



Transformación Productiva ante Cambios en la Geografía económica Global debido al OBOR

Mayo 11, 2018

Erika Catalina Vargas Yepes ^{1/}
ecvaye@hotmail.com

Resumen [El proyecto OBOR, dirigido a fortalecer la infraestructura que conecta a China con el resto del mundo, principalmente con países de Asia, Europa y Norte de África tendrá efectos sobre el comercio de países que no estén directamente relacionados con los mercados objetivo del OBOR. El potencial aumento del comercio entre China y la Unión Europea se esperaría que el acuerdo pactado entre Colombia – UE se vea afectado. Mediante la revisión de las cifras de comercio y una simulación con datos del 2017 se plantean los posibles efectos. En especial hace una presentación esquemática del proyecto y de los impactos para enunciar preguntas futuras de investigación que consideramos muy relevantes.]

Palabras claves: OBOR, infraestructura, China, comercio, Unión Europea

Clasificación JEL: [F153]

^{1/} 1. Universidad Autónoma de Bucaramanga.; 2. Artículo de trabajo de grado para optar al título de Economista ;3. Director de trabajo de grado: Tito R. Yepes Delgado. 5. Los errores u omisiones son de exclusiva responsabilidad de la autora; 6. Tipo de documento: Documento de trabajo, versión final.



Productive Transformation due to the Changes in the Global Economic Geography in behalf of OBOR

Mayo 11, 2018

Erika Catalina Vargas Yepes ^{2/}
ecvaye@hotmail.com

Abstract [The OBOR project, aimed at strengthening the infrastructure that connects China with the rest of the world, mainly with countries in Asia, Europe and North Africa will have effects on trade relations of countries that are not directly related to the target markets of the OBOR. The potential increase in trade between China and the European Union, would be expected to affect the trade agreement between Colombia and the EU will be affected. By reviewing the trade figures and a simulation with data from 2017, the possible effects are raised. In particular, a schematic presentation of the Project and the impacts to enunciate future research questions that are consider very relevant.]

Key words: OBOR, infrastructure, China, trade, European Union

JEL Clasifications: [F153]

^{2/} 1. Universidad Autónoma de Bucaramanga.; 2. Thesis to obtain the economist degree. ;3. Thesis Director: Tito R. Yepes Delgado. 4. The mistakes or omissions are the responsibility of the author. 5. Document Type: Thesis document, Final version..



CONTENIDO

1. Introducción	5
2. Marco teórico	8
3. Metodología	11
4. Contextualización	13
5. ¿Qué es OBOR?.....	18
5.1 OBOR en números.....	20
5.2 Nivel de avance.....	23
6. Competitividad.....	26
7. Comercio con la Unión Europea	30
8. Comercio con China.....	35
9. Sector agrícola.....	36
10. Simulación de escenarios.....	39
11. Esquema.....	47
12. Conclusiones	49
13. Bibliografía	41



GRÁFICAS

Gráfica No. 1 Mapa OBOR	19
Gráfica No. 2 Pilares de la competitividad	26
Gráfica No. 3 Comercio Bilateral de bienes Colombia – UE.....	31
Gráfica No. 4 Principales productos exportados a la UE	33
Gráfica No. 5 Principales productos importados de la UE.....	34
Gráfica No. 6 Comercio bilateral de bienes Colombia – China.....	35
Gráfica No. 7 Exportaciones de bienes agrícolas	36
Gráfica No. 8 Principales productos agrícolas exportados por China.....	37
Gráfica No. 9 Tendencia de importaciones.....	40
Gráfica No. 10 Resultado de simulación	43

TABLAS

Tabla No. 1 Escenario bajo	41
Tabla No. 2 Escenario más probable	42
Tabla No. 3 Escenario alto	42
Tabla No. 4 Datos de comercio.....	42
Tabla No. 5 Exportaciones de Colombia a Alemania.....	44
Tabla No. 6 Exportaciones de Colombia a Países Bajos	44
Tabla No. 7 Exportaciones de Colombia a España	45
Tabla No. 8 Exportaciones de Colombia a Francia	45
Tabla No. 9 Participación y posible porcentaje de productos en competencia con China.....	46

1. Introducción

El Cinturón y la Ruta de Seda (conocido en inglés como OBOR por One Belt, One Road) es la iniciativa del presidente de China, Xi Jinping dirigida a facilitar el comercio, la inversión y así mismo aumentar la cooperación internacional. Enfocada en fortalecer la infraestructura que conecta a China con el resto del mundo mediante proyectos a desarrollarse conjuntamente con los países en el área de influencia del proyecto ubicados principalmente en la antigua Ruta de la Seda más una ampliación con rutas marítimas. China tiene como interés principal reducir los costes de transporte de mercancías para fortalecer aún más a China como potencia comercial.

De acuerdo con Long (2015) el objetivo básico del OBOR es fortalecer la comunicación y cooperación entre Europa, Asia Sur-Oriental, Asia Central y el Medio Oriente para fortalecer su potencial de desarrollo, invertir en ventajas comparativas y formar una comunidad regional de mutuos intereses. La expectativa es que la ampliación de rutas comerciales y la mejora en las redes de transporte beneficiará no solo a China, sino también a los países participantes del proyecto, así como a otros países exportadores.

El patrón de asentamiento de la población China, cuya urbanización pasó de ser un 84% rural en 1960 a un 44% en 2015, se ha concentrado en el oriente del país. El Gobierno Chino ve imprescindible un cambio o rebalanceo de la ocupación territorial mejorando las condiciones para que se desarrollen el centro y occidente del país impulsados por el mejoramiento de la infraestructura. En ese contexto el OBOR o “Nueva Ruta de la Seda” es una pieza fundamental para materializar el efecto de la salida del comercio sin tener que transportarse a los puertos actuales en el oriente para regresar al occidente donde se encuentran los mercados principales.

A pesar del debate sobre los impactos en los sectores productivos de los países vecinos es evidente que su desarrollo económico será impactado significativamente solamente por el efecto de la infraestructura de transporte. Pese a que la apertura China trajo consigo la esperanza implícita de exportar a un mercado de consumo masivo y por su parte, de que los chinos llevarán sus estrategias de éxito en crecimiento económico a los demás países, en especial países en desarrollo, es muy claro que estos países también observarán consecuencias adversas en sus mercados locales al no poder competir con las grandes escalas de producción.

Las operaciones y cifras comerciales colombianas deben ser analizadas con el lente de los efectos causados por el proyecto OBOR. China es el segundo socio de Colombia en materia comercial pero no ocurre lo mismo en inversión extranjera. De acuerdo a un informe de ProColombia del 2016, las estadísticas de inversión extranjera directa en Colombia reflejaron una disminución en el flujo desde China la cual pasó del puesto 34 en el ordenamiento países por inversión extranjera al 44 comparando con 2015.

En años recientes también se negoció el acuerdo comercial de Colombia con la Unión Europea para tener una relación preferencial permanente lo cual le permita a las empresas Colombianas entrar sin barreras a un mercado de más de 510 millones de habitantes y así mismo tener la posibilidad de establecer alianzas productivas y comerciales. Sin embargo, esta reducción y eliminación de aranceles y barreras no arancelarias a las exportaciones colombianas para hacer más competitivos los bienes, resultarían insuficientes para competir con las cantidades y precios que ofrecería China bajo el esquema del proyecto OBOR.

No obstante, no son evidentes los canales que relacionen a Colombia con el OBOR dado que el efecto se da a través de impactos en el comercio global. De todas maneras informar sobre cifras y datos pertinentes del OBOR y enunciar potenciales cambios en los sectores de comercio que Colombia negoció con la Unión Europea debe permitir a la comunidad empresarial colombiana tener una visión del panorama ante el avance de los proyectos OBOR.

De este modo se deben resolver las preguntas ¿Cuáles son los indicadores o cifras relevantes para conocer sobre el avance del OBOR?, ¿Cuáles son las cifras o indicadores de Colombia que deberían reaccionar ante su implementación?, ¿Cuáles son los mecanismos mediante los



cuales la implementación del OBOR impactaría el comercio de Colombia con los países de Europa? para caracterizar los potenciales efectos del One Belt One Road sobre la transformación productiva ante cambios en el comercio de Colombia con los países de Europa, objetivo central de este estudio.



2. Marco teórico

El aumento de la complejidad de las sociedades va de la mano con un mayor grado de especialización de las unidades productivas que las integran. Una mayor especialización no solo permite una asignación más eficiente, además hace que las sociedades puedan disponer de una mayor variedad de bienes y servicios, lo que redundaría en una mejora del nivel de vida. A causa de las diferentes preferencias de los agentes económicos necesariamente se llega a un aumento en las transacciones de intercambio de bienes y servicios entre los mismo agentes. En teoría el comportamiento de los individuos y los motivos de las empresas deberían ser lo mismos cuando realicen transacciones dentro del propio país que cuando las realizan en los mercados internacionales. Este planteamiento está justificado en términos de la búsqueda de una mayor homogeneidad de las condiciones económicas y sociales a las que se enfrentan los agentes individuales dentro de las fronteras en comparación con las existentes entre los distintos países.

En este sentido, las hipótesis formuladas por la teoría del comercio internacional serían de aplicación a los problemas suscitados por el intercambio de bienes y servicios entre cualquier tipo de unidades económicas. Empezando con la teoría clásica, Adam Smith plantea que un país deberá exportar aquellos bienes cuyo coste total de producción en términos absolutos fuera inferior en dicho país con respecto a los otros países considerados, es decir que tuviese ventaja absoluta. En este sentido la especialización llevaría a un incremento de la producción mundial, la cual sería intercambiada con los demás países participantes del comercio, a su vez, llevaría a un incremento del bienestar.

