

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS
VICE RECTORÍA ACADÉMICA

CARRERA DE COMERCIO INTERNACIONAL

CONSECUENCIAS DE LA REACTIVACIÓN DE LA
RUTA COMERCIAL DE LA SEDA PARA COSTA RICA

MODALIDAD DE TESINA PARA OPTAR POR EL GRADO DE BACHILLERATO EN
COMERCIO INTERNACIONAL

Autor:

DARREN IVAN PEREIRA GONZALEZ

Tutor:

CARLOS VEGA FALLAS

SEDE ARANJUEZ

ABRIL, 2018

Contenido

DECLARACION JURADA	2
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	7
Planteamiento del Problema de Investigación	7
Justificación de la Investigación	9
Antecedentes de la Investigación	11
Proyecciones de la Investigación	14
CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL	15
El Comercio Internacional	15
Historia del comercio internacional	16
Desarrollo del Comercio Internacional	18
Desarrollo mundial del comercio internacional.	19
Desarrollo del comercio internacional en Costa Rica.	20
Las Rutas Comerciales	21
Historia de las rutas comerciales	22
La Ruta de la Seda.	23
La Ruta de las Especias.	23
Las Rutas de la Nueva España.	24
Proyecto OBOR: China y la nueva Ruta Comercial de la Seda.....	25
Desarrollo económico de China a partir de 1978.	26
Historia antigua de la Ruta de la Seda.	28
Reactivación de la Ruta Comercial de la Seda.	30
Infraestructura del Proyecto OBOR.	32
El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda (CERS).	33
La Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI (RSM-XXI-CYR).	34
Financiamiento del Proyecto OBOR.	35
Consecuencias de la Reactivación de la Ruta Comercial de la Seda	36
Cambios en la geopolítica mundial	37
Costa Rica y el Proyecto OBOR	39
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	40
Enfoque de la Investigación	40
Diseño de la Investigación	40

Fuentes de Información	42
Muestra.....	42
Fuentes de Información	45
Unidades de Análisis	47
Planteamientos	47
Consecuencias	47
Instrumentos Utilizados en la Investigación	48
Cuestionario.....	48
Entrevista.....	48
Proceso para la Recolección y Análisis de Datos	49
CAPÍTULO IV ANÁLISIS DE RESULTADOS	50
Unidad de Análisis 1: Planteamientos	52
Categoría 1: China: Primer potencia mundial.....	53
Categoría 2: OBOR: Desarrollo económico	55
Categoría 3: Los 5 Pilares de OBOR	57
Categoría 4: El Plan Marshall del Siglo XXI	59
Categoría 5: Inversión desde China	60
Categoría 6: Modernización de infraestructura.....	62
Categoría 7: Lucha por el poder	64
Categoría 8: Reconfiguración de la dinámica comercial.....	66
Categoría 9: Desafíos del Proyecto OBOR	68
Categoría 10: Integración Internacional	71
Unidad de Análisis 2: Consecuencias	73
Categoría 1: Costa Rica: gran exportador	73
Categoría 2: Corto y largo plazo.....	75
Categoría 3: Retroalimentación	77
Categoría 4: Competencia mejorada	79
Categoría 5: Valor agregado y encadenamientos productivos.....	80
Categoría 6: Oportunidades logísticas.....	82
Categoría 7: Diversificación de mercados	84
Categoría 8: Más allá del Comercio Internacional.....	86
Categoría 9: Seguimiento del proyecto	87
Interpretación de los Datos	89

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	94
Conclusiones de la Investigación	94
Recomendaciones	97
REFERENTES BIBLIOGRAFICOS.....	99
APÉNDICES DE LA INVESTIGACIÓN.....	104
Apéndice A: Cuestionario Utilizado en la Investigación.....	104
Apéndice B: Listado de países OBOR al 2018	105
Apéndice C: Mapa de la nueva Ruta de la Seda	107

Lista de Tablas

Tabla 1: Elementos seleccionados como muestra en la investigación **¡Error! Marcador no definido.**

Tabla 2: Unidades y categorías de análisis **¡Error! Marcador no definido.**

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

Planteamiento del Problema de Investigación

Las rutas comerciales han sido trascendentales a lo largo de la historia humana, en el pasado éstas, además de estimular el comercio de mercancías entre naciones distantes, ayudaron a la expansión y descubrimiento de nuevas culturas, conocimientos e inclusive al desarrollo de nuevas tecnologías que hoy son la base de la sociedad. Inclusive el deseo de conocer nuevas rutas propició el descubrimiento de América. En términos generales las rutas comerciales fueron sinónimo de globalización.

Actualmente, con la reactivación de la ruta comercial más importante conocida por el hombre (La Ruta de la Seda) sus propulsores buscan también reactivar el proceso de globalización. Pero para ello deberán enfrentarse a los problemas de infraestructura y financiamiento que un proyecto de tal magnitud acarrea, además de la problemática humanitaria y bélica arraigada en varios territorios de vital importancia para el paso de la ruta.

Sin embargo, si se logra reactivar La Ruta de la Seda, Rodríguez (2016) presenta el siguiente panorama en alusión a los alcances de esta:

La nueva ruta abarca a 60 países, conectando China con Europa a través de Asia Suroriental, Asia Central y Oriente Medio. En ella se encuentra un 75 % de las reservas de energía conocidas, afecta a un 70% de la población mundial y se genera un 55% del PIB mundial. (párr. 2)

Para dar respuesta al cuestionamiento de la investigación será necesario examinar los planteamientos propuestos para la Reactivación de la Ruta de la Seda. China, el gigante detrás de este proyecto, le ha denominado al mismo One Belt, One Road (OBOR por sus siglas en inglés), que en español se traduce como Una Franja, Una Ruta.

Es necesario comprender lo que significó en el pasado la Ruta de la Seda para el desarrollo del comercio internacional de hoy en día y de la vida en el planeta tierra en general. También se examinará lo que conlleva la construcción del Proyecto OBOR para así determinar las consecuencias que tendrá sobre la economía mundial, e implícitamente sobre Costa Rica.

Se espera que la reactivación de la Ruta de la Seda traiga consigo el potenciamiento tanto de relaciones comerciales como culturales, apoyando sobre todo el principio de libre comercio no solo entre Asia y Europa, sino para todo el mundo.

Aunque Costa Rica no está incluida directamente entre los principales beneficiarios de la reactivación de la Ruta Comercial de la Seda, una economía tan frágil como la del país es sensible a cualquier alteración en el orden económico mundial. Es por este motivo que esta investigación también busca definir las consecuencias que podría sufrir Costa Rica y como aprovecharlas si son positivas o como hacerles frente en el caso de ser negativas. Una vez descrito lo anterior se hace necesario establecer la pregunta, a la cual se busca dar respuesta con la siguiente investigación, la misma queda delimitada de la siguiente forma ¿Cuáles son las consecuencias de la reactivación de la Ruta Comercial de la Seda para Costa Rica?

Justificación de la Investigación

La reactivación de la “Ruta de la Seda” en el Siglo XXI, consiste en una alternativa de desarrollo que busca fomentar la profundización y ampliación de las cooperaciones actuales en la región euroasiática. Asimismo, intenta lograr una mayor libertad de circulación económica entre los países cooperantes, una mejor distribución de los recursos naturales y la globalización de los mercados nacionales y regionales. (Pérez y Díaz (2017 párr. 1))

La reactivación de la Ruta de la Seda traerá considerables beneficios directos para un gran porcentaje de la población mundial. Rodríguez (2016) hace énfasis en lo siguiente:

La nueva ruta abarca a 60 países, conectando China con Europa a través de Asia Suroriental, Asia Central y Oriente Medio. En ella se encuentra un 75 % de las reservas de energía conocidas, afecta a un 70% de la población mundial y se genera un 55% del PIB mundial. (párr.2)

Dada la importancia que envuelve al tema, es conveniente la realización de esta investigación para así establecer un documento guía el cual servirá para que el lector pueda evacuar sus consultas sobre la reactivación de la Ruta comercial de la Seda. Es viable hacer la investigación gracias a que se tiene pleno acceso a documentos de referencia en sitios web, periódicos e investigaciones anteriores a esta y están relacionadas con el tema en estudio.

Esta investigación tiene como objetivo principal examinar la reactivación de la Ruta de la Seda con el propósito de determinar las posibles consecuencias para el comercio internacional de Costa Rica. Tanto para importadores como para exportadores, se pretende crear una fuente de referencia que permita estar al tanto de las implicaciones que podría acarrear la futura apertura y utilización de esta ruta comercial.

El estudio también plantea definir los conceptos necesarios para la comprensión de variables logísticas que conlleva la utilización de la Ruta de la Seda, con el fin de que quienes

utilicen este documento como referencia puedan comprender la influencia de esta nueva ruta comercial en los procesos costarricenses de exportación e importación de mercancías.

Gracias al contenido teórico que encierra el estudio relacionado con la nueva Ruta de la Seda, en la práctica del comercio internacional costarricense podrá utilizarse como documento de consulta con el fin de conocer las características de la reactivación de esta importante ruta comercial.

La investigación tiene utilidad metodológica ya que puede ayudar a crear un nuevo instrumento para recolectar o analizar datos, contribuye a la definición de un concepto y la relación entre sus variables, así como también puede ayudar a lograr mejoras en la forma de trabajar el comercio internacional con la utilización de la nueva Ruta de la Seda. (Hernández, Fernández y Baptista (2014, p. 40))

Antecedentes de la Investigación

En el año 2013, el presidente de China Xi Jinping manifestó la intención de reactivar la Ruta Comercial de la Seda, la cual está basada en el concepto de una red de caminos utilizada antiguamente que llegó a alcanzar 8000 kilómetros de largo desde el Extremo Oriente hasta el Occidente Europeo y sirvió durante aproximadamente 19 Siglos (desde el Siglo III a.C. y existió hasta el Siglo XVI de esta era) como impulsor del desarrollo económico y cultural del mundo antiguo gracias al intercambio que la ruta comercial facilitaba. (s.f, Ecured, 2014)

Actualmente, la reactivación de la Ruta de la Seda tiene como objetivo impulsar el comercio entre China y Europa principalmente, pero sin dejar de lado a países de Oriente Medio y África quienes se verán sumamente beneficiados. La reactivación de la Ruta de la Seda está formada por dos iniciativas: una terrestre llamada la Franja económica de la Ruta de la Seda y la otra marítima, denominada a Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI. Esta nueva ruta comercial promete ser uno de los proyectos de infraestructura más grandes de la Era moderna.

El alcance planificado para el Proyecto OBOR según el gobierno chino, será de trascendencia mundial. En un artículo realizado por Rodríguez (2016) para el diario La Vanguardia de España, se brinda una idea en términos nominales de la magnitud del proyecto, señalando el alcance global que este podría tener:

La nueva ruta abarca a 60 países, conectando China con Europa a través de Asia Suroriental, Asia Central y Oriente Medio. En ella se encuentra un 75 % de las reservas de energía conocidas, afecta a un 70% de la población mundial y se genera un 55% del PIB mundial. (párr. 2)

En los últimos años el crecimiento de China ha dado mucho de qué hablar, sin embargo, hasta ahora nunca pusieron sus intereses en impulsar a otras economías con sus iniciativas. En un análisis realizado para el Real Instituto Elcano de España titulado "¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras liderados por China?" Esteban y Otero (2015), tuvieron como principal objetivo analizar el impacto que la reapertura de la Nueva Ruta de la Seda tendrá sobre China y Europa. Su principal conclusión fue que la nueva Ruta de la Seda es un proyecto de gran potencial, muestra una China dispuesta a liderar iniciativas de gran calado en la escena internacional sin caer en actitudes excluyentes. Los gobiernos y las sociedades de Europa deben sumarse a este proyecto con un espíritu crítico y constructivo para contribuir a darle forma, sin dejarse arrastrar por una lógica de bloques que ha quedado obsoleta en un orden internacional marcado por la globalización y la interdependencia.

El deseo del gigante asiático es convertirse en la primera potencia mundial, y cada vez está más cerca de lograrlo. Higuera (2016) en su artículo para El Periódico de Catalunya titulado "China y la nueva Ruta de la Seda", tiene como objetivo mostrar el claro interés de China en la reapertura de esta milenaria ruta comercial. La conclusión a la cual llegó fue que China parece decidida a focalizar en la esfera económica; su lucha por el dominio mundial y en la Ruta de la Seda ha encontrado el instrumento ideal.

Para comprender el Proyecto OBOR se debe conocer la historia de la Ruta de la Seda, así como los importantes beneficios que tuvo la misma para quienes en su momento la utilizaron. En un artículo realizado para el diario La Nación de Costa Rica titulado "Todas las rutas llevan a China", Cerdas (2016) tiene como principal objetivo dar una pincelada tanto histórica como de la actualidad acerca de la reactivación de la Ruta de la Seda propuesta por China. En el mismo concluye que la potencia asiática atrae la atención del mundo con su megaproyecto, el cual podría encaminarla hacia un importante crecimiento económico, esto traería beneficios a sus aliados más cercanos.

El Proyecto OBOR no puede ser ejecutado únicamente por China, pese a que el país asiático es el principal impulsor, es necesario conseguir y asegurar el apoyo de cualquier nación que quiera cooperar, especialmente de aquellas denominadas potencias. En el ámbito nacional, Salas (2017) en su artículo para el Semanario Universidad, de la Universidad de Costa Rica, titulado "La Nueva Ruta de la Seda: la ambición china en el actual contexto mundial", tiene como objetivo principal dar a conocer diversos detalles sobre la reactivación de la Ruta de la Seda. Su conclusión fue que mientras Estados Unidos inicia una era proteccionista bajo el mando de Donald Trump, China prepara el foro One Belt, One Road (OBOR) en mayo, con la presencia de Vladimir Putin, Theresa May y Rodrigo Duterte, y que, por su magnitud, ya es comparado con la Cumbre del G-20 de potencias y países emergentes.

Pese a que el megaproyecto chino es a largo plazo, las afectaciones de la Reactivación de la Nueva Ruta Comercial de la Seda sobre Costa Rica llegarán tarde o temprano. Gutiérrez (2017) en su artículo para el diario costarricense La Republica titulado "Ruta de la Seda facilitaría relación comercial con China", tiene como objetivo principal dar a conocer algunas falencias que el país tiene con China en materia de comercio. La conclusión del artículo se basa en la opinión de Víctor Umaña, director del CLACD:

Una mayor eficiencia del comercio global nos beneficia a todos. Más allá de la Ruta de la Seda, Costa Rica debe aprovechar su TLC y que el sector privado se concentre en productos cuyo valor sea alto para que el costo del transporte relativo no sea un obstáculo. (párr. 13)

Esto quiere decir que si el sector exportador de Costa Rica desea aprovechar la nueva ruta comercial debe estrechar relaciones con China y paralelamente mejorar la calidad de los productos exportados con el fin de elevar el valor de las mismas.

Proyecciones de la Investigación

La reactivación de la Ruta de la Seda es un tema poco desarrollado. Por el momento el impacto que el proyecto tendrá sobre la economía del mundo es para muchos una incógnita, sobre todo en las zonas que no forman parte directamente del proyecto, como es el caso de Latinoamérica. Esto también se asocia con la falta de información que existe hasta el momento sobre el tema, es por ello por lo que el primer objetivo del presente estudio es examinar los planteamientos asociados a la reactivación de esta ruta comercial y así poder brindar al lector una herramienta de conocimiento sobre el tema. Los datos utilizados serán de tipo cualitativo y la información analizada será extraída de artículos, informes, tesis y otras fuentes de información relacionadas con el tema de investigación.

En el caso de Costa Rica, aunque el megaproyecto que involucra a la ruta comercial no lo incluye directamente, es un hecho que las consecuencias llegarán a impactar la economía del país de una u otra forma. Dadas las circunstancias, el segundo objetivo de la investigación se enfocará en determinar las posibles consecuencias que podría sufrir el país sobre todo en el campo del comercio internacional, con la puesta en escena de la nueva Ruta Comercial de la Seda. Para lograr determinar estas consecuencias se aplicarán entrevistas a expertos en diferentes campos relacionados con el comercio internacional.

CAPÍTULO II: MARCO REFERENCIAL

El Comercio Internacional

El concepto de comercio internacional es definido por Ceballos (2015) de la siguiente manera:

Hace referencia al movimiento que tienen los bienes y servicios a través de los distintos países y sus mercados. Se realiza utilizando divisas y está sujeto a regulaciones adicionales que establecen los participantes en el intercambio y los gobiernos de sus países de origen. Al realizar operaciones comerciales internacionales, los países involucrados se benefician mutuamente al posicionar mejor sus productos, e ingresar a mercados extranjeros. (párr. 4)

Para ampliar el concepto de comercio internacional, el portal ETTA México (2014) menciona:

Es un campo de acción sumamente interesante y extenso que permite a los países y sus habitantes interrelacionarse de manera comercial, económica, cultural, pero lo más importante es que a través del Comercio Internacional se pueden hacer negocios internacionales muy redituables y atractivos, de productos y servicios a diversas escalas, de tal manera que se da origen a salidas de manufacturas de un país mediante exportaciones y de entradas de productos mediante las importaciones procedentes de otros países. (párr. 1)

Para Alvear (2017) el comercio internacional se produce “debido a que ningún país es autosuficiente, es decir, siempre va a necesitar de otro país debido a que cada país posee cierta ventaja comparativa, que es uno de los fundamentos básicos del comercio internacional”. (párr. 3)

Historia del comercio internacional

Las primeras raíces del comercio se dan a finales del Neolítico (aproximadamente 4000 años a.C.), cuando se originó la agricultura. Esta actividad en un principio era solo para la subsistencia de los pobladores que trabajaban la tierra. Sin embargo, a medida que se desarrollaba la actividad con la implementación de nuevas técnicas y métodos de cultivo, las cosechas obtenidas se multiplicaban cada vez más, creando excedentes y con los mismos dando paso a la aparición del trueque, el cual consistía en el intercambio de los excedentes por otros productos de interés entre los pobladores.

La necesidad de crear excedentes e intercambiarlos da como resultado el desarrollo tanto humano como de nuevas tecnologías de cultivo y transporte, la aparición de los mercados e inclusive la creación de la moneda como medio de pago.

El desarrollo tecnológico de los medios de transporte, especialmente de los marítimos, desempeña un rol importante en la evolución del comercio internacional. A lo largo de la Edad Media empezaron a surgir las rutas comerciales, que intentaban suplir la alta demanda europea de bienes y mercancías. Entre las rutas más importantes destaca la Ruta de la Seda, que conectaba China con Europa, pero también había otras importantes, tal es el caso de las rutas de importación de especias. Inclusive la búsqueda de nuevas rutas comerciales da como el resultado el descubrimiento español de América en 1492.

Arosemena (2012) resume los acontecimientos que marcaron los siglos posteriores al descubrimiento de América:

Durante el Siglo XIX luego de un período caracterizado por un fuerte proteccionismo y el surgimiento de importantes teorías acerca de las ventajas del libre comercio (Siglo XVIII), la rebaja de las presiones proteccionistas en cada nación de Europa, la industrialización, y el surgimiento de las nuevas economías de América, comenzaron a replantearse los postulados y prácticas proteccionistas de manera de hacerlas más cónsonas con el desarrollo de los países y los dramáticos cambios en las estructuras productivas y de poder.(párr. 6)

Según Cerón (2012) en la historia del comercio mundial imperaron dos tendencias fundamentales:

Se pueden observar dos tipos fundamentales de políticas: la librecambista que tiene como propósito la liberación total del comercio para aprovechar las ventajas relativas de mayores niveles de competitividad internacional y la proteccionista que persigue el objetivo la regulación del comercio para proteger el mercado interno de la competencia externa y estimular las exportaciones. (párr.12)

Durante el Siglo XX, acontecimientos como las dos Guerras Mundiales y la crisis económica de 1930, golpean contundentemente el desarrollo del comercio internacional. Al final de la Segunda Guerra Mundial, se produce un cambio político y económico global a favor de los países aliados, pero sobre todo favorece a los Estados Unidos, país que aprovecharía con creces la devastación postguerra de gran parte de Europa para tomar la batuta de líder mundial.

