

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ



PONTIFICIA
UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DEL PERÚ

FACULTAD DE CIENCIAS E INGENIERÍA

SECCIÓN INGENIERIA INDUSTRIAL

LOGÍSTICA INDUSTRIAL

TEMA: Estrategias en el campo de la logística utilizadas por China en la gestión del comercio global

PROFESOR: JORGE VARGAS FLOREZ

ELABORADO POR:

Erika García Céspedes	20050225
Néstor Cabrera Guardia	20050374
Felipe Chonn Phan	20054021
Luis Medrano Vega	20050468
Paul Rojas Jesus	20050301
Fabrizio Holgado Chacón	20050523

Lima, 04 de noviembre del 2008

1

Índice de Temas

I.	Marco teórico	6
1.	Comercio internacional y Globalización	6
1.1.	Comercio Internacional	6
1.2.	Globalización	8
1.3.	Impacto de la Globalización y el Comercio internacional	9
2.	Estrategias de Desarrollo Nacional	11
2.1.	Capital Humano	11
2.2.	El Rol del Estado	11
2.3.	Combinar el desarrollo exportador con el mercado interno	11
2.4.	Un Modelo Económico	12
2.5.	Gestión Ambiental	12
3.	Tratados y organizaciones internacionales y su impacto en el comercio	13
3.1.	Tratado	13
3.2.	Organizaciones Internacionales	14
II.	Evolución del comercio chino y situación actual	18
1.	Evolución del comercio chino	18
2.	China y su entrada a la OMC	20
2.1.	Adhesión de China a la OMC	20
2.2.	Principales beneficios de China en la OMC	20
2.3.	Efectos que tuvo en China su adhesión a la OMC	21
2.4.	Los compromisos de China	24
2.5.	China luego de su entrada a la OMC	25
3.	Situación Actual	27
3.1.	Economía	27
3.2.	Política	28
3.3.	Organización Internacional	28
3.4.	Demografía	28
3.5.	Cultura	29
3.6.	Religión	29
3.7.	Geografía	29
3.8.	Debilidades	29
III.	Delocalización	31
IV.	Logística del comercio global en China	33
1.	Introducción	33
2.	Logística Terrestre	35
3.	Logística Fluvial y Marítima	39
4.	Logística Aérea	42
5.	Perspectiva futura de logística en China	43
V.	Análisis de indicadores	47
1.	Indicadores de la Logística Interna en China	50
1.1.	Indicadores terrestres	50
1.2.	Indicadores acuáticos	51
1.3.	Indicadores aéreos	52
1.4.	Indicadores de transporte de carga	53
2.	Indicadores a nivel regional	54

2.1. Comercio entre China y Asia	56
3. Bloques económicos	61
4. China y el mundo	62
4.1. Indicadores Comerciales	62
4.2. Indicadores Logísticos	65
4.3. Indicadores Económicos	71
4.4. Indicadores Sociales	74
VI. Impacto de la evolución China	79
VII. Conclusiones	81
VIII. Bibliografía	84
IX. Sitegrafía	84

Índice de Tablas

TABLA 1: INFRAESTRUCTURA PORTUARIA: PUERTOS FLUVIALES EN CHINA	40
TABLA 2: INFRAESTRUCTURA PORTUARIA: PUERTOS MARITIMOS EN CHINA	41
TABLA 3: RESUMEN DEL 11 PLAN QUINQUENAL EN EL SECTOR LOGISTICO	45
TABLA 4: VIAS FERREAS CHINAS	50
TABLA 5: TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN LOS PUERTOS CHINOS	51
TABLA 6: TRÁFICO AÉREO DE MERCANCÍAS	52
TABLA 7: DESEMPEÑO LOGISTICO DE PAISES ASIATICOS	54
TABLA 8: IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES CHINAS	55
TABLA 9: DESEMPEÑO LOGISTICO DE BLOQUES ECONOMICOS Y CHINA	61
TABLA 10: COMPOSICION DEL COSTO DE TRANSPORTE Y RATIO DE CRECIMIENTO	66
TABLA 11: COMPOSICION DEL COSTO DE INVENTARIO DE ALMACENAMIENTO	67
TABLA 12: DESGLOCE DEL VALOR TOTAL DE LA LOGISTICA CHINA	70
TABLA 13: VALOR AGREGADO TOTAL DE LA LOGISTICA CHINA	70
TABLA 14: COSTE LOGISTICO EN RELACION AL PBI	71
TABLA 15: INDICADORES ECONOMICOS DE CHINA	72
TABLA 16: INVERSION EN ACTIVOS FIJOS	73
TABLA 17: INDICADORES SOCIALES RESALTANTES	74
TABLA 18: COCIENTE POB. EMPLEADA/POB. TOTAL	74
TABLA19: CONSUMO MUNDIAL DE ALGUNOS METALES Y PRODUCTOS AGRÍCOLAS	75
TABLA20: ACTIVIDADES CIENTÍFICAS Y TECNOLÓGICAS NACIONALES	76
TABLA21: PERSONAL TÉCNICO ESPECIALIZADO DE LAS ENTIDADES ESTATALES	77
TABLA22: PUBLICACIONES REGISTRADAS EN EL ISI EN ANÁLISIS QUINQUENAL	78

Índice de Gráficos

GRAFICO1: CARGA TON-KM POR SECTOR TRANSPORTE	53
GRAFICO2: EVOLUCIÓN DE LA COMPOSICIÓN GEOGRÁFICA DEL COMERCIO ENTRE CHINA Y ASIA	56
GRAFICO3: PARTICIPACION DE CHINA EN EL COMERCIO ASIATICO	57
GRAFICO4: PARTICIPACION DE PAISES ASIATICOS EN COMERCIO CHINO	58
GRAFICO5: EXPORTACIONES DE CHINA A ASIA	59
GRAFICO6: IMPORTACIONES DE CHINA DESDE ASIA	60
GRAFICO7: COMERCIO INTERNACIONAL DE CHINA	62
GRAFICO8: EXPORTACIONES MUNDIALES	66
GRAFICO9: EXPORTACIONES DE CHINA	64
GRAFICO10: COMPOSICION DEL COSTO TOTAL LOGISTICO	65
GRAFICO11: COMPOSICION DEL COSTO DE TRANSPORTE	66
GRAFICO12: DISTRIBUCIÓN DE COSTOS DE INVENTARIO DE ALMACENAMIENTO	67
GRAFICO13: COSTO LOGISTICO VS PBI	68
GRAFICO14: VALOR TOTAL DE LA LOGÍSTICA Y TASA DE CRECIMIENTO	69

I. Marco Teórico

1. Comercio Internacional y Globalización

1.1. Comercio Internacional

Es el intercambio de bienes, productos y servicios entre dos países (uno exportador y otro importador).

Se confunde mucho el significado que hay entre comercio internacional y comercio exterior. Mientras que el comercio internacional se realiza entre 2 países, el comercio exterior se realiza entre dos bloques o regiones económicas.

El comercio internacional es causa y efecto de la globalización, pues esta se produce por el incremento del comercio entre los países, lo que genera mayor actividad entre los mismos.

El comercio puede verse desde dos puntos de vista: el primero desde el punto de vista del exportador, en donde es bueno el comercio, pues los productos exportados se venden a más precio y a más gente; el segundo punto de vista es el del consumidor, pues cuenta con una mayor variedad de productos y de mejor calidad y precio.

A. Modelos de Comercio Internacional

Existen diversos modelos para predecir patrones de comercio y analizar los efectos de las políticas comerciales, entre ellos:

- **El Modelo Psychoano**

Este modelo se centra en la ventaja competitiva, los países se especializan completamente en lugar de producir una amplia gama de mercancías. Supone una competencia perfecta y la mano de obra como único factor de producción, que es constante por unidad de producción y difiere según el país del que se trate.

- **El Modelo de Heckscher-Ohlin**

Explica que los países exportarán aquellos bienes que hacen uso intensivo de los factores abundantes localmente e importarán bienes que hacen uso intensivo de los factores que son escasos.

- **Modelo de Factores Específicos**

Se refiere a que en el corto plazo los factores fijos de producción, como el capital físico, no son fácilmente transferibles entre industrias.

- **Modelo Gravitacional**

Básicamente predice el comercio basándose en la distancia entre países y la interacción del tamaño de sus economías. Otros factores como el nivel de ingreso, las relaciones diplomáticas entre países, y las políticas comerciales pueden ser incluidos en el modelo

B. Ventajas del Comercio Internacional

- **Economías de Escala.** Los costos de producción disminuyen debido a la producción de altos volúmenes.
- **Especialización.** A un mayor grado de especialización, se pueden encontrar variedad de productos de una determinada categoría o productos de mayor calidad. Además, es posible por la especialización reducir costos de fabricación.

C. Barreras para el Comercio Internacional

Los gobiernos, en su afán de estabilizar la balanza de pagos impulsando las exportaciones, podrían colocar barreras a las importaciones, limitando el ingreso de productos foráneos.

Se pueden encontrar estas barreras para los importadores:

- **Contingentes.** El gobierno establece límite a la cantidad de productos.
- **Aranceles.** Tasas impositivas que se aplica a los productos importados para su ingreso a un país.
- **Barreras Administrativas.** Trámites aduaneros, normas de calidad, normas sanitarias, políticas del país, entre otros.

Inclusive, los países están dispuestos a apoyar a sus exportadores mediante instrumentos financieros, fiscales y comerciales tales como instrumentos financieros (préstamos, créditos, etc.), fiscales (desgravaciones, subsidios, etc) y comerciales (publicidad, apoyo en ferias, etc)

D. Situación Actual

Respecto a la situación actual del comercio internacional se cuenta con que ha perdido dinamismo, especialmente el proveniente de los países desarrollados.

De acuerdo a las proyecciones y estimaciones el crecimiento de las exportaciones e importaciones para 2007 y 2008 yacen por debajo de los niveles de tendencia (hubo una tendencia creciente sumamente marcada desde el 2001) para los países desarrollados y del Este Asiático.

Las recientes tendencias en el comercio han contribuido a corregir ligeramente el desequilibrio existente entre volumen de importación y exportación. Así, la depreciación del dólar ha favorecido el aumento de las exportaciones y reducido el nivel de importaciones.

E. Evolución del Comercio Global

El comercio en el mundo tuvo 2 grandes momentos:

- La primera mundialización, dada en el siglo XIX, donde las grandes potencias europeas y Estados Unidos asignaron a los demás países la producción de materias primas para transformarlas, así es como se inicio una especialización de los países, los cuales tenían un mercado donde vender sus productos, en esta etapa los precios eran dados por los compradores, sin embargo se mantenían abiertos todos los mercados.
- La segunda mundialización, dada actualmente, también fomenta la especialización de los países, pero a diferencia de la primera se les pide productos manufacturados o cualquier producto que puedan aportar al mercado internacional; sin embargo no se les impone trabas para ingresar a los mercados de las grandes potencias. Además se les controla con organismos como el FMI, la OMC, etc. Esto genera un mercado desigual e injusto, en donde las reglas del juego son impuestas por los países ricos, los cuales generan el 75% del comercio mundial.

F. El Comercio Internacional y el Desarrollo Nacional

Las empresas que participan en el comercio son las que obtendrán los beneficios económicos propios del intercambio de bienes. El gobierno recaudará impuestos provenientes de estas ganancias, los cuales deberían ser destinados a mejorar el nivel de vida del país, y es el encargado de reglamentar a las empresas para que lo conseguido sea reinvertido dentro del país.

En mejora de la situación económica y social de un país son necesarios factores como un gobierno responsable, justo y políticas adecuadas de distribución de las ganancias para transferir los dividendos obtenidos por el comercio a las personas que más necesitan de la ayuda, los pobres.

El comercio internacional hoy implica también riesgos para los países más pobres, pues pueden perder cierta soberanía, ya que tienen que cambiar sus legislaciones para poder ingresar a los mercados de las grandes potencias; además, debido a las grandes inversiones que realizan las empresas transnacionales en los países pobres, pueden verse sometidos por estas empresas.

1.2. Globalización

Para el Grupo de Lisboa, asociación europea muy influyente en el pensamiento burgués respecto al tema, la Globalización: "... hace referencia a la multiplicidad de vínculos e interconexiones entre los Estados y las sociedades que construyen el actual sistema mundial. Describe el proceso a través del cual los acontecimientos, decisiones y actividades en cualquier lugar tienen repercusiones significativas en muy alejados rincones del mundo."

A. Ventajas de la Globalización

Disminución en las barreras comerciales y el incremento del comercio internacional, que ha permitido el crecimiento económico y el fomento cultural de los países, en especial de los más pobres. Además, ha generado un impacto social en la disminución en la marginación social y racial; en el respeto a los derechos de los niños y la aceptación de la importancia del papel de la mujer en la sociedad.

B. Desventajas de la Globalización

Los movimientos de capital a corto plazo sin que haya mecanismos compensatorios que prevengan y corrijan las presiones especulativas, ha provocado graves crisis en diversas regiones de desarrollo medio: sudeste asiático, México, Turquía, Argentina.

En los países avanzados, el proceso de globalización ha afectado sus salarios reales y provocado la pérdida de puestos de trabajo. Inclusive, por el afán de buscar mano de obra más barata y el incremento de la producción global, se está empleando mano de obra infantil.

El ingreso de empresas de capital extranjero a un país, en especial en vía de desarrollo, puede impactar negativamente en el medio ambiente del mismo. Ello ocurre a causa de que sus labores realizadas y permisos obtenidos no norman adecuadamente las labores de las empresas participantes.

1.3. Impacto de la Globalización y el Comercio Internacional

Las empresas transnacionales desarrollan estrategias integradas para la producción y la venta a nivel mundial. La red mundial de filiales y subsidiarias permite el acceso a los diversos mercados nacionales e internacionales y aprovechar los recursos de dichos mercados.

Cada vez está tomando mayor fuerza el comercio intra firma. El comercio intra firma implica que interactúen sujetos e instituciones de una misma empresa transnacional.

Este tipo de comercio ha permitido neutralizar el efecto de la competencia y utilizar los precios de transferencia como mecanismos para desplegar recursos financieros entre los países, con el objetivo de minimizar el impacto de los regímenes tributarios, arancelarios y cambiarios de los distintos países en los que están establecidos. Además pueden traspasar utilidades hacia aquellos lugares donde resulte más rentable registrarlos, burlando también las restricciones cuantitativas a las remesas de utilidades que existiera en el país en cuestión.

Debido al gran poder que puede llegar a adquirir las transnacionales, influyen en el estado de tal manera que inclusive las normas legales y jurídicas de un Estados se convierten en pura formalidad.

Otro impacto es que el proceso de globalización en el comercio internacional beneficia principalmente a los países desarrollados. A pesar de que haya una tendencia creciente en la

participación de los países en desarrollo, la mayor parte de las actividades comerciales lo realizan las naciones más desarrolladas.

La globalización ha fomentado la creación de bloques regionales para fortalecer la participación a nivel internacional de las naciones en el comercio.

En el comercio internacional, el desarrollo tecnológico permite que desde sus propias casas los sujetos con posibilidades participen y adquieran cualquier producto o realicen cualquier transacción financiera.

Además, por la globalización, se comercian servicios y también se exportan capacidades humanas para el beneficio de las empresas y los países desarrollados en perjuicio de los países pobres y sub desarrollados.

Otra tendencia reforzada es la interacción creciente entre diversas empresas que forman alianzas para enfrentar este nuevo mundo globalizado. Las alianzas permiten el aprovechamiento tecnológico, el acceso a un mayor mercado, el financiamiento conjunto de proyectos, entre otros.

Las grandes potencias han asumido y acrecentado el uso de medidas de regulación comercial para afrontar el comercio global que impacten en el desarrollo interno de ellas al mejorar las capacidades productivas y financieras para poder competir en el mercado global.

2. Estrategias de Desarrollo Nacional

Antes de presentar las estrategias que se utilizan actualmente para fomentar el desarrollo nacional, mencionaremos dos factores claves para que el crecimiento económico sea posible.

2.1. Capital Humano

Se puede crecer más por disponer de mayor capital físico, más trabajo y recursos naturales. Asimismo, se pueden incrementar las tasas de crecimiento si se potencia incrementa la productividad de los factores existentes, de modo de producir más con los mismos recursos, a través de la incorporación de progreso técnico, lo que requiere de mayor “capital humano”. Ello eleva la importancia central de la acumulación de capital humano ya que la elevación de la productividad depende de la capacidad de incorporar progreso tecnológico y conocimiento, lo cual, a su vez, depende de las habilidades y capacidades de los trabajadores.

2.2. El Rol del Estado

Hay un falso debate sobre la eficiencia relativa del mercado frente al Estado. No se trata de contraponerlos, sino de complementarlos. El mercado cumple funciones que el Estado no puede suplir, y viceversa. Hay que enfatizar la necesidad de que el Estado sólo emprenda las tareas que le permita su capacidad administrativa y financiera, priorizando los diferentes aspectos donde su intervención podría resultar deseable. En ese sentido, aparte de las funciones clásicas atribuidas al Estado, es necesario que aplique políticas de apoyo a la competitividad sistemática de la economía. Entre éstas están la generación de mercados inexistentes, tales como los de capitales de largo plazo y de futuros; la mejora de la calidad de la información, tal como la referente a los mercados externos y las tecnologías disponibles; la elevación de la productividad laboral a través del sistema formal de educación y la promoción de programas de capacitación en el trabajo; la extensión de los servicios de intermediación financiera a fin de que lleguen a todos los sectores productivos; el incentivo a la transferencia tecnológica mediante convenios internacionales y el fortalecimiento de la infraestructura técnico – educativa; entre otras.

A continuación se mencionan tres estrategias de desarrollo nacional que deben ser llevadas a cabo simultáneamente para tener un impacto acelerado y positivo en una nación:

2.3. Combinar el Desarrollo Exportador con el Mercado

En lo referente a la fuente de la demanda para lograr el desarrollo económico, es indispensable fomentar el desarrollo del mercado interno, fuente principal de la demanda para los sectores más intensivos en mano de obra. En ese sentido, es de vital importancia elevar los niveles de eficiencia de los productores domésticos mediante la absorción de nuevas tecnologías. Este proceso, sin embargo, toma tiempo, y es urgente estimular la competitividad tanto de las exportaciones no tradicionales, como del sector productor de importables.

2.4. Implantar un Nuevo Modelo Económico

Se requiere de un modelo económico descentralizado. Así, habrán decisiones de política económica tanto de carácter nacional, como regional, lo que requerirá la correspondiente reestructuración del Estado para adecuarlo a los nuevos requerimientos.

Esto facilitará la generación de consensos en torno a las políticas económicas facilitando, asimismo, su implementación al acercar a los funcionarios públicos a los productores y consumidores con la consiguiente reducción de los problemas de información y costos de monitoreo, tan propios de los sistemas centralistas. A nivel nacional, el Estado deberá establecer los sectores productivos a promover.

En ese sentido, deberán estudiarse las maneras más adecuadas de incentivar a sectores que ofrezcan un mayor potencial de desarrollo en función de su generación de empleo, su condición de exportables, que promuevan la articulación productiva entre distintos sectores, y que tengan una estructura descentralizada.

Finalmente, el Estado debería hacer un sistemático esfuerzo por facilitar la internacionalización, lo cual es un proceso de doble vía. Por un lado, la promoción de los productos nacionales en el exterior y, de otro, el acceso de los productores nacionales a la información sobre los mercados externos.

2.5. Poner en Práctica la Gestión Ambiental

Actualmente el mundo está preocupándose por los temas medioambientales, por lo tanto el país debe estar preparado, ya que a partir de esto cada vez se generan más restricciones, lo cual si no se prevé podría afectar a nuestra economía. Es por eso que se debe integrar las políticas ambientales con las políticas económicas, sociales, culturales y de ordenamiento territorial. Además de esta manera facilitamos el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales.

3. Tratados y Organizaciones internacionales y su impacto en el comercio internacional

3.1. Tratado

En Derecho internacional, acuerdo escrito concluido por dos naciones soberanas o por una nación y una organización internacional (por ejemplo, la Unión Europea). La facultad de concertar tratados es un atributo esencial de la soberanía. El principio de que los tratados concluidos de forma correcta son obligatorios para los signatarios, que deben adherirse a los mismos de buena fe, es una regla cardinal del Derecho internacional.

A. Validez de un Tratado

Para que un tratado internacional sea válido, ambas partes deben poseer la capacidad necesaria para concertar tratados. Los plenipotenciarios que los negocien han de estar autorizados de la forma conveniente, y actuar con completa libertad. Un tratado no es válido si ha existido amenaza o fuerza que violen los principios del Derecho internacional consagrados en la Carta de las Naciones Unidas.

B. Tipos de Tratados

- Según el número de Estados que formen parte, los Tratados internacionales pueden ser: bilaterales o multilaterales.
- Según la materia, pueden ser: Tratados comerciales, políticos, culturales, humanitarios, sobre derechos humanos, o de otra índole.
- Por la índole de los sujetos participantes, distinguimos: Tratados entre Estados, entre Estados y Organizaciones internacionales, y entre Organizaciones internacionales.
- Según la posibilidad de hacerse parte sin haber tomado parte en su negociación: Tratados abiertos y cerrados.

C. Tendencias recientes

La integración de las economías mundiales es de tal magnitud que las políticas económicas nacionales de un país afectan a todos los demás. Esto ha provocado la aparición de nuevos argumentos a favor del proteccionismo los cuales afirman que las políticas económicas de algunos países tienen resultados muy perjudiciales. Las reglas sobre comercio surgidas en el seno del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) no hacían referencia alguna a las políticas nacionales, pero la Organización Mundial del Comercio (OMC) tiene, al menos en teoría, la potestad de dirimir las disputas comerciales entre los diferentes países. Algunas de estas organizaciones son el GATT, la OMC, UE, entre otras

3.2.Organizaciones Internacionales

A. La OMC.

La OMC no es un organismo nuevo, sino que, es la adaptación y mejora de lo que en su época fue conocido como el GATT. El GATT y la OMC han contribuido a crear un sistema comercial fuerte y próspero que ha permitido lograr un crecimiento sin precedentes.

Este sistema añade la realización de negociaciones y otros trabajos en lo que respecta a los aranceles sobre productos no agrícolas, la cuestión del comercio y el medio ambiente, normas de la OMC como las relativas a las medidas antidumping y las subvenciones, las inversiones, la política de competencia, la facilitación del comercio, la transparencia de la contratación pública, la propiedad intelectual y una serie de cuestiones planteadas por los países en desarrollo en cuanto dificultades con las que tropiezan en la aplicación de los actuales Acuerdos de la OMC.

La OMC está integrada por cerca de 150 países, que representan más del 97 por ciento del comercio mundial.