Por otro lado, la teoría de David Ricardo basada en las diferencias de los costes del trabajo entre los países, establece que si los costes relativos son diferentes el intercambio es posible y

mutuamente beneficioso dado que permite a las naciones consumir la mayor cantidad de bienes con la misma cantidad de trabajo. Por lo tanto el país menos eficiente debe especializarse en la producción y exportación de aquel bien en el cual tenga ventaja comparativa es decir una desventaja absoluta menor. Bajo Smith un país con baja productividad en todos los sectores podría llegar a no producir nada, mientras que bajo Ricardo este se especializaría en el sector donde los otros tienen menor productividad relativa a los otros sectores. En ese contexto todos los países tienen un incentivo al comercio dada la utilización más intensiva que pueden hacer de sus factores. Intensidad que se transmite a un mayor consumo y en ese marco utilitarista a un mayor bienestar.

En contraste, el modelo de Heckscher y Ohlin el comercio internacional es el resultado de las diferencias en dotaciones de factores. Este tiene en cuenta los distintos precios y las proporciones de los factores de producción de los países que comercian. Este modelo demuestra que la ventaja comparativa está determinada por la interacción entre los recursos de un país, la relativa abundancia de los factores de producción, y la tecnología. La fuente de las ventajas comparativas es la interacción entre la abundancia y la intensidad con la cual son explotados los recursos. H-O plantea que un país exportará el bien que utiliza intensivamente su factor relativamente abundante e importará aquel bien que utilice intensivamente el factor relativamente escaso.

Los países buscan aumentar sus relaciones comerciales con más países puesto que mayor será su beneficio cuando aumente la intensidad de explotación del recurso que poseen con abundancia. Y esto se logra aumentando la demanda por aquellos bienes que requieran este factor. En el mismo sentido, estos países buscan a un mejor precio en otros mercados los bienes que no les resulte eficiente producir dada la escasez de una materia prima particular e igualmente disponer de una mayor variedad de bienes y servicios.

Históricamente el comercio internacional surge a partir de la generación de excedentes en una economía. Dado que ningún país es autosuficiente y necesita de otros para obtener los bienes y servicios que no puede producir o que su costo es muy alto, el comercio permite aprovechar las diferencias/ventajas entre países ya que es posible acceder a los mismos bienes con menores recursos. Así mismo, la especialización asociada al intercambio genera mayor

productividad. Los países se abren a las políticas de comercio puesto que este ha creado un nivel de competencia dentro del mercado que origina una constante innovación y da lugar a productos de calidad superior, empleos mejor remunerados, nuevos mercados y mayor volumen de ahorro e inversión. El comercio permite que los consumidores tengan a su alcance mayor cantidad de bienes y servicios a precios más bajos.

Es razón para la especialización e intercambio el hecho ampliamente constatado de que es más eficiente concentrar la producción. Esa reducción del coste por unidad que se obtiene del alto y especializado nivel de producción se denomina aprovechamiento de las economías de escala. Existe una relación positiva entre el intercambio y el crecimiento económico, ya que las exportaciones permiten a los países generar ingresos necesarios para financiar la importación de bienes y servicios que no pueden ser producidos localmente. Algunos estudios basados en estos enfoques han ido más allá y argumentan que el aumento de las exportaciones incentiva la actividad económica del país en la medida que estimulan avances tecnológicos en las empresas locales. Según este enfoque, la exposición a la competencia internacional demanda mayor eficiencia e innovación, al tiempo que la especialización permite el aprovechamiento de economías de escala.

La búsqueda de mayor eficiencia, mejor aprovechamiento de los recursos, disminución de los costes de producción optimiza la adecuada gestión del intercambio de los productos excedentes y lleva a los países a interactuar en el comercio internacional. Restricciones a la plena movilidad de los factores productivos, los altos costos de transporte, distintos sistemas monetarios y en general las regulaciones legales deberían ser aspectos que impidieran el comercio internacional, sin embargo, lo cierto es que todas estas divergencias aunque reales son muchas veces cuestión de grado. Con el aumento de las relaciones económicas internacionales y las vinculaciones comerciales, culturales y políticas entre los países, se produce una tendencia a una cierta armonización a nivel internacional de las condiciones en que los agentes económicos realizan sus actividades.

3. Metodología

El trabajo presenta una caracterización descriptiva que permite analizar cómo es y cómo se manifiesta el fenómeno estudiado, en este caso, el proyecto OBOR. Permite detallar el objeto de estudio a través de sus múltiples atributos. El propósito es delimitar los hechos que conforman el problema de investigación, enunciar el sentido de los cambios principales y contribuir para que futuros trabajos atiendan otras preguntas puntuales que resultan de esta versión. Adicionalmente, se realiza una simulación adaptada al riesgo comercial para obtener cifras estimadas de comercio del año 2018 que permitan analizar los posibles efectos que pueden ser ocasionados al comercio Colombia – UE dada la implementación del OBOR

1. Establecer las características principales de las unidades investigadas.
2. Analizar los efectos de la implementación de las fases del proyecto OBOR en el comercio.
3. Enunciar los efectos directos e indirectos ocasionados por la implementación del proyecto OBOR en el sector comercial de Colombia.

En concordancia con los objetivos planteados se realiza la caracterización descriptiva a desarrollarse en el trabajo. El método descriptivo permite identificar características del objeto de investigación, así mismo permite evaluar los comportamientos concretos. Esta caracterización permite identificar la asociación del proyecto OBOR con los cambios en la economía global específicamente en el comercio de los países participantes y posiblemente en países ajenos y lejanos al proyecto como Colombia.

Por un lado, el método descriptivo permite concluir con una hipótesis de tercer grado formulada a partir de las conclusiones obtenidas de la información, datos e indicadores analizados. Por el otro, de forma complementaria, la simulación permite la probabilidad de ocurrencia de que la predicción de los efectos posiblemente ocasionados al comercio COL – UE que la implementación del mismo causarían. En el presente trabajo se plantea que la implementación del proyecto OBOR puede generar efectos que afecten la economía, principalmente el sector empresarial de países que no estén directamente relacionados con el proyecto. Por lo tanto, se evaluarán los indicadores de comercio de Colombia, para poder determinar los efectos. De los datos obtenidos se concluye con una presentación esquemática para que la comunidad empresarial conozca el proyecto OBOR, sus posibles implicaciones para Colombia y las potenciales maneras de sacarle provecho.

4. Contextualización

Ante la creciente apertura de las economías para el fortalecimiento del intercambio comercial, con el propósito de aumentar la prosperidad y riqueza de los Estados, se ha venido dando paso a una nueva tendencia para facilitar dicho intercambio, el libre comercio. Concepto económico que hace referencia al libre intercambio de bienes y servicios que supone la mejor forma de alcanzar desarrollo económico aprovechando las ventajas comparativas y permite alcanzar mayores economías de escala.

Los países firman acuerdos de libre comercio que implican una progresiva reducción hasta la eliminación de los impuestos y demás barreras al comercio permitiéndole a los productos ingresar con ventaja a los mercados. Estos acuerdos son compromisos que no cuentan con plazos determinados. Al ser indefinidos facilitan planes de negocio e inversión más amplios, con una mayor estabilidad, así mismo, permiten aumentar la inversión, oportunidades de negocios más seguras, desarrollo de una oferta más competitiva, y creación de una mayor cantidad de puestos de trabajo.

Los acuerdos de comercio, como el suscrito entre la Unión Europea (UE) y Colombia, por un lado, aseguran que los productos colombianos exportados al mercado europeo ingresen con ventajas que otros países no tienen y a su vez, sucederá con los productos europeos que ingresen a Colombia. Por otro lado, la reducción de barreras no arancelarias se traduce en aspectos técnicos que facilitan el comercio, como lo son las medidas sanitarias y fitosanitarias, los asuntos laborales, las normas medioambientales, la propiedad intelectual entre otros.

Al establecer acuerdos de libre comercio que conjugan países con asimetrías económicas no siempre se incide en un mejor desarrollo para el país más débil. Los países desarrollados

presionan a los países del tercer mundo para que abran sus mercados a los productos industriales y agrícolas de las naciones desarrolladas. No obstante, se oponen a la apertura completa de sus mercados. Una razón discutible contra el libre comercio es que las barreras comerciales como cuotas de importación y la falta de subsidios agrícolas no permiten competir a los agricultores del tercer mundo en sus mercados locales y menos aún en el comercio mundial.

Según Girón(2015, pp 3)

“Hay una gran transformación hacia el interior de las naciones que ha redundado en un proceso de globalización cuyos inicios vienen desde la década de los ochenta. Pasar de un Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés) a una Organización Mundial de Comercio (OMC) y las iniciativas de acuerdos de libre comercio generalizados han ido profundizando la inserción de sectores internacionalizados cuya base está en la transformación de los mercados laborales convirtiendo la empresa tradicional en una fábrica global.”

El Acuerdo Comercial entre Colombia y la UE, que entró en vigor el 1 de agosto de 2013, marca una nueva ruta de las relaciones comerciales y económicas bilaterales, creando un marco estable para los empresarios locales e inversores de los países participantes. Los efectos de un acuerdo comercial se miden a largo plazo, sin embargo las cifras de este acuerdo para el primer año ya eran prometedoras. En efecto, en el primer año de vigencia del acuerdo se identificó una tendencia positiva en los flujos comerciales de bienes ya que de acuerdo al informe oficial de la Delegación de la Unión Europea para Colombia, las importaciones de la UE desde Colombia crecieron un 10,21%.

