación.

La teoría clásica da una explicación del éxito que tienen las naciones mediante agentes productivos como el trabajo y capital, pero ¿qué pasaría si más de dos naciones son altamente productivas en el mismo bien? o ¿cuál es la razón por la que unos países tienden a tener más demanda que otros? (Porter, 2017).

A través de estos cuestionamientos en la década de los ochenta, surge una teoría del comercio internacional; La teoría de la ventaja competitiva; es la que va a tratar de explicar o complementar las anteriores contribuciones de Adam Smith, pero sobretodo su objetivo era tratar de enfrentar la contribución de David Ricardo. (Sevilla, 2020)

Porter (1990), en su obra la ventaja competitiva de las naciones menciona que la ventaja competitiva se crea y se mantiene a través de un proceso localizado, las naciones triunfan en sectores determinados. Cada nación va a competir ante el resto de mundo con factores clave que darán éxito competitivo.

Consideró, que una estrategia son las economías de escala o rendimientos crecientes;⁶ los países desarrollados han implementado éste a lo largo del tiempo con el fin de obtener ingresos favorables a su economía. Por ejemplo, China con la automatización de su industria ha logrado obtener una gran escala de producción de buena calidad a un costo bajo, y esto a su vez altos niveles de utilidad, lo que ha posicionado a este país como una nación comercial competitiva.

Una pieza clave para lograr una ventaja competitiva es la innovación, ya que gracias a ésta se puede diferenciar un bien ante el resto, es decir, darle un valor agregado para que incentive a los mercados internacionales a adquirir el producto. La innovación es el resultado de un esfuerzo poco habitual. (Porter, 2017).

Cuando una nación logra ventaja competitiva solo queda mantenerla o mejorarla de acuerdo a los planes que cada gobierno establezca o bien, que las industrias promuevan economías de escala para alcanzar la competitividad nacional.

⁶ Economía de escala o rendimientos crecientes: Para Krugman, este modelo establecía que si se aumentaba la producción de un bien, los insumos iban a disminuir, por lo que el costo promedio del bien está por debajo del resto.

Porter (2009), considera que para que una empresa o nación posea ventaja competitiva sostenible lo ideal es seguir tres estrategias para que esta virtud dure en un largo plazo. En el cuadro 1 se desarrolla el plan para lograr una ventaja competitiva según Michael Porter.

Cuadro 1. Plan para lograr una ventaja competitiva.

Estrategia	Características
Liderazgo en costos	Estrategia más intuitiva, la empresa debe ofrecer en el mercado un producto a un precio inferior comparado a las empresas oponentes; debe reducir sus costos de producción, (economías de escala).
Diferenciación	Capacidad de ofrecer un producto distinto y más atractivo para el consumidor frente a los ofertados por los competidores; gozar de un alto valor agregado.
Enfoque	Especializarse en un dado segmento del mercado y en ofrecer el mejor producto pensado en los requerimientos de nuestro segmento.

Fuente: Elaboración propia con base en: Porter, M. (2009). Ventaja competitiva. México. Patria.

Para que cada estrategia cumpla el objetivo de lograr una ventaja competitiva, cabe mencionar que el mercado va a poder evaluar si las estrategias que se plantearon fueron de forma eficaz para poder lograr un éxito competitivo.

1.4.1 Contribuciones de Michael Porter

Michael Porter es uno de los grandes economistas que contribuyó al estudio del comercio entre las naciones mediante la ventaja competitiva. Una aportación en sus estudios tiene que ver con las cinco fuerzas que una nación o una empresa pueden alcanzar ventaja competitiva.

Estas cinco fuerzas o también llamado el Diamante de Porter, explica de forma detallada como se va lograr ventaja competitiva ante el resto de la competencia. Porter (1990), plantea que para alcanzar el éxito competitivo existen cuatro importantes factores que determinaran la ventaja, además agrega otros dos objetos externos los cuales se describen a continuación.

Figura 1. Estructura básica del Diamante de Porter



Fuente: Elaboración propia con base en: Yuly, M. (s/a). Diamante de Porter. Disponible en: https://www.academia.edu/17653613/El_diamante_de_Michael_Porter?email_work_card=view-paper

En la figura 1 se presentan los cuatro pilares que conforman el Diamante en donde están enmarcados la condición de los factores, las condiciones de la demanda, los sectores conexos y de apoyo, y finalmente la estrategia, estructura y rivalidad de las empresas. Porter (1990), menciona que hay dos factores externos que van a influir en el cumplimiento de la ventaja competitiva de una nación, el gobierno y la causalidad.

El primer pilar que conforma el diamante corresponde a las condiciones de los factores. Si se desea obtener una ventaja nacional, primeramente, la lógica radica en que si existe escasez habrá desventaja y los factores serán estáticos y rudimentarios; en pero, si una

empresa cuenta con la habilidad de innovar en sus bienes, entonces los factores convergirán a ser dinámicos y lograr ventaja competitiva.

Yuly (s.a), da ejemplo de los tipos de factores que existen en una nación, tales como los factores básicos; son con los que un ente económico cuenta por herencia o naturaleza, de aquí surgen los factores avanzados; puesto que estos son significativos, con la innovación se deben crear productos diferenciados que lograrán competitividad en el mercado mundial.

Otros tipos de factores son los generalizados y especializados; en este criterio la formación específica es indispensable para focalizar los factores a desenvolver en un proyecto, de modo que si se cuenta con una red de puertos comerciales, la infraestructura debe contar con peculiaridades que lograrán una ventaja competitiva sustentable.

El segundo pilar que concierne al diamante son las condiciones de la demanda; la composición de la demanda interna es un atributo esencial para valorar la competitividad, ya que las empresas deben establecer su segmento de mercado al cual se va a dirigir su producto, en respuesta a esto el comprador por naturaleza es exigente y el productor debe satisfacer su necesidad para poder aumentar su demanda.

Si bien, existe una respuesta favorable por parte del comprador, la empresa tiende a aumentar su productividad incurriendo en gastos menores y así lograr economías de escala. Sin embargo hay que tomar en cuenta que para ser competitivo la calidad es un punto clave para lograr economías de escala eficientes; en contra parte, al no innovar y producir con calidad la ventaja quedará obsoleta y no habrá productividad.

Otro rasgo de las condiciones de la demanda tiene que ver con el mecanismo que la industria pasará de vender su producto a la demanda interna a internacionalizarse. Cabe señalar que para poder lograr que los productos compitan en el mercado global, lo ideal es satisfacer la demanda interna. (Yuly, s/a)

Dicho lo anterior, las empresas multinacionales forman parte fundamental del proceso de internacionalización de la demanda, ya que al generar y fomentar el comercio intra-

industrial⁷ y el comercio inter-industrial⁸, se da paso a formar cadenas de valor a nivel global que a su vez pueden ser competitivas ante la presencia de posibles competidores.

Como tercer pilar del diamante tenemos a los sectores conexos y Auxiliares; la formación de los denominados *clusters* suelen ser los sectores conexos que logran una ventaja nacional dado que con la concentración de empresas en una zona geográfica se pueden lograr alianzas estratégicas para elevar la productividad.

Aunado a esto, los sectores conexos contribuyen al mejoramiento de la cadena de valor debido al aprovechamiento de los factores de forma eficiente se alcanza el éxito internacional.

El cuarto pilar para el desarrollo del diamante es la estrategia, estructura y rivalidad de la empresa. Estas tres primicias van a depender de que tengan una buena implementación en sus sectores. (Yuly, s/a)

Si se habla de internacionalización, se debe considerar la rivalidad interna, ya que al haber esta rivalidad, las industrias se ven forzadas a innovar y crear estrategias de modo que ganen ventaja sobre otras, es por eso que cada nación debe diseñar sus propias herramientas para competir.

Es necesario recalcar que la innovación distingue a un sector ante el resto, además de que los niveles de productividad serán positivos y no solo ayudará a crear una ventaja, sino también a evitar desventajas.

Porter (1990), menciona que además de los cuatro pilares fundamentales que conforman el diamante, prevalecen dos componentes externos que van a influir en los cuatro mecanismos del diamante; estos son la causalidad y el gobierno.

Como primer punto la causalidad son los acontecimientos que no se tienen previstos tales como guerra, catástrofes naturales o algún incidente que no se tenga previsto; para poder lograr una ventaja competitiva haya que tomar en cuenta que aunque no se puedan

⁷ Comercio Intra-industrial: es el intercambio de bienes y servicios de la misma industria; puede ser mediante dos vías: asociado a la diferenciación del producto o se intercambian bienes similares.

⁸ Comercio inter-industrial: es el intercambio de bienes y servicios de distintas industrias entre distintos países. Promueve la especialización de cada país en aquellos productos donde posee ventajas competitivas.

controlar los hechos se deben tener medidas para que la causalidad no logre una desventaja.

En segundo lugar se tiene al gobierno; este elemento puede influir a los cuatro componentes del diamante de forma positiva o negativa. El gobierno es el que va a detonar una competencia internacional ya que puede dar incentivos a las industrias tales como las subvenciones⁹ o implementar políticas que contribuyan a mejorar los niveles de productividad y que las industrias compitan de forma global.

En síntesis, el esquema que Michael Porter diseñó ha funcionado en la implementación de medidas para obtener una ventaja competitiva, en otras palabras gracias a la contribución de este economista las naciones han tenido ventajas internacionales ante el resto como los son los países desarrollados y actualmente países emergentes como lo es China.

1.4.2 Concepto de competitividad

Debido a la internacionalización, los países han luchado por obtener un posicionamiento a nivel mundial, como consecuencia las grandes potencias como Estados Unidos o China día con día tratan de mejorar variables que ayuden a que tengan competitividad y participen en los mercados internacionales.

A raíz de este planteamiento, la competitividad viene a complementar las estrategias que cada ente económico diseña y pone en práctica para que sus industrias logren maximizar su beneficio y esto a su vez se refleje en el crecimiento económico de una nación.

Para comprender el concepto de competitividad, es necesario citar a autores que han estudiado dicho fenómeno con el fin de explicar cómo se desenvuelve este concepto en un mundo internacionalizado.

⁹ De acuerdo con la ley de comercio exterior en su artículo 39 menciona que la subvención es la contribución financiera que otorga un gobierno extranjero, sus organismos públicos o mixtos, sus entidades, o cualquier organismo regional, público o mixto constituido por varios países, directa o indirectamente, a una empresa o rama de producción y que con ello otorgue un beneficio.

Porter (1990), define a la competitividad como la capacidad que tiene una nación o una industria para innovar y mejorar sus procesos productivos; esto conlleva a ser partícipe de los mercados internacionales y el resultado será el aumento de la productividad.

Villarreal y Villeda (2006), dividen el concepto de competitividad en dos partes, por una parte, definen que la competitividad de una industria es “la capacidad que tienen las empresas de un sector en particular para alcanzar un crecimiento sostenido respecto a sus competidores foráneos”.

Por otra parte, Villarreal y Villeda (2006) describen que la competitividad en el ámbito de un país es “la capacidad para colocar su producción de bienes y servicios en los mercados nacionales e internacionales bajo condiciones leales de competencia y traducirlo en bienestar para su población.

Tanto Villarreal y Villeda como Porter aluden a la competitividad como una capacidad para colocarse en un mercado internacional; para lograr esto, es importante tomar en cuenta que hay factores involucrados para alcanzar la competitividad como factores macroeconómicos, así como los recursos naturales con lo que la nación cuenta.

Por su parte la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico¹⁰, (OECD, por sus siglas en inglés), menciona que la competitividad es el grado en el que un país, en un plano de crecimiento fuerte, limpio y justo, puede producir bienes que fomenten la competencia nacional, donde se involucra la promoción de la innovación, así como el funcionamiento del mercado laboral con el propósito de lograr un crecimiento fuerte, sostenido y homogéneo de productividad. (OCDE, 2012).

El Foro Económico Mundial, (WEF, por sus siglas en inglés), que ha medido la competitividad entre países desde 1979 la define como “el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país”. (WEF, 2020).

La definición que el WEF plasma en su página es un concepto muy general ya que al presentar su informe anual de competitividad global abarca doce pilares los cuales agrupan 98 variables.

¹⁰ OECD ó OCDE, es un foro donde reúne 35 países miembro; su principal objetivo es desarrollar políticas que fomenten la prosperidad, la igualdad, las oportunidades y el bienestar para todos. Página oficial: <https://www.oecd.org/about/>

Un organismo más que se dedica a estudios de competitividad es el Banco Mundial y este organismo atestigua sobre los elementos que se deben tener para lograr competitividad tales como son el sector privado, emprendimiento e innovación, mercados y tecnología, inversión y regulaciones comerciales. (World Bank 2019).

La inversión en nueva tecnología así como la entrada de la inversión extranjera en una economía, son dos elementos clave para que un país logre una competitividad a largo plazo, ya que mediante el uso de la tecnología se pueden hacer mejoras en sus bienes y así ofertar su producto en los mercados internacionales.

Además, con la inversión extranjera directa, las naciones pueden incentivar a la creación de empresas o infraestructuras como puertos comerciales para poder mover la mercancía que se produzca, tal es el caso de China quien es el país que mueve altos niveles de mercancías cada día.

Por lo tanto, para lograr que la competitividad sea sustentable se debe definir la función con base en el objeto de estudio, ya sea que se hable de una empresa o una nación, por esta razón el estudio de la competitividad ha desplegado una serie de tipos dependiendo a la ciencia a la que se desee estudiar.

Para efectos de este proyecto de investigación se resume que la competitividad es la habilidad que tiene un país para alcanzar altas tasas de crecimiento con el fin de sostener y expandir su participación en mercados internacionales.

Además de la definición de competitividad, que es algo general, hay que tomar en cuenta los tipos de competitividad que diversos autores han identificado a lo largo de sus estudios para que el enfoque del estudio se vea reflejado en un tipo de competitividad; los tipos que se describen a continuación son los más relevantes para este tema de estudio.

1.4.3 Tipos de competitividad

Los tipos de competitividad van a depender de los enfoques que los autores que han estudiado este concepto tengan según sus estudios. Para la presente investigación se van a abordar los siguientes vectores de la competitividad.

1.4.3.1 Competitividad Nacional

La competitividad nacional se ha convertido en una de las preocupaciones centrales de los gobiernos e industrias de todas las naciones. A pesar de esta preocupación no hay una definición exacta de competitividad nacional, esto se debe a que algunos ven la competitividad nacional como un fenómeno macroeconómico; otros aluden que la competitividad va a estar en función de una mano de obra y finalmente otros se inclinan a la abundancia de los recursos naturales que cada nación tenga. (Porter, 2017).

Sin embargo, autores como Krugman argumentan que la competitividad y la fortuna de las naciones no tienen que ver con los mercados internacionales, de tal modo que si una nación no logra obtener altos niveles de productividad, ésta no va a desaparecer del mapa como lo tienden a hacer las empresas. (Guasca y Buitrago, 2012).

Guasca y Buitrago (2012), mencionan que cuando se habla de competitividad, es necesario referenciar la “competencia”, ya que la disputa entre los países para obtener un bien escaso, ellos actúan de modo que van a luchar por obtener el bien limitado logrando su objetivo con la implementación de herramientas como capital humano, tecnología, inversión extranjera para conseguir una cuota de mercado mayor y ser líder mundial.

1.4.3.2 Competitividad Internacional

La influencia que los países han desarrollado en un entorno mundial, tiene que ver con las estrategias que se emplean para que sus productos circulen en los mercados internacionales y tengan un gran impacto ante el resto de la competencia.

Fajnzylber (1988), en su publicación define la competitividad internacional es la capacidad de un país para sostener y expandir su participación en los mercados internacionales, y evaluar simultáneamente el nivel de vida de su población en una perspectiva del mediano al largo plazo.

En un plano internacional, en donde no solo una empresa tiene que sobresalir ante el resto, sino una nación es importante retomar el punto anterior, ya que la competitividad no solo tiene que ser algo repentino, sino que a la vez con la inversión en medios como tecnología se debe mantener altos niveles de productividad que sean sustentables.

El Instituto para el Desarrollo Gerencial (IMD, por sus siglas en inglés) muestra una serie de principios para alcanzar una competitividad mundial, de estos principios se desprenden factores que van a ayudar a diseñar índices e indicadores de competitividad que se describirán en el siguiente apartado.

Cuadro 2. Principios de competitividad mundial de acuerdo con el Instituto para el Desarrollo Gerencial.

CRITERIO	DESCRIPCIÓN
Actividad Económica	<p>El éxito de un país en el comercio internacional refleja la competitividad de su economía doméstica (siempre que no existan barreras comerciales).</p> <p>La competitividad de las exportaciones a menudo está asociada con la orientación al crecimiento en la economía doméstica.</p>
Eficiencia del Gobierno	<p>El Gobierno debería, sin embargo, proporcionar las condiciones macroeconómicas y sociales que hagan previsible y, de esta forma, minimicen los riesgos externos para las empresas.</p> <p>El Gobierno debería ser flexible en adaptar sus políticas económicas a un entorno internacional cambiante.</p>
Eficiencia de la Empresa	<p>En un país, un sector financiero bien desarrollado e integrado internacionalmente apoya su competitividad internacional.</p> <p>Mantener un elevado estándar de vida requiere integración con la economía internacional.</p> <p>Una mano de obra capacitada incrementa la competitividad de un país.</p>
Infraestructura	<p>Una infraestructura bien desarrollada, que incluya sistemas empresariales funcionales, apoya la actividad económica.</p>

	<p>Una infraestructura bien desarrollada también incluye desarrollos en Tecnología de Información y una eficiente protección del entorno.</p> <p>La ventaja competitiva se puede construir sobre la aplicación eficiente e innovadora de tecnologías existentes.</p> <p>La inversión en investigación básica y la actividad innovadora que crea nuevo conocimiento es crucial para un país en una etapa más madura de desarrollo económico.</p> <p>La inversión a largo plazo en I+D es probable que incremente la competitividad de una empresa.</p> <p>La competitividad tiende a incrementar el nivel de expectativas por la calidad de vida.</p>
--	--

Fuente: Elaboración propia con base en: Instituto para el Desarrollo Gerencial. Disponible en: <https://www.imd.org/wcc/world-competitiveness-center/>

Como se muestra en el cuadro 3, los factores que engloban una competitividad internacional son la actividad económica, eficiencia en las empresas, eficiencia en el gobierno y sobre todo la infraestructura con la que un país cuente para determinar el éxito competitivo a nivel internacional.

1.4.3.3 Competitividad Logística

En primer lugar hay que definir la palabra logística para posteriormente dar una explicación al tema de interés que es competitividad logística. Para Coyle (2013), la logística es el proceso de anticipar las necesidades y los deseos de los clientes; adquirir el capital, el material, las personas, las tecnologías y la información necesarios para satisfacer esas necesidades y deseos; optimizar la red productora de bienes o servicios a fin de cumplir con los requerimientos del cliente y utilizar la red para cubrirlos de manera oportuna.

Dado que la logística va a prevenir errores mediante la utilización de herramientas como capital humano y financiero, así como el uso de nuevas tecnologías, este fenómeno va a crear una ventaja competitiva, de modo que al crear un valor logístico, las empresas y los

países van a conseguir que el aprovechamiento de los factores beneficie su productividad.

La competitividad logística va a depender de los costos que se empleen en la logística de la producción, si un país obtiene bajos costos de distribución para llevar sus productos a otro destino, por ende la eficiencia con la que se cuenta va a aumentar la productividad. (Aduanas Revista, 2018)

Para que una nación o una industria puedan obtener ventaja ante el resto es necesario conocer el valor agregado de la logística, ya que mediante estos criterios una nación puede mejorar o conservar su competitividad. En el cuadro 4 se resumen las funciones del valor agregado de la logística para lograr una utilidad económica.

Cuadro 3. Funciones del valor agregado de la logística.

Utilidad	Descripción
Forma	Valor agregado a los bienes por medio del proceso de manufactura o ensamblaje. El proceso de combinar componentes diversos representa un cambio en la forma del producto que le agrega valor.
Lugar	Se desplazan los bienes desde los puntos de producción hasta los de mercado donde existe la demanda. Se crea principalmente por medio de la transportación.
Tiempo	Cuando se le lleva al punto de demanda en el momento específico en que se requiere. Esto puede lograrse cuando se cuenta con los productos en el inventario, se tienen almacenados cerca del punto de demanda o se utiliza un modo de transportación Premium.
Cantidad	Entrega de cantidades correctas a fin de minimizar el costo de inventario y prevenir el agotamiento de existencias. Se genera por medio del pronóstico y programación de producción y el control de inventario.

Posesión	Se crea principalmente a partir de las actividades de mercadotecnia básicas relacionadas con la promoción y la venta de productos y servicios.
-----------------	--

Fuente: Elaboración propia con base en: Coyle, J. (2013). Administración de la cadena de suministro. Una perspectiva logística.

Para lograr un funcionamiento adecuado de las funciones del valor agregado de la logística, es necesario hacer hincapié en la disponibilidad, desempeño, flexibilidad y minimización de los costos para poder crear un valor logístico que ayude a obtener competitividad.

Con todo eso, es conveniente definir un tipo de competitividad más, ya que para fines del proyecto de investigación hay que hacer hincapié en el tema de los puertos comerciales, de esta idea surge la competitividad portuaria, ya que su análisis dará un enfoque más específico que sustenta la investigación.