Gracias a los acuerdos llegados en la OMC, los Miembros conducen un sistema de comercio no discriminatorio que precisa sus derechos y obligaciones. Todos los países reciben garantías de que en los mercados de los demás países se otorgará a sus exportaciones un trato equitativo y uniforme y todos ellos se comprometen a hacer otro tanto con las importaciones dirigidas a sus propios mercados. El sistema ofrece además a los países en desarrollo cierta flexibilidad en lo que respecta al cumplimiento de sus compromisos.

Aunque son negociados y firmados por los gobiernos, los acuerdos tienen por objeto ayudar a los productores de bienes y de servicios, los exportadores y los importadores a llevar adelante sus actividades.

El logro más significativo de la OMC es que las decisiones de los paneles arbitrales sólo podrán ser rechazadas si existe consenso de los países miembros. Esta medida contrasta con las prácticas seguidas dentro del GATT, en la cual un país podía bloquear los resultados de los paneles.

Para entrar más a detalle en cómo se rige la normativa de la OMC se mencionará los principios bajo los que se rige:

- Implementar un sistema basado en normas justas, equitativo y más abierto.
- Liberalizar y suprimir progresivamente los obstáculos arancelarios y no arancelarios.
- Rechazar el proteccionismo.
- Suprimir el trato discriminatorio en las relaciones comerciales internacionales.
- Buscar la integración de los países en desarrollo, los países menos adelantados y las economías en transición en el sistema multilateral.
- Obtener el nivel de transparencia máximo posible.

B. La Unión Europea

La Unión Europea (UE) es una familia de países europeos democráticos, que se han comprometido a trabajar juntos en aras de la paz y la prosperidad. No se trata de un Estado destinado a sustituir a los actuales Estados, pero es más que cualquier otra organización internacional. En realidad, la UE es única. Sus Estados miembros han creado instituciones comunes en las que delegan parte de su soberanía, con el fin de que se puedan tomar democráticamente decisiones sobre asuntos específicos de interés común, a escala europea. Esta unión de soberanías también se denomina "integración europea".

La UE cuenta con cinco instituciones, cada una de ellas con una función específica:

- Parlamento Europeo: elegido por los ciudadanos de los Estados miembros
- Consejo de la Unión Europea: representa a los Gobiernos de los Estados miembros
- Comisión Europea: motor y órgano ejecutivo
- Tribunal de Justicia: garantiza el cumplimiento de la ley
- Tribunal de Cuentas: efectúa el control de la legalidad y la regularidad de la gestión del presupuesto de la UE

El Estado de Derecho es fundamental para la Unión Europea. Todas las decisiones y procedimientos de la UE se basan en los Tratados, que son acordados por todos los países de la UE.

En los primeros años de su existencia, gran parte de la cooperación entre los países de la UE se refería al comercio y la economía, pero en la actualidad la UE también trata otros muchos temas con repercusión directa en nuestra vida cotidiana, tales como los derechos de los ciudadanos; la garantía de la libertad, la seguridad y la justicia; la creación de puestos de trabajo; el desarrollo regional; la protección del medio ambiente; la creación de la globalización en beneficio de todos.

La Unión Europea ha logrado medio siglo de estabilidad, paz y prosperidad. Ha contribuido a elevar el nivel de vida, ha construido un mercado único a escala europea, ha lanzado la moneda única europea, el euro, y ha consolidado la voz de Europa en el mundo.

La UE fomenta la cooperación entre los pueblos de Europa, promoviendo la unidad y conservando al mismo tiempo la diversidad, y garantizando que las decisiones se tomen teniendo en cuenta al máximo a los ciudadanos. Durante medio siglo, la Unión ha aumentado el nivel de vida de sus ciudadanos hasta niveles sin precedentes. Ha creado un mercado único sin fronteras y una moneda única, el euro. Es una gran potencia económica y el líder mundial en ayuda al desarrollo. Su número de miembros ha aumentado de seis a quince, y diez más se incorporaron en mayo de 2004. La UE ampliada de 27 países contará con una población que rondará los 500 millones de personas.

Actualmente, la UE se enfrenta a nuevos desafíos, el menor de los cuales no es precisamente la globalización. Si quiere ser más competitiva y, al mismo tiempo, seguir siendo una sociedad justa y solidaria, es necesario que la UE cuente con más personas con nuevos y mejores puestos de trabajo y que les proporcione nuevas capacidades.

Actualmente, la Unión Europea es:

- La principal exportadora mundial de bienes: más de 985 000 millones de euros en 2001, casi la quinta parte del total mundial
- La principal exportadora mundial de servicios: 307 000 millones de euros en 2001, casi la cuarta parte del total mundial. Por servicios se entienden sectores como, por ejemplo, el turismo, la banca, los seguros y el transporte.

El estatus de la UE como gran potencia comercial le confiere una gran responsabilidad para modelar el futuro de la globalización. La UE intenta utilizar su influencia en la Organización Mundial del Comercio a fin de garantizar unas normas justas para el comercio mundial y hacer que la globalización beneficie a todas las naciones, incluidas las más pobres.

El comercio entre los países de la UE también es muy importante y se ha vuelto mucho más fácil y barato gracias a la eliminación de los obstáculos y derechos arancelarios. El comercio intracomunitario de bienes casi duplicó su valor entre 1990 y 2000. En el caso de Irlanda, casi llegó a cuadruplicarse.

C. EI APEC

El Foro de Cooperación Económica de Asia Pacífico o APEC es el mayor espacio para facilitar el crecimiento económico, la cooperación, el comercio y las inversiones en la región de Asia Pacífico.

APEC es la única agrupación intergubernamental relevante en el mundo que opera sobre la base de compromisos no vinculantes, diálogo abierto y respeto igualitario para los puntos de vista de todos los participantes. A diferencia de la OMC u otros cuerpos multilaterales de comercio, APEC no contiene obligaciones para sus integrantes. Las decisiones adoptadas en APEC son por consenso y los compromisos son voluntarios.

No obstante, recientemente el Foro ha dado lugar a los pathfinders, iniciativas plurilaterales que podrían tener un carácter vinculante, en orden a avanzar hacia las Metas de Bogor.

APEC tiene 21 miembros -referidos como "Economías Miembros"-, que reúnen a más de 2.5 billones de personas, un PBI combinado de US\$ 19 trillones, y el 47% del comercio mundial. También representa a la región más dinámica económicamente en todo el mundo, generando cerca del 70% del crecimiento económico global en sus primeros 10 años

APEC fue establecido en 1989 para mejorar el crecimiento económico y la prosperidad en la región, y para fortalecer a la comunidad de Asia Pacífico. Desde su nacimiento, APEC ha trabajado para reducir las barreras comerciales en la región de Asia Pacífico, creando eficientes economías domésticas e incrementando las exportaciones. Claves en este proceso son las llamadas Metas de Bogor: comercio e inversiones abiertas y libres en el 2010 para las economías industrializadas, y en el 2020 para las economías en desarrollo. Estas metas fueron adoptadas por los Líderes en su reunión de 1994 en Bogor, Indonesia.

En pro del alcance de estos objetivos, las 21 economías que integran este Foro han definido tres pilares: la liberalización y facilitación del comercio, la liberalización y facilitación de las inversiones, y la cooperación económica y técnica.

II. Evolución del comercio chino y situación actual

1. Evolución del comercio chino

El comercio chino ha sufrido una considerable evolución desde tiempos inmemorables. Sin embargo, ello se dio con mayor énfasis en las últimas décadas, momentos en las cuáles se vivió en China un periodo de reformas que lo llevaron a ser uno de los países más ricos en el globo y con mayor inversión de capitales, sostenido por un fuerte comercio externo e interno.

Haciendo una retrospectiva de la situación actual, se puede empezar a describir su verdadera evolución en el comercio internacional desde los siglos XVI y XVII, durante la dinastía Ming, cuando el capitalismo europeo se fue expandiendo, por lo que numerosos mercaderes (en especial portugueses, españoles, holandeses y británicos) procedentes de dichos lares merodeaban las zonas costeras de la China.

En el siglo XVI, los portugueses monopolizaban el comercio con Oriente, en el siglo XVII fueron los holandeses, mientras que en el siglo XVIII, fueron los británicos los llegaron a liderar el comercio con China y el Lejano Oriente.

Sin embargo, en este periodo, el gobierno Manchú empezó a intensificar su política de aislamiento, intensificando las barreras de entrada de productos y personas foráneas. Desde 1757, este comercio se limitó al puerto de Cantón.

A mediados del siglo XIX, el Imperio Manchú cerró completamente sus relaciones con las potencias extranjeras debido al surgimiento de una crisis interna originada por el descontento de la población campesina y la corrupción por el poder.

Debido a prohibiciones al comercio del opio de parte del Gobierno Chino, se desata la primera Guerra del Opio (1839-1842). La derrota fue para China y por ello, se firmó un primer acuerdo conocido como Tratado de Nanking (1842) por el que se abrieron nuevos puertos a capitalistas extranjeros, se cedió a Gran Bretaña la isla de Hong Kong y se pagó una fuerte indemnización a los agresores.

Con el propósito de obtener más privilegios económicos y políticos, los extranjeros desataron otra guerra conocida como la Segunda Guerra del Opio (1857-1860). Hubo hasta una Tercera Guerra del Opio, situación que permitió a los franceses obtener la legalización y el cultivo del opio.

Definitivamente, el pueblo chino no se quedó tranquilo por la opresión recibida. En ese periodo, se produjeron diversos conflictos sociales. Entre ellos diversos alzamientos internos, una serie de luchas con Japón, el intento y la fundación del partido comunista.

Con la inserción del partido comunista, se empezó a construir China, instaurándose diversas políticas y reformas en pro del desarrollo interno. Tuvieron lugar acciones que buscaban un desarrollo que combinara la industrialización con el desarrollo agrícola. Se trata de formar grandes unidades productivas en el campo, luego en inmensas Comunas Populares que permitan un gran avance en la producción agrícola e industrial.

A fines de la década de 1960, la República Popular de China se llegó a convertir en un símbolo de poder en la política internacional. Sin embargo, luego de 2 años, el sistema aplicado fracasó debido a implicancias sociales en cuanto a privaciones de alimentos provocando la oposición de una mayoría de dirigentes civiles del partido y algunos militares destacados. Nuevamente China entró en crisis y la ruptura del partido fue inevitable.

Ya en 1976 se produce una restauración de la elite y en 1978, luego de una lucha por el poder en contra del sector maoísta, se da el ascenso de Deng Xiaoping al poder. Es en ese momento cuando se da una restauración del capitalismo en China y una reforma en el sector agrícola: se vuelve a la pequeña propiedad campesina, además de un retorno a la propiedad privada urbana. Los campesinos debían pagar impuestos pero podían vender su producción como querían. Estas reformas, unidas a la llegada de una tecnología racional, aumenta la producción campesina en la década de 1980 y el ingreso masivo de capital extranjero a China.

Después de 1989, el Gobierno Chino puso en marcha una política de liberación radical alineándose con los Estados Unidos, Inglaterra y Rusia. Siguió años de reformas políticas, sociales y culturales. Después de la gira de Deng Xiaoping por el sur, en 1992, el gobierno aceleró la creación del mercado, la política monetaria se convirtió en un importante instrumento de control y se ajustó el índice de cambio para promover las exportaciones.

El auge de los mercados condujo a un desarrollo desigual; y las reformas junto a la apertura económica iniciaron un desarrollo económico real e importante.

Todas las acciones que se realizaron y las experiencias vividas confluyen en el ingreso de China a la Organización Mundial del Comercio (OMC) como hito inicial del siglo XXI. Ello conlleva a enormes desafíos e incertidumbres por la que tendrá que pasar en adelante para seguir desarrollándose.

2. China y su entrada a la OMC

2.1. Adhesión de China en la OMC

La economía de China se empezó a abrir desde finales de los años setenta. A inicios de los años ochenta, incorporó la provincia de Taiwán al FMI y al Banco Mundial, con el fin de empezar a dejar atrás la imagen de país aislado.

En 1989, fracasa el movimiento social, constituyendo un momento muy importante para la evolución de las políticas chinas. En los noventa, se dio la liberalización intelectual, lo que abrió perspectivas a pensamientos críticos.

En 1992, el gobierno aceleró la creación del mercado, convirtiendo a la política monetaria en un importante instrumento de control. El neoliberalismo fue implantado, dejando atrás a la ideología tradicional del Estado, imponiendo su política exterior y los nuevos valores que se difunden a los medios de comunicación.

El 11 de diciembre del 2001, China ingresa en la Organización Mundial del Comercio (OMC), siendo noticia por los enormes desafíos e incertidumbres que contiene. El ingreso en la OMC derriba barreras y tasas, reduce subsidios estatales y protecciones, abre el mercado y la industria nacional China a la competencia extranjera.

China estuvo motivada, para ingresar a la OMC, básicamente por el convencimiento de que se necesita un impulso externo para superar obstáculos internos, promover las reformas y proteger los intereses comerciales. De esta manera asegurar que se pueda seguir creciendo económicamente a las mismas tasas que en los ochentas y noventas.

2.2. Principales beneficios de China en la OMC

Entre las principales razones que hicieron que China decidiera unirse al OMC se encuentran:

- **Estabilidad en las relaciones económicas**

Las relaciones con mercados extranjeros se tornaran más estables, ya que existen políticas establecidas, lo que permite menos interrupciones en el comercio exterior.

A su vez, se espera traer mayor inversión extranjera tanto para el mercado interno como para el exportador, gracias a la imagen de desarrollo que proyecta China.

Por otro lado, China evita entrar en conflictos directamente con otros países por temas de inversión y comercio gracias a la OMC, ya que esta actúa como intermediaria para gestionar las posibles controversias.

- **Firme reforma económica**

Los acuerdos bilaterales y multilaterales detrás de la adhesión de China a la OMC, son prácticamente un resumen de las reformas económicas chinas de los próximos 10 años.

Las empresas competirán, tanto nacionales como extranjeras. Por ende, habrá una reestructuración de las empresas, con excepción de las empresas nacientes, que tendrán protección temporal.

China buscará desarrollar sus ventajas competitivas y disminuir sus desventajas.

Además, contribuirá a la reforma normativa y el reforzamiento institucional, ya que la OMC hace respetar las leyes nacionales y las regula. Esto permite tener un mejor sistema jurídico, beneficiándose inversionistas extranjeros y empresas Chinas.

- **Crecimiento a largo plazo**

Los beneficios proyectados no solo se limitan al aumento de la eficiencia en la reasignación de recursos entre sectores y empresas. En el largo plazo, se espera que el aumento en la competencia haga empresas más eficientes e innovadoras, independientemente de que sean públicas como privadas. Eliminando empresas ineficientes y con tecnologías rezagadas. Otro punto importante es el respeto a la propiedad intelectual, incentivando el desarrollo tecnológico.

- **Costos vs. Beneficios a corto plazo**

Algunos de las repercusiones que puede enfrentar China al adherirse al OMC es que las empresas nacionales no preparadas para este cambio pueden quebrar, aumentando las tasas de desempleo. Aunque también puede favorecer y brindar más recursos a empresas que se reorganicen.

En consecuencia, se tendrá que ejecutar un sistema de seguridad social y salud, de manera que se pueda garantizar una adecuada protección a los desempleados.

Un beneficio que trae consigo la OMC es que mientras mejores y más estables sean las relaciones comerciales con otros países, más fácil será poner el exceso de capacidad que enfrentan muchas industrias de China en distintos países.

2.3. Efectos que tuvo en China su adhesión a la OMC¹

“China, una de las economías de más rápido crecimiento del mundo, ha hecho enormes progresos en el último decenio para reducir la pobreza, gracias a un sistema económico cada vez más abierto al comercio y a la inversión extranjera. A partir de ahora su economía se regirá por el sistema de la OMC basado en normas, lo que indudablemente fomentará la cooperación económica mundial” - Director General de la OMC (10/11/2001)

Antes del 11 de noviembre del 2001 China ya era el noveno país en el mundo en balance comercial y el segundo receptor mundial de inversión extranjera después de EE.UU. Al mismo

1 Bhattasali, Deepak(Editor). *China and the WTO : Accession, Policy Reform, and Poverty Reduction Strategies*. Washington, DC, USA: World Bank Publications, 2004. p 209.

Díaz Vázquez, Julio A. *China y la organización mundial del comercio. Economía y Desarrollo. V.128 n.1. 2001.* Cuba: Editorial Universitaria, 2007. p 124.

tiempo, era el primer productor en el mundo de bicicletas, lavadoras, refrigeradores, TV, cementos, cerdos, textiles, entre otros.

La OMC fijó una serie de reglas en las que se basa una economía de mercado las cuales pretendían básicamente eliminar el trato desigual que hasta ese momento sólo favorecía a las empresas de capital público y empresarios locales. No solo ello, sino que dichas reglas significaron compromisos a corto, mediano y largo plazo por parte del nuevo miembro.

El ingreso de China a la OMC implica una serie de cambios en las políticas comerciales, económicas y sociales del país, lo cual lo lleva a una serie de desafíos y oportunidades en las diferentes áreas de desarrollo:

- **Agricultura**

En el sector agrícola, el ingreso de China a la OMC incrementó las diferencias existentes entre el sector agrícola y el no agrícola, esto debido principalmente a que los precios de los productos agrícolas bajaron más, en relación a los no agrícolas.

Además, debido a la baja demanda de mano de obra no especializada en el sector, los empleados migraron a las ciudades donde los sueldos eran superiores en relación a los del campo, esto conllevó a que las ciudades se sobre poblaran y los campos se queden abandonados sin suficiente mano de obra para ser trabajados, por esta razón, el área de campos para cultivar se redujo, transformándolos en zonas urbanas.

Sin embargo, estas variaciones no ponen en riesgo el autoabastecimiento de China, aunque sí lo disminuye, principalmente por el ingreso de productos como los granos y el algodón, cuyas respectivas industrias se encuentran en crecimiento; y en vista de que los productores chinos son incapaces de satisfacer la gran demanda, se recurre a importar dichos productos.

En general la apertura del comercio permitirá productos de mejor calidad y mejor precio, pero reducirá las ganancias de los productores y favorecerá a una mayor diferenciación de las clases sociales.

- **Servicios**

En el sector de servicios China se comprometió a realizar una serie de grandes cambios en su estructura, teniendo en cuenta 4 tipos de modelo de comercio:

- Abastecimiento en el exterior (*cross-border supply*): Cuando el servicio es tomado por la persona o empresa de un abastecedor ubicado en el exterior.
- Consumo en el exterior (*consumption abroad*): La persona viaja al exterior para tomar un servicio
- Presencia comercial (*commercial presence*): Se refiere a la inversión de una empresa del exterior en el país, es decir la empresa viene y abre agencias para atención al público
- Movimiento individual (*movement of individuals*): representantes de una empresa vienen a trabajar temporalmente en el país.

Antes del ingreso a la OMC los servicios en China se encontraban restringidos por una serie de reglas, entre las cuales podemos mencionar:

- Las empresas extranjeras no podían operar directamente en forma individual, debían formar un joint venture con una empresa nacional, además, no podía poseer más del 50% de la empresa
- Las actividades comerciales estaban limitadas a ciertas ciudades o zonas
- Las empresas debían estar establecidas un cierto tiempo, para poder actuar en forma normal

Entre las diferentes áreas de servicio tenemos a los servicios médicos, servicios financieros, construcción, educación, seguros, transporte, distribución, entre otros.

Para poder ingresar a la OMC, China adquirió ciertos compromisos, entre los cuales destacan eliminar progresivamente los impedimentos antes mencionados, principalmente los relacionados con la entrada y la propiedad de empresas extranjeras, sin embargo estas reformas implican realizar otros cambios, con el fin de no causar un impacto negativo en el país, estos son: regular los préstamos otorgados por los bancos , mejorar la regulación en algunas áreas como la telecomunicación, y por último, debe ponerse en funcionamiento una política efectiva de servicios.

- **Telecomunicaciones**

Este es un sector considerado como muy importante por la OMC, pues representa un gran mercado debido a la enorme cantidad de personas en China.

Las reformas en torno a este sector se basan en mejorar y hacer más competitivo el sistema de comunicaciones del país. Antes del ingreso a la OMC las telecomunicaciones eran monopolizadas por el estado, con altos costos de operación y una mala calidad de comunicación; sin embargo, desde la inserción en la OMC, este monopolio fue erradicado, los precios disminuyeron considerablemente, a pesar de seguir siendo controlados por el estado y no por el mercado (como debería ser en una economía abierta), la calidad mejoró con la aparición de nuevas tecnologías. Estos factores llevaron a una explosión del mercado de las comunicaciones, especialmente en la telefonía móvil, pues de tener 7.3 millones de teléfonos en el 96 paso a 44.3 millones en el 98 y en el 2001 llegó a superar a los Estados Unidos con 144.8 millones, mientras que EE.UU. tenía 120 millones.

- **Mercado Financiero**

Este sector es uno de los que más problemas traerá para China, pues su sistema financiero presenta muchas deficiencias en relación al estándar internacional; en efecto, la mayoría de bancos de China son controlados por el estado, muchos de ellos funcionan con déficit, debido principalmente a un mal control de las tasas de interés y los mecanismos de préstamos, los cuales son otorgados casi sin ninguna garantía, con el único objetivo de impulsar la industria nacional, esto conlleva a tener una banca debilitada y frágil.

La entrada de China a la OMC traerá paulatinamente (conforme se vayan dando las condiciones de ingreso) a los grandes bancos del mundo, y los bancos regionales tendrán que apoyarse en su presencia en el territorio chino e ir mejorando de tal manera que puedan ofrecer un servicio similar al de los bancos extranjeros.

- **Industria Automotriz**

China posee ciertas ventajas en esta área, pues los avances alcanzados por sus empresas en temas como la producción a gran escala o el aprovechamiento de las ventajas de la inversión mixta le dan las condiciones favorables para desarrollarse; sin embargo, la calidad de sus autos y la tecnología usada es inferior en comparación a la usada en otros países, por lo que el ingreso de algunas empresas significará la mejora en la calidad del auto.

2.4. Los Compromisos de China²

En términos generales, los principales compromisos adquiridos por China fueron los siguientes:

- Otorgar tratamiento no discriminatorio para todos los miembros de la OMC. Las personas y empresas extranjeras serían tratadas de manera no menos favorable que las empresas chinas en relación con los derechos comerciales, incluyendo las corporaciones que a la fecha no habían invertido o no estaban registradas en China.
- Eliminar las prácticas de precios duales, así como las diferencias de trato otorgadas a los bienes producidos para su comercialización en China, en comparación con los productos para exportación.
- No utilizar los controles de precios para otorgar protección a las industrias o a los proveedores de servicios domésticos.
- Todas las empresas tendrían el derecho de importar y exportar a través de las aduanas territoriales todo tipo de bienes, así como comercializarlos dentro de China con algunas excepciones.
- China no mantendría ni introduciría subsidio alguno a la exportación de productos agrícolas
- Eliminar los aranceles para todos sus productos y reducir la tasa arancelaria de acuerdo con los compromisos programados.

