

IX CV Congreso de Cs Económicas. Congreso de Administración del Centro de la Rep. VI Encuentro Internacional de Administración del Centro de la Rep. “Las Ciencias Económicas en Tiempos de Crisis. IAPCS UNVM, VILLA MARIA, 2020.

COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA DE LOS PUERTOS, DEL COLLAR DE PERLAS DE CHINA, PARTE MEDULAR DEL PROYECTO “LA FRANJA-LA RUTA.

Munguia Vazquez, Gabriela, Valdespino Jimenez, Yelitza M. y Quiroz Cuenca, Sara.

Cita:

Munguia Vazquez, Gabriela, Valdespino Jimenez, Yelitza M. y Quiroz Cuenca, Sara (2020). *COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA DE LOS PUERTOS, DEL COLLAR DE PERLAS DE CHINA, PARTE MEDULAR DEL PROYECTO “LA FRANJA-LA RUTA. IX CV Congreso de Cs Económicas. Congreso de Administración del Centro de la Rep. VI Encuentro Internacional de Administración del Centro de la Rep. “Las Ciencias Económicas en Tiempos de Crisis. IAPCS UNVM, VILLA MARIA.*

Dirección estable:

<https://www.aacademica.org/ix.congreso.de.administracion.del.centro.de.la.rep.v.congreso.de.cs.economicas/59>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/ebdC/CaH>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.

Para ver una copia de esta licencia, visite

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>.

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Título: COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA DE LOS PUERTOS, DEL COLLAR DE PERLAS DE CHINA, PARTE MEDULAR DEL PROYECTO “ LA FRANJA-RUTA”¹.

Línea : Eje 12. Otros temas del ámbito de las Ciencias Económicas.

Autores: Munguía-Vázquez Gabriela Universidad Autónoma del Estado de México. Facultad de Economía, Cerro de Coatepec s/n, Ciudad Universitaria, Toluca, Estado de México. C.P. 50120.

Teléfono: 01 722 213 1374. Correo electrónico: gmunguia2000@hotmail.com

Quiroz Cuenca Sara, Universidad Autónoma del Estado de México. Facultad de Economía, Cerro de Coatepec s/n, Ciudad Universitaria, Toluca, Estado de México. C.P. 50120.

Valdespino Jimenez Yelitza Marina, Universidad Autónoma del Estado de México. Facultad de Economía, Cerro de Coatepec s/n, Ciudad Universitaria, Toluca, Estado de México. C.P. 50120.

Resumen

En este trabajo se analiza y denota la competitividad logística de los puertos del “Collar de perlas de China”, los cuales son parte medular del proyecto de la llamada “Franja-Ruta”, siendo anunciada oficialmente como la parte más relevante de la estrategia económica internacional de China. La metodología empleada se basa en cuatro subíndices de competitividad logística desarrollados por el Banco Mundial, visulizando el potencial que presentan estos puertos. Encontrando que el año 2016, fue especialmente relevante para los 12 países estudiados, contrastando con la hipótesis planteada donde se esperaba que los países con condiciones sociales y políticas adversas no podrian aportar competitividad a este “Collar de Perlas”, sin embargo se obtuvo un crecimiento y repunte en países como Sri Lanka, la cual demostró una mayor conectividad y movimiento de TEU’s, sobre países con mayor estabilidad como Grecia.

Palabras Clave: Competitividad logística, Collar de perlas de China, Puertos, Franja-Ruta.

¹ La Franja Económica de Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, conecta estratégicamente los trescontinentes de Europa, Asia y África desde el mar y forma un circuito cerrado de mar y tierra con la Franja Económica de la Ruta de la Seda.

Introducción

El transporte marítimo representa el 90 por ciento del comercio mundial. En los últimos años, los costos de trasportación han disminuido debido a la creciente tecnología utilizada, así como la velocidad de los barcos y la capacidad de carga de los puertos involucrados en ello (León-Manríquez, 2018), tal vez, éstos sean factores recurrente, pero hoy en día la ubicación geográfica, así como la infraestructura con la que se cuenta son los que están tomando mayor reelevancia.

El proyecto de “La Franja y la Ruta”, ha sido considerado como el plan general de apertura comercial y cooperación internacional de China con países extranjeros; indicando asu vez el camino a seguir para la cooperación entre China y el resto de los países de Asia y África (Guillamon, 2018).

La ruta de la seda, no sólo ha generado movimientos de mercancías y de personas, sino que ha sido un gran trasmisor de tecnología, e idiomas que han influido tanto en la construcción de una vía de transporte de carga interconectada, que facilita la administración en materia aduanal, asi como un transporte multimodal (que une todas las carreteras de la región), que ha permitido una mejora considerable de la infraestructura portuaria y de las instalaciones de redes energéticas transfronterizas y la densificación de redes de fibra óptica (la llamada “Ruta de la Seda Informática”) (Herreos, 2018).

En el cuadro siguiente se enumeran los seis corredores terrestres que serán parte fundamental del Proyecto de la “Franja-Ruta”, así como la “vía marítima”, que servirá de interconexión.

Cuadro 1.- “La Franja y la Ruta”: Corredores y vías marítimas

<i>Tipo</i>	Países involucrados
<i>Vía terrestre</i>	Nuevo puente de tierra de Eurásia, que va desde el oeste de China a Rusia Occidental.
	Corredor Mongolia-China-Rusia, que va desde el norte de China al este de Rusia
	Corredor China-Asia, Central-Asia Occidental, que va desde el oeste de China hasta Turquía
	Corredor China-Península de Indochina, que va desde el sur de China hasta Singapur.
	Corredor Bangladesh-China India-Myanmar, que va

	desde el sur de China a la India.
	Corredor China-Pakistán, que va desde el sudoeste de China hasta Pakistán
<i>Vía Marítima</i>	Una Ruta de la Seda Marítima, que va desde la costa china y a través de Singapur pasando por el Mediterráneo

Fuente: Elaboración propia con base en: <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examinig-debt-implication-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>, consultado el 15 de mayo 2019.

Como se puede observar, el punto de partida de este proyecto es la construcción de una extensa y sólida red de infraestructura, bajo generosos esquemas de financiamiento chino, tal y como se señaló en el plan de acción de este proyecto, donde la intención final es conectar a las grandes economías de Asia oriental con las economías desarrolladas de Europa, con un grupo de países de África y Asia central, que cuentan con un enorme potencial para su desarrollo económico (National Development and Reform Commission, 2015).

1.- El gran plan estratégico de China

Un puerto en Portugal, “el de Sines”, una ruta de tren a Madrid, un gasoducto en Kazajistán, una urbanización en Malasia, y una exposición artística en Dunhuang, en el oeste de China. Todos son proyectos integrados en la Nueva Ruta de la Seda, la ambiciosa red china repartida por los cinco continentes, que puede costar hasta un billón de dólares. Un plan estratégico de ramificaciones geopolíticas y económicas, criticado por algunos como un instrumento para dominar el mundo y alabado por otros como un plan Marshall del siglo XXI, el cual ayudará a desarrollar regiones olvidadas. Y al que China asigna una importancia vital; tanta, que desde el año pasado la ha incluido en la Constitución del Partido Comunista (Liy, Macarena Vidal, 2018). En sus inicios, la propuesta se ceñía a los países vecinos, y su propósito era principalmente la construcción de infraestructuras; pero se ha expandido geográfica y sectorialmente, a medida que ha ido creciendo la presencia de China en el exterior.