1.4.3.4 Competitividad Portuaria

Sosa (2013), narra que históricamente el comercio internacional se ha dado por vía marítima, miles de años y culturas lo han demostrado; y de acuerdo con el informe sobre el transporte marítimo 2017 que emite la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo¹¹, (UNCTAD, por sus siglas en inglés), la globalización del comercio depende mucho de la conectividad que los países tengan entre sí, para el ámbito del desarrollo de las economías mundiales. (UNCTAD, 2017)

De acuerdo con el informe sobre el transporte marítimo 2018 de la UNCTAD, afirma que, en los últimos cinco años el comercio marítimo ha tenido una tasa de crecimiento de 4 por ciento (UNCTAD, 2018), a comparación del informe del 2017 en donde la tasa de crecimiento era de 2.6 por ciento, estas cifras son positivas para que el tráfico marítimo siga extendiendo nuevas rutas y de este modo las relaciones comerciales entre los países sean más prolíferas (UNCTAD, 2017).

¹¹ La UNCTAD emite el informe sobre el transporte marítimo de forma anual desde 1968, con el fin de aumentar la transparencia de los mercados marítimos y analizar las novedades pertinentes.

Con base en la definición de González (2018), la competitividad portuaria es aquella que mide la capacidad para captar, concentrar, manejar y distribuir mercancías a través de los océanos. Es capaz de interconectarse con otros puertos distintos.

Los criterios que emanan de la competitividad portuaria tienen que ver con componentes físicos como lo es el lugar geográfico en donde los puertos están establecidos así como la infraestructura con la que cuentan para poder mover la mercancía que sale y entra de una nación.

El informe que presenta la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) en 2018 afirma que lo que le suceda a China reviste gran importancia para el sector, ya que el país siguió siendo un eje de la actividad de transporte marítimo en 2017 y en el periodo de 2016-2018 ha tenido un crecimiento promedio del 6.7 por ciento.

Sin embargo, las estrategias que China ha implementado para que el tráfico marítimo no decaiga, han sido de gran reto para el gobierno del presidente de la República popular de China Xi Jinping¹².

Hasta ahora se ha desarrollado un análisis de la teoría del comercio internacional así como el concepto de competitividad, pero para fines prácticos los estudios no solo quedan en teoría, puesto que la práctica de campo da un panorama general de cómo se comportan los elementos a estudiar.

La competitividad es medida a través de indicadores que evalúan diferentes aspectos de la vida de un país. Este tipo de medidas son utilizadas para diferentes fines, (México competitivo, 2017). El que compete en este estudio es como compete un país ante el resto de los demás, a continuación se describen los principales índices e indicadores de competitividad de las naciones.

1.5 Índices e indicadores de competitividad

Para conocer el grado de competitividad de una nación o industria, gran número de instituciones han diseñado metodologías que llevan desde la medición de un sector en

¹² Presidente de la República Popular de China desde Marzo de 2013.

particular hasta la competitividad global. Para efectos de esta investigación se describirán tres índices de competitividad, el primero es el Índice de competitividad Global que emite el Foro Económico Mundial; el segundo es el Índice de competitividad mundial, el emisor es el Instituto para el Desarrollo Gerencial (IMD); el tercer índice es el que difunde el Banco Mundial, se trata del Índice de competitividad logística.

- **Foro Económico Mundial (FEM, WEF)**

De acuerdo WEF (2019), el reporte de competitividad global que se publica de forma anual desde su primera edición en 1979, es una brújula para los responsables políticos y otras partes interesadas; proporciona orientación sobre lo que importa para el crecimiento a largo plazo.

Para evaluar el puntaje de competitividad de las naciones, la metodología en la que se basa es en medir el promedio de los 12 pilares que en conjunto segregan 103 indicadores, estos son de origen de organizaciones internacionales, instituciones académicas y organizaciones no gubernamentales (ver cuadro 1.5). Cuarenta y siete indicadores, que representan el 30% del puntaje general de GCI, se derivan de la Encuesta de Opinión Ejecutiva del Foro Económico Mundial (WEF, 2019).

Cuadro 4. Pilares del índice Global de Competitividad.

Subíndice	Pilar	No. De Variables	Ejemplo de Variables
Ambiente apto	Instituciones	26	Seguridad, capital social, cheques y saldos, transparencia, derechos de propiedad.
	Infraestructura	12	De transporte, de servicios públicos
	Adopción de TIC	5	Suscripciones de telefonía móvil, suscripciones de internet.
	Estabilidad macroeconómica	2	Inflación, dinámica de la deuda.
	Salud	1	Esperanza de vida saludable.

Capital Humano	Educación y habilidades	9	Fuerza laboral.
Mercados	Mercado de bienes	7	Competencia en el mercado interno, apertura comercial.
	Mercado laboral	12	Meritocracia e incentivos, flexibilidad.
	Sistema financiero	9	Profundidad, estabilidad.
	Tamaño de mercado	2	Producto interno bruto, importaciones de bienes y servicios.
Ecosistema de innovación	Dinamismo de negocios	8	Requisitos administrativos, cultura emprendedora.
	Capacidad de innovación	10	Diversidad y colaboración, investigación y desarrollo

Fuente: Elaboración propia con base en *The Global Competitiveness Report 2019*. Disponible en: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

La productividad que tienen las naciones juega un papel fundamental para este índice, ya que con su medición se logra cuantificar qué tan productivos son los países para que con base en los resultados, los gobiernos decidan actuar en consideración a los parámetros en las que se encuentra la nación.

De acuerdo con *The Global Competitiveness Index 4.0 2019* dio la conclusión del ranking de las cinco economías más competitivas son Singapur, Estados Unidos de América, Hong Kong, Países Bajos y Suiza. Por otra parte las cinco economías menos competitivas para el 2019 son Mozambique, Haití, República Democrática del Congo, Yemen y Chad.

- **Instituto para el desarrollo Gerencial (IMD)**

El índice de competitividad mundial se publica cada año desde 1989 en el anuario mundial de competitividad. Analiza y clasifica a los países según cómo gestionan sus competencias para lograr la creación de valor a largo plazo. Este informe proporciona evaluaciones comparativas así como estadísticas para analizar el entorno en los que los gobiernos se encuentran situados. (IMD, 2019).

Cuadro 5. Elementos del índice de Competitividad Global.

Factores	Desempeño económico	Eficiencia Gubernamental	Eficiencia de Negocios	Infraestructura
Subfactores	Economía Doméstica	Finanzas Públicas	Productividad Y Eficiencia	Infraestructura Básica
	Comercio Internacional	Política Fiscal	Mercado Laboral	Infraestructura Tecnológica
	Inversión Internacional	Marco Institucional	Finanzas	Infraestructura Científica
	Empleo	Legislación De Negocios	Prácticas De Gestión	Salud Y Medio Ambiente
	Precios	Marco Institucional	Aptitudes Y Valores	Educación
No. De Variables	82	71	72	108
Total de Variables	333			

Fuente: Elaboración propia con base en List of criteria IMD, 2019. Disponible en: <https://www.imd.org/wcc/world-competitiveness-center-rankings/world-competitiveness-ranking-2019/>

Con base en la metodología que el Instituto para el Desarrollo Gerencial emplea para la creación del índice de competitividad Mundial, el ranking de las cinco economías más competitivas para el 2019 son Singapur, Hong Kong, Estados Unidos de América, Suiza y Emiratos Árabes Unidos (ver cuadro 6); a lo que respecta de las cinco economías menos competitivas son Brasil, Croacia, Argentina, Mongolia y Venezuela. (IMD, 2019).

- **Banco Mundial (WB, por sus siglas en inglés)**

El Banco Mundial, así como la Facultad de economía de Turku son los encargados de encuestar acerca del Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés), la primera publicación de dicho índice fue en el 2007. Este índice mide el rendimiento logístico a lo largo de la cadena de suministro de cada nación.

El LPI evalúa aspectos como la competitividad y la calidad de los servicios logísticos, la facilidad para coordinar embarques a precios competitivos, la frecuencia de los arribos de embarques al destinatario dentro del plazo previsto, la calidad de la infraestructura

relacionada con el comercio y transporte, la facilidad para localizar y hacer seguimiento a los envíos, la eficiencia del despacho aduanero. La escala del índice es de 1 a 5, dónde cinco, es la puntuación más alta. (World Bank, 2019).

Cuadro 6. Ranking de las cinco economías más competitivas en las vertientes del Índice de Desempeño Logístico (LPI).

Índice de desempeño logístico	Ranking cinco países más competitivos	Puntaje (1= baja; 5= alta)
Competitividad y calidad de los servicios logísticos	1. Alemania 2. Países Bajos 3. Bélgica 4. Singapur 5. Suecia	4.26 4.12 4.10 4.08 4.04
Frecuencia de arribo de los embarques al destinatario dentro del plazo previsto	1. Bélgica 2. Suecia 3. Hong Kong 4. Alemania 5. Austria	3.97 3.88 3.85 3.83 3.78
Calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y transporte	1. Alemania 2. Países Bajos 3. Suecia 4. Japón 5. Singapur	4.38 4.23 4.22 4.19 4.14
Facilidad para localizar y hacer seguimiento a los envíos	1. Alemania 2. Austria 3. Estados Unidos de América 4. Bélgica 5. Reino Unido	4.22 4.13 4.13 4.11 4.10
Eficiencia del despacho aduanero	1. Alemania 2. Singapur 3. Países Bajos 4. Suecia 5. Japón	4.09 4.00 3.97 3.95 3.91
Facilidad para coordinar embarques a precios competitivos	1. Alemania 2. Bélgica 3. Singapur 4. Suecia 5. Reino Unido	4.40 4.40 4.34 4.32 4.32

Fuente: Elaboración propia con base en Arvis, et.al (2018). *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators 2018*. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

De acuerdo con el informe “Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators 2018” se evaluaron a 167 países; los cinco países que encabezan el ranking de desempeño logístico promedio son Alemania (4.10), Países Bajos (4.07), Suecia (4.07), Bélgica (4.05) y Singapur (4.05); mientras que los cinco países últimos en esta lista son Siria (2.10), Sierra Leona (2.06), Afganistán (2.04), Haití (2.02) y Somalia (2.00). (Arvis, et.al., 2018). (Arvis et.al., 2018)

En el cuadro 7 se presenta un concentrado del ranking de las cinco economías con mayor puntaje en el LPI de acuerdo en sus seis vertientes que maneja en Banco Mundial. El puntaje que refleja la economía va en un rango de uno a cinco, dónde 1 es el puntaje más bajo y cinco el más alto.

Sin embargo, para efectos de este estudio, ningún país de los que se presentan en el cuadro 7 son tema de interés; aunque, cabe mencionar que éste cuadro es representativo para la presentación del Índice de Desempeño Logístico que es un panorama general de cómo se encuentra el mundo hasta el 2018.

Para resumir este capítulo, se puede afirmar que la revisión efectuada como las corrientes del comercio internacional, el concepto y tipos de competitividad y los organismos encargados en medir la competitividad global, permiten entender la importancia de la competitividad logística en un escenario de tráfico marítimo de mercancías que es una vertiente de la Iniciativa Franja-Ruta que corresponde a la Nueva Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI. En este sentido, esta base teórica servirá de guía para seguir desarrollando el esquema de trabajo que tiene esta investigación como lo es el siguiente apartado que corresponde a la profundización de lo que integra la Iniciativa que en 2013 resurgió, se trata de La Nueva Ruta de la Seda que se verá a continuación.

Capítulo II.- Conformación de la Franja-Ruta de la Seda.

La Ruta de la Seda constituye un conjunto de itinerarios comerciales que, por más de dos mil años, unía el Asia, y en particular a China, al cercano Oriente y al mar Mediterráneo. Durante ese tiempo fueron transportadas grandes cantidades de seda que era el material máspreciado de China. (Niglio, 2012).

En este segundo capítulo se analizará de forma detallada la iniciativa del presidente de la República Popular de China Xi Jinping en el 2013; se trata de modernizar este trayecto tanto vía terrestre como marítima, donde se enmarca el proyecto de desarrollo de infraestructuras más ambicioso a nivel mundial, cuyo objetivo principal es conectar a países de Asia, Europa y Norte de África. (Parra, 2017)

Para efectos del apartado, en primer lugar se desarrollará una descripción de lo que conformaba el recorrido, de ahí se desprenden los hechos más relevantes como su máximo apogeo así como su declive. En segundo lugar, se profundizará el tema de la Nueva Ruta de la Seda, tomando en cuenta puntos relevantes como su iniciativa, objetivos, propósitos, financiamiento, alcances y sus implicaciones.

2.1 Historia de la Ruta de la Seda

A finales del siglo XIX, Ferdinand Richthofen, geógrafo alemán, bautizó con el nombre de “Ruta de la Seda”, a la red de comunicaciones que enlazaba a China con occidente. (Llagostera, 2008). La razón por la que el geógrafo designó el nombre a la red de rutas comerciales, se debe a que por estas vías circulaba el principal producto de China que en su momento fue la seda.

Lo extraordinario es que aquel comercio signado por la seda haya puesto en contacto a los pueblos más distantes y diversos, forjando vínculos que en algunos casos todavía no se conservan (Pierroti, 2016): y a pesar de que en una época de la historia se dejaron de utilizar estas vías, esta ruta ha recobrado fuerza en la actualidad, como se analizará a lo largo de este apartado.

2.1.1 Origen

La historia de la vía se remonta desde antes de nuestra era, de acuerdo con diversos autores esta ruta se originó en el siglo II antes de N. E. El primero en viajar por este trayecto fue un oficial chino de nombre Zhang Quian, que fue enviado en una misión diplomática a las regiones occidentales durante la dinastía Han¹³. (anm, 2011). Zhang regresó a China con una compilación de los lugares que visitó durante su travesía. Comúnmente se sostiene que fue sobre su trayecto que surgió la Ruta de la Seda. (Pierroti, 2016).

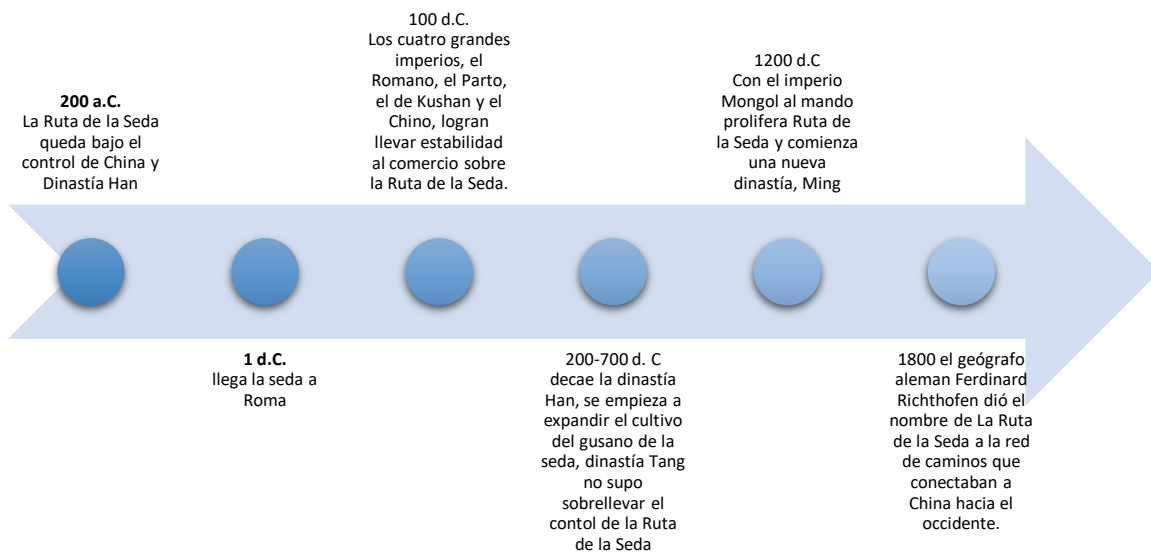
En el año 138 antes de N. E. Zhang, jefe de expedición emprendió su viaje y con él llevó artesanías provenientes de China, la seda como principal producto; el mundo occidental empezó a generar interés por las mercancías chinas que podía canjear por caballos para su ejército, de este modo las relaciones comerciales empezaron a tomar importancia y con ellas a trazar rutas comerciales. (De la Iglesia, 2003)

La seda, el producto originario de China tuvo importancia en el imperio Romano por el prestigio que a la elite romana les daba; a pesar de que nunca tuvieron contacto directo entre ambos, porque los territorios estaban separados por dos grandes imperios: aquel de Persia y el de los Kushana, territorios que hoy corresponden a Afganistán y Pakistán.

Sin duda la Ruta de la Seda fue un lazo que unió a oriente con occidente durante dos siglos antes de nuestra era, pasando durante la etapa de su auge entre los siglos XVII y IX, hasta su declive aproximadamente en el siglo XIII. En la figura 2.1 se muestra una línea del tiempo de lo que fue la Ruta de la Seda.

¹³ Ésta dinastía siguió a la dinastía Qin y precedió al periodo de los Tres Reinos en China desde el 206 a. C. hasta el 220 d. C.

Figura 2 Cronología de la Ruta de la Seda



Fuente: *Elaboración propia con base en Boulnois (2005). Disponible en: <http://www.rutadelaseda.com.ar/ruta-seda.php#ruta>*

2.1.2. Rutas comerciales

De acuerdo con Pierroti (2016), el sistema contaba con tres extensos trayectos en donde involucraba a Asia y Europa. La construcción de las primeras rutas de comercio y el desarrollo de un intercambio de materias primas, tecnologías y creencias ha detonado el intercambio entre países de Oriente con Occidente.

En términos comerciales, las principales exportaciones de China eran la seda, cerámica, jade, papel, bronce y pieles. (De la Iglesia, 2003). A continuación de manera resumen se presenta una figura en donde por una parte se describe la trayectoria desde China a Roma.

Figura 3. Descripción de la Ruta de la Seda



Fuente: Elaboración propia con base en De la iglesia, (2003). Las Históricas Rutas de la Seda y los nuevos corredores de transporte en Asia Central y en el Cáucaso. Anuario jurídico y económico escuarialense. No. 36. p.p. 669-686

Estos caminos siguieron vivos hasta el siglo XV, puesto que con los avances en métodos de intercambio comercial, fue posible encontrar nuevos itinerarios para el comercio y en ese momento optaron por crear nuevos trayectos por vía marítima y fue ahí donde la Ruta de la Seda empezó a bajar su nivel de importancia.

2.2 Conformación de la Nueva Ruta de la Seda

A lo largo del siglo XXI la República Popular China ha realizado un asombroso despliegue hacia este y oeste en la búsqueda de un espacio propio de influencia y unas capacidades geopolíticas como nunca antes ha tenido.(Arancón, 2014).

En el año 2013, el presidente chino Xi Jinping, inspirándose en la legendaria Ruta de la Seda, anunció un ambicioso proyecto para impulsar el comercio internacional, los flujos de inversión y el intercambio cultural entre China y los países de Asia central, Europa del este y África oriental. (Valderrey y Lemus, 2017). Esta nueva política exterior más activista

ha reforzado la impresión de que la iniciativa Una franja-Una ruta (BRI y OBOR, por sus siglas en inglés), se debe a objetivos geoestratégicos amplios. (Cai, 2017).

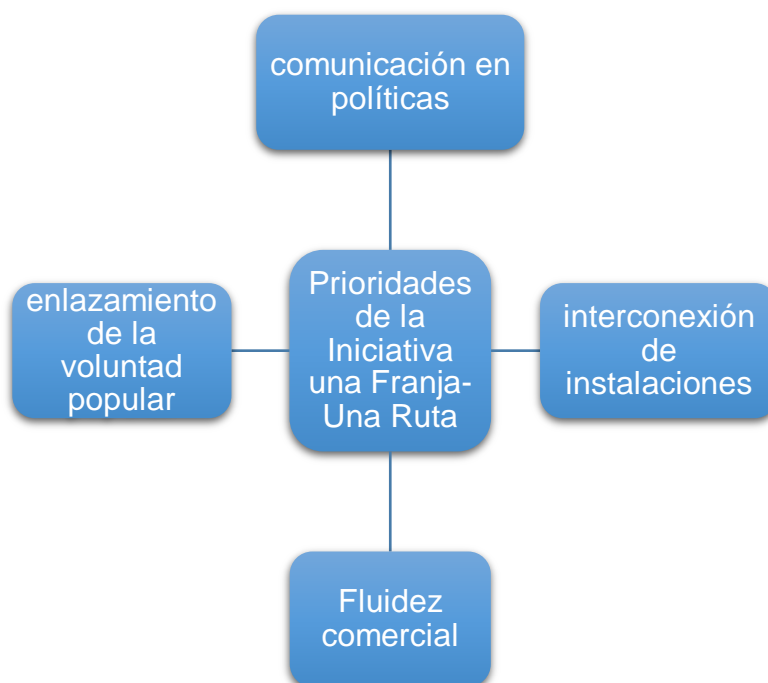
La Nueva Ruta de la Seda se constituye en un medio privilegiado para alcanzar el “sueño chino”¹⁴ (Valderrey y Lemus, 2017) La Franja y la Ruta es un producto de herencia y extensión de la Ruta de la Seda antigua pero el desarrollo y los cambios de los tiempos le dieron un nuevo significado, puesto que esta iniciativa no sólo se centra en la economía, sino también en una mayor comunicación e intercambio, enfoques reflejados en todos los aspectos tales como la política, la economía y la cultura. (Zottele y Qian, 2017).