2 http://www.wto.org/spanish/news_s/pres01_s/pr252_s.htm
<http://www.nodo50.org/observatorio/china-omc.htm>
http://spanish.peopledaily.com.cn/spanish/200212/23/sp20021223_60335.html
<http://www.eumed.net/rev/china/01/mvn-02.htm>
www.comercioexterior.ub.es/tesina/proyectos02-03/ProyectoJudithFigueras.doc

2.5. China Luego de la Entrada a la OMC

A. A un año de China en la OMC: Buen inicio y un largo camino por recorrer

Luego de un año como miembro de la OMC, China entró en una nueva etapa. De enero a octubre del 2002, el volumen global del comercio exterior de China fue de 500.260 millones de dólares, con un aumento del 19,7%, de los cuales 262.499 millones correspondieron a las exportaciones y 237.762 millones a las importaciones, con un aumento del 20,6 y 18,7%, respectivamente. El país absorbió un total de 76.500 millones de dólares en fondos foráneos acordados, con un aumento del 34,87%. Sólo en el primer semestre del 2002, el volumen añadido de fondos foráneos en el sector de servicios de todo el país llegó a 10.200 millones de dólares, cifra que representa un cuarto del capital foráneo total. La entrada de los fondos foráneos en China atrajo beneficios a los inversionistas extranjeros y al mismo tiempo promovió el desarrollo económico de China y creó oportunidades de empleo. Los resultados alcanzados en cerca de un año tras la entrada de China a la OMC demuestran que tanto China como el resto del mundo se han beneficiado.

En dicho lapso, China enmendó numerosas leyes del país, adaptándolas a las reglas de la OMC. Algunas de sus provincias y regiones autónomas empezaron a reformar el mecanismo político del comercio, algunas provincias culminaron la reforma en lo tocante a la apertura del mercado antes de la fecha establecida. El volumen de comercio entre China y diversos países arrojó un rápido incremento.

Gracias a las eficientes y variadas medidas de adaptación tomadas por China, el mercado de productos agrícolas, de servicios y de vehículos motorizados muestra en general una tendencia al buen funcionamiento, luego de ser abierto en mayor grado. La agricultura logró un desarrollo sostenido, la apertura de la banca, los seguros, los valores, la telecomunicación, los servicios logísticos y otros comercios de servicio marchan de manera ordenada, promoviendo la reforma y el desarrollo de estos sectores. El proceso de reestructuración y la elevación técnica de la industria automovilística se ha acelerado en comparación con los años anteriores. Por ejemplo, la Corporación de Automóviles de Shanghai y la General Motors de Estados Unidos se fusionaron, la Corporación de Automóviles N. 1 de Changchun y la Toyota de Japón formaron una empresa de inversión mixta, la Corporación de Vehículos Motorizados Dongfeng de Hubei estableció lazos de cooperación con la Nissan Motors de Japón, etc. Todos estos casos constituyen ganancias absolutas para el sector automovilístico nacional y externo, y promueven el reajuste de la estructura de la industria automovilística y la elevación de la competitividad de China.

B. A 5 años del Ingreso a la OMC: Logros y nuevos desafíos por enfrentar

Luego de 5 años del ingreso de China a la Organización Mundial del Comercio (2006) es notable que muchos de los objetivos planteados fueran alcanzándose. Se dieron políticas de revisión, abolición y modificación de leyes y reglas relacionadas al comercio, la reducción de aranceles a productos industriales y agrícolas, la apertura de nuevos sectores y subsectores, así como nuevas medidas para una mayor protección de los derechos de propiedad intelectual; todo ello con el fin de ajustarse a los nuevos compromisos internacionales contraídos.

El ingreso China a la OMC y el cumplimiento gradual de las normas establecidas por esta Organización han traído irrefutables consecuencias al país en los primeros 5 años:

- Reposicionamiento en la Economía Mundial (con incrementos del PBI e IED)
- Aceleramiento del círculo comercio exterior-inversión-crecimiento, acompañado de la consolidación de la estrategia de inserción internacional en los mercados internacionales de materias primas, industria y nuevas tecnologías.
- Mayor apoyo internacional en temas varios: reconocimiento como economía de mercado, política de “1 China”, composición del Consejo de Seguridad.
- Mayor liberalización financiera con la consecuencia de un menor control del Estado en las operaciones financieras y, paralelamente, una mayor penetración de la banca extranjera.

Luego de esta etapa China no ha detenido su crecimiento el cual continúa hasta el día de hoy. Además, la política de apertura y reformas que se ha venido aplicando, paralelamente a un mayor desarrollo de su consumo interno, una mayor regulación de sus exportaciones e incremento de sus importaciones se verán incentivados aun mas, generando con ello nuevos escenarios posibles:

- Mayor proteccionismo por parte de los Estados Unidos y la Unión Europea
- Mayor numero de disputas comerciales
- Mayor presión para una mayor apertura de sus mercados agrícola, financiero y energético.

Los desafíos para el futuro serán, entonces, lograr una buena traducción de sus recursos económicos en recursos políticos para seguir ampliando su margen de maniobra y afrontar, así, posibles escenarios resultantes de esta búsqueda de equilibrio entre apertura al mundo y control del Estado.

3. Situación Actual

3.1. Economía³

China tiene un peso fundamental en la economía mundial y casi decisivo para el desarrollo de las demás economías, no solo como productor, sino también como consumidor a gran escala, pues representa el 30% del consumo mundial de carbón, algodón, arroz y acero, y entre un 15 y un 20% del consumo mundial de cobre, soja, trigo, aluminio y platino.

El proceso de apertura iniciado en la costa ha permitido a las regiones costeras un despegue económico vertiginoso con tasas medias de crecimiento superiores al 10%. Las regiones interiores, no obstante, han experimentado un despegue económico más moderado, con tasas de crecimiento en torno al 7%. Este despegue a dos marchas ha abierto una brecha entre la costa y el interior.

En los últimos años el crecimiento económico de China se ha caracterizado por ser elevado, mostrándose un incremento estable del PBI alrededor de un 8% como promedio anual desde 1997, con tasas que han superado el 9% desde 2003. Todo esto ha estado motivado principalmente por su expansión industrial y considerables exportaciones.

La renta per cápita de China se ha incrementado rápidamente, proporcionando un crecimiento de consumos de alimentos, energía, materias primas y bienes de consumo. Al mismo tiempo, el aumento de la demanda interna ha obligado a incrementar las importaciones de grano, soja, hierro, aluminio, cobre, madera, algodón, platino, fosfatos, potasio, petróleo, gas natural, entre otros. Las consecuencias del aumento de las importaciones de materias primas han hecho que sus precios se incrementen en el mercado internacional.

Este país posee, además, una tasa de ahorro interno bastante alta, que alcanzó un 52% en 2005, lo que le permitió en ese mismo año financiar una tasa de inversión muy elevada de un 46%.

El superávit comercial del primer semestre de 2006 se situó en 61 500 millones de dólares, un 55% más que en el 2005, con un incremento del 25% de las exportaciones y un 21% de las importaciones.

Gracias al aumento de las exportaciones y sus inversiones, la economía china creció en un 11,3% en el segundo trimestre de 2006 con respecto al mismo período del año anterior, su mayor ritmo desde 1995. En el primer semestre de ese año creció un 10,9%.

De este modo, la economía china posee cuatro puntos fuertes, que son los que están incidiendo en mayor medida en la evolución económica alcanzada durante los últimos años:

3 Brown, L. (2005): China's Replacing the United Status as World Leading Consume. Earth Policy Institute.
Kalish, Ika: ¿ Qué significa la revaluación del yuan de China? 10 de agosto del 2005.
Revista Económica China, Daily News, 21 febrero 2005.

- Considerables recursos humanos capacitados y abundantes recursos financieros.
- Progreso científico-técnico cada vez más elevado.
- Crecimiento de la inversión extranjera directa de las empresas chinas en el exterior.
- Penetración comercial cada vez más fuerte en el mercado mundial.

A. La estabilidad del yuan

La moneda oficial de China es el yuan, aunque los chinos lo llaman coloquialmente kuai; se divide en 10 mao y en 100 fen; los fen en realidad no tienen utilidad práctica por su poco valor.

La moneda oficial de Hong Kong es el dólar de Hong Kong, y la moneda de Macao es la pataca; ambos se dividen en céntimos. Se debe tener en cuenta que el dólar de Hong Kong se acepta en Macao y algunas zonas del sur de China, la pataca y el yuan no se aceptan fuera de Macao y China respectivamente.

En julio de 2005 el renminbi (denominación oficial de la moneda china) se revaluó en un 2,1% con respecto al dólar; desde entonces el Banco Popular de China establece una paridad del yuan frente al dólar, que fluctúa en una banda del 0,3%.

3.2. Política

La estructura de poder en la República Popular China se apoya en tres ámbitos fundamentales: el Partido, y, subordinados a éste, el Ejército y el Estado. Además, en la República Popular China no existe un poder judicial independiente.

3.3. Organización Internacional

La República Popular China se subdivide en un primer nivel en 33 entidades administrativas locales: 22 provincias (23 si se incluye Taiwán), cinco regiones autónomas, cuatro municipalidades bajo administración directa del Gobierno central y dos regiones administrativas especiales.

La división administrativa más común es la provincia. Las cinco regiones autónomas están asociadas con las cinco minorías étnicas mayoritarias en el país: los tibetanos, los uigures, los mongoles, los hui y los zhuang.

3.4. Demografía

En 2006 su población se estimaba en 1.315.844.000 habitantes. Con un incremento de unos 10 millones de habitantes anuales, se estima que en el 2043 tendrá unos 1.550 millones de pobladores, y que la población se estancará en torno a esta cifra.

La República Popular se considera a sí misma una nación multiétnica, con 56 grupos reconocidos. El 91% son de etnia han. En un intento de limitar su población, ha adoptado una política que limita las familias urbanas a un sólo niño y las rurales a dos cuando el primero es niña. La ONU estima en

alrededor de 200 millones la desviación demográfica a la baja producida debido a esta política, lo que ha posibilitado el despegue económico del país.

3.5. Cultura

Tras la fundación de la República Popular en 1949, se adoptó una política oficial de reconocimiento de minorías culturales, basada fundamentalmente en el criterio lingüístico, de acuerdo con la cual en la actualidad se reconoce de manera oficial la existencia de 56 grupos étnicos en China.

3.6. Religión

Según una encuesta realizada en 2007 por la East China Normal University, se declaran religiosos el 31,4% de los chinos mayores de 16 años: unos 300 millones de personas, de los cuales 40 millones son cristianos, y hay pruebas de que la cifra va en aumento. En 1949 la población católica en China era de 3 a 4 millones. Hoy, el Centro De Estudios Espíritu Santo de Hong Kong estima que es de 12 millones.

3.7. Geografía

El país es el cuarto más grande del mundo en superficie total, y el tercero más grande en superficie terrestre. Dada su extensión, contiene como es natural una gran variedad de paisajes y zonas climáticas.

3.8. Debilidades

China posee algunas debilidades que se mencionan a continuación.

A. El problema de las deudas incobrables

El gran cúmulo de préstamos irrecuperables que poseen los bancos chinos en la actual etapa viene dado desde el período anterior al proceso de reforma. Los factores que han influido en la alta cifra de préstamos irrecuperables:

- La ausencia de autonomía de los bancos y el otorgamiento de préstamos a las empresas, principalmente estatales, a partir de los criterios no económicos que regían en el modelo económico anterior, pues los préstamos a estas se otorgaban más bien tomando como base criterios políticos.
- La corrupción, que ha estado presente en todos los niveles, incrementándose de forma preocupante por falta de supervisión y control.
- Los bancos estatales han tenido que asumir los costos de la transición de la economía planificada a la economía de mercado y de la reforma de las empresas estatales. Los cuatro mayores bancos poseen casi la mitad de los créditos incobrables. Estas instituciones son las más afectadas porque, además de conceder el 70% del total de préstamos, más de las $\frac{3}{4}$ partes

de ellos se dirigen a empresas estatales, muchas de las cuales no son suficientemente solventes.

B. Incremento del desempleo y el subempleo

El problema radica en que la oferta de fuerza de trabajo es muy superior a la demanda. El 60% de los chinos que buscan trabajo en todo el país proviene de las zonas rurales.

Según la Comisión Estatal de Desarrollo y Reforma de China, se calcula que alrededor de 6,6 millones de personas perderán su trabajo en los próximos tres años; para remediarlo haría falta crear en las ciudades unos 25 millones de puestos de trabajo. Sin embargo, el país solo será capaz de crear unos 11 millones de empleos, según esta comisión.

Otro fenómeno que se está dando en este sentido es que los nuevos graduados universitarios tienen dificultades para encontrar trabajo. Según el viceministro del MTSS, es muy difícil crear nuevos trabajos en gran cantidad, debido a los siguientes factores:

- Sobrecapacidad de la producción.
- Fricciones comerciales.
- Revaluación de la moneda.

C. La desigualdad territorial

Desde el punto de vista social, en el oeste de China vive el 90% de la población más pobre de la nación. Mientras en la parte este del país hay una elevada producción industrial que ha ido en aumento a través de los años, en la región occidental la producción industrial va en detrimento.

III. Delocalización⁴

Offshoring, o la "relocalización de procesos de negocio", es decir, de lo que corrientemente se entiende por delocalización es el movimiento que realizan algunas empresas, generalmente multinacionales al trasladar sus centros de trabajo en países desarrollados a países con menores costes para ellos, generalmente del Tercer Mundo.

Las causas de este proceso suelen ser la búsqueda de:

- Menor coste de la mano de obra.
- Legislaciones menos estrictas con la protección del medio ambiente y la lucha contra la contaminación, inutilización de tierras, etc.
- Condiciones de trabajo más flexibles, que permitan menos seguridad en el trabajo, mayor jornada laboral, etc.

La deslocalización, que efectivamente suele generar una notable reducción de costes de mano de obra directa, tiene algunos "efectos secundarios" que a veces son peores que el remedio. Entre estos efectos y sin ánimo de ser exhaustivos, cabe destacar:

- Aumento de gastos de personal indirectos: logísticos, supervisión, administración y dirección.
- Aumento de gastos generales: viajes, comunicaciones, auditorias, etc.
- Aumento del nivel de stocks y sus costes asociados: financieros, de obsolescencia, de almacenaje, etc.
- Aumento del nivel de activos fijos.
- Aumento de los costes derivados de defectos de fabricación y roturas debidas al transporte.
- Pérdida de clientes por peor nivel de servicio, empeoramiento de la calidad, peor imagen por estar hecho el producto en un país de bajo coste, etc.
- Algunas veces aparición de "copias piratas" de nuestros productos, aumento de los costes fiscales y aduaneros y otros costes en función de cada industria o país.

Los países asiáticos lideran el ranking mundial de países más atractivos para la deslocalización, según un estudio realizado por la consultora ATKEARNEY. El país que ofrece un mayor atractivo para delocalizar actividades productivas es India, seguido de China y varios países del Sudeste Asiático.

A. ATKEARNEY:⁵

ATKEARNEY elabora un ranking de países, analizando una serie de aspectos agrupados en tres grandes apartados: costes (laborales, financieros, de operaciones), entorno empresarial (en el que

4 <http://es.wikipedia.org/wiki/Deslocalizaci%C3%B3n>

<http://www.casaasia.es/pdf/2220650027PM1140624027411.pdf>

<http://www.baquia.com/articulos/negocios/noticia/13813/deslocalizacion-es-suficiente-para-ser-competitivo>

5 <http://www.casaasia.es/pdf/2220650027PM1140624027411.pdf>

se consideran el riesgo país, la calidad de la infraestructura, la seguridad de la propiedad intelectual, etc.) y capital humano.

China e India encabezaban igualmente dicho Índice de Confianza, aunque intercambiando las posiciones. China mantenía su primera y destacada posición por cuarto año consecutivo. India, por su parte, accedía en la última edición 2005 al segundo puesto, desbancando a Estados Unidos. En el caso de China, un 44,3 % mejora su percepción del país, por sólo un 7,2 % que la empeora.

China es percibida mayoritariamente como un destino para la “fabricación” de productos, mientras que India es percibida como un destino para inversiones en servicios.

B. China Como Objetivo:⁶

En China, el país que parecía tener toda la mano de obra del mundo, se está empezando a hacer difícil encontrar trabajadores lo suficiente cualificados para llenar las fábricas. No es algo nuevo; las noticias hablaban no hace demasiado de un fenómeno parecido en la India.

A pesar de esto, China sigue siendo el destino más atractivo para la inversión mundial, atrayendo flujos por alrededor de 83.000 millones de dólares en 2007. En una estrategia que las compañías denominan “China + 1”, cada vez son más las multinacionales que, preocupadas por los crecientes costos en China y por la extrema dependencia de un país de gran parte del proceso productivo, se establecen o expanden hacia otras zonas del continente, particularmente en Vietnam.

C. Empresas Delocalizadas en China⁷

Las autoridades chinas mantienen en su lista negra de empresas multinacionales contaminantes a tres firmas de Estados Unidos, Japón y Tailandia tras inspeccionar a 130 empresas internacionales en su territorio. Según informa el diario "China Daily", estas tres empresas son Shanghai Omnova Decorative Products Co Ltd, división del grupo tailandés CP Group; Omnova Solutions, de EEUU; y Shanghai Cosco Kawasaki Heavy Industries Steel Structura, con capital nipón.

Otra multinacional, en esta ocasión china, permanece en la lista: Jinmailang Food Products (Chengdu) Co Ltd., que exporta fideos instantáneos a 30 países.

Las multinacionales "deben mantener un equilibrio", y una manera de hacerlo es alentar a sus proveedores a diversificarse fuera de China, según estimó Edward Kang, Jefe Ejecutivo de Ever-Glory International, fabricante de artículos deportivos en Nanjing, China. Ever-Glory le vende a Wal-Mart y Kohl's en Estados Unidos, y está levantando una fábrica en Vietnam para proveer a sus tres instalaciones en China.

6 http://www.soitu.es/soitu/2008/01/10/info/1199937748_229746.html

<http://www.elmundo.es/mundodinero/2008/05/12/economia/1210611987.html>

7 http://www.adnmundo.com/contenidos/comercio/alternativa_produccion_estrategia_china_vietnam_tailandia_inflacion_costos_inversion_precios_asia_ce_180608.html

IV. Logística del Comercio Global en China

1. Introducción a la logística china⁸

La logística en China ha ido evolucionando constantemente. Los cambios más resaltantes surgieron durante la reforma económica. Después de 1980, el sistema de distribución en China cambió a uno de libre mercado. La modernización de la logística china ha sido impulsada principalmente por la economía en auge, la entrada a la OMC y el comercio electrónico.

Para comprender de una manera las diferencias entre la logística antes de la reforma y la logística después de la reforma, es conveniente distinguir entre su sistema de distribución tradicional y su sistema actual.

En el sistema de distribución tradicional (antes de mediados de los años 80 del siglo pasado), la producción y la logística eran conducidas exclusivamente por el estado. En la actualidad, a pesar de que haya un control por parte del estado, es totalmente contrario a lo tradicional: las empresas deciden a quienes vender y cuánto producir además de tener control sobre la cadena de distribución por la cual decidan para movilizar sus productos.

A pesar del crecimiento que se ha dado en la logística china, aún se encuentra en un estado de desarrollo inicial. Las empresas chinas como las extranjeras tienen dificultades para hacer llegar sus productos a los mercados y aquellas dificultades se acrecientan aún más por el crecimiento de la demanda y la oferta de productos y servicios.

En términos de mercancía general, China es un exportador neto, importa materias primas y bienes de equipo y vende al exterior gran cantidad de productos terminados. Es más barato, en cuanto a cuestiones logísticas, importar que exportar.

La principal razón de los problemas logísticos surge por la deficiente infraestructura que dispone. Las redes de transporte se han desarrollado y se están desarrollando a partir del crecimiento de los puertos, siendo el de Hong Kong el más importante.

Otro problema es debido a que las empresas extranjeras no están autorizadas a realizar transbordos desde un puerto hub hasta otro chino, pero sí sobre otras instalaciones portuarias de la región. Ello alarga los tiempos de tránsito y eleva los costes.

A pesar de que el nivel de corrupción en los puertos chinos es bajo, la seguridad en el manejo logístico sigue creciendo, como la automatización del despacho aduanero o la incorporación de inspecciones de contenedores mediante rayos X.

Junto a ello, se exige mucha documentación y los procesos burocráticos duran más tiempo comparados con otros sitios. Rigen normas administrativas muy específicas y a la vez estrictas, como la petición del certificado de fumigación de la madera cuando se utilizan embalajes de este

⁸ http://www.logistica.gob.mx/index.php?option=com_content&task=view&id=60&Itemid=1

material o que el contenido de cada caja corresponda literalmente con el packing list porque de haber disconformidades se interpreta como contrabando.

Además, la mayoría de servicios logísticos son parciales y muy pocos operadores ofrecen un paquete completo. China Post domina el mercado del pequeño paquete debido a legislaciones protectoras, teniendo como consecuencia que las empresas internacionales se dediquen principalmente a paquetería internacional.

En beneficio del manejo logístico China implantará en los próximos cinco años un plan de infraestructuras que beneficie la logística terrestre, marítima y aérea mediante la incorporación de líneas ferroviarias de alta velocidad, autopistas de peaje, nuevos aeropuertos, mejora de canales de navegación interior, etc. China se encuentra aún en su estado inicial en el manejo logístico debido a la carencia de buenos profesionales en este tema y a la mentalidad directiva de las empresas. Las empresas se limitan a solo a contratar algún servicio de transporte mas no en analizar el coste los costes totales en que están incurriendo a lo largo de toda la cadena. No existe una visión completa de la problemática logística y ello contribuye al escaso desarrollo de las empresas de servicios logísticos.

2. Logística Terrestre⁹

2.1. Transporte por carretera

Hoy en día, el transporte por carretera en China es el principal medio de transporte de mercancías. Desde mediados de los años 90, el transporte por carretera ha ido ganando cuota sobre el ferrocarril, superando los 14.000 millones de toneladas transportadas al año.

Se trata de un sector extremadamente fragmentado, con aproximadamente 2.7 millones de proveedores ofreciendo sus servicios, la mayoría de ellos pequeñas empresas a nivel local.

La flota ha superado ya los 5 millones de vehículos, aunque la mayoría siguen siendo pequeñas furgonetas y camiones con capacidad inferior a 10 toneladas.

Sin embargo, debido a las mejoras en el sistema de carreteras que ha aumentado la seguridad y la confianza de las empresas por este medio, el transporte por carretera ha aumentado de un 38% (1970) a un 72% (2008).