Actualmente, según Pekín, están adheridos más de cien países en todo el mundo. Y abarca casi cualquier área: tiene componentes comerciales, financieros, de seguridad y culturales (Liy, Macarena Vidal, 2018).

Desestimada en sus comienzos como un plan imposible, la Nueva Ruta de la Seda, o “Iniciativa de la Franja y la Ruta” (“yi dai yi lu” en mandarín, BRI por sus siglas en inglés) ha cambiado realidades sobre el terreno y va a continuar durante décadas. A través de uno de los proyectos estrella, el Corredor Económico China-Pakistán, el cual tendrá acceso desde el oeste a través del puerto pakistaní de Gwadar al mar (Liy, 2017).

2.- Conformación e importancia del Collar de Perlas

La importancia de ésta iniciativa quedó demostrada tras el anuncio realizado en Kazajstán en el año 2013, donde se dió a conocer la primera parte de este plan; la segunda parte se conoció en Indonesia, donde se informó sobre el nuevo eje marítimo (Bhoothalingam, 2016). Ambas rutas incluyen países de escaso volumen comercial con China, pero con potencial para desarrollarlo, como ocurre con algunas naciones de África oriental (Naqvi, 2015).

En ambos casos se privilegia el rol del Estado en la construcción de una infraestructura que permita incrementar los flujos comerciales, financieros y culturales entre países (Valderrey Villar, 2017)

Figura 1: Mapa de la nueva ruta de la seda: Collar de perlas de China



Fuente: <https://elordenmundial.com/wp-content/uploads/2018/04/Asia-Índico-China-Collar-de-Perlas-Mapa-1310x741.jpg>

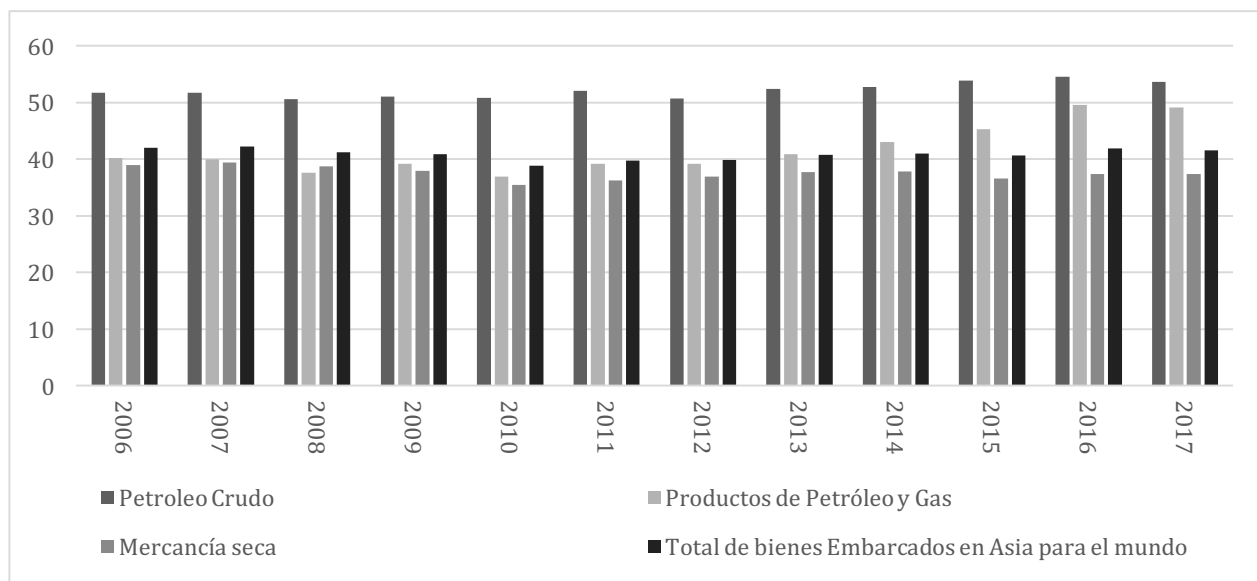
En la figura 1, se muestran los principales puertos involucrados en la conformación de este ambicioso proyecto, generador de una nueva ruta de la seda marítima. Se estima que su implementación completa podría tomar entre 30 y 40 años, con lo que se debería esperar un gran avance en 2049, cuando se cumpla el primer centenario de la República Popular de China. (Herreos, 2018)

Este tipo de proyectos, que conforman la base para el desarrollo de otras actividades económicas, generarán un mayor número de movimientos de personas, y bienes, además de estímulos adicionales como los obtenidos por empresas chinas, en cuanto se instalen en los territorios de nueva conexión, las cuales realizaran en gran medida sus envíos vía marítima, lo cual constituye un desafío en la conformación de una red muy extensa de puertos localizados en diferentes continentes, y con administraciones diferentes pero sobre todo con ideologías políticas diversas.

Ahora bien, se debe de conformar un plan de acción con la finalidad de agilizar y dar competitividad y certeza a los puertos involucrados, pero sobre todo mayor movilidad y celeridad a las mercancías que se embarcan y desembarcan en estos puertos.

Como se muestra en la grafica 1, los principales productos embarcados desde el continente asiático al mundo son: productos de petróleo, gas, y mercancía seca.

Gráfica 1.- Porcentaje de tipos productos embarcados por el Continente Asiatico vía marítima hacia el mundo, 2006-2017.



Fuente: elaboración propia con base en datos obtenidos de Unctad en línea: www.unctad.org/stat, consultado en julio 2019.

Como se observa, más del 50 por ciento del petróleo crudo del mundo se embarca en el Continente asiático, a su vez el 37.51 por ciento en promedio de las mercancías secas, quedando denotando la importancia de este continente, por lo que, se deben retomar los puertos olvidados, procurando dar un mayor movimiento e interconexión a estos, a través de atracción de inversión en infraestructura.

Este proyecto es primordial para China, debido a su composición geoestratégica; detrás de esta iniciativa se encuentra el deseo de abrirse una salida hacia África, Europa y Oriente Medio, que no pase por el cuello de botella del estrecho de Malacca y un posible conflicto en el mar del sur de China (Liy, Macarena Vidal, 2018).

A ello se le suma, el deseo de Xi Jinping² (presidente de China) de convertir a China en un actor principal en el escenario global; donde estaría en primer lugar el impulso a la mayor internacionalización del yuan como moneda para transacciones de capital, además de las comerciales, aprovechando la red de acuerdos de intercambios de divisas con bancos centrales realizadas bajo OBOR (por sus siglas en inglés: One belt, One Road) (Correa López, 2019)

² Fue secretario general del Comité Central del Partido Comunista de China, presidente de la Comisión Militar Central y, desde el 14 de marzo de 2013, presidente de la República Popular China.

Cabe señalar, que dentro de los puertos contenidos en el “Collar de perlas de China” destacan los enumerados en el cuadro dos.