De Acuerdo con Vidal (2018), la propuesta de esta iniciativa se ceñía a los países vecinos, y su propósito era principalmente la construcción de infraestructuras para conectar las regiones fronterizas menos desarrolladas de China con los países vecinos. (Cai, 2017). Sin embargo, el proyecto involucra a más de 60 países, con enormes recursos de inversión así como acuerdos bilaterales y multilaterales de inversión y cooperación. (Correa, 2018)

Los países a lo largo de las rutas son diferentes en cuanto a los recursos que poseen, fuertes en complementación económica, enormes en potencial y espacio de cooperación; Shicheng (2018) asegura que los integrantes de la OBOR deben contar con cuatro prioridades para reforzar la cooperación entre las naciones. (Ver figura 3).

¹⁴ El sueño de chino es el significado interno de cumplimiento y el desarrollo del socialismo, es transformar el país en una nación poderosa. De acuerdo con Larson (2015), dice que el sueño chino se definió como lograr una “china modernamente acomodada” para 2021, el centenario del Partido Comunista de China y una China “rica y poderosa” para el 2049, el establecimiento de la República Popular de China. Recuperado de: <https://academic.oup.com/cjip/article/8/4/323/384305>

Figura 4. Prioridades para la cooperación de la Iniciativa Una Franja-Una Ruta



Fuente: Elaboración propia con base en: Shicheng (2018). Las iniciativas chinas de Una Franja y Una Ruta y el Foro de Cooperación Internacional de la Franja y la Ruta. Recuperado de: <https://idic.mx/wp-content/uploads/2018/11/China-BRI-.pdf>

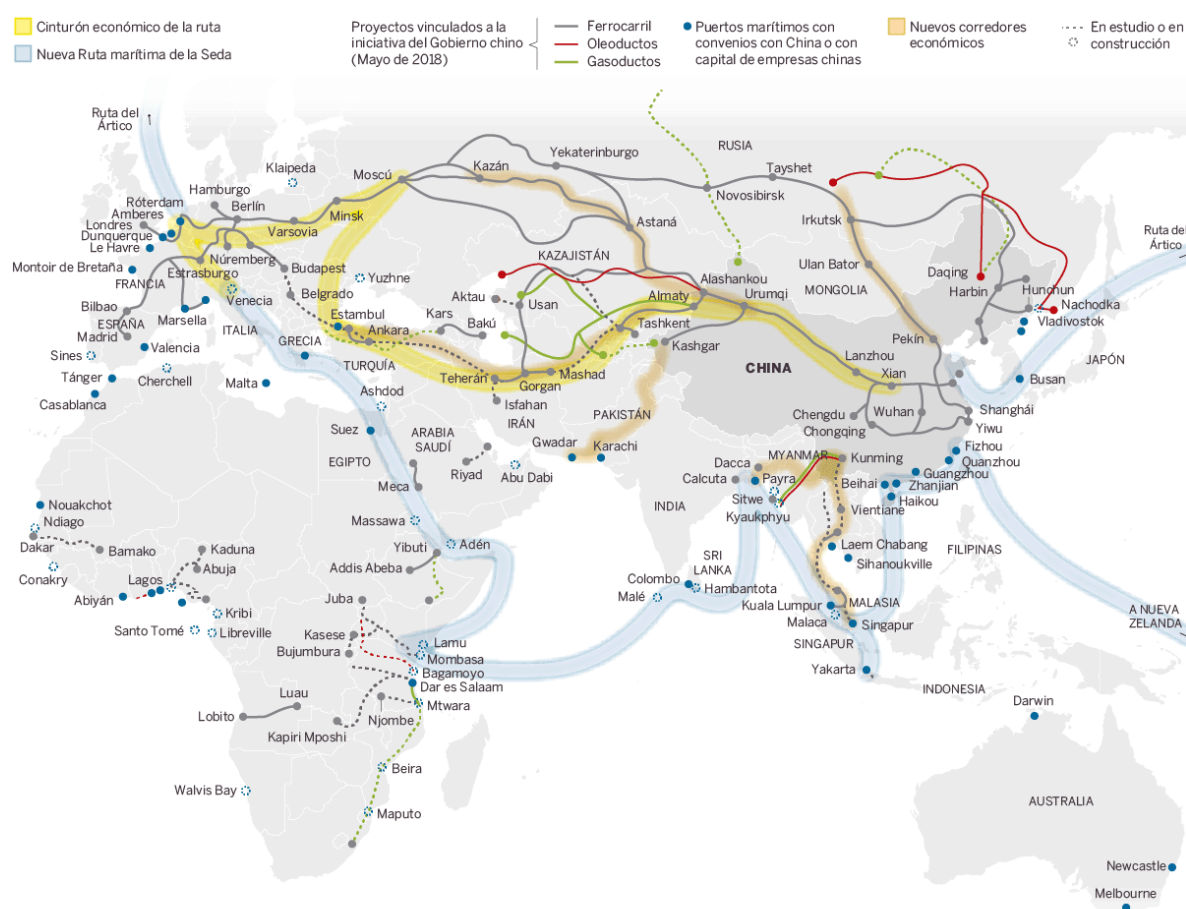
Hasta el 2019, como lo estipula el periódico Xinhua (2019), China ha firmado acuerdos con 24 países de la Franja y la Ruta sobre el mutuo reconocimiento de grados de educación superior. Además, ha firmado 46 acuerdos sobre cooperación en ciencia y tecnología con otros países de la Franja y la Ruta y puso en marcha programas de asociación en ciencia y tecnología China-ASEAN y China-Sur de Asia.

La BRI se estructura en torno a dos grandes ejes: la Franja Económica de la Ruta de la Seda (Silk Road Economic Belt, en inglés) Y la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI (21st Century maritime Silk Road, en inglés). (Herreros, 2018). Esta construcción es un proyecto sistemático, puesto que es propicio para promover un desarrollo a nivel mundial. (Ministerio de relaciones exteriores, 2015)

Los números del OBOR son impactantes. En su inicio participan cerca de 70 países de Asia, Europa del Este y África que involucran al 70% de la población mundial, que integran también 55% del producto económico del mundo y de manera por demás relevante al 75 % de las reservas de hidrocarburos del planeta. (Oropeza, 2018)

En el mapa 1, se muestra a grandes rasgos los trazos del OBOR lo que conforma el cinturón económico de la Ruta, así como la Ruta marítima con los puertos que ya operan en el comercio marítimo, así como nuevas propuestas de implementación de puertos. La franja-ruta, al ser un proyecto ambicioso en la ilustración también se puede observar proyectos como la construcción de líneas de ferrocarriles, oleoductos y gasoductos importantes en los continentes.

Mapa 1. Panorama general de la Nueva Ruta de la Seda



Fuente: Vidal, M. (2018). La Nueva Ruta de la Seda, el plan estratégico de China. Disponible en: https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537_893651.html

Como bien se dijo, la nueva Ruta de la Seda pretende expandirse por tierra y mar abarcando países de Asia Central, medio oriente, África y Europa. Probablemente OBOR

es el proyecto internacional más grande en curso a nivel mundial, por lo menos, considerando el número de países participantes. (Lávut, 2018)

Por un lado están los proyectos vía terrestre como la modernización de la antigua Ruta de la Seda y la construcción de vías férreas y carreteras. Por otra parte la rehabilitación e inversión en infraestructuras portuarias estratégicas para que el comercio marítimo despunte en las exportaciones Chinas. En el siguiente apartado se describen a detalle el cinturón económico de la futa de la Seda, Una Franja, en inglés, One Belt así como la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI, también conocida como Una ruta o One Road.

2.2.1 Cinturón económico de la Ruta de la Seda

OBOR abrirá a su paso nuevos mercados a través de modernas rutas de transporte, generando múltiples oportunidades de negocio para aquellas empresas que quieran ampliar y rediseñar su estrategia internacional. (Parra, 2017)

Una de las dos vertientes de la Iniciativa Una Franja-Una Ruta (BRI, por sus siglas en inglés), tiene que ver con la propuesta de crear un cinturón económico de la Ruta de la Seda, que no solo se va a modernizar la antigua Ruta de la Seda, sino que también se centra en conectar a China a través de Asia Central y Asia Occidental con Rusia, Europa, el Golfo Pérsico y el Mediterráneo. (Ministerio de Relaciones exteriores, 2015).

En el mapa 2, se muestra la conformación del cinturón económico de la seda, en él se muestra de manera general los países por donde se proyecta la construcción de diversas infraestructuras terrestres como son vías férreas así como carreteras que conectan a China con países europeos y medio oriente.

Mapa 2. Ruta del Cinturón Económico de la Nueva Ruta de la Seda



Fuente: *Elaboración propia con base en: Valderrey y Lemus (2017). La nueva ruta de la seda y la diplomacia internacional de negocios. Comillas Journal of International Relations. Núm. 10. p.p. 47-64*

Además, Estas rutas tienen diseñadas la construcción tanto de grandes carreteras como de extensas redes ferroviarias. Las dos principales líneas de tren parten del centro de Rusia y se dividen en dos, una por el norte de Mongolia que finaliza en Pekín, y la otra por el centro de China que de forma horizontal transcurre hasta que se bifurca en tres para dirigirse hacia el sur de China y hacia los países del sudeste asiático. (Correa, 2019)

Aunado a lo anterior, existen seis corredores económicos que darán a China un impulso por mejorar los intercambios comerciales con los países miembros de la OBOR (One Belt-One Road, por sus siglas en inglés). Los corredores son la pieza clave de la BRI que enlazan con la ruta principal incrementando la capacidad de transporte e inyectando el dinamismo en la cooperación comercial de extremo a extremo. (Parra, 2017)

En el siguiente cuadro se enumeran los corredores económicos de la BRI así como sus principales características. Estos seis corredores económicos tienen una particularidad en común, conectar a China con el resto del mundo.

Cuadro 7. Corredores económicos OBOR

Corredor económico	Características
Nuevo Puente terrestre de Euro-Asia	<p>Construcción de tres vías férreas que conectará a China con ciudades <i>hub</i> de Europa.</p> <p>En 2016 se inauguró la primer vía férrea con un tren de carga la ruta es Sichuan-Polonia-Irán-Turquía-Alemania-Rotterdam-Ámsterdam.</p> <p>Desde 2014 está la puesta en marcha de la vía Yixinou enlazando Madrid con Yiwu</p> <p>En 2017 Yixinou se extiende hasta Londres con el fin de conectar 16 ciudades Chinas y 12 ciudades europeas.</p>
China-Mongolia-Rusia	<p>Conectará regiones del noreste de China con una red ferroviaria.</p> <p>2014, puesta en marcha del proyecto, ha unido acuerdos trilaterales con Rusia para una mayor integración.</p>
China-Asia Central-Asia Occidental	<p>Atraviesa cinco países: Turquía, Irán, Irak, Uzbekistán y Kazakstán.</p>
China-Península Indochina	<p>Desarrollo de puertos y trenes de alta velocidad, conectando a Kunming China con Singapur.</p>
	<p>Es el más importante en OBOR.</p> <p>Conectará a la ciudad de Kashgar, Xinjianj con el puerto de aguas</p>

<p>China-Pakistán</p>	<p>profundas de Gwadar con el fin de reducir los costes de transporte.</p> <p>Potenciará el transporte de suministro de energía de China.</p> <p>Gwadar al ser puerto de aguas profundas, se considera una estrategia militar de China.</p> <p>Construcción de 1,152 km de carretera con una inversión de 46 millones de dólares.</p>
<p>Bangladesh-China-India-Myanmar</p>	<p>Único corredor multimodal.</p> <p>Por el momento solo está en función el oleoducto China-Myanmar, este trayecto ahora el 30 por ciento de tiempos para evitar cruzar el estrecho de Malaca.</p>

Fuente: Elaboración propia con base en: Parra, Á. (2017). OBOR: las cinco claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. Disponible en: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2017/DIEEEO113-2017_OBOR_China_AquedaParra.pdf

De acuerdo con Vidal (2018), Para China, los beneficios del plan son claros: ampliar vías hacia el oeste le permite desarrollar sus regiones occidentales, más empobrecidas; abre mercados para sus productos; facilita que otros países adopten sus estándares tecnológicos; y, en general, expande su presencia e influencia internacional.

Sin duda, los proyectos que China tiene y ha estado desarrollando en el Cinturón económico de la Ruta de la Seda son ambiciosos y prometedores ya que pretende abarcar gran parte de los mercados internacionales de Europa y Asia central. Los corredores económicos son lazos que ayudan a las relaciones comerciales de las naciones; China por su parte es la principal nación con ganancias debido a que mueve sus productos por medio de estas rutas.

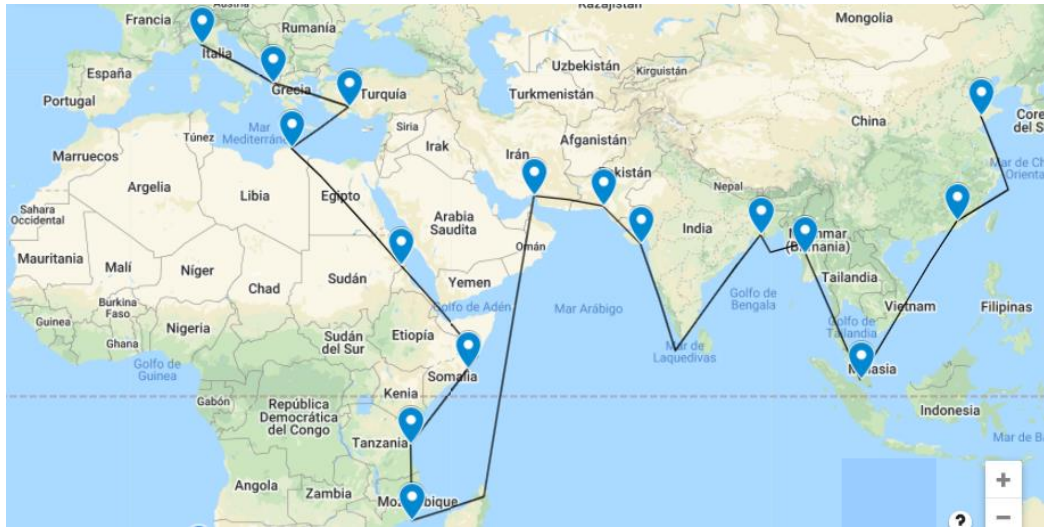
Si bien, el impacto que China ha tenido al implementar sus estrategias por vía terrestre han sido favorables; al abarcar territorio marítimo será de mayor interés su análisis debido que es el mayor ocupante del tráfico marítimo de mercancías y las mayores exportaciones del país salen por vía marítima; es necesario tener en cuenta la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI para comprender el alcance e impacto que tendrá la nación.

2.2.3 La Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI

En Octubre de 2013, el presidente de la República Popular de China, Xi Jinping, durante su discurso en el Parlamento de Indonesia, presentó las rutas de navegación entre China, el sudeste asiático y el océano Índico, llegando hasta África oriental, refiriéndose a ella como la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI (Izquierdo, 2019); Xi, lo vinculó tanto con el llamado 'Sueño de China' como con la idea de un 'nuevo concepto de seguridad', en el que la seguridad regional sería determinada por asiáticos para los asiáticos (Besson, 2016)

De acuerdo con Gachúz et.al. (2019), la ruta marítima busca utilizar las costas chinas para conectar a China y Europa a través del Mar del Sur, de China y el Océano Índico, conectar a China con el Océano Pacífico Sur a través del Mar del Sur de China, de Malasia e India cruza a Kenia recalando el cuerno de África a través del mar Rojo y el Mediterráneo, con parada en Grecia antes de llegar a Venecia (Ríos, 2014) y finalmente China con América Latina (ver mapa 3).

Mapa 3. La Ruta de la Seda marítima del siglo XXI



Fuente: *Elaboración propia con base en: Valderrey y Lemus (2017). La nueva ruta de la seda y la diplomacia internacional de negocios. Comillas Journal of International Relations. Núm. 10. p.p. 47-64*

Por su parte, Cermeno (2019), da tres propósitos fundamentales de la construcción de esta ruta: a) contar con puertos de servicio para los grandes barcos contenedores Chinos y/o hacer transbordo hacia otros barcos con destino a otros puertos; b) conectar puertos vía terrestre con China; c) servir como medios de despliegue para la armada China en caso de bloqueo de algunas de sus rutas marítimas.

A pesar de que la ruta de la seda marítima, abarca puertos de más de 20 países, el objeto de estudio de esta investigación es tomar en cuenta el llamado Collar de Perlas. Ruiz (2017) hace mención al Secretario de Defensa de EE.UU, Donald H. Rumsfeld como autor de este término. Habitualmente esta iniciativa es vista en un enfoque militar cuyo objetivo es facilitar a la Armada china el acceso a una serie de puertos estratégicos.

Si bien, el uso de esta referencia para los puertos de la BRI tiene que ver con aspectos geopolíticos, Ruiz (2017) alude que estos puertos no solo para bases militares sino también para cuestiones logísticas, descanso de tripulaciones, reabastecimiento de buques así como de misiones antipiratería y de auxilio humanitario y alivio de desastres de la Armada China.

Mapa 4. El Collar de Perlas de China.



Fuente: Arancón. (2014). El collar de perlas de China: geopolítica en el Índico. Disponible en: <https://elordenmundial.com/el-collar-de-perlas-chino/>

Como se muestra en el mapa 4, los símbolos rojos acentúan los puertos que integran el collar de perlas, sin embargo, para este proyecto se consideran once puertos para un análisis profundo. Para ensartar una perla más en el collar, China ha recurrido a estrategias diferentes para cada caso. A veces es una inversión astronómica de una empresa gubernamental como COSCO, a veces es un acuerdo diplomático con la contrapartida del apoyo frente a la comunidad internacional y a veces es simplemente una cuestión de oportunismo. (Gayo, 2018)

Aunque ya se dio un panorama general de la iniciativa OBOR, es importante recalcar los componentes que integran este proyecto como se pueden describir los objetivos que persiguen, quien o quienes financian esta iniciativa así como sus implicaciones y logros que ha tenido hasta la fecha.

2.3 Objetivos

Con base en la experiencia, investigación y conclusiones de autores que estudian la iniciativa Una Franja-Una Ruta, los objetivos que ésta sigue son una serie de desafíos que tanto China como los países conexos con este proyecto tienen que superar con el paso del tiempo.

De acuerdo con la página oficial del OBOR, el objetivo general tiene la intención de promover la cooperación económica entre países a lo largo de las rutas propuestas de la Franja y la Ruta. La Iniciativa ha sido diseñada para mejorar el flujo libre ordenado de factores económicos y la asignación eficiente de recursos. También tiene por objeto promover la integración del mercado y crear un marco de cooperación económica regional que beneficie a todos. (Belt and Road Portal, 2020)

El punto clave de lo que esta iniciativa propone es generar una cooperación económica regional y que en dado tiempo pase a ser mundial. Sin embargo los objetivos han ido en aumento debido al avance que la participación de las naciones han tenido. En el cuadro 8, se resumen algunos objetivos de acuerdo con los estudios de diversos autores.

Cuadro 8. Objetivos de la iniciativa Una Franja-Una Ruta.

Autor	Objetivos con base en su investigación.
Javier de Carlos Izquierdo (2019)	1.Mejorar las infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones en Asia 2.Desarrollar la coordinación de políticas económicas 3.Eliminar obstáculos al comercio 4.Fomentar las relaciones culturales
Águeda Parra Pérez (2017)	Conectar a 68 países de Asia, Europa y Norte de África que, conjuntamente, representan el 35 por ciento del comercio global, 4.4 billones de personas, aglutinan el 55 por ciento del PIB mundial y el 75 por ciento de las reservas energéticas globales

Chi Lo (2015)	<p>1. Difundir la economía desarrollo en todo el mundo a través de inversiones en infraestructura y nuevas rutas comerciales.</p> <p>2. Crear interdependencia entre China y otros países y regiones a través de redes de asociaciones mundiales</p> <p>3. Prosperidad de estas regiones a su relación con China, por lo tanto, sentar las bases de un imperio económico centrado en China.</p>
Gabriela Correa López (2019)	<p>1. Mejorar las rutas comerciales entre los países participantes</p> <p>2. Asegurar el abastecimiento de recursos energéticos y minerales.</p>

Fuente: Elaboración propia, con recolección de varios autores.

A pesar que son muchas las metas que se desean cumplir a lo largo de la construcción de OBOR, China tiene el reto de llevar a cabo cada plan que tiene predispuesto para que se posicione en el lugar de la potencia más poderosa del mundo. Gu (2015) construye una serie de ideologías primordiales en las que China se basa para lograr sus objetivos ante la BRI. (Ver figura 4.)

Figura 5. Los cinco fundamentos de ideología China para conseguir sus objetivos de la iniciativa Una Franja-Una Ruta



Fuente: Elaboración propia con base en: Gu J. (2015). China's New Silk Road to Development Cooperation: Opportunities and Challenges. Disponible en: <https://pdfs.semanticscholar.org/ae9f/9fa2db1f46f588a74ed56d7a4851c6da4044.pdf>

Para alcanzar los objetivos de este proyecto, es importante considerar las estrategias que se han implementado para la construcción y modernización de esta Nueva Ruta de la Seda. Un factor clave es la inversión de capital que varios organismos han implementado para solventar los costes generados ante esta aspiración. Es así como se da paso a describir las principales entidades financieras que han influido en el desarrollo económico de la BRI.