A. Infraestructura

Hace tan sólo diez años, China no contaba con carreteras que uniesen las diferentes provincias. Hoy en día, cuenta con una red de 3.457.000 kilómetros, de los cuales más de 45.000 corresponden a autopistas. Sin embargo, aún existen más de 300.000 poblaciones sin conexión por carreteras pavimentadas y alrededor de 40.000 no cuentan con pavimentos urbanos. La red de carreteras sigue siendo inadecuada en relación a la demanda de transporte, y siguen siendo una prioridad en el plan de desarrollo de los próximos años. El principal problema no se encuentra en las zonas fuertemente industrializadas, sino en las zonas rurales, en el norte del país y en las comunicaciones interprovinciales.

El 13 de enero de 2005 el Ministerio de Transporte publicó el Plan Estatal para la Red de Autopistas ratificado por el Consejo de Estado. El objetivo a largo plazo es que la red moderna cubra el 100% de las ciudades de más de un millón de habitantes, y el 90% de las ciudades de 200.000 habitantes.

B. Principales problemas en el sector

Las infraestructuras no son el único problema en el país, los problemas burocráticos, la mala calidad de la flota de vehículos y los costes derivados del uso de las infraestructuras hacen que todavía no se pueda considerar que el transporte por carretera cumpla con los estándares de calidad occidentales.

⁹ <http://www.icex.es/icex/cma/contentTypes/common/records/viewDocument/000.bin?doc=4125167>

- **Problemas burocráticos: obtención de licencias**

El transporte por carretera no está regulado a nivel nacional. Además de los permisos a nivel central, es necesaria una licencia que se obtiene localmente para poder operar en cada provincia. Es por ello que prácticamente ninguna empresa puede dar cobertura nacional.

Las empresas de transporte se especializan a nivel local, formando acuerdos con otras de otras provincias. Esto implica la carga y descarga de la mercancía en los bordes fronterizos, lo que ralentiza el transporte, aumenta los costes y en muchos casos, daña la mercancía.

- **Mala calidad de los vehículos**

La mayoría de los camiones que operan en China son antiguos y de mala calidad.

Tan sólo un quinto de la flota es apta para el traslado de contenedores, y, aunque los refrigerados y de aire acondicionado ya han entrado en el mercado, la mayoría de los operadores no cuenta con ellos y su utilización es prácticamente nula. La mercancía corre por lo tanto, riesgos innecesarios.

- **Elevados costes**

Una de las razones por las cuales el transporte por carretera es tan caro son los elevados peajes. China cuenta aproximadamente con el 70% del total del kilometraje mundial de carreteras con peaje. Aunque el gobierno central ha introducido varias medidas con el fin de reducir dichos peajes, las empresas extranjeras de logística aseguran que estos peajes son uno de los principales costes del transporte por carretera, llegando a alcanzar el 30% de los mismos.

2.2. Transporte por ferrocarril

El Ministerio de Ferrocarril (MOR) controla la red ferroviaria del país. El MOR está en constante reestructuración, por lo que la estructura, el ámbito, la zona de competencia y las funciones de las subdivisiones suelen variar constantemente.

El ferrocarril, que en los años 70 transportaba el 45% del total de la carga transportada en China, no se ha desarrollado en la misma medida que el transporte por carretera. Con tasas de crecimiento muy modestas desde los años 90, el total de carga transportada ha ido cayendo hasta el 14%.

A. Infraestructura

La red ferroviaria china es una de las peores del mundo. A pesar de las tasas de crecimiento del país en torno al 10%, el sistema ferroviario chino se sitúa en tasas en torno al 5%. El sistema tiene problemas estructurales y aunque ha experimentado una gran reestructuración en los últimos años, aún dista mucho de los estándares internacionales.

Este medio de transporte sigue siendo el más adecuado de transporte para largas distancias.

El transporte ferrocarril se utiliza principalmente para las grandes distancias y para los productos más pesados, como puede ser el carbón, los cereales o el hierro y otros minerales.

El noreste del país se caracteriza por su industria pesada, y por la extracción de carbón. Su transporte a otras zonas del país acapara un 40% de la capacidad ferroviaria, pero, constituye una

prioridad ya que su empleo es necesario en las centrales eléctricas para satisfacer la gran demanda de energía del país.

El sistema ferroviario prioriza el transporte de pasajeros al de mercancías. Uno de los grandes fallos del sistema ferroviario es la falta de trenes dedicados exclusivamente al transporte.

Para incrementar la eficiencia del transporte de mercancías, la velocidad de algunos trenes de mercancías ha sido elevada hasta 160 km/h. Del mismo modo, China incorporará nuevos trenes especializados en mercancías pesadas como el carbón o los minerales. También desarrollará las vías para el transporte de contenedores.

Tanto el sistema de ferrocarril, como las empresas competentes en él son empresas públicas propiedad del estado. Los operadores logísticos pueden alquilar el espacio para sus fletes, pero nunca contar con una compañía férrea propia.

B. Principales problemas en el sector

Además del principal problema de la falta de capacidad y las largas listas de espera para las mercancías, el sistema ferroviario chino cuenta con varios defectos importantes a la hora de utilizar sus servicios:

- **Deterioro de la mercancía**

Las mercancías transportadas por ferrocarril multiplican por tres la posibilidad de sufrir daños por carretera. Debido a las deficientes instalaciones y a la baja cualificación del personal, la mayoría de los desperfectos se producen durante la carga y descarga de la mercancía. El uso de contenedores completos reduce este riesgo al no haber contacto directo con la mercancía.

- **Robos**

A pesar de que se intenta mejorar el sistema de vigilancia, los robos siguen existiendo. Actualmente, muchas empresas contratan a sus propios guardias de seguridad para que acompañen a la mercancía.

- **Retrasos**

Debido a los altos niveles de burocracia y a la mala gestión de la programación, los plazos de entrega no son fiables. Planificar el día de llegada de la mercancía es prácticamente imposible, por lo que las empresas cuentan con márgenes de entrega que van desde una semana para las rutas menos utilizadas, hasta cuatro para las rutas más congestionadas.

- **Recorrido**

El recorrido del ferrocarril puede limitarse en ciertas vías a tan sólo 250 kilómetros al día, lo que supone menos de la mitad de lo que puede recorrerse por carretera. Algunas entregas pueden incluso tardar hasta 60 días en recorrer el país.

- **Falta de información**

El sistema de seguimiento es nulo. Una vez cargada la mercancía, no existe modo alguno de controlar la ubicación o estado de la mercancía. Es tal la falta de recursos, que las compañías ferroviarias no son capaces de avisar de la llegada a destino de las mercancías.

- **Infraestructura pobre**

Aunque es objetivo principal del Gobierno, y se estén construyendo nuevas vías, gran parte de la existentes son viejas y están concentradas al este del país, lo que hace más latentes los problemas anteriormente mencionados.

3. Logística Fluvial y Marítima¹⁰

El transporte fluvial constituye el principal medio de carga de China, aproximadamente el 50% del volumen total movilizado es realizado por ríos o por el mar, por lo que ha experimentado un gran progreso últimamente.

10 de los 25 puertos más importantes del mundo están localizados en China. China acapara un 40% del volumen de contenedores de Asia y hasta el 50% del transpacífico, que representa aproximadamente el 25% del tráfico a nivel mundial.

Sin embargo este sector de la logística de China es insuficiente, pues creció más lentamente, en relación al desarrollo económico que ha tenido en los últimos años, lo cual llevó a un desabastecimiento de las necesidades de transporte por este medio. La principal razón de este problema es que la administración de la logística en general ha permanecido cerrada a la inversión extranjera.

Por eso, luego de la entrada de China a la OMC, se ha buscado fortalecer toda la logística en general, particularmente al transporte marítimo y fluvial.

A. Infraestructura

En el año 2002, los puertos fluviales más importantes de China eran (ver Tabla 1):

¹⁰ *China Transporte y Logística*. (2004). <http://www.reingex.com/113log.asp>

TABLA 1
INFRAESTRUCTURA PORTUARIA: PUERTOS FLUVIALES EN CHINA.¹¹

PUERTO	LONGITUD DE MUELLES	PUESTOS DE ATRAQUE	DE MÁS DE 10,000 TON
Chongqing	3289	65	
Fuling	1541	29	
Wanzhou	9080	57	
Yichang	1314	27	
Zhicheng	1253	27	
Chenglingji	712	11	
Wuhan	5407	82	
Huangshi	1326	24	
Jiujiang	1020	13	
Anqing	1148	23	
Chizhou	895	16	
Tongling	917	14	
Wuhu	1714	28	
Maanshan	878	15	
Nanjing	5815	64	14
Zhenjiang	3097	32	8
Taizhou	1375	15	3
Yangzhou	2176	44	3
Jiangyin	630	10	2
Changzhou	4143	132	1
Taicang	630	10	2
Zhangjiagang	4358	41	13
Nantong	3757	44	9
TOTAL	259116	6306	

Fuente: Instituto de Comercio Exterior, 2002.

China posee 235 puertos marítimos, entre los que destacan: Puerto de Shanghai (principal puerto de China y uno de los 10 más importantes del mundo), puerto de Dalian (situado al noreste del Pacífico), Tianjin (el puerto artificial más grande de China, puerta de entrada a Beijing), Guangzhou (el puerto más grande del sur de China), Ningbo (al centro de la costa de China), Shenzhen, Qingdao, Xiamen, Fuzhou y Lianyungang.

Entre los puertos de aguas profundas (año 2002), es decir aquellos que tienen una profundidad mayor a nueve metros, se puede resaltar (ver Tabla 2):

¹¹ Rodriguez, A. A. (octubre de 2002). *Estudio de Mercado sobre el sector de la logística en China*. <http://209.85.165.104/search?q=cache:uB7EVD9IGk4J:portal.icex.es/servicios/documentacion/documentos%20elaborados/icex/pdfs/logistica%2520en%2520china.pdf+logistica+de+china&hl=es&ct=clnk&cd=21&gl=pe>

TABLA 2
INFRAESTRUCTURA PORTUARIA: PUERTOS MARITIMOS EN CHINA.

PUERTO	LONGITUD DE MUELLES	PUESTOS DE ATRAQUE	DE MÁS DE 10,000 TON
Dalian	18553	100	39
Yingkou	5005	30	16
Qinhuangdao	7889	49	26
Tianjin	12920	73	49
Yantai	5016	31	15
Qingdao	10525	49	30
Rizhao	3518	25	10
Lianyungang	6252	34	25
Shanghai	23557	225	70
Ningbo	7489	69	20
Shantou	3152	28	6
Guangzhou	13496	141	32
Zhanjiang	6635	41	24
Haikou	1719	15	2
Basuo	1412	8	6
Sanya	802	5	
TOTAL	205042	1772	518

Fuente: Instituto de Comercio Exterior, 2002.

Para poder ampliar su capacidad de puertos el gobierno ha permitido la alianza de empresas extranjeras y locales para la construcción y administración de los mismos, mayormente usando la alianza tipo Joint-Venture, se espera que en el futuro las empresas extranjeras puedan trabajar individualmente.

B. Principales Problemas en el Sector

- **Ineficiencia**
Los movimientos de grúas en los puertos son inferiores a las de otros puertos. El puerto de Shanghai, el más moderno de China, alcanza los 30 movimientos por hora.
- **Cuellos de botella**
Las infraestructuras dificultan las conexiones intermodales, por lo que se forman grandes colas y con ello grandes pérdidas de tiempo.
- **Burocracia**
La mercancía tiene que pasar muchos trámites al llegar a puerto, lo que ralentiza la salida de la mercancía.

4. Logística Aérea¹²

Hasta 1998, todo el transporte aéreo se hacía solamente con aviones de pasajeros. Hoy en día se sigue empleando dicha modalidad en el transporte nacional. Sin embargo, en los servicios internacionales, ya se ofrecen aviones especializados en mercancías.

A. Infraestructura

En el año 2006, la cantidad de aeropuertos ascendió hasta los 142 en los cuales se encuentran operando 1614 aviones de diversos proveedores de servicios.

En el año 2007, China llegó a contar con 147 aeropuertos para una población de 1.300 millones de habitantes. De estos, solo 40 ofrecen vuelos internacionales y 10 soportan el 60% del tráfico aéreo.

Los principales aeropuertos para el transporte de mercancías son: El aeropuerto internacional de Pudong (Shanghai), Peking y Baiyun (Cantón). Estos 3 aeropuertos recibieron en el 2006 cerca del 90% del tráfico de mercancías en toneladas.

B. Principales Problemas del Sector

- **Poca Capacidad de Carga**

Esto se debe a que no se dispone de muchas unidades dedicadas exclusivamente al transporte de mercancía. El transporte aéreo internacional lo realiza principalmente empresas extranjeras y estas mismas empresas solamente pueden realizar el transporte mercantil internacionalmente (el doméstico se encuentra limitado a empresas nacionales) y la cantidad de vuelos está limitado por el control del gobierno. Ello ralentiza el transporte aéreo por la dificultad en la programación de horarios.

- **Elevado Coste**

El elevado coste dificulta el aprovechamiento de los beneficios que ofrece este sistema de transporte. Resulta rentable solamente para los productos de poco volumen o de alto valor.

- **Procesos Burocráticos**

Hasta el 2007, las empresas extranjeras no podían instalar sus centros de operaciones en el país. Además, hasta el día de hoy la aprobación del ingreso de compañías está supeditada por el gobierno.

5. Perspectiva futura de la logística en China¹³

12 consulting, I. (s.f.). *El desarrollo de la industria privada del transporte aéreo en China*.

<http://www.casaasia.es/documentos/china02marzo05.pdf>

Perfil de Logística desde Colombia hacia China. (s.f.). Embajada de la República Popular China en la República de Colombia: <http://co.china-embassy.org/esp/sghd/t226273.htm>

13 Logística en China. www.iberchina.org/images/archivos/china_logistica.pdf

En china el sector logístico ha tomado un papel prioritario en el 11° Plan Quinquenal (2006-2010), tomando en cuenta el desarrollo de la infraestructura. Esto permitirá mejorar la comunicación y por la tanto reducir los costos elevados en este sector.

A continuación se mencionan los principales proyectos que se realizarán en China en los distintos ámbitos de la comunicación:

5.1. Ferrocarril

Se cuenta con un presupuesto de aproximadamente 100 millones de euros, para llevar a cabo los siguientes proyectos:

- 6 nuevas líneas férreas, entre ellas la de Pekín-Shanghai.
- Nuevas líneas de tráfico "Inter City", entre ciudades.
- Mejora de líneas existentes.
- 17.000 kilómetros de nueva construcción
- Enfoque hacia la capacidad de transporte al oeste del país.

5.2. Carretera

Este medio de transporte ocupa cerca del 75% de las mercancías transportadas en China. Los objetivos de este plan son los siguientes:

- Centrarse en el desarrollo de infraestructuras este-oeste
- Construcción de 1 millón de kilómetros de carreteras
- Búsqueda de inversores para lograr una óptima financiación del proyecto de carreteras
- Conexión del 100% de las ciudades de más de 1 millón de habitantes, y del 90% de las de más de 200.000 habitantes.

5.3. Puertos

Los proyectos planeados son sobre todo puertos de aguas profundas:

- Construcción de 70 muelles de amarre.
- Aumentar la capacidad en 40 millones de TEUs.

5.4. Aeropuertos

La proporción de aeropuertos en China con respecto a otros países es sustancialmente inferior. El transporte aéreo está enfocado principalmente al transporte de pasajeros, el cual tiene cada vez más cabida en China.

En cuanto a los proyectos aéreos se espera la finalización de 35 nuevos aeropuertos, aumentando la cifra total a 240, cifra aún muy baja en relación al número de habitantes y al tamaño del país.

5.5. Puertos fluviales

Hace poco se terminó la construcción del proyecto de las Tres Gargantas del río Yangtzé, mejorando el transporte este-oeste.

El Gobierno invertirá más de 1900 millones de euros en este periodo para mejorar la comunicación, convirtiéndose esta cifra en la más alta de la historia.

TABLA 3
RESUMEN DEL 11 PLAN QUINQUENAL EN EL SECTOR LOGISTICO

TIPO DE TRANSPORTE	LONGITUD DE LAS VÍAS EN 2004	EQUIPOS EN 2004	PLANES DEL GOBIERNO (11° PLAN QUINQUENAL 2006-2010)
FERROCARRIL	74,408 km (en uso)	528,000 vagones	- Inversión anual media de 8 millones de dólares americanos hasta 2010.
			- La mitad de la inversión destinada a proyectos en el oeste del país.
CARRETERA	1.87 millones de km	8.93 millones de vehículos (capacidad media: 2 toneladas)	- Inversión media de 80 millones de dólares americanos hasta el 2010.
			- Construcción de 0.4 millones de km de autopistas.
MARÍTIMO	34,000 (muelles de amarre)	1,500 barcos (capacidad de 37 millones de DWT)	- Inversión anual media de 80 millones de dólares americanos.
			- Doblar los muelles de amarre en los puertos de aguas profundas.
			- Proyectos específicos de puertos de aguas profundas: Shanghai, Dalian, Qingdao, Tianjin y Shenzhen.
VÍAS FLUVIALES	123,300 km	210,000 barcazas	- Inversión anual de 1.1 millones de dólares anuales hasta 2010
AÉREO	2.05 millones de km (Aviación civil)	890 aviones	- Construcción o renovación de aproximadamente 35 aeropuertos.

Por otro lado, hablando acerca de acerca del sistema logístico, debemos tener presente que debido a la apertura a la globalización, se está dando el cambio de preferencia de la calidad antes que la cantidad.

En muchas empresas no se daba la importancia adecuada a los temas logísticos, pero debido al ingreso masivo de empresas extranjeras se esta incrementando los estándares. A su vez el mercado logístico se ve estimulado por el incremento de la actividad empresarial y la presión de reducción de costos.

Los servicios logísticos han evolucionado del traslado de mercancías a un almacenaje especializado en productos o entregas just-in-time, gracias al know how y la experiencia que están aportando todas las empresas que ha entrado al mercado chino.

Se estima que dentro de los 3 a 5 próximos años, los operadores logísticos supondrán al menos un 50% del mercado. Además, debido a la estructura empresarial, se prevé la desaparición de miles de pequeñas empresas chinas, dejando paso a los grandes grupos de servicios integrados.

En los cinco años que se aproximan serán cruciales para el desarrollo del sector logístico. Ya que se definirán los grandes grupos que liderarán el mercado. Por ello, tanto grupos extranjeros como chinos, deberán hacer contactos y asociaciones que les permita ofrecer el mejor servicio para el cliente potencial en el menor tiempo posible.

Teniendo presente los grandes cambios que se avecinan en el sector, el estado chino ha iniciado un plan de desarrollo para las grandes empresas estatales (ver tabla 3), que poco a poco están incorporando a las pequeñas como parte de sus activos.

V. Análisis de Indicadores

En este punto se presentan los indicadores que muestran la evolución China a lo largo de los años. Antes de proceder con la descripción detallada de cada indicador se muestra la lista de indicadores que se utilizarán y una breve descripción de su importancia.

INDICADOR	DESCRIPCION
Vías Férreas Chinas	Indicador perteneciente al rubro del transporte terrestre. Permite observar el incremento de vías férreas en China y asociarlo con el progreso logístico. Importante debido a que el ferrocarril es uno de los principales medios de transporte de cargas en China.
Tráfico de Mercancías en los Puertos Chinos	Referente al transporte marítimo. Permite notar la cantidad de bienes que son trasladados vía marítima debido a las importaciones y exportaciones. Al observarlo a lo largo del tiempo es evidente que su crecimiento ha sido acelerado.
Tráfico Aéreo de Mercancías	Indicador perteneciente al transporte aéreo que hace referencia a la cantidad de carga que se mueve hacia el exterior o interior de China.
Carga Ton-Km por sector transporte	Resume la evolución que ha tenido en los últimos años el transporte aéreo, ferroviario, marítimo y por carretera.
Aduanas	Indicador que mide la eficiencia y efectividad de Aduanas y de los diferentes procedimientos concernientes al comercio global.
Infraestructura	Indicador que mide la calidad de los servicios de transporte y la tecnología de información.
Envíos Internacionales	Indicador que mide la facilidad y asequibilidad en el trámite de los envíos.
Competencia	Indicador que mide la competitividad logística del país (operadores de carga, agente de aduanas, etc).
Seguimiento de los envíos	Indicador que mide la habilidad para dar seguimiento y localización a los traslados.
Costos logísticos nacionales	Indicador que mide los costos de transporte, manejo de contenedores, almacenamiento, etc.

INDICADOR	DESCRIPCIÓN
Entrega a tiempo	Índice que mide la capacidad de manejo logístico de modo que los envíos se puedan entregar en su debido momento y en el lugar de destino.
Importaciones y exportaciones chinas	Resume la cantidad de importaciones y exportaciones que China realiza con el resto de países asiáticos. Muestra las importaciones y exportaciones totales, clasificadas por áreas geográficas en Asia y por países asiáticos.
Evolución del comercio entre China y Asia	Se observa en forma porcentual la evolución que ha tenido en el tiempo el comercio de los principales países asiáticos. Es notorio que la participación china en el comercio total de Asia ha ido incrementándose con los años.
Participación de China en el comercio asiático	Muestra qué tan involucrada se encuentra China en el comercio del resto de países asiáticos. Permite observar qué países de Asia han estrechado vínculos comerciales con China en mayor magnitud. La tendencia general es creciente.
Participación de Asia en el comercio Chino	Muestra qué tanta participación tienen los países asiáticos en el comercio de China. Es notorio que la tendencia general de dicha participación es decreciente con los cual se puede concluir que China cada vez muestra una menor dependencia comercial.
Exportaciones de China a Asia	Muestra el contraste de las exportaciones en el año 1993 con el año 2004 entre China y Asia.
Importaciones de Asia a China	Muestra la cantidad de importaciones realizadas por China desde los países asiáticos en los años 1993 y 2004.
Comercio Internacional de China	Indicador que muestra la cantidad de importaciones y exportaciones que china realiza desde y hacia el resto de países del mundo.
Exportaciones mundiales	Ranking de los principales exportadores a nivel mundial en el cual China ocupa el segundo lugar.
Exportaciones Chinas	Muestra los principales destinos de las exportaciones chinas, entre los cuales se encuentra Estados Unidos y Hong Kong.

INDICADOR	DESCRIPCIÓN
Composición del costo total logístico	Muestra el crecimiento que ha tenido el costo logístico Chino y su composición: costo de transporte, costo de inventario y costo de gestión.
Composición del costo de transporte	Se detalla el costo en yuanes que tuvo el transporte en el 2007 y además se muestra el porcentaje correspondiente a cada medio de transporte.
Composición del costo de inventario y almacenamiento	Se observa el costo en yuanes de mantener el inventario en el 2007. También se detallan costos específicos como pagos de almacén, costos de distribución, costos de empaquetamiento, entre otros.
Costo logístico vs PBI	Indicador que permite analizar la eficiencia de la operación logística en la economía.
Valor total de la logística y tasa de crecimiento	Se observa el crecimiento en términos monetarios de la logística China y su crecimiento porcentual año a año.
Indicadores económicos de China	Incluye indicadores como el PBI, inversión directa extranjera, importaciones, exportaciones, índices monetarios, etc.
Inversión en activos fijos	Indicador económico que muestra la cantidad de inversión dada en la compra de activos para el transporte, construcción de puertos y carreteras y la forma en que se financiaron dichas inversiones.

