



UNIVERSITAT DE BARCELONA

MOD III.

MASTER EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES

Curso: 2019-2020

Impactos de la iniciativa del gobierno chino “la Franja y la Ruta” en el ámbito logístico de España

Nombre: Gui Cihan

RESUMEN

China se ha convertido en el mayor exportador mundial de bienes, por lo que el establecimiento de rutas comerciales y de transporte eficaces es fundamental. Para ello ha surgido la iniciativa “La Franja y la Ruta” (One Belt, One Road, en inglés u OBOR), cuyo objetivo es crear una amplia red de infraestructuras que conecten China con Europa a través de Asia Central. El objetivo de este estudio es averiguar si las infraestructuras establecidas de dicha iniciativa ayudan a las empresas españolas en su exportación y/o importación de mercancías procedentes de los países a lo largo de las rutas, especialmente de China. Para ello se ha hecho un estudio de dos casos reales de empresas españolas: AMES GROUP y MANGO. El primero es un fabricante de piezas metálicas sintetizadas, mientras que el segundo es un fabricante y vendedor de prendas de vestir. Tras analizar ambos casos, se puede observar que la utilidad del corredor OBOR para estas empresas es limitada, ya que ofrece el principal inconveniente de que la ruta ferroviaria tiene un destino en Yiwu, ciudad de China, que se encuentra bastante alejado de los centros logísticos de ambas empresas, lo que al tiempo de transporte en tren habría que sumar el tiempo y los costes del transporte interior en China. Además, el transporte por este corredor es más caro, a pesar de que el tiempo de transporte es menor, y frecuentemente los trayectos son suspendidos, lo que crea una gran incertidumbre. Sin embargo, en el futuro, ambas compañías no descartan utilizar el corredor OBOR para determinados productos o materiales.

Palabras clave: China, exportación, corredor OBOR, Nueva Ruta de la Seda.

ABSTRACT

China has become the world's largest exporter of goods, so the establishment of efficient trade and transport routes is crucial. This is why the One Belt, One Road (OBOR) initiative has been set up to create a vast infrastructure network connecting China to Europe through Central Asia. The aim of this study is to find out whether the established infrastructures of this initiative help Spanish companies to export and/or import goods from the countries along the routes, especially from China. To this end, a study has been made of two real cases of Spanish companies: AMES GROUP and MANGO. The first is a manufacturer of synthesised metal parts, while the second is a manufacturer and seller of clothing. After analysing both cases, it can be seen that the usefulness of the OBOR corridor for these companies is limited, as it offers the main disadvantage that the railway route has a destination in Yiwu, a city in China, which is quite far from the logistics centres of both companies, which would have to be added to the time and costs of internal transport in China. Moreover, transport along this corridor is more expensive, even though the transport time is shorter, and the journeys are often suspended, which creates a great deal of uncertainty. However, in the future, both companies do not rule out using the OBOR corridor for certain products or materials.

Keywords: China, export, OBOR corridor, New Silk Road.

Índice

RESUMEN	2
ABSTRACT	3
1. INTRODUCCIÓN	5
2. MARCO TEÓRICO	7
2.1. Entorno político y legal	7
2.2. Entorno económico	9
2.3. Evolución histórica contemporánea de la economía china	11
2.4. Despegue del comercio internacional de China	13
3. PRESENTACIÓN Y DEFINICIÓN DE LA INICIATIVA LA FRANJA Y LA RUTA	15
3.1. La Ruta de la Seda en la historia	15
3.2. La nueva Ruta de la Seda	19
3.2.1. Proyecto político	19
3.2.2. Proyecto económico	20
3.3. Financiación del proyecto	25
3.5. Riesgos	27
4. ANÁLISIS DE IMPACTOS	29
4.1. Impactos generales	29
4.2. Impactos en el ámbito logístico	32
4.3. Casos reales	35
5. BIBLIOGRAFÍA	44

1. INTRODUCCIÓN

En la presente tesina se analizan los impactos de la Iniciativa “La Franja y la Ruta” en el ámbito logístico de España. Dicha iniciativa, conocida como “一帶一路” en chino, “One Belt, One Road” en inglés u OBOR de manera abreviada, fue presentada el 7 de septiembre de 2013 por primera vez en un discurso del Presidente chino Xi Jinping en la Universidad Nazarbayev de Kazajistán. El objetivo de OBOR es construir una ingente red de infraestructuras de conectividad a lo largo del corredor euroasiático, particularmente en Asia Central. Poco después, en octubre del mismo año, el presidente Xi, ante el Parlamento de Indonesia, mencionó *la Ruta de Seda Marítima del Siglo XX* en referencia a la ruta de navegación entre China, el Sudeste Asiático y el Océano Índico, finalmente llegando hasta Europa a través del Mediterráneo. La combinación por vía terrestre y marítima de estas dos rutas es la que desde entonces recibe el nombre de proyecto OBOR. Las dos rutas se observan en la Figura 1.

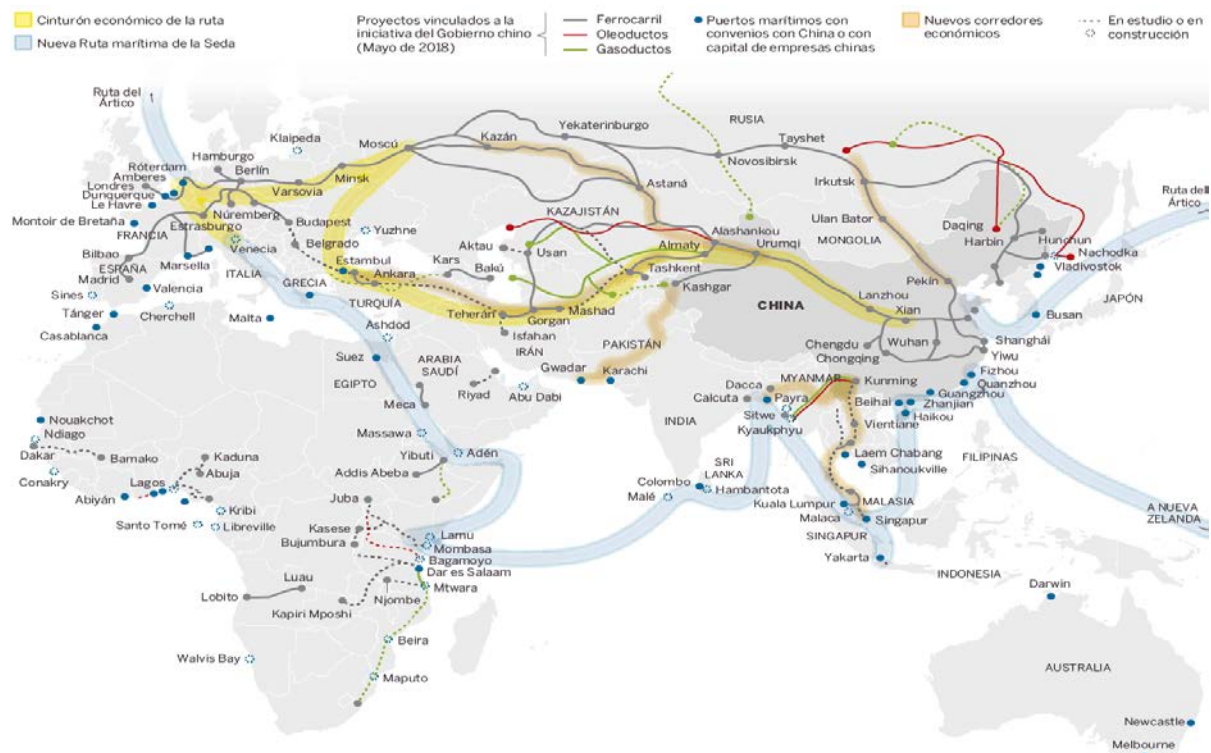


Figura 1. Mapa de la Iniciativa “La Franja y la Ruta”. Fuente: MERICS, Instituto Mercator para estudios sobre China. N. CATALÁN (EL PAÍS)

En el texto titulado “Los caminos a Beijing”, publicado en La Vanguardia (Junio 2016), el autor Álex Rodríguez considera el proyecto OBOR la iniciativa geoeconómica y política más ambiciosa emprendida por China desde hace décadas, puesto que abarca áreas que generan el 55% del PIB mundial, el 70% de la población global y el 75% de las reservas de energía conocidas. El objetivo declarado oficialmente de dicha iniciativa es potenciar la conectividad y el comercio entre China y más de 60 países a lo largo de las rutas.

El gobierno chino tiene previsto invertir unos 1,4 billones de dólares para la financiación del proyecto. En el año 2014, el presidente de China anunció la creación del *Banco Asiático de Inversiones e Infraestructuras* (Asian Investments and Infrastructures Bank, AIIB, abreviado en inglés), llamando a la incorporación de todos los países asiáticos. Sin embargo, los países occidentales como Reino Unido, Francia, Italia, Alemania y España también han mostrado interés y se han sumado a esta iniciativa. Actualmente la entidad consta de 87 miembros, incluyendo los 57 estados fundadores. El AIIB tiene un capital inicial de 50.000 millones de dólares, destinados a la inversión de infraestructuras en Asia, especialmente destinados a la iniciativa OBOR.

En 2014, China lanzó un primer servicio de trenes de carga que conecta la ciudad de Yiwu y Madrid, recorriendo 13052 kilómetros; en una ruta que atraviesa China, Kazajistán, Rusia, Bielorrusia, Polonia, Alemania, Francia y llegando, finalmente, a España. Inicialmente el viaje tenía una duración de 21 días, mientras que actualmente la duración se ha reducido a 16 días. En comparación, una ruta naval tardaría 6 semanas y el mismo viaje por carretera supondría casi el triple de emisiones de CO₂. La conexión estable entre Yiwu y Madrid supondría la existencia de un nuevo canal para la exportación y oportunidades importantes de negocio para España.

En cuanto al transporte marítimo de la iniciativa “La Franja y la Ruta”, de acuerdo con la nota de prensa titulada “Los puertos españoles toman posiciones en la nueva Ruta de la Seda”, publicada en mayo de 2018 por una delegación de puertos y empresas españolas e internacionales en la feria *Transport Logistic China*, España se ha implicado de manera activa para captar buena parte de las mercancías que circulan entre ambos

continentes. En la actualidad, más de 18,7 millones de toneladas con origen o destino en China pasan por los puertos españoles, siendo aquellos ubicados en la costa mediterránea los más beneficiados por los crecientes intercambios comerciales. Resulta significativo que, de esos tráficos marítimos, cerca del 40% de las mercancías procedentes de China tienen como destino final terceros países, y que por tanto utilizan los puertos españoles como las mejores conexiones para llegar a su destino final. Durante la celebración de la feria, España organizó la conferencia “El corredor mediterráneo español”, parte esencial de la nueva Ruta de la Seda marítima.

Según Javier Serra Guevara, director general de Internacionalización de la Empresa de ICEX, España no se debe conformar con ser un extremo del corredor euroasiático, sino que deber proponerse como *hub* para enlazar este corredor con el norte de África y América Latina. Además, todo lo que pueda mejorar en las conexiones y la facilitación de comercio entre Europa y Asia genera beneficios a las empresas exportadoras o importadoras españolas, así como a las de otros países situados sobre las rutas.

En este sentido, el propósito de este trabajo es analizar los impactos de la iniciativa “La Franja y la Ruta” en el ámbito logístico de España con el objetivo de averiguar si las infraestructuras establecidas de dicha iniciativa ayudan a las empresas españolas en su exportación y/o importación de mercancías procedentes de los países a lo largo de las rutas, especialmente de China.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Entorno político y legal

El proyecto OBOR fue presentado por el presidente de China Xi Jinping el 7 de septiembre de 2013 por primera vez en la Universidad Nazarbayev de Kazajstán bajo un contexto en el que el crecimiento económico y el grado de recuperación tras la crisis mundial de 2008 eran distintos en diferentes países y que la economía global se encontraba en un periodo de bajo crecimiento e incluso de contracción, acompañado de incertidumbre. El objetivo oficialmente anunciado de dicho proyecto es construir

una red de comercio e infraestructura para conectar Asia con Europa por vía ferroviaria, e incluso con África por vía marítima, en búsqueda del desarrollo y prosperidad comunes. Se trata de un objetivo más relacionado con la economía que con la política.