2.4 Financiación

De acuerdo con el Ministerio de Relaciones Exteriores (2015), afirma que la Financiación de capital es un apoyo importante para la construcción de la iniciativa One Belt- One Road. Las cifras de inversión del programa Una Franja-Una Ruta, se miden en trillones de dólares. (Valderrey y Lemus, 2017)

El plan de BRI exige una inversión masiva y el desarrollo de rutas comerciales en la región, particularmente en infraestructura. Se proyectan alrededor de \$ 900 billones de dólares de inversiones, financiadas por una variedad de bancos y fondos de crédito chinos o respaldados por China. (ICC, 2018). A lo largo de esta trayectoria, han surgido organizaciones que son la base de financian de La Nueva Ruta de la Seda.

OBOR está respaldado por una considerable potencia financiera. El gobierno ha lanzado un Fondo de la Ruta de la Seda, que apoyará directamente la misión OBOR. El fondo, que se convirtió en activo en Febrero de 2015, cuenta con el respaldo de China Investment Corporation (el fondo soberano de inversión de China), Banco de Desarrollo de China, Banco de Exportación-Importación de China (Economist Intelligence Unit, 2015). De acuerdo con Vederrey y Lemus (2017) la cifra que se estima en el Fondo de Reservas de China es de 40 billones de dólares (Gachúz et.al. 2019); el Banco de exportaciones e importaciones de China cuenta con 30,000 millones de dólares (Xinhua, 2017).

Otro órgano financiero que sustenta el progreso de la construcción y modernización de la BRI, es el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB, por sus siglas en inglés) es un banco de desarrollo multilateral con la misión de mejorar los resultados sociales y económicos en Asia. Con sede en

Beijing; actualmente cuenta con 103 países miembros, con un fondo de alrededor de 20 mil millones de dólares. (AIIB, 2020)

En la figura, se muestra el concentrado de las entidades financieras que apoyan al proyecto Una franja- una Ruta así como la fecha en la que fueron creados.

Figura 6. Bancos y Organismos que financian a la iniciativa Una Franja- Una Ruta



Fuente: Elaboración propia con base en: AIIB (2020), Navas (2020) y Valderrey y Lemus (2017)

Con base en el informe del progreso de la Iniciativa de la Ruta de la Seda que emite el Belt and Road Portal (2019), los suministros financieros a finales del 2018 habían ascendido a la emisión de 30 billones de dólares; y el BRICS New Development Bank emitió un bono por 440 millones de dólares para este magno proyecto.

Concretamente, el AIIB y Una Franja-Una Ruta forman parte de la “gran estrategia” que, según algunos analistas, marcará “la gran marcha china hacia el oeste” y el estilo de relaciones internacionales de China bajo Xi Jinping. (Tzli, 2018)

2.5 Logros e implicaciones

Desde que se presentó la iniciativa OBOR, más de 100 países y muchos de organizaciones internacionales han apoyado e involucrado en el proceso de esfuerzo mancomunado (Jie, 2018). Principalmente, hasta la fecha se han llevado a cabo dos foros cumbre de cooperación internacional “La Franja y la Ruta”.

La primera cumbre se celebró en China el 14 y 15 de Mayo de 2017. En esta cumbre se concluyó una serie de logros hasta ese momento; los mandatarios decidieron dividir los objetivos cumplidos en cinco categorías para su mayor comprensión las cuales son: 1) comunicación de políticas; 2) conectividad de instalaciones; 3) comercio sin obstáculos; 4) conectividad financiera; y 5) conectividad de persona a persona, con un total de 76 elementos principales y más de 270 resultados específicos. (Foro cumbre OBOR, 2017)

La segunda cumbre, se llevó a cabo del 25 al 27 de Abril de 2019. El tema del foro fue construir conjuntamente la "Franja y la Ruta" y crear un futuro mejor. Para este foro se reunieron 150 países y 92 organizaciones internacionales, de la misma forma se expidió un documento con la lista de logros con base en las cinco categorías ya mencionadas, aunado a esto, se extendió una categoría más; cooperación industrial. (Belt and Road Portal, 2019)

En el siguiente cuadro, se presenta de manera resumen los logros más relevantes que se han obtenido de las dos cumbres.

Cuadro 9. Concentrado de logros de los Foros Cumbre de La Franja y La Ruta, 2017 y 2019

Categoría	Foro Cumbre OBOR 2017	Foro Cumbre OBOR 2019
Comunicación de Políticas	Firma de documentos de cooperación con países como Myanmar, Pakistán, Malasia, entre otros, así como con organizaciones internacionales como el Foro Económico	Se han incorporado a importantes documentos organizaciones internacionales como el G20, APEC, ASEAN, FOCAC, ONU, CELALC.

	<p>Mundial, Organización Marítima Internacional, etc.</p> <p>Se firmó el “Plan de cooperación China-Grecia”</p> <p>Se publicó en el sitio web “Belt and Road” el Índice de comercio marítimo de la Ruta de la Seda.</p>	<p>Cada vez más países y organizaciones internacionales han firmado acuerdos de cooperación intergubernamental. En total suman 173 acuerdos de cooperación.</p> <p>La Ruta de la Seda Digital ha tomado un papel relevante.</p>
<p>Conectividad de instalaciones (infraestructura)</p>	<p>Firma de documentos que establecen la construcción del corredor económico China-Pakistán</p> <p>Firma de cooperación para ruta energética y de telecomunicaciones</p> <p>Firma de acuerdo de financiación para poner en marcha tren de alta velocidad de Yawan</p> <p>Financiamiento para infraestructura en Sri Lanka, Pakistán, Laos y Egipto.</p>	<p>Se ha avanzado significativamente en la construcción de corredores y pasajes de cooperación económica</p> <p>La conectividad se ha mejorado notablemente: vías férreas (China-Laos, China-Tailandia, Hungría-Serbia, Yakarta-Bandung); carreteras (a prueba China-Mongolia-Rusia, en función China-Kirguistán-Uzbekistán); puertos (nuevas rutas en Gwadar-Pakistán, zona económica Especial en Hambantota- Sri Lanka, centro importante en Pireo-Grecia); aéreo (firma de acuerdos con 126 países y 1239 nuevas rutas); instalaciones energéticas (oleoducto China-Rusia en función, oleoducto China Myanmar en función); comunicación (red China-</p>

		Myanmar, China-Pakistán y China-Rusia)
Comercio sin obstáculos	<p>Firma de acuerdos de cooperación económica y comercial con Pakistán, Vietnam, Uzbekistán, Mongolia, Kenia, Bangladesh, Sri Lanka, Myanmar, entre otros.</p> <p>Firma de acuerdo de libre comercio China-Mongolia</p> <p>El banco de exportaciones e importaciones de China firmo acuerdo de financiamiento con países como Bangladesh, y Arabia Saudita.</p>	<p>Mayor liberalización y facilitación del comercio y la inversión</p> <p>Expansión del comercio, crecimiento interanual del 16.4 de 2013 a 2018</p> <p>Ritmo mas rápido de innovación del modelo comercial como el comercio electrónico y trasfronterizo, se han creado mecanismos de cooperación electrónica bilateral con 17 países.</p>
Integración financiera	<p>Se agregaron 100 mil millones de yuanes al Fondo de la Ruta de la Seda.</p> <p>China-Rusia: fondo de 100 mil millones de yuanes</p> <p>Se emiten líneas de créditos por parte del Banco de desarrollo de China</p> <p>Se estableció la Asociación Asiática de Cooperación Financiera.</p>	<p>Explorar nuevos modelos de inversión y financiamiento internacional. Fondo Conjunto de Inversiones China-UE con 500 millones de euros</p> <p>Creciente apoyo de la cooperación financiera multilateral.</p> <p>Cooperación más estrecha con instituciones financieras.</p> <p>Ampliación de cobertura por parte del seguro de exportaciones</p> <p>Mejora del sistema de mercado financiero. Apertura de bonos interbancarios</p>

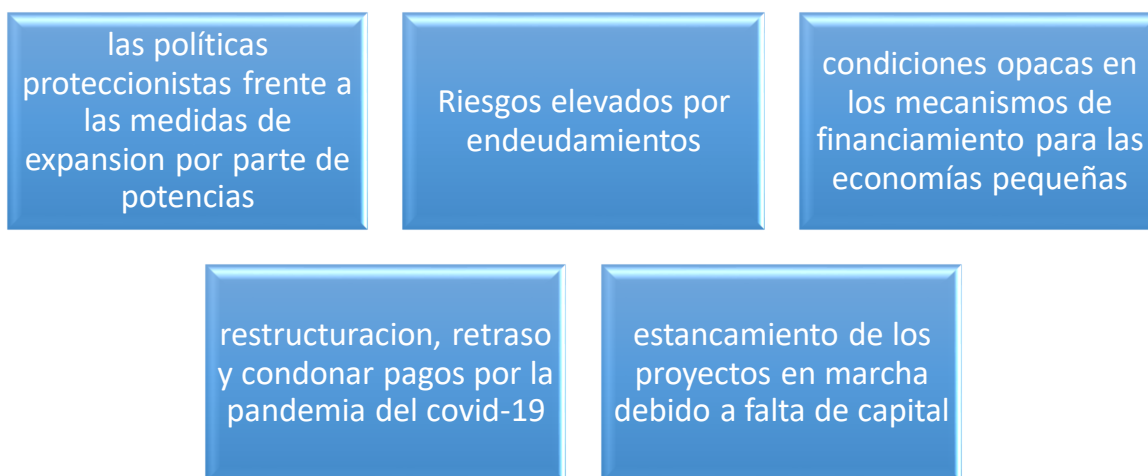
		Conectividad financiera mas profunda. Once bancos financiados por China.
Vínculos más estrechos entre personas	Asistencia a países en desarrollo Se propone lanzar “El Plan de Acción y Cooperación para la Innovación Científica y Tecnológica de OBOR. Firma de acuerdos de ayuda China-organismos internacionales Fomento al turismo	Diversas formas de intercambio cultural con festivales Se han establecido becas por parte del gobierno chino Firma de acuerdos de salud con 24 países Aumento del turismo 2 mil millones de dólares para ayuda en casos de desastres naturales y alivio a la pobreza
Cooperación industrial		La inversión directa superó los 90 millones de dólares de 2013 a 2018 En 2018 las empresas chinas obtuvieron 15,800 millones de dólares en IED China ha firmado acuerdos de cooperación industrial con más de 40 países

Fuente: Elaboración propia con base en: Foro cumbre de Cooperación Internacional “La Franja y la Ruta” y Belt and Road Portal

La iniciativa responde al llamado de nuestros tiempos por la paz y el desarrollo y se ajusta a la aspiración de los países relevantes de acelerar el desarrollo. Ayudará a impulsar el crecimiento económico a lo largo de las rutas e impulsar la prosperidad económica mundial. (Jie, 2018). Sin embargo, la incertidumbre y épocas de crisis que se vive a nivel mundial ha puesto en jaque a la gran iniciativa, debido al estancamiento de flujos de capital así como movimiento de la población,

A pesar de ello, antes del 2019 con la llegada de la pandemia, ya existían una serie de implicaciones que OBOR venía trayendo desde su puesta en marcha desde 2015. Como se muestra la siguiente figura de manera resumen algunas implicaciones que de alguna manera han estancado el avance del proyecto.

Figura 7. Implicaciones de La Franja y la Ruta.



Fuente: Elaboración propia con base en: Correa (2019), Vázquez et.al. (2020) y Navas (2020).

Aunque, existen implicaciones que pueden desalentar a los países a detener sus proyectos de modernización, cabe recalcar las oportunidades con las que el plan cuenta como la tecnología sofisticada, los mejores planes de financiamiento e incluso la conectividad que en un futuro los países tendrán para una integración económica. (PWC, 2016).

Un elemento que resulta clave para el desarrollo de este trabajo se describe en la revisión efectuada en este apartado, debido a que una explicación profunda de la iniciativa Una Franja- Una Ruta ayuda a comprender la importancia de esta estrategia que China tiene para su propósito principal que es ser líder a nivel global. Con la información

desmenuzada, se puede percibir los logros y limitaciones que este plan ha contraído a partir de que se dio a conocer en 2013 y esto conlleva a ver el comportamiento y dirección que éste tomará para los próximos años.

A pesar de las dos vertientes que tiene este proyectos, cabe hacer un hincapié en la importancia que se le atribuye a la segunda parte que integra esta Ruta, tratándose de la Ruta Marítima, un aspecto que se aborda en el siguiente capítulo con la descripción a detalle de los once puertos de interés que conforman la estrategia del Collar de Perlas de China.

Capítulo III. Puertos que conforman El Collar de Perlas

En el capítulo anterior se describió de manera detallada los componentes de la Iniciativa Una Franja (Cinturón Económico de la Ruta, por vía terrestre), Una Ruta (La Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI), donde se explicó el impacto que repercutía a nivel global, de la misma manera los objetivos que persigue así como los medios de financiamiento al cual estos proyectos están sujetos.

En el caso del componente marítimo se le decidió llamar La Ruta puesto que aquí sí aplica el concepto de los puntos equidistantes por tratarse del océano, y por ende sólo los puntos finales (los puertos) en cada paso de la ruta marítima son los que involucran desarrollos. (Cermeno, 2019)

Ésta Ruta de la Seda del siglo XXI a menudo es explicada como un proyecto de integración logística entre Occidente y China; se trata de una serie de infraestructuras repartidas por todo el mundo y controladas por China para la defensa de sus intereses, esencialmente orientados al tráfico comercial. (Izquierdo, 2019)

Sin embargo a pesar de los diferentes nombres a los cuales se atribuye este segmento de la iniciativa, existe una descripción más a los puertos que conforman la Ruta; “El Collar de Perlas” de China que es el tema central de la investigación.

Es por eso que en este capítulo se profundizará en cada uno de los puertos que conforman el collar; cabe recalcar que aunque la Ruta de la seda por vía marítima cuenta con más de 15 proyectos en diferentes países, para efectos del escrito se han considerado 11 puertos para un análisis más uniforme.

Los puertos a analizar a continuación se encuentran en Asia, África y Europa. En Asia los puertos son: a) Kyaukphyu (Myanmar), b) Chittagong (Bangladesh), c) Hambantota (Sri Lanka), d) Gwadar (Pakistán), e) Hamad (Qatar), f) Chabahar (Irán).

Los puertos a describir del continente africano son: a) Maputo (Mozambique), b) Dar es Salaam (Tanzania), c) Obock (Yibutí) y d) Luanda (Angola). Finalmente en Europa se tomó el puerto más importante, El Pireo en Grecia.

3.1 Asia

El continente asiático es el principal escenario en rejuvenecer a la Ruta de la Seda, dado que la construcción de los corredores económicos se localiza en ésta área; dicho lo anterior, hay que tomar en cuenta que no solo Asia es el principal interés geográfico, sino que cualquier país o continente puede incluirse. (Vidal, 2018)

Además de la inversión en infraestructura terrestre en proceso, por el lado marítimo se encuentran la construcción de nuevos puertos y modernización de otros. Para efectos del estudio, a continuación, se describen seis puertos estratégicos en donde China está invirtiendo capital para formar su collar de perlas; estos puertos se encuentran en los países de Myanmar, Bangladesh, Sri Lanka, Pakistán, Qatar e Irán. (Ver mapa 5)

Mapa 5. Collar de Perlas Asia



Fuente: Elaboración propia en Mapchar.net

3.1.1 Kyaukpyu (Myanmar)

La República de la Unión de Myanmar, se ubica en la región Asia Oriental y el Pacífico; cuenta con una superficie de 676,563 km², 54.5 millones de habitantes hasta el 2019. (WB, 2020).

Myanmar es un país de ingresos medianos bajos y la economía se sustenta en abundantes recursos naturales y productos básicos. Su mayor exportación es el gas natural, que proporciona una importante fuente de ingresos. Sin embargo, persisten algunos desafíos para lograr un crecimiento de los ingresos sostenible e inclusivo, así como para mantener la estabilidad en las regiones inquietas del país. (Belt and Road Portal, 2020).

Respecto a sus datos económicos, de acuerdo con el último informe del Banco Mundial 2017 cuenta un PIB de 68,945 millones de dólares; su crecimiento se ha visto de manera exponencial a partir de los últimos veinte años. Si hablamos de importaciones y exportaciones, las cifras de importaciones para el 2017 llegaron a 23,500 millones de dólares, mientras que exportaciones al 2017 mostraron una cifra de 19,552 millones de dólares. (WB, 2020)

El puerto de interés de este país es Kyaukpyu, ya que este este puerto de aguas profundas, rodeado de excelentes condiciones naturales, podría convertirse en otro proyecto de demostración en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI), beneficiando mutuamente tanto a Myanmar como a China. (Pyi, 2020).

Además, Kyaukyu será de gran importancia estratégica para China mientras navega hacia la Bahía de Bengala y el Océano Índico, considerado dentro del rango de influencia de Nueva Delhi. (DGCI, 2018).

Kyaukpyu se encuentra en un extremo de lo que se llama el corredor en forma de Y entre China y Myanmar. (strategic new international, 2019). Una vez completado, el nuevo puerto de aguas profundas, un puerto lo suficientemente grande como para atender a los buques Panamax, le dará a China acceso directo a la Bahía de Bengala. (CAMA, 2018)

Originalmente, se estimaba que el proyecto de modernizar Kyaukpyu tenía un valor de más de 7.500 millones de dólares. Sin embargo, Myanmar ha conseguido reducir el coste

del proyecto de 7.000 millones de dólares a 1.300 millones de dólares, bajando la participación china del 85% al 70%. Una medida que mejora la viabilidad del proyecto y que reduce la posibilidad de que Myanmar se vea inmersa en una trampa de deuda. (Parra, 2018).

La construcción de este puerto se dará en cuatro fases, sin embargo, hasta la fecha solo se tienen datos de la primera etapa que consiste en construir un muelle capaz de atracar a dos o tres barcos el cual incurre en un costo de 1.3 mil millones de dólares. (CSIS, 2020) En el siguiente a manera resumen se encuentra la situación del puerto Kyaukpyu así como sus principales financiadores

Figura 8. Kyaukpyu datos resumen



Fuente: *Elaboración propia con base en: CSIS (2020). Kyaukpyu Deep Sea Port (Construction). Disponible en: <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/kyaukpyu-deep-sea-port/3bcb9243-cbba-4705-aff6-2e62f52a6c06/>*

3.1.2 Chittagong (Bangladesh)

Bangladesh tiene un sólido historial de crecimiento y desarrollo. Ha logrado grandes avances en la reducción de la pobreza y ha crecido de manera constante durante la última década. El crecimiento económico sostenido ha aumentado rápidamente la urbanización, así como la demanda de infraestructura de transporte y energía. (Belt and Road Portal, 2020).

En cifras, hasta el 2017, como lo mencionan las estadísticas del Banco Mundial, el PIB alcanzó los 249,711 millones de dólares. Para fines de desarrollo exterior las exportaciones para el 2017 llegaron a 37,546 millones de dólares mientras que las importaciones 50,611 millones de dólares. (WB, 2020)

Si bien, la segunda perla a describir es el puerto de Chittagong ubicado al suroeste del país de Bangladesh. Es un puerto de tamaño promedio, tiene la capacidad de aceptar en su territorio a buques con hasta 500 pies de longitud. (Sea Rates, 2020) En la figura 7 se presenta la infraestructura con la que cuenta el puerto de Chittagong.

Figura 9. Características del puerto de Chittagong



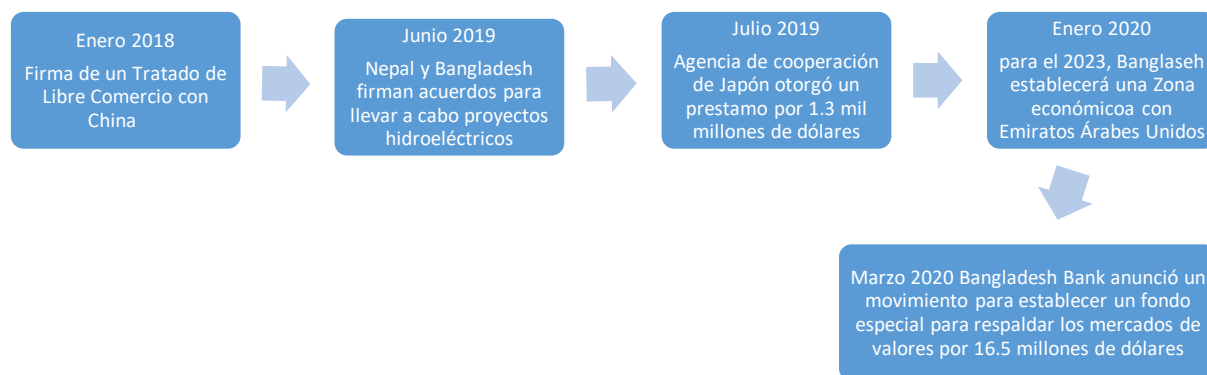
Fuente: *Elaboración propia con base en: Sea Rates 2020. Disponible en: https://www.searates.com/es/port/chittagong_bd.htm*

China otorga una gran importancia a sus lazos con Bangladesh y considera al país un socio de cooperación importante en el sur de Asia y en la región del océano Índico. La importancia que tiene Chittagong en el plano de la iniciativa On Belt-One Road tiene que ver con aspectos como el corredor económico Bangladesh-China-India-Myanmar ya que ambos países se verán beneficiados al pasar mercancías por esas vías, utilizando los diferentes tipos de transporte. Sin embargo, es importante hacer mención de la Inversión Extranjera Directa, así como de acuerdos bilaterales que Bangladesh ha tenido para que dichos proyectos se lleven a cabo.