Arosemena (2012) señala que, en 1946, una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial y con el objetivo de lograr una recuperación de la economía mundial, “surgen instituciones de carácter multilateral, tales como Bretton Woods, hoy el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional y el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), éste último con la finalidad de impulsar rápidamente la liberalización y el crecimiento del comercio internacional”. (párr. 13)

Hoy los países dependen del comercio internacional para el desarrollo económico y bajo el mismo principio como inició el trueque dentro de las comunidades: satisfacer las diferentes necesidades que la población posee. Este comercio se refiere a las importaciones y exportaciones, inversión directa, financiación internacional, mercadeo etc., las cuales se realizan mundialmente y participan las diferentes comunidades. (Alvear (2017, párr. 2))

Desarrollo del Comercio Internacional

El comercio internacional es uno de los principales componentes de la globalización. Pérez (2014) indica:

El comercio internacional es una de las bases de la globalización, en la medida en que ésta depende de un comercio a escala global para que pueda existir interacción económica entre las personas. Gracias al comercio las personas pueden intercambiar productos por dinero. (párr.2)

Es una idea sencilla que supone la base de un complejo sistema que ha adquirido dimensiones globales, las cuales también han llegado a ser reflejadas en el desarrollo de Costa Rica a lo largo de la historia. Si se toma en cuenta que la economía costarricense desde sus inicios ha sido sumamente volátil, gracias a diversos factores como la dependencia hacia economías superiores, es comprensible que cada minúsculo cambio que se desarrolle se deriva en un impacto hacia los intereses del país. Esta tendencia se repite en países subdesarrollados, que a lo largo de la historia se han visto afectados, negativa o positivamente, por los continuos cambios a partir de la práctica del comercio internacional.

Desarrollo mundial del comercio internacional.

Arosemena (2012), señala que “el auge del crecimiento del comercio mundial tiene lugar desde mediados del Siglo XV, con el descubrimiento de las Américas y el creciente intercambio comercial entre las potencias económicas del momento y sus colonias.” (párr.2)

Arosemena (2012) amplía lo siguiente en alusión al crecimiento del Comercio Internacional provocado por el descubrimiento de América:

Esta expansión del Comercio Internacional coadyuvó a la consolidación de grandes fenómenos económicos como lo fueron la división y mayor especialización del trabajo, la utilización de los beneficios de las ventajas comparativas y el surgimiento de los modelos económicos formales que regularon el intercambio comercial de la época, como lo son el Mercantilismo y el Liberalismo, que representan los cimientos sobre los cuales se fundamentan los sistemas proteccionistas y de libre comercio aún en la actualidad. (párr. 2)

Según Cerbán y Piniella (2014) el proceso de globalización es determinante en el comercio mundial, e indican:

El incremento exponencial de los intercambios de bienes y servicios entre países debido, entre otras razones, a la apertura de los mercados internacionales crea una gran red de relaciones mundiales en la que se intercambian no sólo bienes y servicios, sino que también se traslada la tecnología, el capital o los recursos humanos. (p. 58)

Desarrollo del comercio internacional en Costa Rica.

Desde la independencia del país en 1821, el comercio internacional empezó a desarrollarse progresivamente, empezando con la producción y exportación de tabaco a otras ex colonias de España y continuando con la producción de café y su posterior exportación hacia Europa, producción que permitió comenzar con la industrialización del país y esto a su vez permitió a los productos costarricenses (especialmente café, banano y cacao) ingresar a otros mercados como el estadounidense.

El café y el banano se convirtieron en los productos insignia de Costa Rica, básicamente su producción y exportación mantenía, la economía del país. Sin embargo, gracias a la Primera Guerra Mundial, a la Depresión de 1930 y la Segunda Guerra Mundial, Costa Rica vio sumamente afectadas sus exportaciones tanto a Europa como a Estados Unidos. La caída de la economía costarricense, sumada a otros factores laborales y humanos desembocó en la Revolución de 1948.

El fin de la Revolución del 48 marca un nuevo inicio para el desarrollo costarricense, el cual fue financiado en buena parte por el desvío de los recursos destinados al ejército, el cual a su vez fue abolido. También recibió el impulso de las nuevas medidas económicas creadas para estimular la recuperación de una Europa devastada por la guerra. Gracias a los acontecimientos mencionados, la economía costarricense puede dar el salto a la producción industrial, dando paso al modelo económico de Sustitución de Importaciones. Costa Rica desarrolló con éxito la industria de fertilizantes, cámaras de refrigeración y otros artículos eléctricos.

Pese a que el país crecía constantemente, se vio ralentizado por factores externos como La Crisis del 80 (en Centroamérica) y la mala administración política de la época. Sin embargo, el país se recupera y empieza a implementar un nuevo modelo económico, denominado Promoción de Inversión Extranjera, que consistía en impulsar la producción de bienes no tradicionales y el turismo, además de la creación de las Zonas Francas, las cuales ofrecen beneficios especiales a las empresas internacionales que decidan invertir e instalar su producción en ellas.

La historia dicta que Costa Rica ha sido un país dedicado al comercio internacional desde sus inicios, y que ha sabido adaptarse a las tendencias que la globalización trae consigo. Actualmente, gracias a la gran capacidad del país en mano de obra calificada, Costa Rica mantiene una economía dedicada a la atracción de inversión extranjera directa, que a su vez evoluciona al desarrollo de la prestación de servicios casi al mismo nivel que la producción de bienes. La mayoría de estos bienes y servicios son exportados a todas partes del mundo.

Las Rutas Comerciales

Una ruta comercial se puede definir como la ruta utilizada por los comerciantes para el transporte profesional de mercancías. Al ampliar esa definición, se dice que son los enlaces marítimos, geográficos, terrestres, aéreos, por los cuales se exportan e importan productos a cualquier país. Estas rutas pueden ser entre dos o varias naciones, incluyendo continentes diferentes.

A lo largo de la historia por cada una de las rutas comerciales, diseñadas muchas veces por la naturaleza y adaptadas por el hombre para su propio beneficio, no solo transitaron mercancías, sino que fueron canales continuos para intercambio de conocimientos y nuevas tecnologías que le permitieron al ser humano desarrollar poco a poco la vida tal y como la conocemos. Su importancia fue tal, que la búsqueda de nuevas rutas fue el precursor del descubrimiento de territorios inexplorados y ricos en recursos.

Historia de las rutas comerciales

A lo largo de la Edad Media, empezaron a surgir las rutas comerciales transcontinentales que intentaban suplir la alta demanda europea de bienes y mercancías, sobre todo de lujo. La mayor parte de las mercancías cambiaban de propietario cada pocos kilómetros, hasta llegar a las cortes europeas.

Una pequeña explicación de los inicios de las rutas comerciales es la que brinda Pérez (2013):

En el principio de los tiempos no podía existir el comercio internacional, debido a que la Humanidad se encontraba dividida y repartida por el mundo en pequeñas agrupaciones, viviendo en aldeas y pueblos. Esto no cambió hasta la aparición de los primeros imperios. Una vez se configuró el mapa político mundial y se establecieron una serie de imperios, entonces sí pudo ponerse en marcha el comercio internacional. Ya existían entidades políticas de gran tamaño que podían interactuar entre ellas.

Entonces fue cuando comenzaron a trazarse las primeras rutas comerciales. En un principio casi todo terrestre, si bien es cierto que en el Mar Mediterráneo el comercio marítimo fue importante. De todas formas, en el caso que nos ocupa (la Ruta de la Seda), el comercio terrestre predominó hasta el final de la Edad Media (S.XV). (p 1)

En los inicios de las rutas comerciales, los principales impulsores de estas fueron siempre las potencias europeas de la época, las cuales buscaban ya sea nuevos productos para satisfacer sus necesidades o simplemente el enriquecimiento mediante el intercambio de productos y en la medida de lo posible expandir sus territorios. Como consecuencia, junto a los productos que viajaban por esas rutas, también lo hacían las ideas, conocimientos, religiones y culturas, por lo que se puede aseverar que las rutas comerciales fueron el inicio de la globalización.

Existieron 3 rutas comerciales sobresalientes en el pasado y vitales para el desarrollo del ser humano a través de la historia: La Ruta de la Seda, La Ruta de las Especies y La Ruta de la Nueva España.

La Ruta de la Seda.

En la antigüedad esta ruta conectaba el Imperio Romano con el Imperio Chino. La Ruta de la Seda era una red de rutas comerciales entre Asia y Europa que se extendía desde Chang'an (actualmente Xi'an) en China, Antioquía en Siria y Constantinopla (actualmente Estambul, Turquía) a las puertas de Europa y que llegaba hasta los reinos hispánicos en el Siglo XV. Debe su nombre a la mercancía más prestigiosa que circulaba en ella, la seda, cuya elaboración era un secreto que sólo los chinos conocían.

El portal Ecured (2014), hace referencia a la importancia que tuvo esta ruta en la antigüedad:

Por la Ruta circulaban en ambos sentidos los mercaderes, los soldados y los filósofos, es decir, el comercio, la guerra y las ideas. Para el mundo islámico, la Ruta supuso una excelente fuente de ingresos que se convirtió en la base de su economía. Para Europa, una sangría económica irrenunciable (los productos eran insustituibles). Como respuesta a este hecho, Europa se lanzó a buscar nuevas rutas marítimas, originando la era de los descubrimientos. (párr. 6)

La Ruta de las Especies.

Durante la Edad Media el comercio de especias fue una actividad económica de gran importancia. Debido al abundante uso de especias se ha propiciado que, a lo largo de la Edad Media, el comercio de dichos productos fuera una de las tareas más complicadas de todas las sociedades antiguas y sobre todo, de las que han poblado el mar Mediterráneo.

Como resultado de Las Cruzadas, los europeos desde el Siglo XI, reclamaban ciertos productos a los que se habían acostumbrado de su contacto con Oriente. Tajadura (2014) brinda una reseña histórica acerca de esta ruta:

Por su importancia alimentaria, culinaria y medicinal, y por el profundo arraigo adquirido en tiempos de Roma, y luego con Las Cruzadas, dieron nombre a la conocida Ruta de las Especies. Así, bajo esta genérica denominación viajarían desde plantas aromáticas como el incienso y la mirra que servían para preparar ungüentos y perfumes, a condimentos como la pimienta, el clavo, la canela, el jengibre y la nuez moscada que se utilizaban no sólo para conservar y sazonar alimentos favoreciendo un gusto que los hacía más comestibles, sino también para aromatizar vinos y otras bebidas. (párr. 2)

Las Rutas de la Nueva España.

Estas rutas comerciales nacieron con el Descubrimiento de América en 1492 y su intención era interconectar los distintos reinos pertenecientes a la corona española alrededor del mundo. El portal web de Tormenta de Historiadores indica una de las razones para la existencia de estas rutas es que España (quien tenía más territorio colonial en América) sacaba provecho del oro y la plata que se encontraba en América y ellos en cambio enviaban esclavos africanos para aumentar la producción de estos minerales. (párr. 1)

El mismo portal web, Tormenta de Historiadores, en referencia a algunas funciones de la ruta comercial agrega:

Asimismo, Europa mandaba manufacturas a sus colonias, lo que pudo ocasionar una nueva forma de vestir, es decir un mestizaje cultural. Otras cosas que transportaban a Europa eran el azúcar, el café y el algodón. Como conclusión existía un intercambio económico-cultural entre España y sus colonias, pues ellos se llevaban el oro, la plata y todo lo codiciado en Europa a cambio de un poco de manufactura como la vestimenta y las formas de vivir. (párr.2)

Proyecto OBOR: China y la nueva Ruta Comercial de la Seda

Según indica Fancillas (2017) sobre el Proyecto OBOR, se trata de “la red de obras de infraestructura que conectará por tierra y por mar a China, los países de Asia Central, Medio Oriente, África y Europa. Pretende cubrir 65% de la población mundial, generar un tercio del PIB global y mover la cuarta parte de los bienes que produce el planeta.” (párr.1)

El proyecto va más allá de una simple ruta comercial, se presenta como una oportunidad para promover el cooperativismo global, pero eso sí, bajo el liderazgo de China. Casarini, (2016) indica:

La iniciativa china de la nueva ruta terrestre y la vía marítima no se limita a una gigantesca propuesta de infraestructuras logísticas y comerciales, sino que aparece también como un llamamiento a la comunidad internacional para la construcción de un mundo “armónico e incluyente” de paz, cooperación y beneficio compartido. (p. 4)

La iniciativa One Belt-One Road (OBOR) fue presentada en 2013 por el presidente chino, Xi Jinping, y pretende revitalizar la milenaria ruta comercial de la seda con la construcción de autopistas y vías férreas que se extenderán desde el centro de China hasta el puerto de Rotterdam en los Países Bajos, cruzando por Asia Central y Rusia. Este cinturón terrestre (one belt) se complementará con una red de puertos planificados y otros proyectos de infraestructura costera que conectarán a China con el sudeste de Asia, el Golfo Pérsico, África y el norte del Mar Mediterráneo (one road).

Desarrollo económico de China a partir de 1978.

Antes de adentrarse en los detalles del Proyecto OBOR, se deben entender las motivaciones del gigante asiático para asumir los riesgos que conlleva liderar un proyecto de esta magnitud. No solo se trata de la ruta comercial, también comprende importantes tratados de cooperación entre naciones para promover el desarrollo conjunto de las mismas. El crecimiento acelerado de la economía de China impulsa su ambición por buscar nuevas vías de desarrollo que le permitan convertirse en la primera economía del mundo.

Dicho crecimiento inicia en 1978, año en el que en este país se formula una reforma política de la economía y la apertura al exterior, basándose en la política de las "cuatro modernizaciones" planteadas en 1964, las cuales recaían sobre la agricultura, la industria, la tecnología y la defensa. Lo que se buscó con estos elementos fue desarrollar las fuerzas productivas y por tanto de la economía. (Claudio (2009, p.465))

Según Lebrón (2012) “China consiguió establecer un modelo económico de inversión, ahorro y exportaciones baratas que todavía dura hasta nuestros días”; además, indica las cinco reformas que posibilitaron la convergencia de China con las potencias occidentales:

- 1) Liberalización y promoción de empresas privadas en sectores considerados no estratégicos, atendiendo gradualmente al dictado del mercado (“para cruzar el río, hay que sentir las piedras y orientarse en consecuencia”).
- 2) Armonización del crecimiento, inflación y estabilidad social. Entre los años 1985 y 1990, la inflación anual en China coqueteaba siempre con el 10% (mientras que su PIB real apenas llegaba al 4%). Las protestas estudiantiles, y posterior represión de la Plaza del Tiannanmen, deben contextualizarse también en el peor escenario macroeconómico vivido por China durante dicho periodo¹⁶ (bajo crecimiento, elevada inflación e inestabilidad social). PIB, IPC y empleo condicionan sustancialmente, todavía hoy, las políticas económicas en China.
- 3) Incentivos a la competencia entre todas las regiones del país.
- 4) Eliminación de barreras dentro del mercado nacional (si bien aún existen limitaciones serias al libre movimiento de trabajadores por culpa del empadronamiento permanente en las provincias de origen o hukou).

5) Integración en la economía mundial, poniendo punto final a un historial económico marcado por el aislamiento permanente. China es miembro de la Organización Mundial del Comercio (WTO, por sus siglas en inglés) desde 2001. Desde entonces, el volumen de su comercio exterior se ha multiplicado por cinco. Sin embargo, sigue sin ser considerada una economía de libre mercado y acumula casi veinte denuncias por dumping comercial. (p. 6)

Los principales efectos macroeconómicos resultantes de la Reforma del 78, según Alberto Lebrón son los siguientes:

- 1) El PIB se ha multiplicado por 130 entre 1978 y 2011. Ningún país del mundo ha logrado crecer tanto en este periodo de tiempo, una media anual cercana al 10%.
- 2) El PIB p/c lo ha hecho por 92.
- 3) Han aumentado las desigualdades sociales, fundamentalmente entre el campo y la ciudad. La ratio oficial del mundo urbano y rural es hoy de los más elevados a nivel internacional. Diferentes cálculos lo sitúan entre tres y dos puntos, si bien el índice GINI chino es menor que cualquiera de los conocidos como países BRICS.
- 4) La pobreza se ha reducido del 97,8% al 36,3% entre 1981 y 2005. Los datos del mundo para esos años son 69,9% y 47,3% respectivamente.
- 5) China se ha convertido en la segunda economía del mundo. Es también líder absoluto en exportaciones, industria manufacturera y el primer tenedor de divisa extranjera (además de bonos del tesoro americano). (p. 7)

Ahora China intenta encontrar nuevos caminos en los cuales canalizar el desarrollo de su economía, plantea un proyecto que involucra otras naciones. Pérez (2017) indica lo siguiente:

En la transición de China hacia una economía avanzada, el presidente Xi Jinping, pretende incorporar la innovación y la modernización al esquema de desarrollo económico del país. La iniciativa «Un cinturón, una ruta», conocida como OBOR, responde a este objetivo, y está considerada como el mayor proyecto de desarrollo de infraestructuras mundial. La conectividad es una de las grandes claves de la iniciativa, de ahí que Xi haya invitado a las economías de la región y a las grandes potencias a participar del proyecto geoeconómico que revolucionará el comercio entre Oriente y Occidente. (p. 1)

La economía de China ahora se abre al mundo y presenta un panorama alentador, uno que según parece, intentará promover el desarrollo conjunto de todo aquel que coopere con la potencia asiática.

Historia antigua de la Ruta de la Seda.

Sancho (2010) destaca la razón de la denominación de la ruta comercial más importante de la Antigüedad:

El término “Ruta de la Seda” fue creado por el geógrafo alemán Ferdinand Freiherr von Richthofen, quien lo introdujo en su obra “Viejas y nuevas aproximaciones a la Ruta de la seda”, en 1877. Debe su nombre a la mercancía más prestigiosa que circulaba en ella, la seda, cuya elaboración era un secreto que sólo los chinos conocían. Los romanos se convirtieron en grandes aficionados de este tejido, tras conocerlo antes del comienzo de nuestra era a través de los partos, quienes controlaban su comercio. (párr, 14)

La antigua Ruta de la Seda fue una ruta comercial que existió desde el Siglo III a.C. hasta el Siglo XVI de esta era. Se trata de uno de los logros más significativos en historia de la humanidad y fue quizá la primera globalización sobre la faz de la tierra.

Pérez (2013) menciona brevemente como se daba a cabo esta globalización e indica los importantes imperios que interconectaba:

En los primeros años (S.I d.C), unía Xi’an, la capital imperial china, con Roma, capital del Imperio Romano. Los comerciantes, a través de largas caravanas de camellos, intercambiaban productos mediterráneos como el aceite por manufacturas orientales, principalmente sedas. Gracias a este comercio internacional, además de conocer nuevos productos, se conocieron nuevas culturas. (párr. 8)

Pese a la importancia que dichos imperios tenían, solo una fracción de los intercambios llevados a cabo por medio de la ruta se daba entre estos, ya que la mayoría de los productos cambiaban regularmente de manos y por ende de destinos, gracias a las rutas que se ramificaban en todas direcciones a partir de la principal. Inclusive luego de la caída del Imperio Romano, la conexión principal pasa a ser la antigua Constantinopla (hoy Estambul).

Yang Xu (2014) agrega que “la famosa ruta comienza en la antigua capital del este de China, Chang’an (actual Xi’an), atraviesa Afganistán, Irán, Irak y Siria entre otros países, alcanza el mar Mediterráneo y concluye en la antigua Roma tras recorrer unos 7.000 km”. El mismo Yang Xu (2014) en alusión a algunos productos y conocimientos que se transitaban por la ruta agrega:

Diferentes tribus, comerciantes, sacerdotes, diplomáticos, soldados y aventureros iban y venían sin cesar a lomos de sus caballos y en las jorobas de sus camellos cargaban seda, porcelana, hierro y té que llegaba hasta Occidente. Pero estas caravanas comerciales también introdujeron técnicas artesanales, artilugios diversos, pensamiento y culturas, así como desconocidas frutas y verduras en China. De esta manera, la ruta propició intensos y frecuentes intercambios económico-culturales entre Oriente y Occidente. (párr. 1)

Según Ventura (2013) hacia “el S.XV el auge de la navegación y las nuevas rutas marítimas comerciales, así como el apogeo del Imperio árabe y el Imperio Mongol, hizo perder importancia a la Ruta de la Seda, que poco a poco dejó de ser la principal vía entre Occidente y Oriente.” (p.3)

Debido a que el transporte y el comercio marítimo eran mucho más rápidos y baratos, las rutas de caravanas que durante Siglos habían recorrido los peligrosos caminos de Asia Central dejaron de usarse como puente entre Europa y Asia. (Ventura (2013, p.3))

Reactivación de la Ruta Comercial de la Seda.

La iniciativa llamada hoy “One Belt One Road” en inglés (“una Franja, una Ruta” en español) fue lanzada en septiembre de 2013 durante una visita de Estado de Xi Jinping (presidente de China) a una universidad de Kazakstán, pero como algo más modesto, conectando las provincias del Oeste de China con los países vecinos construyendo infraestructuras. Desde la propuesta del proyecto, el mundo ve esta como el plan definido del gobierno chino para desbancar a los Estados Unidos como primera potencia mundial.