Básicamente, se puede entender que por una parte, nuevos mercados pueden suponer una de las soluciones a la alta capacidad de producción de China, que representa un gran riesgo para su economía, aumentando el consumo de energía y contaminación. Hasta el mismo gobierno de China implementa programas de recortes a la capacidad productiva de algunas industrias, entre ellas, la producción de acero, minería de carbón, metalurgia de cobre y plomo, producción de aluminio electrolítico, producción de cemento, de papel o vidrio, entre otros. Por otra parte, China ya está importando recursos naturales desde África y América Latina para darles uso en su manufactura, entre ellos, el petróleo y el carbón. Evidentemente, China también puede aprovechar la infraestructura del OBOR para importar materias primas.

En el artículo “La Nueva Ruta de la Seda, el gran plan estratégico de China” publicado en *El País* en diciembre de 2018 por Macarena Vidal Liy, la autora comparte la opinión de que la iniciativa OBOR es un plan estratégico de ramificaciones geopolíticas y económicas como un instrumento para dominar el mundo, un plan Marshall del siglo XXI que ayudará a desarrollar regiones olvidadas. Asimismo, China asigna una importancia vital al proyecto OBOR y desde el año 2017 el Partido Comunista de China lo incluyó en su Constitución y ha dejado claro que continuará durante décadas.

El proyecto OBOR podría ser considerado como una estrategia de China para instaurar su poder blando, además de formar parte de una respuesta de China a las presiones estratégicas y arancelarias de Estados Unidos. De hecho, el *Acuerdo Transpacífico de Cooperación Económica* (TPP), impulsado por la administración del expresidente estadounidense Barack Obama con fin de rebajar las barreras comerciales entre los países miembros, aísla a China comercial y políticamente, lo que podría haber motivado una respuesta a través del OBOR. No obstante, el presidente actual estadounidense Donald Trump firmó una orden para retirar a su país de dicho acuerdo

en enero de 2017 bajo la justificación de que perjudicaba los intereses de los trabajadores estadounidenses.

Frente a las medidas proteccionistas de la administración Trump, el gobierno chino está llevando al cabo muchas inversiones en las iniciativas para defender la globalización, entre ellas, el proyecto OBOR y el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras. En una entrevista que el diario *La Razón* realizó en marzo de 2017 a Amadeo Jensana, director del departamento de Economía en Casa Asia, afirmó que China ya es una verdadera potencia que quiere expandir su influencia al resto del mundo. En palabra del señor Jensana, “estamos, por tanto, ante un cambio de papeles que marcará la agenda durante los próximos años, en los que el poder de China irá en aumento”.

2.2. Entorno económico

A nivel internacional, es débil aún la recuperación actual de la economía mundial después de la crisis financiera del 2008. En palabras de la exdirectora del Fondo Monetario Internacional (FMI), se ha progresado mucho, pero no lo suficiente. El sistema es más seguro, pero no en la medida justa, y el crecimiento ha repuntado, pero no para todos.

Los países desarrollados todavía están en proceso de reactivación y ajuste. Con las débiles demandas del mercado y el proteccionismo creciente, estos países no están en condiciones de seguir importando a gran escala los bienes de los países emergentes y tampoco están dispuestos de tolerar grandes déficits comerciales con las economías emergentes. Como consecuencia, el libre comercio está amenazado ante la aplicación de medidas proteccionistas.

Hoy en día, los países emergentes son una fuerza creciente en el ámbito mundial. Por ejemplo, el PIB de los BRICS, formados por los cinco mayores países emergentes: Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica, ya representa el 27% del PIB mundial según datos de *The Economist*. En términos de la producción económica total, son comparables a las potencias convencionales como Estados Unidos o la Unión Europea.

Como consecuencia, la multipolarización mundial en diferentes bloques se ha convertido en una realidad. Sin embargo, la voz de las economías emergentes rara vez se escuchan en el discurso sobre la gobernanza económica mundial. La estructura económica mundial y el sistema de gobernanza existentes se establecieron bajo el liderazgo de los EE.UU., y por lo tanto fueron dominados por las economías de EE.UU. y Europa. No obstante, en 2008 los miembros del FMI aprobaron por mayoría, con el 94,6% de los votos, el nuevo sistema de distribución de los votos, que aumenta el poder de algunos países como China e India de acuerdo con su peso relativo y su papel en la economía global.

Posteriormente a partir del año 2013, se han producido cambios fundamentales con respecto a la relación entre China y el resto del mundo. China se ha convertido en el primer exportador y segundo importador del mundo. Asimismo, es el segundo mayor receptor de inversión extranjera directa (IED) y el país con mayor reserva de divisa extranjera en el mundo. El poder económico, el enorme potencial del mercado y la extraordinaria capacidad financiera de China están fortaleciendo su relación con las economías emergentes, sobre todo, con los países de su entorno. Como uno de los motores de la economía global, China está contribuyendo sustancialmente a su recuperación. Según el FMI, China contribuyó con el 27,8% al crecimiento económico mundial en 2014, siendo el país con mayor contribución.

Con el importante papel que China está desempeñando en el comercio internacional, no es nada difícil colegir que China requiere una apertura más grande en cuanto a los mercados exteriores con el fin de favorecer sus exportaciones, mientras también necesita importar un gran cantidad de materias primas y productos desde otros países para satisfacer respectivamente su manufactura y consumo nacional. Cabe mencionar que las regiones del OBOR albergan el 70% de las reservas de petróleo y gas del mundo, por lo que la magnitud del proyecto no tiene precedentes. Además, recordamos que esta iniciativa abarca a 60 países que representan el 70% de la población mundial y producen el 55% del PIB global. De estos países, la mayoría están en vías de desarrollo y tienen un alto potencial.

2.3. Evolución histórica contemporánea de la economía china

La Reforma y la Apertura al Exterior que inició el Partido Comunista de China (PCC) en 1978 y las constantes transformaciones tanto políticas como económicas en los años posteriores llevaron a China a ser hoy en día la segunda economía mundial tras Estados Unidos (EE.UU.). A tenor de los datos disponibles y la evolución política y económica de la potencia, parece cada vez más cerca la realidad del Socialismo con características chinas planteado por los líderes comunistas chinos.

Nos remontamos al año 1978, cuando China arrancó un período de reforma y apertura después de la catástrofe tanto humanitaria como económica traída por la Revolución Cultural. Deng Xiaoping, reformista dentro del PCC, presentó su política de reforma económica y apertura al exterior en el XI Comité Central del partido cuyo objetivo era transformar a la economía planificada de China desde la fundación del país en 1949 en una economía socialista del mercado.

A partir de 1978, las reformas económicas se iniciaron en dos etapas. La primera etapa fue desde los finales de los años 70 hasta principios de los 80, y consistía en la descolectivización de la agricultura, la apertura del país a la inversión extranjera y la concesión de permisos a los empresarios para iniciar su actividad. Sin embargo, la mayoría de la industria permaneció paralizada e ineficiente, dificultando el crecimiento económico. La segunda etapa fue desde finales de los 80 a los 90, en la que se incluye la privatización y la contratación de la mayoría de las industrias estatales, así como la eliminación de los controles de precios, las políticas y regulaciones proteccionistas del comercio a pesar de que todavía existen en áreas como los bancos y el petróleo. El sector privado creció significativamente.

Después del fallecimiento de Deng en 1997, sus sucesores continuaron la reforma sustituyendo la economía de planificación por la economía de mercado, aprovechando recursos laborales, abriéndose al mundo y finalmente convirtiendo China en la “fábrica del mundo”.

A través de la Figura 2 se observa claramente el crecimiento del PIB de China a partir de su reforma económica y apertura desde 1978. El PIB, que en las últimas décadas creció anualmente a una media del 9%, ascendió a 13 billones de dólares corrientes, situándose en el segundo puesto mundial, sólo por detrás de EE.UU.

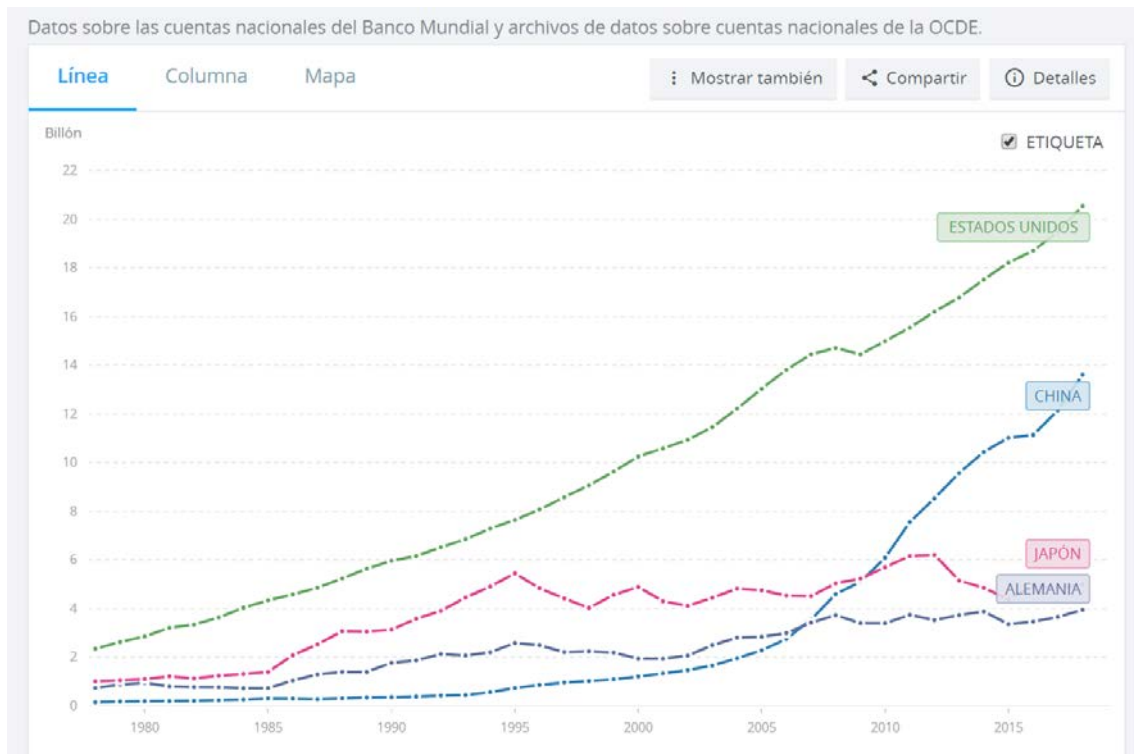
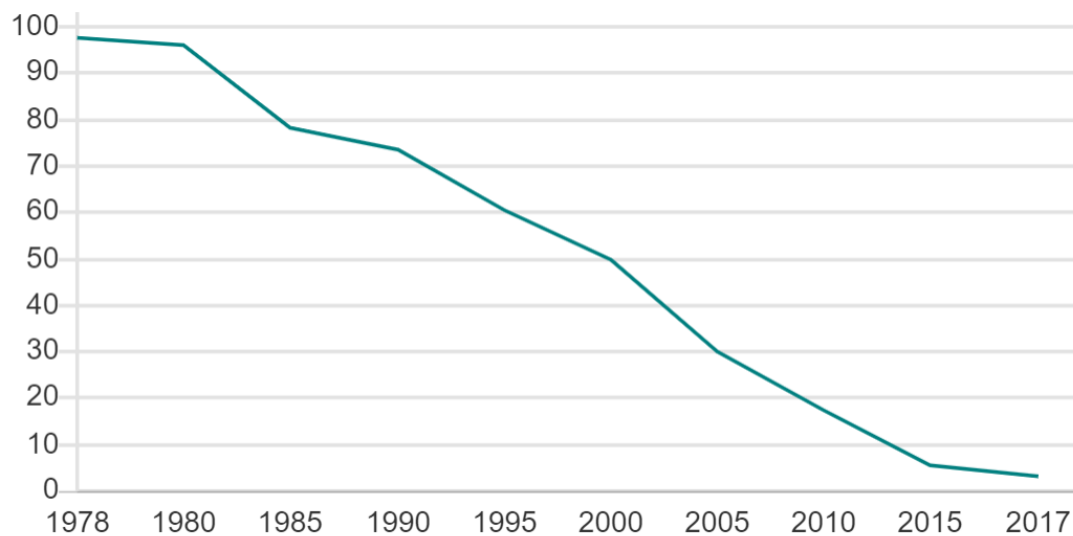


Figura 2. PIB (en dólares). Fuente: Banco Mundial

A pesar de que los problemas sociales como la desigualdad, la pobreza en zonas rurales, la contaminación en algunas grandes ciudades y la deficiencia del sistema sanitario público siguen empañando la vida diaria de la sociedad china, en la que conviven 1.400 millones de habitantes, la calidad de vida de la ciudadanía se eleva cada vez más (Figura 3). Según *El Financiero*, en 2018 China superó a México por primera vez en el PIB per cápita, con una cifra que alcanzó los 10.088 dólares contra 9.723 dólares de México, de acuerdo también con las estimaciones del FMI. En consecuencia, la clase media más grande del mundo está cobrando forma en este país. De hecho, China es clasificada por la OCDE como un país de ingreso medio *per cápita*. Según la Oficina de Información del Consejo de Estado y la Oficina Nacional de Estadísticas de China, se redujo considerablemente la pobreza en China entre 1978 y 2018, sacando a 740 millones de personas de la pobreza.