Cuadro 2.- Países y Puertos involucrados en “El Collar de perlas de China”, parte estratégica de la formación de la “Franja-Ruta” de la seda

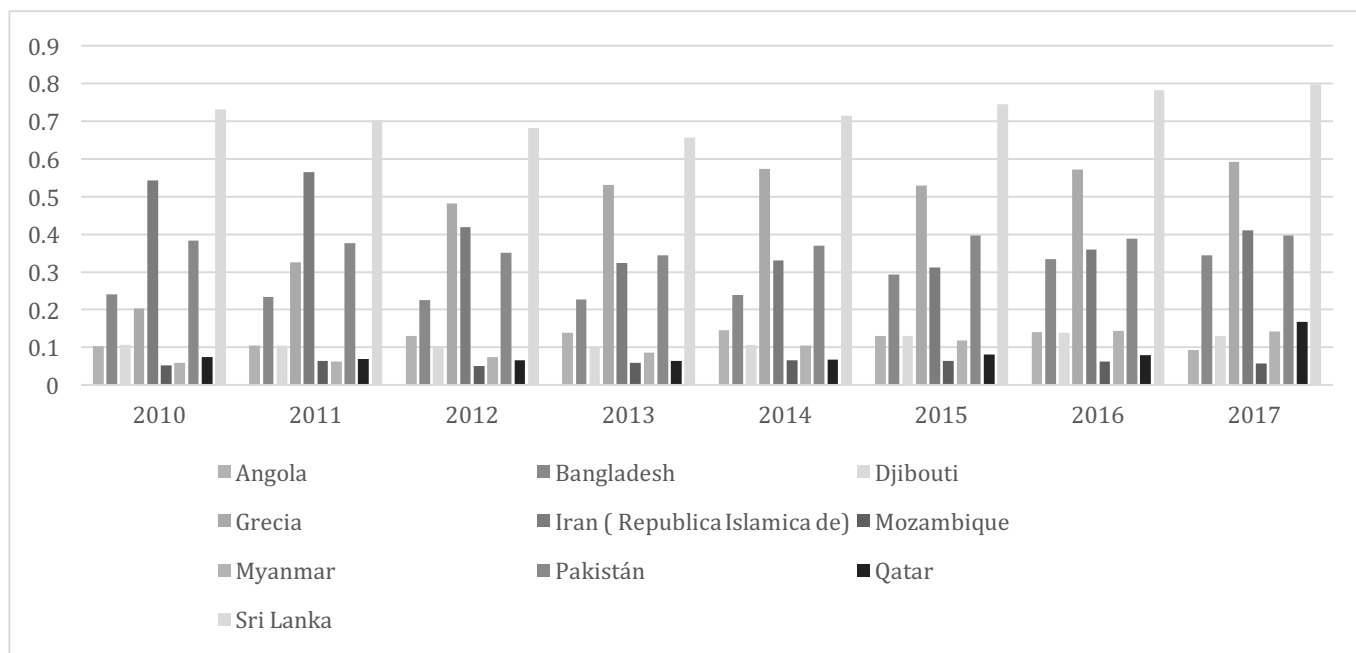
País	Nombre del Puerto
Angola	Puerto de Namibe
Bangladesh	Puerto de Matarbari
Djibouti	Puerto de Yibuti
Grecia	Puerto de Pireo
Irán	Puerto de Chabahar
Mozambique	Puerto de Nacala
Myanmar	Puerto de Kyaukpyu
Pakistán	Puerto de Gwadar
Qatar	Puerto de Hamad
Somalia	Puerto de Berbera
Sri Lanka	Puerto de Hambantota
Tanzania	Puerto de Bagamoyo

Fuente: elaboración propia con base en datos obtenidos de Unctad en línea: www.unctad.org/stat, consultado en julio 2019

La inclusión de puertos pertenecientes a tres continentes, permite observar el plan de China para aumentar su influencia en el mundo, expandirse en Asia y convertirse en la nueva potencia dominante, una iniciativa que permitirá el desarrollo de los países más pobres de alrededor, beneficiarse a todos de un aumento del comercio y generar toda suerte de sinérgias (Gachuz Maya, 2019).

Gráfica 2.- Porcentaje de Movimientos de TEU³'s, de 10 puertos del “Collar de perlas de China”, 2010-2017

³ Twenty equivalent unit (por sus siglas en inglés TEU), unidad equivalente a contenedores de 20 pies cúbicos.



Fuente: elaboración propia con base en datos obtenidos de Unctad en línea: www.unctad.org/stat, consultado en julio 2019

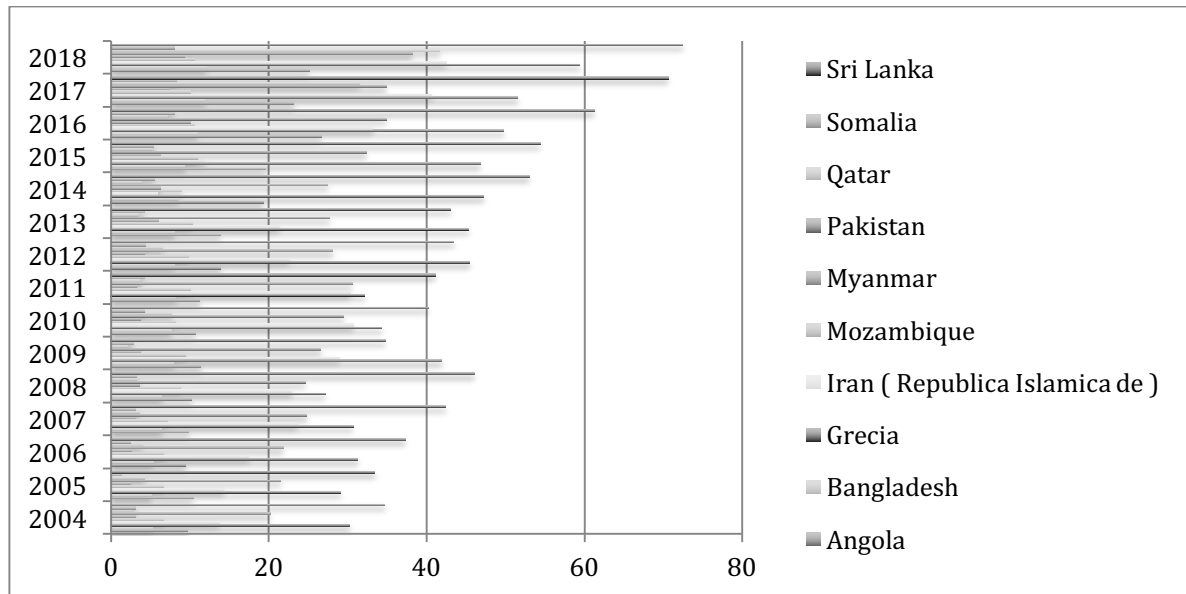
Como es bien sabido, los principales países que figuran en el gran movimiento de TEU's a nivel mundial son los puertos China quienes mueven en operaciones de embarque y desembarque aproximadamente del 27 por ciento de las mercancías a nivel mundial, sin embargo necesita hacerse de aliados para proseguir su camino y acrecentar su competitividad.

En la gráfica 2, se muestran los porcentajes de movimientos de TEU's en el periodo 2010-2017, de algunos de los principales puertos contenidos en el proyecto de “La Franja- Ruta” de la seda; destacando el país de Sri Lanka con un movimiento promedio del .72 por ciento, es decir menos del 1 por ciento a nivel mundial, sin embargo, son puertos importantes de este proyecto por su proximidad a los grandes centros de producción de mercancías y materias primas. Otro país que destacar es Grecia, quien figura con un movimiento promedio de TEU's de .47 por ciento a nivel mundial seguido muy de cerca por la República Islámica de Irán, con un .40 por ciento a nivel mundial.