De acuerdo al reporte de estadísticas del primer año de la Delegación de la UE para Colombia y Ecuador, (2015, P 6)

“El crecimiento de las importaciones de la UE desde Colombia fue jalonado adicionalmente por los capítulos correspondientes a combustibles minerales (24,16%; 6.202,7 millones), café, té, yerba y mate (4,99%; € 408 millones), plantas vivas y productos de la floricultura (6,47%; € 129,8 millones), atún preparado y preservado (6,11%; € 66 millones), pieles y cueros (42,61%; € 45,6 millones), piedras, metales preciosos y bisutería (17,10%; € 44,2 millones), cobre y sus manufacturas (42,93%; 32,8 millones), entre otros “.

El gran crecimiento económico que China ha experimentado durante los últimos treinta años ha llevado a que el centro de gravedad de la economía mundial se desplace hacia el Asia Pacífico.

Actualmente, esta región es uno de los escenarios más significativos para el comercio, la inversión extranjera y las transacciones financieras a nivel global. Para el 2010, China se posicionó como la segunda economía mundial y a partir de entonces se ha consolidado como uno de los actores más importantes del comercio global (el mayor exportador y el segundo mayor importador) y en los flujos de inversión extranjera (es el principal destino para la inversión extranjera directa (IED)) en el mundo.

El reciente crecimiento de la región Asia-Pacífico ha sido impulsado por la progresiva liberalización del comercio internacional, fomentada por la inversión extranjera directa y la aparición de redes de producción globales y regionales. De acuerdo a datos de la Cepal, para el 2013 el 12% de las exportaciones latinoamericanas tuvieron como destino el mercado asiático, y para este mismo año, las importaciones representaron un 24% del total. China por su parte con la iniciativa OBOR contribuye a la integración de los mercados de la región promoviendo la conectividad via proyectos de infraestructura .

De acuerdo al Texto Completo del Plan de Acción del Proyecto del Ministerio de Comercio de China, el proyecto sistemático OBOR será construido conjuntamente por los países miembros mediante un esquema consultado que recoja los puntos clave para cada país y de esta forma lograr satisfacer los intereses de las partes. Los pilares de la iniciativa son el libre comercio y la cooperación regional. En conjunto con los pilares se encuentran los objetivos principales que fundamentan el programa, siendo estos: la coordinación de políticas, la conectividad de las instalaciones, el libre comercio, la integración financiera y los vínculos entre las personas.

Texto Completo del Plan de Acción del Proyecto, Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio de Comercio:

“La Iniciativa Belt and Road tiene como objetivo promover la conectividad de los continentes asiáticos, europeos y africanos con sus mares adyacentes. Establecer y fortalecer alianzas entre los países a lo largo de Belt and Road, establecer redes de conectividad multidimensionales y compuestas. Realizar diversificación, desarrollo independiente, equilibrado y sostenible en estos países. Los proyectos de conectividad de la Iniciativa ayudarán a alinear y coordinar las estrategias de desarrollo de los países a lo largo de Belt and Road, aprovechar el potencial de mercado en esta región, promover la inversión y el consumo, crear demandas con oportunidades de empleo, mejorar los intercambios culturales entre personas y el aprendizaje mutuo

entre los pueblos de los países pertinentes. Les permite comprender, confiar y respetarse mutuamente y vivir en armonía, paz y prosperidad”.

El paso de OBOR por los continentes de Asia, Europa y África, conecta el círculo económico de Asia oriental en un extremo y desarrolla el círculo económico europeo en el otro, así mismo cubre países con un gran potencial para el desarrollo económico. El proyecto terrestre, El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda reúne a China, Asia Central, Rusia y Europa uniendo China con el Golfo Pérsico y el Mar Mediterráneo a través de Asia Central y Asia Occidental, de igual forma conecta China con el sudeste asiático y el océano Índico. La segunda fase, la marítima, La Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI está proyectada para ir desde la costa de China a Europa a través del Mar del Sur de China y el Océano Índico por un lado y desde la costa de China a través del Mar del Sur de China al Pacífico Sur en el otro.

En concordancia con Swaine (2015) la iniciativa One Belt, One Road , desde su lanzamiento en el año 2013, se ha posicionado como elemento esencial de la política exterior China. El autor antes mencionado describe el proyecto como algo más que una iniciativa netamente económica, es esencialmente una “estrategia”. Esto a causa de sus dimensiones además de económicas, políticas, culturales y estratégicas. Quizás la dimensión económica es tratada con mayor frecuencia puesto que el compromiso chino está basado en la fuerte inversión en una serie de proyectos de infraestructura para fortalecer la conectividad entre las naciones del OBOR con las regiones al occidente de China.

Swaine (2015) plantea que, aunque generalmente se considera en términos positivos como un esfuerzo para construir y profundizar la suma positiva de lazos de desarrollo mutuamente beneficiosos, para algunos observadores chinos, la iniciativa OBOR y otras políticas económicas son adicionalmente tomadas como un medio para fortalecer la influencia política y la situación de seguridad de China a lo largo de su periferia estratégicamente importante. En este sentido aumentan las preocupaciones por la concepción del uso de la estrategia por parte de Beijing para establecer esferas de influencia poco favorables por el afán de dominio en toda Eurasia y en este sentido llegar a dominar a las naciones vecinas.

Actualmente China se enfrenta a crecientes presiones internas causadas por la ralentización del crecimiento económico, la burbuja inmobiliaria y el deterioro medioambiental. Esto ha

provocado un impacto negativo en el sector principal de la economía China, el sector industrial. Por lo tanto, China se ve obligada a buscar nuevos motores que reactiven las actividades económicas. Un mecanismo eficiente para alcanzar el objetivo es la diversificación tanto de rutas como de socios comerciales. Esto genera la apertura de nuevos mercados de consumo para un público con una demanda distinta a la tradicionalmente ofrecida. Esta apertura garantiza dos de los elementos indispensables para la estabilidad económica del país, el abastecimiento de materias primas y de energías.

Muller (2016) plantea que esta diversificación y apertura le permiten a China ampliar la estructura logística mediante la construcción de red de comercio que deja al país como operador central. En este sentido, el proyecto está orientado a desarrollar las regiones internas del país. Por este lado, se pueden controlar los conflictos y migraciones sociales internas, de tal forma que se cree estabilidad en estas regiones caracterizadas por el estado constante de conflicto. Bajo este escenario, la ejecución de las obras de infraestructura le permitan a China ampliar las operaciones comerciales con el resto del mundo y principalmente con su socio más importante, la Unión Europea.

5. ¿Qué es el proyecto OBOR?

Hace más de dos milenios, con la dinastía Han se dio un proceso de exploración de nuevas rutas comerciales, las cuales unían las principales civilizaciones de Asia, Europa y África. Años más tarde, este grupo de rutas fue popularmente conocido como “La Ruta de la Seda” a causa del principal producto comercializado proveniente de China, la seda, con destino a las mujeres de la clase alta de Europa principalmente. Por cientos de años el lema de la ruta de la seda ha pasado generacionalmente promulgando el desarrollo de los países y el progreso de la civilización. El siglo XXI caracterizado por un aire de progreso y cooperación da lugar a iniciativas enfocadas en la unión regional que permita la recuperación económica y contribuya al mejoramiento de las relaciones tanto regionales como internacionales.

One belt, one road, (una franja, una ruta) OBOR, es un proyecto iniciado por el presidente de China Xi Jinping cuyo objetivo principal es crear una ruta de comercio entre China – los países de Asia Central y Europa. Esta iniciativa lanzada en el año 2013, pretende conectar a China con el mundo mediante una red de ferrocarriles, carreteras, puertos y demás proyectos de infraestructura que sean necesarios. Las obras serán construidas conjuntamente de tal forma que se satisfagan las necesidades que cumplan con los intereses para integrar las estrategias de desarrollo de los países participantes.

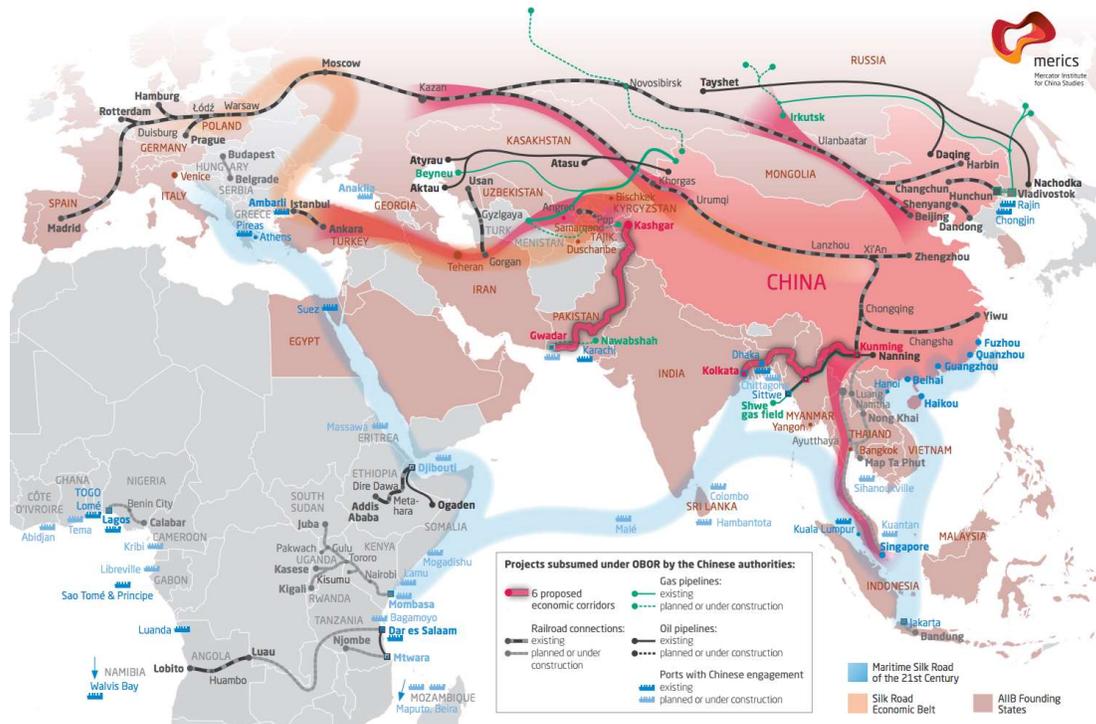
Para Müller (2016):

“La “Nueva Ruta de la Seda del siglo XXI” representa una red de conectividad compuesta por corredores económicos marítimos y terrestres entre China, Eurasia, Oriente Medio, Europa y África. De esta forma, la ruta une continentes, océanos, regiones, países, ciudades, organizaciones internacionales y regionales, instituciones financieras y tratados multilaterales y bilaterales ya existentes y nuevamente creados, yendo más allá de las

fronteras nacionales y delimitaciones geográficas. Propone múltiples sectores de cooperación que se centran primordialmente en la inversión y construcción de una red de infraestructuras y en el comercio a través de éstas”.