1. Indicadores de la Logística Interna en China

La logística del comercio internacional, o la capacidad de conectarse con mercados internacionales para transportar bienes, es crucial para que los países en desarrollo aumenten su competitividad, se beneficien de la globalización y logren reducir la pobreza en un mundo cada vez más integrado.

El índice de desempeño logístico es la primera evaluación transnacional exhaustiva del desempeño en esta esfera que abarca 150 países y se basa en una encuesta mundial completada por más de 800 profesionales de la logística. El índice refleja el desempeño en siete áreas, desde las tradicionales (como los procedimientos de aduana, los costos de logística —incluido el flete— y la calidad de la infraestructura) hasta áreas nuevas (como la capacidad de identificar y realizar el seguimiento de los envíos, la puntualidad para llegar a destino y la idoneidad del sector logístico local). La encuesta contó con el apoyo y la participación de la International Association of Freight Forwarders, la Global Express Association, la Asociación Mundial para la Facilitación del Transporte y el Comercio y la Facultad de Economía de Turku.

Como se pudo observar en el ANEXO 1, China ocupa el trigésimo lugar entre los países de mejor desempeño logístico. A pesar de ello, su logística se está desarrollando a mayor velocidad tanto a nivel interno como externo. A continuación se evaluarán algunos indicadores sobre el desarrollo de la logística al interior de China.

1.1 Transporte terrestre

En la Tabla 4, la red ferroviaria china es una de las peores del mundo. A pesar de las tasas de crecimiento del país en torno al 10%, el sistema ferroviario chino no ha sido capaz de seguir este ritmo, y se sitúa en tasas en torno al 5%.

TABLA 4
VIAS FERREAS CHINAS

	1950	1978	2000	2005	2006
Km. de vía	22.161	48.618	58.656	62.2	63.412
Km doble vía	1.148	7.63	21.408	24.497	25.244
Km vía electrificada	0	1.03	14.864	19.408	23.435

Fuente: Documento El Sector de la Logística en China (Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Shanghai)

Hace tan sólo diez años, China no contaba con carreteras que uniesen las diferentes provincias. Hoy en día, cuenta con una red de 3.457.000 kilómetros (prácticamente el doble que hace dos años), de los cuales más de 45.000 corresponden a autopistas.

1.2. Transporte acuático

Con respecto al transporte marítimo, en la Tabla 5, se observa que está creciendo tan rápidamente, que los múltiples puertos con los que cuenta China en la costa este están saturados hasta el punto de que muchos barcos tienen que esperar semanas antes de poder descargar.

TABLA 5

TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN LOS PUERTOS CHINOS (Millones de Toneladas)

	1985	1990	1995	2000	2002	2003	2004	2005	2006
Shanghai	112.9	139.6	165.7	204.4	263.8	316.2	379.0	443.2	470.4
Ningbo	10.4	25.5	68.5	115.5	154.0	185.4	225.9	268.8	309.7
Guangzhou	17.7	41.6	73.0	111.3	153.2	171.9	215.2	250.4	302.8
Tianjin	18.6	20.6	57.9	95.7	129.1	161.8	206.2	240.7	257.6
Qingdao	26.1	30.3	51.0	86.4	122.1	140.9	162.7	186.8	224.2
Qinhuangdao	44.2	69.5	83.8	97.4	111.7	125.6	150.4	169.0	204.9
Dalian	43.8	49.5	64.2	90.8	108.5	126.0	145.2	170.9	200.5
Rizhao		9.3	14.5	26.7	31.4	45.1	51.1	84.2	110.1
Yingkou	1.0	2.4	11.6	22.7	31.3	40.1	59.8	75.4	94.8
Lianyungang	9.3	11.4	17.2	27.1	33.2	37.5	43.5	60.2	72.3
Yantai	6.9	6.7	13.6	17.7	26.9	29.4	34.3	45.1	60.8
Zhanjiang	12.3	15.6	18.9	20.4	26.3	28.7	37.8	46.5	56.6
Haikou	1.7	2.9	4.7	8.1	10.7	13.3	14.2	21.2	21.3
Shantou	2.0	2.8	7.2	12.8	13.8	14.7	15.8	17.4	20.2
Basuo	3.9	4.3	2.8	3.8	3.4	4.3	5.5	4.9	4.8
Sanya	0.8	0.4	0.4	0.5	0.5	0.6	0.6	0.5	0.5
Otros Puertos		50.9	146.9	314.8	446.5	569.8	713.9	843.0	1010.6
TOTAL	311.6	483.3	801.9	1256.1	1666.4	2011.3	2461.1	2928.2	3422.1

Fuente: Documento El Sector de la Logística en China (Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Shanghai)

1.3. Transporte Aéreo

En la Tabla 6, vemos que el transporte aéreo continúa expandiéndose rápidamente y esta tendencia se estima que continuará en los próximos años. En 2006, el volumen transportado ascendió a 3.5 millones de toneladas, un 13.9% más que en 2005. Con las mejoras en las infraestructuras y la entrada de nuevos actores en el sector, se espera un alto crecimiento.

TABLA 6
TRÁFICO AÉREO DE MERCANCÍAS

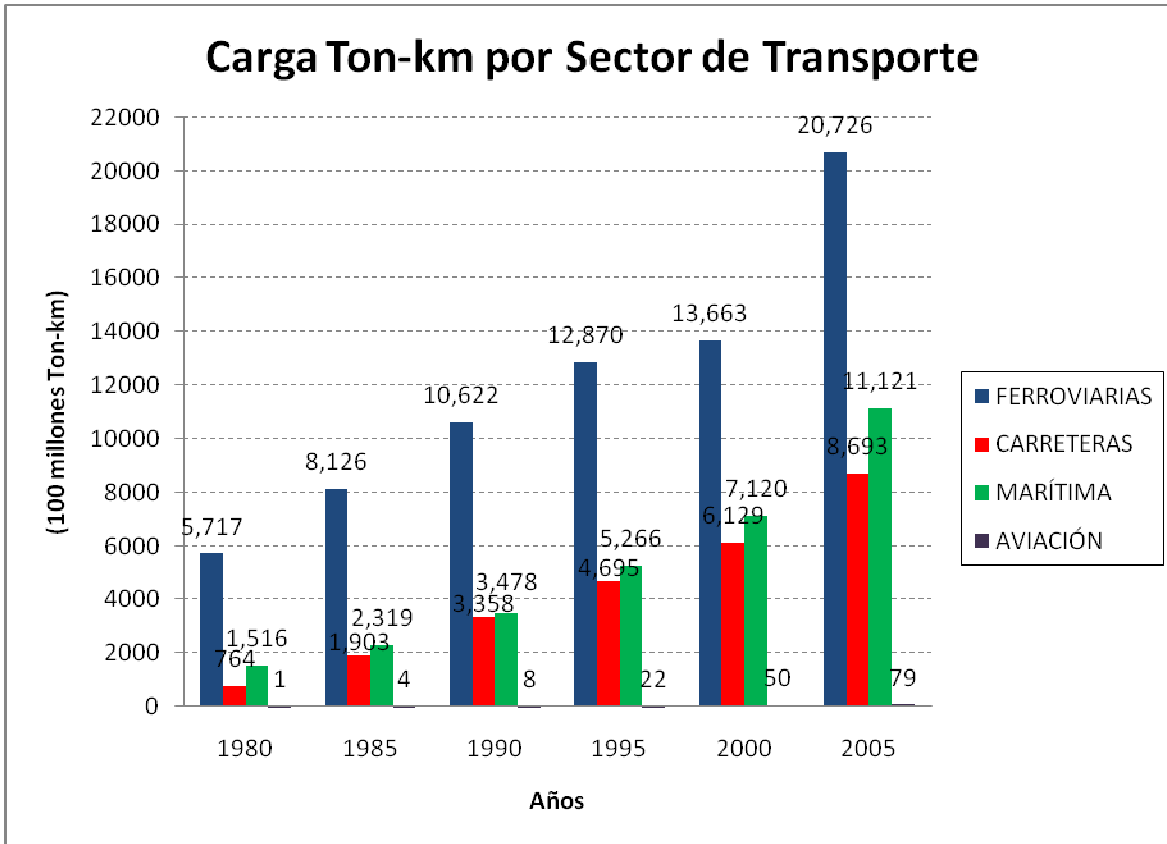
	1990	1995	2000	2005	2006
Tráfico de mercancías (Ton)	369722	1011145	1967123	3067168	3494320
Rutas Internacionales	81102	229632	492356	771551	921738
Rutas Domésticas	239467	702557	1474767	229561	2572582
Rutas Regionales	49153	78956	135442	169247	179164
Mercancías Toneladas - kilómetros (10,000 ton-km)	81825	222981	502683	788954	942753
Rutas Internacionales	43830	115894	291550	452450	564128
Rutas Domésticas	31647	96604	211133	336504	378625
Rutas Regionales	6348	10483	19495	26263	28264

Fuente: Documento El Sector de la Logística en China (Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Shanghai)

1.4. Evolución de la demanda de transporte de Carga de China

El siguiente gráfico 1 muestra la evolución del transporte de Carga en China, de acuerdo al tipo de transporte utilizado (trenes, carreteras, acuáticos y aéreo) mostrando los datos de cada 5 años desde el año 1980 hasta el 2005

GRAFICO 1



(The World Bank, 2007)

En el gráfico 1 podemos notar que todos los tipos de transporte muestran un incremento en su demanda, especialmente en los últimos años (2000- 2005), lo cual indica que la incursión de China al comercio global ha generado el crecimiento explosivo de la demanda de transporte de carga por los diferentes medios disponibles, un ejemplo es el gran salto de la demanda de transporte ferroviario del año 2000 al 2005.

2. Indicadores de la Logística de China a nivel regional

Asia tiende a convertirse en poco tiempo en la potencia número uno. El continente no sólo posee una inmensa diversidad cultural y religiosa, sino que en él vive también más de la mitad de la población mundial: más de 3.500 millones de seres humanos. Además en Asia se genera actualmente más de un cuarto del producto bruto mundial y el continente participa aproximadamente en la misma proporción en el comercio internacional.

Las economías de mercado de Asia oriental han registrado un crecimiento acelerado y relativamente equitativo que da lugar a una rápida reducción de la pobreza. Es también la región de crecimiento económico más dinámico del mundo. Los países de Asia oriental han logrado integrarse en el mercado mundial tanto de capital como de bienes. Desde 1990 la región es la principal destinataria de los flujos de capital privado. Ese notable aumento de los flujos de capital externo fue estimulado por el rápido crecimiento, la aplicación de principios económicos acertados y un alto grado de integración en el mercado mundial. Los países de Asia oriental realizan importantes inversiones tanto en su propia economía como en las de naciones vecinas. Estos países han logrado utilizar las entradas de capital extranjero con más eficacia que los de otras regiones en desarrollo, lo que ha contribuido a su rápido avance tecnológico.

A continuación, en la Tabla 7, se presentan datos estadísticos relacionados con el desempeño de los países asiáticos.

TABLA 7
DESEMPEÑO LOGISTICO DE PAISES ASIATICOS

PAIS	Aduanas	Infraestructura	Envíos internacionales	Logística de competencia	Tracking & tracing	Costos Logística Internacional	Puntualidad
Korea, Rep.	3.22	3.44	3.44	3.63	3.56	2.73	3.86
China	2.99	3.2	3.31	3.4	3.37	2.97	3.68
India	2.69	2.9	3.08	3.27	3.03	3.08	3.47
Pakistan	2.41	2.37	2.72	2.71	2.57	2.86	2.93
Russian Federation	1.94	2.23	2.48	2.46	2.17	2.4	2.94
Kyrgyz Republic	2.2	2.06	2.35	2.35	2.38	2.8	2.76
Lao PDR	2.08	2	2.4	2.29	1.89	2.13	2.83
Bhutan	1.95	1.95	2.06	2.18	2.27	3.36	2.57
Nepal	1.83	1.77	2.09	2.08	2.33	3.25	2.75
Kazakhstan	1.91	1.86	2.1	2.05	2.19	2.81	2.65
Mongolia	2	1.92	2.5	1.8	2	3	2.25
Tajikistan	1.91	2	2	1.9	1.67	2.33	2.11
Myanmar	2.07	1.69	1.73	2	1.57	2.92	2.08

Fuente: http://www.wto.org/spanish/news_s/pres01_s/pr252_s.htm

TABLA 8
IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES CHINAS

Unit : US\$100 million

Released by Department of Asian Affairs 2008 April

	Imports & Exports		Exports		Imports		Trade Balance	
	Value	Increase ±%	Value	Increase ±%	Value	Increase ±%	2008	2007
Whole Country	5,703.75	24.60%	3,058.97	21.40%	2,644.78	28.60%	414.19	464.46
Total(Asia)	3097.42	0.228	1439.44	0.219	1657.99	0.236	-218.55	-160.48
Countries	1848.92	0.232	827.38	0.221	1021.54	0.242	-194.16	-188.72
Accounting for	0.324	-0.002	0.27	0.012	0.386	-0.022		
Northeast Asia	1041.05	0.172	426.75	0.198	614.3	0.155	-187.55	-175.57
Japan	604.91	0.143	260.91	0.121	344	0.161	-83.09	-63.7
Korea	426.98	0.212	161.03	0.333	265.95	0.149	-104.92	-110.58
DPRK	4.91	0.48	3.66	0.805	1.25	-0.031	2.41	0.74
Mongolia	4.26	0.187	1.16	0.482	3.1	0.104	-1.94	-2.03
ASEAN	544.04	0.262	256.07	0.344	287.97	0.198	-31.9	-49.89
Brunei	0.26	0.448	0.26	0.435	0.01	1.279	0.25	0.18
Burma	6.01	0.446	4.65	0.216	1.36	3.103	3.29	3.49
Cambodia	2.75	0.706	2.66	0.756	0.08	-0.099	2.58	1.42
Indonesia	72.95	0.32	35.68	0.325	37.26	0.314	-1.58	-1.44
Laos	0.91	0.712	0.61	0.986	0.29	0.328	0.32	0.09
Malaysia	121.48	0.24	47.4	0.333	74.08	0.186	-26.68	-26.89
Philippine	76.56	0.16	19.3	0.307	57.26	0.117	-37.96	-36.48
Singapore	113.97	0.118	69.57	0.154	44.4	0.066	25.16	18.67
Thailand	97.69	0.298	35.45	0.375	62.25	0.259	-26.8	-23.67
Vietnam	51.47	0.837	40.5	0.894	10.98	0.653	29.52	14.74
East Timor	0.0117	-0.384	0.0117	-0.368	-	-1	0.0117	0.02
South and	263.82	0.526	144.55	0.379	119.27	0.751	25.28	36.72
West Asia								
India	132.33	0.609	68.98	0.481	63.35	0.778	5.63	10.94
Pakistan	15.64	0.169	13.54	0.239	2.1	-0.147	11.45	8.47
Bangladesh	9.58	0.3	9.29	0.305	0.29	0.145	9	6.86
Sri Lanka	3.69	0.287	3.56	0.286	0.13	0.306	3.42	2.66
Nepal	0.93	0.317	0.92	0.396	0.01	-0.719	0.91	0.61
Maldives	0.06	0.472	0.05	0.166	0.01	36.08	0.04	0.04
Bhutan	0.0067	17.953	0.0067	18.438	-	-1	0.0068	0.0003
Iran	68.72	0.572	18.93	0.162	49.79	0.815	-30.86	-11.13
Turkey	30.68	0.459	27.12	0.437	3.57	0.655	23.55	16.71
Cyprus	1.8	0.434	1.78	0.44	0.02	-0.033	1.77	1.22
Afghanistan	0.37	0.141	0.37	0.139	0	1.546	0.37	0.33
U.S.A	736.68	0.104	534.46	0.054	202.22	0.263	332.24	346.85
EU	939.17	0.246	640.03	0.242	299.14	0.254	340.89	276.91
Hongkong	6.32	0.02	5.67	0.028	0.65	-0.043	5.02	4.84
China Taipei	205.3	0.237	35.99	0.119	169.31	0.266	-133.32	-101.6

Como se puede observar en la tabla 8, la diferencia entre las exportaciones de China a los países de Asia y las importaciones de China desde los mismos es positiva; es decir, China exporta más de lo que importa desde Asia, siendo los principales destinos de exportación e importación Japón y Corea.

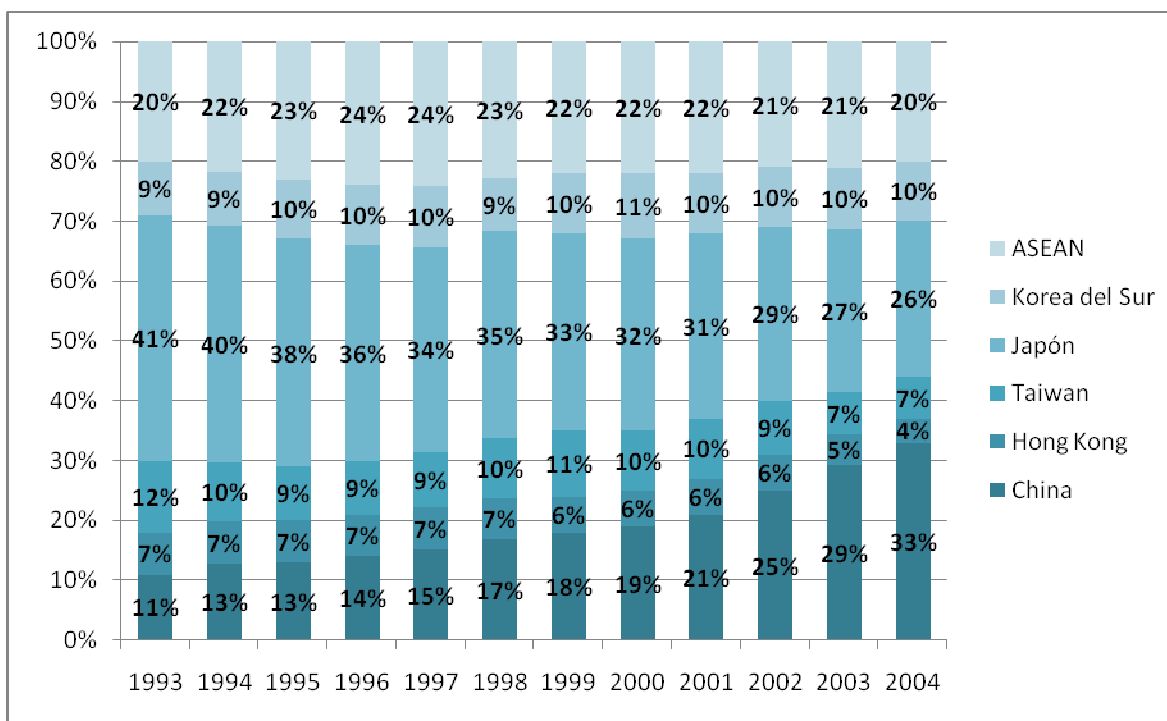
El grupo ASEA formado por los pequeños países de Asia como Brunei, Filipinas Singapur, Tailandia, Vietnam, entre otros; constituye un destino importante tanto para exportación como para importación, pero tomando en cuenta a todo el conjunto de países.

Sin embargo, pese a las estadísticas favorables en Asia, en las últimas cifras en las que se compara a China con Estados Unidos o Europa se puede observar que China tiene un balance comercial negativo.

2.1. Comercio entre China y Asia

En el siguiente gráfico 2 se muestra la composición geográfica del comercio asiático con el resto del mundo sin tener en cuenta el comercio interno entre los países que conforman dicha región

GRAFICO 2
EVOLUCIÓN DE LA COMPOSICIÓN GEOGRÁFICA DEL COMERCIO ENTRE CHINA Y ASIA



Fuente: http://www.wto.org/spanish/thewto_s/minist_s/min05_s/brief_s/brief24_s.htm

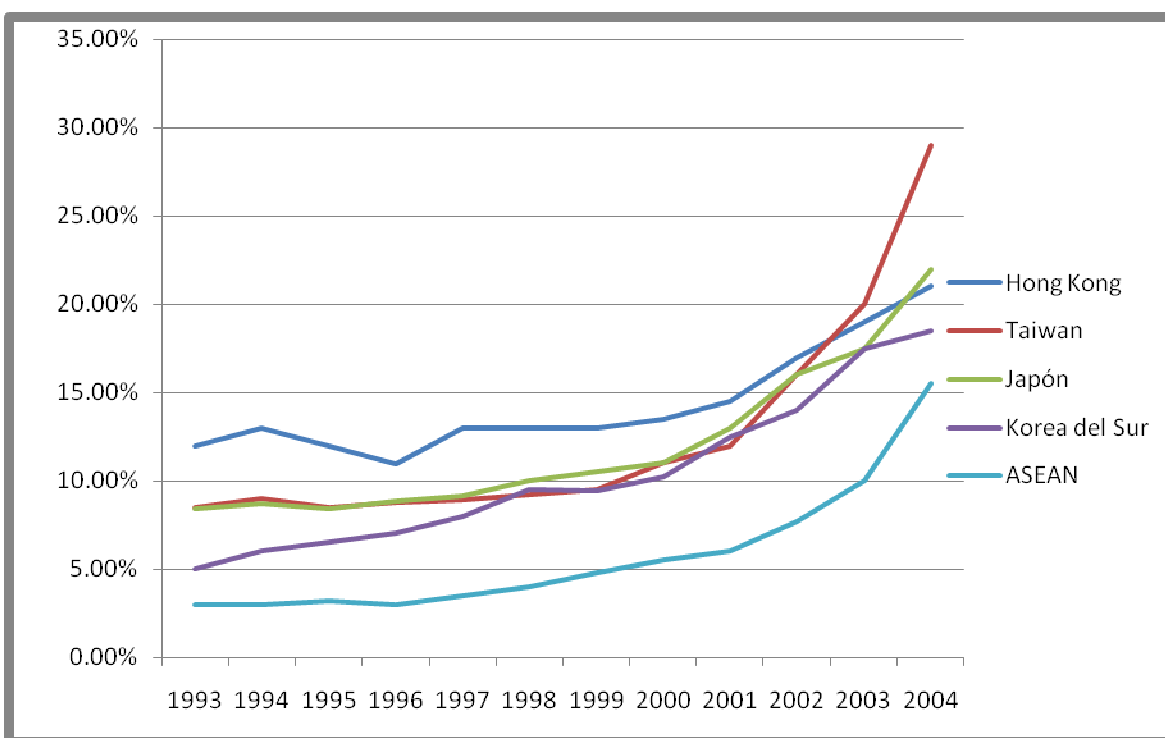
Desde el año 1993 hasta el año 2004 la composición del comercio de Asia con el mundo (sin considerar el comercio entre países asiáticos) ha cambiado; se vio un gran crecimiento de China, pues en el 93 representaba solo el 13% de las operaciones comerciales, mientras que el 2004 constituye el 33%. Siendo así la nación con mayor crecimiento en la zona, mientras que los demás

países mantuvieron una participación constante, con excepción de Japón, que experimento un descenso en el porcentaje, principalmente debido al crecimiento de China.