Es importante denotar la conectividad que tienen las líneas navieras involucradas en este proyecto, entendiendo ésta como: la disponibilidad de medios con que cuenta cada país de cara al desarrollo internacional marítimo (UNCTAD, 2018)

Gráfica 3.- Índice Anual de Conectividad de las líneas navieras de 10 de los países involucradas en el proyecto “Franja- Ruta”

(donde el año 2004=100), período 2004-2018



Fuente: elaboración propia con base en datos obtenidos de Unctad en línea: www.unctad.org/stat, consultado en Julio 2019

Como se puede observar en la gráfica 3, el país con mayor índice de conectividad es Sri Lanka, el cual en un índice construido por la UNCTAD⁴, donde en año 2004 se tomó como base 100, se encontró una conectividad con las líneas navieras de 72.46 en el año 2018, el cual creció en los últimos años, ya que para el 2004, sólo presentaba una conectividad de 34.68.

Otro país que lo sigue de cerca es Grecia con una conectividad de 59.41 puntos sobre 100, e Irán con 42.27 puntos. Goh y Reilly (2017) sostienen que OBOR (por sus siglas en inglés), persive el poder de conectividad como el logro de influencia que un gobierno central genera a través de proyectos de infraestructura, que conectan su periferia interna y sus Estados vecinos al núcleo económico central. Este concepto permite considerar los objetivos como estructurales e

⁴ La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés)

intencionales, por incluir transporte, comunicaciones digitales y generación de energía, que en general son proyectos con elevados requerimientos financieros y plazos largos de maduración.

Con este plan China aspira a desarrollar las provincias de su oeste, más pobres que la costa, y a crear nuevos mercados en los países de Asia Central, tradicionalmente dominados por Rusia. Puede aprovechar parte de la sobrecapacidad que padece en sectores como el acero, y conseguir que sus empresas de infraestructuras obtengan en el extranjero los contratos que ya no consiguen en el saturado mercado interno (Lavut, 2018).

Pese a las buenas palabras oficiales, la iniciativa aún encara numerosos interrogantes, además de la viabilidad de algunos de sus proyectos, también suscita dudas la situación de la seguridad en muchos de los países beneficiarios del proyecto, así como una fuerte presencia de empresas, trabajadores y capital chino puede crear resentimiento entre la población local (Liy, Macarena Vidal, 2018).

Los puertos beneficiados con este proyecto se muestran a continuación en la tabla 3, donde se enumeran algunos datos relevantes sobre cada uno de ellos.

Cuadro 3.- Principales puertos incluidos en el proyecto del “Collar de Perlas de China”.

No.	Nombre del Puerto	País de Origen	Datos importantes
1	Namibe	Angola	Puerto beneficiado con la inversión de China, segundo puerto de importancia en Angola después de Luanda. Recibirá inversión japonesa
2	Matarbari	Bangladesh	Es el segundo puerto de negocios de la bahía de Bengala, rankeado como el número 71 a nivel mundial
3	Yibuti	Djibouti	Sirve como punto de recarga centro de embarcamiento para buques que se dirigen a Europa, el cuerno de África y el lejano Este, así como el Golfo de Persia
4	Pireo	Grecia	Es el mayor puerto marítimo de Grecia y, por tanto, uno de los más grandes en la cuenca del mar Mediterráneo, y uno de los diez mayores puertos de contenedores de Europa.
5	Chabahar	Irán	Tiene 7,200 km de conexión multimodal

6	Nacala	Mozambique	Recibe cargamentos e inversión prácticamente Sudafricana
7	Kyaukpyu	Myanmar	Terminal internacional multipropósitos
8	Gwadar	Pakistan	Puerto crucial del corredor económico China-Pakistán, al cual se le van a invertir 46 billones de dólares
9	Hamad	Qatar	Se concluirán previsiblemente entre 2020 y 2021 Hasta ahora, el sector privado ha participado con el 60 por ciento del presupuesto del proyecto, según cálculos oficiales.
10	Berbera	Somalia	Estratégicamente localizado en la Ruta del petróleo
11	Hambantota	Sri Lanka	Puerto que fue financiado en un 85 por ciento por el Banco de exportaciones e importaciones Chino con un costo total de 360 millones de dólares, con una concesión de 99 años
12	Bagamoyo	Tanzania	De acuerdo con la Asociación Internacional de Puertos, se trata del cuarto puerto más grande en el Océano Índico en la costa del continente africano después de los de Durban (Sudáfrica), Mombasa (Kenia) y Yibuti.

Fuente: elaboración propia con base en datos obtenidos de Unctad en línea: www.unctad.org/stat, consultado en julio 2019.

En 2017, la economía mejor conectada en cuestiones de líneas marítimas fué China, seguido de Singapur, la República de Corea, Honk Kong y Malasya; Otras economías que se han denotado a nivel mundial son: Marruecos, Sri Lanka, Ucrania y la Federación Rusa (UNCTAD, 2017)

China ha concentrado sus esfuerzos en el desarrollo de una ruta marítima de la seda que conecta con Oriente Medio y Europa a través del canal de Suez; siendo esto reflejo de las consecuencias directas de los recursos navales que ahora posee Beijing, de sus ambiciones revisadas al alza y de

múltiples asociaciones con los países de la región, donde se están situando instalaciones importantes, principalmente portuarias ⁵

Un ejemplo de este control geopolítico que se ha iniciado es el de compañía COSCO, la mayor naviera de China, la cual ha adquirido participaciones minoritarias en las terminales en Amberes, Suez y Singapur, así como una mayoritaria en el puerto de “El Pireo” en Grecia, donde se está construyendo un muelle donde puedan atracar megabuques. Al mismo tiempo, China MERCHANTS HOLDINGS INTERNATIONAL ha invertido masivamente en Colombo (Sri Lanka) y tiene participaciones en los puertos de Gwadar (Pakistán) y Yibuti.⁶

3.- Metodología.- medición de la Competitividad de Puertos

La medición de la competitividad se determina a partir de indicadores generados por organismos internacionales tales como el Banco mundial, la UNCTAD⁷ o el Fondo Monetario Internacional, ya sea sobre la eficiencia de su economía o de un sector en específico.

Estos indicadores se conforman a través de factores que inciden en diversos aspectos del país, sin llegar a establecer una definición unívoca, de tal suerte que integra elementos como población, ingreso, deuda, ambiente de negocios, transparencia, corrupción, entre otros.

A partir de éste planteamiento, la medición de la competitividad de los Puertos del “Collar de perlas de China”, será determinada, para el caso de este artículo, por los indicadores generados por el Banco Mundial a través de los índices de desempeño logístico o LPI (por sus siglas en inglés), los cuales tienen como propósito identificar desafíos y oportunidades que mejoren el desempeño de los países.