Tasa de pobreza de China

(% del total de la población investigada)



Oficina de Información del Consejo de Estado / Oficina Nacional de Estadísticas

BBC

Figura 3. Tasa de pobreza de China. Fuente: BBC

2.4. Despegue del comercio internacional de China

Como consecuencia de todo el proceso de reforma económica y apertura al exterior que se ha mencionado en el apartado anterior, el volumen de comercio exterior de China ha llevado a cabo un crecimiento muy importante a lo largo de las últimas décadas, hasta situarse a la cabeza de los flujos comerciales mundiales.

El comercio exterior también se ha convertido en una parte cada vez más importante de la economía general de China, y ha sido una herramienta importante aplicada para la modernización económica. Como se puede observar en las Figuras 4 y 5, tanto el nivel de exportaciones como de importaciones de mercaderías no ha dejado de crecer desde 1978 cuando se inició la reforma económica. Además, gracias al enorme superávit comercial, China se ha convertido en el mayor exportador mundial y el segundo mayor importador del mundo, cuyo comercio exterior representó el 38,2 % del PIB en 2018. Este porcentaje estaba por encima de 27,5% de Estados Unidos, 36,6% de Japón, pero muy por debajo de 67,5% de España y 88,6% de Alemania.

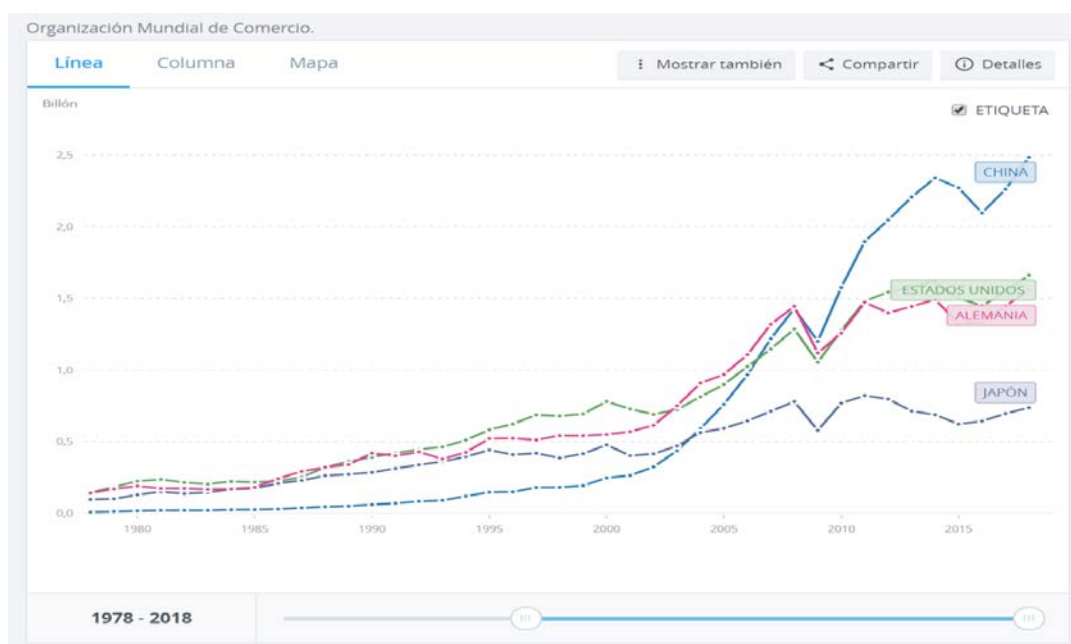


Figura 4. Importe (dólares) de exportaciones de mercaderías en dólares. Fuente: Banco Mundial

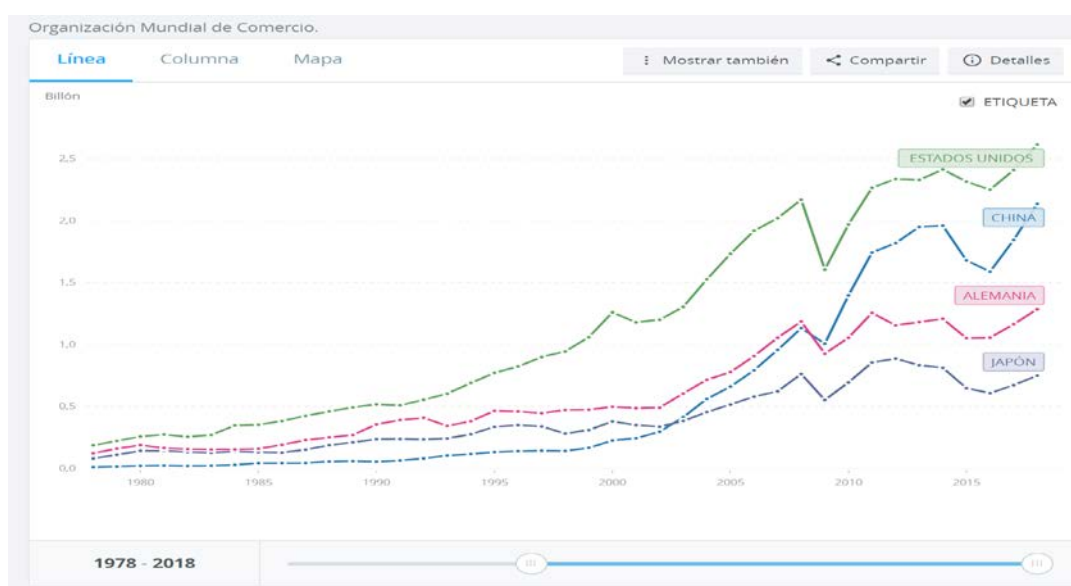


Figura 5. Importe (dólares) de importaciones de mercaderías en dólares. Fuente: Banco Mundial

Los principales socios comerciales de China son Estados Unidos, Hong Kong, Japón, Corea del Sur, Vietnam y Alemania. Sin embargo, el aumento de las tensiones en la relación económica entre Estados Unidos y China ha incrementado las incertidumbres comerciales, dado que Estados Unidos es el principal socio comercial del país y que el superávit comercial de China en 2017 con Estados Unidos fue de 275.810 millones USD, un récord histórico.

3. PRESENTACIÓN Y DEFINICIÓN DE LA INICIATIVA LA FRANJA Y LA RUTA

3.1. La Ruta de la Seda en la historia

La antigua Ruta de la Seda era una red de rutas comerciales que se estableció a lo largo de la Dinastía Han de China entre 202 a.C. y 8 d.C. con fin de facilitar los comercios de China con las regiones de Asia Central y Oriental. En 1877, Ferdinand von Richthofen, geógrafo alemán, presentó oficialmente el término “Ruta de la Seda” para nombrar esta red de conexiones, ya que la mercancía más común que se podía encontrar sobre ella era la seda principalmente manufacturada en China. A partir de entonces, este término ha sido aceptado y utilizado a nivel mundial.

En la Figura 6 se observa que Chang’an, capital de la dinastía Han (del 206 a. C. al 220 d. C.), ciudad moderna china de Xi’an, se encuentra en el extremo oriental de la ruta. En realidad, este corredor fue oficialmente abierto por el diplomático chino Zhang Qian en la misma dinastía. Según *Shiji* (Memorias históricas) escrito por Sima Qian en el siglo I a.C., Zhang Qian fue enviado por el emperador Wudi con el objetivo prioritario de lograr alizanzas militares con los Yuezhi, tribu de etnia proindoeuropea originalmente establecida en la zona pastizales entre las modernas provincias chinas de Xinjiang y Gansu, para frenar el poder y la agresividad de los Xiongnu, tribus nómadas antiguamente instalada en el territorio de la actual Mongolia.



Figura 6. La antigua ruta de la Seda terrestre. Fuente: Silk-Road in the I century AD – ru.svg

La expedición de Zhang Qian estaba compuesta por alrededor de un centenar de hombres. Tras 13 años en los cuales permanecieron cautivos más de 10 años, finalmente regresó a la corte imperial con solo un miembro de la expedición. Aunque no había logrado establecer ni una sola de las alianzas militares de su misión, Zhang Qian sí informó al emperador de la existencia de 36 reinos en las fronteras occidentales de China, algunos verdaderas potencias comerciales como Nag-Si (Persia), Tiaozi (Caldea) y Li-Qian (el Imperio romano). Zhang Qian también contó todo lo que había visto y describió todos los reinos del oeste, sus costumbres, el tamaño de sus ciudades, sus poblaciones y otros detalles a su emperador.

Posteriormente, los países que la expedición de Zhang Qian visitó también enviaron a sus enviados a Chang'an, y los comerciantes de ambas partes empezaron a recorrer las rutas para comercializar sus mercancías, entre ellas, seda, cerámica, cristalería y oro romanos, platería persa y piedras preciosas. Desde este período se inició la relación diplomática y comercial entre la Dinastía Han de China y Asia Central.

Más tarde, la Ruta de la Seda se expandió en la era de la Dinastía Tang (618-907 d. C.), la dinastía más próspera de la China antigua. Gracias a los sogdianos, un pueblo de lengua irania situado en Asia Central, el comercio con Occidente se disparó. Los

comerciantes sogdianos por un lado viajaron hasta el oeste del Imperio Bizantino y, por otro lado, establecieron un corredor comercial con una longitud de 1.500 kilómetros desde su territorio, actual Tayikistán y Uzbekistán, hasta Tang. Además, los sogdianos también desempeñaron un papel importante en la transmisión del budismo a China.

Cabe mencionar que a partir de la Dinastía Song (960-1279 d. C.) la Ruta de la Seda tuvo una decadencia a causa de la producción propia europea de la seda, porcelana y otros productos tradicionales de China que previamente tenían que importar desde el país asiático. Además, en el siglo XVI d. C. los barcos comerciales navegaban entre las costas chinas y países lejanos como India y Sri Lanka. En comparación con el transporte terrestre, el marítimo fue más rápido, económico y tenía una capacidad de carga mayor.

A lo largo de la Dinastía Ming (1368-1644 d. C.) se desarrollaron a gran escala las rutas comerciales marítimas con India y el sudeste asiático gracias al uso de técnicas de navegación como el compás. El emperador Zhu Di lanzó las expediciones de Zheng He con fin de obligar a los “reyes bárbaros” a entregar “tributos” a la Corte Ming. Estas expediciones comenzaron en Cantón hasta el Sudeste asiático, Indonesia, Ceilán, la India, el golfo Pérsico, la península arábiga, el este de África e incluso el canal de Mozambique tal y como se observa en la Figura 7.