La publicación oficial del gobierno chino titulada “Construcción conjunta de “la Franja y la Ruta: Concepto, práctica y contribución de China” (2017) indica:

Se trata de un proyecto chino basado en la defensa de un sistema económico mundial de tipo abierto y la materialización de un desarrollo diversificado, independiente, equilibrado y sostenible; es también una propuesta china destinada a profundizar la cooperación regional, reforzar el intercambio y el aprendizaje mutuo entre las civilizaciones y mantener la paz y la estabilidad en el mundo y pone aún más de manifiesto la responsabilidad de China como el mayor país en vías de desarrollo y la segunda gran economía global para impulsar el desarrollo imparcial, justo y razonable del sistema de gobernanza económica mundial.(p. 1)

Con respecto al desarrollo que promete China en los próximos tiempos, Foncillas (2017) menciona:

Los tiempos cambian, pero el espíritu comercial chino persiste. Donde había camellos habrá trenes de alta velocidad y los bienes de última tecnología relevarán a su delicada porcelana. Esta nueva ruta de la seda ha sido bautizada como One Belt, One Road (OBOR). Es más extensa y acorde con las ambiciones y medios de la segunda potencia económica del mundo. (párr.2)

OBOR no es sólo una gran oportunidad para que China promueva su reforma y apertura, también ofrece una gran plataforma de cooperación a los países que se ubican a lo largo de la ruta para cosechar mayores beneficios económicos y sociales. Se trata de un innovador método de cooperación en el sistema mundial que involucra cerca de 60 países, el 75% de las reservas

energéticas conocidas en el mundo, el 70% de la población mundial y generaría el 55% del PIB mundial. (Loreto Leitón 2017, párr. 13)

Los beneficios para China en comparación con las demás naciones involucradas en el proyecto son mayores, sin embargo, esto no debe ser una sorpresa considerando que el gigante asiático es quien lleva la batuta en la materialización de las obras; Esteban y Otero (2015) indican:

Mediante este plan, Pekín espera aumentar sus vínculos económicos, políticos y culturales con el resto de los Estados involucrados. Por ejemplo, en materia comercial las estimaciones del gobierno chino hablan de doblar en 2020 los 1,25 billones de dólares que comerciaba China con los países euroasiáticos en 2013. Es más, esta iniciativa no sólo favorecerá las relaciones bilaterales de China con numerosos Estados, con el consiguiente crecimiento de su estatura internacional, sino que también permitiría a Pekín impulsar varias de sus prioridades internas y aumentar significativamente su influencia sobre los procesos de integración dentro de esta macro región. (párr. 4)

Según Foncillas (2017) el proyecto “comprende hoy una ruta marítima entre la costa sur china y el este de África, y una serie de corredores que enlazarán al gigante asiático con Europa a través de Asia Central y Medio Oriente.” (párr. 11)

Para contextualizar parte de lo que puede significar para las partes involucradas el desarrollo del proyecto, Esteban y Otero (2015) agregan:

Estamos ante un proyecto inclusivo, donde tienen cabida todo tipo de regímenes políticos y actores tanto públicos como privados, que se basa en una lógica de mercado que debería permitir que todos los actores involucrados se beneficiasen. No estamos, por tanto, ni ante una acción altruista, ni ante una actuación de ayuda al desarrollo. Los líderes chinos creen que la implementación de este plan les ayudaría a alcanzar varios de los objetivos centrales de su política interior e internacional. (párr.2)

Esta iniciativa no está exenta de riesgos para la UE, que puede ver reducida su influencia internacional y cómo la corrupción y el endeudamiento desestabilizan zonas tan sensibles como los Balcanes, Europa Oriental, Oriente Medio y Asia Central. La única opción para evitarlo es que los gobiernos y las sociedades europeas se sumen a este proyecto con un espíritu crítico y constructivo para contribuir a darle forma y asegurarse así de que no sólo se convierte en un vector de crecimiento económico sino también de desarrollo. (párr. 2)

En un artículo del MOFCOM denominado “Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI” (2015) se indica:

La aceleración de la construcción de "Una Franja y Una Ruta" es favorable para fomentar la prosperidad de los diversos países a lo largo de las rutas y la cooperación económica regional, reforzar el intercambio y la toma de referencia entre las civilizaciones distintas, promover el desarrollo pacífico del mundo, por lo que constituye una gran causa que crea felicidad a los pueblos de todos los países del mundo. (p. 1)

Infraestructura del Proyecto OBOR.

Tanto la dimensión terrestre como la marítima de la nueva Ruta de la Seda integran múltiples rutas, que en muchos casos son complementarias. La principal diferencia entre ambas dimensiones es que las vías marítimas están ya mucho más desarrolladas y mueven un volumen comercial mucho mayor.

El portal EcuRed (2014), hace referencia al recorrido terrestre y marítimo que la ruta y la franja planean usar:

China pretende incluir ferrocarriles de alta velocidad y modernas autopistas. El corredor empezaría en China central y seguiría hacia el norte de Irán para luego dirigirse al oeste y continuar a través de Irak, Siria y Turquía hacia Europa, donde

pasaría por Bulgaria, Rumania, la República Checa, Alemania y Países Bajos, y de ahí hacia el sur hasta Italia.

Precisamente en Italia este camino se uniría a una Ruta de la Seda marítima. Los barcos zarparían del puerto de Cantón, en el sur de China, y antes de dirigirse al estrecho de Malaca, entre la costa occidental de la península malaya y la isla indonesia de Sumatra, pasarían por varias ciudades costeras chinas. Desde la capital malasia, Kuala Lumpur, continuarían hacia la India y Kenia, doblarían el Cuerno de África, cruzarían el mar Rojo y entrarían en el Mediterráneo. En Atenas harían una parada y finalmente las embarcaciones llegarían a su destino final, Venecia. (párr. 17-18)

Según Foncillas (2017) la iniciativa OBOR está encabezado “por unas 50 compañías estatales que ya han invertido en casi 1700 proyectos desde 2013, según datos oficiales. De la vorágine de infraestructuras se beneficiarán los paquidérmicos conglomerados chinos en los sectores energéticos, constructores o de telecomunicaciones, empujados al exterior por la desaceleración interna.” (párr.18)

El Proyecto OBOR plantea dividirse en una ruta terrestre denominada El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y la ruta marítima denominada la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI.

El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda (CERS).

Rocha (2017) menciona uno de los objetivos principales acerca de la ruta terrestre para China, así como los proyectos de infraestructura que plantea crear para cumplirlos:

El CERS aspira a conformar un área de cooperación regional que abarca desde el Océano Pacífico hasta la Unión Europea cubriendo una variedad de rutas de conectividad de carreteras y ferrocarriles. La lógica de la trayectoria del proyecto de conectividad es este-oeste (y viceversa). Asimismo, la variedad de las rutas tiene una estructura clara: la orientación desde las provincias ubicadas en la costa oriental de China hacia las provincias occidentales como Xinjiang y Tíbet. (p. 582)

La Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI (RSM-XXI-CYR).

Para brindar una descripción geográfica del recorrido de la ruta marítima planteada por en el proyecto OBOR, Rocha (2017) indica:

Por su parte, la actual RSM-XXI-CYR tiene la prioridad de orientarse en dos vertientes: 1) desde las provincias ubicadas en el sur de China (como Tíbet, Yunnan y Guangxi) hacia el Sur de Asia, Myanmar y el Océano Índico y 2) desde las provincias ubicadas en la costa oriental de China hacia el Mar del Sur de China, el Estrecho de Malaca alcanzando los países costeros ubicados en el Océano Índico (Golfo Pérsico, Mar Rojo y el Golfo de Adén), incluyendo la costa de África y la costa del Sur del Mediterráneo. La RSMXXI concluye en el Puerto del Pireo en Grecia en donde converge con el CERS.121 Debe mencionarse que todo el continente africano se encuentra incorporado en los proyectos del CYR incluyendo los países ubicados en su costa atlántica. (p.586)

La duración exacta de las obras aún no está clara. La magnitud del proyecto no permite asegurar una fecha exacta para la culminación total del Proyecto OBOR, sin embargo, algunas obras ya comenzaron.

Rocha (2017), en referencia a las vías férreas, indica que “el proyecto de líneas de alta velocidad tiene un costo estimado de \$125 mil millones de dólares y puede finalizar entre los años 2020-2025.” (p.585)

En referencia a la conclusión total de las obras del proyecto señala que la iniciativa OBOR gestionaría potencialmente unos indicadores de gran magnitud: el 55% del PIB mundial, el 70% de la población global y el 75% de las reservas energéticas. Este plan (todavía en discusión sobre su implementación concreta) es de largo plazo, ya que durará unos 35 años, según algunas fuentes, y tiene como horizonte 2049, cuando se celebrará el 100 aniversario de la República Popular China. (Kratz (2015,párr.3))

Financiamiento del Proyecto OBOR.

Leitón (2017) indica que se han creado dos instituciones financieras que aportarán fondos para el desarrollo de muchos de estos proyectos:

Se trata de los recientemente creados Asia Infrastructure Investment Bank (AIIB) y el Silk Road Fund, los cuales se espera proporcionen financiamiento para atender las necesidades de infraestructura en toda Asia y cuyos aportes se estiman podrán llegar a más de \$500 mil millones de dólares. (párr. 10)

Esteban y Otero (2015) se refieren a algunos problemas que se presentan frente al financiamiento de la obra:

Existe un amplio consenso internacional al identificar la falta de infraestructuras como uno de los mayores obstáculos al crecimiento económico de los países menos desarrollados que engloba la nueva Ruta de la Seda. Este diagnóstico no es ni mucho menos nuevo, como tampoco lo es señalar la falta de capital como la principal razón para que esa carencia no se haya subsanado. Por consiguiente, no es de extrañar que la nueva Ruta de la Seda venga acompañada de medidas de índole financiera para afrontar esta situación.

Algunas de estas medidas están directamente ligadas a este proyecto, como el Fondo de la Ruta de la Seda, dotado con 40.000 millones de dólares y fundado conjuntamente por las reservas de divisas chinas, la Corporación de Inversión de China (el fondo soberano chino más importante), el Banco de Exportación-Importación de China y el Banco de Desarrollo de China; otras, como el propio Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras, el China-ASEAN Investment Cooperation Fund y el China-Eurasia Economic Cooperation Fund, pueden financiar proyectos que se engloben dentro de la nueva Ruta de la Seda, aunque tienen un marco de actuación más amplio.

Según Foncillas (2017) “China ya ha invertido 50 mil millones de dólares desde 2013, según la prensa oficial, y ha apartado 1 billón para los próximos años. Algunas estimaciones hablan de entre 4 y 8 billones.” (párr. 13)

No obstante, Esteban y Otero (2105) consideran que “estos mecanismos son insuficientes para asegurar la viabilidad del proyecto, los expertos internacionales estiman que la nueva Ruta de la Seda costará 21 billones de dólares. El éxito final del proyecto dependerá de la capacidad de atraer inversiones privadas internacionales.” (párr. 10)

Consecuencias de la Reactivación de la Ruta Comercial de la Seda

Un proyecto tan grande y ambicioso como El Proyecto OBOR tiene como consecuencia propiciar un cambio de poderes a nivel mundial que va más allá del comercio internacional. China será por supuesto el primer beneficiado, como encargado de las obras de infraestructura el crecimiento de su industria de construcción ha recibido un importante impulso que le ha permitido generar fuentes de empleo y a la vez estimular su economía interna.

En un artículo del MOFCOM denominado “Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI” (2015) se indica lo siguiente:

En la actualidad la economía china y la mundial se enlazan en un alto grado. China va a mantener como siempre la política estatal básica de apertura al exterior, estructurar una nueva configuración de la apertura omnidireccional y fundirse a fondo en el sistema económico mundial. El impulso de la construcción de "Una Franja y Una Ruta" es la demanda de China para ampliar y profundizar la apertura al exterior y, también, la necesidad de reforzar la cooperación con los países de Asia, Europa y África, así como los demás países del mundo, basada en el beneficio mutuo. China tiene deseo de asumir más responsabilidades y obligaciones dentro de la esfera de su alcance y hacer mayores contribuciones al desarrollo pacífico de la humanidad. (p.2)

Según Foncillas (2017) tampoco parece descabellado que China pretenda la mayor pieza del pastel: suya es la idea y el ímpetu, soporta el grueso de la factura y la mayor parte de los riesgos. (párr. 20)

Cambios en la geopolítica mundial

Según Ramos (2016), la iniciativa planteada por China va más allá de simples rutas comerciales, indica que “es un vasto plan de acuerdos comerciales y de infraestructura que supone la construcción de puertos, aeropuertos, carreteras y gaseoductos y la colaboración en los ámbitos de energía, finanzas, ciencia y tecnología e I+D; incluso prevé la creación de un área de integración económica.” (párr. 4)

En una entrevista para el diario La República de Costa Rica, Vinicio Ruiz, ex embajador de Costa Rica en el país asiático, menciona que “el OBOR es un proyecto que agarra forma y que cuenta con el respaldo de 100 países; eso es una señal clara de que China busca ser protagonista en la economía mundial y construir una faja de interconexión de vías: China-Asia- Europa.”

Beleván (2016) indica que, para diversos analistas, el objetivo principal del establecimiento de las dos rutas de la seda (terrestre y marítima) es lograr un reordenamiento del panorama político y económico del Asia, así como de las rutas que conectan este continente con Europa, lo que le permite a la RPC incrementar su influencia geopolítica.

Para China la salida de los Estados Unidos del Acuerdo Transpacífico (TPP), allana el camino para alcanzar sus propios acuerdos con otros países y dominar las principales regiones y rutas comerciales del mundo, dejando a las empresas estadounidenses en posible desventaja.

Parte del discurso del gobierno chino para buscar la cooperación de otras naciones es que el Proyecto OBOR busca el desarrollo de todas las partes involucradas, Turch (2017) indica:

El discurso oficial de Pekín es que el proyecto se construya sobre “una arquitectura de cooperación económica regional abierta, inclusiva y equilibrada que beneficie a todos”. Por este motivo, las autoridades chinas han señalado cinco aspectos que los países partícipes en la Nueva Ruta de la Seda deberían promover: fortalecer la coordinación de políticas con los otros países, mejorar la conectividad de sus infraestructuras, estimular la inversión y la cooperación comercial, favorecer la integración financiera y fomentar el vínculo personal entre los ciudadanos de los distintos países implicados. (párr.3)

No es un secreto que el Proyecto OBOR se llevará a cabo a través de las áreas más conflictivas del mundo, ya que alberga desde disputas territoriales terrestres y marinas, hasta conflictos bélicos en su auge.

Es por lo que varios países no ven con buenos ojos esta iniciativa, ya que en lugar de ver oportunidades económicas, ven el desarrollo del proyecto como una amenaza. Es el caso de la India, quienes temen que la relación de China con Pakistán en torno a la iniciativa OBOR vaya más allá de lo económico y el gigante chino dé aportes a las bases militares de Pakistán en la frontera con la India. Cabe resaltar que la India ha estrechado sus lazos con los Estados Unidos en los últimos años.

Acerca de la Unión Europea y sus reservas sobre el proyecto planteado por el presidente Chino en el 2013, Galantini (2017):

En relación a los acuerdos OBOR son múltiples (a pesar de que formalmente aplaudan el programa) y giran en torno a la objetiva distancia del sistema político legislativo chino en relación a los principios y normativas de los valores comunitarios que se refieren a los derechos de los trabajadores, a la transparencia en los contratos establecidos a través de licitaciones públicas, la prohibición de la competencia desleal, el contraste en lo que respecta a la falsificación, la prohibición de establecer monopolios y de recibir ayudas estatales. (párr.21)

Costa Rica y el Proyecto OBOR

Según el ex presidente costarricense Miguel Ángel Rodríguez, en una entrevista para el diario La República, las nuevas obras de infraestructura, que incluyen la Ruta de la Seda significarán menores costos para enviar las exportaciones, al igual que para todos los competidores de Costa Rica en el resto del mundo.

En la misma entrevista para el diario La República, Víctor Umaña, actual director del CLACD indica en referencia a las oportunidades que Costa Rica puede obtener:

Una mayor eficiencia del comercio global nos beneficia a todos. Más allá de la Ruta de la Seda, Costa Rica debe aprovechar su TLC y que el sector privado se concentre en productos cuyo valor sea alto para que el costo del transporte relativo no sea un obstáculo. (párr.13)

El Proyecto OBOR puede ser sinónimo de diversificación de mercados para los productos costarricenses, más allá de abrir nuevas oportunidades en el mercado de China la nueva ruta permitirá tener acceso a países del medio oriente, África y del este de Europa. China ha dejado en claro que pretende que el proyecto sea inclusivo y beneficioso para el resto del mundo, del sector productivo costarricense dependerá encontrar la manera de sacar el mejor provecho de la iniciativa OBOR.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

Enfoque de la Investigación

La presente investigación tiene como finalidad inferir las consecuencias de la reactivación de la Ruta de la Seda para Costa Rica, a través de un enfoque de tipo cualitativo. La elección de este enfoque se basa en que el rumbo de la investigación es dado por una serie de estudios relacionados a la Ruta de la Seda, así como opiniones, visiones y proyecciones de profesionales en comercio internacional. Para la recolección de datos se usaron interrogantes, para posteriormente analizar los resultados obtenidos.

Al examinar los estudios relacionados a la Ruta Comercial de la Seda, se podrá fundamentar las opiniones y datos recolectados a través de los expertos, logrando así un análisis más profundo del tema en investigación. La ventaja del estudio cualitativo es que permite regresar a etapas previas de la investigación con el fin replantear los posibles escenarios en caso de que se descubra que lo propuesto en un principio no será factible.

Diseño de la Investigación

El desarrollo de esta investigación se basa en un paradigma naturalista, de carácter fenomenológico. Los enfoques del estudio son los siguientes: la teoría fundamentada, la cual busca explicar un fenómeno o responder al planteamiento mediante la implementación de una teoría; el fenomenológico, que busca reconocer un fenómeno y la experiencia común de varios participantes con respecto a éste; y la investigación-acción, que propone diagnosticar una problemática y las posibles soluciones a la misma.

Hernández et al. (2014) indican lo siguiente sobre el diseño de la investigación: “el enfoque cualitativo es el abordaje general que se utilizará en el proceso de investigación”. (p. 470)

La teoría fundamentada se desarrollará consultando la información disponible y consultando a expertos en materia relacionada al comercio internacional sobre los procesos que conllevará la reactivación de la Ruta de la Seda y sus consecuencias para el mundo y sobre todo para Costa Rica.

La teoría fundamentada se define como la teoría o hallazgos que surgen a partir de los datos. Se trata de un proceso no lineal (aunque había que representarlo de alguna manera para su comprensión). Resulta sumamente iterativo (vamos y regresamos) y en ocasiones es necesario retornar al campo por más datos enfocados (entrevistas, documentos, sesiones, etcétera). (Hernández et al, 2014, p.422).

El diseño fenomenológico es aplicable a esta investigación porque se realizarán entrevistas a profesionales del comercio internacional con conocimientos del tema de la reactivación de la Ruta de la Seda, así como a representantes de instituciones relacionadas al comercio internacional.

Hernández et al. (2014) indican acerca de los diseños fenomenológicos que “su propósito principal es explorar, describir y comprender las experiencias de las personas con respecto a un fenómeno y descubrir los elementos en común de tales vivencias.” (p.493)

Para la investigación-acción la intención es consultar a los expertos e instituciones a través de la formulación de preguntas sobre la reactivación de la Ruta de la Seda y las consecuencias para Costa Rica.

Hernández et al. (2014) señalan que “el objetivo del diseño investigación-acción es conducir a cambiar y por tanto este cambio debe incorporarse en el propio proceso de investigación. Se indaga al mismo tiempo que se interviene.” (p.496).

Fuentes de Información

Muestra

La población es el conjunto de sujetos o individuos que coinciden con las características específicas del tema de investigación y el objeto de estudio. En esta investigación se tomará como población a funcionarios de instituciones y empresas con conocimientos en el campo del comercio y mercados internacionales. Estos han desempeñado diferentes funciones en el campo del comercio internacional, por lo están calificados para aportar información de utilidad a la investigación.

La razón de la escogencia de la población es que los profesionales seleccionados tienen conocimiento acerca de los planteamientos del Proyecto OBOR y de las potenciales consecuencias que la reactivación de la Ruta de la Seda puede acarrear para Costa Rica.

Cabe resaltar que parte de los profesionales seleccionados laboran para instituciones del Estado que mantienen relación directa en los procesos de comercio internacional del país, por lo que el tema de estudio es de interés directo para las mismas. Del mismo modo sucede con los profesionales restantes, quienes prestan sus servicios a empresas exportadoras a China y otros países, así como a empresas de logística. Estos aportarán datos sobre sus opiniones y expectativas sobre la reactivación de la ruta comercial y cómo esperan que Costa Rica se vea afectada.

La muestra se refiere al grupo de individuos sobre el cual se recolectarán datos. El criterio para la elección de la muestra es no probabilístico, basado en la selección intencional y el conocimiento de experto.