Dentro de los aspectos que se evalúan en éste se pueden encontrar: competitividad y calidad de los servicios logísticos, facilidad para coordinar embarques a precios competitivos, frecuencia de arribo de embarques, calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte,

⁵<https://www.americaproress.org/issues/security/report/2015/09/22/121628/understanding-chinas-beltand-road-initiative/>

⁶ http://europe.chinadaily.com.cn/business/2015-06/08/content_20935588.htm

⁷ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés, United Nations Conference on Trade and Development)

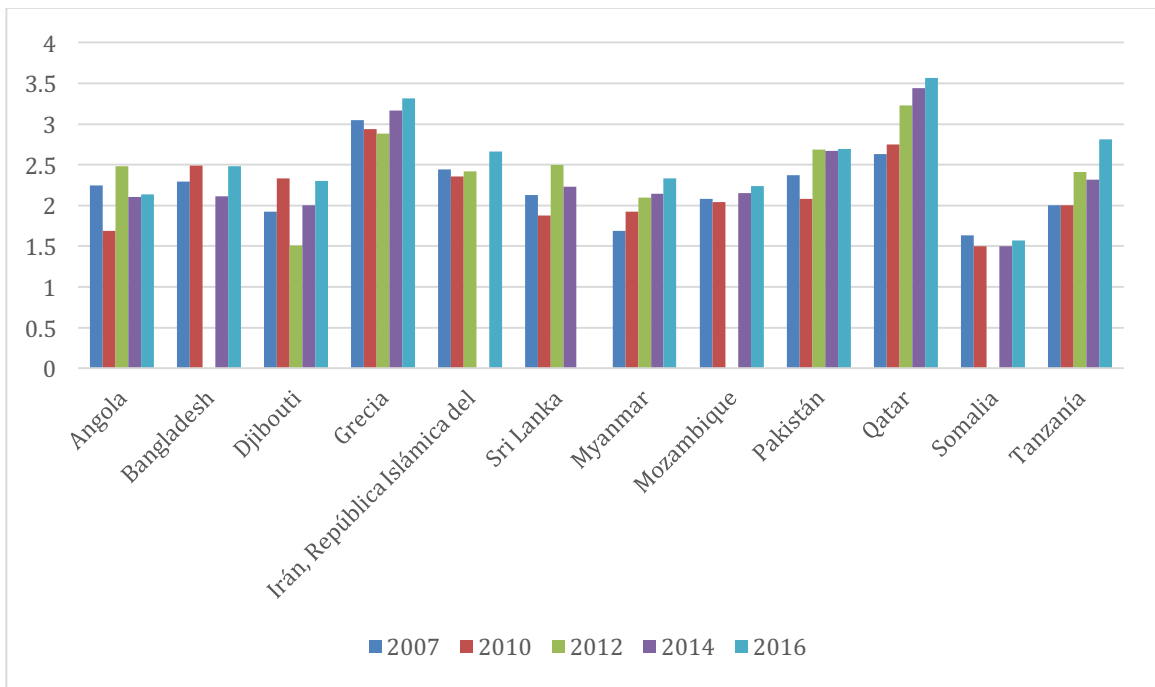
facilidad para localizar y hacer seguimiento de envíos, eficiencia en el despacho aduanero y plazo de entrega para las exportaciones. Cabe mencionarse que este índice se mide en un rango de 1 al 5, siendo 5 la mayor puntuación, traduciendo en mayor competitividad frente al resto del mundo.

De los seis subíndices que conforman el LPI, sólo se estudiarán cuatro por ser los más representativos en mostrar la competitividad de los puertos. Cabe señalar que el Banco Mundial, en asociación con instituciones académicas e internacionales, compañías privadas e individuos involucrados en la logística internacional. Los años de estudio son 2007, 2010, 2012, 2014 y 2017.

a) Calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte

En este índice se mide la calidad de la infraestructura y vías de transporte para abastecer el comercio, como se puede observar, en los principales puertos de los doce países estudiados se denota una tendencia a crecer y obtener una mayor competitividad en lo relativo a infraestructura

Gráfica 4.- Calidad de la infraestructura, valorados del 1= baja a 5= alta. años seleccionados.



Fuente: elaboración propia con base en datos obtenidos de world Economic Forum en línea: <https://es.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>, consultado en julio 2019.

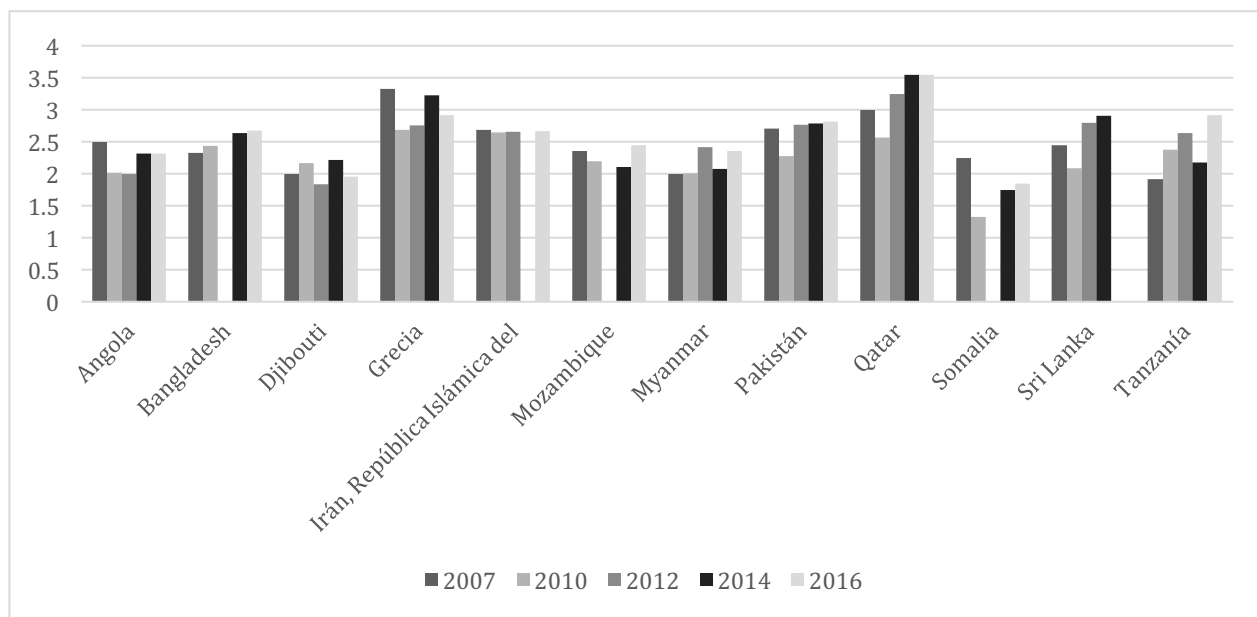
Se observa que en promedio el año 2007, se tuvo una competitividad promedio de 2.3 en los países estudiados, sin embargo, el año 2014 mostró una ponderación promedio de 2.8, y para 2016 países como Tanzania y Pakistan, mostraron una tendencia a elevar su competitividad.

b) competitividad y calidad de los servicios logísticos

También puede ser interpretado como competencia y valoración del servicio logístico. El informe LPI ha podido demostrar que el aumento en calidad de los servicios logísticos, tanto en países desarrollados como en aquellos en vías de desarrollo, ha sido el motor de empuje del desarrollo logístico a nivel global. Una de las explicaciones que se dá para entender este cambio, es la proliferación de servicios 3PL⁸. Estos han servido como un apoyo para que las empresas puedan dedicarse a lo importante de su negocio y al mismo tiempo externalizar la ejecución de complejos sistemas de suministro.

Gráfica 5.- Calidad de los servicios logísticos ofertados, años seleccionados, valorados del (1= baja a 5= alta).

⁸ En español “Logística de terceros” o “Logística tercerizada”, es decir, la externalización u outsourcing de la logística a un operador externo



Fuente: elaboración propia con base en datos obtenidos de world Economic Forum en línea: <https://es.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>, consultado en julio 2019.

Se puede observar que Grecia en el año 2007 mostró una competitividad en éste rubro de servicios cercana a 3.33, descendiendo en 2010 y 2012. Otro país de llamar la atención es la republica Islámica de Irán, que ha presentado conflictos de índole político, social incluso bélicos y aun así ha mantenido un promedio de competitividad del 2.66.