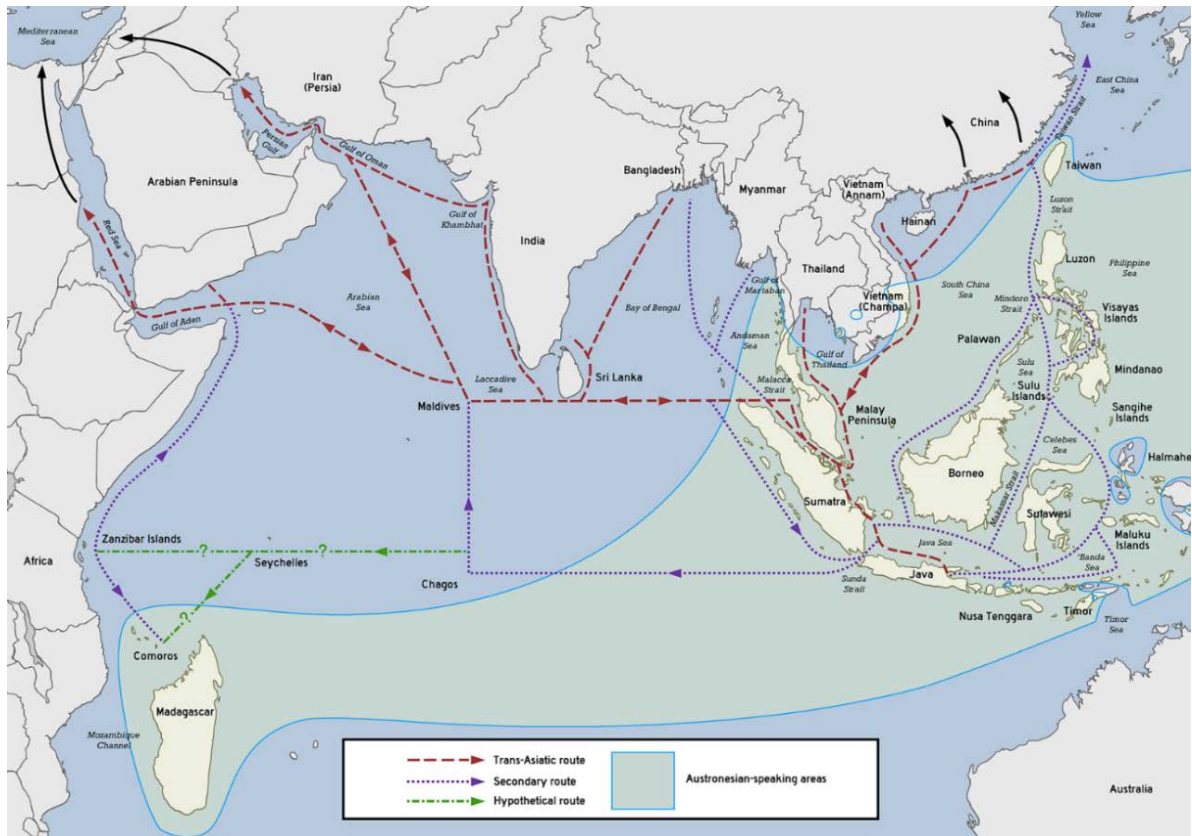


Figura 7. La antigua ruta de la Seda marítima. Fuente: Wikipedia

Las escuadras de Zheng He llegaron a ser de unos 3.000 hombres, compuestas por distintos tipos de naves en número de entre 50 y 300. La Corte Ming logró un importante intercambio diplomático, comercial y cultural con las regiones que había visitado Zheng He en sus 7 viajes. Además, no llevaron a cabo conquistas ni hubo conflictos armados debido a la falta de tradición del colonialismo e imperialismo en China.

En el siglo XVI el imperio portugués empezó a ser protagonista en el mar. Malaca se convirtió en su primera base comercial donde los comerciantes europeos podían comprar directamente las especias y textiles de India y China, llevando a un auge económico en la Ruta Marítima de la Seda. Sin embargo, sin ningún tipo de cambio de divisa, la afluencia de plata procedente de las potencias coloniales de Europa podría haber debilitado el sistema financiero del China, llevando al colapso de la Dinastía Ming. Posteriormente, la Corte Ming decidió prohibir el comercio privado en el mar.

3.2. La nueva Ruta de la Seda

La iniciativa OBOR trata de crear una infraestructura de corredores tanto terrestres como marítimos a lo largo de las antiguas rutas de la seda. No obstante, en la Figura 8 se observa claramente las diferencias entre ellas, que es la extensión del proyecto OBOR hasta los territorios europeos, mientras que la antigua Ruta de la Seda se limitaba a llegar al este del Mediterráneo. Se puede decir que curiosamente el proyecto intenta conectar Asia y Europa dejando a un lado a Estados Unidos.



Figura 8. Comparación entre la Ruta de la Seda antigua y la nueva (el iniciativa OBOR). Fuente: The Economist

3.2.1. Proyecto político

En 1954, Zhou Enlai, primer ministro de China de la República Popular de China, presentó los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica que regulan las relaciones internacionales que debe respetar la comunidad internacional: 1) respeto mutuo por la soberanía y la integridad territorial, 2) la no agresión mutua, 3) la no interferencia en los asuntos internos de otros países, 4) igualdad y beneficio mutuos y 5) la coexistencia pacífica. Esta política de no interferir en los asuntos internos de otros países y “no hacer enemigos” ha tenido una gran influencia en la política exterior actual de China.

Actualmente, la iniciativa OBOR, por un lado, aparece como un llamamiento de China a la comunidad internacional para trabajar conjuntamente hacia un mundo “armónico e

incluyente”. El mismo ex embajador de China en España, Lyu Fan, animó a España a sumarse a esta iniciativa durante su intervención en el foro Club Información en junio de 2019, añadiendo que el espíritu del proyecto es *win-win*, es decir, todos ganan y pueden aprovechar los intercambios comerciales, científicos y culturales.

Por otro lado, a través de la iniciativa, China también intenta exportar su modelo de desarrollo a otros países en vía de desarrollo, el cual está basado en alcanzar un crecimiento económico considerable a través de inversiones masivas en infraestructuras, la exportación y el consumo interno. Además, parece que Bangladesh ya empezó a adoptar el modelo económico chino. Según el artículo “El crecimiento de Bangladesh aporta esperanza, ambición e innovación en la tarea de poner fin a la pobreza”, publicado por la autora Abul Maal en el Banco Mundial en octubre de 2016, Bangladesh, que alguna vez fue considerada una de las naciones más pobres del mundo, es ahora un país de ingresos medios que crece y en el que la pobreza se ha reducido considerablemente durante la última generación. Hay que destacar que la creciente industria de la confección del país ocupa ahora el segundo lugar después de China en el sector de fabricación de prendas de vestir. Este caso es bastante similar a China en los años 90. Su ciclo es: la mano de obra barata reduce el precio de producción, el producto tiene un precio muy competitivo, lo exporta a todo el mundo, finalmente con el dinero ganado vuelve a invertir en la fabricación e incluso en la innovación. De esta manera, los sectores están poco a poco desarrollándose hasta conseguir fabricar productos con un mayor valor añadido. Sin embargo, esta forma de desarrollo es muy controvertido, ya que este tipo de crecimiento económico apenas ha tenido en cuenta los costes del medio ambiente. La industrialización china ha contribuido a los índices de contaminación tanto del aire como del agua, los cuales son los más altos del mundo, así como a una fuerte degradación de la tierra y a una serie de problemas en relación a los recursos.

3.2.2. Proyecto económico

Las autoridades de China han declarado en muchas ocasiones que la iniciativa OBOR no es un instrumento geopolítico para controlar la región sino más bien un proyecto

económico con fin de lograr la prosperidad conjunta sin intervenir en los asuntos internos de otros países.

Según el libro blanco de China publicado en marzo de 2015, la iniciativa OBOR apunta a “promover la conectividad de los continentes asiático, europeo y africano; establecer y fortalecer alianzas entre los países a lo largo del proyecto; construir redes de conectividad multidimensional; realizar desarrollo independiente, equilibrado y sostenible”.

Se considera el proyecto OBOR como el mayor desafío en el desarrollo de infraestructuras que va a cambiar el panorama de la cooperación económica entre Asia y Europa gracias a la creación de una amplia de corredores tanto terrestres como marítimos. Oficialmente se los conocen por sus siglas en inglés como:

1. CMREC: China-Mongolia-Russia-Economic Corridor.
2. NELB: New Eurasian Land Bridge.
3. CCWAEC: China-Central and West Asia Economic Corridor.
4. CICPEC: China-Indo-China Peninsula Economic Corridor.
5. CPEC: China-Pakistan-Economic Corridor.
6. BCIMEC: Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor.

El corredor económico China-Pakistán, también definido como CPEC, es una pieza clave de la iniciativa OBOR que busca conectar el puerto pakistaní de Gwadar con la región autónoma china de Xinjiang mediante una red de autopistas, vías ferroviarias y ductos petrolíferos tal y como se señala en la Figura 9. Además, gracias a la proximidad con el Golfo Pérsico, China puede aprovechar esta vía para transportar el suministro de petróleo en lugar de utilizar el estrecho de Malaca en el Sudeste Asiático, ahorrando tiempo y costes de transporte.

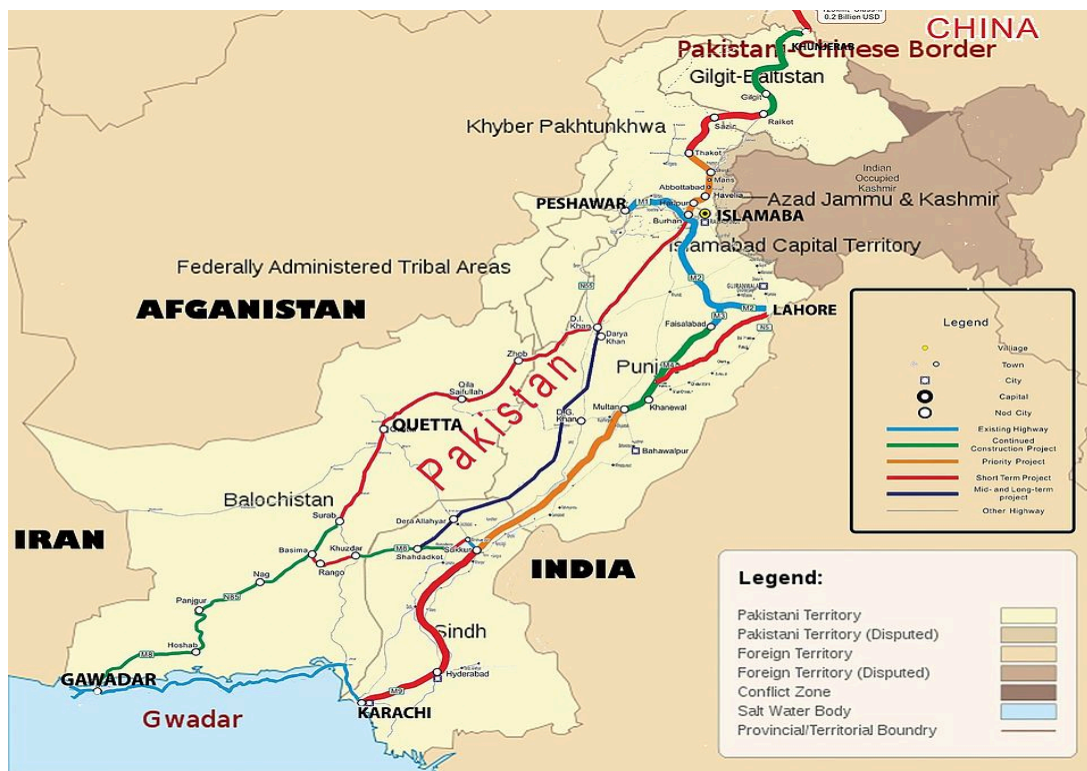


Figura 9. Corredor económico China-Pakistán. Fuente: Wikipedia

El coste de la construcción de dicho corredor se estima en 46 mil millones de dólares. Concretamente, China ha comprometido 1.153 mil millones de dólares para financiar proyectos de construcción y desarrollo del puerto de Gwadar y sus sitios adyacentes, mientras que en el 18 de febrero de 2013 las autoridades pakistaníes firmaron un contrato para la construcción y la operación del puerto de Gwadar con una empresa estatal china. Según los detalles de dicho contrato, el puerto permanece como propiedad de Pakistán, pero la empresa China Overseas Port Holding Company (COPHC) lo gestiona, es decir, el puerto ha sido arrendado oficialmente a China hasta 2059. Además, según el artículo “China to get 91pc Gwadar income, minister tells”, publicado en november de 2017 por Iftikhar A. Khan en DAWN.com, el 91% de los ingresos que se generarían desde el puerto de Gwadar como parte del Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) irían a China, mientras que la Autoridad Portuaria de Gwadar obtendría un 9% de beneficios durante el período de arrendamiento. A pesar de las críticas, también es cierto que el entorno empresarial de Pakistán ha mejorado considerablemente en los últimos años gracias a las inversiones y proyectos de CPEC. Actualmente el país está en el puesto 108 según el Índice de Facilidad para Hacer

Negocios, publicado por el Banco Mundial en 2019, habiendo subido 28 puestos. Además, el éxito del CPEC contribuyó a un crecimiento del 18,8% del comercio entre China y Pakistán.