La elección de la muestra fue no probabilística o dirigida, definida según Hernández, et al. (2014), como la elección de sujetos que depende de las características del estudio o el propósito de la persona que está dirigiendo la investigación. (p. 176)

En la elección de la muestra se determinaron las partes con conocimientos en comercio y mercados internacionales, procesos logísticos y la economía mundial y del Estado. El Centro Internacional de Política Económica para el Desarrollo Sostenible (CINPE) es una institución que se encarga de desarrollar diferentes estudios sobre los impactos económicos sobre el comercio internacional de Costa Rica. El Ministerio de Comercio Exterior (COMEX) y La Cámara de Exportadores de Costa Rica (CADEXCO) son entidades relacionadas a la promoción y protección del comercio internacional costarricense.

Las empresas de logística se hacen cargo del movimiento de las mercancías que ingresan y salen del país hacia cualquier lugar del mundo, por lo que las nuevas rutas que plantea el Proyecto OBOR son tema de interés para las mismas. Para esta investigación se tomará en cuenta a las empresas de logística Asesores Aduanales y Comerciales S.A. e ILG Logistics.

Por último, para tener un punto de vista empresarial, se seleccionó a la empresa exportadora al mercado de China West Coast Waste Industries S.A, y a expertos en Agronegocios y Mercados Internacionales del Tecnológico de Costa Rica, quienes además de asesorar a empresas exportadoras en diferentes áreas que son de interés para esta investigación, tienen conocimientos sobre el tema.

En la tabla 1 se presentan las instituciones seleccionadas para la muestra y la razón específica de su respectiva elección.

Tabla 1: Elementos seleccionados como muestra en la investigación

Entrevistado	¿Dónde?	¿Por qué?
1	COMEX	Institución pública encargada de integrar con excelencia a Costa Rica con los mercados mundiales.
2	CINPE	Instituto que realiza investigaciones en diversos campos relacionados a la economía y sus afectaciones sobre Costa Rica.
3	CADEXCO	ONG que promueve el desarrollo del comercio exterior de Costa Rica y de apoyo y defensa de los exportadores de bienes y servicios costarricenses
4	Tecnológico de Costa Rica, Investigación de Mercados	Conocimiento sobre el comportamiento de los mercados internacionales.
5	ILG Logistics	Empresa con conocimiento en servicios logísticos nacionales e internacionales.
6	Asesores Aduanales y Comerciales S. A	Empresa con conocimiento en servicios logísticos nacionales e internacionales.
7	West Coast Waste Industries S. A	Empresa con experiencia en la exportación de residuos hacia China.
8	Tecnológico de Costa Rica, Escuela de Agronegocios	Experiencia en asesoramiento en la gestión de procesos de exportación de productos hacia varios mercados.

Fuente: Elaboración propia con datos de la presente investigación, San José 2018.

Fuentes de Información

El principal objetivo de una investigación cualitativa es recolectar datos sobre el tema por investigar. El proceso de recolección de datos trata de dar entendimiento a la información obtenida de los individuos consultados mediante las entrevistas.

En los estudios cualitativos la información teórica tiene poca relevancia respecto al tema, lo que importa son los datos que arroje la muestra escogida como partícipe del tema de investigación, es decir la fuente primaria. Sin embargo, no se puede obviar la teoría existente, por lo que se revisó la historia, el desarrollo del proyecto, su futuro funcionamiento y las consecuencias previstas por los impulsores de la nueva ruta comercial con el fin de compararla con la información obtenida de los entrevistados, y así alcanzar el objetivo de la presente investigación.

Lo primero que se hizo fue realizar una búsqueda de información en artículos, informes y otras fuentes relacionada con el tema en estudio. Los artículos, informes, libros, entre otros son las fuentes secundarias de la investigación. De los medios mencionados se extraerá la información que se crea necesaria para comparar con la fuente primaria y así poder realizar el análisis de la investigación.

En el proceso de una investigación cualitativa las fuentes primarias son obtenidas mediante las entrevistas aplicadas a los expertos seleccionados en la muestra; con la creación del cuestionario se obtuvieron las interrogantes necesarias que servirán de apoyo para la obtención de la información requerida. Los datos recolectados son el pilar fundamental de la investigación y serán comparados en el Capítulo IV de este trabajo con la información del Capítulo II del Marco Referencial.

Posteriormente a la recolecta de información secundaria, se aplicarán entrevistas cara a cara a expertos conocedores del tema en investigación. En dichas entrevistas se obtendrán opiniones, observaciones y testimonios de los entrevistados, así como del investigador por medio de la observación. Finalmente se realizó un análisis de la información obtenida.

Para esta investigación, siguiendo las recomendaciones metodológicas, la entrevista se realizará de la siguiente manera: se contactará al entrevistado y se le indicará el propósito que se pretende con la investigación, asegurándole la confidencialidad. Se establecerá una cita con fecha y hora acordada por ambos. El investigador llevará el cuestionario previamente elaborado, el cual fue revisado detalladamente con el fin de asegurar el adecuado planteamiento de las preguntas, y así en caso de que alguna duda surja por parte del entrevistado durante la entrevista se podrá evacuar la misma sin contratiempo. Se hará uso de herramientas disponibles para anotar todas las respuestas, grabación de un audio (con previa autorización por parte del participante) y block de notas. Al finalizar la entrevista se le agradecerá al entrevistado la información suministrada y el tiempo concedido.

Unidades de Análisis

Las unidades de análisis son aquellas definidas por el investigador para realizar las mediciones o el estudio en cuestión, estas se derivan de los objetivos específicos. Indican los tópicos en los cuales se basaron las interrogantes para la formulación del instrumento de comprobación. En esta investigación se usaron las siguientes unidades:

Planteamientos

Los planteamientos se refieren a exponer o suscitar un tema, una duda o un problema; poner en ejecución una reforma o un sistema; o enfocar la solución de un problema, aunque no se llegue a obtenerla. Los planteamientos se usan para poder establecer no sólo los problemas que se tienen sino también, qué, se posee para resolverlos y cómo se puede hacer. Los planteamientos utilizados para esta investigación están basados en aquellos relacionados al avance de las obras, la integración internacional de las partes involucradas y el impacto mundial que conlleva la reactivación de la Ruta de la Seda, así como la afectación y la importancia que tendrá en los sectores involucrados.

Consecuencias

Se denomina consecuencia a un efecto de un determinado suceso, decisión o circunstancia. Desde esta perspectiva puede aseverarse que una consecuencia es meramente un efecto originado por una determinada causa. Para efectos de esta investigación la causa mencionada es la reactivación de la Ruta de la Seda y los efectos son los que afectarán a Costa Rica, o sea, las consecuencias tanto positivas como negativas, así como el impacto a corto, mediano y largo plazo que las mismas tendrán sobre Costa Rica, ya que los cambios en el comercio internacional pueden generar oportunidades a partir de la variación de costos.

Instrumentos Utilizados en la Investigación

Cuestionario

Un cuestionario es aquel que plantea una serie de preguntas para extraer determinada información de un grupo de personas. Para efecto de la investigación el cuestionario sirvió de apoyo para la obtención de datos. Al ser la investigación de tipo cualitativa, las preguntas realizadas fueron abiertas y no estructuradas, esto con el fin de que las personas entrevistadas pudieran contestar a las mismas interrogantes y a su vez pudieran también extenderse con libertad en las respuestas ofrecidas, aportando lo que consideren relevante para la investigación.

El cuestionario utilizado será de tipo semi estructurado, lo que significa que las respuestas de los participantes se registrarán de manera literal o según la interpretación del investigador. La herramienta del cuestionario se adapta a la investigación porque permite guiar a la persona objeto de estudio sobre la información necesaria para la optimización de ésta.

Entrevista

Una entrevista es una conversación que está basada en un cuestionario que plantea el entrevistador y sobre el cual la persona entrevistada da su respuesta o su opinión. La entrevista busca promover la investigación sobre el tema relacionado con la reactivación de la Ruta de la Seda y supone la obtención de información en torno a la labor del investigador. El propósito de la entrevista es mantener una conversación dinámica y cortés, con el fin de estimular el interés y la concentración de los entrevistados, optimizando así el intercambio de ideas y opiniones. Por ser de carácter individual, se limitarán a muestras pequeñas, los cuales facilitarán obtener información personalizada y precisa.

Cada entrevista se hará cara a cara con los participantes, con la intención de registrar de primera mano las opiniones, el conocimiento del tema, las inquietudes o interrogantes de interés no contempladas a la hora de establecer los cuestionamientos.

Proceso para la Recolección y Análisis de Datos

Partiendo de la condición cualitativa de la investigación para el análisis de datos se establecieron categorías de análisis basadas en las respuestas que los entrevistados darán, estas se podrán agrupar por temas en común y similitud. Paralelamente se llevará a cabo un análisis comparando los datos de las fuentes primarias con las secundarias. De este estudio comparativo se extraerán las conclusiones de la investigación. Cabe recalcar que para que la investigación tenga un contenido ostentoso debe contar con la cantidad pertinente de categorías para que sean analizadas, es por esta razón que se incluirán diferentes categorías en función de cada unidad de análisis.

En cuanto al análisis de los datos, es el investigador quien debe estructurarlos dado que los mismos se encuentran en desorden. La diversidad de la información se da en respuesta a las observaciones del individuo en investigación y de las respuestas dadas por los participantes del proceso de entrevista. Dicha diversidad requiere un orden y sintonización práctica para la investigación. Para efectos de este estudio se trabajará por medio de categorías de análisis, las cuales serán descritas a partir de las respuestas de los entrevistados, y estas a su vez se definen en función del estudio y se analizarán para obtener conclusiones y recomendaciones en la investigación.

CAPÍTULO IV ANÁLISIS DE RESULTADOS

En este capítulo se muestra el análisis realizado a los datos obtenidos a partir de las entrevistas aplicadas a la muestra de la investigación. El cuestionario diseñado consta de 9 preguntas y permite analizar las respuestas dadas por los profesionales relacionados al comercio internacional sobre el tema en estudio. El objetivo de este cuestionario es permitir que la muestra brinde sus opiniones y perspectivas sobre el Proyecto OBOR, para posteriormente dar a conocer los resultados obtenidos.

Este capítulo está dividido en dos partes; en la primera se presenta una tabla con las categorías de análisis que emergieron de las unidades de análisis, las cuales responden a los objetivos específicos de la presente investigación. En la segunda parte se describe y se analiza cada una de las categorías de análisis planteadas previamente. Este proceso se lleva a cabo al confrontar los datos arrojados en las entrevistas con la teoría existente, con el fin de dar sustento científico a la investigación.

Tabla 2: Unidades y Categorías de Análisis

UNIDADES DE ANÁLISIS	CATEGORÍA
Planteamientos	<ol style="list-style-type: none"> 1. China: Primer potencia mundial 2. OBOR: Desarrollo Económico 3. Los 5 Pilares de OBOR 4. El Plan Marshall del Siglo XXI 5. Inversión china 6. Modernización de Infraestructura 7. Lucha por el poder 8. Reconfiguración de la dinámica comercial 9. Desafíos del Proyecto OBOR 10. Integración internacional
Consecuencias	<ol style="list-style-type: none"> 1. Costa Rica: gran exportador 2. Corto y largo plazo 3. Retroalimentación 4. Competencia mejorada 5. Cadenas de valor y valor agregado 6. Oportunidades logísticas 7. Diversificación de mercados 8. Más allá del comercio internacional 9. Seguimiento del proyecto

Fuente: Elaboración propia con datos de la presente investigación. San José, 2018.

Unidad de Análisis 1: Planteamientos

En la primera unidad de análisis de esta investigación se hace referencia a los planteamientos utilizados por el gobierno de China para basar el ambicioso proyecto OBOR y cómo afectará a la economía de las partes involucradas.

Los planteamientos se refieren a exponer o suscitar un tema, una duda o un problema; poner en ejecución una reforma o un sistema; o enfocar la solución de un problema, aunque no se llegue a obtenerla. Los planteamientos se usan para poder establecer no sólo los problemas que se tienen sino también, qué se posee para resolverlos y cómo se puede hacer.

A continuación, se presentan las categorías que se pudieron derivar de la presente unidad de análisis:

1. China: Primer potencia mundial
2. OBOR: Desarrollo Económico
3. Los 5 Pilares de OBOR
4. El Plan Marshall del Siglo XXI
5. Inversión china
6. Modernización de Infraestructura
7. Lucha por el poder
8. Reconfiguración de la dinámica comercial
9. Desafíos del Proyecto OBOR
10. Integración internacional

Categoría 1: China: Primer potencia mundial

Descripción.

Con base en lo expresado por los profesionales en comercio internacional entrevistados se establece esta categoría de análisis. En ella se hace referencia a China como la principal candidata a asumir el rol de potencia mundial absoluta, tomando en cuenta su poder económico y el liderazgo que ha decidido tomar al poner en marcha el Proyecto OBOR. Sin embargo, los riesgos que corre China son evidenciables, poniendo en duda la viabilidad de un proyecto de la magnitud de la iniciativa OBOR, por lo que la cooperación internacional toma importancia a la hora de ejecutar lo planteado. Lo dicho anteriormente se aprecia en las siguientes frases, dichas por algunos de los entrevistados:

- *“No solo la capacidad humana y financiera de China para ejecutar este proyecto es la necesaria, sino que también su influencia en las dinámicas diplomáticas es la suficiente para lograr acuerdos de cooperación en el marco de la iniciativa”.* (Entrevistado 2)
- *“Este es un proyecto que se enmarca en una estrategia de crecimiento global de China como potencia, que tiene propósitos políticos y económicos, por tanto, es totalmente calculada”.* (Entrevistado 4)
- *“China, ya domina gran parte del mundo donde tiene intereses y los países hacen comercio con ellos”.* (Entrevistado 6)
- *“El poderío económico que representa este país y su desarrollo tecnológico le permite hacer casi que cualquier cosa que desee. Esto convierte a este país en un Centro de economía a nivel mundial, y con un poderío comercial extremo, y con OBOR va a tener más acceso al Comercio Europeo que a otros y con más facilidades, incluso supliendo a países no pertenecientes a ese continente, por las mismas facilidades que se van a presentar. Por eso es importante que se tome en cuenta la jerarquía de cada país involucrado”.* (Entrevistado 7)

Análisis.

Según Poratti (2010) “la historia milenaria de China se remonta a 2000 años de liderazgo en el mundo. Luego le siguieron 140 años de conflictos políticos y sociales, e incluso tuvo que soportar guerras civiles que la fueron apartando del centro de la escena mundial”. (párr.1)

Más allá de sus tropiezos, China ha experimentado un progreso ininterrumpido en los últimos 40 años y todo indica que China consiguió retomar la senda de crecimiento, y por tanto, se dirige nuevamente al liderazgo.

Peña (2018) en referencia al crecimiento de China indica que “en su afán por dominar el comercio global y mantenerse en primera línea entre las potencias mundiales, China se ha sumergido en el mayor proyecto de interconectividad global hasta el momento: el Proyecto OBOR.” Con la implementación de dicho proyecto, China busca solucionar problemas domésticos e internacionales que le permitan convertirse en el mayor país en vías de desarrollo mediante el impulso de un modelo de integración y cooperación internacional.

El Proyecto OBOR permitirá llevar desarrollo a varias regiones chinas que se han visto rezagadas en infraestructura y oportunidades de crecimiento, mientras que en el campo internacional el proyecto ayudará a recuperar algunas economías de Oriente Medio y a estabilizar la situación actual de la región, al tiempo que brindará estímulo al libre comercio entre las economías ya desarrolladas que se integren a la iniciativa mediante la facilitación del mismo. Según el actual presidente de China Xi Jinping, los esfuerzos del gigante asiático rendirán frutos para el año 2050, año en el que esperan ser líderes mundiales consolidados.

Categoría 2: OBOR: Desarrollo económico

Descripción.

De acuerdo con las perspectivas brindadas por la muestra en referencia al desarrollo que impulsará el Proyecto OBOR, se establece esta segunda categoría de análisis. Se parte del hecho de que China plantea que el proyecto sea de carácter cooperativo y que los beneficios se repartan por igual. Los entrevistados manifestaron lo siguiente:

- *“La idea es que haya un enorme beneficio, hay que destacar que la idea es volver a activar un corredor logístico de suma importancia en el pasado y esto desde cualquier punto de vista es positivo, especialmente para las naciones cercanas al proyecto”.* (Entrevistado 1).
- *“Se supone que la inversión que China pretende hacer en infraestructura y cooperación en los otros países va a tener un impacto positivo considerando que agilizaría el comercio y la productividad. Hay que tener claro que este proceso de inversión sólo dará frutos positivos si las formas, contratos y acuerdos se hacen en un marco de ganar-ganar y en miras al desarrollo sostenible”.* (Entrevistado 2)
- *“Con el incremento de las relaciones comerciales entre naciones, se impulsará el desarrollo económico mundial, o al menos entre China y Europa. A corto plazo generar empleo al ser una obra de ingeniería inmensa. Luego es probable que se incremente el comercio e inclusive el turismo por sus rutas”.* (Entrevistado 3)
- *“El estímulo económico que un proyecto de tal magnitud puede generar es incalculable. Cuando la operatividad del proyecto este al 100% la productividad y eficiencia de las naciones involucradas aumentara”.* (Entrevistado 5)

Análisis.

Rodríguez (2017) indica como se pretende beneficiar mediante la inversión en infraestructura a las naciones integradas al proyecto:

La iniciativa OBOR plantea el desarrollo del cinturón económico de la Ruta de la Seda y la Ruta de la Seda marítima del Siglo XXI, que se concretan en seis corredores económicos principales. Por un lado, la ruta marítima pretende impulsar la conectividad de los puertos para unir la parte oriental de China con Europa a través del Mar del Sur de China, el Océano Índico y la zona meridional del Pacífico. Por otro lado, la ruta terrestre persigue unir a China con Europa, el Golfo Pérsico, el Mediterráneo y el Sudeste Asiático.

El objetivo de la ruta es llevar desarrollo a las zonas por donde transite mediante la implementación de infraestructura, tecnología y la inyección de recursos extranjeros en países en vías de desarrollo, especialmente por parte de las empresas chinas. El efecto de lo anteriormente mencionado es un estímulo al comercio el cual desembocará en un aumento sustancial de la competitividad global.

La iniciativa de la nueva Ruta de la Seda puede ser el impulso para la reactivación de economías estancadas en Medio Oriente y en África. Esto podría significar una estabilización en zonas que actualmente atraviesan una crisis social grave mediante la creación de empleo, el cual puede ser generado gracias a la inversión extranjera, la cual no solo se da en la construcción de infraestructura, sino también sobre el aprovechamiento de recursos naturales pertenecientes a estos países, ya sea mediante la explotación de minerales y combustibles fósiles o por medio del sector turístico. La ruta permitirá que estos países puedan implementar un proceso de industrialización que les permita incurrir en los mercados internacionales, al tiempo que pueden combatir sus problemas internos de la mano del desarrollo sostenible.

Para los países ya desarrollados la iniciativa OBOR representa la oportunidad de facilitar el comercio entre ellos mismos gracias a las facilidades que ofrecerán las diferentes rutas. Los tiempos y costos logísticos se verán beneficiados, el transporte de personas también es un punto

de interés, se estima que el turismo vería un aumento significativo a través de las distintas rutas derivadas de la nueva Ruta de la Seda, tal y como paso con la antigua.

Categoría 3: Los 5 Pilares de OBOR

Descripción.

Cuando el gobierno chino anunció el Proyecto OBOR al mundo, dio a conocer los Pilares sobre los cuales basa el proyecto. Con estos pilares China incentiva a las demás naciones a integrarse para compartir los beneficios del desarrollo en infraestructura impulsado desde China. Los entrevistados indican lo siguiente acerca de esto:

- *“Considero que esta ha sido una de las mejores lecturas de las nuevas dinámicas de integración regional que ha hecho China, y no sólo propicia su propio proceso de regionalismo, sino que intenta (arriesgadamente) imponer su hegemonía comercial (dejando de lado el tema militar y diplomático) en la agenda internacional”.* (Entrevistado 2)
- *“Xi Jinping (presidente de China) asegura que el proyecto tiene cinco pilares: comunicación política, circulación monetaria, entendimiento entre pueblos, conectividad vital y fluidez. Todo ello se ha visto reflejado de acá el inicio de su puesta en marcha del Proyecto”.* (Entrevistado 6)
- *“La visión de China no se limita a una propuesta de infraestructuras logísticas y comerciales, sino que plantea llevar un desarrollo muy completo a las partes involucradas al tiempo que fortalece sus relaciones políticas”.* (Entrevistado 8)

Análisis.