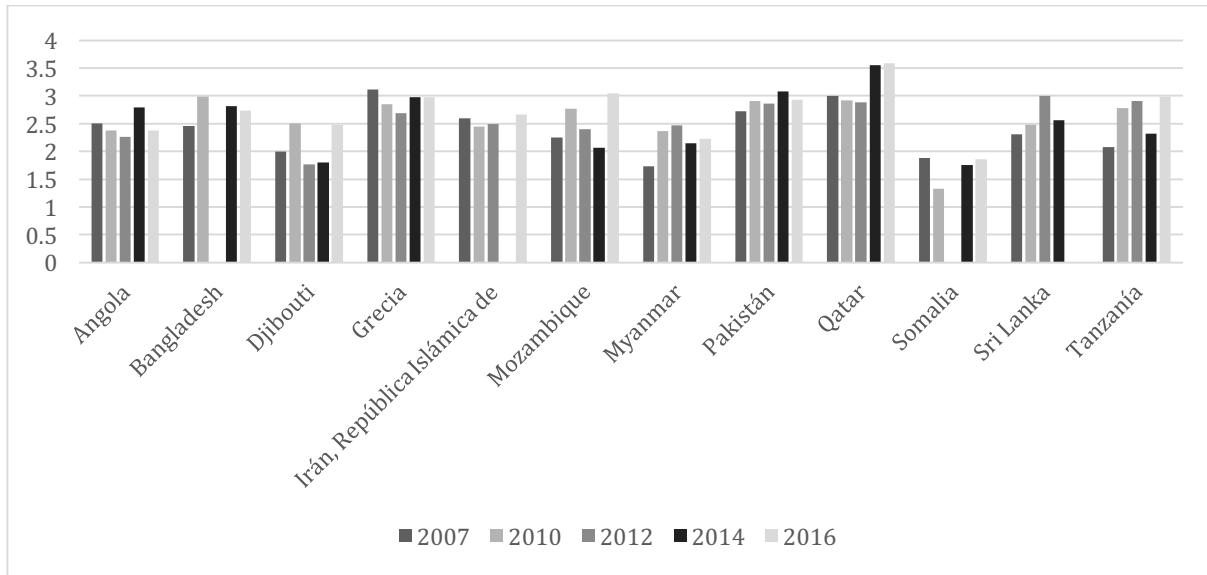
Cabe señalar, que la utilización de la externalización de estos procesos es una buena práctica para mejorar la competitividad. Esto incluye a transportistas, proveedores de servicios de logística y proveedores de servicios integrados.

c) Facilidad para coordinar embarques a precios competitivos

Desde el ambiente de negocios actual, altamente competitivo y globalizado, el uso de más de un modo de transporte ofrece ventajas para movilizar embarques en recorridos largos con la opción de entregas puerta a puerta a precios competitivos. El transporte intermodal implica no únicamente la utilización de más de un modo de transporte, sino también la colaboración de distintos actores (transportistas, gobierno y empresas privadas) para facilitar los intercambios de la carga en distintos puntos de transferencia. Las empresas que optan por el transporte intermodal requieren de especificar las rutas, modos e itinerarios específicos que seguirá la carga,

tales decisiones se sustentan mejor al aplicar métodos de investigación operativos. Dándole así, a los países y puertos una opción más de lanzar la competitividad (Coyle, 2012).

Gráfica 6.-Coordinación de embarques, años seleccionados, valorados del 1= baja a 5= alta.



Fuente: elaboración propia con base en datos obtenidos de world Economic Forum en línea: <https://es.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>, consultado en julio 2019.

Como se puede observar, Djibouti y Somalia, son dos países que la coordinación de embarques aún es un tema delicado, esto se denota claramente en su baja competitividad a lo largo de los años del estudio.

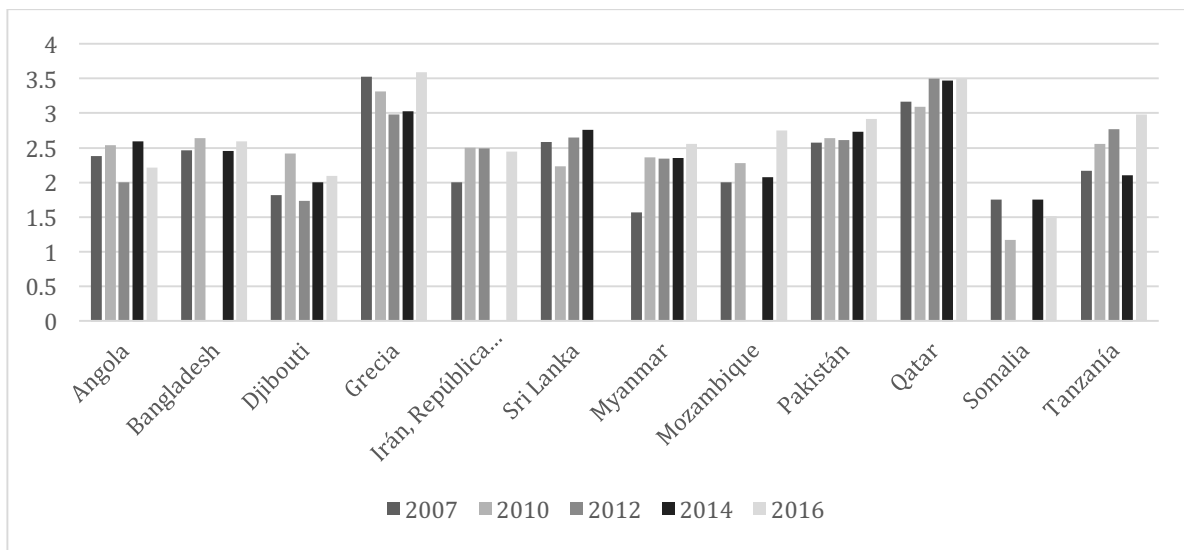
Este rubro parece, esencialmente difícil para los doce países estudiados, ya que no alcanzan a sobresalir más allá de una valoración de 3.0/5.0. en este punto se deben preguntar que hace falta para hacer estos países sean competitivos, tal vez será la falta de capacidad de su personal o la colaboración de los diferentes eslabones en la cadena de suministro.

d) Facilidad para localizar y hacer seguimiento de envíos

Conocer el estado del envío de los pedidos, es lo que se llama trazabilidad. Se puede definir como trazabilidad a la capacidad de realizar un seguimiento a un producto durante todo su paso por la cadena de suministro, desde su origen hasta su estado final (Coyle, 2012).

Las empresas de transporte de mercancía progresivamente han automatizado sus procesos, obteniendo el alcance de los objetivos de la flota y optimizar el rendimiento de los vehículos que prestan el servicio. Por lo tanto, la tecnología aplicable a la trazabilidad mejora la comunicación, control y seguridad durante las operaciones permitiendo un mejor despliegue de la flota de transporte.

Gráfica 7.-Seguimiento de envíos, años seleccionados, valorados del (1= baja a 5= alta).



Fuente: elaboración propia con base en datos obtenidos de world Economic Forum en línea: <https://es.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2018>, consultado en julio 2019.

En esta gráfica, se puede apreciar que el país con mayor competitividad en este rubro es Grecia, y esto se puede explicar a su cercanía y traslado de mercancías, dentro y fuera de la Unión Europea, su ponderación ha sido por arriba de 3.5. por su parte, Somalia sigue siendo el país con menor competitividad en seguimiento de envíos, dejándolo fuera de la competencia internacional.

En Resumen, de los **cuatro** subíndices estudiados, resaltan dos países de los 12 contenidos y ellos son Grecia y Qatar.