El corredor Económico China-Mongolia-Rusia (Figura 10) busca conectar las provincias del noreste de China con Mongolia y Rusia, también conocido por su sigla en inglés CMREC. Tal y como muestra la Figura 10, dicho corredor principalmente está basado en una amplia de redes ferroviarias existentes o planificadas. Esta infraestructura supondría una buena oportunidad de desarrollo económico para Mongolia, ya que el país, sin salida al mar, podrá conectar por primera vez con los puertos chinos como Tianjin, Dalian y Dandong para facilitar su exportación de bienes. De hecho, China ya se ha convertido en el primer importador y exportador del país.

Por otra parte, el comercio está creciendo rápidamente entre China y Rusia, estimado en 110.000 millones de dólares en 2019, un aumento interanual del 3,1%. Actualmente, China también es el primer importador y exportador de Rusia según los datos ofrecidos por oec.world.



Figura 10. Corredor económico China-Mongolia-Rusia. Fuente: Standard Chartered

El corredor económico China-Península de Indochina (Figura 11), conocido como CICPEC, busca conectar varias ciudades del sur de China con las principales ciudades del sudeste asiático, como Hanoi en Vietnam, Vientiane en Laos, Phnom Penh en Camboya, Bangkok en Tailandia, Kuala Lumpur en Malasia y Singapur mediante modernas carreteras, ferrocarriles y rutas marítimas. El corredor está planificado para conectar mejor las economías vecinas y fortalecer la cooperación entre el área de Libre Comercio de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) y China. Según la noticia titulada “China y ASEAN reforzarán relaciones económicas y comerciales” publicada en Xinhuanet.com, el flujo de inversión extranjera directa (IED) de China a ASEAN alcanzó 10.200 millones de dólares en 2018, lo que representó un 6,6% de la IED total en ASEAN. Además, China mantuvo su posición como mayor socio comercial de ASEAN desde 2009 y, en 2018, China fue la tercera mayor fuente de IED de ASEAN entre los socios de ASEAN, mientras que, según estadísticas de la parte china, ASEAN superó a Estados Unidos como segundo mayor socio comercial de China en el primer semestre de 2019.

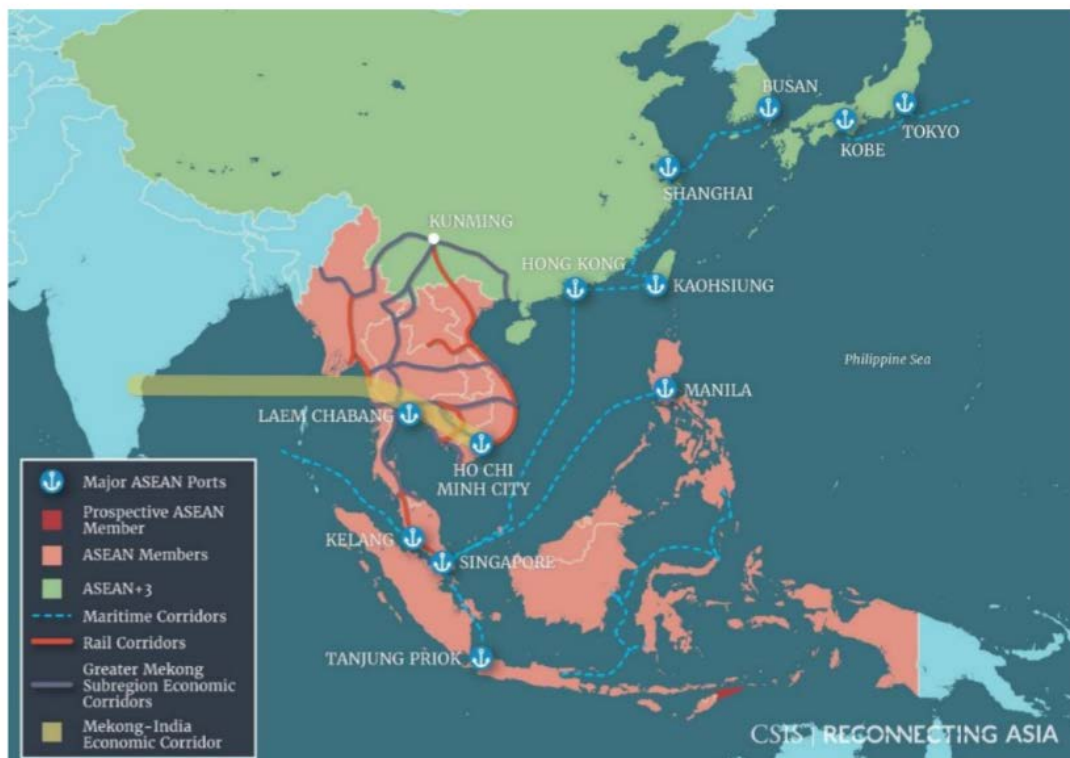


Figura 11. Corredor económico China-Península de Indochina Fuente: Parra Pérez, 2017

El nuevo puente intercontinental Eurasia (Figura 12) es la rama meridional de las conexiones terrestres de la iniciativa OBOR el cuál básicamente consiste en desarrollar el transporte ferroviario entre China y Europa a través de Kazajstán, Rusia y Bielorrusia. Los trenes de carga conectan Yiwu con Madrid, y Wuhan con Hamburgo y Lyon. Este corredor buscar aumentar la frecuencia del transporte ferroviario para acelerar el comercio a lo largo de esta ruta y aumentar su competitividad frente al transporte marítimo. Además, este proyecto se complementa con una simplificación de los procedimientos aduaneros.

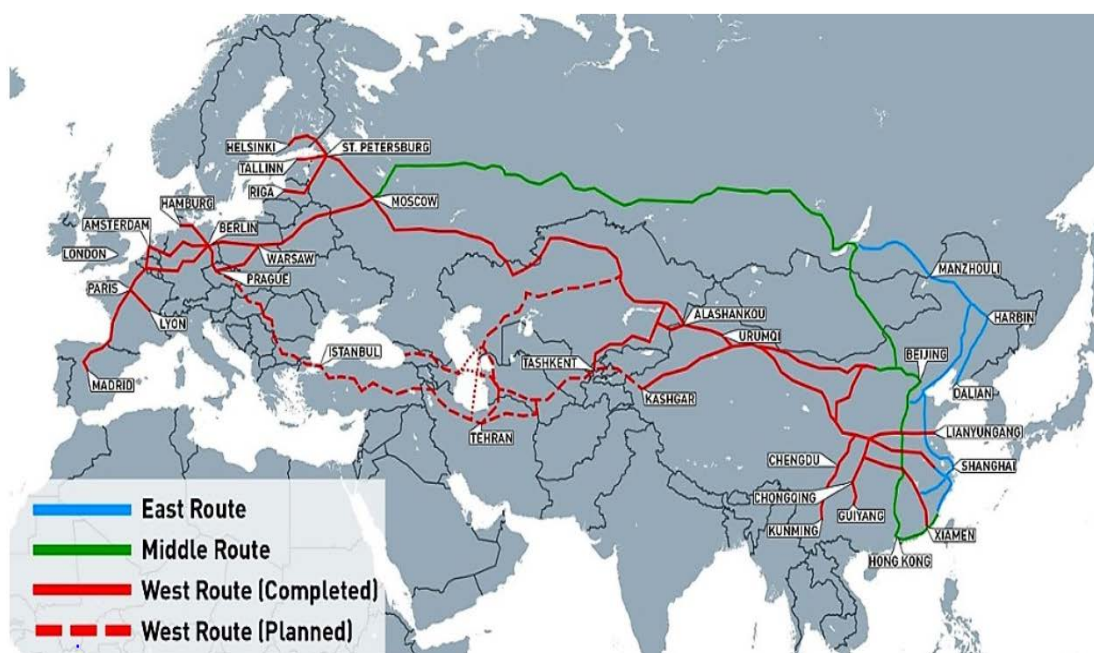


Figura 12 Nuevo puente intercontinental Eurasia. Fuente: Mediarail.be

3.3. Financiación del proyecto

En 2014 se fundó el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (AIIB) en Pekín que se considera una de las fuentes de la financiación de la iniciativa OBOR. Se trata de una institución financiera internacional propuesta por el gobierno de China en octubre de 2013 con propósito de ofrecer la financiación para proyectos de infraestructura en Asia. Actualmente la entidad consta de 80 miembros, incluyendo países occidentales como Bélgica, Reino Unido, España, Alemania, Francia, Canadá, Australia, mientras que Estados Unidos y Japón no tienen intención de participar. Merece la pena mencionar

que dentro del AIIB solamente China con el 26,06% de votos, está por delante de la Unión Europea, que representa el 16,13% sin contar el Reino Unido.

Aunque la iniciativa OBOR y el AIIB no están oficialmente asociados, en una entrevista que hizo *Forbes* en 2017 a Laurel Ostfield, directora de comunicaciones de AIIB, éste mismo ha afirmado que si un proyecto de la iniciativa OBOR llega al AIIB, podrá invertir en él. También ha añadido que, obviamente, hay una conexión entre su banco y el proyecto OBOR, ya que éste es una iniciativa presentada por el gobierno chino para promover la conectividad en Asia, mientras que el mandato del AIIB es financiar la infraestructura para mejorar el desarrollo económico de la región. De todos modos, el AIIB es una entidad independiente. Además, según *Bloomberg*, el presidente del AIIB Jin Liqun ha comentado que la transparencia es uno de los objetivos de su banco y que tiene un equipo internacional de expertos para controlar la corrupción.

A diferencia del AIIB, el Fondo de la Ruta de la Seda (NSRF) es un fondo de inversión y desarrollo destinado exclusivamente a la financiación de la iniciativa OBOR. El gobierno chino prometió 40 mil millones de dólares para la creación del fondo de inversión establecido el 29 de diciembre de 2014. La estrategia de NSRF consiste en fortalecer el comercio y la cooperación entre los países participantes en el proyecto OBOR. Para ello no solo financia proyectos concretos sino que también lleva a cabo acuerdos de cooperación con organizaciones internacionales y empresas, además de memorandos de entendimiento con otros bancos. En una entrevista que CGTV realizó a Wang Yanzhi, director general de dicho fondo, comentó que el NSRF ofrece capital para las inversiones a medio y largo plazo y que apoyan inversiones directas extranjeras basadas en los principios de mercado y las prácticas internacionales y que han de ser responsables con la sostenibilidad del fondo y al asumir riesgos.

En comparación con otros fondos, cuya forma organizativa es principalmente sociedad limitada, capital privado en particular, el NSRF es una compañía de responsabilidad limitada. Sus cuatro accionistas son: Administración Estatal de Divisas (65%), Corporación de Inversión de China (15%), Banco de Exportación e Importación de China (15%) y Banco de Desarrollo de China (5%). El Fondo tiene un capital total de

40 mil millones de dólares, y la primera aportación de capital es de 10 mil millones de dólares, desembolsados por los accionistas.

3.5. Riesgos

En el proyecto OBOR, por su dimensión y alcance geográfico en numerosos países cuyos intereses pueden ser muy distintos, los participantes tienen que enfrentarse a una serie de desafíos de tipo financiero, operativo y geopolítico, por lo cual es imprescindible una cooperación amplia y profunda al nivel mundial.