El proyecto OBOR consta de dos partes. La primera, el cinturón económico de la ruta de la seda (*Silk Road Economic Belt*), y la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI (*21st Maritime Silk Road*), para conectar los puertos que unan a China Oriental con Europa. OBOR está constituido por seis corredores económicos principalmente y una ruta marítima:

Gráfica No. 1 MAPA OBOR



3

Fuente: Mercator Institute for China Studies. China Mapping.

1. Puente Terrestre Euroasiático (conecta China y Rusia Occidental).



2. Corredor China - Mongolia - Rusia (conecta el norte de China con Rusia oriental a través de Mongolia)
3. Corredor China - Asia Central - Asia Occidental (conecta China Occidental con Turquía a través de Asia Central y Occidental).
4. Corredor China - Península Indochina (conecta el Sur Occidente de China con Turquía a través de Indochina).
5. Corredor China - Pakistán (conecta el Sur Occidente con Pakistán).
6. Corredor Bangladesh - China - India Myanmar (conecta el Sureste de China con India a través de Myanmar y Bangladesh)
7. Ruta de la Seda Marítima (conecta la costa China con el Mediterráneo a través de Singapur - Malasia, Océano, Mar Árabe y el Estrecho de Ormuz Indico).

5.1 OBOR en números

Según Parra (2017):

“La magnitud OBOR es espectacular en todas sus dimensiones: el objetivo es conectar 69 países de Asia, Europa, y Norte de África que, conjuntamente, representan el 35 por ciento del comercio global, donde viven unos 4.4 billones de personas, el 70 por ciento de la población mundial, aglutinan el 55 por ciento del PIB mundial y el 75 por ciento de las reservas energéticas globales. A la mayor iniciativa geoeconómica del momento se ha unido 58 socios, entre ellos potencias mundiales como Alemania, Francia, Reino Unido, España y Brasil, quedando al margen Estados Unidos por considerarlo una amenaza a su posición de hegemonía mundial”

Como objetivo principal se tiene estimular el crecimiento económico de China y de los demás países participantes. Una rápida modernización y urbanización en los países es lo que conduce a una gran demanda de carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, oleoductos y tecnología.

Además de la inversión en infraestructura, el aumento en la conectividad de algunos de los mercados menos desarrollados dará lugar a mayores oportunidades comerciales, ayudando a integrar estas naciones con China. Para Kim (2017):

“La Iniciativa Belt and Road está diseñada para ayudar a estos países a contribuir hasta un 80 por ciento del crecimiento global del PIB para el año 2050, ayudando a la cooperación económica, fomentando la inversión en infraestructura y acelerando el desarrollo. Es el plan de desarrollo más ambicioso que ha visto el mundo desde el Plan Marshall...”

El Presidente Xi contempla como principales objetivos mejorar las rutas comerciales entre los países participantes alcanzando los mercados europeos con productos Chinos en menor tiempo y a menor coste, “hacer el OBOR el medio para asegurar el abastecimiento de recursos minerales y energéticos, solventar los problemas de sobrecapacidad en sectores como el acero y el cemento”(Parra, 2017). El proyecto también significa promover la aceptación de los nuevos estándares chinos, contemplando así la transición de la manufactura de baja calidad y bajos costes, a una guiada por la tecnología por medio del proceso de innovación, Para así poder llegar el crecimiento medio de la economía esperado por China del 6.5 por ciento, imprescindible para mantener el ritmo de desarrollo actual.

Según Botero, (2015):

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

La creación de un nuevo banco multilateral impulsado por China, el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura (AIIB) es una de las iniciativas más relevantes en el ámbito de las Instituciones Financieras Internacionales. Esta entidad financiera tiene un doble propósito. Por un lado, su objetivo principal es impulsar el desarrollo de los proyectos de infraestructuras en Asia facilitando la financiación. Por otro lado, en una perspectiva más amplia, el AIIB nace

para dar respuesta a la incapacidad de las instituciones multilaterales de dar un mayor peso a los países emergentes, y en particular a China. En concordancia con Dollar (2015) *El país asiático, primer país por población en el mundo y segundo en peso económico, no veía reflejada su importancia en los órganos ejecutivos de instituciones como el FMI y, además, había mostrado su disconformidad al modesto peso otorgado por el Banco Mundial a las infraestructuras en la región*.

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

Sin embargo, estos mecanismos resultan a todas luces insuficientes para asegurar la viabilidad del proyecto. Incluso los casi 4 billones de dólares acumulados por China en su reserva de divisas empequeñecen frente a los 21 billones de dólares que algunos expertos internacionales estiman que costaría materializar la nueva Ruta de la Seda. El Banco de Desarrollo Asiático calcula que necesitará invertir 8 billones en infraestructuras para poder llevar a cabo el proyecto. Fitch, la agencia calificadora, ha estimado que la financiación de los tres primeros años fue de \$90 mil millones de dólares comprometida con los proyectos de infraestructura de la iniciativa. Proyectos notables en curso en los mercados del OBOR, incluyen el puerto Gwadar en Pakistán, grandes secciones del ferrocarril Kunming-Singapur, el puerto seco de Khorgos entre China y Kazajistán y con los primeros trenes de carga desde China a Teherán y Londres.

De acuerdo con el reporte realizado por el Instituto de Ciencias de Datos de la Universidad de Tsinghua, la Academia China de Ciencias Sociales y Thomson Reuter, (2017) el valor de transacción total de las adquisiciones de China en los países del proyecto en el 2017 alcanzaron los 33 mil millones de dólares, superando el valor total del 2016 (30 mil millones de dólares). Los principales sectores objetivo son: Industriales (58.5%), Materiales (21.9 %) y Energía y

Energía (10.7%), y dentro de las principales naciones objetivo están Singapur (58%), Mongolia (16.5%) y Emiratos Árabes Unidos (8%).

5.2 Nivel de avance 2017

El OBOR lleva 3 años en funcionamiento, y los primeros proyectos anunciados de la iniciativa se produjeron en marzo del año 2014 en Asia Central. China y Pakistán anunciaron un año más tarde el mayor proyecto de inversión de China en el extranjero, un paquete de desarrollo de infraestructura, incluyendo telecomunicaciones, por valor de 46.000 millones de dólares, bautizado con el nombre de *China-Pakistán Economic Corridor*. Las inversiones que ha realizado China hasta la fecha habrían llegado a 14.800 millones de dólares en 49 países, y se habría adjudicado contratos por valor de 92.600 millones de dólares. A continuación se detallan los proyectos:

1. OLEODUCTOS Y PROYECTOS ENERGÉTICOS

- >Refinería Yanbu , Arabia Saudita (terminada en 2016).
- >Oleoductos y gasoductos entre China - Myanmar (terminada en 2014).
- >Gasoducto entre l sur de Kazajstán y China (terminada en 2017).

2. PUERTOS

°Europa

- > Puerto de Kumport, Turquía. (Adquirido por 3 empresas estatales Chinas en 2015).
- >Puerto Piraeus, Grecia. (Adquirido por una empresa estatal China en 2016).

°Asia

- >Puerto Gwadar, Pakistán. (China adquiere los derechos de operación portuaria en 2016).
- > Puerto Hambantota , Sri Lanka. (Derechos de operación portuaria adquiridos por una empresa estatal China en 2017).



3. VIAS FERREAS

°Este de Africa

- > Ferrocarril Etiopía-Djibouti (construido por China y terminado en 2016).
- Ferrocarril Mombasa-Nairobi, Kenia (construido por China y terminado en 2017).

°Europa

- > Ferrocarril Hungría-Serbia (construido por China, bajo construcción).

°El sudeste de Asia

- > Ferrocarril China-Myanmar. (La parte china bajo construcción).
- > Ferrocarril China-Laos (construido por China, bajo construcción).
- > Tren de alta velocidad Bangkok-Nakhon Ratchasima, Tailandia (Aprobado en julio del 2017, bajo construcción por parte de China).
- > Tren de alta velocidad Jakarta-Bandung, Indonesia (construido por China, bajo construcción).

4. CARRERAS Y PUENTES

- > Carretera de Europa Occidental-China Occidental (bajo construcción y reconstrucción).
- > Carretera Taldykorgan-Kalbatau-Ust-Kamenogorsk, Kazajstán (bajo construcción).
- > Autopista Peshawar-Karachi, Pakistán (bajo construcción).
- > Carretera Karakoram, autopista entre China-Pakistán. (bajo construcción).
- > Puente Padma, Bangladesh (construido por China, bajo construcción).
- > Puente Amur, entre China y Rusia. (Bajo construcción).

5. PARQUES INDUSTRIALES

- > Parque Industrial China-Bielorrusia (Primera fase de construcción terminada por China en 2017).
- > Zona industrial de Rayong, Tailandia y China (construida por China).



>Zona de Cooperación Económica y Comercial China-Egipto Suez (construido por China).