- 1) En el índice de **infraestructura**, Grecia presenta un promedio de 3.0 en los años estudiados mientras Qatar presenta un índice promedio de 3.3.
- 2) En el subíndice de **competitividad**, Qatar presenta en promedio un índice de 3.2, en los años estudiados mientras que Grecia presenta un 3.0 promedio.

- 3) En el subíndice de **precios competitivos**, Qatar marca una diferencia notable con el resto de los países estudiados al presentar una ponderación de 3.2
- 4) Y en el ultimo subíndice, **de localización y seguimiento de envíos** (rastreabilidad), Qatar nuevamente presenta un índice por arriba de 3.3 en promedio.

En términos generales se puede mencionar que 10 de los 12 países estudiados no sobrepasan el promedio de 2.8; lo que significaría que hace falta trabajar en ellos, a fin de lograr ser competitivos.

Así mismo el año 2016, fue relevante para estos países miembros del collar de perlas de China, ya que todos tuvieron un despunte logístico en los cuatro subíndices estudiados.

Cabe hacer mención que Somalia es el país con un crecimiento moderado, el cual debe ser entendido por su condición político social actual, a su vez otro país que ha presentado este crecimiento moderado es Djibouti.

4.- Conclusiones

La competitividad ha sido un tema recurrente a nivel global por lo menos en las últimas tres décadas, tiempo en el cual los gobiernos han invertido una buena cantidad de recursos en aras de elevarla frente a los desafíos de los mercados. Muchos elementos que antes se consideraban como diferenciadores o estratégicos en la meta por la atracción de los consumidores, como el caso de la calidad de los productos o el tiempo de entrega, ahora se consideran como estándares a nivel internacional y más aún dentro de la práctica logística. Muestra de ello se tiene en Sri Lanka que en el año 2017 mostro ser el país con mayor movimiento de TEU's (de los estudiados), así mismo, tuvo la mejor conectividad en 2018, lo cual se puede atribuir a su conformación como HUB comercial de la mano de China Merchant Port.

Se ha denotado que la logística ha adquirido mayor relevancia por la necesidad de los gobiernos de mejorar los niveles de servicio e interconexión de sus puertos, aumentando el desempeño en aspectos como: calidad de los servicios, confiabilidad, flexibilidad, tiempo de respuesta y costos, los cuales a través de este análisis quedaron de manifiesto donde, de los cuatro subíndices estudiados, resaltan dos países de los 12 contenidos y ellos son Grecia y Qatar. Cabe hacer mención que Somalia es el país con un crecimiento muy moderado, el cual debe ser entendido

por su condición político social actual, a su vez otro país que ha presentado este crecimiento moderado en Djibouti.

Por lo que, para alcanzar las metas planteadas, los gobiernos deben efectuar sus actividades y operaciones portuarias en un entorno facilitador de los intercambios tanto en los ámbitos locales como de manera especial en los mercados externos a cada país. En ese sentido, la calidad de los servicios logísticos nacionales resultan determinantes primero, para formar parte de las naciones capaces de efectuar intercambios comerciales a nivel mundial. En términos logísticos, lo anterior quiere decir que los gobiernos están mejorando su habilidad para adaptarse a circunstancias operacionales inesperadas, permitiendo mejorar su capacidad de respuesta, es decir, se encuentran preparadas para satisfacer las necesidades de sus clientes potenciales y lograr un monopolio de rutas y servicios portuarios; combirtiendose China en un líder marítimo.

5.- Bibliografía

Beeson, M., & Li, F. 2016. China's Place in Regional and Global Governance: A New World Comes into View. *Global Policy*. doi:10.1111/1758-5899.12348

Belt and Road Portal. 2019. Profiles. Recuperado de <https://eng.yidaiyilu.gov>.

Bhoothalingam, R. 2016. The Silk Road as a Global Brand. *China Report*, 52(1), 45-52. doi: 10.1177/0009445515613869

Cai, Peter. 2017, "Understanding china's Belt and Road Initiative", Lowy institute, Marzo

Callahan, W. A. 2016. China's "Asia Dream": The Belt Road Initiative and the new regional order. *Asian Journal of Comparative Politics*. doi: 10.1177/2057891116647806

Cambridge, Massachusetts: Cambridge University Press. Keohane, R., & Nye, J. 1998. Power and interdependence in the information age. *Foreign Affairs*, 77(5), 81-94.

Cheung, F., & Lee, A. 2016. A brilliant plan: One Belt, One Road. Hong Kong: CLSA. Recuperado de: <https://www.clsa.com/special/onebeltoneroad/>

cn/info/iList.jsp?cat_id=10076&cur_page=1 consultado en enero del 2019.

de:http://i.unu.edu/media/cpr.unu.edu/attachment/1803/UNUCPR_ChinasNewSilkRoad_Gu_.pdf

Correa López, G. 2019. Inversión Extranjera Directa y la iniciativa china de la "Franja y la Ruta". *México y la Cuenca del Pacífico*, 8 (22), 69-88.

Coyle, John J. et. al. 2012, Administración de la Cadena de Suministro. Una perspectiva logística. 9a. Ed.

Der Derian, J. 2001. Diplomacy. En *The Oxford Companion to Politics of the World*. Oxford: Oxford University Press.

Dussel, E., & Armony, A. 2015. *Beyond Raw Materials Who are the Actors in the Latin America and Caribbean-China Relationship?* Buenos Aires: Red Académica de América Latina y el Caribe sobre China y Universidad de Pittsburgh.

Economist Intelligence Unit. 2015. Prospects and challenges on China's 'one belt, one road': a risk assessment report. Recuperado de: <https://static1.squarespace.com/static/529fcf02e4b0aa09f5b7ff67/t/554c49cee4b06fc215162cb4/1431062990726/One+Belt,+One+Road.pdf>

Esteban, M., & Otero-Iglesias, M. 2015. ¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China? Real Instituto Elcano. Recuperado de: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/web/rielcano_es/contenido?WCM_

Esteban Zottele, W. Q. 2018. One Belt, One Road: Opportunity for Latin America and Serach for Sustainable Deveelopment. *orientando* , 1-34.

Gachuz Maya, J. A. 2019. El conflicto en Xianjiang (2013-2018): Iniciativa " Franja y Ruta" y crisis de derchos humanos. (U. d. Guadalajara, Ed.) *Mexico y la Cuenca del pacifico*, 8 (23), 67-91.

Guillamon, B. 2018. *La franja y la ruta: iniciativa china de cooperacion con America Latina y el Caribe* (Territorios ed., Vol. 1). (U. (. FUEGO), Ed., & F. Mallimaci, Trad.) *ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR, ARGENTINA: Ushuaia.*

GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asia-pacificoari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china

Ferdinand, P. 2016. Westward ho—the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 92(1), 941-957. doi: 10.1111/1468-2346.12660

Fok, A. (2016, Junio 15). One Belt, Many Companies: The great bandwagoning. *Harbor Times*. Recuperado de: <http://harbourtimes.com/2016/06/15/one-belt-many-companies-the--great-bandwagoning/>

Gu, J. 2015. *China's New Silk Road to Development Cooperation: Opportunities and Challenges*. Nueva York: United Nations University Centre for Policy Research. Recuperado

Hansen, V. 2015. *The Silk Road: A New History*. Oxford: Oxford University Press. Hornby, L. (2016, Mayo 25). China seeks foreign investors for One Belt,

One Road push. *Financial Times*. Obtenido de: <https://www.ft.com/content/b04c0800-2246-11e6-aa98-dble01fab0c>

Herreos, S. 2018. *La Franja y la Ruta: algunas reflexiones desde America Latina*. En UNAM. Mexico, Mexico.