China ha puesto especial cuidado en la creación y concreción de mecanismos de cooperación políticos y financieros. Según Rodríguez (2017), el proyecto gira en torno a cinco pilares:

1. Coordinación política: la iniciativa OBOR no pretende reemplazar ninguna plataforma regional o institucional existente sin buscar sinergias entre varias estrategias y alcanzar un desarrollo común a través de la cooperación internacional. Esta es una de las garantías para el éxito de la implementación de la iniciativa.
2. Conectividad: construcción y mejora de instalaciones marítimas, energéticas y de transporte. La armonización o estandarización de las normas y regulaciones es vital para alcanzar la conectividad. Se trata de cooperar y coordinar políticas, estándares y sistemas. Todo ello de miras a facilitar el doing business y reducir el tiempo y coste del movimiento transfronterizo de personal, bienes y capital.
3. Facilitación del comercio: a través de los procesos de aduana, la mejora del acceso a los mercados y la facilidad para la inversión. Además, se trata de ampliar las zonas de comercio y mejorar su estructura, así como explorar nuevas formas de crecimiento. Con el impulso de industrias emergentes, se busca innovar en las cadenas industriales, la distribución y la comercialización.
4. Integración financiera: a través de organismos financieros multilaterales establecidos por China y con el uso del RMB como divisa en el comercio bilateral para conseguir un sistema de estabilidad monetaria, de inversión, financiación y crédito en Asia. Asimismo, se pretende mejorar el sistema de respuesta a los riesgos y la gestión de crisis estableciendo un sistema regional de alerta temprana sobre riesgos financieros.
5. Cooperación a nivel social: en la iniciativa OBOR se verán implicados alrededor de 65 países y unos 4.4 mil millones de personas. Esto favorece la creación de rutas de turismo internacionales a lo largo de los países de la ruta y se busca facilitar las solicitudes de visado para un mejor tránsito de personas. (p. 8)

Mediante los cinco pilares expuestos anteriormente, China presenta el proyecto OBOR como una iniciativa que brinda beneficios a quien pretenda integrarse sin atentar contra la soberanía de ningún país. Es un llamado a la comunidad internacional para trabajar conjuntamente y en armonía. También ofrece nuevas alternativas de financiamiento regional mediante la facilitación a créditos de nuevas entidades bancarias que surgieron con el propósito de ayudar en el avance de las obras y de los mismos países integrados al proyecto.

El proyecto OBOR propone un nuevo proceso de globalización liderada por China, y busca ofrecer tecnología, financiamiento, empresas, proveeduría, construcción, fuerza de trabajo y múltiples servicios vinculados a los proyectos de infraestructura y desarrollo vinculados a la iniciativa.

Categoría 4: El Plan Marshall del Siglo XXI

Descripción.

Las comparaciones entre el Proyecto OBOR y el Plan Marshall son inevitables, aunque las circunstancias son diferentes, el objetivo de ambos radica en la estimulación de la economía mediante el cooperativismo. Desde la perspectiva de la muestra, se extrae lo siguiente:

- *“China presenta el proyecto como el modelo de cooperación más grande de la actualidad. No debería ser solo seguido por los países directamente involucrados, dada su magnitud es importante tenerle un ojo encima”*. (Entrevistado 1)
- *“Esta iniciativa de cinturón y proyecto de la Ruta de la Seda es un nuevo Plan Marshall del Siglo XXI al estilo chino, o bien un nuevo estilo de hacer negocios desde China, es un proyecto político-económico para interconectar Europa, Asia suroriental, Asia Central y Oriente Medio, afecta a más de 60 países, 70% de la población mundial y generaría el 55% del PIB mundial”*. (Entrevistado 6)
- *“Este es sin duda el proyecto más grande jamás planteado por China y tiene la capacidad de cambiar no solo la economía continental euroasiática sino también los modelos económicos mundiales”*. (Entrevistado 8)

Análisis.

En referencia a la comparación que surge entre la iniciativa de la nueva Ruta de la Seda y el Plan Marshall impulsado en 1947 por Estados Unidos para la recuperación de la economía europea devastada por la Segunda Guerra Mundial, Casarini (2016) indica lo siguiente:

Dado el tamaño y el alcance de la iniciativa de la franja y la ruta y las enormes sumas comprometidas hasta el momento, algunos comentaristas occidentales han tendido a ver OBOR como un plan Marshall del Siglo XXI al estilo chino. Autoridades y expertos chinos mantienen, sin embargo, que la franja y la ruta no son como el plan Marshall ya que la nueva ruta de la seda de China se basa en la “cooperación abierta”, mientras que el plan Marshall impuso arduas condiciones políticas a los países de referencia y excluyó a países europeos pro soviéticos, lo que llevó a la división de Europa. De hecho, OBOR no es una alianza y llega sin

condiciones políticas. Se presenta como un plan incondicional para ayudar al desarrollo de los vecinos y socios de China a lo largo de la ruta de la seda, independientemente de su relación actual con Beijing. Más que las preocupaciones en materia de seguridad, se da importancia a las consideraciones económicas y a la realización de infraestructuras. (p.11)

La iniciativa planteada no pretende crear divisiones ni excluir a aquellos países que difieran de los modelos políticos y económicos de China. Más allá de buscar su propio beneficio, China plantea un modelo dentro de un marco “ganar-ganar” donde los beneficios no se centralicen y el desarrollo sea generalizado entre los integrantes de la nueva Ruta de la Seda.

Por supuesto que no todos los países ven con buenos ojos la integración al proyecto, y es posible que los mismos le vean como una amenaza. El plan de acción de estos países parecería ser la búsqueda de nuevas alianzas comerciales que les permitan hacer frente a la iniciativa de integración sin perder competitividad ni poner en riesgo su soberanía e independencia ligada a los planes de acción que puedan tomar.

Categoría 5: Inversión desde China

Descripción.

Para lograr financiar el proyecto hasta la fecha se han creados dos instituciones financieras: el Asia Infrastructure Investment Bank (AAIB) y el Silk Road Fund. Además, parte del sector privado chino se ha involucrado de lleno en el proyecto, invirtiendo fuertemente en infraestructura extranjera. El cooperativismo con China implica que muchas de sus empresas se encarguen de ejecutar las obras, aunque no excluye a inversionistas de otras naciones. Esto puede generar discrepancias entre los países. Según la opinión de la muestra consulta, se resalta lo siguiente:

- *“Debe verse los mecanismos de financiamiento de todas las obras y por tanto el grado de dependencia que se puede generar respecto a China y sus fuentes de financiamiento”.*
(Entrevistado 4)

- *“Todo proyecto de integración trae beneficios a quien lo ponga en marcha, en este caso se dice que el gobierno comunista invertirá 1,4 billones de dólares en ese cinturón económico. El papel del sector privado es fundamental para el éxito del proyecto”.* (Entrevistado 6)
- *“El Banco Asiático de Desarrollo ha cuestionado la viabilidad económica en algunos de estos proyectos, ya que se habla de una inversión inimaginable, es por ello por lo que quizá se haya optado por la creación de otros fondos de inversión para que brinden el apoyo financiero deseado”.* (Entrevistado 7)

Análisis.

En referencia al financiamiento de la iniciativa china, Benedito (2017) indica la procedencia y el monto aportado por varias entidades:

Para financiar el proyecto, China ha creado el Fondo de la Franja y la Ruta, con 36.000 millones para impulsar la inversión privada y 90.000 millones del Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras, participado por 57 países. 134.000 millones vendrán del Nuevo Banco de Desarrollo, formado por el Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica (BRICS). El Banco de Desarrollo de China y el Banco Exim, que podrán invertir cada uno 358.000 millones. Cifras que también se destinarán a proyectos en África, Sudamérica y Nueva Zelanda. El Gobierno chino ya ha invertido 1.620 millones y planea desembolsar 2.300 millones al año durante los próximos diez años. En total, más de 100 países y organizaciones internacionales se han incorporado a la iniciativa y más de 40 de ellos han firmado acuerdos de cooperación con China.

Las cifras del proyecto son acordes a su magnitud. El costo de las obras ha generado cierto escepticismo por parte de varios expertos y entidades financieras, quienes opinan que ni siquiera China tiene los recursos suficientes para asegurar el éxito de la OBOR. Pero el gigante asiático es consciente de ello, por eso optaron por la creación de varios fondos de inversión, los cuales podrán aportar buena parte del financiamiento y reducir considerablemente los riesgos financieros asumidos por China.

Otros organismos como la Corporación de Inversión de China, el Banco de Exportación-Importación de China, el China-ASEAN Investment Cooperation Fund, el Banco de Desarrollo de China y el China-Euroasian Economic Cooperation Fund también apoyan el financiamiento de algunos proyectos de la iniciativa OBOR. Aparte del apoyo financiero obtenido de las instituciones financieras antes mencionadas, China también ha logrado alcanzar acuerdos económicos bilaterales con otros Estados. La ambición del gigante asiático no tiene límites, al igual que los recursos con los que cuenta el Proyecto OBOR para alcanzar sus objetivos.

Categoría 6: Modernización de infraestructura

Descripción.

Esta categoría de análisis hace referencia a las obras que se planean crear, y en ciertos casos modernizar, para poner en operación las rutas tanto terrestres como marítimas que constituyen el Proyecto OBOR. Según las perspectivas de los entrevistados, se presentan los siguientes criterios:

- *“Las empresas chinas están buscando invertir en infraestructura, sobre todo en proyectos relacionados al transporte y la logística. Esto puede tener un enorme potencial, inclusive nosotros podríamos replicar algunas de estas experiencias”.* (Entrevistado 1).
- *“La parte terrestre del proyecto consiste en la creación de vías de ferrocarril y carreteras interconectadas, que asemejan la antigua Ruta de la Seda, mientras que la parte marítima plantea modernizar los puertos de la ya existente ruta marítima. Es una obra de ingeniería de una magnitud nunca vista, la ambición del gobierno chino es grande”.* (Entrevistado 8)

Análisis.

Casarini (2016) describe algunas de las zonas por las que el Proyecto OBOR planea levantar las obras de infraestructura tanto terrestre como marítima:

Con la franja, Beijing quiere construir un nuevo puente terrestre en Eurasia y desarrollar los corredores económicos de China-Mongolia-Rusia; China-Asia Central-Asia Occidental; la península Indochina-China; China-Pakistán, y Bangladesh-China-India-Myanmar. Esta nueva ruta de la seda de base terrestre aprovecha las rutas de transporte internacionales ya existentes y se apoya en las ciudades principales a lo largo de los países atravesados, con parques industriales económicos clave y zonas de libre comercio recientemente desarrolladas como plataformas de cooperación.

La idea una Ruta de la Seda marítima del Siglo XXI se comentó por primera vez durante la visita del presidente Xi Jinping al Sudeste Asiático en octubre de 2013. La Ruta se inspira en históricas rutas comerciales marítimas de la costa de China a través del mar de China Meridional y más allá. La nueva ruta de la seda por mar de China planea extender estas rutas a los continentes y países donde los volúmenes comerciales son aún pequeños, aunque crecientes. En la práctica, tomará la forma de una red de puertos y otros proyectos de infraestructura costera, que salpican el mapa del sur y sudeste de Asia a África Oriental y el norte del mar Mediterráneo. (p. 9)

Con la creación y modernización de la infraestructura de los países integrados a la iniciativa el objetivo es impulsar y agilizar el comercio internacional, al tiempo que se crean nuevas fuentes de empleo y oportunidades de desarrollo para los países beneficiados por la inversión china. Además, la infraestructura planteada por la iniciativa OBOR va más allá de simples carreteras. (Shen, 2016) Indica lo siguiente:

Además de las rutas por carretera, las grandes líneas de ferrocarril y la red de oleoductos y gasoductos complementan las infraestructuras estratégicas chinas. Alguno de los proyectos de unir por vía férrea (Iron Silk Road) las costas chinas con las de Europa como el Trans-Eurasia Logistics que, desde Shanghai, completa las líneas del Transmongoliano y del histórico Transiberiano y llega a Rotterdam. La propuesta más ambiciosa es la de la Red China Transcontinental que discurrirá por el norte y centro China, Asia Central, India y con ramales al Sudeste Asiático, Oriente Medio y los Balcanes antes de penetrar hasta el corazón de Europa. La

Iron Silk Road está llamada intercomunicar más de 40 países con cerca del 75 por ciento de la población del planeta. (p. 34)

Uno de los principales objetivos de la iniciativa es aumentar el aprovechamiento de los recursos energéticos de Asia Central y así reducir la dependencia energética hacia Rusia. Para lograr el levantamiento de la obra China ha optado por internacionalizar a sus constructoras, las cuales se caracterizan por su eficiencia.

La ampliación de la oferta de rutas para el comercio permitirá una reducción en los costos de los procesos de compraventa entre los países involucrados directamente en la operación del Proyecto OBOR. Mientras que, para aquellos Estados indirectamente involucrados, el aprovechamiento de la infraestructura también será de mucha ayuda, sobre todo en la reducción de los tiempos logísticos.

Categoría 7: Lucha por el poder

Descripción.

El proyecto impulsado por China conlleva una serie de cambios que no convienen a todos. La zona en el que se llevará a cabo encierra hoy una serie de disputas geopolíticas que parecen no acabar. Pese a que el Proyecto OBOR propone llevar paz y entendimiento entre muchos otros beneficios a quienes se integren, la realidad es que el proyecto puede interferir en los intereses de aquellas naciones vecinas que declinan de cooperar con China y sus proyectos. Sobre esta categoría, los entrevistados brindaron sus puntos de vista:

- *“OBOR tiene un límite geográfico hasta cierto punto en su aplicación, lo que provoca que ciertos países (como Estados Unidos) no lo vean como algo que les afecte a ellos y por el momento no se planteen hacerle frente porque es una iniciativa de cooperación”.* (Entrevistado 1)
- *“Si supongamos que EE. UU. sigue con su política proteccionista y desarrollo interno y además no logra llegar a nada con la propuesta del TTIP (Tratado trasatlántico de*

comercio e inversiones), seguramente perderá gran parte del mercado mundial pues el modelo proteccionista de desarrollo hacia adentro los volverá logísticamente ineficientes y en temas de precio y calidad de su oferta de bienes y servicios sería más cara. Este es el peor panorama para EE. UU”. (Entrevistado 2)

- *“Es de particular interés la forma que tomen los acuerdos comerciales y su ligamen con las formas y condiciones de financiamiento y su relación con el poder político y económico de China. Las relaciones de poder siempre estarán presentes y podrán presentarse momentos de poca paz y armonía”.* (Entrevistado 4)

Análisis.

Sobre el balance de poder por las zonas de tránsito de la nueva Ruta de la Seda Turch (2017) indica lo siguiente:

La Nueva Ruta de la Seda no sólo presenta retos económicos sino también geopolíticos, ya que corre el riesgo de levantar suspicacias entre los países por los que pasa y entre los países vecinos de China. Por este motivo, las autoridades chinas han insistido en resaltar el carácter pacífico y cooperativo de la OBOR. Además, dos de sus principales rivales, EE. UU. y Japón, han sido invitados a sumarse a la iniciativa y al BAII en varias ocasiones, sin embargo, ambos han declinado la oferta. Contrariamente, 14 Estados de la UE son socios fundadores del BAII. (párr. 14)

Cualquier iniciativa internacional que se ponga en marcha corre el riesgo de ser una amenaza para los intereses de las naciones que no pretendan involucrarse, o que del todo no puedan hacerlo, ya sea por diferencias políticas o por limitaciones geográficas. Tal vez la diferencia del proyecto OBOR es que enfatiza los intereses económicos prácticamente sin ninguna ideología política detrás. El mensaje de China está dirigido a resaltar el bienestar universal, tal lenguaje se percibe como un gesto de no intervención en la política interna de los países que decidan integrarse al proyecto.

El papel de Estados Unidos ante este proyecto no es claro, aunque en los últimos años ha tomado el camino opuesto a las políticas de China y ha empezado a cerrarse al libre comercio. Mientras que Japón recientemente se ha mostrado anuente a una eventual integración al proyecto OBOR. Por otro lado, Rusia, pese a que desde el principio apoyó la iniciativa, es cauteloso ante la creciente influencia de China sobre territorios donde históricamente el control ruso ha sido predominante. Inclusive el tema energético juega un papel importante en los intereses de las potencias sobre la región. Shen (2016) indica:

Asia Central se ha convertido una vez más en un centro de lucha por el poder, pero con más protagonistas en juego –Estados Unidos, Rusia, China y, en menor extensión, India y Japón–que compiten por su influencia en la región y por favorecer sus intereses energéticos. Para ello estas grandes potencias han estado tratando de desarrollar y defender su propia ideología en la región y, por tanto, racionalizar sus intereses energéticos, así como sus ambiciones geopolíticas. (p. 36)

No se puede negar que China será el más beneficiado en cuanto a la ganancia de influencia sobre las regiones transitadas por la nueva ruta, en especial si se tiene en cuenta el endeudamiento que se generara de parte de algunos Estados hacia el gigante asiático y sus instituciones financieras. También será el principal beneficiado del mejoramiento sobre las infraestructuras energéticas, ya que logrará ampliar su consumo. Sin embargo, debe poner atención a la reacción de sus aliados, los cuales no verán con bueno ojos verse menos beneficiados.

Categoría 8: Reconfiguración de la dinámica comercial

Descripción.

Ante la magnitud del proyecto impulsado por China, es preciso pensar que se darán cambios en la forma de hacer negocios, poniendo como punto de partida al país asiático y Europa. La expectativa es que el proyecto sea inclusivo y que todos los involucrados creen un encadenamiento global, sin embargo, esto dista un poco de la realidad y obliga a esperar que el proyecto entre en operación para saber qué pasará realmente. Los entrevistados indicaron lo siguiente:

- *“La reactivación de la Ruta de la Seda reconfigura la dinámica comercial y no es necesariamente positivo pues hay quienes perderán como parte de este proceso, a criterio personal me aventuraría a decir que algunas regiones de América sería las más afectadas y por el contrario (y sorpresivo) el continente africano el más beneficiado”.* (Entrevistado 2)
- *“Suponemos entonces que la logística, los transportes y todo lo que conlleva la iniciativa nos tendrá en 2050 observando un nuevo esquema de negocios”.* (Entrevistado 6)
- *“Algunos países perderán el control estratégico que tienen a ciertos sectores y que alimentan su economía y algunos países se verán forzados a involucrarse directamente para sobrevivir. Conociendo la política china es probable que todo influya de tal forma que llegue a tener prácticamente el control supremo de la Economía mundial”.* (Entrevistado 7)

Análisis.

Sobre el cambio en el comercio mundial y las implicaciones sobre la actualidad económica, Marco (2018) indica lo siguiente:

La Nueva Ruta es la apuesta estratégica china para construir y consolidar un gran mercado continental euroasiático común e integrado, que terminará de desplazar el centro hegemónico del mundo de Occidente a Asia y constituirá, además, su aporte transformador a la globalización. Para China es un proyecto vita-geopolítico y económico que marcará completamente su propio futuro y el de todos. (párr. 5)

La nueva Ruta de la Seda interconectará gran parte del mundo. Esto provocará que los ejes económicos y comerciales del mundo sufran alteraciones. El desarrollo que puede alcanzar Asia por medio de la integración al proyecto chino dotará de poder a una región con gran cantidad de recursos. Todo ocurrirá bajo el liderazgo de China, que gracias a su apertura ha facilitado las negociaciones y se encamina a ser el centro de las dinámicas comerciales.

Párra (2017) se refiere a los cambios que sufre la economía de Asia y profundiza en el desarrollo de China indicando lo siguiente:

China afronta su transición hacia el estatus de economía avanzada situando el desarrollo de infraestructuras como parte del motor de crecimiento económico del país. Los corredores económicos y la ruta marítima contemplados en OBOR promoverán mejoras sustanciales en las vías comerciales y de transporte utilizadas actualmente. Asimismo, se mejorará la conectividad con líneas de alta velocidad que fluirán desde China hacia el oeste, sur y este, acortando distancias entre Oriente y Occidente. (p.18)

El Proyecto OBOR facilitará el acceso de China a materias primas, así como la exportación de sus productos hacia Europa. El papel del viejo continente parece ser en parte solo de beneficiario de las facilidades logísticas de la nueva ruta, sin embargo, para países sobre el este del continente y con cierto rezago en comparación con las potencias, podrán ver crecer su infraestructura al tiempo que toman importancia dentro de la Unión Europea.

Categoría 9: Desafíos del Proyecto OBOR

Descripción.

En el camino de la iniciativa OBOR debe sortear más de una complicación. Cada miembro que se integre traerá consigo también sus problemas, los cuales no son solo de índole económico, sino que varios tienen que ver con conflictos bélicos y terrorismo. La capacidad de las partes para negociar y contrarrestar las problemáticas que se susciten con eficiencia será clave para el éxito del proyecto. Desde la perspectiva de la muestra seleccionada, se indica lo siguiente:

- “La inestabilidad de regiones geográficamente incluidas como Oriente Medio y África, respecto a su problemática bélica y social pueden acarrear serias repercusiones sobre el comercio de mercancías y el logro de otros objetivos planteados. Entra en juego la seguridad de los medios de transporte y las cargas”. (Entrevistado 5)

- “Aunque el proyecto es viable no lo exime de obstáculos importantes, los hay políticos, sociales, culturales, en medio de economías diversas, por eso deben ser muy sutiles y ecuanímenes a la hora de negociar”. (Entrevistado 7)
- “Las diferencias culturales pueden interferir fácilmente en las negociaciones. Algunas de estas zonas (por las que transita el proyecto OBOR) se caracterizan por su problemática social y la volatilidad de las economías locales. Sin embargo, son territorios con importantes recursos que, si se logran administrar de buena manera y pacíficamente, se puede generar el impulso que ellos mismos necesitan”. (Entrevistado 8)

Análisis.