Un ejemplo de ello es Red Sea Gateway Terminal (RSGT), operador portuario y grupo de inversión saudita, expresó su interés en invertir en los sectores portuarios y terminales de Bangladesh principalmente de los puertos de Chittagong y Payra (Portal Portuario, 2019)

De acuerdo con el Belt and Road Portal, en la siguiente figura se describen los principales acontecimientos que han sucedido a lo largo de estos dos últimos años para que los proyectos que están predestinados en Bangladesh tengan un desarrollo prolífero y lleguen a su culminación.

Figura 10. Acontecimientos en Bangladesh respecto a la Iniciativa una Franja-una Ruta



Fuente: *Elaboración propia con base en: Belt and Road Portal. Disponible en: <https://beltandroad.hktdc.com/en/country-profiles/bangladesh>*

Actualmente, existen diez proyectos que están en proceso para mejorar un desarrollo en Bangladesh, uno de ellos es la construcción de una terminal de carbón puerto marítimo de Payra con una proyección de 500 millones de dólares para su desarrollo.

Sin duda aún quedan muchos proyectos por llevar a cabo en materia de puertos, sin embargo hay que tomar en cuenta la factibilidad con la que las empresas están invirtiendo y las condiciones de incertidumbre con las que hoy en día se cuenta.

3.1.3 Hambantota (Sri Lanka)

Con el fin de aumentar la expansión amigable que China ha realizado la última década al mejorar la conectividad de carreteras e infraestructuras, existe una inversión importante de una nueva instalación portuaria y terminal de embarque en Hambabantota, Sri Lanka. (Vázquez, 2020). Otra Perla de China en el continente asiático es Hambantota, un verdadero reto para inversores, el gobierno de Sri Lanka así como para China.

Sri Lanka está pasando de una economía predominantemente rural a una economía más urbanizada orientada a la fabricación y los servicios. El lanzamiento del plan Visión 2025 del país el 4 de septiembre de 2017 fue diseñado para fortalecer la democracia y la reconciliación, el crecimiento inclusivo y equitativo, así como para garantizar la buena gobernanza. (Belt and Road Portal, 2020)

Con base en las estadísticas del Banco Mundial, sus cifras macroeconómicas, para el 2017 concibieron un PIB de 87,428 millones de dólares y en 2018 fue de 88 mil millones de dólares. Por lo contrario las exportaciones del 2017 fueron de 19,086 millones de dólares y las importaciones 25,402 millones de Dólares. (WB, 2020).

Muchos proyectos OBOR están programados para ser proyectos de construcción de alto perfil, tal es el caso en Hambantota. De acuerdo con Moramudali (2020), grandes son los retos para el gobierno de Sri Lanka ya que ha tenido problemas para solventar las deudas que inversores extranjeros han aportado a este magno proyecto.

Es por eso que en 2017, el gobierno decidió firmar un contrato de arrendamiento de 99 años con una empresa privada, CM Port. En el momento de celebrar este acto, el puerto

de Hambantota estaba valorado en \$ 1.4 mil millones y CM Port invirtió \$1.12 mil millones según los términos del acuerdo. (Moramudali 2020).

A pesar de todo esto, el desarrollo de la construcción de este puerto ha sido lenta. En lo que respecta a IED, desde el 2008 la empresa China Harbour Engineering Company junto con Sinohydro están colaborando en la construcción del puerto. (Ruiz, 2017).

También, la llegada de inversión extranjera directa (IED) a esta república asiática alcanzó un máximo histórico de 1.630 millones de dólares el año pasado y duplicó la cifra de 802 millones de dólares registrada en 2016. (ICEX, 2018)

En la actualidad, según Belt and Road Portal, se tienen en construcción en puerto de Hambantota; de la misma manera se está construyendo un parque industrial que el gobierno de Sri Lanka está al mando.

3.1.4 Gwadar (Pakistán)

Un emblemático país para la iniciativa de La Franja y La Ruta, es Pakistán; esto se debe al importante capital que se está invirtiendo en esa nación. Un proyecto en particular es la construcción del corredor económico China-Pakistán que va a conectar a la ciudad de Kashgar, en la región de Xinjian con el puerto de aguas profundas Gwadar, una perla más del collar. (Parra, 2017)

Uno de los principales objetivos de China es conectar la ciudad de Kashgar en la provincia de Xinjiang con el Mar Árabe, proporcionando una alternativa a la ruta marítima del estrecho de Malaca.(Asensio, 2018)

Si bien la trayectoria de crecimiento de Pakistán sigue siendo prometedora a largo plazo, respaldada por sus grandes mercados laborales y de consumo, una sólida cartera de proyectos de desarrollo de infraestructura y un sector industrial en alza, los desequilibrios macroeconómicos seguirán siendo importantes a corto y mediano plazo. (Road and Belt Portal, 2020).

Dicho lo anterior y de acuerdo con el Banco Mundial, expresa que el PIB para el 2017 fue de 304,567 millones de dólares. A lo que respecta de su comercio internacional, las

exportaciones tuvieron un valor de 25,149 millones de dólares y sus importaciones fueron de 53,590 millones de dólares. (WB, 2020).

Si bien, lo que más le importa a China de Pakistán es asegurar el suministro energético procedente de Arabia Saudí y de Irán por medio del puerto de Gwadar. Este puerto se comenzó a usar por China desde 2016 para la conexión con África y Asia Occidental. (Izquierdo, 2016)

El puerto pakistaní es el proyecto pionero del Corredor económico China-Pakistán, valuado en más de 50 millones de dólares. El puerto de Gwadar fue elegido por su posición estratégica. A la ciudad se la denomina la “puerta del viento”, por hallarse a medio camino entre Oriente Medio, Asia central y Asia del sur. El plan abarca el primer puerto de aguas profundas del país, la zona de libre comercio y 50 kilómetros de espacio destinados a los muelles y embarcaderos. (Asia News, 2018).

Figura 11. Acontecimientos actuales en Pakistán.

Marzo 2019	Mayo 2019	Octubre 2019	Marzo 2020
<ul style="list-style-type: none"> • Los Emiratos Árabes Unidos ayudan a Pakistán mediante la transferencia de 2.000 millones de dólares al Banco Estatal de Pakistán (SBP). 	<ul style="list-style-type: none"> • FMI acordó un paquete de rescate de 6.000 millones de dólares para Pakistán que se ejecutará durante un período de 39 meses, sujeto a la confirmación de los compromisos financieros de los socios internacionales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pakistán fue retenido en la 'lista gris' del Grupo de Acción Financiera Internacional (GAFI), ya que la agencia señaló que el país actuó en solo cinco de las 27 recomendaciones para frenar el financiamiento del terrorismo 	<ul style="list-style-type: none"> • El 24 de marzo de 2020, el gobierno federal anunció un paquete de ayuda por valor de 7,400 millones de dólares.

Fuente: *Elaboración propia con base en: Belt and Road Portal. Disponible en: <https://beltandroad.hktdc.com/en/country-profiles/pakistan>*

En la Figura 11, se puede percibir los acontecimientos más relevantes desde el 2019 a la fecha que han sucedido en el territorio Pakistán; en este concentrado se puede denotar que se han establecido apoyos para el desarrollo de los planes que se tienen para este país con el fin de ayuda mediante organismos extranjeros.

Si se habla de Inversión Extranjera Directa, la Junta de Inversiones de Pakistán ha anunciado que redoblará sus esfuerzos para captar nuevos proyectos de inversión y se ha marcado el objetivo de atraer 15.000 millones de dólares de IED en el año 2025. (ICEX, 2018).

Gwadar, potencialmente, puede desempeñar un papel para proporcionar capacidad portuaria adicional para el propio Pakistán, lo importante es que se cumplan los proyectos en el tiempo que se han señalado para no perjudicar el comercio y las relaciones con las naciones involucradas.

3.1.5 Hamad (Qatar)

En términos macroeconómicos, el Banco Mundial considera a Qatar como un país de ingresos altos ya que para el 2017 alcanzó un PIB de 1166,929 millones de dólares. En cuanto a las transacciones comerciales internacionales, tuvo exportaciones de 85,204 millones de dólares, lo que representa un 50 por ciento del PIB y las importaciones fueron de 82,192 millones de dólares que son equivalente al 36 por ciento del PIB.

De acuerdo con el periódico Gulf Times (2019), Qatar se encuentra entre los primeros países en haber apoyado la Iniciativa de la Franja y la Ruta que apunta a vínculos más amplios entre Asia, África y Europa. La completará el papel que desempeña la infraestructura moderna en Qatar en la industria del transporte, como puertos y aeropuertos, y maximizaría el beneficio de una manera que logre el desarrollo económico deseado.

La inversión del gobierno en iniciativas de diversificación económica continuará a buen ritmo incluso cuando la producción de hidrocarburos sea menor preparado para una expansión moderada. En el marco de la Visión Nacional de Qatar 2030, se planean unos 16.400 millones de dólares en inversiones en infraestructura e inmuebles durante los próximos cuatro años. (Belt and Road Portal, 2020).

Con base en el Comité del Proyecto del Nuevo Puerto (2016), el Puerto Hamad comprenderá tres terminales de contenedores con una capacidad anual combinada eventual de más de seis millones de contenedores. El proyecto de 19 mil millones de riales qataríes no solo atenderá el crecimiento esperado en el tráfico de contenedores, sino que también se adaptará a:

- tráfico de carga general
- importaciones de vehículos
- importaciones de ganado
- importaciones de cereales a granel
- buques de apoyo en alta mar
- buques de la guardia costera
- una unidad de apoyo marino.

Qatar ha apostado por su nuevo puerto para concebir en un futuro, un beneficio que pueda aumentar su papel geopolítico a nivel mundial y al relacionarse con China tener la posibilidad de entrar a mas mercados tanto de Asia, Europa, África y América Latina.

3.1.6 Chabahar (Irán)

Con una población de casi 81 millones de personas, la economía de Irán está dominada por los sectores de hidrocarburos, agricultura y servicios. La actividad económica y los ingresos del gobierno todavía dependen, en gran medida, de los ingresos del petróleo y, por lo tanto, siguen siendo volátiles. (Belt and Road Portal, 2020).

Si se habla en términos macroeconómicos con base en la base de datos del Banco Mundial, para el 2017 Irán sumó un PIB de 445, 345 millones de dólares lo que representa un 3. 75 por ciento de crecimiento anual; las exportaciones fueron de 111,078 millones de dólares y lo que respecta a sus importaciones 106,163 millones de dólares. (WB, 2020)

El puerto de Chabahar, ubicado en el golfo de Omán, es un puerto marítimo en el sureste de Irán. A pesar de que India se le otorgó un contrato de arrendamiento por 10 años para operar dos terminales y cinco atracaderos en el puerto, China e Irán se encuentran en un acuerdo de asociación estratégica de 25 años que permitiría a China expandir su

presencia en la banca, telecomunicaciones, puertos, ferrocarriles y varios otros sectores en la República Islámica a cambio de una fuerte aceite con descuento. (IAS Academy, 2020)

El puerto también pretende convertirse en la puerta de entrada y salida comercial de referencia para Afganistán, un país sin costa. Una vez que esté plenamente operativo se prevé que tenga una capacidad para desplazar unos 82 millones de toneladas de mercancías al año, destacando la exportación de crudo y la importación de alimentos y componentes para la industria petroquímica iraní. (González, 2019)

Para el 2017, Irán ha lanzado la puesta en marcha de la primera fase de la construcción del puerto, el proyecto tiene un costo de mil millones de dólares, donde India es el principal aportador del capital. Chabahar se convertirá en un puerto competitivo y moderno que puede desempeñar el papel de puerta de entrada a los países de la región, y que el puerto puede acelerar el desarrollo de los países de la región y crear una economía boom en la región. (Silk Road Briefing, 2017).

Si bien, China ha logrado establecer posición en el puerto de Chabahar por razones geopolíticas. En la figura se muestran algunas razones geoestratégicas del puerto de Chabahar, la cual ha logrado que China le dé importancia a este lugar.

Figura 12. Importancia geoestratégica del Puerto de Chabahar



Fuente: Elaboración propia con base en: IAS Academy (2020). Chabahar Port Project. Disponible en: <https://civils360.com/2020/07/16/chabahar-port-project/>

3.2 África

África es un continente que cuenta con una serie de recursos naturales, la cual varias potencias como Estados Unidos de América, Rusia, y China, ponen su interés para poder explotar esos insumos y así obtener beneficios.

De acuerdo con Rocha (2016), el punto de partida de la iniciativa una Franja-Una Ruta, es configurar una estrategia regional, impulsada por un conjunto de proyectos de inversión de capital chino, dirigidos básicamente a la construcción de infraestructura.

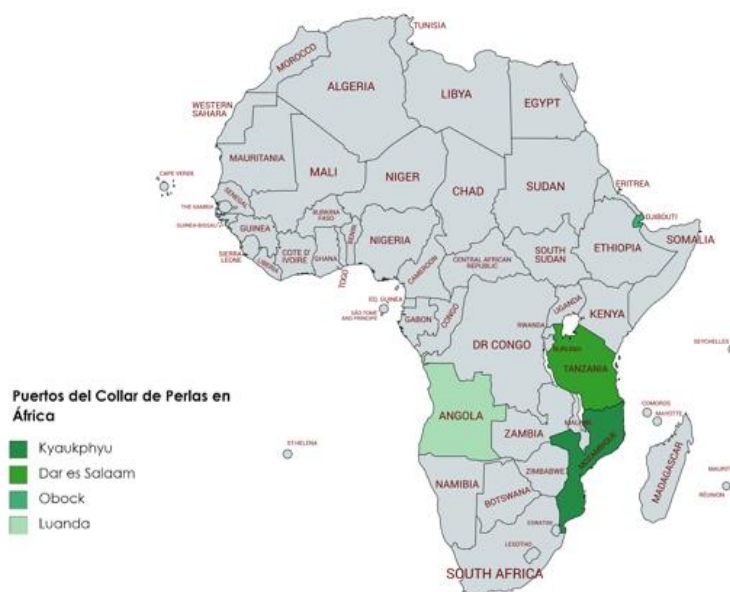
China y África aplauden la implementación conjunta del plan de cooperación en infraestructura China-África. China apoyará a las empresas chinas para que participen en el desarrollo de la infraestructura de África mediante inversiones-construcción-operación o mediante otros modelos, con especial énfasis en mejorar la cooperación en

energía, transporte, información, telecomunicaciones y recursos hídricos transfronterizos. (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2018)

En África, las discusiones se han centrado en el apoyo a las necesidades de infraestructura del continente, que según el Banco Mundial requieren 170.000 millones de dólares estadounidenses al año durante diez años. (ICEX, 2019)

Para efectos de la presente investigación, en África se encuentran cuatro puertos importantes de la Nueva Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI, cuatro perlas, los cuales se encuentran en Mozambique, Tanzania, Yibuti y Angola (ver mapa 6). En este apartado se describirán las características de cada uno de los puertos que concierne a cada país, se darán a conocer cifras macroeconómicas como su Producto Interno Bruto; hablando de manera comercial su nivel de importaciones y exportaciones de acuerdo con datos del Banco Mundial. De igual manera con un enfoque a los proyectos implementados se puntualizará el estatus con base en el desarrollo de los trabajos realizados en los puertos.

Mapa 6. Collar de Perlas África



Fuente: Elaboración propia en Mapchar.net

3.2.1 Maputo (Mozambique)

Mozambique es un país con ingresos bajos, las principales exportaciones se derivan de los recursos energéticos como el gas natural. Para el 2017 su PIB alcanzó los 113,219 millones de dólares. Además con 8,082 millones de dólares en lo que respecta a sus importaciones y las exportaciones de 5,099 millones de dólares. (WB, 2020).

La perla de China que se encuentra en Mozambique es el puerto de Maputo. Este puerto se encuentra al sur de la nación; contiene dos áreas portuarias principales. La primera consiste en un canal de acceso a mar abierto y la segunda es un canal que pasa por el norte de la isla portuguesa; estas alcanzan una profundidad de 14.4 kilómetros. (Maputo Port Portal, 2020).

Alrededor de 30 empresas chinas tienen su sede actualmente en Maputo, donde realizan trabajos financiados no sólo por los bancos políticos chinos, sino también por el Banco Mundial, el gobierno de Mozambique y el sector privado empresas.

El puerto completará el proyecto de rehabilitación del muelle, con la primera fase entregada en mayo de 2020 y la segunda en julio de 2020, y espera un crecimiento adicional y una mayor eficiencia en las operaciones de manejo de carga. Se espera que el proyecto de rehabilitación mejore la tasa de ocupación de los atracaderos mediante la creación de un área de amarre más grande. (SafetySea, 2019).

De acuerdo con Maputo Port Development Company (MPDC), principal concesionario del puerto, cuyo poder es financiar, rehabilitar, construir, operar, administrar, mantener, desarrollar y optimizar las instalaciones del puerto, ha puesto en marcha una iniciativa logística de corredor de Maputo. (Ver figura 13)

Figura 13. Características de la Iniciativa de logística del corredor Maputo



Fuente:

Elaboración propia con base en: Porto de Maputo (2020). Disponible en: <http://www.portmaputo.com/maputo-corridor-logistics-initiative/>

Cabe mencionar que el proyecto del corredor de Maputo asume un presupuesto de 250 millones de dólares, con esta modernización se planea que las cargas vía marítima lleguen al puerto de Maputo para ahí ser despachadas a sus destinos finales. La idea de este canal es el minimizar los tiempos de tránsito para que las cargas que provengan de Asia obtengan un rápido acceso al centro del continente. (Lowe, 1996)

3.2.2 Dar es Salaam (Tanzania)

Tanzania ha mantenido un crecimiento económico relativamente alto durante la última década, con un promedio de 6-7% anual y el país se beneficia de su posición geográfica estratégica: se encuentra en la costa oriental de África (con acceso al comercio marítimo a través de Dar es Salaam), mientras que también se encuentra entre Estados de África meridional, central y oriental. La inclusión financiera entre los tanzanos continúa mejorando, al igual que el creciente perfil de infraestructura de transporte del país. (Belt and Road Portal, 2020)

De acuerdo con cifras del Banco Mundial, en el 2017 Tanzania cerró con un PIB de 53,320 millones de dólares, además que para ese mismo año, las últimas estadísticas recabadas, sus importaciones fueron de 9,117 millones de dólares y las exportaciones de 8,072 millones de dólares.

El puerto Dar es Salaam, una perla más para China, es de vital importancia para promover la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda específicamente porque su ubicación geográfica es estrategia para conectarse con países Africanos. Tanzania tiene frontera con ocho países los cuales son Mozambique, Malawi, Zambia, República Democrática del Congo, Burundi, Ruanda, Uganda y Kenia.

Con base en el portal de Tanzania Ports Authority, la características principales del puerto son el puerto cuenta con una extensa variedad de servicios como una terminal de carga a granel, una terminal de contenedores, áreas de almacenamiento, equipos de manipulación de la carga, entre otras características.

Lo que hace peculiar a Dar es Salaam es la variedad de servicios con los que cuenta ya que al ser un puerto con gran capacidad, el papel que tiene a desempeñar en la OBOR, es lograr establecer un puerto hub¹⁵ regional. (Parra, 2018).

Sin embargo, la Autoridad Portuaria de Tanzania, estimó en sus informes previos que para 2016 o máximo para el 2020 el puerto Dar es Salaam necesitaría de una ampliación para hacer frente a la demanda comercial. Por su parte el Banco Mundial dijo que la ineficiencia de dicho puerto costaría alrededor de 2.6 billones de dólares si el proyecto no se lleva al pie de la letra. (Ruíz, 2017).

Actualmente el gobierno junto con instituciones internacionales, tienen en puerta grandes proyectos en desarrollo que se detallan en el siguiente cuadro. El hecho de hacer mejoras en el puerto promoverá una mejor infraestructura portuaria y traerá consigo un beneficio para ésta región en África.

¹⁵ Un puerto Hub o Hub logístico es el lugar donde se reúnen las cargas de mercancías con la finalidad de ser redistribuidas, en pocas palabras es un puerto o aeropuerto que funcionan como centros de conexiones y logística de distribución. Además no necesita enlaces directos con el sistema terrestre, dado que su infraestructura le permite operar y trasbordar buques porta contenedores para varios destinos finales.

Cuadro 10. Grandes proyectos de desarrollo en el puerto de Dar es Salaam

Tipo de proyecto	Características
Mejoramiento de los atracaderos	Fortalecimiento y profundización de los atracaderos y terminal RORO ¹⁶ Degrado del canal de entrada, el círculo de giro y la cuenca del puerto Construcción de un nuevo jet terminal.
Modernización de operaciones para el manejo de carga seca a granel	Modernizar las operaciones de manejo de carga seca a granel mediante la aplicación de tecnología de transporte de última generación.
El desarrollo de la instalación de dique seco/flotante.	Un moderno muelle operativo para el mantenimiento y reparación de embarcaciones marinas facilitará un nivel óptimo de disponibilidad de equipo de dichas embarcaciones y, por lo tanto, mejorará la eficiencia operativa del puerto.

Fuente: *Elaboración propia con base en: Tanzania Ports Authority (2020). Disponible en: <https://www.ports.go.tz/index.php/en/ports/ports>*

Con base en el boletín multilateral (2017), el Banco Mundial aprobó un crédito de 345 millones de dólares y una donación de 12 millones de dólares al nuevo Proyecto de Puerta Marítima de Dar es Salaam (DSMGP, por sus siglas en inglés). Las inversiones en el Puerto también mejorarán el tiempo de espera para atracar de 80 horas a 30 horas, así como la productividad general.