A. Participación de China en el Comercio de los Países o Zonas Asiáticas

En el siguiente gráfico se muestra el comercio de China con cada uno de los países o zonas del Asia, representando a las participaciones chinas como un porcentaje del comercio global del país en análisis

GRAFICO 3
PARTICIPACION DE CHINA EN EL COMERCIO ASIATICO



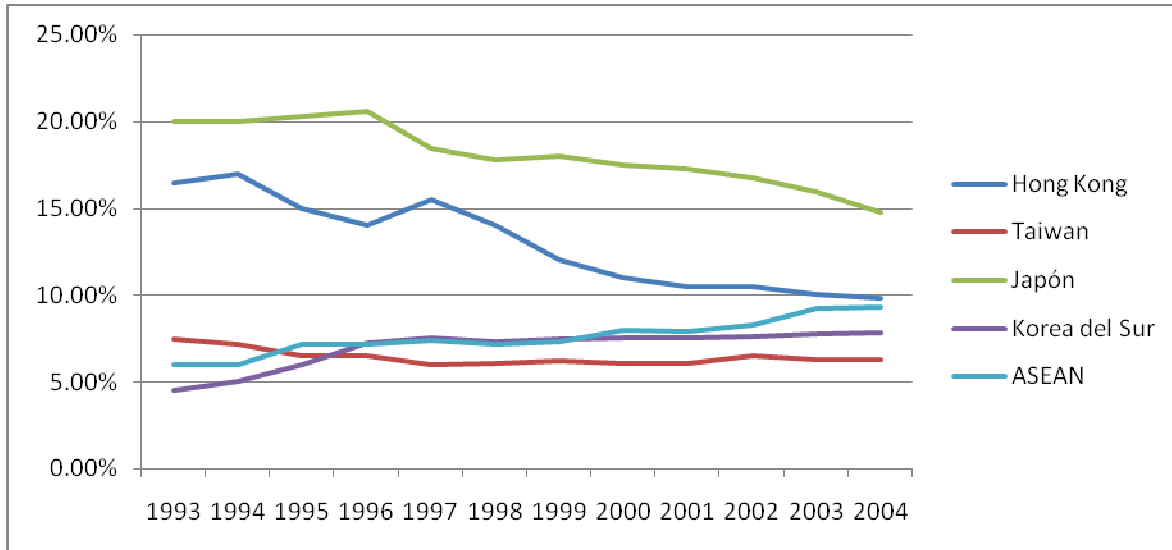
Fuente: http://www.wto.org/spanish/thewto_s/minist_s/min05_s/brief_s/brief24_s.htm

Como muestra el gráfico 3, en los últimos años China a incrementado su participación con los diferentes países de la región, siendo el más importante incremento el comercio con Taiwan, pues paso de menos de 10% en el año 93 a casi un 30% en el 2004

B. Participación de los países asiáticos en el comercio chino

El gráfico 4 muestra la participación, en porcentaje, de los países y regiones asiáticas en el comercio chino global

GRAFICO 4
PARTICIPACION DE PAISES ASIATICOS EN COMERCIO CHINO



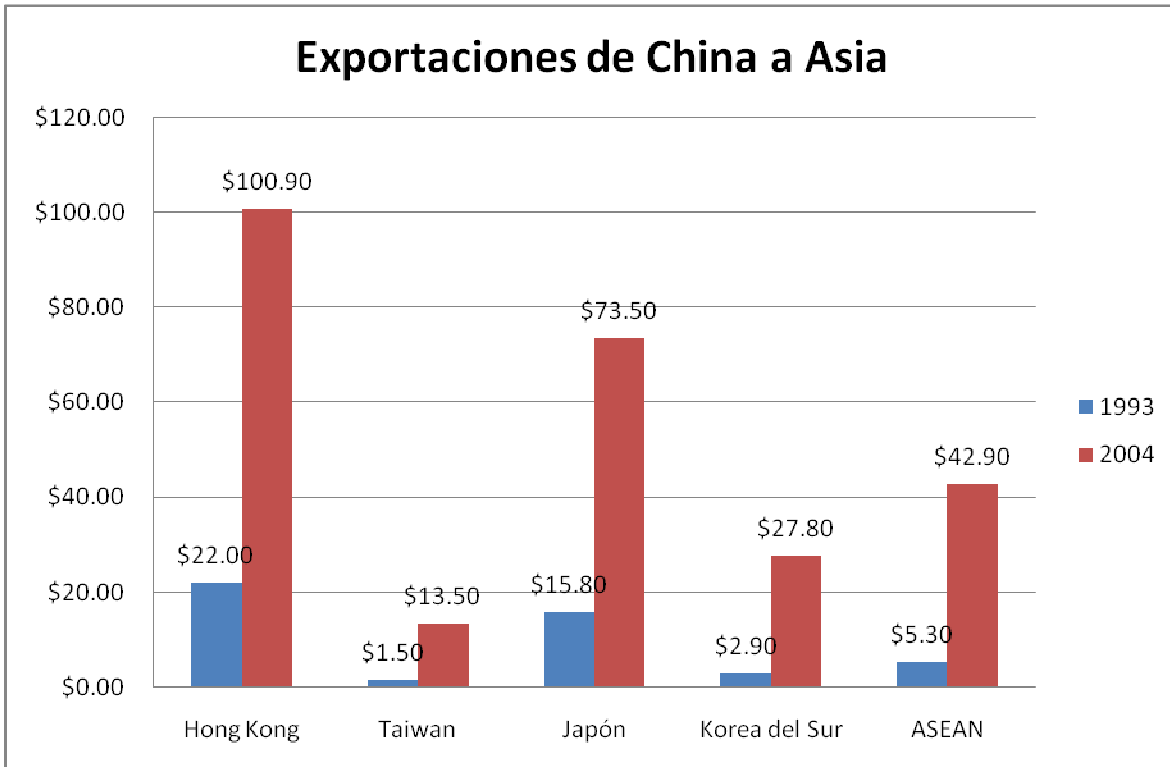
Fuente: http://www.wto.org/spanish/thewto_s/minist_s/min05_s/brief_s/brief24_s.htm

Al observar el gráfico 4, notamos que la participación comercial de los países asiáticos en China a disminuido en el paso de los años, debido principalmente a que China ha comenzado a importar de otros lugares como América o Europa

C. Exportaciones de China a Asia

El gráfico 5 muestra las exportaciones de China hacia los países asiáticos, comparando el año 1993 con el 2004.

GRÁFICO 5



Fuente: http://www.wto.org/spanish/thewto_s/minist_s/min05_s/brief_s/brief24_s.htm

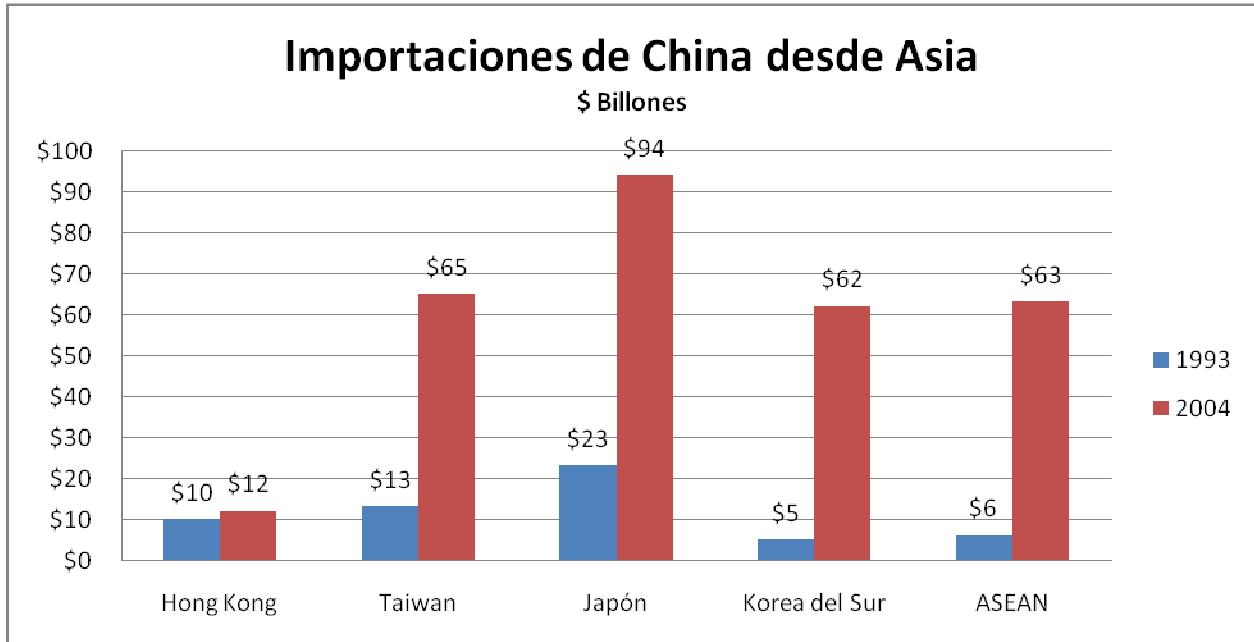
Como se puede observar, las exportaciones chinas se han incrementado en gran medida en los últimos años, ya que en países como Japón o el ASEAN, las exportaciones han subido de 15,8 billones y 5,3 billones de dólares en Japón y el ASEAA respectivamente, y a 73,5 y 42,9 billones en el 2004.

Hong Kong (siendo ahora parte del territorio chino, pero con leyes comerciales distintas) también ha incrementado su nivel de importaciones provenientes de China.

D. Importaciones de China desde Asia

El siguiente **gráfico 6** muestra las importaciones de China y sus respectivos lugares de proveniencia

GRAFICO 6



Fuente: http://www.wto.org/spanish/thewto_s/minist_s/min05_s/brief_s/brief24_s.htm

Se observa un gran crecimiento de las importaciones Chinas, especialmente desde lugares como Japón, Taiwán, Corea del Sur y la ASEAN, en donde las diferencias entre el año 1993 y el 2004 muestran un gran incremento, incluso esto se puede notar en los totales anuales, pues el del año 93 fue de 104 billones, mientras que el del 2004 fue de 561,2 billones.

3. Bloques Económicos

El análisis de la logística en los diversos bloques económicos será realizado utilizando el Logistics Performance Index o LPI el cual mide el desempeño logístico de un país en base a diversos indicadores. Este índice, propuesto por el Banco Mundial, forma parte de una herramienta interactiva en línea que ayuda a los países a conocer sobre el desempeño en su gestión logística de modo que pueda identificar retos y oportunidades de modo que puedan mejorarlo.

La información empleada en esta herramienta ha sido obtenida de encuestas a operadores especializados líderes a nivel mundial en el campo de la logística que poseen la experiencia y los conocimientos adecuados de los países en los cuales laboran y el mercado global con el cual se relaciona. Esta información es suplementada con datos objetivos del desempeño de elementos claves de la cadena logística del país analizado.

Los datos correspondientes a los países de cada bloque económico se encuentran en los Anexos del 1 al 7.

A continuación en la TABLA 9 se listan de manera resumida los indicadores logísticos de los bloques económicos en un cuadro comparativo:

TABLA 9
DESEMPEÑO LOGISTICO DE BLOQUES ECONOMICOS Y CHINA

Country	LPI	Customs	Infraestructure	International shipments	Logistics competence	Track	Domestic costs	Timeliness
OCDE	3.65	3.44	3.61	3.49	3.65	3.71	2.62	4.03
NAFTA	3.54	3.28	3.57	3.42	3.5	3.65	2.61	3.9
UE	3.46	3.24	3.37	3.36	3.43	3.49	2.75	3.88
ASEAN	3.04	2.85	2.83	3.04	3	3.04	2.97	3.49
ALADI	2.7	2.43	2.54	2.7	2.69	2.71	2.84	3.17
MERCOSUR	2.7	2.38	2.6	2.57	2.76	2.75	2.83	3.21
ALCA	2.68	2.49	2.52	2.65	2.64	2.7	2.93	3.12
CHINA	3.32	2.99	3.2	3.31	3.4	3.37	2.97	3.68

Fuente: http://www.wto.org/spanish/news_s/pres01_s/pr252_s.htm

En esta tabla 9 se puede observar que el OCDE es el bloque económico que tiene el más alto LPI con 3.65, siendo los países miembros de este son muy competitivos en lo que respecta al desarrollo logístico.

Pero no solo destaca en este indicador, sino que posee el primer puesto en todos los indicadores, siendo los países miembros muy resaltantes para la economía mundial.

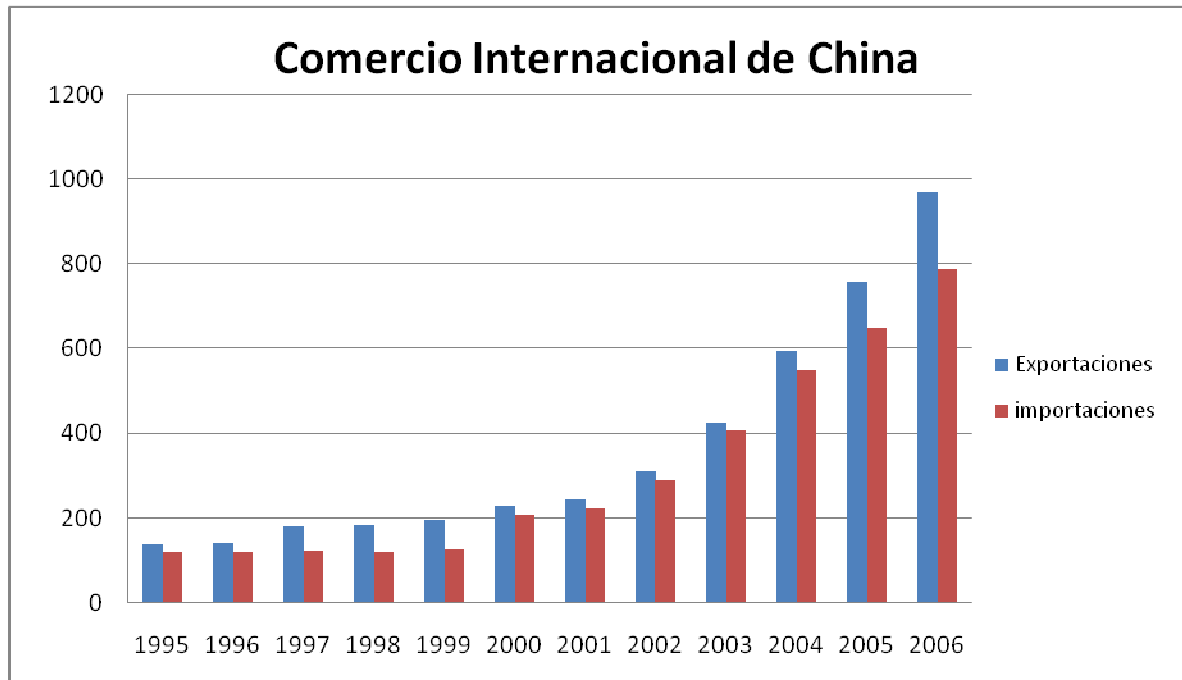
4. China y el mundo

4.1. Indicadores comerciales

A. Evolución de las importaciones y exportaciones Chinas

El gráfico 7 muestra el desarrollo del comercio chino desde el año 1995

GRAFICO 7

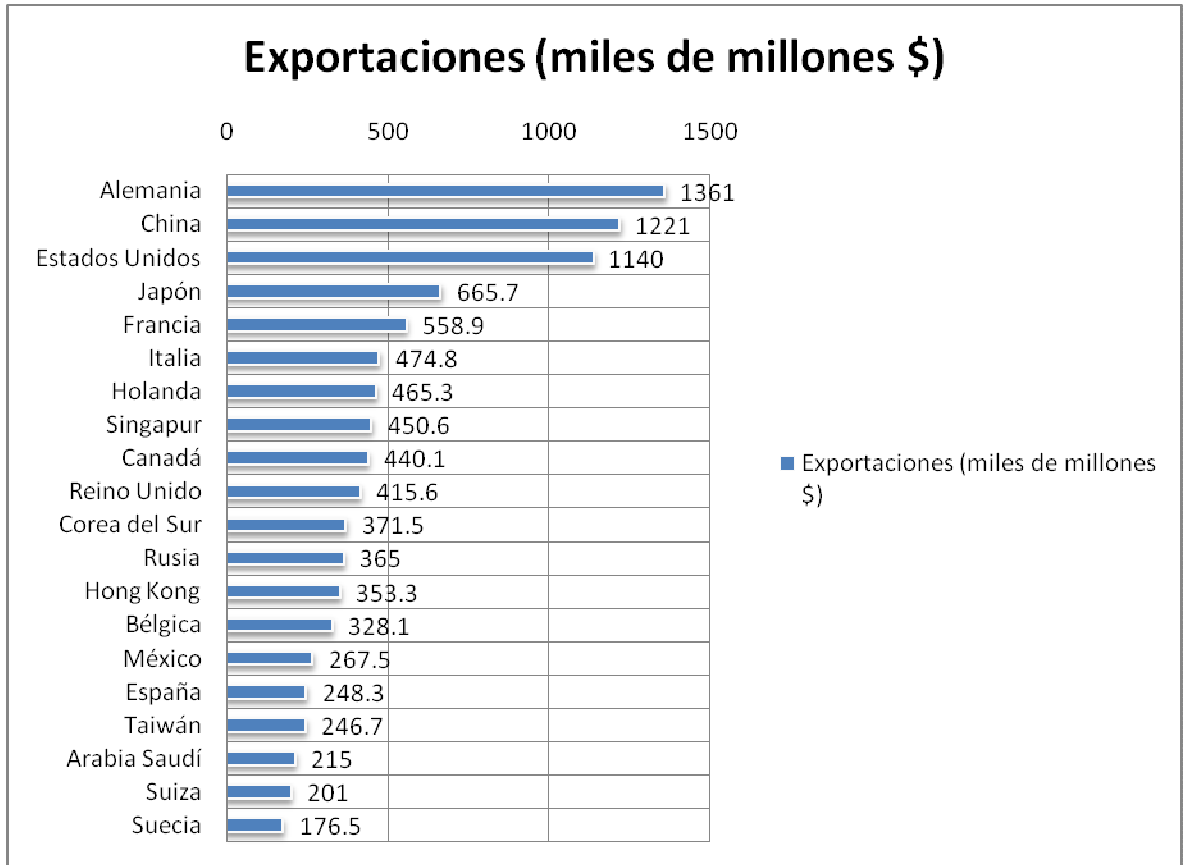


(The World Bank, 2007)

Como se puede observar las importaciones y exportaciones chinas han ido incrementando a lo largo de los años, pero se puede notar un mayor crecimiento en los últimos años (desde el año 2000) como producto de la entrada de China al comercio global. Especialmente como exportador, ya que la diferencia entre exportaciones e importaciones en los últimos años también se ha incrementado distanciándose cada vez más una de otra

En la gráfica 8 observamos a los veinte principales países exportadores del mundo.

GRAFICO 8



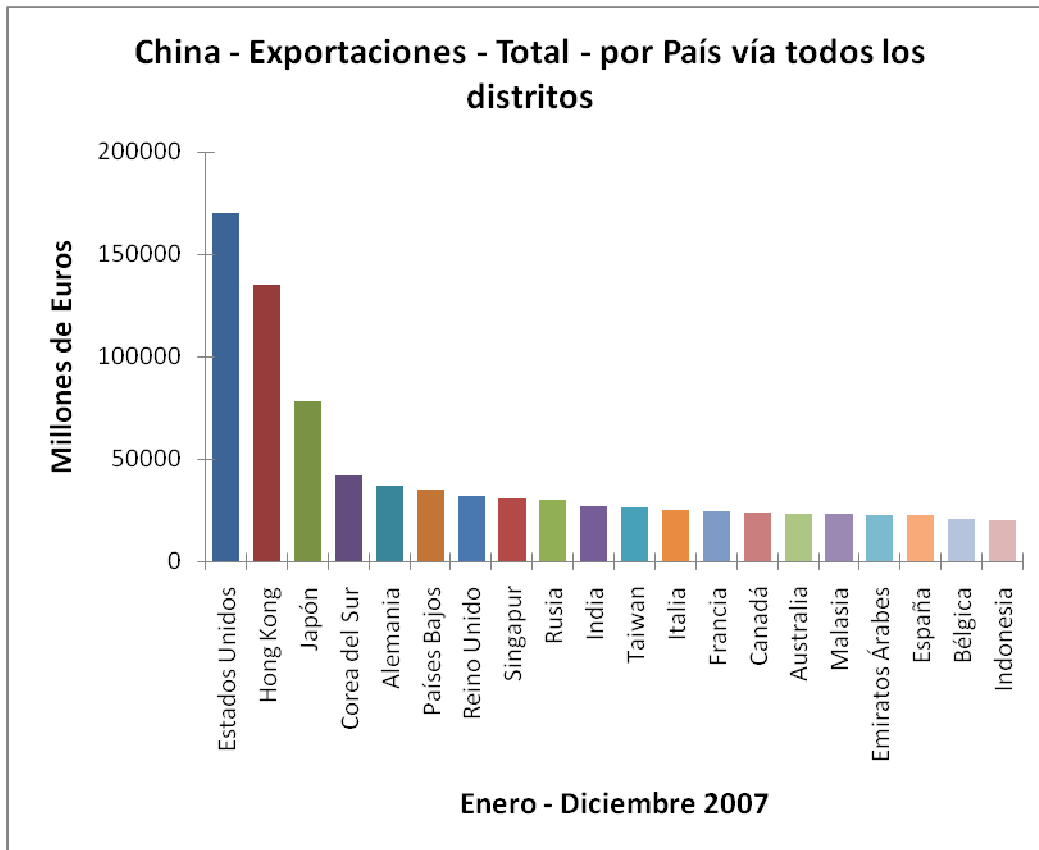
Fuente:

<http://www.unctad.org/TEMPLATES/Webflyer.asp?docID=2511&intItemID=2079&lang=3>

En el mundo China es el segundo país en exportaciones, pero Estados Unidos se encuentra muy cerca en tercer lugar.