Los problemas que pueden surgir en el camino de la ruta son muchos. Según Párra (2017) “dado que no existe hoja de ruta, ni calendario comprometido, la confianza de los socios vendrá supeditada a que China sepa cumplir con sus expectativas. Se trata de que las reglas del juego sean claras y compartidas por todos”. (p. 16)

La iniciativa de la nueva Ruta de la Seda es un proyecto a largo plazo, su culminación total se proyecta para el año 2049. Los cambios en los gobiernos de países socios pueden significar una complicación en las negociaciones, sobre todo en aquellas regiones volátiles atravesadas por la iniciativa o aquellas que no queden convencidas de los beneficios recibidos pueden echar marcha atrás. La gestión de los proyectos por parte de las economías poco desarrolladas influirá sobre la confianza del proyecto OBOR, evitando así levantar conflictos en torno al mismo.

Una de las problemáticas para la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI, según Turch (2017) son las disputas entorno a los territorios marítimos asiáticos en disputa:

Las tensiones entre China y sus vecinos, debido a las disputas en el Mar de la China Meridional, podrían dificultar la implementación de la iniciativa. Uno de los vecinos que ve con mayor desconfianza el proyecto es India. Además, es recomendable para China mantener el proyecto en el plano estrictamente económico en Asia Central para no interferir con los intereses de Rusia. (párr. 16)

El conflicto marítimo mencionado consiste en la insistencia de China por hacerse de varias islas que le permitiría asumir el control de lo que por ahora se consideran aguas internacionales por las que transita gran parte del comercio mundial, esto por supuesto no agrada entre países como Vietnam, Taiwán, Filipinas, Malasia y Brunéi. Los intereses de Estados Unidos sobre el conflicto surgen a partir de su posesión de varias islas incluidas en el conflicto. Por otro lado, India teme perder su influencia en el océano Índico por lo que no asegura su participación en el proyecto, además sus conflictos con Pakistán, importante socio de la ruta, incentivan el escepticismo hindú.

Otro problema que toma cada vez más relevancia en territorios de Asia Central es el terrorismo. Duchâtel (2016) indica lo siguiente:

Las transformaciones en curso en la gran Asia Central a consecuencia de la extensión del conflicto afgano han intensificado los desafíos del terrorismo y los extremismos en la región, haciendo obsoletos los mecanismos de cooperación existentes. La nueva ruta de la seda es un frágil edificio amenazado por el terrorismo. Cabe preguntarse por qué China hace votos para conseguir un nuevo tratado. (p.4)

Las problemáticas sociales arraigadas en Medio Oriente y en partes de África, donde inclusive también se debe combatir la piratería. Reforzar la seguridad en los territorios de la ruta es un punto importante en la agenda del proyecto, ya que las vías que planean movilizar desarrollo, también pueden ser una herramienta para los grupos extremistas de expandir su alcance.

Categoría 10: Integración Internacional

Descripción.

China tiene en cuenta que, pese a ser un gigante económico mundial no tiene la capacidad de llevar a cabo el proyecto por sí mismo, por eso lo presenta como una iniciativa de cooperación, pero eso sí, bajo su liderazgo. La idea es que nadie se quede fuera y todos gocen de los beneficios de la mayor propuesta llevada a cabo hasta la fecha, ya sea directa o indirectamente. Las opiniones de los entrevistados indican lo siguiente:

- *“La Reactivación de la Ruta Comercial de la Seda en términos comerciales es un mecanismo de integración alternativo que no se ejecuta mediante un TLC, lo que permite buscar nuevas maneras de integración más operativas. Esta implícita la búsqueda de armonía aduanera, para un control fluido y constante”.* (Entrevistado 1)
- *“La iniciativa no puede llevarse a cabo solo por China, al fin a al cabo, es un cinturón económico y una ruta marítima, es necesario que los territorios se involucren y abran las puertas al desarrollo”.* (Entrevistado 5)
- *“Los países fuera de Asia y Europa deben buscar los medios para sacar beneficios de OBOR. Ya a Suramérica se le ha planteado la inversión en su infraestructura portuaria, y también la creación de ferrocarriles interoceánicos. Suena algo descabellado pero los avances tecnológicos y la disposición de China a ofrecer su ayuda lo hace definitivamente tentador”.* (Entrevistado 8)

Análisis.

La publicación oficial del gobierno chino titulada “Construcción conjunta de “la Franja y la Ruta”: Concepto, práctica y contribución de China” (2017) indica lo siguiente acerca del Proyecto OBOR:

Se trata de un proyecto chino basado en la defensa de un sistema económico mundial de tipo abierto y la materialización de un desarrollo diversificado, independiente, equilibrado y sostenible; es también una propuesta china destinada a profundizar la cooperación regional, reforzar el intercambio y el aprendizaje

mutuo entre las civilizaciones y mantener la paz y la estabilidad en el mundo y pone aún más de manifiesto la responsabilidad de China como el mayor país en vías de desarrollo y la segunda gran economía global para impulsar el desarrollo imparcial, justo y razonable del sistema de gobernanza económica mundial. (p.1)

La cooperación es la principal herramienta de la iniciativa, sin ella el proyecto no podría ser más que bocetos utópicos. Para China esto está más que claro, por ello han decidido abrirse y exportar el modelo de desarrollo chino al mundo. Sin embargo, el nivel de desarrollo que cada estado logre dependerá de la gestión de los recursos suministrados y del control de los riesgos adquiridos. Problemas como la corrupción y la inestabilidad de zonas claves en el trayecto de la ruta deben ser controlados si se quiere agregar valor a los beneficios ofrecidos por la iniciativa.

Para los países geográficamente excluidos del proyecto OBOR no se abren las mismas puertas que para los que están directamente incorporados, sin embargo, la búsqueda de iniciativas que se adapten a sus propios modelos de desarrollo es una opción para sacar provecho mediante la implementación de mecanismos dirigidos especialmente a la evolución logística. China ha dejado en claro que hay espacio para todos en la nueva Ruta de la Seda y que no solo por medio de la inversión en infraestructura se puede sacar provecho de esta.

Unidad de Análisis 2: Consecuencias

En la segunda unidad de análisis de esta investigación se establecerán las posibles consecuencias para Costa Rica de la reactivación comercial de la Ruta de la Seda, desde el punto de vista de los entrevistados.

Se denomina consecuencia a un efecto de un determinado suceso, decisión o circunstancia. Desde esta perspectiva puede aseverarse que una consecuencia es meramente un efecto originado por una determinada causa. De esta unidad se pueden derivar las siguientes categorías de análisis:

1. Costa Rica: gran exportador
2. Corto y largo plazo
3. Retroalimentación
4. Competencia mejorada
5. Cadenas de valor y valor agregado
6. Oportunidades logísticas
7. Diversificación de mercados
8. Más allá del comercio internacional
9. Seguimiento del Proyecto

Categoría 1: Costa Rica: gran exportador

Descripción.

Pese a que el Proyecto OBOR no toma en cuenta directamente el continente americano, abre una serie de oportunidades de aprovechamiento para las economías de este lado del mundo. En esta categoría de análisis se da un consenso entre los entrevistados, quienes coinciden en que la oferta exportadora de Costa Rica es amplia y eficiente, además de gozar de alta calidad también indican que, gracias a ello, la economía costarricense podrá hacer frente al gran proyecto chino, sea aprovechándose del mismo o buscando nuevas oportunidades. A continuación, se presentan algunas de las opiniones recopiladas:

- *“La capacidad del país es muy pequeña comparada con la capacidad de China y otros países, pese a ello tenemos una amplia oferta exportadora hacia muchos países, caracterizada por la calidad de los productos ticos”.* (Entrevistado 4)
- *“Costa Rica es muy competitivo en mucho aspecto, uno de ellos son las exportaciones. Mantenemos una oferta exportadora bastante amplia, que quizá no se caracteriza por la cantidad de producción, sino por la calidad, ejemplo de ello es el café costarricense. Gracias a ello siempre podremos seguir vendiendo y sumando nuevos socios comerciales.”* (Entrevistado 5)
- *“Costa Rica, a pesar de ser pequeño juega en las grandes ligas del comercio y mantiene comercio con 170 países con una diversidad de 4000 productos, las consecuencias no podemos predecirlas pues hoy, no tenemos excedentes que podamos señalar que se pierdan, todo se coloca y para dentro de 33 años se supone que seguiremos siendo eficientes en lo que produzcamos y seguiremos colocando los excedentes, esa ruta no toca nuestro territorio, pero, simplifica el mundo del comercio”.* (Entrevistado 6)

Análisis.

Costa Rica se ha caracterizado por la calidad que ofrece en cuanto a exportaciones se refiere. Barquero (2017) indica que “el robusto crecimiento del valor de las exportaciones de Costa Rica, tanto en productos como en servicios, rebasa los promedios mundiales y resalta una buena situación del país en ese campo, el ingreso por productos creció, en junio, un 8% interanual y por servicios, a marzo, un 9,6%” (párr. 1). El crecimiento en este ámbito refleja que las cosas se están haciendo bien y que pese a la problemática fiscal que el país atraviesa, el sector exportador sigue creciendo de la mano del desarrollo del sector privado.

The Observatory of Economic Complexity (2017) indica que “Costa Rica es la economía número 67 del mundo, y sus principales exportaciones son instrumentos médicos, plátanos, frutas tropicales, aparatos ortopédicos y otras preparaciones alimenticias. Los principales destinos de las exportaciones costarricenses son Estados Unidos, Países Bajos, Panamá, Bélgica y Nicaragua”. El sector exportador costarricense no es reconocido por su producción en masa, sino por la calidad de su producción. Esto le ha permitido lograr una oferta exportadora amplia y con

presencia en la mayor parte de territorios del planeta. Gracias a este enfoque de calidad se ha logrado atraer inversión extranjera directa, la cual en su mayoría llega buscando la mano de obra especializada que alberga Costa Rica.

Lo anteriormente señalado se debe también al apoyo por parte de instituciones públicas y privadas, quienes se encargan de guiar por el buen camino los procesos de internacionalización de micro, pequeñas y medianas empresas.

Categoría 2: Corto y largo plazo

Descripción.

Los efectos de la Reactivación de La Ruta de la Seda sobre Costa Rica, según la opinión de la muestra seleccionada, se darán conforme la misma inicie operaciones, inclusive prevén que en los primeros años no se sentirá ningún efecto. Las perspectivas de los entrevistados acerca de esta categoría de análisis son las siguientes:

- *“La economía en general se beneficiaría y de alguna forma todos ganaríamos con este proceso de expansión chino, sin embargo, eso es erróneo, en procesos como estos generalmente hay “ganadores y perdedores” (por decirlo de alguna forma). Hay que recordar que existe una frontera de producción y de oferta, por tanto, si el comercio se enfoca en un nuevo punto geográfico en este caso el continente asiático, los países que no tienen influencia directa con los puntos determinados por la Ruta de la Seda posiblemente verán mermada su dinámica comercial”.* (Entrevistado 2)
- *“Aún faltan más de 30 años para que se ponga completamente en marcha el ambicioso plan, quien exporta a China debe encontrar el nicho de mercado apropiado y los productos que no calcen dentro del mismo deben ser colocados en otros mercados”.* (Entrevistado 6)
- *“Aún hay que esperar un poco para ver impactos sobre la economía costarricense. Por el momento apenas se esa conceptualizando el papel de América en el Proyecto OBOR, aunque China ya ha tenido acercamientos en Suramérica. En el corto plazo*

podríamos aprovechar en pro de nuestra logística exportadora las infraestructuras, y en el futuro podríamos buscar integración a iniciativas que se adecuen a nosotros”.
(Entrevistado 8)

Análisis.

Con respecto a los efectos a corto plazo sobre Latinoamérica de la iniciativa OBOR, Hernandez (2017) indica lo siguiente:

Todo indica que en el corto plazo no habrá cambios en el carácter de las relaciones entre China y América Latina. Lo más probable es que se realicen avances bilaterales con los países más dispuestos a asumir riesgos, y que se profundicen las ya importantes relaciones conseguidas. Pero en el futuro inmediato, ningún Gobierno latinoamericano podrá prescindir de China, más allá de que acepte los desafíos que plantea en el que fuera el 'patio trasero' exclusivo de Washington. (párr. 84)

Mientras el desarrollo del Proyecto OBOR no se materialice por completo y se defina realmente lo que se cumplirá, a Costa Rica y la mayoría de Latinoamérica no le queda más que mantener buenas relaciones con China. Al mismo tiempo buscar relaciones diplomáticas con Estados relacionados a la iniciativa podría ser ventajoso de cara a una eventual iniciativa que tome en cuenta a los países geográficamente excluidos.

En cuanto al desarrollo a largo plazo y lo que esto desencadene sobre América Latina, Girado (2017) indica lo siguiente:

OBOR privilegia inversiones en infraestructura, pero hay un importante espacio vinculado a los servicios que podría aparecer posteriormente, en donde habría que estar atentos en caso de que la ruta marítima se desarrolle ampliamente. Los aspectos logísticos y de comercialización van a estar presentes siempre, y si la OBOR privilegia en su diseño el abastecimiento chino y la salida de sus manufacturas al exterior como exportaciones, flaco favor le haría la OBOR a esa expansión global china si no hay capacidad en América Latina para enviar y recibir la mayor densidad de la relación con China. (párr. 3)

A largo plazo, si la iniciativa no es tomada con seriedad y no se hacen las adaptaciones necesarias en materia de infraestructura interna y logística, es muy probable que Costa Rica y la región se vean afectadas negativamente por la incapacidad de proveer eficientemente los crecientes mercados asiáticos y europeos.

Costa Rica hoy tiene una estructura de servicios sólida, la cual le convierte en un imán de inversión extranjera. Dicha estructura, de la mano del fortalecimiento y especialización de esta puede ser aprovechada de miras a una eventual iniciativa de cooperación con el Proyecto OBOR, el país se puede convertir en una herramienta de inteligencia en la gestión logística internacional.

Categoría 3: Retroalimentación

Descripción.

Las experiencias que emergen de los diferentes procesos de exportación a otros países por parte de Costa Rica crean antecedentes que sirven de base para la toma de decisiones. Sin embargo, no solo las experiencias nacionales son de interés, también se puede aprender mucho de las experiencias de países vecinos y con condiciones similares a las costarricenses. Por otro lado, se debe tratar de replicar las prácticas de países desarrollados en beneficio de la economía nacional. La muestra seleccionada indica lo siguiente:

- *“Si bien Costa Rica no es parte del corredor, si hablamos de naciones que se pueden involucrar indirectamente, Panamá y Costa Rica ven con buenos ojos las iniciativas planteadas (como, por ejemplo, los ferrocarriles en desarrollo) como una oportunidad de retroalimentación. La expectativa es obtener un gran beneficio”.* (Entrevistado 1)
- *“Hay dos puntos clave en los cuales deben trabajar y mejorar para ser competitivos, y es aprovechar el aprendizaje que les ha dado la experiencia que hasta ahora han tenido trabajando en el mercado chino y otro rediseñar las cadenas logísticas”.* (Entrevistado 2)

Análisis.

Luego de iniciar relaciones comerciales por medio de la firma de un tratado de libre comercio, Panamá se incorporó a la iniciativa OBOR. El Centro Internacional de Comercio y Desarrollo Sostenible (2018) se refirió a este tema indicando lo siguiente

Panamá constituye la puerta de acceso oficial de China a toda América Latina. El pasado mes de enero se realizó en Chile la II Reunión Ministerial entre China y los miembros de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC). En esta reunión se estableció que los acuerdos de cooperación seguirán el esquema “1+3+6” trazado por el presidente chino Xi Jinping en la cumbre de Brasilia de 2014: (1) refiere al plan marco de cooperación, (3) refiere a las áreas objetivo de dicho plan (comercio, inversión y cooperación financiera), y (6) son las áreas designadas como prioritarias (energía y recursos naturales, construcción de infraestructuras, agricultura, industria, innovación científica y tecnológica y tecnologías de la información). Estos acuerdos de cooperación buscan reforzar la relación comercial que existe entre las partes al abrir nuevas y mayores cuotas de mercado para Latinoamérica.

Costa Rica ha mantenido relaciones con China desde el año 2007. En el transcurso del tiempo se ha acumulado la experiencia necesaria para mejorar los procesos logísticos y de calidad de los productos. Sin embargo, aún no es suficiente y se debe profundizar más en el desarrollo de nuevas alternativas logísticas que permiten ampliar la oferta exportable no solo a China, sino que también al continente asiático en general. Panamá se verá beneficiado con inversión extranjera en su infraestructura y otras áreas importantes, y eso es algo que Costa Rica debe prestar atención, ya que cualquier alternativa que facilite un mejoramiento de la infraestructura y el desarrollo en general es positivo para el país.

Rodríguez P. (2017) indica que China “ha tenido enorme interés en utilizar la plataforma comercial costarricense para que su Inversión Extranjera Directa acceda no solo a la región Centroamericana, sino obtenga acceso preferencial en nuestros socios comerciales, que incluyen a los Estados Unidos, Canadá y próximamente a la Unión Europea” (párr. 9). Más allá su ubicación, Costa Rica representa un punto estratégico en Centroamérica por su desarrollo interno, que se encuentra por delante de los demás países de la región. Además, las sólidas relaciones con

Norteamérica y algunos países de Europa ofrecen ciertas facilidades para la incursión de productos chinos a través de Costa Rica.

Categoría 4: Competencia mejorada

Descripción.

El Proyecto OBOR, como se indicó en la primera unidad de análisis de esta investigación, plantea incentivar el desarrollo de las naciones que se integren. Esto implica que la competitividad de naciones más cercanas a las rutas comerciales planteadas y con ofertas exportadoras similares a la costarricense reciba estímulos positivos. Desde la perspectiva de algunos entrevistados, se acota lo siguiente:

- *“Muchos de los países que conecta directamente la ruta tienen una oferta productiva similar a la de Costa Rica y por un tema de logística y cercanía geográfica serían por mucho, más competitivos en precio que los productos costarricenses”.* (Entrevistado 2)
- *“Lo que para unos es bueno para otros no los va a ser tanto. La maximización de rutas de transporte y un manejo geopolítico en cierto sector va a incrementar sin duda la producción, el empleo y en sí la economía. Pero eso le quitará poder a aquellos sectores que comercializan con esos países por beneficios diferentes y que no van a estar involucrados directamente en la Ruta de la Seda y que tienen cierta hegemonía comercial brindando productos y servicios que van a ser sustituidos por mejores beneficios”.* (Entrevistado 7)
- *“El comercio entre algunos sectores (Asia, África y Europa) va a aumentar, van a tener más viabilidad para comercializar productos, van a invertir en tecnología y transporte, los tiempos van a mejorar. Esto va a evidenciar más las deficiencias de otras economías menos desarrolladas y probablemente sean sustituidas en algunos sectores”.* (Entrevistado 8)

Análisis.

En referencia a la competitividad generada por el proyecto OBOR en las zonas directamente relacionadas, Párra (2017) indica lo siguiente:

Entre los objetivos de OBOR figura también aportar valor a los países que participan de la iniciativa, mejorando la competitividad de sus productos, a la vez que diseña vías de comunicación hacia varios mercados para las exportaciones chinas. Se estima un comercio anual con los países de la iniciativa que sobrepasaran los 2,5 billones de dólares para el 2025, creciendo más rápidamente la ruta comercial entre los miembros de OBOR que con el resto del mundo. (p. 14)

Ante el desarrollo que la iniciativa OBOR plantea, es necesario pensar en un eventual mejoramiento de la oferta exportadora de países que si bien, por ahora no son competidores directos de los productos costarricenses, pueden convertirse en fuertes amenazas para los exportadores nacionales con negocios en China y Europa. Por ejemplo, la oferta exportadora de productos tropicales especialmente de países africanos es similar a la costarricense, y aunque la calidad no es la misma, el acceso a nuevas oportunidades de producción industrial y de transporte a bajo costo, les pueden brindar ventajas competitivas.

Categoría 5: Valor agregado y encadenamientos productivos

Descripción.