Por su parte el Gobierno de Tanzania contribuye con unos 63 millones de dólares a través de la Autoridad Portuaria de Tanzania. Además, El Reino Unido a través de su Departamento para el Desarrollo Internacional (DFID, por sus siglas en inglés) también está contribuyendo con una subvención de \$ 12 millones.

¹⁶ Acrónimo del roll on-roll off al cual se le atribuye a todo tipo de buque capaz de transportar cargamento rodado como automóviles.

3.2.3 Obock (Yibuti)

Yibuti o Djibouti (en inglés), es un país que se ubica en el cuerno de África. De acuerdo con sus datos macroeconómicos, para el ejercicio de 2017, cerró con un PIB de 2,751 millones de dólares. Además en términos internacionales para el 2017 las exportaciones alcanzaron un volumen de 4,067 millones de dólares y por el lado de las importaciones se obtuvo datos de 4,300 millones de dólares. (WB, 2020)

Si bien, en este continente existe un puerto de suma importancia geopolítica para China; se trata del puerto de Obock el cual está ubicado al noroeste de Yibuti en el estrecho de Bab el Mandeb, una entrada al Canal de Suez, que es una de las rutas de navegación con mayor actividad en el mundo. (Oladipo, 2015)

El proyecto que China tiene en el puerto de Obock es la construcción de una base militar con el fin de reabastecer a los buques de guerra chinos; de igual manera, será un centro logístico para que los barcos chinos se repongan y descansen temporalmente. (Jingjing, 2016)

Esta instalación permitirá a China ganar presencia en un enclave estratégico. Yibuti, país fronterizo con Somalia, Etiopía y Eritrea, se sitúa entre el mar Rojo y el golfo de Adén, en una de las rutas marítimas y de abastecimiento de energía más importantes del planeta y esencial para el comercio chino. (Fontdeglória, 2017)

No obstante, China ha participado activamente en la construcción de la zona de libre comercio de Djibouti, que cubre 48 kilómetros cuadrados. La inversión inicial para el proyecto fue de alrededor de \$ 340 millones. En agosto de 2018, se completó la zona de libre comercio de Djibouti financiada por China. (Sun, 2018).

A pesar de las grandes inversiones que China está realizando en África con diferentes proyectos, en Yibuti se está centrando en invertir para fines geopolíticos y así adquirir mayor participación en el continente con la colocación de puertos marítimos en zonas estratégicas como es el caso de Obock.

3.2.4 Luanda (Angola)

Angola se encuentra al este del continente africano; tiene un ingreso mediano bajo ya que para el 2017 su PIB fue de 122,123 millones de dólares, sus exportaciones, fueron de 35,420 millones de dólares; además importaciones con un valor de 28,397 millones de dólares. (WB, 2020)

A pesar de que Angola se encuentra desfasado en la trayectoria que marca la Nueva Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI, cabe mencionar que China ha puesto interés en este país debido al manejo de hidrocarburos y minerales que existen en ese continente y así mover esa mercancía mediante sus puertos marítimos como el puerto de Luanda; una perla más al collar.

A pesar de que Angola cuenta con seis puertos, el que tiene más capacidad es el puerto de Luanda, ya que por este puerto ingresan alrededor del 80% de las mercancías importadas por vía marítima. (ICEX 2018)

De acuerdo con Ruíz (2017), para el periodo del 2013-2018, se tenía previsto invertir ocho billones de dólares en infraestructura portuaria, entre las que destacan la ampliación del puerto de Luanda, así como la construcción de una base naval a 50 kilómetros de Luanda.

Sin embargo, las actuales infraestructuras portuarias de Luanda, de acuerdo con la evolución registrada en los últimos años en las operaciones portuarias y con las proyecciones de tráfico realizadas, no logrará, a corto plazo, la satisfacción de las necesidades de estiva y manipulación de cargas y descargas exigidas por el comercio nacional e internacional. (ANGOP, 2017)

Con base en la información de Belt and Road Portal, Angola llegó a un acuerdo con China continental para una línea de crédito de 11.000 millones de dólares en septiembre de 2018 tras el Foro de Cooperación China-África. Según los informes, el crédito obtenido de China continental se ha destinado a inversiones en infraestructura. Así mismo en el 2018, el Fondo Monetario Internacional aprobó un programa de préstamos de 3.700 millones de dólares para Angola.

En el siguiente cuadro se describe de manera general las características con las que el puerto de Luanda cuenta para operar.

Cuadro 11. Principales características del Puerto de Luanda.

Características	Observaciones
Servicios	Suministros, Combustibles, Reparación de barcos, Remolcadores, Pilotaje, taquillas electrónicas, Portal de pago, Ventana de puerto único
Terminales	Terminales de carga a granel, multipropósito, de contenedores, de apoyo a la actividad petrolera, de pasajeros

Fuente: *Elaboración propia con base en: Porto de Luanda E.P. (2017). Disponible en: <https://www.portoluanda.co.ao/index.php>*

Angola necesita a China para obtener la financiación necesaria para seguir con su desarrollo económico y China necesita a Angola para obtener, no solo petróleo, sino también los recursos necesarios para su crecimiento económico y poder seguir siendo una de las potencias más fuertes del planeta. (Salamanca, 2018)

Aun cuando, China ha puesto predominio en el continente asiático y en el africano, de la misma manera su influencia sobre en territorio europeo es notable, tomando en cuenta que la inversión por vía terrestre trae grandes retos, en pero, una nueva apuesta por vía marítima es uno de los objetivos que China desea cumplir para entrar en Europa.

3.3 Europa

Como se describió en los apartados anteriores de este capítulo, la Iniciativa Una Franja-Una Ruta en donde China está enfocando toda su atención, no solo pretende invertir en infraestructura en el continente asiático o el africano; el continente europeo es importante ya que, en la antigüedad, la Ruta de la Seda cruzaba por esos territorios por vía terrestre. Ahora con el nuevo proyecto además de cruzar por tierra, el hecho de establecer rutas por vía marítima conlleva a un flujo de mercaderías vital.

De acuerdo con Van der Putten et. Al. (2016), el gobierno chino también hizo hincapié en que OBOR es "complementario" a los planes nacionales y europeos existentes para desarrollar infraestructura e impulsar la conectividad en Europa y más allá. Elogiando la

importancia de OBOR para las relaciones bilaterales parece ser un ingrediente estándar en los discursos de embajadores en la mayoría o en todos los países europeos.

La primera pieza sobre Europa vino de la mano del mecanismo 16+1¹⁷. Con este nuevo esquema, China alcanzaría el objetivo de conectar Belgrado y Skopie, capitales de Serbia y Macedonia del Norte, respectivamente, con el puerto griego de El Pireo, el gran exponente europeo de la extensión del «Collar de Perlas» por el mar Mediterráneo. (Parra, 2019)

3.3.1 El Pireo (Grecia)

Grecia pertenece a la región de europea, pese a su crisis financiera de 2007-2008, se encuentra en los países de ingresos altos, ya que para el 2017, tuvo un PIB de 203,588 millones de dólares. Además en transacciones de comercio exterior, tanto las exportaciones y las importaciones los datos fueron de 67,164 millones de dólares y 69240 millones de dólares respectivamente. (WB, 2020)

Este país alberga a uno de los proyectos a gran escala de Europa, se trata del puerto de “El Pireo”, puesto que, se podría convertir en el principal punto de entrada para las exportaciones chinas hacia el sur, centro y este de Europa; por ende este plan es considerable reconocible como parte de la One Belt-One Road (OBOR, por sus siglas en inglés). (LaRouche, 2017)

El Pireo, el puerto más grande de Grecia y uno de los puertos más grandes del Mediterráneo, juega un papel crucial en el desarrollo del comercio internacional, conecta la Grecia continental con las islas, es un centro de cruceros internacional y un centro comercial para el Mediterráneo, que presta servicios a barcos de cualquier tipo y tamaño. (Piraeus Port Authority portal, 2020)

En el siguiente cuadro se presentan las características y servicios con las que el puerto cuenta.

¹⁷ Grupo creado en 2012 en el que se reúnen 16 países de Europa Central y Oriental, 11 de los cuales pertenecen a la Unión Europea, para tratar la promoción del comercio bilateral y el fomento de las inversiones chinas en suelo europeo

Cuadro 12. Principales características del Puerto El Pireo

Características	Observaciones
Servicios	Departamento de dique seco, zona de reparación de buques, servicio turístico de crucero
Terminales	Terminal de contenedores, terminal de coches, terminal de cruceros, terminal de carga a granel, terminal de pasajeros

Fuente: *Elaboración propia con base en: Piraeus Port Authority S.A. Portal. Disponible en: <http://www.olp.gr/en/services/sempo>*

A pesar que el desarrollo del Pireo ha sido de mayor ímpetu en Grecia, cabe desatacar que el gobierno greco no es el que ha sobrellevado la financiación del puerto para su mejor desempeño.

Desde 2008, China Ocean Shipping Company (COSCO, por sus siglas en inglés) ha realizado una inversión de 4.300 millones de dólares en dos de los tres muelles del puerto del Pireo. Desde abril de 2016, COSCO también ha obtenido una participación mayoritaria de la Autoridad Portuaria del Pireo comprometiéndose a invertir unos 700 millones de euros durante la próxima década. (Van der Putten, et.al, 2016)

COSCO tiene bajo administración alrededor del 51%, esto conlleva a que la compañía tenga la mayor parte de las decisiones así como las inversiones que se realicen en el puerto. Asociado a esto, la firma es un inversor a largo plazo responsable, que invierte estratégicamente en la infraestructura con el objetivo de resaltar aún más sus ventajas naturales y fortalecer su posición, brindando beneficios duraderos a la economía griega. (ICEX, 2019)

Por lo que respecta de China, la inversión en el puerto, es de \$1,600 millones de dólares por parte de compañías entre las que se cuentan los gigantes celulares Huawei y ZTE, la Corporación de Maquinaria de Ingeniería de China, State Grid, Grupo Shenhua y Sinovel en el sector energético. (LaRouche, 2017)

Para ensartar una perla más en el collar, China ha recurrido a estrategias diferentes para cada caso. En ocasiones es una inversión astronómica de una empresa gubernamental

como COSCO, o quizá es un acuerdo diplomático con la contrapartida del apoyo frente a la comunidad internacional y a veces es simplemente una cuestión de oportunidad. (Gayo, 2018)

Como se pudo observar, cada “perla” corresponde un puerto con una importante inversión económica china, lo cual no solo ayuda a esta nación a construir su relación estratégica con sus socios locales sino que también asegura su presencia en las rutas marítimas que comunican dicho país con Oriente Medio, África y Europa. (Ruíz, 2017)

A manera de resumen, en el siguiente cuadro se sintetizan las principales variables que caracterizan a cada puerto, tomando en consideración la información recabada en esta investigación. Las cifras que se encuentran en dicho cuadro están dadas en millones de dólares.

Cuadro 13. Concentrado de variables económicas de los puertos del Collar de Perlas

Puerto	PIB 2017	Importaciones 2017	Exportaciones 2017	Presupuesto del proyecto
Kyaukphyu	68,945	23,500	19,552	7,500
Chittagong	249,711	50,611	37,546	500 millones para la primera fase
Hambantota	87,428	25,402	19,086	11,2000
Gwadar	304,567	53,590	25,149	50,000
Hamad	166,929	82,192	85,204	16,400
Chabahar	445,345	106,163	111,078	1,000 para la primera fase
Maputo	3,219	8,082	5,099	250
Dar es Salaam	53,320	9,117	8,072	260,000

Obock	2,751	4,300	4,067	340 como inversión inicial
Luanda	122,123	28,397	35,420	11,000 como primera inversión
El Pireo	203,588	69,240	67,164	4,300 primera inversión

Fuente: Elaboración propia. Con base en data world bank

Como se puede observar en el cuadro resumen anterior, las cifras macroeconómicas como el Producto Interno Bruto, el nivel de exportaciones e importaciones, tienen que ver con qué tipo de economía se esté hablando.

Como primer punto, si observamos la segunda y tercera columna que tiene que ver con las importaciones y exportaciones, se puede notar que el único país que cuenta con un superávit comercial se trata de Qatar o bien lo que corresponde en el cuadro con el puerto de Hamad, ya que sus exportaciones superan a sus importaciones; si bien este es un país que cuenta con un desarrollo económico favorable.

Como segundo punto, si analizamos la cuarta columna del cuadro 13, la variación que tiene la inversión en los puertos del collar de perlas, va a depender del tipo de financiación y proyectos que se están llevando a cabo en dichos lugares, ya que los datos con base en la investigación varen en cuanto a si se está invirtiendo por fases como es el caso en el puerto de Chabahar o Luanda, o si se trata de inversiones totales como lo es en Dar es Salaam.

Para cerrar este capítulo es importante hacer mención que las naciones poseen diferentes niveles de desarrollo económico como lo son los países africanos a comparación de los de Europa o incluso algunos de Asia, de este modo la revisión de los aspectos macroeconómicos que se retomaron en este apartado sirven como guía para dar un panorama y ubicar en qué punto de desarrollo se encuentra cada puerto que es importante para complementar la estrategia de China.

Además, a pesar de que los países estudiados no se encuentran en el mismo nivel de crecimiento, para China no es un obstáculo invertir en estos entes económicos, debido a que por cuestiones geopolíticas ha invertido con el fin de extraer beneficios, tal como se explicó con anterioridad en países africanos, el explotar sus recursos naturales, principalmente los hidrocarburos.

Sin embargo, para conocer qué tan benéfico es el invertir en estos proyectos hay que medir el grado de competitividad con la que cuenta cada puerto durante este periodo de la puesta en marcha de la iniciativa, que es el tema del siguiente y último capítulo de esta investigación.

Capítulo IV.- Índices de competitividad logística aplicado a los puertos del Collar de Perlas de China.

En el capítulo anterior se explicó de forma precisa cada puerto que integra el llamado collar de perlas, se describieron detalles de la situación en la que se encuentra cada proyecto así como datos macroeconómicos de los once países involucrados.

Para efectos de este capítulo, se van a trabajar los datos de forma cuantitativa para analizar la competitividad logística de cada puerto y ver si estos puertos son realmente competitivos a nivel internacional o sino para ver qué medidas se requieren para lograr este propósito.

Si bien, el capítulo uno se puntualizan los diferentes índices que miden la competitividad de un país, para este caso el índice de interés el Índice de Competitividad Global que emite de manera anual el Foro Económico Mundial (WEF, por sus siglas en inglés).

Este capítulo se divide en tres partes, la primera consisten en el método que se siguió para llevar a cabo el análisis correspondiente de competitividad logística, en el segundo apartado se llevará el análisis correspondiente al tema central de estudio para finalmente concluir con el apartado tres y comprobar la hipótesis que se planteó para llevar a cabo esta investigación.

4.1 Método

En el capítulo uno se describieron tres organismos importantes que se dedican a realizar índices sobre la competitividad global, uno de ellos se trata del Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) que es el Índice que se tomará en cuenta para esta investigación.

Si recordamos, el Índice de Competitividad Global (CGI, por sus siglas en inglés) del WEF se constituye de 12 pilares, cada pilar tiene sus respectivos indicadores para medir el grado productivo de cada nación. En este proyecto se tomará en cuenta el segundo pilar del CGI, se trata de la infraestructura. Sin embargo los únicos indicadores para el análisis

que compete al objetivo de esta investigación son la conectividad del transporte marítimo y la calidad o eficiencia de la infraestructura portuaria.

Es importante considerar que a partir del 2018, la metodología del CGI cambio en ciertos pilares; para efectos de los indicadores que contempla el pilar infraestructura a partir del 2018 se agregó el indicador de conectividad del transporte marítimo (liner shipping connectivity).

Esta variable evalúa la conectividad de un país a las redes de envío globales del transporte marítimo. Dicho índice utiliza una escala abierta, con la puntuación de referencia de 100 correspondientes al país más conectado. Además, el índice se basa en cinco componentes del transporte marítimo: el número de buques, su capacidad de transporte de contenedores, el tamaño máximo del barco, el número de servicios y el número de empresas que despliegan portacontenedores en los puertos de un país. (WEF, 2019)

Al mismo tiempo, la metodología de esta variable de conectividad contempla seis principios que corresponden a un concepto clave de la conectividad (UNCTAD, 2019), estos son:

- Un elevado número de escalas posibilita una gran frecuencia de servicios de importación y exportación.
- Una gran capacidad total desplegada permite a los expedidores comercializar un alto volumen de importaciones y exportaciones.
- Un número elevado de servicios regulares con origen y destino en el puerto se traduce en opciones de transporte para llegar a los diferentes mercados internacionales.
- Un alto número de navieras con servicios de línea es un indicador del nivel de competencia que existe en el mercado.
- Los buques de gran tamaño se vinculan a economías de escala en el tramo marítimo y costos del transporte.
- La posibilidad de llegar a un número elevado de puertos de destino sin necesidad de transbordo significa que existen conexiones directas rápidas y fiables a los mercados extranjeros.

Para el análisis de este indicador se tomará en cuenta los datos que emite la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés), dicha base de datos, se encuentra de forma trimestral, para nuestro análisis se rescata una serie que va del 2013 al 2019 considerando el último trimestre de cada año.

Ahora bien, la segunda condicional que corresponde al estudio se trata de la eficiencia de los servicios portuarios¹⁸ (efficiency of seaport services). Este indicador se obtiene mediante la encuesta de opinión ejecutiva del WEF, donde se da respuesta la pregunta de la encuesta "En su país, qué tan eficiente (es decir, frecuencia, puntualidad, velocidad, precio) son servicios portuarios (transbordadores, barcos) " [1 = extremadamente ineficiente, entre los peores en el mundo; 7 = extremadamente eficiente, entre los mejores del mundo]. (WEF, 2019)

Para la segunda parte del análisis se obtendrá los datos a partir del reporte de competitividad global del 2013 hasta el 2019, que es el último reporte; se toman en cuenta estos años puesto que, como se expuso en el capítulo dos, fue la fecha en la que se emprendió la Iniciativa Una Franja-Una Ruta. Los datos que se muestran a continuación corresponden a los once principales países que conforman el collar de perlas.

4.2 Pruebas de competitividad logística

a) Conectividad del transporte marítimo

La conectividad del transporte marítimo y los tiempos de espera en puerto son indicadores indirectos de la eficiencia, el acceso a los mercados, la dotación de infraestructuras, la capacidad de oferta, la facilitación del comercio y otros parámetros de sostenibilidad. (UNCTAD, 2019)

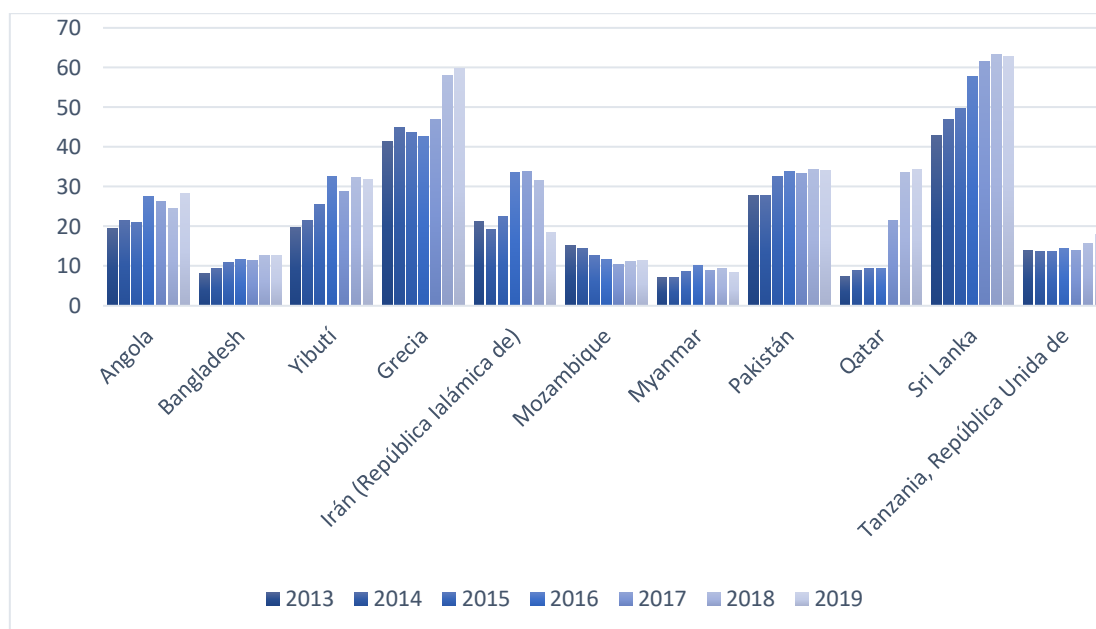
De acuerdo con el informe sobre el transporte marítimo 2019, que emite la UNCTAD, el índice de conectividad del transporte marítimo, se puede considerar tanto un indicador de

¹⁸ Antes de que cambiará la metodología del Índice de Competitividad Global, este indicador se enunciaba como calidad de la infraestructura (Quality of infraestructura)

la conectividad del transporte marítimo así como un indicador de la competitividad y la facilitación del comercio.

Con base en lo anterior, en la siguiente gráfica se muestra la evolución del desempeño de la conectividad marítima en los puertos del collar de perlas, donde se expresa con un valor de cero a cien, donde 100 se considera al más conectado y cero representa el menos conectado con base en el Informe de transporte marítimo 2019 de la UNCTAD.