>Parque Industrial China-Etiopía Hawassa (completado en 2016).

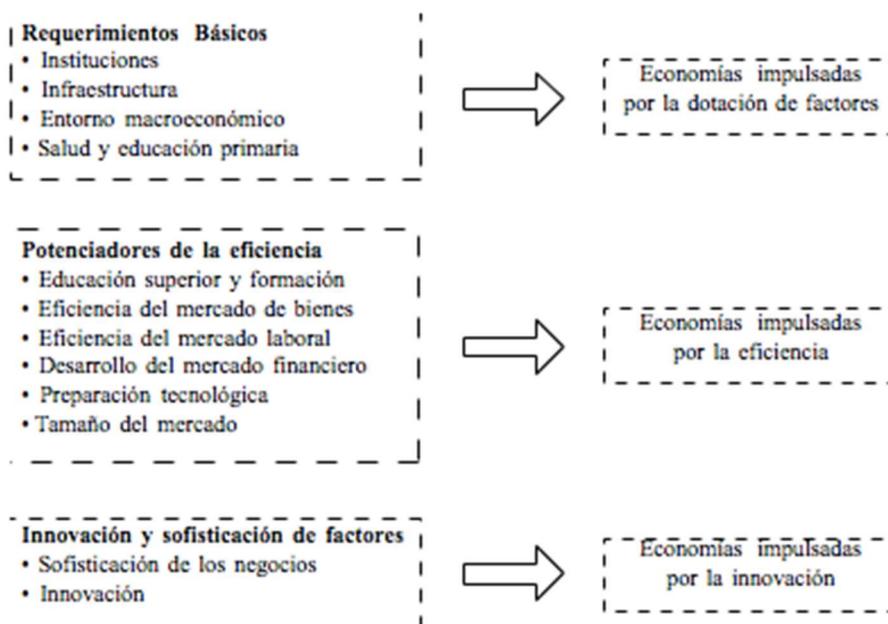
>Zona Económica Especial Khorgos, entrada oriental, Kazajistán.(Participación de control adquirida por 2 empresas estatales en 2016).

Kazajistán (49% de participación adquirida por dos empresas estatales chinas empresas en 2016)

6. Competitividad

Desde hace aproximadamente 20 años, el concepto de competitividad ha sido adoptado dado que la apertura económica ha significado nuevas oportunidades de crecimiento que traen consigo una mayor competencia, de igual forma la globalización ha tomado mayor importancia haciendo necesario el seguimiento a los indicadores de competitividad. El Foro Económico Mundial publica anualmente el Reporte Global de Competitividad con el propósito de proporcionar herramientas de evaluación comparativa para identificar los aspectos a la mejora de la competitividad. Este índice está compuesto por 12 pilares de competitividad distribuidos en 3 subíndices los cuales evalúan componentes que definen los niveles de prosperidad y crecimiento económico para así determinar las diferentes etapas del desarrollo de las naciones.

GRÁFICA No. 2 12 PILARES DE LA COMPETITIVIDAD



Fuente: Foro económico Mundial. Reporte Global de competitividad.

En principio las economías son impulsadas por la dotación de factores, principalmente mano de obra no calificada y recursos naturales. Las empresas compiten sobre la base de los precios y venta de productos básicos o materias primas por lo tanto su baja productividad resulta reflejada en los bajos salarios. A medida que los países se vuelven más competitivos donde la economía es impulsada por la eficiencia, transitan a la siguiente etapa, es decir, la competitividad es cada vez más potenciada por factores como una educación superior, buen funcionamiento de los mercados de trabajo y de bienes, mercados financieros, un gran mercado nacional o extranjero, y la capacidad para aprovechar los beneficios de las tecnologías existentes. Esta transición se ve reflejada en un aumento de la productividad y como consecuencia un aumento de los salarios.

Finalmente, las economías se trasladan a la última fase del desarrollo en cuanto siguen realizando inversiones en ciencia y tecnología, educación superior e infraestructura, es decir, cuando son impulsadas por la innovación, y de esta forma pueden sostener salarios más elevados que permitan mejores condiciones de vida. En una economía impulsada por la innovación, las empresas más avanzadas desarrollan unas necesidades de servicios en campos cada vez más especializados. Esta etapa impulsada por la innovación es la más resistente a fluctuaciones macroeconómicas y acontecimientos exógenos dado que los sectores son menos vulnerables a las crisis de costos y a las variaciones de tipo de cambio porque compiten en la tecnología y diferenciación.

Para la mayoría de los economistas, la ausencia de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de servicios de infraestructura, representan obstáculos de primera categoría para la implementación eficaz de políticas de desarrollo y la obtención de tasas de crecimiento económico que nivelen los promedios internacionales. La provisión eficiente de los servicios de infraestructura es un componente fundamental de las políticas de desarrollo, especialmente en aquellos países que han orientado su crecimiento hacia el exterior. La adecuada disponibilidad de obras de infraestructura y la prestación eficiente de sus servicios contribuyen a que un país pueda desarrollar ventajas competitivas y alcanzar un mayor grado de especialización productiva.

Según reporte del BID (2014):



“La infraestructura es un pilar fundamental de la sociedad moderna. Su adecuada dotación y administración posibilitan el desarrollo económico, generan crecimiento, aumenta la competitividad y la productividad, y con ello la inserción de las economías en el mundo. Además ayuda a la cohesión territorial y permite mejorar la calidad de vida y la inclusión social. A medida que las economías van alcanzando niveles mayores de desarrollo y su dotación de infraestructura crece, los retornos a la infraestructura aumentan, con lo cual se crea un círculo virtuoso. Este fenómeno se explica porque la infraestructura provee servicios en red”.

Las redes de infraestructura, transporte, energía, telecomunicaciones y servicios de abastecimiento de agua potable y de saneamiento constituyen un elemento central de la integración del sistema económico y territorial de un país, haciendo posible las transacciones dentro de un espacio geográfico/económico determinado. Estas redes resultan siendo un elemento base de la estructura económica de los países y de sus mercados, así como de los mecanismos concretos de articulación de las economías nacionales con la economía mundial al hacer posible la materialización de los flujos de comercio. En este sentido, las inversiones en obras de infraestructura facilitan la reducción de los costos asociados al consumo de los servicios, mejora el acceso a los mercados de bienes e insumos, e incrementan la cobertura y calidad de los servicios provistos a la población representando una mejora en el bienestar.

La inversión realizada en el sector de infraestructura y sus servicios representa efectos sobre el producto agregado en tres aspectos principalmente. En primer lugar, la infraestructura contribuye como producto final directamente a la formación del Producto Interno Bruto, (PIB). En segundo lugar se generan externalidades sobre la producción y el nivel de inversión agregado de la economía, acelerando el crecimiento a largo plazo. En tercer lugar, estas inversiones influyen en la productividad del resto de los insumos en el proceso productivo y de las empresas. Por un lado, para el caso de los factores productivos, la tierra, el trabajo y el capital físico aumentan su productividad dado que se facilita el transporte de los bienes e insumos o la provisión de los servicios, y así mismo se presente de manera eficiente la oferta del servicio. En el caso de las empresas su competitividad se ve beneficiada por la disminución de los costos, puesto que se hacen más eficientes las cadenas de provisión de insumos, de almacenamiento y de distribución.

En países en desarrollo como el caso de Colombia, los altos costos de estos servicios afectan negativamente su inserción en el comercio internacional, el impacto es similar al provocado por las distorsiones del tipo de cambio o por las barreras arancelarias. De igual forma, estos costos desincentivan el ingreso de la inversión extranjera directa, lo que afecta la tasa de inversión y el crecimiento económico. Esto conlleva a que las economías no tengan opción de sustituir importaciones, o de ampliar su base exportadora. De igual forma, la inserción de estos países a la economía mundial se complica dado que tienen un menor acceso a las nuevas tecnologías usadas por las economías con mayor grado de desarrollo.

Con la inversión del proyecto OBOR en la infraestructura que conecta a China con Europa principalmente, se espera una disminución de los precios de mercado, costos de la producción local China y aumentos de la productividad de tal modo que se intensifiquen las oportunidades para incrementar las importaciones y exportaciones de forma similar a cuando se hacen reducciones en las barreras arancelarias con un tratado comercial. El aumento de las exportaciones significa un incremento de la producción, y las importaciones presionan competitivamente sobre los productores internos. También se espera que dadas las mejores condiciones en los diferentes servicios, se produzcan mejoras en el mercado de factores logrando así el objetivo principal del proyecto OBOR.

7. Comercio Colombia - Unión Europea

El Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea, enmarcado en la política de internacionalización de la economía colombiana, está enfocado en lograr un mayor crecimiento y desarrollo económico para el país mediante la relación preferencial y permanente con el mayor importador de bienes y servicios. Mediante la eliminación de las barreras arancelarias y no arancelarias se garantiza el aumento del acceso de los bienes colombianos a un mercado de más de 510 millones de consumidores y de igual forma se espera un incremento a un mejor precio de los bienes y servicios provenientes de los países de la UE. Datos de Proexport señalan que en la negociación del acuerdo se incluyeron 9.745 productos de los cuales el 97% no tiene arancel y que Colombia antes de la negociación solo exportaba 1.469.

La Unión Europea es el segundo socio comercial de Colombia y una de las fuentes principales de inversión extranjera. Sin embargo, Colombia en el 2017 ocupó el lugar 42 en la lista de los socios comerciales de la UE a nivel mundial, el quinto puesto a nivel de América Latina y a nivel de la Comunidad Andina, Colombia es el primer socio. El acuerdo comercial entre la UE y Colombia - Perú es un acuerdo integral, que abarca el comercio de bienes y servicios con el cual el 85 % del comercio de bienes industriales con Perú y el 65 % con Colombia estarán exentos de derechos y habrá una liberalización más o menos total después del período de transición. En el caso de los bienes que no estén totalmente liberalizados, el Acuerdo contempla el aumento de los derechos de emisión para productos como el azúcar, así como reducciones arancelarias para otros productos sensibles, como el banano.