En el gráfico 9 que se muestra a continuación, podemos observar los principales destinos de las exportaciones Chinas. Destacando Estados Unidos con cerca de 170000 millones de euros, seguido en segundo lugar de Hong Kong con aproximadamente 140000 millones de euros.

GRAFICO 9



Fuente:

<http://www.unctad.org/TEMPLATES/Webflyer.asp?docID=2511&intItemID=2079&lang=3>

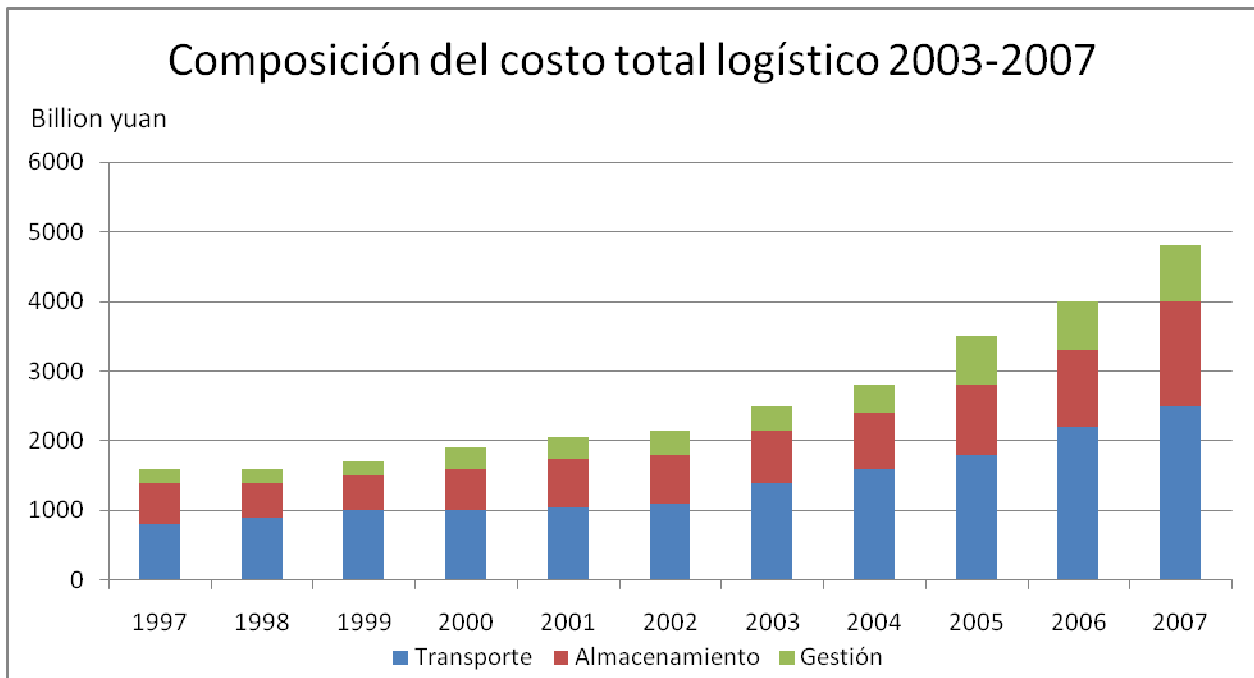
4.2. Indicadores logísticos

A. Evolución del Costo Logístico

Costo total de la logística sigue siendo elevado, pero su porcentaje del PIB está disminuyendo. El costo total de logística en China en general, incluye tres costes de los componentes, a saber, el transporte, de almacenamiento de inventario y la gestión de costes. Es evidente que el costo total de logística aumentó rápidamente durante 1991-98, ya que en ese entonces comenzó el crecimiento fuera de la nivelación.

El grafico 10 nos muestra la evolución de los costos logísticos y su composición.

GRAFICO 10



Fuente: Documento China's Logistics Industry, página 3 (Li & Fung Reserch Centre)

De esta gráfica podemos observar que los se ha reducido en el 2007 ligeramente el costo de transportar en porcentaje, mientras que el que está aumentando es el costo de almacenamiento.

A continuación se detallará los costos de transporte, almacenamiento y gestión.

B. Costos de transporte

Costo de transporte se compone de los gastos incurridos en el transporte de mercancías por medio de ferrocarril, por carretera, avión, y otros modos de transporte. En 2007, que registró 1.562,3 millones de yuan, un 17,9% yoy, lo que representa el 54,4% del total costo de logística.

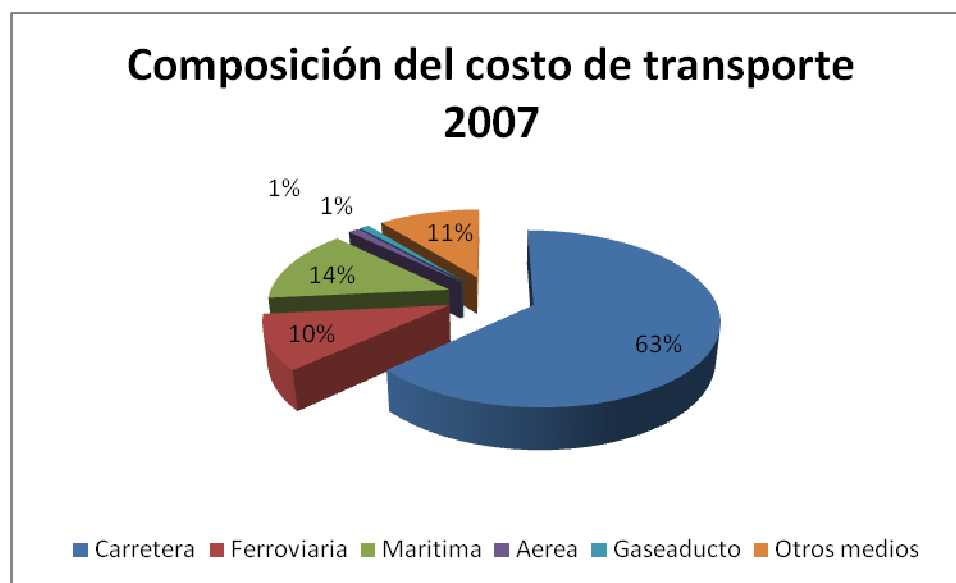
En la **tabla 10** se presentan registros de la composición de los costos de transporte y sus respectivas tasas de crecimiento de cada segmento en 2007. El transporte en carretera representó la mayor proporción.

TABLA 10

COMPOSICION DEL COSTO DE TRANSPORTE Y RATIO DE CRECIMIENTO 2007

Columna1	Valor(billion yuan)	crecimiento anual
Carretera	1562.3	17.9%
Ferroviaria	252.1	11.3%
Maritima	340.3	23.4%
Aerea	27.3	26.8%
Gaseaducto	24.8	63.2%
Otros medios	264.3	11.2%
Total	2470.8	17.6%

GRAFICO 11



Fuente: China's Logistics Industry 2007, página 4

C. Costos de Almacenamiento

El coste de almacenamiento incluye los siguientes conceptos: Intereses de pago, depósito de pago, costo de transformación, amortización, costes de distribución, costos de envasado y los gastos de seguro.

El coste de almacenamiento de inventario es 1.494,3 millones de yuan en 2007 registrando un yoy aumento del 21,2%. Que representaron el 32,9% del total de los costos de logística, siendo la segunda más grande entre los tres componentes del costo logístico.

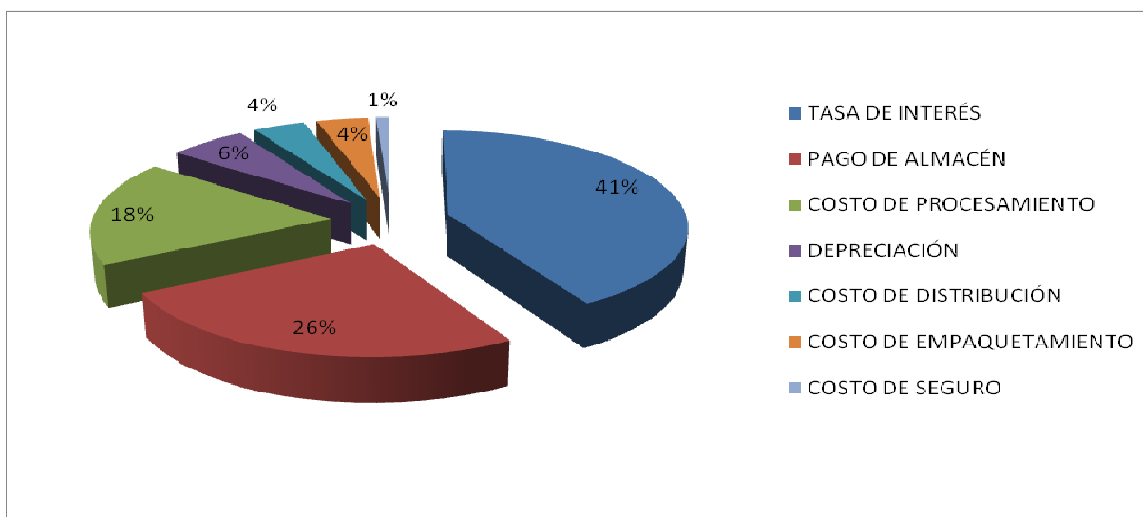
En la siguiente TABLA11 podemos observar una mejor representación de los costos de inventario.

TABLA 11
COMPOSICION DEL COSTO DE INVENTARIO, DE ALMACENAMIENTO
Y RESPECTIVA TASA DE CRECIMIENTO, 2007

	Valor (Billones de Yuanes)	Crecimiento Anual
TOTAL	1488.1	21.20%
TASA DE INTERÉS	631	16.6%
PAGO DE ALMACÉN	387.6	19.9%
COSTO DE PROCESAMIENTO	262.8	30.0%
DEPRECIACIÓN	82.4	17.4%
COSTO DE DISTRIBUCIÓN	56.2	37.6%
COSTO DE EMPAQUETAMIENTO	52.9	38.2%
COSTO DE SEGURO	15.2	19.3%

Las tasas de interés, los gastos de intereses de dinero si los inventarios se vendieron, representaron el 42,2% de las existencias en el coste de almacenamiento del 2007, lo que refleja un margen de mejora en la gestión de los inventarios.

GRAFICO 12
DISTRIBUCIÓN DE COSTOS DE INVENTARIO DE ALMACENAMIENTO



Fuente: China's Logistics Industry 2007, página 5

D. Costo de la gestión

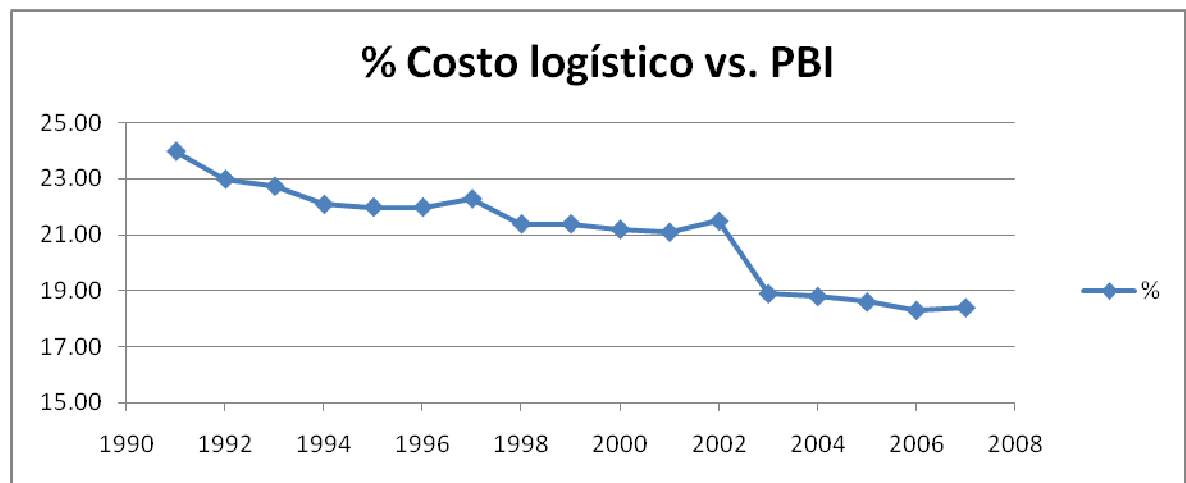
El Coste de la gestión incluye el gasto en la gestión de la logística de información, sobre todo en logística de terceros (3PL) y cuarta parte de logística (4PL). Coste de la gestión como una proporción de los gastos generales sólo ha crecido ligeramente en los últimos años.

La gestión de costes en 2007 fue 575,5 millones de yuan, asistimos a un crecimiento del 13,6%, que representaron el 12,7% del total costo de logística.

Mirando hacia el futuro, como los agentes del mercado cada vez más tratan de mejorar la eficiencia operativa a lo largo de la cadena de suministro, así como considerar la externalización de las funciones no esenciales del negocio.

En los países más desarrollados se puede observar una disminución del porcentaje que representa el costo de la logística del PBI, lo cual indica que se la logística se realiza de manera más eficiente. El siguiente grafico 13 nos muestra la evolución del porcentaje que representa el coste logístico del PBI

GRAFICO 13



Fuente: Li & Fung Research Centre, 2005)

Se puede observar que el porcentaje del costo logístico ha disminuido, sin embargo, este aún es muy alto en comparación a otros países más desarrollados (como se puede observar en la tabla anterior del costo de la logística como parte del PBI).

En esta tabla se puede notar una gran disminución en los inicios, luego de la cual se ha ido estabilizando producto de procesos más estandarizados de logística

La proporción del total de los costos de logística al PIB puede reflejar la eficiencia de operación logística en la economía.

E. Evolución del valor total logístico

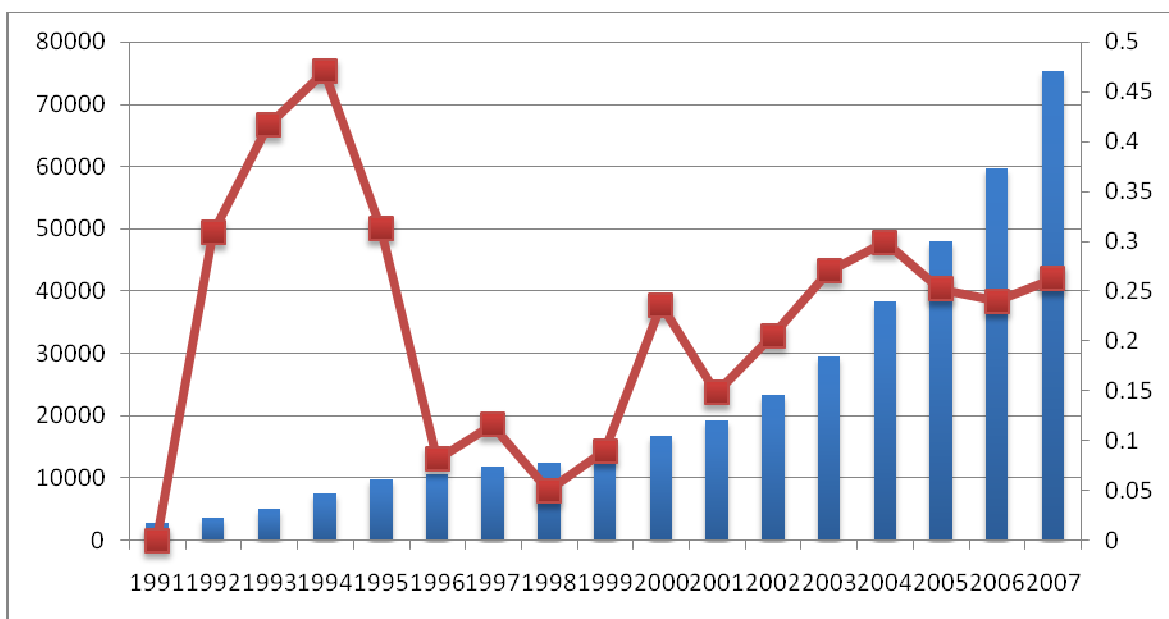
La economía de China registró una tasa media de crecimiento del 7% -8% durante el decenio de 1990. EL PIB creció un 9,5% en 2004. Con el rápido desarrollo de la economía nacional, la demanda de servicios de logística está creciendo significativamente en China y aumenta el desarrollo sostenible y rápido desarrollo de la industria logística.

China ha entrado en la fase de aceleración de la industrialización. Esto ha proporcionado un fuerte impulso para el crecimiento de la logística de la industria. Estadísticas reveló que los productos industriales representaron el 87.8 % del valor total de logística en 2007, hasta de 79,3% en 1991-95 y 82,9% en el período 1995-2000.

En el siguiente grafico 14 observamos cómo ha incrementado el valor total logístico durante el periodo 1991-2004. Este muestra el rápido incremento que se ha generado en este sector.

GRAFICO 14

VALOR TOTAL DE LA LOGÍSTICA Y TASA DE CRECIMIENTO, 1991-2004



Fuente: Documento China's Logistics Industry, página 2 (Li & Fung Reserch Centre)

Impulsado por el fuerte crecimiento del PIB, la expansión y la modernización de China de la base industrial y el floreciente mercado de consumo, el sector logístico de China ha registrado otro año de crecimiento impresionante en 2007. El total de la logística en valor subió más 26,2% el año pasado para alcanzar un récord de 75.228,3 millones de yuan. El compuesto anual de la tasa de crecimiento entre 2003 y 2007 es de 26,32%. Estos datos se visualizan en la siguiente tabla12:

TABLA 12

DESGLOCE DEL VALOR TOTAL DE LA LOGISTICA CHINA 2007			
Categoría	Valor (billones de yuan)	Crecimiento anual	Distribución
Productos Industriales	66087.8	0.279	0.878
Productos Importados	7262.7	0.148	0.097
Productos Agrícolas	1584.9	0.17	0.021
Materiales Reciclados	243.6	0.183	0.003
Otros	49.3	0.211	0.001
Total	75228.3	0.262	1

Fuente: China's Logistics Industry 2007, página 7

Como sector industrial desempeña un papel fundamental en el PIB de China, no es de extrañar que la mayor parte de la logística empresarial sirva para la circulación de los productos industriales. Los productos industriales representaron el 87,8% del total de logística de valor en 2007 y registraron un fuerte crecimiento de 27.9% year-on-year (yoy). Por otra parte, los productos importados llegaron segundo y representaron el 9,7% del total de logística de valor, mostrando un yoy aumento de 14,8%.

F. Evolución de las industrias terciarias

La Tabla 13 muestra el valor total agregado de la industria logística en China y su respectiva cuota en la industria terciaria y el PIB en los últimos 5 años.

El valor total agregado de la industria de la logística avanzada alcanzó 1.689,1 millones de yuan en 2007, el crecimiento aceleró a 20,3% en 2007. Su cuota del total nacional en la industria terciaria y el PIB se situó en el 17,6% y el 6,9% respectivamente, ambos mostraron un leve aumento con respecto al año anterior.

TABLA 13

VALOR AGREGADO TOTAL DE LA LOGISTICA CHINA				
Año	Valor Agregado Total (billones de yuan)	Crecimiento Anual	Porcentaje en la industria terciaria	Porcentaje del PIB
2003	911.2	0.15	0.162	0.067
2004	1077.6	0.183	0.166	0.067
2005	1227.1	0.139	0.168	0.067
2006	1412	0.151	0.171	0.067
2007	1698.1	0.203	0.176	0.069

Fuente: Documento China's Logistics Industry 2007, página 3 (Li & Fung)

4.3. Indicadores económicos

El sector logístico chino aun tiene costos elevados en comparación con países occidentales. Mientras los primeros gastan alrededor de 18% del PBI nacional, los últimos solo gastan 10%. Esto nos da un indicador de ineficacia en este sector, pero se tiene que considerar que poco a poco ha ido mejorando.

En la tabla 14 podemos observar comparaciones del coste logístico vs. PBI.

TABLA 14
COSTE LOGISTICO EN RELACION AL PBI (%)

China	Taiwán	EE.UU.	Singapur	Japón	Reino Unido
18	13.1	10.5	13.7	11.4	10.7

Como se mencionó anteriormente, podemos notar el alto coste logístico de China en relación a otros países. En relación a los costos de producción totales, los costes logísticos chinos son cerca del 40%, mientras que en países desarrollados es de tan solo 4%.

A pesar de la ineficiencia del sector logístico de China, comparado con Europa y Estados Unidos, éste ha ido creciendo a pasos agigantados, cerca del 25% anual.

Las empresas Chinas tienden a realizar su propio transporte, pero poco a poco está ganando espacio la externalización del proceso de transportes; esto es justificado por la reducción de costos que se genera.

Un punto clave que ayuda a incrementar la demanda logística en China es la participación del Gobierno, con cambios legislativos y la promoción de inversiones en el desarrollo de infraestructura.