Según el estudio “China’s Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape”, realizado por OECD, el proyecto OBOR requiere unos 26 billones de dólares de inversiones en la construcción de infraestructura para 2030. Sin duda alguna, obtener una financiación sostenible es uno de los desafíos principales del proyecto. No obstante, los bancos chinos, que suponen una gran fuente de inyección financiera inicial para dicho proyecto, actualmente tienen sus propias dificultades.

Debido a una deseceleración del crecimiento económico en China, que crece a su ritmo más bajo de las tres últimas décadas (6,1% en 2019), muchas empresas privadas, especialmente de la construcción y las manufacturas, están a riesgo de la bancarrota por la falta de liquidez para enfrentarse a su excesivo endeudamiento. Además, la elevada deuda de gobiernos locales supone una fuente de inquietud para la macroeconomía del país. Según el trabajo “Rethinking China’s Local Government Debt in the Frame of Modern Money Theory”, elaborado por Zengping He y Genliang Jia de la Universidad Renmin de China, la situación crediticia de los gobiernos locales chinos no es nada optimista debido a las grandes necesidades de gastos en infraestructura. El coeficiente de apalancamiento (deuda del gobierno central y local/PIB) fue de alrededor de 37% en 2017. Sin embargo, si se incluía la deuda de los gobiernos locales, esta proporción podría superar un 90%. El aumento acelerado de la deuda china pone en riesgo a su banca. Como consecuencia, la disposición de recursos financieros de los bancos chinos al servicio de la iniciativa OBOR no es un tema fácil de resolver.

En cuanto a riesgos exteriores, existen muchas preocupaciones sobre el estado de los países participantes en el proyecto como Pakistán, Uzbekistán, Kirguistán y Kazajistán. Estos países tienen problemas internos como corrupción, infraestructura subdesarrollada o inestabilidad política. Además, según las evaluaciones de riesgo-país, elaboradas por COFAC en 2019, tienen un riesgo alto e incluso muy alto para una inversión económica. Sin embargo, según Jin Sheng, en su informe “Analyzing the Risks of China’s ‘One Belt, One Road’ Initiative”, para el proyecto OBOR aún no se ha desarrollado un organismo como el Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (OMGI) cuyo objetivo es facilitar la corriente de inversión de capitales en países en desarrollo y ofrecer la garantía a los inversores contra las pérdidas ocasionadas por riesgos no comerciales, entre ellos, expropiación, inconvertibilidad de divisa, guerra civil y disturbios.

Es conocido el fracaso de la presa de Myitsone en Myanmar, un ejemplo representativo del riesgo político y medioambiental que necesitan asumir los proyectos de China en el extranjero. Pues se trata de uno de los proyectos hidroeléctricos más grandes de China fuera del país cuyo valor asciende a 3.600 millones de dólares. Según el memorando firmado por las autoridades de ambos países en 2009, la Corporación de Inversión de Energía de China (SPIC) cubría la mayoría del coste de construcción, mientras Myanmar obtendría el 10% de electricidad generada de forma gratuita. Por su parte, la electricidad generada principalmente se exportaría a Yunnan, China. Además, el gobierno recaudaría un impuesto de retención y uno por la exportación de la electricidad a China. Tras un período de 50 años, el gobierno birmano sería el propietario del proyecto y ganaría alrededor de 54 mil millones de dólares a través de pagos de impuestos, energía y acciones, lo que representa el 60% de los ingresos totales del proyecto durante los 50 años contratados. Sin embargo, el 30 de septiembre de 2011, en un discurso ante el parlamento, el presidente de Myanmar, Thein Sein, anunció que el proyecto de la presa de Myitsone sería suspendido durante su mandato de gobierno debido a la oposición pública y cuestiones ambientales. China insistió en que el contrato era válido y presionó al gobierno birmano para reanudar el proyecto. Ahora, la decisión puede ser un dilema para el nuevo líder del Myanmar, Daw Aung San, ya que si reanuda el

proyecto, habrá nuevas protestas, críticas de la oposición y problemas medioambientales. Si toma la decisión de cancelar el proyecto, tendrá que devolver 800 millones de dólares y las pérdidas causadas por el proyecto estancado. Además, correrá el riesgo de empeorar la relación con China, su mayor socio comercial aunque también existen otras alternativas como ofrecer a China proyectos hidroeléctricos más pequeños con menos impacto ambiental.

4. ANÁLISIS DE IMPACTOS

4.1. Impactos generales

En el ámbito económico y financiero, la iniciativa OBOR está teniendo un gran impacto en el comercio y la inversión entre China y los países participantes. Según el artículo “Logros del OBOR a través de Datos”, publicado en sohu.com, China exportó, en 2016, mercancías por valor de 5,874 billones de dólares a los países a lo largo de la ruta, lo que supone un 27,8% de las exportaciones totales del país. De hecho, las exportaciones chinas a estos países ya superan las de Estados Unidos y de la Unión Europea, los dos principales destinos de la exportación china. Además, China importó mercancías por valor 3,661 billones de dólares, lo que supone 23% de la importación total (Figura 13). Los flujos comerciales incluso podrán continuar creciendo a medida que se aumenta la inversión en infraestructura.

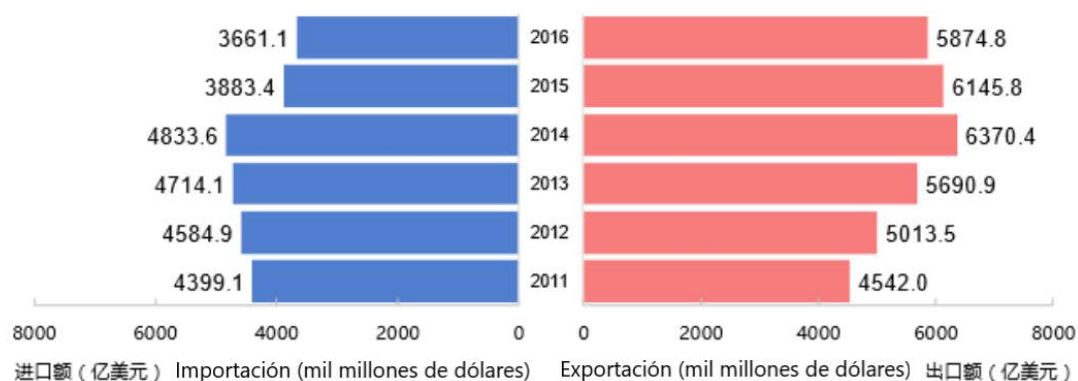


Figura 13. Importe (dólares) de las importaciones y exportaciones (período 2011-2016) a través del OBOR. Fuente: Sohu.com

En cuanto a las inversiones extranjeras, cabe mencionar que la existente infraestructura de muchos países a lo largo del OBOR está teniendo ciertas presiones a medida que crecen su población, urbanización y desarrollo económico. Como consecuencia, necesitan una inversión continua para mejorarla. Sin embargo, carecen de la capacidad financiera para desarrollar su infraestructura a través de la banca. Por lo tanto, el OBOR desempeña un papel positivo para los países en vía de desarrollo a lo largo de la ruta y supone una buena oportunidad para mejorar su infraestructura, ya que la inversión que trae el proyecto OBOR puede ser una alternativa de financiación para estos países, creando efectos indirectos positivos más allá de los proyectos iniciales y facilitando más inversiones. No obstante, también existen muchos riesgos financieros especialmente si el volumen de comercio disminuye, cuya consecuencia sería hacer perder básicamente la rentabilidad y la sostenibilidad de los proyectos en curso y sus financiaciones.

En el ámbito geopolítico, los principios del OBOR no son amenazar a otros países sino brindar un crecimiento mediante cooperaciones *win-win*, es decir, todos ganan y poder aprovechar los intercambios comerciales, científicos y culturales. También es cierto que el OBOR puede influir en la política principal, la estrategia de desarrollo, las relaciones exteriores y las inversiones de China. Finalmente, tendrá impactos en la geopolítica regional e incluso mundial.

Las autoridades chinas enfatizan que la iniciativa OBOR no posee ningún compromiso político y está basado en una cooperación económica internacional con beneficios mutos en lugar de interferencia política. Sin embargo, a nivel regional, la respuesta de no participar en dicha iniciativa de India está basada en sus preocupaciones de seguridad fronteriza. Cabe recordar que este país tiene una disputa fronteriza sin resolver con China. Las tropas chinas frecuentemente realizan actividades a través de la línea de control que delimita los territorios controlados por ambas partes. Además, como parte del OBOR, China y Pakistán están construyendo el Corredor Económico (CPEC) para unir la región occidental de Xinjiang de China con el puerto de Gwadar de Pakistán. Este corredor atraviesa la disputada región de Cachemira, que está actualmente ocupada por Pakistán, India y China. El

establecimiento de un proyecto con China en Cachemira otorga cierta legitimidad a la ocupación de Pakistán. Sin embargo, la posición clara de India sobre este tema es que Pakistán está ocupando ilegalmente el territorio indio.

A nivel internacional, Estados Unidos como la primera potencia mundial geográficamente no está incluido por el OBOR y su respuesta a una China en ascenso se ha centrado en gran medida en reforzar su poder militar en Asia-Pacífico e incluso en el Indo-Pacífico. La reciente estrategia de Seguridad Nacional de la Administración de Trump es ayudar a las naciones del sur de Asia para que mantengan su soberanía a medida que China aumenta su influencia en la región. Por el contrario, Pekín ha utilizado su considerable influencia geoeconómica para afirmar su influencia estratégica sobre Pakistán, Sri Lanka, Myanmar y otros estados. Como señalaron algunos expertos, esto podría finalmente permitir que China se convierta en una "potencia residente" en la región.

Para la Unión Europea, la relación con China debe orientarse principalmente hacia la mejora de la infraestructura, el comercio, la tecnología digital y la conectividad entre personas según el artículo titulado "Council Conclusions on EU Strategy on China" publicado por el Consejo de la Unión Europea en 2016. Además, al enfrentar la crisis de la deuda soberana de la zona euro y la crisis de los refugiados, mejorar la conectividad puede facilitar la entrada de inversión extranjera y más oportunidades comerciales. Sin embargo, si el proyector OBOR se plantea en objetivos puramente económicos o no es la razón principal por la cual existen diferentes voces dentro de la UE.

En general, las opiniones en cuanto al OBOR varían significativamente según la geografía. Es decir, los países de Europa Occidental tienden a ser más conservadores en comparación con los países de Europa Central y Oriental. De hecho, se fundó en 2012 en Budapest la Cooperación de "17 + 1" en la que participan los 17 países de Europa Central y Oriental y China. Los objetivos de esta cooperación son promover la iniciativa OBOR y mejorar la cooperación en los campos de infraestructura, transporte y logística, comercio e inversión. Actualmente hay varios proyectos de infraestructura

en proceso, entre ellos, la autopista E763 de Serbia, el ferrocarril Budapest-Belgrado en Hungría y la construcción del puente de Pelješac liderada por el gobierno croata y el consorcio chino *China Road and Bridge Corporation*.

Según las estadísticas de la Aduana de China, el volumen comercial de China con los países de Europa Central y Oriental ascendió a 67.980 millones de dólares en 2017, un aumento del 15,9% en comparación con el de 2016. Cubría industrias como maquinaria, química, telecomunicaciones y energía renovable. Sin embargo, las opciones europeas han mostrado la opinión de que China está siguiendo una estrategia para dividir Europa y finalmente beneficiar a ese país.

4.2. Impactos en el ámbito logístico

Se puede decir que la logística es una de las claves fundamentales para que el proyecto OBOR pueda obtener éxito, ya que la mejora de la infraestructura existente y el desarrollo de nuevas rutas comerciales pueden cambiar la cadena de suministros, la conectividad entre países e incluso las relaciones geopolíticas entre los países participantes.