El comercio de bienes entre Colombia y la UE se ha incrementado en los últimos 10 años, como se muestra en la siguiente gráfica. En el año 2008 está en 12 mil millones de dólares y

pasa a 14.1 mil millones de dólares en el 2015. La balanza comercial se inclina tradicionalmente a favor de Colombia, no obstante, para el 2017 se registra una balanza comercial a favor de la UE de 473 millones de dólares.

GRÁFICA No. 3 COMERCIO DE BIENES ENTRE COLOMBIA Y LA UE

Valores en millones de dólares



Fuente: Elaboración propia con datos tomados de Eurostat.

De acuerdo con datos del Ministerio de Comercio el periodo comprendido entre agosto 2013 y mayo 2017, las exportaciones colombianas no minero-energéticas a la Unión Europea llegaron a 8.807 millones de dólares, lo que representa un 16,2% de crecimiento registrado en los primeros cuatro años de vigencia del acuerdo comercial, en comparación con el periodo agosto 2009 – mayo 2013, cuando las exportaciones totalizaron 7.580 millones de dólares. Los productos destacados en el aumento de las exportaciones son: máquinas y aparatos para soldar, cámaras y proyectores cinematográficos, grúas, barriles, helados, sal, frutos de cáscara frescos o secos, tomates preparados o conservados, máquinas de coser, artículos de tapicería, café y bananos, entre otros.

Si en el balance se incluyen las exportaciones minero-energéticas, se ve desde agosto de 2013 una reducción en el valor de las exportaciones. De acuerdo con datos presentados por la

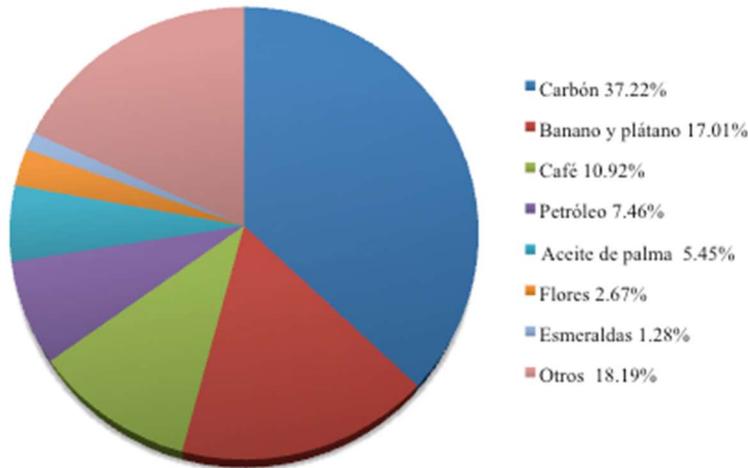
Dirección de Asuntos Económicos de Analdex, durante el primer año de vigencia las exportaciones de Colombia ascendieron a 10.149 millones de dólares, sin embargo en el periodo 2014-2015 se registró una reducción de 27,1% llegando así a los 7.396 millones de dólares. Para el tercer año del tratado, las exportaciones continuaron con la misma tendencia del periodo anterior, llegando a los 6009 millones de dólares, una reducción del 18.8%. La caída en el valor de las exportaciones a partir del año 2014 está explicada principalmente por la caída de los precios del sector minero-energético.

En concordancia con el Ministerio de Comercio, el sector que más presentó incremento en sus ventas a la Unión Europea desde la entrada en vigencia del acuerdo comercial es el agroindustrial con un aumento de 52% en los cuatro años, seguido del agropecuario con un incremento de 21,5% en el mismo periodo. Colombia pasó de registrar 493 empresas exportadoras en agosto del 2013 a registrar 606 con dicha actividad en mayo del 2017. Las empresas que ya vendían sus productos a la Unión Europea antes del TLC incrementaron su flujo de productos a esa región en promedio un 9%.

Independientemente del impacto que ha tenido en el comercio exterior la caída en los precios del petróleo, hay otro tipo de productos que en medio de una coyuntura complicada están haciéndose un espacio entre los consumidores europeos. Desde la entrada en vigencia del acuerdo la participación de los bienes no minero energético ha aumentado de manera significativa. Este sector representa el 28,7% del total de la canasta exportadora dirigida a los países de la UE.

Si bien productos como el café, el banano y las flores son los productos posicionados que registran las mejores cifras, hay otro tipo de bienes que han conquistado los nuevos mercados. Tales como conservas, aceites, y el aguacate. Por otro lado, la inversión extranjera a Colombia desde la UE pasó de \$978 millones de dólares en el cuarto trimestre del 2013 hasta US\$980 millones en el mismo trimestre del 2016, en conjunto con las 361 empresas nuevas que llegaron a Colombia provenientes del bloque desde el 2010 y que suman inversiones por \$11.250 millones de dólares.

Gráfica No. 4 PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS DE COLOMBIA A LA UE



Fuente: Elaboración propia con datos de Eurostat.

En el 2017, las exportaciones de Colombia totalizaron un valor de 6.3 mil millones dólares, un crecimiento de un 2,56% en comparación con el 2016. Las exportaciones sin incluir los bienes minero – energéticos crecieron un 16,58%. Los principales productos en el 2017 fueron el banano y plátano (café (10,92%), petróleo (7,26%), carbón (37,22%), aceite de palma (5,45%), flores (2,67%) y esmeraldas (1,28%). Para el caso de la importaciones, valor total alcanzó los 6.7 mil millones, registrando así un crecimiento de un 10,38% en comparación con el año anterior. Dentro de los principales productos importados están: vehículos y partes (7,91%), máquinas y aparatos mecánicos (19,66%), productos farmacéuticos (12,18%), instrumentos y aparatos (5,82%), máquinas y aparatos eléctricos (5,77%) y aeronaves y partes (4,71%). En 2017 los principales proveedores de Colombia dentro de la UE fueron Alemania España, Italia, Reino Unido, Francia, Países Bajos, Bélgica, Austria, y Suecia.

GRÁFICA No.5 PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS DE LA UE



Fuente: Elaboración propia con datos de Eurostat.

En cuanto al comercio de bienes agrícolas entre Colombia y la UE, en los últimos 10 años, ha aumentado, pasando de 2.14 mil millones de dólares en 2008 a casi 2,9 mil millones en 2017. Así, las importaciones agrícolas desde Colombia han crecido cada año desde la entrada en vigor del Acuerdo Comercial. De igual forma, las exportaciones agrícolas desde la UE a Colombia también han registrado una evolución favorable, con una tasa de crecimiento de un 191% desde 2008 hasta el 2017. Los principales bienes agrícolas exportados por Colombia en el 2017 son el banano y plátano (39,6%), café (25,47%), aceite de palma (15,4%) y flores (6,23%).

8. Comercio Colombia – China

Las exportaciones a China, solo representan el 3.7 por ciento del total, en el 2016 el 86 por ciento de las exportaciones de Colombia a China fueron de petróleo crudo. Dentro de los demás productos principales están las ferroaleaciones (5.1%), cobre chatarra (3.6%). Los productos agrícolas que mayor demanda registran, son el café representando el 74 por ciento de los productos exportados de este sector, las flores cortadas con un 20 por ciento de participación y frutas (3.2%). De acuerdo con cifras del OEC, los bienes más importados pertenecen a el capítulo de aparatos y material eléctrico, dentro de los cuales estan los equipos de radiodifusión (9.9%), computadoras (7.5%), teléfonos (3%). Dentro de los principales productos importados de China destacan los productos químicos orgánicos, materias plásticas y manufacturas, aceites minerales, vehículos automóviles, navegación aérea y especial entre otros.

GRÁFICA No. 6 COMERCIO BILATERAL DE BIENES ENTRE COLOMBIA Y CHINA

Valores en millones de dólares



Fuente: Elaboración propia con datos tomados de WTTS – Comtrade de UNSD.

9. Sector agrícola

Analizando los cinco años del tratado comercial, el sector agrícola es el que más se ha expandido en términos de exportaciones hacia la UE. Según cifras de la Oficina de Estadísticas de la UE, al término de dos años las exportaciones de este sector habían aumentado un 9.7 por ciento impulsadas por las exportaciones de productos como el café y el banano. “*En cuanto al comercio de bienes agrícolas con la UE, Colombia parece tener una ventaja en comparación con las oportunidades que los miembros de la asociación de países europeos registran en el país cafetero, se observa que las exportaciones agropecuarias han podido penetrar en mayor proporción el mercado europeo que el mercado estadounidense*” (Tamayo, Gómez, Ramírez, 2017).

GRÁFICA No. 7 EXPORTACIONES DE BIENES AGRÍCOLAS A LA UE

(Valores en euros)

	2013	2014	2015	2016	2017	VARIACIÓN 2013 - 2017
Banano fresco	747.178.156	698.644.569	850.433.966	834.815.073	918.171.262	22,89%
Café sin tostar y sin descafeinar	367.708.128	516.160.615	623.662.262	583.565.389	583.565.389	64,15%
Café descafeinado	993.797	987.093	2.208.396	3.195.087	3.255.527	227,58%
Aceite de palma bruto	61.223.357	73.754.583	125.534.012	164.865.810	292.448.868	377,68%
Aguacate	944.488	3.614.066	12.663.338	12.663.338	59.438.673	6193,22%
Aceite de almendra de palma o de babasú en bruto	17.204.077	31.819.595	37.734.412	56.541.313	59.249.484	244,39%
Cacao en grano	5.668.507	7.782.493	12.571.152	20.107.680	15.476.079	173,02%
Piña	310.338	1.891.391	3.605.166	7.315.651	11.449.879	3589,49%
Aceites vegetales y sus fracciones	896.332	2.444.736	2.669.005	1.050.468	5.777.485	544,57%
Ron y aguardiente de caña de azúcar	720.052	923.333	2.195.303	2.195.303	5.292.454	635,01%
Chocolate y preparaciones de cacao	640.456	661.664	907.162	1.162.501	2.158.650	237,05%
Guayaba y mango	434.152	487.959	961.505	1.131.188	1.434.148	230,33%
Naranjas	502.35	969.381	1.433.485	890.011	1.604.543	219,41%
Otros productos						
Total productos agrícolas	1.536.056.511	1.693.474.016	2.086.893.551	2.123.590.857	2.389.387.198	55,55%

Fuente: Elaboración propia con datos tomados de Eurostat.