Esta categoría de análisis muestra la opinión de los entrevistados respecto a las maneras de poder estimular la competitividad del país para hacerle frente al Proyecto OBOR y el crecimiento de algunas economías rivales. El principal criterio utilizado por los entrevistados se basó en el valor agregado y la calidad productiva del país. La muestra seleccionada opina lo siguiente:

- *“Se deben realizar las adaptaciones necesarias que respondan a los gustos, costumbres y usos de la población meta; además se deben tratar de crear contratos de exclusividad con socios clave que se sostengan a largo plazo todo con miras a no perder mercado, y finalmente rediseñar las rutas comerciales aprovechando la nueva disponibilidad de rutas mejoradas por el proyecto chino”.* (Entrevistado 2)
- *“Depende de cuánto valor agregado comiencen a dárselos (a los productos), su competitividad en el extranjero aumentara; por ejemplo, no tiene lógica exportar piñas frescas si pueden ir congeladas, en trozos, en un pincho varias unidades listas para el consumo, con vida útil mayor, el café debiera ir descafeinado y soluble, etc”.* (Entrevistado 6)
- *“El concepto de encadenamiento productivo representa una gran oportunidad de crecimiento conjunto sobre todo para las pymes, pero aún no está muy claro en nuestro país. Es la manera perfecta de dar valor agregado a los productos y lograr la diferenciación de mercados que tanto se ansia por parte de los productores alrededor del mundo, sin tener que asumir la producción y los costos totales de un determinado producto”.* (Entrevistado 8)

Análisis.

Pérez y Gardey (2015) refieren al valor agregado como “el valor económico que el proceso de producción le suma a un bien” (párr. 2). Pérez y Gardey agregan que “el alto valor agregado, en pocas palabras, es propio de cualquier producto que sea sinónimo de innovación, especialmente cuando se usan nuevas tecnologías para su producción y cuando él mismo las incluye para brindar prestaciones fuera de lo común” (párr. 8). Costa Rica se ha especializado en agregar valor a sus productos mediante la implementación de las características mencionadas anteriormente, que sumadas a las ventajas naturales del país le han permitido desarrollarse internacionalmente en sus negocios de manera eficiente.

Según Matarrita (2011) el concepto de encadenamiento debe ser entendido “como una relación de largo plazo que establecen unidades empresariales con el propósito de obtener beneficios conjuntos. En términos generales se define como el conjunto de actividades

involucradas en el diseño, la producción y el mercadeo de un producto o servicio” (p. 2). Se puede entender entonces, que los encadenamientos productivos permiten la división de tareas en la producción de un determinado producto, permitiendo a cada empresa especializarse en un proceso determinado, asegurando con esto un aumento en la calidad de los productos terminados. De cara a los procesos de exportación, esto permite aumentar la competitividad en los mercados extranjeros de quienes apliquen este concepto en la práctica.

Como forma de contrarrestar los efectos mencionados en la categoría de análisis 4, correspondiente al crecimiento competitivo de las naciones incorporadas directamente en la iniciativa OBOR, el país debe poner atención en el desarrollo de los mecanismos tratados en esta categoría de análisis. Invertir más en infraestructura y apoyar a las pymes a cooperar entre sí para lograr una internacionalización efectiva sus productos puede resultar beneficioso para la competitividad del país.

Categoría 6: Oportunidades logísticas

Descripción.

Las dificultades que conllevan los procesos de compra y venta con Asia son una traba para muchos. Gracias al desarrollo de infraestructura terrestre y portuaria impulsado por la iniciativa OBOR la oferta logística se amplía, facilitando el comercio entre varias partes de mundo y propiciando variaciones en los costos. Los entrevistados no pasan por encima este detalle y opinan lo siguiente:

- *“Nosotros para acceder a estos mercados siempre hemos tenido barreras logísticas importantes, entre más opciones y oportunidades se abran será mejor. La expectativa y lo ideal es que los costos varíen hacia abajo. Con el ferrocarril entre China y Europa se abre un mundo de oportunidades logísticas”.* (Entrevistado 1)
- *“Esta es una gran oportunidad para los exportadores de productos perecederos, como por ejemplo café, banano, piña y carnes; quienes podrán aprovechar la fluidez y rapidez de la ruta”.* (Entrevistado 3)

- *“Ante nuevas y modernas formas de transporte y tanta infraestructura y movimiento de grandes volúmenes, es esperable una reducción de costos para exportar e importar”.* (Entrevistado 4)
- *“Los precios variarían hacia abajo, hoy día el precio de cada producto un 30 a 40% es logística y de esa suma un 60 a 80% es transporte, eso bajara con este tipo de iniciativas”.* (Entrevistado 6)

Análisis.

Casarini (2016) indica que “la construcción de estructuras dirigida por China, la reducción de aranceles y aduanas y la administración simplificada permitiría que el comercio fluya sin problemas entre China y Europa tanto por ferrocarril como mediante buques mercantes”. (p.10) Esto supone que los tiempos de movimiento de las cargas se verán reducidos, lo que se traduce en un beneficio sobre todo para aquellos exportadores de productos perecederos, los cuales necesitan de condiciones especiales a la hora de ser transportados, lo que desemboca en costos superiores que ascienden con cada día de transporte.

Higueras (2016) indica que a la ruta terrestre original “Pekín ha sumado una marítima con la que pretende adentrarse por África y otra transoceánica en la que involucra a Suramérica. Además planteo conectar el Atlántico con el Pacífico a través de una línea ferroviaria” (párr. 4). Para Costa Rica puede resultar interesante la línea transoceánica entre Suramérica y Asia, ya que surge la oportunidad de aprovechar el aumento del tránsito marítimo intercontinental. La integración de Panamá a la iniciativa puede derivar en la creación de más líneas transoceánicas beneficiosas para Costa Rica, pero para sacar el máximo provecho Costa Rica debe dar un paso hacia adelante en la modernización de infraestructura interna, sobre todo la portuaria.

Categoría 7: Diversificación de mercados

Descripción.

Siguiendo el hilo de la categoría de análisis anterior, una las oportunidades que se abren con la reactivación de la Ruta Comercial de la Seda, según la muestra seleccionada, es la de diversificar mercados gracias a la nuevas y ampliadas rutas logísticas. Sin embargo, este beneficio también será recibido por la competencia. Las opiniones de los entrevistados difieren en esta categoría de análisis, ellos indican lo siguiente:

- *“La ruta pasa por varios países que no son socios naturales nuestros, pero al ponerlos en el mapa son una opción interesante para los exportadores ticos”. (Entrevistado 1)*
- *“Expandirse será difícil, lo que sí se podría es aprovechar toda la infraestructura que se vaya a desarrollar para aprovechar de mejor manera la agilidad logística”. (Entrevistado 2)*
- *“Pese a que el proyecto no está directamente centrado a nosotros, si la ruta nos permite llegar a nuevos mercados de difícil acceso, ya sea lo difícil o por lo cara del proceso, nos podría ayudar mucho Los nuevos transportes nos pueden hacer más competitivos”. (Entrevistado 3)*
- *“La capacidad productiva de Costa Rica es pequeña. Todo dependerá de los nichos que se encuentren y por otro lado se verá expuesta a mayor competencia lo que puede también amenazar la producción local y regional. En algunos productos muy particulares es posible la expansión de mercados, en otros recibirán más competencia.” (Entrevistado 4)*
- *“Aún faltan más de 30 años para que se ponga en marcha el ambicioso plan, quien exporta a Asia debe encontrar el nicho de mercado apropiado y los productos que no calcen dentro del mismo deben ser colocados en otros mercados”. (Entrevistado 6)*

Análisis.

La cantidad de territorios recorridos por la nueva Ruta de la Seda abre muchas puertas. Cerdas (2016) hace un repaso de las zonas transitadas por la iniciativa OBOR:

El proyecto está dividido en dos partes: la primera es el cinturón económico de la Ruta de la Seda que planea conectar vía terrestre a China y a Europa por medio de Asia Central, como lo hizo en su tiempo la Ruta de la Seda. La segunda es la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI, la cual conectará puertos de China, Oriente Próximo, Sudeste asiático y unos puertos de África. (párr.7)

Más allá de las reducciones en tiempo y costos que la iniciativa puede producir, para Costa Rica se abre la oportunidad de establecer nuevos socios comerciales distintos a China. El acceso a países de Europa del Este por las líneas férreas, o a Estados de Oriente Medio utilizando transportes intermodales representa una oportunidad de expandir el alcance de la oferta exportadora costarricense.

Sin embargo, la competencia jugará un papel importante, ya que los mismos beneficios que Costa Rica obtendrá serán recibidos por países con acceso más próximos a la infraestructura de OBOR, o que inclusive ya se encuentren integrados. También es una posibilidad que, así como para Costa Rica y otros países de América se abre una oportunidad de diversificarse a lo largo de la nueva Ruta de la Seda, para los mismos países integrantes de la iniciativa se abre la oportunidad de introducir sus productos en América.

Categoría 8: Más allá del Comercio Internacional

Descripción.

El Proyecto OBOR involucra desarrollo en muchas áreas aparte del comercio. Esto queda claro al ver los cinco pilares con los que China presenta la iniciativa de cooperación. Desde este punto de vista el aprovechamiento de la infraestructura no sería lo único beneficioso para aquellos países que no están directamente involucrados. Desde la perspectiva del Entrevistado 1 acotamos lo siguiente:

- *“Debemos analizar el enlazarse y replicar un modelo de integración similar. Incluso Panamá inició relaciones con China y plantean el tema de su propio tren de Colón a la frontera.. (Entrevistado 1)*
- *“Se ha abierto un fondo de cooperación que podemos aprovechar. . Debemos buscar un proyecto (nuestro) que se enmarque de los objetivos de la ruta y que permita beneficiar a Costa Rica. La cooperación técnica y el intercambio de experiencias puede ser muy interesante para nosotros” .(Entrevistado 1)*

“Hay un tema de estrategias de cooperación y los proyectos que enmarca OBOR, referente a laboratorios de investigación, cooperación académica, intercambio de información, entre otros. Estos temas sí nos interesan profundamente” . (Entrevistado 1)

Análisis.

El enfoque de la iniciativa OBOR va más allá del desarrollo de las fuerzas comerciales. Casarini (2016) indica lo siguiente con respecto a otras áreas en las que se focalizará el desarrollo:

La conectividad promocionada por Beijing va mucho más allá del comercio y la inversión para incluir el intercambio académico, científico y cultural. Y esto no es más evidente que con ocasión del Foro Ruta de la Seda, un encuentro internacional anual cuyo objetivo es promover la iniciativa OBOR mediante la construcción de puentes entre las sociedades a lo largo de la ruta de la seda. (p.15)

Para Costa Rica buscar un acercamiento a la iniciativa puede resultar muy beneficioso, ya que la inversión china en sectores rezagados del Estado aumentaría la competitividad de éste. Inclusive la cooperación técnica y la capacitación académica sería un impulso importante para el desarrollo humano de muchos costarricenses. Aún los planteamientos del proyecto OBOR no se han cerrado, pueden surgir iniciativas que involucren directamente a Centroamérica y que se enmarquen en los objetivos de crecimiento nacionales.

Categoría 9: Seguimiento del proyecto

Descripción.

Aunque por el momento la iniciativa OBOR no toma en cuenta a Costa Rica, el seguimiento de ella no está de más, ya que la magnitud del proyecto generará repercusiones sobre la economía mundial. Este tipo de iniciativas presentan oportunidades que un país, dentro de lo posible, no debe desaprovechar. Los entrevistados brindan su opinión acerca de esta categoría de análisis a continuación:

- *“Pese a que los países involucrados en el proyecto y Costa Rica no están compitiendo por el mercado chino directamente, las empresas deben prestar atención a lo que acontezca con los temas de logística. También si es posible, en el marco de la ruta buscar iniciativas de cooperación, en vista a la investigación, divisas (el fortalecimiento del yen), etc.”.* (Entrevistado 1)
- *“Sí el incremento del comercio y consumo chino es exponencial difícilmente los países cercanos podrán satisfacer la demanda, esto propiciaría la importación de productos de regiones como Centroamérica sin importar el precio, inclusive si PIB per cápita de la región asiática incrementa es posible que compren los productos de Costa Rica a mejores precios”.* (Entrevistado 2)
- *“Por ahora debemos estar muy informados para poder tomar mejores decisiones, buscar nichos, y alianzas”.* (Entrevistado 4)

Análisis.

Desde que China propuso el proyecto OBOR en 2013, no ha parado de negociar y firmar acuerdos de cooperación alrededor de gran parte del mundo. Párra (2018) indica:

A mediados de 2017 se registraban 109 y se espera –los datos aún no están disponibles – que la cifra total de los acuerdos cerrados en 2017 supere los 175 alcanzados en 2016 y los 134 contabilizados en 2015, según Thomson Reuters. Mientras algunos de los proyectos comienzan a estar operativos, otros nuevos se incorporan a la lista. Este frenesí, donde los acuerdos y el desarrollo de las infraestructuras se suceden con rapidez, permitirá convertir a OBOR en la iniciativa del Siglo, generando un beneficio común para todos los integrantes de la nueva Ruta de la Seda. (párr. 11)

La nueva Ruta de la Seda ya es una realidad, Costa Rica y el resto de Latinoamérica deben buscar la manera de beneficiarse directamente, más allá de solo sacar provecho de las nuevas redes de infraestructura euroasiática. Buscar la integración al proyecto requiere de un análisis muy profundo de la actualidad global y las repercusiones de éstas sobre el país, sin embargo, no estaría de más enviar representación a los foros internacionales que se celebran con el fin de estar más informados de lo que puede conllevar pertenecer a la iniciativa de cooperación más grande de la actualidad. El acceso a la información y la correcta interpretación de esta permitirá a las empresas plantear sus estrategias de internacionalización en los mercados asiáticos y europeos.

Interpretación de los Datos

De este estudio es posible determinar una serie de planteamientos que permiten entender de mejor manera el surgimiento y desarrollo de la nueva Ruta de la Seda. También permite conocer a los principales impulsores del proyecto de cooperación y cómo planean llevar a cabo las obras sugeridas a través de zonas incorporadas geográficamente en la iniciativa.

Se puede indicar que China se encamina a convertirse en el centro económico del mundo. Según lo dicho por los entrevistados, el gigante asiático tiene las herramientas necesarias para hacerlo, sumado a las corrientes geopolíticas actuales y su crecimiento constante, solo es cuestión de tiempo para que asuma un control mayoritario sobre la economía mundial.

Para lograr el objetivo descrito anteriormente una de las decisiones tomadas por el actual presidente de China Xi Jinping, fue la de impulsar una apertura de la economía China al mundo, con la que pretende generar apoyo hacia su país mediante la cooperación con naciones menos desarrolladas, pero con gran potencial de crecimiento. Al mismo tiempo intenta reforzar sus relaciones con países económicamente afianzados.

Para lograr atraer apoyo, la iniciativa se vende a sí misma con una serie de pilares que de cierto modo resumen el enfoque del proyecto. Según la información analizada, dicho enfoque plantea coordinación política, conectividad, facilitación del comercio, integración financiera y cooperación a nivel social. De cierta forma la iniciativa OBOR pretende atacar y dentro de lo posible reducir la mayoría de las problemáticas instauradas en las zonas por la que se pretende llevar a cabo la obra.

El rumbo que tomó el proyecto llevó a algún analista a compararlo con el Plan Marshall impulsado por Estados Unidos para la restauración de las economías europeas luego de la Segunda Guerra Mundial. Inclusive algunos de los entrevistados en esta investigación hicieron la

comparación, sin embargo, China desmiente este hecho y asegura que a diferencia de Estados Unidos cuando puso en marcha el afamado plan, China no tiene intereses políticos sobre el proyecto y solo busca lo mejor para sus vecinos integrados al proyecto.

Lo dicho anteriormente es poco creíble. El riesgo asumido por China debe ser capitalizado tarde o temprano. Esta opinión se refuerza aún más cuando se analizan los recursos financieros que se esperan invertir en el transcurso de las obras. Se calculan que la cifra ronda los 500 mil millones de dólares, y la procedencia de la mayoría de estos fondos viene desde China mediante las instituciones financieras creadas para el financiamiento de los distintos proyectos contemplados en la iniciativa OBOR.

La mayoría de las inversiones se darán en la modernización o construcción de infraestructura, así como en poner operativas la mismas a lo largo de Asia, África y Europa mayoritariamente, aunque se prevé que en un futuro la iniciativa alcance tierras americanas. Dichas obras contemplan carreteras, ferrovías, oleoductos y gaseoductos, parques industriales y puertos. La mayoría de estas obras estarán a cargo de las constructoras chinas, aunque esto no les cierra la puerta a inversionistas de diferente procedencia.

El respeto de la soberanía y los intereses de varias potencias en la zona, claramente, pueden verse amenazados, es por ello por lo que China constantemente hace hincapié en el carácter cooperativo y pacífico de su iniciativa. Sin embargo, esto no termina de convencer y las naciones que han declinado formar parte de la iniciativa o inclusive las que ya forman parte como Rusia, siguen de cerca los pasos de China.

Uno de los puntos clave para el éxito de la nueva Ruta de la Seda es poder estabilizar los conflictos de varias zonas de Medio Oriente y África, relacionados al terrorismo, guerras civiles y la piratería. Estas problemáticas ahuyentan casi que cualquier tipo de inversión sobre las volátiles economías infectadas con las repercusiones sociales generadas. Sin embargo, China ha asumido

el reto y ahora debe intentar buscar un desarrollo sostenible que le permita llevar claridad y paz a la zona mediante la creación de oportunidades de crecimiento.

Sin importar lo que pase, si se llega a poner operativa por completo la Ruta de la Seda, cambiará la forma de hacer negocios. Un gran porcentaje de las operaciones de compra y venta del mundo se concentrarán alrededor de esta gigantesca iniciativa liderada por China. La manera entonces de hacer frente a este acontecimiento desemboca en el hecho de ser parte de esta, o al menos integrarse a otros bloques económicos que permitan una convergencia positiva con las economías del otro lado del mundo.

Pese a que Costa Rica es un país con un gran desarrollo del sector exportador, la economía del país sigue siendo completamente dependiente de las tendencias internacionales. Un cambio tan grande como el presupuestado por la iniciativa OBOR tendrá repercusiones positivas y negativas dependiendo de la manera en que se desarrolle y adapte nuestra economía a los cambios económicos internacionales.

Ya que la nueva Ruta de la Seda apenas está iniciando su construcción e inclusive sigue sumando nuevos proyectos derivados e integrantes, dificulta el establecimiento de consecuencias palpables, sin embargo, gracias a la contribución de informes por parte de los entrevistados se pueden construir escenarios realistas que posibiliten proyectar algunas.

En el corto plazo Costa Rica debe mantener buenas relaciones tanto con China y los integrantes de la iniciativa, como con sus vecinos más cercanos en el continente americano. Lo anterior con el fin de adaptarse a las iniciativas propuestas por la iniciativa OBOR que convengan al país o si no para reforzar o buscar nuevas alianzas que le permitan al país seguir siendo competitivo. En el largo plazo el desarrollo interno y la capacidad de mejorar la producción nacional determinaran la competitividad a nivel internacional del país ante las economías crecientes del otro lado del mundo.

Una de las consecuencias de la iniciativa OBOR es el favorecimiento directo de economías asiáticas y africanas, las cuales ciertamente por ahora no representan una amenaza para la economía nacional, pero pueden desarrollar un crecimiento industrial que les permita entrar en competencia con productos similares a mercados comunes. Las facilidades logísticas permitirán a estas economías ofrecer sus productos más baratos y en menor tiempo, aunque esto no asegura una calidad al nivel de la costarricense.

Es por ello por lo que las empresas costarricenses deben reforzar sus estándares de calidad y aumentar el valor agregado sobre sus productos. La herramienta perfecta para lograrlo es mediante los encadenamientos productivos, los cuales al igual que la iniciativa OBOR, plantean un escenario de "ganar-ganar" entre sus participantes. También permiten el desarrollo de Pymes y sus estrategias de internacionalización se ven facilitadas.

Aprender de las experiencias del pasado y poner en práctica los buenos hábitos económicos de otros Estados es una herramienta de crecimiento importante, inclusive se pueden replicar muchas de las estrategias de desarrollo de China, las cuales pueden ser aplicadas en menor grado sobre Costa Rica. Un ejemplo de estas estrategias es la gestión de obra pública del gigante asiático, la cual ahora está siendo internacionalizada para levantar un gran porcentaje de las obras de la nueva Ruta de la Seda.

Aunque la apertura de nuevas oportunidades logísticas puede ocasionar una eventual reducción de tiempos y costos de transporte para los exportadores costarricenses, esto solo se podrá dar cuando el alcance de la obra toque el continente americano mediante las rutas marítimas transcontinentales. Por el momento el interés debe centrarse en la parte operativa de la ruta: los ferrocarriles. La mayoría de las líneas férreas ya se encuentran en operación y permiten reducir los tiempos de tránsito a 15 días entre algunos países de Asia y Europa, evitando así la utilización de rutas marítimas con duraciones de hasta 60 días.

Dichos ferrocarriles transitan territorios de naciones con las que Costa Rica no mantiene relaciones políticas ni comerciales, como por ejemplo países de Europa del Este o de Asia Central y representan una oportunidad para los exportadores costarricenses de buscar nuevos nichos para la gran oferta exportadora de Costa Rica.