En la Tabla 15 vemos los principales indicadores económicos de China:

TABLA 15: INDICADORES ECONOMICOS DE CHINA

	2004	2005	2006	2007	2008
INDICADORES ECONOMICOS DE CHINA					
PBI (\$/BILLONES)	1.9	2.2	2.6	3.3	4.1
PBI per capita (\$)	1500	1700	2000	2500	3100
Sector agricola en PBI (%)	13.1	12.6	11.8	s/d	s/d
Crecimiento PBI nominal (%)	17.7	15	13.9	17	16
Crecimiento PBI real (%)	9.5	10.2	10.7	11.4	10.5
INVERSION EN ACTIVOS FIJOS					
Inversion de activos fijos (RMB, billones)	7	8.9	11	13.7	16.5
Crecimiento real de las inversiones en activos fijos (%)	18.1	23.7	21	19.4	20
COMERCIO EXTERIOR					
Exportaciones totales (\$, miles de millones)	593	762	969	1218	1413
Crecimiento nominal de las exportaciones totales (%)	35.4	28.4	27.2	25.7	16
Exportaciones agricolas (\$, miles de millones)	23	27	31	36.66	s/d
Importaciones totales (\$, miles de millones)	561	660	792	956	1157
Crecimiento nominal de las importaciones totales (%)	35.9	17.6	20	20.8	21
Importaciones agricolas (\$, miles de millones)	31	32	36	46.49	s/d
Balanza comercial global (\$, miles de millones)	32	102	178	262	256
Balanza comercial agricola (\$, miles de millones)	-7.5	-4.7	-4.9	-9.8	s/d
INVERSION DIRECTA EXTRANJERA					
Inversion extranjera directa (\$, miles de millones)	61	73	70	83	85
INDICES MONETARIOS					
Reservas monetarias (\$, miles de millones)	610	819	1066	1528	1919
Tasa de cambio (RMB/\$)	8.3	8.1	7.8	7.5	6.75
Tasa de interes anual para depositos (%)	2.25	2.25	2.52	4.14	4.95
Tasa de interes anual para prestamos (%)	5.58	5.58	6.12	7.47	8.1
Inflacion anual (%)	3.9	1.8	1.5	4.8	7.7

A. Inversión en Activos Fijos para el transporte

Uno de las principales causas del gran crecimiento en el comercio de China fue el aumento y mejora de sus instalaciones. La siguiente tabla 16 nos muestra la evolución de las inversiones realizadas por el estado desde el año 2000 hasta el 2006

TABLA 16
INVERSION EN ACTIVOS FIJOS

INVERSION	AÑOS						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
INVERSION EN ACTIVOS FIJOS DE TRANSPORTE (\$ BILLION)	41.5	47.7	55	61.3	76.1	90.2	103.41
INVERSION EN ACTIVOS FIJOS DE TRANSPORTE (AS \$ OF TOTAL PUBLIC INVESTMENT)			9.83%	8.75%	8.62%	7.27%	6.72%
1.Agrupados por function							
1.1 Construcción de puertos y otras zonas costeras	2.4%	3.2%	3.1%	4.9%	5.5%	8.0%	9.9%
1.2 Construcción de vías navegables	1.6%	1%	1%	1%	1%	2%	2%
1.3 Construcción de carreteras	69%	69%	72%	75%	76%	76%	87%
1.4 Ferrocarriles	24%	23%	22%	17%	14%	11%	
1.5 Otros	4%	3%	2%	3%	3%	4%	4%
2.Agrupados po Fuente de Fondos (excluyendo ferrocarriles)							
2.1 Presupuesto del Estado	12%	15%	19%	16%	14%	15%	15%
2.2 Prestamos Internos	34%	38%	41%	41%	40%	45%	45%
2.3 Inversiones extranjeras	4%	3%	3%	3%	1%	2%	2%
2.4 Autofinanciación y otros	49.8%	43.1%	37.0%	40.6%	44.0%	37.6%	39.6%

Fuente: Chinese Highway and Waterway Transpot Statistical Yearbook (2006)

Como se puede observar en la tabla, la inversión total en infraestructura ha aumentado a lo largo de los años, siendo el sector con más participación porcentual el de la construcción de carreteras, que el 2000 representaba el 68.9% de la inversión y el 2006 se incremento hasta un 87.3 %

Si bien las inversiones se han incrementado, la tabla nos muestra que, de acuerdo al porcentaje que estas representan del gasto total público, estas han ido disminuyendo. Esto se puede explicar porque el gasto público de China ha crecido en los últimos años, de tal forma que el dinero disponible ha aumentado y con lo cual se ha destinado a otros fines y también se ha incrementado el de las inversiones de infraestructura.

4.4. Indicadores Sociales

La gran expansión comercial de China ha tenido un efecto sustancial en la situación de la sociedad, viéndolo desde diversas perspectivas, como el nivel de empleo, pobreza, desnutrición, actividades científicas y tecnológicas, consumo de energía, entre otros.

Para tener una perspectiva de manera general acerca de la situación de la Sociedad China, podemos apreciar el siguiente cuadro que nos muestra algunos de los más representativos indicadores sociales aplicables a todo el mundo:

TABLA 17
INDICADORES SOCIALES RESALTANTES

	Períodos	I	II
Pobreza (%)	1981 y 2001	63.8	16.6
EVN (años)	1970-75 y 2000-05	63.2	71.5
TMI (<1año; por 1000)	1970 y 2003	85	30
Desnutrición	1990-1992 y 2000-02	16	11
TAlfa (%)	1990 y 2003	78.3	90.9
TBMES (%)	1991 y 2004	48.7	72.5

A. Generación de Empleo

TABLA 18
COCIENTE POB. EMPLEADA/POB. TOTAL, 1999-2003

CHINA	76.4%
India	55.0%
Corea del Sur	57.7%
Filipinas	59.5%
Vietnam	73.4%
Indonesia	62.5%

Teniendo en cuenta a los países que en la actualidad se vienen desarrollando a una velocidad muy alta, principalmente por el mismo motivo, la expansión comercial, se puede decir que hasta el 2003, la China ha venido generando mayor cantidad de empleos en proporción al nivel de habitantes totales del país.

B. Consumo de metales y productos agrícolas

TABLA 19
CONSUMO MUNDIAL DE ALGUNOS METALES (2005) Y PRODUCTOS AGRÍCOLAS (2003), EN
PORCENTAJE DEL TOTAL MUNDIAL

Columna1	China	India
Hierro	29	4.8
Zinc	28.6	3.1
Estaño	33.3	2.2
Plomo	25.7	1.3
Aluminio	22.5	3
Cobre	21.6	2.3
Níquel	15.2	0.9
Algodón	31.2	12.8
Caucho	23.5	8.4
Aceite de soja	24.5	6.4
Arroz	29.7	21.4
Trigo	15.2	13.5
Maíz	17	2.2
Soja	19.2	3.7
Azúcar	6.6	15.2
Té	14.4	17.5
Café	0.4	0.8

Fuente: S. Streifel, "Impact of China and India on Global Commodity Markets. Focus on Metals and Minerals and Petroleum", Development Prospects Group, Banco Mundial, mimeografiado, agosto de 2006, cuadro 1.

China como el país más poblado del mundo representa, para la mayoría de recursos minerales y agrícolas, el mayor consumidor alrededor del planeta.

C. Desarrollo Científico, Profesional y Educativo

TABLA 20: ACTIVIDADES CIENTÍFICAS Y TECNOLÓGICAS NACIONALES

Actividades Científicas y Tecnológicas	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Número de Personas Dedicadas a las Actividades Científicas y Tecnológicas (10 000 personas)	288.6	281.4	290.6	322.3	314.1	
Científicos e Ingenieros	166.8	149	159.5	204.6	207.1	
Número de Personas Dedicadas a la Investigación y Desarrollo (10 000 personas año)	83.1	76.8	82.2	92.2	96.6	96.9
Científicos e Ingenieros	58.9	48.5	53.1	69.5	74.3	74.5
Fondos para las Actividades Científicas y Tecnológicas (millones de dólares)	14,274	15,577	17,640	28,342	31,273	0
Fondos Gubernamentales	3,744	4,273	5,713	7,167	7,928	0
Fondos Reunidos por Cuenta Propia	6,366	7,912	9,008	15,657	17,614	0
Préstamos Bancarios	1,874	2,066	1,486		2,370	0
Gastos de las Actividades Científicas y Tecnológicas (millones de dólares)	12,865	13,629	15,518	24,761	27,929	0
Gastos de Servicio	2,554	2,853	3,263	5,746	6,634	0
Compras de Activos Fijos	3,543	3,679	4,316	7,335	8,361	0
Gastos de Investigación y Desarrollo	5,815	6,656	8,199	10,818	12,591	14,022
Investigación Básica	331	349	409	564	630	0
Investigación Aplicada	1,577	1,505	1,830	1,835	2,124	0
Desarrollo Experimental	3,906	4,801	5,960	8,418	9,835	0
Proporción de los Gastos de Investigación y Desarrollo con Respecto al PBI	0.64	0.69	0.83	1.00	1.09	1.13
Volúmen de Transacciones en el Mercado Técnico (millones de dólares) Patentes	4,239	5,266	6,316	7,862	9,457	10,676
Número de Solicitudes de Patentes Solicitadas	114,211	105,224	116,800	151,987	184,498	262,600
Creaciones e Inventos	33,669	35,960	36,694	51,747	63,204	
Modelos de Utilidad Nuevos	50,129	34,632	40,053	50,120	60,647	
Diseños	30,413	34,632	40,053	50,120	60,647	
Número de Solicitudes de Patentes Concedidas	50,992	67,889	100,156	105,345	114,251	132,400
Creaciones e Inventos	3,494	4,733	7,637	12,683	16,296	
Modelos de Utilidad Nuevos	27,338	33,902	56,368	54,743	54,359	
Diseños	20,160	29,254	36,151	37,919	43,596	

Fuente: <http://www.conacit.mx/Avisos/Docs/14951CHINA.pdf>

A partir de este indicador se puede apreciar el aumento de la inversión en actividades científicas y tecnología a medida que el comercio se expandía. Una de las principales políticas de las empresas Chinas ha sido la imitación de las más representativas características de los productos para poder desarrollarlos por sí mismos.

TABLA 21
PERSONAL TÉCNICO ESPECIALIZADO DE LAS EMPRESAS Y ENTIDADES PÚBLICAS ESTATALES EN
DIVERSOS SECTORES (MILES DE PERSONAS)

Sectores	1986	1990	1995	1999	2000	2001	2002
Total	8,253	10,809	19,134	21,431	21,651	21,698	21,860
Agricultura, silvicultura, ganadería, piscicultura y obras hidráulicas	559	772	1,017	1,101	1,116	1,103	1,072
Industria	2,203	2,906	3,512	3,156	2,988	2,729	2,549
Investigación general y prospección geológicas	166	180	157	364	349	363	358
Construcción	371	504	712	558	557	556	567
Transporte, correo y telecomunicaciones	278	415	549	696	721	721	751
Comercio, restauración, suministro de materiales y almacenamiento	120	232	275	201	186	163	156
Administración de bienes raíces, servicios públicos, servicios vecinales y servicios de asesoría	64	125	221	385	369	406	400
Salud, deporte y bienestar social	1,657	2,142	2,461	2,755	2,805	2,866	2,898
Educación, cultura, arte, radio, cine y televisión	1,738	2,310	9,353	11,221	11,671	11,881	12,095
Investigación científica y servicios técnicos diversos	576	678	698	753	720	694	671
Finanzas y seguros	14	34	81	96	92	88	88
Otros	20	33	98	145	177	128	255

Fuente: <http://www.conacit.mx/Avisos/Docs/14951CHINA.pdf>

A través del tiempo las empresas, tanto públicas como privadas, han necesitado de gente mucho mejor preparada, especializada, de modo que los resultados que se obtengan sean mayores y además se busque minimizar el nivel de riesgo al trabajar con personas menos preparadas.

TABLA 22
PUBLICACIONES REGISTRADAS EN EL ISI EN ANÁLISIS QUINQUENAL, 99-03
 ISI: INSTITUTE FOR SCIENTIFIC INFORMATION, 2004

Disciplina	Cantidad	Participación Mundial
Agricultura	1,544	1.78
Astrofísica	1,838	3.83
Biol. Molecular	1,624	1.44
Biología	5,348	1.87
Ciencias Sociales	1,758	1.30
Computación	2,213	4.76
Ecología	3,158	3.20
Economía	1,381	2.54
Educación	231	1.72
Farmacología	2,652	3.27
Física	37,985	8.19
Geociencias	5,332	4.88
Ingeniería	18,457	6.24
Inmunología	510	0.79
Leyes	22	0.23
Matemáticas	6,379	8.72
Materiales	14,970	10.45
Medicina	13,522	1.52
Macrobiología	1,431	1.70
Multidisciplinarias	6,247	10.28
Neurociencias	1,664	1.13
Plantas y Animales	4,548	2.00
Psicol. y Psiq.	983	0.98
Química	37,024	7.17
Total	170,821	4.07

Fuente: <http://www.conacit.mx/Avisos/Docs/14951CHINA.pdf>

Las publicaciones nacionales de un país demuestran el nivel educacional alcanzado, muchas veces fuera del país pero aportando a su origen. En la medida que el nivel educacional del país en desarrollo crezca, los estudiantes no tendrán que emigrar, por lo que los resultados serían aun mejores.

VI. Impacto de la evolución China

1. Evolución de la infraestructura en China

Como se puede observar en la tabla 4,5 y 6, la infraestructura de los diferentes medios de transporte, la cantidad de carreteras, vías de tren, puertos y aeropuertos construidos se ha multiplicado. Un ejemplo de ello es la cantidad de vías férreas construidas en los últimos años (2000-2006), la cual aumento en 10 000 kilómetros, una cifra que indica la influencia de la entrada de China al comercio global, lo cual requería de mejoras para poder soportar las demandas internacionales.

Cabe resaltar que las mejoras realizadas por el gigante asiático no son suficientes; pues, como se indicó anteriormente, China tiene una de las peores redes ferroviarias del mundo, pues su crecimiento no va la par con el mostrado económicamente por el país.

2. Evolución comercial de China

El gráfico 1 nos indica que China ha aumentado su demanda de transporte en los últimos años, esto es una prueba del desarrollo comercial que sufrió china a causa de su ingreso al comercio global.

También se puede señalar que China se ha convertido en el líder comercial de Asia, superando a países como Japón o Taiwán que tienen un mayor desarrollo. Esta información se puede verificar viendo el gráfico 2, gráfico 3 y 5.

Tal es el desarrollo alcanzado que China ahora se ubica en el segundo lugar del mundo de acuerdo al total de exportaciones (gráfico 8).

3. Evolución Logística de China

El crecimiento de China a lo largo de los años en lo referente a la logística se puede observar en el gráfico 13, pues nos muestra el valor del costo logístico en relación al PBI, como se señaló anteriormente a menor porcentaje de PBI, mayor es el desarrollo del país.

Como se aprecia el porcentaje ha ido disminuyendo, sin embargo, aún es muy alto en comparación a los países más desarrollados como Japón o Estados Unidos (tabla 14).

4. Evolución económica de China

La tabla 15 muestra el crecimiento de los indicadores económicos del país a lo largo de los últimos años.

Podemos notar que la velocidad de crecimiento de China es alta, pues en solo 4 años cuadruplicó el valor del PBI; debido, principalmente, al desarrollo del comercio internacional.

5. Evolución social de China

La tabla 17 nos muestra el gran cambio que experimento China en los últimos años, la pobreza ha disminuido en casi el 50%, así como otros problemas como la desnutrición y la mortalidad infantil. Los cuales muestran disminuciones pero no tan marcadas como la pobreza.

Los chinos han cambiado su ocupación,; como se observa en la tabla 20, en la cual vemos que se está impulsando el desarrollo científico y tecnológico de China. Es decir, ahora se busca competir con los países más adelantados mediante el desarrollo de su propia tecnología

VII. Conclusiones

Luego de realizar este trabajo y una vez observado la magnitud del crecimiento del gigante asiático, no queda sino encontrar el por qué de tales cifras. Luego de un riguroso análisis concluimos que las principales estrategias adoptadas por china para alcanzar la posición que hoy ocupa en el mundo son las siguientes:

A. Uniformización del idioma y la educación en todo su territorio

China es un país integrada por muchas culturas y por ello es que en muchas provincias se hablan idiomas o dialectos distintos lo que dificulta la integración nacional y es una barrera al desarrollo del país. Es por ello que China decidió hace unas décadas el empleo del mandarín en la enseñanza dentro de los colegios y las universidades. La uniformización en el lenguaje permite un mejor flujo en el trabajo y aumenta su eficiencia debido a que se está reduciendo gradualmente las barreras de la comunicación. Un mismo idioma manejado en todo el país beneficia a las empresas nacionales que tienen que interactuar dentro del país para realizar sus negocios o formar alianzas para exportar o importar.

El nivel educacional de la población china se eleva de manera continua. Para ello, y teniendo en cuenta el grueso de la población, se creó un amplio y variado sistema escolar, basado en cursos de preescolar, jardines de infancia, colegios para deficientes, escuelas primarias y secundarias (divididas en escuelas agrícolas y “vocacionales”) e institutos y universidades para una mayor preparación.

B. Inversión en infraestructura en las zonas más comerciales

El desarrollo inicial de China en el oriente del país facilitó el comercio con el exterior debido a que en las décadas del 80 y 90, China no estaba nada desarrollado en general. Como era complicado en aquel entonces, inclusive en estos días que las empresas extranjeras instalen sus plantas e inviertan en el interior del país debido a deficiencias en la infraestructura, se optó por el desarrollo en la costa de China. Al invertir en la zona oriental y debido a que esta región geográfica permitía y permite una entrada y salida rápida del país de mercancía y a la vez de personas, así como es donde se concentra la mayor parte de la población en el país, el ingreso de capitales extranjeros y privados se elevó y por ello el desarrollo del comercio internacional se agilizó y a la vez la evolución de la competencia del país.

C. Integración a una organización comercial mundial

China necesitó impulsar su comercio exterior, pasando de las modalidades bilaterales a las multilaterales, mediante el establecimiento de convenios con los países signatarios del GATT. Y para acceder a la OMC, debió asumir reformas, acompañadas del proceso de solicitud de entrada al organismo, al tiempo que observó la transformación GATT-OMC. Estimulada por las inversiones extranjeras a gran escala, la rápida privatización y la

industrialización consiguieron el crecimiento más rápido de Asia a principios de la década de 1990. Asumiendo Hong Kong el papel de trampolín para el comercio e inversión.

D. Equilibrar el crecimiento demográfico con los costos de mano de obra para favorecer la inversión extranjera

China es el país más poblado del mundo. Entre los años 1962 y 1970 la población de China aumentó de 673 millones a 830 millones de habitantes y en este último año la fecundidad era de 6 hijos por mujer. Este crecimiento solo ha podido ser controlado gracias a estrictas políticas demográficas como impedir el matrimonio hasta la edad de 30 años y limitar el número de hijos a uno en las ciudades y dos en los medios rurales, siempre y cuando el primero sea niña. A pesar de que en un principio este crecimiento era visto como un factor negativo, hoy en día China, al poder contar con tal magnitud de trabajadores, no tiene el mismo potencial de presionar al alza el nivel salarial, por lo que el sueldo base continúa siendo poco costoso y rentable para las nuevas empresas.

En otras palabras, China estimula a las empresas extranjeras a invertir en su país valiéndose de sus bajos costos de mano de obra, lo cual abarata el costo de los productos y servicios y a su vez permite que las empresas ofrezcan precios más competitivos al mercado mundial.

Un efecto de esta estrategia es el fenómeno de delocalización que se dio en los últimos años; pues, las empresas, al analizar los costos de producción en China vieron posible la instalación de sus plantas de producción en su territorio para abastecer la demanda mundial

E. Adaptación a la doctrina neoliberal

China buscaba abrir sus mercados, para lo cual reorganizó su política económica. Hace algunos años impedía la entrada de empresas extranjeras o colocaba excesivas barreras a dicha entrada pues era una nación comunista, totalmente cerrada al capitalismo occidental. Sin embargo, China adquirió una nueva visión y se alineó a una política económica que defiende el libre mercado como mejor garante del equilibrio institucional y el crecimiento económico de un país

F. Inversión en tecnología y apertura a las nuevas tecnologías

China cada vez necesita más productos manufacturados en los que se emplea alta tecnología, además es capaz de producirlos, gracias a tres procesos: la llegada de capitales (maquinaria) con la inversión extranjera, los procesos aprendidos con la llegada de nuevas empresas (know-how) y al propio crecimiento de la economía, que empieza a abandonar las prácticas industriales más tradicionales, propias de cualquier despegue económico, para invertir en el desarrollo de nuevas prácticas basadas en la alta tecnología.

Bibliografía

- Sebastián, L. d. (2007). *La globalización y el comercio internacional*. IAEU.
- Barrozo, P., Noetzlin, M., & Corzo, N. (2005). *Globalización*. Ilustrados.com.
- Brown, L. (2005): China's Replacing the United Status as World Leading Consume. Earth Policy Institute.
- Kalish, Ika: ¿ Qué significa la revaluación del yuan de China? 10 de agosto del 2005. Revista Económica China, Daily News, 21 febrero 2005.

VIII. Sitegrafía

- <http://www.monografias.com/trabajos22/tratados-comerciales-mundiales/tratados-comerciales-mundiales.shtml>
- http://www.ftaa-alca.org/alca_s.asp
- http://europa.eu.int/index_iframe_es.htm
- <http://www.mercosur.org.uy/>
- http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1#
- <http://www.asimet.cl/apec.htm>
- <http://www.wto.org/indexsp.htm>
- http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/ls23al.php?s=20&p=1&l=1
- <http://www.economia.gob.mx/?P=302>
- <http://www.monografias.com/trabajos25/globalizacion-comercio/globalizacion-comercio.shtml>
- <http://www.eumed.net/cursecon/15/15-1.htm>
- <http://www.eumed.net/cursecon/15/15-4.htm>
- <http://www.eumed.net/cursecon/15/globalizacion.htm>
- <http://www.un.org/esa/policy/wess/wesp.html>
- <http://www.pucp.edu.pe/departamento/economia/images/documentos/DDD139.pdf>
- <http://www.pucp.edu.pe/departamento/economia/images/documentos/DDD267.pdf>
- http://www.actualidadeconomica-peru.com/suplemento/supl_art_08.pdf
- <http://cies.org.pe/files/ES/bol53/PM52.pdf>
- <http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/pacifico/Revista14/06Roberto.pdf>
- <http://www.bm.ust.hk/~ced/wto.htm>
- http://www.uschina.org/public/wto/wto_archive.html#wto
- <http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/spa/2002/09/pdf/adhikari.pdf>
- http://www.wto.org/spanish/news_s/pres01_s/pr252_s.htm
- <http://www.nodo50.org/observatorio/china-omc.htm>
- http://spanish.peopledaily.com.cn/spanish/200212/23/sp20021223_60335.html
- <http://www.eumed.net/rev/china/01/mvn-02.htm>
- www.comercioexterior.ub.es/tesina/proyectos02-03/ProyectoJudithFigueras.doc
- <http://www.nodo50.org/observatorio/china-omc.htm>
- <http://site.ebrary.com/lib/bibpucp/Doc?id=10063415&ppg=225>
- <http://site.ebrary.com/lib/bibliotecapucpsp/Doc?id=10184288&ppg=21>
- Water Environment in China. www.china.org.cn
- <http://spanish.peopledaily.com.cn/rk2.htm>

- <http://www.mkm-pi.com/mkmpi.php?article184>
- <http://www.intermonoxfam.org/es/page.asp?id=3212>
- <http://www.sdpc.gov.cn>
- <http://www.stats.gov.cn/english/>
- <http://www.ccpit.org>
- <http://www.mofcom.gov.cn>
- www.worldbank.org/china/clwt-sum.htm
- <http://info.worldbank.org/etools/tradesurvey/mode1b.asp#moreinfo>
- <http://es.wikipedia.org/wiki/OCDE>
- <http://www.ucm.es/info/eid/prof/ramos/TVlv2.pdf>
- http://sev.cua.edu.co/mipymes/bloques_economicos.htm
- Department of Asian affairs (2008, Julio 3). *Trade with Countries and Regions in Asia*. Recuperado setiembre 29, 2008, de Ministry of commerce The People's Republic of China: <http://english.mofcom.gov.cn/aarticle/statistic/AsiaAfrica/200807/20080705642656.html>
- Rosen, D. H. (2005, julio 21). *China and the Changing Economic Geography of Asia*. Recuperado el setiembre 29, 2008, de http://www.aei.org/doclib/20050721_rosen.pdf
- <http://ventadirecta.wordpress.com/2007/11/19/paises-necesitan-mejor-logistica-comercial-para-competir/>
- <http://www.invertir.asia/>