Tras la Reforma y Apertura Económica de China en 1978, aprovechando los bajos costes de mano de obra, las empresas tanto extranjeras como nacionales empezaron a fabricar sus productos en las regiones costeras chinas como Zhejiang, Cantón y Fujian con objetivo de exportar posteriormente estos productos a mercados exteriores. Dado el gran volumen de los productos de bajo coste unitario, la modalidad convencional es transportar estos productos desde la fábrica hasta los puertos de la costa y desde allí se envían por barco a los principales mercados de Estados Unidos y Europa. Para los productos con destino a Europa, esto implica un largo viaje cuyo tiempo de tránsito llega a ser más de 30 días. Además, puede alargarse debido al mal tiempo y otros problemas. Sin embargo, actualmente, debido a la subida de los costes de manufactura en las empresas de la costa china, muchas compañías como HP, FOXCONN y CHANGAN AUTOMOBILE han instalado e incluso relocalizado sus fábricas

en China interior. Por lo tanto, trasladar sus productos desde la fábrica hasta los puertos aún supone más tiempo y costes.

Por otra parte, empiezan a fabricar en China productos de alta tecnología como móviles, ordenadores y coches eléctricos. Según los datos ofrecidos por OEC, en 1995, la exportación textil ocupaba más de 25% del total de China. Sin embargo, este porcentaje disminuyó hasta menos de 2% en 2018, mientras el porcentaje de la exportación de equipamientos electrónicos aumentó hasta 28,6% y el de maquinarias hasta 18,3%. Este tipo de productos no solamente tiene un valor unitario relativamente alto sino que su mercado cambia muy rápidamente. Como consecuencia, si el tiempo en tránsito se alarga, aumenta la inversión en *stock*, se produce una falta de *feedback* a tiempo real con el mercado e incluso una mayor posibilidad de sufrir un daño en la mercancía.

La línea ferroviaria de OBOR supone una ruta alternativa de logística para las empresas a lo largo del trayecto, ya que el tiempo de tránsito del tren es menor que el del transporte marítimo, lo que permite la exportación de productos perecederos y, además, los costes son inferiores a los del transporte aéreo, lo que constituye una opción muy favorable para el movimiento de la mercancía.

Además, la línea férrea acaba de incorporar un canal verde que permite a las empresas superar las gestiones aduaneras con facilidad, así como varios depósitos en Polonia y Alemania para la carga y descarga de mercancías, que multiplican las opciones de intermodalidad. En resumen, a nivel logístico, el impacto de la iniciativa OBOR es naturalmente positivo para Asia Central como enlace entre el Este y el Oeste, ya que se trata de un área de tránsito. En la práctica, las redes ferroviarias son una alternativa logística importante que probablemente contribuirá a un flujo más eficaz de los productos chinos hacia los mercados extranjeros como Europa y Asia Central y viceversa.

En cuanto al medio ambiente, el transporte marítimo, en el ámbito mundial, es el modo más utilizado para el comercio internacional, acaparando el 80% del envío de

importaciones y exportaciones. Se trata del modo de transporte que soporta mayor movimiento de mercancías, tanto en contenedor, como graneles secos o líquidos. Por una parte, este tipo de transporte puede mover grandes volúmenes a grandes distancias. Por otra parte, el coste es el más bajo, especialmente en cuanto al transporte a larga distancia. En ocasiones es más barato llevar un contenedor de un lado a otro del mundo que moverlo al interior del país por vía terrestre. Sin embargo, según el artículo “¿Qué contamina más, los aviones o los barcos de carga?” publicado en la web Ambientum, la industria de transporte marítimo es responsable de casi el 2,5% de las emisiones de gases contaminantes de efecto invernadero. Si la tendencia continúa, la cifra aumentará al 17% de las emisiones de gases invernadero en los próximos 30 años. Además, uno de los problemas es que la industria del transporte marítimo hasta ahora no había estado regulada por los acuerdos sobre cambio climático, ni por ningún tratado para reducir sus emisiones.

El transporte aéreo también se utiliza mucho en el comercio internacional, especialmente para aquel tipo de mercancía con alto valor y su tiempo de tránsito desempeña un papel esencial. No obstante, no resulta aconsejable para otros como graneles, mercancías de bajo valor y gran peso y/o volumen, por razones técnicas o de coste. Un importante motor de la carga aérea en los últimos años ha sido el creciente uso de Internet y del comercio electrónico, ya que a menudo los productos adquiridos mediante pedidos online se encuentran en el extremo opuesto del mundo, y es preciso transportarlos a la mayor brevedad posible, cosa que otro tipo de transporte no puede ofrecer. Al quemar combustible, los vuelos producen gases de efecto invernadero, principalmente dióxido de carbono (CO₂). Esto contribuye al calentamiento global cuando son liberados hacia la atmósfera. La aviación contribuye con alrededor del 2% de las emisiones mundiales de carbono del mundo, según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Comparando con los dos modos de transporte mencionados, el ferrocarril es más sostenible por unidad transportada y el menos contaminante en materia de emisiones. En concreto, el transporte en tren de mercancías realiza 9 veces menos emisiones de CO₂ que el transporte por carretera, y 160 veces menos que el avión. Por lo tanto, por

un lado, se trata de un modo de transporte alternativo para las empresas que toman seriamente en cuenta la sostenibilidad medioambiental.

4.3. Casos reales

El intercambio entre Oriente y Occidente a través del proyecto “La Franja y la Ruta” supondría toda una revolución para el comercio exterior de los países a lo largo de las rutas, habiéndose firmado muchos contratos entre ellos y generando beneficios para el desarrollo económico. Dicho lo cual, el objetivo de esta tesina es analizar la utilidad del proyecto OBOR para las empresas españolas mediante el estudio de casos reales para confirmar la hipótesis de que, dependiendo del sector, las empresas nacionales pueden aprovechar la infraestructura del OBOR, para lo cual se han elegido dos casos reales: AMES GROUP y MANGO.

Los motivos por los que he elegido estos dos casos son los siguientes. En primer lugar, en ambas empresas he trabajado como técnico de logística y he tenido la oportunidad de participar en proyectos de logística de forma personal. En segundo lugar, AMES GROUP pertenece al sector de la automoción y MANGO al textil, que constituyen sectores clave para la exportación española. Además, ambos importan materias primas o prendas confeccionadas desde China y exportan sus productos finales al mercado chino. En tercer lugar, existe una gran diferencia entre los productos que exportan ambas compañías en cuanto al volumen, precio unitario y su logística, por lo que se puede analizar la utilidad del proyecto OBOR para las empresas exportadoras españolas desde diferentes perspectivas.

AMES GROUP es una empresa fundada en el año 1951 que se dedica a la fabricación y venta de piezas metálicas sintetizadas. La sede social se encuentra cerca de Barcelona (España), en el polígono industrial de Sant Feliu de Llobregat. Se trata de una empresa independiente financiera y tecnológicamente, con capital 100% español. Con centros productivos en España, Hungría, Estados Unidos y China dispone de una red de ventas y asistencia técnica a nivel mundial, que da servicio a más de 600 clientes situados en más de 50 países.

Actualmente, AMES GROUP es uno de los líderes mundiales en la fabricación de piezas metálicas sinterizadas en grandes series. De acuerdo a las necesidades crecientes de piezas metálicas en el sector automovilístico de China, la empresa decide introducir principalmente sus productos en dicho mercado (Figura 14).



Figura 14. Productos AMES GROUP. Fuente: Página oficial de AMES GROUP

Los consumidores de las piezas metálicas sinterizadas de AMES GROUP principalmente son las empresas del sector automovilístico. Pueden ser multinacionales como Toyota Motor Corporation, Volkswagen Group, Ford Motor Company, Nissan Motor Company, etc. o los proveedores de estas empresas, entre ellas, Robert Bosch GmbH, KSPG AG, Schaeffler Group, Faurecia. Todas las empresas citadas disponen de fábricas en China, y básicamente se encuentran en las tres grandes zonas industriales: Golfo de Bohai, Delta del Río Yangtze y Delta del Río Perla.

En cuanto a la estrategia propia de logística de la empresa, AMES GROUP dispone de una cartera de clientes bastante amplia. En el caso de que un cliente chino acepte su oferta, es factible operar solamente con un operador logístico internacional para entregar la mercancía al destinatario chino sin contratar a ningún distribuidor local en este país. Es decir, cuando se produce la venta se establece el medio de distribución, por lo que no es imprescindible transportar la mercancía a China previamente para venderla allí posteriormente.

En segundo lugar, el tiempo en tránsito hasta China es muy largo, ya que normalmente supera 40 días, y hay mucha incertidumbre en este proceso. Actualmente, AMES GROUP prefiere ofrecer a los clientes chinos condiciones EXW. Si la cantidad es muy poca, también pueden ser DDP o DAP a través de UPS o DHL.

En 2017 AMES GROUP abrió una fábrica con una inversión de 14 millones de euros en la ciudad de Wuhu, a unos 300 kilómetros de Shanghai, para suministrar a sus clientes en China. Como es una planta nueva, la empresa necesita enviar maquinarias y herramientas de producción desde Barcelona. Sin embargo, no ha optado por la logística del proyector OBOR por las siguientes razones principales: en el coste de transporte, las tarifas de exportación desde Madrid hasta Yiwu se sitúan en unos 2.700 euros por un contenedor con 24 toneladas de carga útil. Evidentemente, el coste es mayor en comparación con un contenedor de 20 pies por barco cuya capacidad máxima de carga es 28 toneladas. Además, el coste aproximado del puerto de Barcelona al de Shanghai es de 1.000 euros, por lo que el transporte puerta a puerta no superará 2.000 euros, sumando los costes de transporte doméstico en China por carretera hasta el destino final en Wuhu. Cabe señalar que la parada del tren Madrid-Yiwu más cerca de la planta final es Yiwu, una ciudad que se encuentra a casi 400 kilómetros. En este caso, los costes de transporte doméstico también son más caros que desde Shanghai. En cuanto al tiempo de tránsito, la empresa no tiene urgencia, ya que está previsto más de un año de plazo para ir enviando e instalando las maquinarias y herramientas de producción para su nueva planta en Wuhu, con lo cual en este caso no ha aprovechado la ventaja del proyecto OBOR en el tiempo de tránsito. Sin embargo, el departamento de logística de la empresa no ha descartado la utilización de la iniciativa OBOR en el futuro cuando tenga que enviar productos con mucho volumen a sus clientes en China de manera urgente, ya que cuando el tiempo de tránsito es esencial y el peso de la mercancía supera más de dos toneladas, el precio del envío aéreo dispara. Utilizando la infraestructura del OBOR se puede ahorrar más de la mitad del tiempo y costes.

Punto Fa, S.L., cuyo nombre comercial es MANGO, es una multinacional española dedicada al diseño, la fabricación y la comercialización de prendas de vestir y complementos para mujer, niño y hombre. Fundada en 1984, su sede central se encuentra ubicada en Palau-solità i Plegamans en Barcelona, España. Actualmente tiene 2.163 puntos de venta distribuidos en 112 países, cuya facturación fue 2.374 millones de euros en 2019.

Los consumidores finales de las prendas de MANGO principalmente son mujeres y hombres jóvenes y urbanos que quieren vestir bien a un precio accesible. La mayoría de sus clientes oscilan entre los 16 y los 36 años, aunque no existen limitaciones de edad. Independientemente de sus características, MANGO les ofrece una gran variedad de productos. Por ejemplo, sumando prendas y complementos, en la temporada de otoño e invierno del 2019, la línea de mujer tuvo más de 5.600 modelos diferentes, la de hombre más de 1.500 modelos y la de niños, también más de 1.500 modelos.

Los cambios de temporada y estilos de prendas de MANGO se establecen de conformidad con las estaciones del año. Normalmente son dos temporadas: primavera-verano y otoño-invierno. Además, en algunas ocasiones se diseñan modelos especiales para algunas regiones como países árabes o tropicales.

La empresa dispone de tres canales de venta. El primero es a través de sus tiendas físicas propias las cuales se encuentran principalmente ubicadas en los mercados cercanos europeos. Estas tiendas las gestiona la central en Barcelona. El modelo es B2C, en el que las tiendas se consideran puntos de venta, exponiendo los productos hasta que sean comprados por los consumidores finales. Además, estas tiendas propias pueden devolver su *stock* sobrante de cada temporada al almacén central de MANGO en Lliçà d'Amunt.