Costa Rica debe buscar su propio desarrollo, y si la iniciativa OBOR le permite encontrar un camino que facilite un crecimiento saludable de la economía nacional, la integración al mismo debe analizarse con cuidado. Gracias a esta investigación, se pudo constatar que la desinformación y el escepticismo en el país sobre el tema es abundante.

El comercio internacional no es lo único que puede verse beneficiado. Por el momento lo más prudente es informarse y observar el avance de la iniciativa con el fin de lograr estar preparados en caso de tener que hacerle frente a una eventual integración o a los efectos de no formar parte directa. Cualquiera de los escenarios es posible, y al mismo tiempo ambos pueden ser beneficiosos para el país si gestiona adecuadamente el aprovechamiento de la Nueva Ruta de la Seda.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones de la Investigación

- La histórica grandeza de China se interpone ante las demás potencias mundiales. El gigante chino se encamina a asumir el rol de líder económico mundial de la mano de la iniciativa OBOR.
- La nueva Ruta de la Seda será una herramienta de desarrollo importante para aquellas economías que se integren. Supone revitalizar parte de las economías rezagadas de Asia y África, además de facilitar el comercio con Europa.
- Con los 5 pilares de la iniciativa OBOR, China vende su iniciativa al mundo de una manera objetiva con el fin de atraer naciones a la iniciativa de cooperación. Los pilares ofrecen solución a gran parte de las problemáticas sufridas por los países vecinos al proyecto.
- La iniciativa OBOR de China supera en magnitud al Plan Marshall estadounidense. El gobierno chino indica que la nueva Ruta de la Seda no tiene pretensiones políticas y solo desea un desarrollo conjunto de las naciones involucradas.
- El compromiso financiero adquirido por China por medio de la inversión en la iniciativa supone un gran riesgo. Los países receptores de dicho financiamiento pueden generar una peligrosa dependencia hacia el gigante asiático.
- La magnitud de los proyectos de infraestructura planteados por la iniciativa OBOR no tienen precedentes. La innovación y tecnología empleada en la creación y modernización de obras de transporte y energía a lo largo de los territorios atravesados por la ruta será importante herramienta de competitividad.

- Aunque se resalten las buenas intenciones de la iniciativa, la incursión de China en algunos territorios puede generar suspicacias sobre todo en quienes tienen intereses geopolíticos sobre la región.
- La iniciativa supone desembocar en una reconfiguración de la manera de hacer negocios. Europa y en mayor medida Asia, se perfilan como los beneficiarios de los cambios económicos desencadenados por la nueva Ruta de la Seda.
- Combatir las problemáticas sociales en Medio Oriente y África supone un punto vital a resolver para asegurar el éxito de la ruta. Varios de los países que hoy aseguran su cooperación pueden cambiar de opinión fácilmente por su inestabilidad política.
- La integración internacional es la clave del éxito de la iniciativa OBOR. El proyecto invita a la integración de cualquier nación interesada, ofreciendo buscar alternativas que permitan los mismos beneficios para todos.
- La capacidad exportadora de Costa Rica le convierte en una nación internacionalmente competitiva en este aspecto. La gestión de calidad hacia su oferta exportadora le permite adaptarse a los diferentes escenarios mundiales.
- Los efectos de la reactivación de la Ruta de la Seda dependerán del desarrollo del proyecto a lo largo del tiempo. Por ahora serán mínimos ya que apenas empiezan las obras empiezan a materializarse y por otro lado se terminan de plantear otros proyectos.
- En un futuro la reactivación de la Ruta de la Seda puede generar un aumento en la agresividad de la competencia. Mejorar la infraestructura e innovar en los procesos de calidad permitirán a Costa Rica seguir figurando en los mercados internacionales.
- Aprender de las experiencias obtenidas de los negocios con China y Europa permitirá prepararse para una eventual integración al proyecto, o al menos para aprovechar las

oportunidades que brinde el mismo. Poner atención a los resultados obtenidos por otras naciones y su relación con la nueva Ruta de la Seda permitirá tomar mejores decisiones.

- La unión hace la fuerza, y en este caso aumenta exponencialmente la calidad de los productos costarricenses. El encadenamiento productivo es una herramienta importante que permite ser más competitivas a aquellas empresas con deficiencias en su capacidad exportadora de cara a una eventual internacionalización.
- Eventualmente la oferta de rutas logísticas se ampliará y se reducirán los costos de exportar hacia el otro lado del mundo. Los tiempos de transporte se verán beneficiados con las nuevas rutas terrestres y marítimas de la nueva Ruta de la Seda.
- Las nuevas rutas pueden permitir a los productos costarricenses ingresar a mercados desconocidos. La búsqueda de los nichos adecuados, así como una selección adecuada de la oferta exportadora viable será la clave para establecer nuevas relaciones comerciales.
- Los beneficios de la iniciativa OBOR pueden llegar de maneras distintas al comercio internacional. El desarrollo académico, científico y cultural puede resultar beneficioso para Costa Rica. Eventualmente el desarrollo humano puede suponer un crecimiento acelerado para economía del país.
- No se debe perder de vista los avances de la iniciativa OBOR, ya que el impacto sobre la economía del proyecto es indudable. El acceso a la información permitirá tomar mejores decisiones en cuanto a la utilización de la nueva Ruta de la Seda para el beneficio de Costa Rica.

Recomendaciones

- Se recomienda al Ministerio de Comercio Exterior por medio del Foro Asia Pacífico, la realización de un informe de análisis a fondo de la iniciativa OBOR, que sirva de referencia a las demás instituciones públicas y privadas relacionadas con el apoyo y gestión del comercio internacional de Costa Rica, para que así las mismas puedan entender el proyecto y así evaluar sus planes de acción ante el mismo.
- Se recomienda a la Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica y a las distintas cámaras relacionadas al comercio en Costa Rica, promover y apoyar los encadenamientos productivos de las empresas costarricenses mediante la organización de ferias y capacitaciones para empresas productoras de insumos y productos finales, para estimular el mejoramiento de la calidad de los productos costarricenses y facilitar la internacionalización de estos.
- Se recomienda al Poder Ejecutivo de Costa Rica, mediante el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y el Ministerio de Comercio Exterior, buscar un acercamiento con el gobierno de China, mediante la participación en foros internacionales relacionados con la iniciativa OBOR, para así poder dilucidar el papel de Costa Rica en la misma y desarrollar planes y estrategias que permitan hacer frente a la nueva Ruta de la Seda.
- Se recomienda al Poder Ejecutivo de Costa Rica, mediante el Ministerios de Relaciones Exteriores y Culto y el Ministerio de Comercio Exterior buscar otras alternativas de cooperación distintas a la iniciativa OBOR, con el fin de tener distintos rumbos de acción ante eventuales impactos negativos de la puesta en marcha de la nueva Ruta de la Seda y poder reducir el riesgo de pérdida y operación internacional.
- Se recomienda a los ministerios encargados de la construcción y mantenimiento de infraestructura en Costa Rica implementar de manera eficiente las alianzas público-privadas, para buscar un desarrollo conjunto que permita la modernización y crecimiento

de las redes logísticas del país en miras de un eventual crecimiento del sector exportador e importador generado por la iniciativa OBOR.

- Se recomienda a las empresas exportadoras y de logística costarricense dar un seguimiento proactivo de los avances de la nueva Ruta de la Seda, con el fin de dar aprovechamiento a las nuevas alternativas de transporte de mercancías propuestas por la iniciativa OBOR.
- Se recomienda a las empresas exportadoras costarricense con intereses de diversificar los mercados de sus productos en Europa y Asia, informarse sobre los planteamientos y beneficios de la Ruta de la Seda con el fin de apoyar la creación de mejores alternativas logísticas y de negocios en los nuevos nichos identificados.
- Se recomienda a los profesionales costarricenses del comercio internacional informarse acerca del proyecto OBOR y los potenciales cambios que generará en la economía mundial, con el fin de que puedan establecer criterios propios y fundamentados del mayor proyecto de comercio internacional de la actualidad.
- Se recomienda a las instituciones públicas y privadas, empresas exportadoras y empresas de logística relacionadas al comercio internacional de Costa Rica, participar en procesos de retroalimentación conjunta y ser autocríticos en las labores que se deben mejorar para ser más competitivos en el mercado europeo y asiático, esto para plantear mejores estrategias de aprovechamiento de la nueva Ruta de la Seda.
- Se recomienda al Poder Ejecutivo de Costa Rica mediante el Ministerio de Ciencia, Tecnología y Telecomunicaciones buscar beneficios diferentes a la competitividad del comercio internacional con la iniciativa OBOR, a través de la creación e implementación de estrategias de cooperación académica, científica y tecnológica con China y las demás naciones involucradas en la nueva Ruta de la Seda.

REFERENTES BIBLIOGRAFICOS

- Arosemena, P. (2012). El Origen del Comercio Exterior. *Revista Zona Franca*.
- Barquero, M. (27 de Julio de 2017). Exportaciones de bienes y servicios mantienen robusto crecimiento. *La Nacion* .
- Beleván, D. (26 de Agosto de 2016). La nueva Ruta de la seda. *Semana Economica*. Obtenido de <http://semanaeconomica.com/haciaasia/2016/08/29/la-nueva-ruta-de-la-seda/>
- Benedito, I. (13 de Mayo de 2017). La Ruta de la Seda: un 'Plan Marshall' para impulsar a China. *Expansion* .
- Casarini, N. (2016). China: La nueva Ruta de la Seda. *Vanguardia Dossier*, 6-16.
- Ceballos, L. (2015). *comercioyaduanas.com.mx*. Obtenido de <http://www.comercioyaduanas.com.mx/comercioexterior/comercioexterioriyaduanas/113-que-es-comercio-internacional>
- Cerbán Jiménez , M. d., & Piniella Corbacho, F. (2014). Las Grandes Rutas del Comercio Mundial. En M. d. Cerbán Jiménez, & F. Piniella Corbacho, *La internacionalización de la economía andaluza* (págs. 58-64). Cadiz: Servicio de Difusión y Publicaciones.
- Cerdas, K. (14 de Diciembre de 2016). Todas las rutas llevan a China . *La Nacion* .
- Ceron, K. (2012). *Timetoast*. Obtenido de <https://www.timetoast.com/timelines/evolucion-del-comercio-internacional--5>
- Complexity, T. O. (2017). *The Observatory of Economic Complexity*. Obtenido de <https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/cri/>
- Duchâtel, M. (2016). China: La Nueva Ruta de la Seda. *Vanguardia Dossier*, 44.
- EcuRed. (2014). *EcuRed Conocimiento para Todos* . Obtenido de https://www.ecured.cu/Ruta_de_la_seda
- Foncillas, A. (11 de Junio de 2017). La nueva ruta de la seda. *Revista Proceso*.

- Galantini, L. (15 de mayo de 2017). 'One belt one road': los problemas en las relaciones internacionales en la Nueva Ruta de la Seda. *AsianNews.it*. Obtenido de <http://www.asianews.it/noticias-es/%E2%80%98One-belt-one-road%E2%80%99:-los-problemas-en-las-relaciones-internacionales-en-la-Nueva-Ruta-de-la-Seda--40761.html>
- Giler, A. A. (2015). *Economía Pontificia Universidad Católica del Ecuador*. Obtenido de <https://www.puce.edu.ec/economía/efi/index.php/economía-internacional/12-teoria-clasica/214-inicios-del-comercio-internacional>
- Girado, G. (noviembre de 2017). America Latina en la Estrategia económica de China. (M. Schuster, Entrevistador)
- Godinez, W. (2017). *CONSIDERACIONES EN LA NEGOCIACIÓN PARA LA EXPORTACIÓN DE CAFÉS ESPECIALES DE LA REGIÓN DE TARRAZÚ A INGLATERRA DURANTE LA COSECHA 2015-2016*. San Jose.
- Gutierrez, T. (24 de Mayo de 2017). Ruta de la Seda facilitaría relación comercial con China. *La Republica*.
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, C., & Baptista Lucio, M. d. (2014). *Metodología de la Investigacion, 6ta Edicion*. Mexico DF: Mc Graw Hill Education.
- Higuera, G. (13 de Marzo de 2016). China y la nueva Ruta de la Seda. *El Periodico de Catalunya*.
- Historiadores, T. d. (2017). *Tormenta de Historiadores*. Obtenido de <https://tormentadehistoriadores.jimdo.com/las-rutas-comerciales-de-nueva-esp%C3%B1a/>
- ICTSD. (2 de Marzo de 2018). *International Centre for Trade and Sustainable Development*. Obtenido de <https://es.ictsd.org/bridges-news/puentes/news/panam%C3%A1-se-incorpora-a-la-nueva-ruta-de-la-seda-de-china>
- Kratz, A. (Setiembre-Octubre de 2015). Retórica y estrategias de la nueva Ruta de la Seda. *Política Exterior*(167). Obtenido de <http://www.politicaexterior.com/articulos/politica-exterior/retorica-y-estrategias-de-las-nuevas-rutas-de-la-seda/>

- Lebron Veiga, A. J. (2012). *Economía China: pasado, presente y futuro*. Pekin .
- Leiton, L. (25 de Septiembre de 2017). *Fundacion Chilena del Pacifico*. Obtenido de <http://info.funpacifico.cl/one-belt-one-road>
- M. E., & Otero-Iglesias, M. (9 de Abril de 2015). *Real Instituto Elcano*. Obtenido de http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/!ut/p/a0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOKNg318fEKcHX1NTZz9QgKNXI0NDSBAvyDbUREAbg0Kqw!!/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/elcano/elcano_es/zonas_es/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-l
- Marco, T. (1 de 3 de 2018). *Marco.tradenews*. Obtenido de <http://www.marcotradenews.com/noticias/la-nueva-ruta-de-la-seda-la-apuesta-china-para-cambiar-el-mundo-i-60125>
- Mario Hernandez. (13 de Setiembre de 2017). *Rebellion, La Ruta de la Seda*. Obtenido de <http://www.rebellion.org/noticia.php?id=231468>
- Matarrita, R. (2011). *UNDÉCIMO INFORME SOBRE EL ESTADO DE LA NACION EN DESARROLLO: Encadenamientos y Exportaciones*. San Jose.
- Mexico, E. (2014). *Primera Escuela de Trafico y Tramitacion Aduanal*. Obtenido de <http://www.etta.edu.mx/que-es-el-comercio-internacional/>
- MOFCOM, M. d. (2015). *Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*.
- Párra Perez, A. (2017). OBOR: Las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. *Boletín Informativo: Instituto Español de Estudios Estratégicos*.
- Párra, A. (8 de Febrero de 2018). La nueva ruta de la seda ya es una realidad. *Es Global* .
- Peraza Forte, I. (21 de Abril de 2016). *Granma*. Obtenido de <http://www.granma.cu/mundo/2016-04-21/china-busca-reactivar-la-ruta-de-la-seda-21-04-2016-17-04-21>

- Peres Rodriguez, L., & Dias Campos, J. C. (4 de Enero de 2017). *Visiones de Política Internacional*. Obtenido de <http://leyderodriguez.blogspot.com/2017/01/la-reactivacion-de-la-ruta-de-la-seda.html>
- Perez, J. (15 de Febrero de 2013). *El Orden Mundial en el S.XXI*. Obtenido de <http://elordenmundial.com/2013/02/15/los-inicios-del-comercio-internacional/>
- Perez, J., & Gardey, A. (2015). *Definicion.de*. Obtenido de <https://definicion.de/valor-agregado/>
- Poratti, G. G. (2 de Marzo de 2010). *Econlink*. Obtenido de <https://www.econlink.com.ar/china/superpotencia>
- Quiroga, G. C. (2009). China, 30 años de crecimiento económico. *Anuario Juridico y Económico Escorialense*, 464-480.
- Ramos, S. (1 de Noviembre de 2016). La nueva Ruta de la Seda: iniciativa económica, ofensiva diplomática. *El Orden Mundial en el S.XXI*.
- Rocha Pino, J. (22 de Setiembre de 2017). Los proyectos de integración megarregional: El caso de la iniciativa Cinturon y Ruta (CYR). *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*, XVII, 547-589. Obtenido de <https://revistas.juridicas.unam.mx/>
- Rodriguez, A. (15 de Marzo de 2016). "Los caminos a Beijing". *La Vanguardia*.
- Rodriguez, M. (2017). *"One Belt, One Road": Estado de Desarrollo*. Pekin: Oficina Economica y Comercial de la Embajada de España en Pekin .
- Rodriguez, P. (8 de Julio de 2017). China y Costa Rica: diplomacia, comercio, inversión y cooperación. (V. GOVAERE, Entrevistador)
- Ruta, O. d. (2017). *Construcción conjunta de "la Franja y la Ruta": Concepto, práctica y contribución de China*. Beijing: Corporación China de Comercio Internacional del Libro. Obtenido de <https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm.files/upload/CMSydylyw/201705/201705110546043.pdf>

- Salas, Y. D. (5 de Abril de 2017). *Semanario Universidad*. Obtenido de <https://semanariouniversidad.com/universitarias/la-nueva-ruta-la-seda-la-ambicion-china-actual-contexto-mundial/>
- Sancho, M. (Agosto de 2010). *Oldcivilizations's Blog*. Obtenido de <https://oldcivilizations.wordpress.com/2012/07/21/marco-polo-y-la-ruta-de-la-seda/>
- Shen, S. (2016). China: La Nueva Ruta de la Seda. *Vanguardia Dossier*(60), 34.
- SOLANO, E. C. (14 de 12 de 2016). Todas las rutas llevan a China. *La Nacion*.
- Tajadura, R. A. (2014). La Ruta de las Especies. *La Revista Digital del Portal de la Educacion*.
- Turch, R. (2017). La Nueva Ruta de la Seda: hacia un nuevo orden mundial. *United Explanation* .
- Xu, Y. (Setiembre de 2014). La Ruta de la Seda: Una historia inacabada. *Confucius Institute Magazine, V*.

APÉNDICES DE LA INVESTIGACIÓN

Apéndice A: Cuestionario Utilizado en la Investigación

El siguiente cuestionario funge como instrumento de recolección de datos en la investigación titulada "La reactivación de la Ruta Comercial de la Seda y las consecuencias para Costa Rica", realizada en función para la obtención del título de Bachillerato en la carrera de Comercio Internacional de la Universidad Internacional de las Américas, por lo que yo Darren Pereira como autor de dicha investigación solicito amablemente su participación, respondiendo a cada pregunta de la manera que mejor le parezca.

Los datos obtenidos serán utilizados exclusivamente para esta investigación. De antemano se agradece su colaboración y aporte a la investigación.

1. Según su opinión, ¿Cómo se verá afectada la economía mundial con la reactivación de la Ruta Comercial de la Seda?
2. Según su opinión: ¿Es prudente y viable para China llevar a cabo el Proyecto OBOR?
3. Basado en su experiencia: ¿Cómo cree que la actual mayor potencia mundial (Estados Unidos) pueda hacer frente al Proyecto OBOR?
4. Según su opinión: ¿Cómo se verán afectadas las naciones involucradas directamente en el Proyecto OBOR?
5. Según su opinión; ¿Cuál es la importancia de la reactivación de la Ruta Comercial de la Seda para Costa Rica?
6. ¿Cuál es su criterio respecto a las consecuencias positivas y negativas que acarrea para Costa Rica la reactivación de esta ruta comercial?
7. Según su opinión, ¿Representa la nueva Ruta Comercial de Seda una oportunidad para las industrias costarricenses de expandir sus mercados?
8. Basado en su experiencia, ¿Pueden variar los costos de exportar o importar desde China?
9. Basado en su experiencia, ¿Qué deben hacer las empresas exportadoras a China para afrontar las consecuencias de esta nueva ruta comercial?

Apéndice B: Listado de países OBOR al 2018

Asia Central:

Kazajistán	Irán	Qatar
Azerbaiyán	Egipto	Kuwait
Georgia	Emiratos Árabes Unidos	Omán
Oriente Medio	Israel	Jordania
Arabia Saudí	Bahréin	Líbano
Irak	Yemen	Siria

Sudeste Asiático:

Indonesia	Malasia	Vietnam
Tailandia	Laos	Myanmar
Filipinas	Singapur	Camboya

Este de Asia

China	Mongolia
-------	----------

Sur de Asia

India	Sri Lanka	Bután
Pakistán	Afganistán	Maldivas
Bangladesh	Nepal	

Europa

Polonia

Republica Checa

Rumania

Hungría

Ucrania

Croacia

Bulgaria

Turquía

Serbia

Rusia

Letonia

Alemania

Países Bajos

Albania

Macedonia

Moldavia

Armenia

Bielorrusia

Grecia

Eslovenia

Montenegro

Lituania

Eslovaquia

España

Francia

Oceanía

Micronesia

Nueva Zelanda

África:

Kenia

Zimbabue

Madagascar

Tanzania

América Latina:

Argentina

Brasil

Panamá