Gráfica 1. Conectividad del transporte marítimo, valuados del 0 al 100; 100=más conectado; años seleccionados.



Fuente: Elaboración propia. Con base en UNCTAD, División de Tecnología y Logística. Disponible en: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>

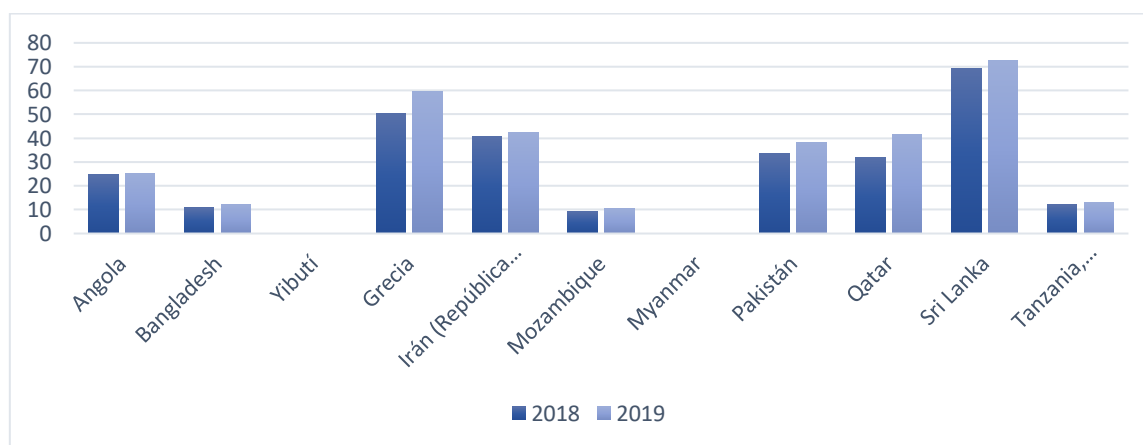
Se puede observar que a partir del 2013, cuando se dio apertura a la iniciativa Una Franja-Una Ruta, el puerto más conectado ha sido Sri Lanka, seguido de Grecia que al paso de los años, se han mantenido con un puntaje arriba de 40, y su tendencia va en aumento, ya que en 2019 se alcanzó un valor promedio de conectividad de 60.

Por otra parte se percibe que los países menos conectados a lo que va de los últimos seis años son Myanmar, que su puntaje máximo ha sido de 10.26 en el 2016; sin embargo países como Tanzania, Angola, Bangladesh, Pakistán y Yibutí han tenido un crecimiento de manera lenta a comparación de Qatar que a partir del 2017, su crecimiento se vio de forma exponencial alcanzando los 21 puntos y para el 2019 llegó a los 35.

Finalmente Angola, Irán y Mozambique han presentado fluctuaciones en cuanto a su conectividad puesto que su tendencia suele ser negativa ya que su crecimiento va disminuyendo.

De acuerdo con The Global Competitiveness Report del WEF, a partir del 2018 se adiciona esta variable para medir la competitividad de las naciones, en la siguiente grafica se muestran los dos años en donde esta variable se ha hecho presente en el reporte.

Gráfica 2. Conectividad del transporte marítimo, Índice de competitividad global del Foro Económico Mundial.



Fuente: Elaboración propia. Con base en The Global Competitiveness Report 2018 y 2019

Si comparamos la gráfica 1 con la gráfica 2, podemos observar que Sri Lanka y Grecia son los países más conectados que conforman el collar de perlas a comparación de Bangladesh, Tanzania y Mozambique.

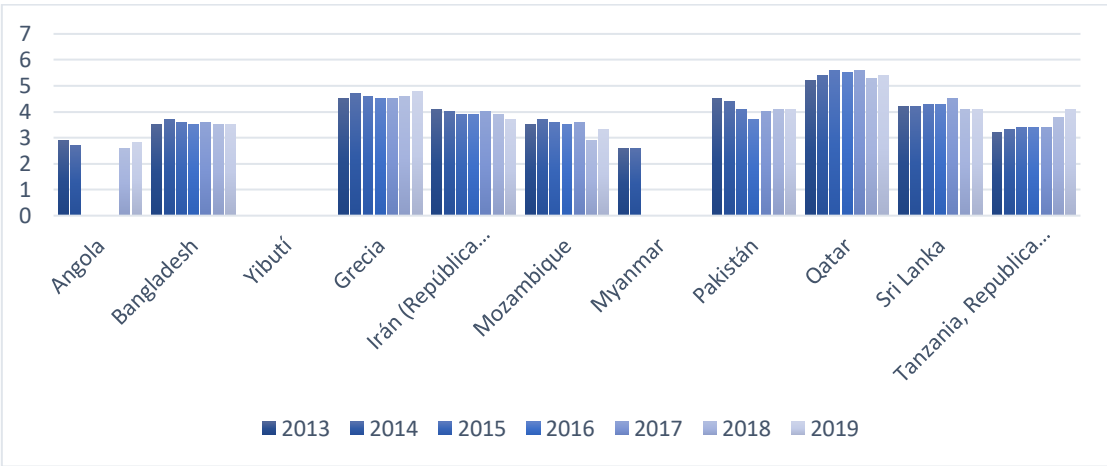
Sin embargo, en los dos años en donde se ha implementado esta variable en el pilar de infraestructura no se cuentan con datos de Yibutí ni Myanmar a comparación del informe de la UNCTAD así la gráfica 1 sirve de complemento para el análisis.

b) Eficiencia de los servicios portuarios

Ahora bien, la segunda variable de interés en el ámbito de infraestructura portuaria es la eficiencia de los servicios portuarios, dicha variable se obtiene de forma cualitativa mediante la encuesta de opinión ejecutiva del WEF. El objetivo de la encuesta es capturar la realidad de la mejor manera como sea posible, y los líderes empresariales son posiblemente los mejores actores para evaluar estos aspectos. (WEF, 2018)

En la siguiente grafica se muestran los datos recabados del reporte de competitividad global con una temporalidad que va del 2013 al 2019 donde se muestran específicamente los once puertos que conforman el collar de perlas.

Gráfica 3. Eficiencia de los servicios portuarios valuado de 0 a 7; 7=más eficiente, países correspondientes al collar de perlas.



Fuente: Elaboración propia. Con base en The Global Competitiveness Report 2013-2019

En esta grafica se puede observar que a partir de la puesta en marcha de la OBOR, el país con más calidad en los servicios portuarios, llamado también calidad de la

infraestructura portuaria, el país más eficiente es Qatar con una ponderación de 5.4 puntos, así mismo el país que le sigue es Grecia con un puntaje que corresponde a 4.8.

Por su parte, Bangladesh, Irán, Mozambique, Pakistán, Sri Lanka y Tanzania, muestran un rango entre 3.5 y 4.1 lo que se refiere a que se encuentran en un punto medio, esto es que cuentan con los recursos necesarios en sus puertos pero no con los adecuados para operar de forma óptima.

En el caso de Angola se percibe que en 2019 alcanzó una ponderación 2.8, de acuerdo con el reporte de competitividad global de 2015, lo que es el periodo del 2015-2017 no se cuentan con datos expresados en los reportes ya que para esos años no se administró para este país debido a que no se complementaron los requisitos mínimos para ejecutar dicha encuesta por lo que se infiere que Angola no es realmente competitiva entorno a la infraestructura portuaria.

Si centramos la atención en Myanmar solo se recabaron dos datos, el del 2013 que fue de 2.6 al igual que en 2014, con base en los estudios a partir del 2015 por falta de requisitos no se pudo poner en práctica la encuesta para este país dejando a un lado su estudio de competitividad.

La situación de Yibutí en comparación de Angola y Myanmar cambia totalmente, puesto que en los reportes que se han estudiado, esta nación no se encuentran plasmados datos sobre infraestructura.

El país depende de Etiopía para satisfacer las necesidades básicas de agua potable y energía, de forma que hay una fuerte interdependencia económica entre Djibouti y Etiopía, cuya ubicación sin litoral ha sido un obstáculo para su desarrollo. (WEF, 2020).

Aunado a esta dependencia, el interés de China hacia Yibutí es por fines geopolíticos, puesto que la construcción de una base militar en el puerto de Obock es enclave para seleccionar a este país como una perla potencial para la estrategia del collar de perlas.

En resumen, de las dos variables estudiadas del índice de competitividad global se obtiene lo siguiente:

- 1) En la conectividad del transporte marítimo los países estudiados tienen un promedio de 25.2 de 100; en promedio los países más conectados son Grecia (48.2) y Sri Lanka con (55).
- 2) En la variable Eficiencia de los servicios portuarios el collar de perlas tiene un promedio de 4 de 7, por lo tanto los países de mayor calidad son Grecia (4.6) y Qatar con (5.4).

4.3 Análisis

Con el objetivo general de analizar la competitividad logística de los puertos que conforman el collar de perlas de China, es necesario recapitular aspectos primordiales de la presente investigación para que de este modo se pueda llegar a una conclusión certera y aceptar o rechazar la hipótesis de nuestra investigación.

Este proyecto se sustenta bajo el supuesto de que la infraestructura existente en los puertos que conforman el collar de perlas de China genera competitividad logística y presencia internacional.

Como primer punto hay que tomar en cuenta el papel que juega la competitividad en una nación, ya que esta nos va a determinar el grado de crecimiento de un país; si bien, la competitividad logística, que es el tópico de interés, va a medir la capacidad que los entes económicos poseen para desplazar su mercancía contando con calidad y eficiencia en su infraestructura para poder lograr el movimiento de los flujos comerciales.

A raíz de esto, la Iniciativa Una Franja-Una Ruta (OBOR, por sus siglas en inglés), es enclave de la práctica de este tipo de competitividad, ya que esta iniciativa desde su comienzo en el 2013, tiene como objetivo fundamental el establecer lazos entre diferentes partes del mundo con la inversión en infraestructura a nivel terrestre y marítimo.

Si bien, el proyecto OBOR posee dos vertientes, la primera se trata del Cinturón económico de la ruta de la Seda, que está representada por toda aquella infraestructura de manera terrestre; la segunda vertiente se trata de La Nueva Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI, que por su denominación, tiene que ver con toda las inversiones de modalidad marítima, por ejemplo los puertos que conforman el Collar de Perlas de China.

Este “Collar de Perlas” es un plan, que diferentes autores citan como un plan geoestratégico de China hacia el resto del mundo. Dicha acción consiste en que cada

“perla” es un puerto marítimo donde China tiene presencia económica y política con la construcción o inversión de infraestructura portuaria.

Para efectos de la investigación se tomaron once puertos principales que se analizaron a detalle en el capítulo 3, para este apartado se van a analizar de manera individual pero tomando en cuenta el análisis de competitividad logística que cada uno de ellos ha tenido a lo que va de la puesta en marcha de la iniciativa OBOR para así aceptar o denegar la hipótesis y si existe alguna limitante en este estudio.

El hecho de examinar la competitividad logística a través de dos variables que conforman el Índice de competitividad global que emite el Foro Económico Mundial, un objetivo de este tema de estudio, considero que es una vía para poder percibir de una forma general como se perciben los países estudiados y así determinar la posibilidad que existe en mejorar los mecanismos para que la infraestructura llegue a ser óptima.

Para complementar lo anterior y partiendo de otro de los objetivos específicos del proyecto que es la determinación mediante el uso de índices de competitividad logística la competitividad de los puertos, es pertinente retomar los resultados del apartado anterior, desplegando el impacto que han tenido cada país en cuanto a su infraestructura.

Comenzando con los seis países asiáticos que conforman el collar de Perlas, como primer nación se tiene a Myanmar. De acuerdo con los datos del índice de competitividad, Myanmar cuenta con una conectividad promedio por debajo de los 10 puntos, esto es que no cuenta con la suficiente infraestructura para tener influencia internacional. Por ausencia de datos en los informes, Myanmar es un caso particular, ya que debido a falta de información estadística este país queda rezagado en información.

A pesar que en el puerto de Kyaukphyu no cuenta con la competitividad logística, para China es un país de interés para la construcción del puerto de aguas profundas, puesto que en un futuro con el corredor económico que también se tiene en proceso, las salidas comerciales por vía marítima puede que tiendan a ser mayores.

Bangladesh por su parte, aunque ha tenido un crecimiento y desarrollo sólido, en tema de conectividad maneja los 10 puntos, lo que representa que no tiene la mejor conectividad desde el comienzo de la iniciativa, sin embargo China apuesta por este país

ya que al ser también participe en un corredor económico, esto en un futuro va a poseer mayor conectividad y más por su locación estratégica en el océano Indico.

Además la eficiencia de los servicios portuarios esta entre los 3.5 y 3.6 de 7 puntos, se puede asumir que está en un punto medio, lejos de seguir invirtiendo más en infraestructura, es pertinente que se tome en cuenta los medios con los que cuentas para ofrecer una mejor calidad.

Sri Lanka, al ser una isla, su principal transporte es por vía marítima y esto se ve reflejado en su puntaje de su conectividad portuaria, ya que está por encima de los 60 puntos, cabe mencionar que es el país más conectado de los once a estudiar. Así mismo, para el 2017 el valor que obtuvo en cuanto a la calidad de sus servicios portuarios fue de 4.1, lo que se encuentra en un rango superior de Myanmar y Bangladesh.

Pakistán, al ser un emblema en esta iniciativa con el corredor económico que conecta directamente a China, su conectividad, de acuerdo al WEF, se encuentra entre los 34 puntos, esto es que a pesar de que Gwadar, es el principal puerto del país que no cuenta con la infraestructura adecuada para los flujos comerciales. Por otro lado, cuenta con una eficiencia al igual que Sri Lanka de 4 puntos de 7 que es el ideal.

Qatar, ha tenido un crecimiento exponencial, ya que en su conectividad portuaria de 7 puntos que tenía en 2016, para el 2019 alcanzó los 34 puntos, tal vez no es el mejor puntaje de los once puertos, pero observar la evolución que su conectividad ha tenido es de suma importancia para este estudio. Aunado a lo anterior, Qatar es el país con mejor calidad portuaria del collar de perlas con un promedio de 5.4 puntos.

Los proyectos que China y Qatar tienen son un detonante de las relaciones comerciales en medio oriente ya que con la construcción de diferentes terminales en el puerto de Hamad, Qatar puede alcanzar niveles mayores de conectividad y eficiencia portuaria en un futuro.

La República Islámica de Irán, al considerarse como una puerta de entrada para países como Afganistán o incluso Rusia, es una estrategia clave para que China pese a su influencia con la inversión de infraestructura en el puerto de Chabahar, en pero, su conectividad ha decaído de manera drástica como se observa en la gráfica 1, ya que de

34 paso a 16 puntos, lo que representa un problema para China debido a los conflictos de suministros energéticos de los cuales Irán está involucrado.

En lo que respecta de África, se encuentran cuatro países importantes para este estudio, uno de ellos es Mozambique, que al igual que Myanmar o Bangladesh en tea de conectividad portuaria se encuentra en un rango de 10 puntos, y eficiencia de 3.3, aunque más de 30 empresas Chinas están invirtiendo en el puerto de Maputo se debe tomar en cuenta una mejora de las redes marítimas puesto que es un país de entrada para África central.

Por parte de Tanzania, aunque es un país que se encuentra por debajo de los 20 puntos en conectividad, tiene una eficiencia de servicios portuarios de 4.1, para ser un país africano con un lento crecimiento es otro país importante para que China establezca lazos con el continente. La idea es la creación de un puerto *hub* en Dar es Salaam, lo cual pretende albergar a una gran cantidad de contenedores, cosa que puede alcanzar a lograr si sigue teniendo esos indicadores de forma creciente.

Obock, puerto de Yibuti lejos de ser un puerto comercial es importante para China, ya que con la construcción de una base militar se pretende salvaguardar el comercio marítimo de la región, por ende la escasa información estadística de este puerto se debe a que los proyectos se están llevando a cabo de forma lenta debido a la financiación y el pago que Yibuti tiene hacia las empresas extranjeras.

Angola, es un cabo suelto más en esta investigación por la ausencia de los datos de conectividad. Sin embargo este país es uno más que China ha optado por influir debido a la riqueza de hidrocarburos con los que cuenta, esto es que los fines que China tiene para Angola es invertir en infraestructura para poder mover los recursos naturales para su territorio.

Finalmente, en el continente Europeo, en Grecia existe una perla que completa esta estrategia de China, El Pireo; al observar la gráfica 1 y 3, se puede interpretar que Grecia es el país del collar de perlas con más conectividad y eficiencia, gracias a este país como Qatar o incluso Sri Lanka la hipótesis de esta investigación se acepta para estos casos

Sin embargo para el resto de los países estudiados en este momento –en un escenario de mediano plazo- en el que se puso en práctica la Iniciativa de la Franja y la Ruta, no

han logrado desarrollar su competitividad logística debido a que aún hay proyectos que se están ejecutando y no se están operando en dichos puertos.

Al hacer un análisis de este tipo se debe considerar que por la naturaleza de los datos, en el enfoque que se le da a este estudio es de manera un tanto deductiva. Sin embargo, habría que esperar a que se cumplan los plazos para que los puertos operen de forma óptima y corroborar la evolución que estos han tenido.

Conclusiones

El estudio de las corrientes del comercio internacional ha ayudado a que las relaciones internacionales entre las naciones sean un medio para proyectar beneficio mutuo, tomando en cuenta la especialización de sus bienes para ofrecerlo en los mercados internacionales.

A pesar de ello, aunque los países cuenten con los mismos recursos, siempre uno va a tener ventaja sobre otro debido a que cuenta con suficiente capital para invertir y mejorar el bien que ofrece, aportando un valor agregado. De esta manera es que las naciones comienzan a competir para posicionarse a nivel internacional.

La competitividad es la clave del éxito para una nación alcance altos niveles de productividad y así tener presencia en los mercados internacionales. Como se vió en el capítulo uno, existen diversos tipos de competitividad y la competitividad logística es la más importante a este estudio debido al valor agregado que las naciones le dan a sus movimientos para relacionarse con los demás países.

Sin embargo, no basta con solo decir de forma verbal que existe competitividad en un escenario internacional sino se cuenta con ponderaciones que midan el grado de competitividad que tienen los entes económicos. Por esta razón se tomaron en cuenta tres organismos internacionales que se encargan de estos estudios.

El primero se trata del Instituto para el desarrollo gerencial, el segundo es el Banco Mundial y finalmente el Foro Económico Mundial, que es el índice que se tomó en cuenta para este análisis en donde en el capítulo 4 se desarrolló la metodología a seguir.

Siguiendo con el recuento de este proyecto la segunda parte se abordó el tema de la Iniciativa propuesta por el presidente de la República Popular de China, Xi Jinping; se trata de la modernización de la antigua Ruta de la Seda, extendiendo la trayectoria hacia el este del mundo.

Esta estrategia comprende dos vertientes, la primera consta de un cinturón económico, su principal característica es la construcción y modernización de infraestructura terrestre, carreteras y vías férreas junto con oleoductos de modo que puedan conectar a China con el resto del mundo.

El proyecto cuenta con seis corredores económicos, uno de los más emblemáticos y que mayor importancia tiene es el corredor China-Pakistán, puesto que este corredor va a mejorar las operaciones logísticas tanto de estos dos países como los países involucrados en este recorrido.

La segunda vertiente tiene que ver con la inversión y modernización de puertos marítimos, La Nueva Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI. Este proyecto tiene por objetivo abarcar por vía marítima las principales rutas comerciales que conecta a China con Asia Central, Medio Oriente, África y Europa.

Si bien, esta estrategia constituye una parte del sueño Chino ya que al invertir en diferentes países logra posicionarse geopolíticamente de modo que en un futuro no muy lejano China cuente con presencia comercial en el mundo.

La profundización de este tema ayudó a cumplir un objetivo específico que consiste en la importancia que la estrategia una franja-una ruta que China ha ido desarrollando para su crecimiento económico, debido a que China ha tenido un solo propósito, extender su poderío el cual está logrando.

Otro punto importante, es el respaldo financiero que la iniciativa Una Franja-Una Ruta tiene ya que al tener su propio fondo o contar con organismos como el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras hacen posible a que exista capital para invertir en los proyectos que encaminan China hacia el este.

Como todo proyecto que está en proceso, hasta el 2019 se han reportado una lista de logros que tiene que ver con la firma de acuerdos bilaterales o de financiamiento con

empresas extranjeras y países para invertir en los territorios que marcan la inversión de infraestructuras. Aunado a esto, las limitaciones que hoy en día hacen que se viva en incertidumbre son las deudas que los países están contrayendo al firmar préstamos por más de miles de millones de dólares, poniendo en riesgo a que los planes no se ejecuten como se tienen proyectados.

En el tercer apartado se cumplieron dos objetivos específicos uno de ellos fue describir los puertos que integran el denominado collar de perlas así como examinar la infraestructura logística de cada puerto. Los once puertos que fueron explicados tienen diferentes características macroeconómicas, sin embargo para China tienen un solo propósito, obtener un beneficio e invertir en cada puerto.

Es interesante mencionar que estos puertos tienen una posición geográfica importante en el mapa, ya que en el caso de los países africanos, China logra establecer un medio para llegar al continente por vía marítima de modo que logre tener acceso a los países sin litoral y de cierto modo tener presencia. Además con la inversión en bases militares que ayuden a proteger su comercio marítimo.