La Porte, T. 2016. Influencia de los actores internacionales no-estatales en las estrategias diplomáticas: consideraciones desde la comunicación pública. *Comillas Journal of International Relations*, 6, 28-39.

Larson, D. W. 2015. Will China be a New Type of Great Power? *Chinese Journal of International Politics*, 8(4), 323-348. doi: 10.1093/cjip/pov010

Lavut, A. A. 2018. La iniciativa China "La Franja y la Ruta" los países de América Latina y el Caribe. *Iberoamérica*, 2, 42-67.

León-Manríquez, J. L. 2018. Opciones Estratégicas para la Franja y la Ruta y conectividad marítima entre China y América Latina y el Caribe. *Antártida, Argentina*.

Lee, D. (2016, agosto 18). One belt, one road not 'by china, for china'. *The Business Times*. Recuperado de: <http://0-search.proquest.com.millennium.itesm.mx/docview/1812280788?accountid=41938>

Lee, D., & Ruël, H. 2012. Introduction: Commercial Diplomacy and International Business: Merging International Business and International Relations. En D. Lee & H. Ruë (Eds.), *Commercial Diplomacy and International Business: A Conceptual and Empirical Exploration* (pp. 13-19). Bingley, R.U.: Emerald Group Publishing Limited.

Lista de logros en el Foro de OBO(texto completo), página oficial del Foro OBOR , 16 de mayo de 2017. Disponible en: <http://www.beltandroadforum.org/n100/2017/0516/c24-422.html>

Liy, M. V. 2017. China presenta en sociedad su nueva y millonaria ruta de la seda. *XIAN: EL país*.

Liy, Macarena Vidal. 2018. La Nueva Ruta de la Seda, el gran plan estratégico de China. Instituto Mecator para estudios sobre China. Pekin: EL País.

Lo, C. 2015. China's Silk Road strategy: the opportunities and pitfalls of 'killing three birds with one stone'. *The International Economy*, 29(4), 54-71.

Menzies, G. 2008. 1421: The Year China Discovered America. New York: Harper Collins Publisher.

Minghui, H. (2016, Julio 11). China's First Chinese-Invested Company Social Responsibility Roadmap for the One Belt, One Road Initiative Launched. *China Federation of Industrial Economics*. Disponible en: <http://www.prnewswire.com/news-releases/chinas-firstchinese-invested-company-social-responsibility-roadmap-for-the-one-belt-one-road-initiative-launched-300297009.html>

Moons, S., & van Bergeijk, P. 2016. Does Economic Diplomacy Work? A Meta-analysis of Its Impact on Trade and Investment. *The World Economy*. doi:

Naqvi, M. (2015, Nov 26). What exactly is 'one belt, one road'? *The Financial Daily*. Recuperado de: <http://0-search.proquest.com.millennium.itesm.mx/docview/1736567642?accountid=41938>

National Development and Reform Commission. 2015. Action plan on the China-proposed Belt and Road Initiative. Recuperado de: <http://www.chinagoabroad.com/zh/article/action-plan-on-the-china-proposed-belt-and-road-initiative>

- Niu, H. 2015. A New Era of China-Latin America Relations. Inter-American Development Bank. Recuperado de: <http://www19.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2016/16033.pdf>
- Olier, E. 2016. Los Ejes del Poder. Madrid: Pearson.
- PNUD. 2017. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Obtenido de: <http://www.mx.undp.org>
- Pricewaterhouse Coopers 2016, China's new silk route. The long and Winding road, <http://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf>
- Rasmussen, S. B. 2016. La diplomacia de la UE como una superposición cuántica: ¿hacia un marco conceptual para investigaciones multidisciplinares de un fenómeno de pluralización? *Comillas Journal of International Relations*, 6(1), 13-27.
- Ríos, X. 2014. Tiempo de inflexión en la política exterior china. Recuperado el 17 de Febrero de 2015, de Observatorio de la Política China: http://www.politica-china.org/imxd/noticias/doc/1401591631Tiempo_de_inflexion_en_la_politica_exterior_china-1.pdf.
- Ríos, X. 2015. El XIII Plan: antecedentes, contexto, contenidos y expectativas. Simposio Electrónico Internacional sobre Política China.
- Ruël, H. 2013. Diplomacy means business. *Windesheimreeks kennis en onderzoek*, 46. Disponible en: <http://www.windesheim.nl>
- Saner, R., Yiu, L., & Sondergaard, M. 2000. Business diplomacy management: a core competency for global companies. *Academy of Management Perspectives*, 14(1), 80-92. doi:10.5465/AME.2000.2909841
- Valderrey, F. J. 2016. International Business Diplomacy: Lessons from Latin America. En M.A. Khan (Ed.), *Multinational Enterprise Management Strategies in Developing Countries* (pp. 295-315). Hershey, PA: IGI Global.
- Valderrey, F., & Montoya, M. A. 2016. China to Finance Infrastructure in Latin America. *Network Industries Quarterly*, 18(2).
- Valderrey Villar, F. y. 2017. La Nueva Ruta de la Seda y la Diplomacia Internacional de Negocios. *Comillas, Journal or International Relation*, 10 (047-064), 1-18
- Van der Leer, Y., & Yau, J. 2016. China's new silk route. The long and winding road. PwC. Disponible en: <http://www.pwc.com/gx/en/issues/high-growth-markets/publications/china-new-silk-route.html>
- Wang, Z. 2015. Europe in China's Incremental Intercontinentalism. *Asian Politics & Policy*, 7(1), 131-144. doi:10.1111/aspp.12165

- Wolters, T. 2012. Business diplomacy in multinational corporations: An exploratory qualitative study. (Master's thesis). University of Twente, Enschede, Netherlands. Recuperado de: <http://purl.utwente.nl/essays/62485>
- Xinbo, W. 2016. Cooperation, competition and shaping the outlook: The United States and China's neighborhood diplomacy. *International Affairs*, 92(4), 849-867. doi:10.1111/1468
- UNCTAD. 2017, Trade And Development Report 2017: Beyond Austerity: Towards A Global New Deal en línea: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdr2017_en.pdf, consultado en Julio 2019.
- UNCTAD. 2018, Anuario estadístico en línea: <https://unctadstat.unctad.org>, consultado en mayo 2019.
- Zhang, F. 2016. China as a Global Force. *Asia and the Pacific Policy Studies*, 3(1), 120-128. doi: 10.1002/app5.115
- Zhang, Y. 2016, Introduction: Dynamism and contention: understanding Chinese foreign policy under Xi
- Zhang, Y. 2005. *Story of the Silk Road*. (Z. Jia, Trad.) China: China Intercontinental Press.
- Jinping. *International Affairs*, 92(4), 769-772. doi: 10.1111/1468-2346.12661
- Zhao, K. 2015. The Motivation behind China's Public Diplomacy. *Chinese Journal of International Politics*, 8(2), 167-196. doi: 10.1093/cjip/pov005
- Zheng, B., Sun, H., & Yue Yunxia. (s.f.). Ascenso a una altura estratégica. *China hoy*, L(10), 16-20.
- Zottele, A., Li, Y., & Santiago, M. A. 2017. Las Pymes mexicanas y chinas ante el crecimiento acelerado de las relaciones económicas entre ambas naciones. Xalapa, México: Universidad Veracruzana.
- Abbas, A. (2009). Managers and diplomacy. *International Journal of Commerce and Management*, 19(4), 256-258.