Para la mayoría de bienes agrícolas las barreras arancelarias fueron eliminadas desde la entrada en vigor del Acuerdo Comercial, beneficiando de esta manera a una variedad de productos dentro de los que destacan las flores, las frutas, el cacao, el Tabaco y el aceite de palma. El aguacate, pasa a ser uno de los productos con mayor tasa de crecimiento de exportación. Para el 2013 las exportaciones de aguacate totalizaron casi un millón de euros y alcanzaron un valor de casi 60 millones para el año 2017. Entre los demás productos agrícolas exportados a la UE con altas tasas de crecimiento en el período 2013 y 2017, se destacan piña (+3589%), ron y aguardiente (+635%), naranjas (230,33%) aceite de palma bruto (377.68%), chocolate y preparaciones de cacao (+237%), cacao en grano (+173%), así como frutas frescas tropicales tales guayaba y el mando (230.33%) .

Si se analiza productos importantes dentro del sector, como el comercio de animales vivos, se podrá ver que en 2016 Colombia disminuyó sus exportaciones hacia la UE, pasando de 20.000 a 19.000 euros mientras que para este mismo producto la UE pasó de vender a Colombia 50.000 a 82.000 euros, lo que demuestra que hay sectores en los que la participación del país sudamericano se ha reducido mientras que los beneficios son cada vez más grandes para la Unión Europea. A pesar de esto Colombia ha sido el mayor beneficiado en cuanto a bienes agrícolas, debido a que sus exportaciones han registrado el crecimiento esperado en el acuerdo commercial. Puede que la ventaja que tiene el sector agrícola Colombiano sea pasajera en vista del crecimiento sostenido de las importaciones provenientes de la UE en el sector (Universidad Externado, 2016).

GRÁFICA No. 8 PRINCIPALES PRODUCTOS DEL SECTOR AGRÍCOLA DE CHINA

Hortalizas... 13%	Manzanas Y... 7.4%	Jugos De Verduras 4.7%	Legumbres Secas 2.8%	Coles 2.5%
	Cebollas 12%	Té 5.9%	Legumbres Congeladas 4.1%	Uvas 2.7%
Agrios 5.0%		Plantas Perfume 4.0%	Algarrobas 2.6%	Café 2.0%
			Otras Verduras 2.6%	Pimienta 1.9%
				Espicias 1.9%
				Otros Frutos Secos 1.7%

El Aceite De Pescado	Aceite De...	Ácido Esteárico	Grasa De Lana
19%	13%	11%	5.1%
Otros Aceites Vegetales Puros	Las Grasas No Comestibles Y...	Ceras	Planta Aceite De Nuez
17%	12%	7.9%	3.9%
			Aceite De Palma
			2.2%

Fuente: Exportaciones por país. Productos del reino vegetal, productos vegetales. OEC

Haciendo un análisis detallado de los principales productos agrícolas exportados por China, se puede observar que hay diferenciación con respecto a los productos más demandados por parte de la Unión Europea. Aun así, en el caso de aceites, café y bananos, el nivel de exportaciones no resulta significativo y el destino de las exportaciones chinas no es importante para países miembros de la UE.

Si bien el sector agrícola ha sido el que mejor cifras ha registrado en los años en los que el acuerdo ha estado en práctica, es importante referir que “para que el país pueda capitalizar esas oportunidades y conjurar los riesgos, es necesario avanzar rápidamente en una agenda comprehensiva de mejora del capital físico y humano” (FENALCO, 2015).

FENALCO (2015):

“ Las ventajas que se generan por el acuerdo deben ser aprovechadas por parte del gobierno colombiano, mediante la promoción de políticas que fomenten la productividad de los sectores beneficiados, principalmente el agrícola, para así mantener un comercio en el que ambas partes se ven beneficiadas, en relación con esta idea se puede también aclarar que existen productos que a pesar de tener mayores beneficios para entrar a la UE no tienen la capacidad productiva para competir a los niveles en los que las exigencias internacionales requieren”.

10. Simulación

Con el fin de obtener cifras estimadas de comercio del año 2018 para analizar los posibles efectos que pueden ser ocasionados al comercio Colombia – UE dada la implementación del OBOR, se realiza una simulación. La estructura de la información de esta simulación está basada en un modelo de equilibrio general, dada la complejidad de los datos y el manejo a nivel agregado de actores económicos y categorías de productos. Ya que el impacto del OBOR en el comercio Colombia – UE no representaría variaciones en las importaciones provenientes de la UE la simulación de escenarios se centra, principalmente, en lo referente a las exportaciones.

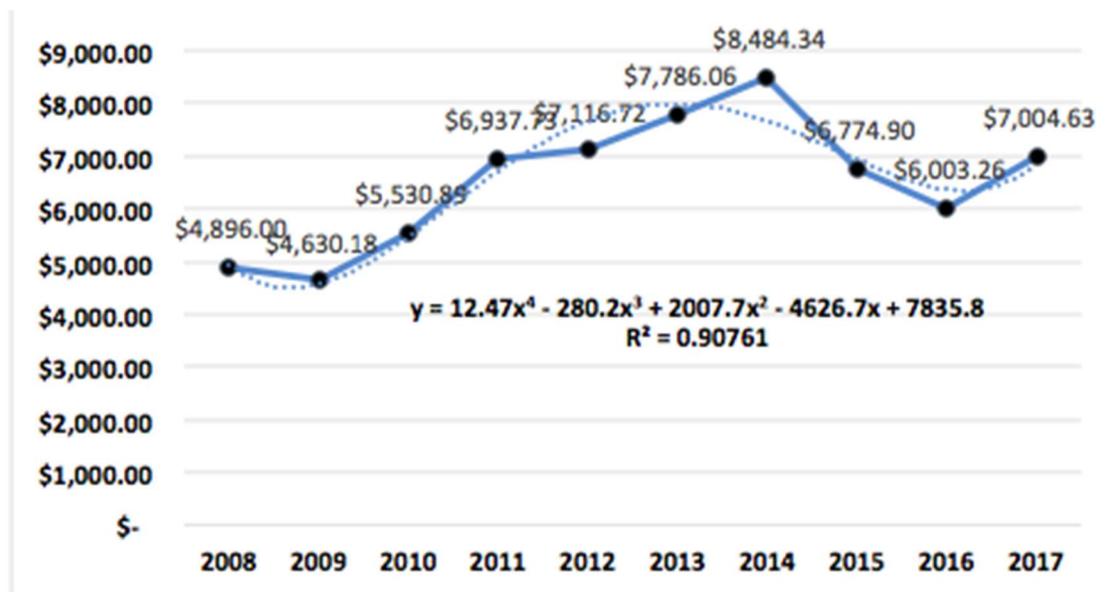
No obstante, primero se realiza el cálculo de las importaciones que realiza Colombia desde la UE ya que se requiere de este dato puesto que la simulación está en base a cómo resulta afectada la balanza comercial total de la economía colombiana bajo el escenario del proyecto OBOR. Para el año 2018 se logra una estimación a través de dos métodos: línea de tendencia y media geométrica en lo referente a las importaciones a razón de que estas no son significativamente afectadas por la implementación del proyecto. “La línea de tendencia, asociada estrictamente a una serie de datos, permite ilustrar las tendencias de los datos existentes o las previsiones de datos futuros” (Microsoft, 2010). A su vez, “la media geométrica mide la razón de cambio de una variable en el tiempo” (Berenson, Levine & Krehbiel, 2006) y se utiliza en datos relativos tales como porcentajes.

Tomando los valores de las importaciones que hace Colombia, del primer método se obtiene una tendencia polinómica que modela la fluctuación de los datos en función de máximos y

mínimos arrojando una bondad de ajuste de 0,90, lo cual es una interpretación bastante acertada de la tendencia ya que entre más se aproxime este valor a 1, más correcta va a ser la tendencia. La ecuación de tendencia se puede observar en la Gráfica No. 9. Del segundo método, siguiendo un cálculo estadístico que agrupa la progresión de los datos de una forma no lineal, se obtiene que la media geométrica esperada para el crecimiento de las importaciones es del 4,06% (véase anexo 1). De esta forma, al confrontar los datos obtenidos mediante los dos métodos, se decide descartar el crecimiento de tendencia, debido a su alto nivel de fluctuación.