Respecto a la infraestructura portuaria con la que cuentan los once puertos estudiados, que la mayoría de los países al estar clasificados en países subdesarrollados no cuentan con la mejor infraestructura comparado con países desarrollados como lo es China ya que China ha apostado por mejorar sus puertos que es son la primera economía en mover su mercancía vía marítima.

Para poder explicar de forma adecuada como se encuentra su infraestructura de estos puertos hasta en momentos, en el capítulo cuatro se elaboró un análisis de competitividad logística tomando en cuenta el Índice Global de Competitividad que emite de manera anual el Foro Económico Mundial.

Los resultados obtenidos de análisis fueron los siguientes:

- 1) En la conectividad del transporte marítimo los países estudiados tienen un promedio de 25.2 de 100; en promedio los países más conectados son Grecia (48.2) y Sri Lanka con (55).

- 2) En la variable Eficiencia de los servicios portuarios el collar de perlas tiene un promedio de 4 de 7, por lo tanto los países de mayor calidad son Grecia (4.6) y Qatar con (5.4).

Si lo anterior los sometemos a la prueba de la hipótesis la cual señala que la infraestructura existente en los puertos que conforman el collar de perlas de China genera competitividad logística y presencia internacional. Se concluye que tres de los once puertos cumplen con la hipótesis, estos puertos son Grecia, Sri Lanka y Qatar. El resto de los puertos por el momento rechazan la hipótesis debido a que como los proyectos de modernización en estos no se han culminado.

Sin embargo esta investigación queda abierta para que en un plazo de diez años se retome y se pueda denotar la evolución que cada puerto ha tenido y si logra presencia internacional para ese tiempo.

La importancia de esta investigación recae en el panorama actual en el que un país emergente como lo es China, está ganando interdependencia en el mundo, ya que al invertir en países en vías de desarrollo y poner en marcha su estrategia de la Nueva Ruta Marítima de la Seda, está apuntando a ser en un futuro la primera economía del mundo.

Bibliografía

Aduana Revista. (2017). Factores de competitividad en logística. Disponible en: <http://aduanasrevista.mx/factores-de-competitividad-en-logistica/#:~:text=Como%20hemos%20mencionado%20en%20otros,asociados%20al%20transporte%2C%20rentas%20y>

AIIB. (2020). Who we are. Disponible en: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>

ANGOP Agencia de Angola press (2017). Angola: Mil 500 millones de USD de garantía para Puerto de Dande. Disponibl en: http://cdn1.portalangop.co.ao/angola/es_es/noticias/economia/2017/8/38/Angola-Mil-500-millones-USD-garantia-para-Puerto-Dande,cf04037e-8300-4a58-b6ad-ff83b2533e6a.html

Arancón, F. (2014). El collar de perlas de China: geopolítcaa en el Índico. Disponible en: <https://elordenmundial.com/el-collar-de-perlas-chino/>

Arvis, J. et.al. (2018) Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators 2018. Disponible en: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29971/LPI2018.pdf>

Asensio (2018). China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): Límites de un Game Changer Económico y Estratégico en la Región del Sur de Asia. [ARCHIVO PDF]. Recuperado de: <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/bitstream/handle/11531/22124/TFG%20-%20Asensio%20Michelena%20Ana.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Belt and road portal. (2019). The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects, Disponible en: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86739.htm>

Belt and Road Portal. Disponible en: <https://beltandroad.hktdc.com/en/belt-and-road-basics>

Besson, M; Li, F. (2016). China's Place in Regional and Global Governance: A new World Comes Into View. [ARCHIVO PDF]. Doi: 10.1111/1758-5899.12348

Boletín Multilateral (2017). Préstamo BM USD \$345 millones para puerto Dar es Salaam en Tanzania. Disponible en: <https://boletinmultilateral.wordpress.com/2017/07/06/prestamo-bm-usd-345-millones-para-puerto-dar-es-salaam-en-tanzania/>

Boulnois, L. (2005). ¿Cuál es la Ruta de la Seda?. Disponible en: <http://www.rutadelaseda.com.ar/ruta-seda.php#ruta>

Cai, P. (2017). Understanding China's belt and road initiative. [ARCHIVO PDF]. Recuperado de: https://think-asia.org/bitstream/handle/11540/6810/Understanding_Chinas_Belt_and_Road_Initiative_WEB_1.pdf?sequence=1

Cámara Marítima del Ecuador CAMAE. (2018). China y Myanmar firman un acuerdo para construir un puerto de aguas profundas. Disponible en: <http://www.camae.org/china/china-y-myanmar-firman-un-acuerdo-para-construir-un-puerto-de-aguas-profundas/>

Carbaugh, R. (2009). Economía Internacional. México. CENGAGE Learning.

Cermeno, L.(2019). El Cinturón y La Ruta: La Apuesta de China para Reordenar el Mundo (II). Disponible en: <https://proeconomia.net/el-cinturon-y-la-ruta-la-apuesta-de-china-para-reordenar-el-mundo-il/>

Correa, G. (2019). Inversión extranjera directa y la iniciativa china de La Franja y la Ruta. México y la Cuenca del Pacífico. Vol. 8, Núm. 22. p.p. 69-87

Coyle, J. (2013). Administración de la cadena de suministro. Una perspectiva logística. México. CENGAGE Learning.

CSIS (2020). Kyaukpyu Deep Sea Port (Construction). Disponible en: <https://reconnectingasia.csis.org/database/projects/kyaukpyu-deep-sea-port/3bcb9243-cbba-4705-aff6-2e62f52a6c06/>

Cue, A. (2010). Economía Internacional. México. Grupo editorial PATRIA.

De la iglesia, J. (2003). Las Históricas Rutas de la Seda y los nuevos corredores de transporte en Asia Central y en el Cáucaso. Anuario jurídico y económico escuarialense. No. 36. p.p. 669-686

Directorio General de Carga Internacional DGCI (2018). China desarrollará un puerto de aguas profundas multimillonario en Myanmar. Disponible en: <http://www.dgcinternacional.com/noticias/5025>

Economist Intelligence Unit (2015). Prospects and challenges on China's one belt, one road: a risk assesment report. [ARCHIVO PDF]. Recuperado de: <https://static1.squarespace.com/static/529fcf02e4b0aa09f5b7ff67/t/554c49cee4b06fc215162cb4/1431062990726/One+Belt%2C+One+Road.pdf>

Fajnzylber, F. (1988). Competitividad Internacional: evolución y lecciones. Revista de la CEPAL. NO. 36 pp. 7-24.

Fontdeglória, X. (2017). China inaugura su primera base militar en el extranjero. Disponible en: https://elpais.com/internacional/2017/08/01/actualidad/1501589492_007630.html

Foro Cumbre OBOR (2017). Lista de logros del Foro Cumbre de Cooperación Internacional “La Franja y la Ruta” Disponible en: <http://www.beltandroadforum.org/n100/2017/0516/c24-422.html>

Gachúz, J; Aguilar, M; Mendoza, D. (2019). El conflicto en Xinjiang (2013-2018): Iniciativa 'Franja y Ruta' y crisis de derechos humanos. México en la cuenca del Pacífico. Vol. 8 Num 23. p.p. 67-91

Garcia, A. (2010). De la Ventaja comparativa a la Ventaja Competitiva: una explicación al comercio internacional. Disponible en: https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/item/2558/1/Ventaja_comparativa_ventaja.pdf

Gayo, M. (2018). El 'Collar de Perlas', la nueva Ruta de la Seda va de Valencia a Hong Kong. Disponible en: https://www.elespanol.com/mundo/asia/20180629/collar-perlas-ruta-seda-valencia-hong-kong/318719069_0.html

González, F. (2018). La competitividad portuaria: un análisis de los principales criterios. Disponible en: <https://www.eixoatlantico.com/es/noticias/opinion/3265-la-competitividad-portuaria-un-analisis-de-los-principales-criterios>

González, L. (2019). Puertos emergentes: la otra cara de la Ruta de la Seda. Disponible en: <https://www.esglobal.org/puertos-emergentes-la-otra-cara-de-la-ruta-de-la-seda/>

Gu, J. (2015). China's New Silk Road to Development Cooperation: Opportunities and Challenges. [ARCHIVO PDF]. Recuperado de: https://collections.unu.edu/eserv/UNU:3324/unu_cpr_china_dev.pdf

Guasca, M; Buitrago, L. (2012). Educación del término "competitividad nacional" y análisis de su medición. Disponible en: https://www.urosario.edu.co/urosario_files/64/6421d10c-b165-4b7a-acca-c208fa4a0ec7.pdf

Gulf Times. (2019). Qatar backs Belt and Road Initiative. Disponible en: <https://m.gulf-times.com/story/629886/Silk-Road-to-make-Qatar-a-strategic-hub-in-the-region>

Herreros, S. (2018). La Franja y La Ruta: algunas reflexiones desde América Latina. En UNAM. México, México.

IAS Academy (2020). Chabahar Port Project. Disponible en: <https://civils360.com/2020/07/16/chabahar-port-project/>

ICEX (2018). La llegada de inversión a Myanmar superó las expectativas durante el último ejercicio. Disponible en: <https://www.icex.es/icex/es/Navegacion-zona-contacto/revista-el-exportador/noticias/NEW2018784795.html>

ICEX (2018). Sri Lanka recibió en 2017 más inversión extranjera que nunca. Disponible en: <https://www.icex.es/icex/es/Navegacion-zona-contacto/revista-el-exportador/noticias/NEW2018778777.html>

ICEX (2019). Los puertos de Mozambique, Angola y Santo Tomé y Príncipe se vincularán a la iniciativa del 'Cinturón y Ruta de la Seda' de China. Disponible en: <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2019818336.html?idPais=MZ>

IMD. (2019). World Competitiveness Rankings 2019 Results. Disponible en: <https://www.imd.org/wcc/world-competitiveness-center-rankings/world-competitiveness-ranking-2019/>

"International Capital Conference (ICC). (2018). Belt and Road: Connecting China and the world. Recuperado de <http://www.internationalcapitalconference.com/belt-and-road-initiative>"

Izquierdo J. (2019). La estrategia de China para defender sus intereses. [ARCHIVO PDF]. Recuperado de: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2019/DIEEEE04_2019JAVCAR-China.pdf

Jie, S. (2018). The importance of the One Belt One Road Chinese initiative and its features. [ARCHIVO PDF]. Recuperado de: <https://idic.mx/wp-content/uploads/2018/11/China-BRI-.pdf> p.p. 83-117

Jingjing, H. (2016) China's logistic hub in Djibouti to stabilize region, protect interests. Disponible en: <https://www.globaltimes.cn/content/973900.shtml>

Krugman, P.; Obstfeld, M. (2006). Economía Internacional. España. PEARSON.

LaRouche (2017). Por qué le apuesta Grecia a la Nueva Ruta de la Seda de China para lograr su recuperación económica. Disponible en: <https://spanish.larouchepac.com/es/20171228-0>

Lavút, A. (2018). La iniciativa China "La Franja y La Ruta" los países de América Latina y el Caribe. Iberoamericana. Vol. 2. pág. 42-67

Llagostera, E. (2008). Historia y leyendas de la seda de China: la ruta de la seda. Espacio, Tiempo y forma. Serie II p.p. 13-38

Lo, C. (2015). China's Silk Road Strategy.[ARCHIVO PDF]. Disponible en: http://www.international-economy.com/TIE_F15_Lo.pdf

Lowe, C. (1996). AFRICA AUSTRAL: Corredor de Maputo crea tensión. Disponible en: <http://www.ipsnoticias.net/1996/08/africa-austral-corredor-de-maputo-crea-tension/>

Maputo Port Portal (2020). Disponible en: <http://www.portmaputo.com/maputo-corridor-logistics-initiative/>

México competitivo. (2017). ¿para qué medir la competitividad? Disponible en: <https://www.gob.mx/se/mexicocompetitivo/es/articulos/para-que-medir-la-competitividad?idiom=es#:~:text=La%20competitividad%20es%20medida%20a,cambio%20de%20sede%2C%20etc.>)

Ministerio de relaciones Exteriores. (2015). Promover la visión y las acciones de construir conjuntamente el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI. Disponible en: <https://www.fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1252441.shtml>

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2018) Forum on China-Africa Cooperation Beijing Action Plan (2019-2021). Disponible en: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1593683.shtml

Moramudali, U. (2020). The Hambantota Port Deal: Myths and Realities. Disponible en: <https://thediplomat.com/2020/01/the-hambantota-port-deal-myths-and-realities/>

Navas M. BBC Mundo. (2020). Nueva Ruta de la Seda de China: cómo la pandemia de coronavirus amenaza la mayor iniciativa de política exterior de Pekín. Disponible en: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-53093566>

New Port Project Steering Committee. (2016). Hamad Port Project. Disponible en: <http://www.npp.com.qa/index.html>

Niglio, O. (2012). La seda. Un hilo sutil, que, por siglos, ha unido los pueblos de Oriente y Occidente. APUNTES. Vol. 25. Núm. 1. p.p. 82-89

OCDE (2012). Perspectivas de la OCDE sobre la Competitividad de la Economía Europea. Disponible en: <https://www.oecd.org/spain/perspectivasdelaocdesobrelacompetitividaddelaeconomiaeuropea.htm>

Oladipo, t. (2015). Yibuti, el pequeño país donde las grandes potencias quieren tener bases militares. BBC noticias. Disponible en: https://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/06/150616_yibuti_bases_militares_men

Oropeza, A. (2018). OBOR o el nuevo camino de la seda. Consideraciones generales desde la Segunda Reforma y Apertura China. [ARCHIVO PDF]. Recuperado de: <https://idic.mx/wp-content/uploads/2018/11/China-BRI-.pdf>

Parra, Á. (2017). OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. [ARCHIVO PFD]. Recuperado de: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2017/DIEEEO113-2017_OBOR_China_AguedaParra.pdf

Parra, Á. (2018). THE ASIAN DOOR: La nueva Ruta de la Seda se extiende por África Occidental. Disponible en: <http://4asia.es/2018/09/03/the-asian-door-la-nueva-ruta-de-la-seda-se-extiende-por-africa-occidental-agueda-parra/>

Parra, Á. (2019) La nueva Ruta de la Seda entra en una segunda fase y se hace grande en Europa. [ARCHIVO PDF]. Recupero de: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2019/DIEEEO78_2019AGUPAR_RutaSeda.pdf

Pereyra, D. (2015). Librecomercio vs. Proteccionismo: un debate desde la teoría del comercio internacional. Revista de Investigación del Departamento de Humanidades y Ciencias Sociales. Vol. 1, no. 7. Pp. 65-88.

Pierroti, N. (2016). Pasado y presente de las Rutas de la Seda, Asia Central y el Comercio Internacional euroasiático. [ARCHIVO PDF]. Recuperado de: <https://ucu.edu.uy/sites/default/files/pdf/2016/pasado-y-presente-pierroti2.pdf>

Piraeus Port Authority portal. Disponible en: <http://www.olp.gr/en/services/sempto>

Portal Portuario. (2019). Grupo de inversión saudita está interesado en invertir en puerto de Bangladesh. Disponible en: <https://portalportuario.cl/grupo-de-inversion-saudita-esta-interesado-en-invertir-en-puerto-de-bangladesh/>

Porter, M. (1990). La ventaja competitiva de las naciones.

Porter, M. (2002). Ventaja Competitiva. Creación y sostenimiento de un desempeño superior. México. PATRIA.

Porter, M. (2017). Ser competitivo. Barcelona. Deusto.

Porto de Landa E.P. (2017) portal. Disponible en:
<https://www.portoluanda.co.ao/noticias.php?page=2>

"Pricewaterhouse (PWC). (2015). China's new silk route

The long and winding road. [ARCHIVO PDF]. Recuperado de:
<https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf>

Pugel, T. (2004). Economía Internacional. España. McGRAW-HILL.

Rios, X. (2014). Tiempo de inflexión en la política exterior de China. Disponible en:
<https://www.igadi.gal/web/analiseopinion/tiempo-de-inflexion-en-la-politica-exterior-china>

Rocha, M. (2016). China y la integración megarregional: la Nueva Ruta de la Seda Marítima en África. Revista CIDOB d'Afers Internacionals No. 114 p.87-108

Ruiz, F. (2017). China: de la estrategia del cinturón a la del collar de perlas. [ARCHIVO PDF]. Recuperado de:
http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_marco/2017/DIEEEM01-2017_China_Estrategia_CollarPerlas_RuizDominguez.pdf

SafetySea Portal (2019). Disponible en: <https://safety4sea.com/mozambiques-port-maputo-achieved-8-cargo-handling-increase-in-2019/>

Salamanca, Á. (2018). INFORME: Las Relaciones Comerciales entre China y Angola. Disponible en: <http://4asia.es/2018/09/07/informe-las-relaciones-comerciales-entre-china-y-angola-y-2-angel-enriquez-de-salamanca-ortiz/>

Sea Rates portal. Disponible en: <https://www.searates.com/es/maritime/>

Shicheng, X. (2018). Las iniciativas chinas de Una Franja y Una Ruta y el Foro de cooperación Internacional de la Franja y la Ruta. Pág. 41-56 [ARCHIVO PDF]. Recuperado de: <https://idic.mx/wp-content/uploads/2018/11/China-BRI-.pdf>

Silk Road Briefing (2017). Iran Completes First Phase of Chabahar Port and International North-South Transport Corridor. Disponible en:
<https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/12/04/iran-completes-first-phase-chabahar-port-international-north-south-transport-corridor/>

Sin autor. (2011). Ruta de la Seda -Uzbekistan, Kirgyzstan y Kashgar-. Disponible en: <https://www.yumpu.com/es/document/read/8915140/ruta-de-la-seda-uzbekistan-kirgyzstan-y-kashgar>

Sosa, R. (2013). Documentos, logística de transporte, seguro y embalaje internacional de mercancías. México. Carpenter Consulting Group.

Strategic New International (2019). Why The Kyaukphyu Port Project Could Land Myanmar In China's Debt Trap. Disponible en: <https://sniwire.com/2019/01/14/why-the-kyaukphyu-port-project-could-land-myanmar-in-chinas-debt-trap/>

Sun, D. (2018). Pains and Dreams on the Silk Road. Disponible en: <https://www.thecaireview.com/global-forum/pains-and-dreams-on-the-silk-road/>

Tanzania Ports Authority portal Disponible en: <https://www.ports.go.tz/index.php/en/>

Torres, R. (2007). Teoría del Comercio Internacional. México. siglo xxi editores.

Tzili, E. (2018). Una franja una ruta: avances y principales características en Asia central. [ARCHIVO PDF]. Recuperado de: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/12/5550/14.pdf>

UNCTAD. (2017). Informe sobre el transporte marítimo 2017. [Archivo PDF]. Recuperado de: https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/ier2017_es.pdf

UNCTAD. (2018). Informe sobre el transporte marítimo 2018. [Archivo PDF]. Recuperado de: https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2018_es.pdf

Valderrey, F; Lemus, D. (2017). La nueva ruta de la seda y la diplomacia internacional de negocios. Comillas Journal of International Relations. Núm. 10. p.p. 47-64

Van der Putten, F; et.al. (2016). Europe and China's New Silk Roads. [ARCHIVO PDF]. Recuperado de: http://www.iberchina.org/files/2017/Europe_and_Chinas_New_Silk_Roads.pdf

Vázquez, E. et.al. (2020). Aproximación de las implicaciones geopolíticas de la expansión China por medio de la Nueva Ruta de la Seda. Disponible en: https://www.academia.edu/43198538/APROXIMACION_C3%93N_A_LAS_IMPLICACION

ES_GEOPOL%C3%8DTICAS_DE_LA_EXPANSI%C3%93N_CHINA_POR_MEDIO_DE
_LA_NUEVA_RUTA_DE_LA_SEDA

Vidal, M. (2018). La Nueva Ruta de la Seda, el plan estratégico de China. Disponible en:
https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537_893651.html

Villarreal, R.; Villeda, R. (2006). El secreto de China. Estrategia de competitividad.
México. Ediciones Ruz.

WEF (2013) The Global Competitiveness Report 2013

WEF (2014) The Global Competitiveness Report 2014

WEF (2015) The Global Competitiveness Report 2015

WEF (2016) The Global Competitiveness Report 2016

WEF (2017) The Global Competitiveness Report 2017

WEF (2018) The Global Competitiveness Report 2018

WEF (2019). The Global Competitiveness Report 2019

WEF (2020). World Economic Forum.

World Bank (2019). World Bank Group & Competitiveness. Disponible en:
<https://www.worldbank.org/en/topic/competitiveness/overview#2>

World Bank WB (2020). Datos de libre acceso. Disponible en;
<https://datos.bancomundial.org/>

Xinhua Español. (2017). Banco de Exportaciones e Importaciones de China financia
ingeniería ferroviaria y manufactura de equipos. Disponible en:
http://spanish.xinhuanet.com/2017-10/03/c_136656740.htm

Xinhua Español. (2019). (Franja y Ruta) Enfoque de China: Iniciativa de Franja y Ruta es
plataforma prometedora para cooperación internacional. Disponible en:
http://spanish.xinhuanet.com/2019-04/26/c_138013529.htm

Yuly, M. (s/a). Diamante de Porter. Disponible en:
https://www.academia.edu/17653613/El_diamante_de_Michael_Porter?email_work_card=view-paper

Zottele E.; Qian W. (2017). La Franja y la Ruta: Oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible. Orientando. Núm.19. [ARCHIVO PDF]
Recuperado de: <https://www.uv.mx/chinaveracruz/files/2017/09/2776-13074-1-CAP3.pdf>