El segundo es a través de su franquicia, es decir, la empresa vende sus productos bajo condicionales especiales a los franquiciados en todo el mundo y ellos venden a los clientes finales ganando el margen. En este caso la compraventa está basada en Incoterms y se finaliza cuando los franquiciados reciben su mercancía. Se considera como exportación ya que las tiendas de franquicias están fuera de Europa, básicamente situadas en mercados lejanos como Asia, América Latina y África. En algunas ocasiones los franquiciados también comercializan los productos de MANGO en alguna página web o plataforma de su zona. El último canal es a través del comercio electrónico, totalmente gestionado por la empresa misma. Este canal consiste en mango.com y otras páginas oficiales de venta en diferentes países. Debido a la

explosión del comercio electrónico a nivel mundial, actualmente el canal está experimentando su mayor crecimiento en la historia y ya supone más del 30% de la facturación total de la empresa.

En cuanto a la distribución, cabe mencionar que la empresa no tiene fábricas y una parte de sus diseños se realizan en su sede y la otra parte se subcontrata a proveedores externos, en ambos casos se encargan del proceso de producción los proveedores fuera de Europa, principalmente en China, Bangladés, India, Turquía y Marrueco. Todas las prendas confeccionadas desde manos de los proveedores se envían al centro logístico de MANGO en Lliça d'Amunt en Barcelona y de allí se manda a cada punto de venta en el mundo. Trabajan con el sistema de "Phase in", es decir, cada modelo tiene su fecha límite para exponerse en el escaparate y debe llegar a los puntos de venta antes de esta fecha, pero también es necesario tener en cuenta el espacio de su almacén, ya que no puede superar su capacidad de almacenamiento.

El mercado chino siempre ha sido muy atractivo para la expansión internacional de MANGO, puesto que se trata de uno de los de mayor crecimiento del mundo, y especialmente en las urbes chinas de más de 3 millones de habitantes, donde se concentra la mayor parte de la población del país asiático y donde existe una fuerte demanda de marcas internacionales. La firma tenía más de 200 tiendas físicas en el gigante asiático en 2010. Sin embargo, debido tanto a la gran competencia procedente del grupo INDITEX y UNIQLO como al desarrollo del comercio electrónico, MANGO cerró la mayoría de sus tiendas físicas en China durante 2018, y ha concentrado su negocio en el país especialmente a través de venta online. Por consiguiente, abrió su almacén en Shanghai para dar soporte a la tienda virtual en TMALL, *marketplace* operado por el Grupo Alibaba.

Bajo la decisión tomada por el departamento de Cadena de Suministro de la empresa, teniendo en cuenta las necesidades de tienda virtual, se envían semanalmente mercancías al almacén de Shanghai y desde allí en primer lugar se re-etiquetan, y después se distribuyen a todas las tiendas físicas e incluso a los consumidores finales de venta online.

Según la tabla 1, a partir de datos extraídos del sistema de logística de MANGO, cada mes la empresa envía alrededor de 120 metros cúbicos de mercancía a su almacén en Shanghái, China, por vía aérea cuyo tiempo de tránsito son unos 5 días contando el despacho de importación en el destino.

Tabla 1. Unidades y su volumen enviadas al almacén de MANGO en Shanghai desde enero hasta noviembre de 2020

Años	Fecha expedición (CSE)	Unidades caja	Val Volumen (m³)
2020	ene	38434	192,17
	feb	43547	217,735
	mar	116075	580,375
	abr	134980	674,9
	may	216362	1081,81
	jun	191327	956,635
	jul	123451	617,255
	ago	97779	488,895
	sep	49603	248,015
	oct	13486	67,43
	nov	30990	154,95
Total general		1056034	5280,17

El Departamento de Cadena de Suministro de MANGO ha optado por la logística del proyecto OBOR por las siguientes razones principales. En primer lugar, los productos de moda están especialmente ligados a la temporalidad. Cada temporada está dividida en cinco bloques, cada bloque corresponde a un mes. Es decir, cada mes tiene novedad de productos y tienen que llegar a estar expuestos en la tienda a tiempo. Además, normalmente cada bloque de productos llega al almacén central solamente con un mes de antelación desde los proveedores con lo cual la empresa descarta enviarlos por vía marítima a mercados lejanos salvo a algunos países del hemisferio meridional como Chile, Perú y Argentina donde venden productos de la temporada anterior. En el caso de China, el tiempo de tránsito por vía ferroviaria a través del proyecto OBOR son unos 20 días. No obstante, si contamos tres días de promedio del tiempo de despacho y uno o dos días del transporte doméstico, los productos llegarán con el tiempo muy ajustado a los escaparates. Por consiguiente, cualquier pequeño retraso puede influir negativamente la exposición de productos y su venta. En segundo lugar, MANGO divide las prendas en dobladas y colgadas en términos del tipo de empaquetado. El primero se refiere a aquellas que pueden doblarse y almacenarse

unas encima de otras como camisetas, jerséis y pantalones. Este tipo de paquete es muy fácil de transportar, ya que se meten las prendas en cajas pequeñas después de doblarlas y se pueden poner las cajas una encima de otra. Sin embargo, el segundo se refiere a las prendas que deben estar colgadas todo momento para no arrugarse, entre ellas, trajes, abrigos y chaquetas de piel. Además, el tiempo de tránsito siempre menor es mejor, ya que es muy sensible a la humedad y la temperatura. Por tal razón, un contenedor de tren no es adecuado para transportar prendas de moda. En tercer lugar, el tren raramente sale de Madrid una vez por semana y frecuentemente se suspende el viaje, se suman otros problemas técnicos, como el cambio de conductores en cada país, que ralentiza el trayecto. MANGO necesita realizar semanalmente un envío a China, y la falta de periodicidad convierte este proyecto en inviable. No obstante, el departamento de Export de la firma no descarta aprovechar la infraestructura para transportar materiales del interiorismo para las tiendas físicas en China tal y como está haciendo el Grupo INDITEX.

Más allá de los dos casos analizados anteriormente, según Óscar García Madarro, director de la operadora logística Operinter CTGA Tramer, especializada desde hace tres décadas en el transporte de mercancías por vía aérea, terrestre y marítima, sus clientes se han interesado en numerosas ocasiones por el tren Madrid-Yiwu, pero la experiencia le ha demostrado que “es muy poco vendible porque ni el precio ni la frecuencia se adaptan a las necesidades de los clientes”. En su opinión, España está dejando pasar muchísimas oportunidades de convertirse en una de las puertas de entrada y salida de mercancías europeas “por la escasa participación del ferrocarril en el transporte internacional”. Su cartera principal de clientes se ubica en el noroeste de España, y él mismo reconoce que “el uso de este tren es casi anecdótico” porque “Madrid les queda demasiado lejos y se encarece el coste, mientras que el barco tiene salidas diarias y admite una capacidad de carga muchísimo mayor”.

5. CONCLUSIONES

La iniciativa “La Franja y la Ruta” es un proyecto que pone de manifiesto una vez más la presencia inalterable de China y sus estrategias en el mundo. Sin lugar a dudas, la iniciativa está teniendo influencias tanto económicas como geopolíticas no solamente en los países vecinos del país sino también en Europa y, particularmente, en España. Todo lo que suponga mejoras en las conexiones y la facilitación de comercio entre Europa y Asia beneficia a las empresas exportadoras españolas, como a las de otros países situados a lo largo de las rutas.

España forma parte de la iniciativa OBOR, la consolidación del corredor ferroviario entre Yiwu y Madrid supondría la existencia de un nuevo canal para la exportación e importantes oportunidades de negocio. No obstante, se observan a través de los casos anteriormente analizados que aunque el trayecto tiene una duración menor al de las rutas en barco, otros factores hacen temer por la utilidad del proyecto dependiendo de tipos de empresas y productos.

El primer factor es precio. La tarifa del transporte ferroviario entre Madrid y Yiwu a través del proyector OBOR no tiene una ventaja crucial en comparación con la del transporte marítimo. Aunque se ha reducido el tiempo de tránsito de 40 días a 20 días, el precio de un contenedor estándar 24 toneladas ha aumentado más de un doble, de 1.200 euros a 2.700 euros. Además, cabe señalar que la parada final del trayecto Yiwu no está muy cerca de las ciudades más importantes de China como Shanghái, Pekín, Guangzhou, Nanjing, Chengdu las cuales suelen ser los destinos más comunes de la exportación española con lo cual para llegar a ellas, se incrementan más tanto el tiempo de tránsito como los costes del transporte doméstico dentro del país. Sin embargo, existen muy buenas conexiones entre los puertos españoles y los chinos, dependiendo del destino, las empresas españolas pueden elegir el puerto de destino para que sus productos lleguen a la población más cercana de su mercado. En resumen, la flexibilidad del transporte marítimo permite ahorrar tiempo de tránsito y costes de transporte doméstico.

El segundo factor es la falta de periodicidad. Es esencialmente importante para las empresas exportadoras que puedan tener previsibilidad en cuanto a las condiciones de logística para negociar con sus clientes y hacer planificaciones. La falta de periodicidad del tren Madrid-Yiwu e incluso la suspensión frecuente del trayecto aumentan la preocupación y la incertidumbre de sus usuarios. Comparando con el transporte marítimo, los puertos españoles principales tienen salida semanal como mínimo hacia los de China y la capacidad de carga es mucho mayor. Además, Madrid queda lejos a las empresas situadas en las costas españolas, que necesitan transportar su mercancía primero a Madrid para poder cargarla en el tren hacia Yiwu.

El tercer factor es las condiciones del contenedor. Los productos del sector agroalimentario, textil y de construcción no solamente son sensibles al tiempo sino también a la humedad. Recordamos que el tren Madrid-Yiwu cruza regiones con temperaturas extremas como Siberia de Rusia o zonas desérticas de China, con lo que no se están garantizando las condiciones climáticas para que los productos lleguen en buen estado y muy pocos exportadores quieren arriesgar. Por consiguiente, hasta que el operador logístico no busque rutas alternativas e instale sistemas de aislamiento térmico en los contenedores, el tren no es adecuado para todo tipo de productos. Sin embargo, el transporte marítimo o aéreo ya es muy maduro en este caso.

En resumen, no se puede concluir que el tren Madrid-Yiwu no funciona para las empresas exportadoras españolas, ni mucho menos el proyecto OBOR, ya que solo han pasado solo unos cuatro años después de su inauguración. Además, los casos analizados en esta tesina son limitados. Sin embargo, se puede concluir que no es un tren para todos porque, como cualquier proyecto, no se adapta a las necesidades de todas las empresas, dependiendo de los factores como el tipo de producto, urgencia logística y presupuesto en el transporte.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Antonio Alonso Marcos (2017). Los intereses de China en Asia central, Belt and Road. *Revista UNISCI*, 45, 67-84.
- Cano Guerrero, A. (2018). *La nueva Ruta de la Seda: Implementación e impacto euroasiático*. Madrid: Universidad Pontificia de Comillas.
- Garcia Herrero, A. (2016). *China's Belt and Road initiative: can Europe expect trade gains?* Brussels: Bruegel.
- Gonzalo Roza, M. C. (2019). *El rol de AIIB en la Nueva Ruta de la Seda Verde*. Madrid: FUNDEPS.
- Guevara Serra, J. (2016). La estrategia china de Una Franja, Una Ruta, posibles consecuencias para España, y oportunidades para las empresas españolas. *Boletín Económico de ICE*, 3072, 39-48.
- Islam Sarker, N. (2018). *One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development*. París: OECD.
- La Vanguardia (3 de diciembre de 2018). *CHINA: La nueva Ruta de la Seda* [Internet]. Artículo de periódico online. Disponible en:
https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537_893651.html
- Lu, H. (2018). *China Belt and Road Initiative Measuring the impact of improving transport connectivity on international trade in the region*. Santa Monica, CA: Rand Corporation. Disponible en:
https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2625.html
- Müller Markus, C. (2016). *One Belt, One Road: el sueño chino y su impacto sobre Europa*. Barcelona: CIDOB.
- OECD (2018). *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*. París: OECD.
- Pérez Parra, A. (2017). *OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- Villafuerte, J., Corong, E., y Zhuang, J. (2016). *The One Belt, One Road Initiative: Impact on Trade and Growth*. 19th Annual Conference on Global Economic Analysis. Disponible en: <https://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/8280.pdf>