GRÁFICA No. 9 TENDENCIA EN IMPORTACIONES DE COLOMBIA DESDE LA UE

Valores en millones de dólares



Fuente: Elaboración propia con datos de ITC –Eurostat

Simulación de escenarios

Se plantean tres escenarios (alto, más probable y bajo), así, en el escenario bajo (Plevnik, 2016) relaciona un incremento de la inversión en 18%, lo que a su vez permite ilustrar que el retorno debe por lo menos ser el mismo en exportaciones para China y por lo tanto, bajo este



escenario, de manera extrema el comercio UE - China reemplazará en este porcentaje al de Colombia – UE . Se procede a determinar el escenario bajo siguiendo las premisas anteriormente descritas y, además, el escenario más probable a partir de las medias geométricas calculadas para importaciones. Para el calculo de las exportaciones del escenario más probable se toma -3.52%, la media geométrica de la media de las variaciones. Por último, el escenario alto en el cual se esperaría que las importaciones de Colombia desde la UE disminuyan y las exportaciones aumenten, se calcula con el 7% siguiendo las tendencias de crecimiento ponderado y a partir de la media se toman los valores. (dando especial énfasis al resultante de 2017-2018). Los valores aproximados pueden observarse a continuación:

Tabla No. 1 ESCENARIO BAJO

Valores en millones de dólares

BAJO			
IMPORTACIONES			
APROX 2018		EXP 2018	
Media geom	Tendencia	Según (Plevnik, 2016)	BALANZA
7288,99476	8901,194	4226,130153	-3062,8646

Tabla No. 2 ESCENARIO MÁS PROBABLE

Valores en millones de dólares

MÁS PROBABLE			
IMPORTACIONES			
APROX 2018		EXP 2018	
Media geom		Media geom	BALANZA
7288,994759		4972,504032	-2316,4907



TABLA No. 3 ESCENARIO ALTO

Valores en millones de dólares

ALTO		
IMPORTACIONES		BALANZA
APROX 2018	EXP 2018	
Media geom	Media geom	
4929,6852	5514,584468	584,899268

Tabla No. 4 DATOS DE COMERCIO DE COLOMBIA

PORCENTAJE TOTAL			
	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA
EU	14,068%	15,1216%	19,1058%
China	5,4581%	18,8991%	69,7303%

A partir de estos datos, y teniendo en cuenta que la Unión Europea representa un 14,068% de las exportaciones de Colombia tal y como se observa en la Tabla No. 4, se procede a modelar una simulación donde la variable cambiante es la balanza comercial y el modelo usado es un modelo de riesgo financiero adaptado al riesgo comercial. En base a los estudios citados, para realizar la simulación se calcula con los datos del escenario más probable en relación 4 a 1 con respecto a los escenarios bajo y alto. Posteriormente se calculan datos como la varianza, el promedio, el porcentaje de representación (lo que representa la balanza de la UE en la balanza Colombiana), la desviación estándar, n , z y finalmente se calcula la probabilidad de ocurrencia de que la predicción negativa se cumpla. Los resultados se observan a continuación:

Gráfica No. 10 RESULTADO DE SIMULACIÓN

RESUMEN DEL ESCENARIO							PORCENTAJE DE REPRESENTACIÓN
Valores actuales:	BAJO	MÁS PROBABLE	ALTO	PROMEDIO	VARIANZA		
Celdas cambiantes:							
EXPORTACIONES	\$ 5,153.82	\$ 5,153.82	\$ 6,199.23	\$ 6,275.10			
IMPORTACIONES	\$ 7,004.63	\$ 7,004.63	\$ 7,004.63	\$ 4,292.69			
BALANZA U.E	\$ -1,850.81	\$ -1,850.81	\$ -805.40	\$ 1,795.42			
Celdas de resultado:							
BALANZA TOTAL	- 9,687	- 9,687	- 8,642	- 6,041	-8382.51	369304.9	0.1910581
μ	-1601.5469						
σ	607.7046		P(<=0)	0.9958			
Z	2.6354		PROBABILIDAD	0.0042			

Con la herramienta de análisis de escenarios de Excel se pudo visualizar los eventos descritos anteriormente con datos cambiantes a la balanza comercial total de Colombia. A partir de estos datos y los respectivos cálculos estadísticos se concluye que existe un 0,42% de probabilidad de que la estimación afecte la tendencia del flujo de comercio. Por lo tanto, se concluye que no hay riesgo considerable en las exportaciones, de manera que el impacto será difícil de medir dado que el crecimiento económico esperado permitirá que Colombia conserve una tendencia moderada de comercio con la Unión Europea y aún con cambios en el nivel de exportaciones UE - China logrados a partir del OBOR no se desprende un riesgo representativo para una balanza comercial que presenta valores negativos.

Por otra parte, si bien el comercio con Europa representó un flujo de divisas importante en 2017, cuando se revisa la participación para una muestra de los 36 principales países de destino de las exportaciones colombianas, los cuales representan más del 93% del importe y entre los que aparecen 9 naciones europeas: Países Bajos, Turquía, España, Italia, Alemania, Reino Unido, Portugal, Suiza y Francia, y en cada uno de ellos los principales productos de exportación que más se repiten son las exportaciones tradicionales (café y petróleo), dentro de los cuales no competimos con la economía China. En las tablas No. 5, a la No. 8 que aparecen a continuación se detalla la participación de los principales productos y destinos.

Tabla No. 5 EXPORTACIONES DE COLOMBIA A ALEMANIA

(Valores en miles de dólares)

DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO	Valor en 2015	Valor en 2016	Valor en 2017	Particip 2017	Compite con China	Prod. Diferenciado
Todos los productos	495743	475869	473226			
Café, té, yerba mate y especias	201375	218882	183034	39%	SI	SI
Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ...	101939	72046	87910	19%	NO	—
Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías	83525	68158	65865	14%	NO	—
Preparaciones alimenticias diversas	25988	24471	25100	5%	SI	SI
Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias ...	15188	16533	22545	5%	SI	NO
Azúcares y artículos de confitería	8581	9929	10625	2%	NO	
Plástico y sus manufacturas	14431	18630	15501	3%	SI	NO
Cobre y sus manufacturas	549	5386	10326	2%	SI	NO
Minerales metalíferos, escorias y cenizas	0	0	9925	2%	NO	
Fundición, hierro y acero	0	0	6028	1%	SI	NO
Manufacturas diversas	3748	4690	4487	1%	SI	NO
Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión; ...	1093	3267	3532	1%	SI	NO
Máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas; partes de estas máquinas ...	3939	2127	3304	1%	SI	NO
Perlas finas (naturales) o cultivadas, piedras preciosas o semipreciosas, metales preciosos, ...	4041	2468	3187	1%	SI	SI

Fuente: Elaboración propia con datos de Trademap y Eurostat.

Tabla No. 6 EXPORTACIONES DE COLOMBIA A PAÍSES BAJOS

(valores en miles de dólares).

Descripción del producto	Valor en 2016	Valor en 2017	Particip. 2017	Compite con China	Prod. Diferenciado
Todos los productos	1206370	1542294			
Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ...	818501	1053370	68%	NO	—
Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias ...	167955	227858	15%	SI	NO
Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías	111507	126047	8%	NO	—
Cacao y sus preparaciones	6613	9171	1%	NO	—
Plantas vivas y productos de la floricultura	27329	29483	2%	SI	SI
Café, té, yerba mate y especias	27208	22819	1%	SI	SI
Fundición, hierro y acero	11381	34191	2%	SI	NO

Fuente: Elaboración propia con datos de Trademap y Eurostat.

Tabla No. 7 EXPORTACIONES DE COLOMBIA A ESPAÑA

(valores en miles de dólares)

Descripción del producto	Valor en 2016	Valor en 2017	Particip. 2017	Compite con China	Producto Diferenciado
Todos los productos	1,159,797	975,000			
Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ...	900,170	707,317	73%	NO	—
Café, té, yerba mate y especias	63,781	61,988	6%	SI	SI
Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías	14,735	25,056	3%	NO	—
Minerales metalíferos, escorias y cenizas	27,831	24,136	2%	NO	—
Plantas vivas y productos de la floricultura	20,616	22,412	2%	SI	SI
Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias ...	20,371	18,915	2%	SI	NO
Azúcares y artículos de confitería	12,781	16,565	2%	NO	—
Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos	12,456	12,062	1%	SI	NO
Plástico y sus manufacturas	14,982	16,303	2%	SI	NO
Fundición, hierro y acero	16,719	9,980	1%	SI	NO

Fuente: Elaboración propia con datos de Trademap y Eurostat.

Tabla No. 8 EXPORTACIONES DE COLOMBIA A FRANCIA

(valores en miles de dólares)

Descripción del producto	Valor en 2015	Valor en 2016	Valor en 2017	Part. 2017	Compite con China	Prod. Diferenciado
Todos los productos	127423	170894	222473			
Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ...	55131	95058	111316	50%	NO	—
Café, té, yerba mate y especias	22355	29525	40836	18%	SI	SI
Frutas y frutos comestibles; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías	7876	9492	17432	8%	NO	—
Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos	8327	9165	14981	7%	SI	NO
Grasas y aceites animales o vegetales; productos de su desdoblamiento; grasas alimenticias ...	0	0	6608	3%	SI	NO
Preparaciones de hortalizas, de frutas u otros frutos o demás partes de plantas	2415	2372	3492	2%	SI	NO
Plantas vivas y productos de la floricultura	3121	2752	3084	1%	SI	SI
Azúcares y artículos de confitería	1333	2653	2711	1%	NO	—
Preparaciones alimenticias diversas	3178	2485	2701	1%	SI	NO
Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión; ...	2126	1817	2458	1%	SI	NO
Productos farmacéuticos	1260	1450	2382	1%	SI	NO
Perlas finas (naturales) o cultivadas, piedras preciosas o semipreciosas, metales preciosos, ...	1860	1637	2198	1%	SI	SI

Fuente: Elaboración propia con datos de Trademap y Eurostat.

Tabla No. 9 PARTICIPACIÓN Y POSIBLE PORCENTAJE DE PRODUCTOS EN Y SIN COMPETENCIA CON CHINA

TOTAL	37.766.322.538		% del TOTAL EN COMPETENCIA CON CHINA	% del TOTAL SIN COMPETENCIA CHINA
País	Dólares FOB	Particip. USD		
Países Bajos	1.542.300.946	4,1%	0.847%	0.80%
Turquía	1.405.662.511	3,7%	0.011%	0.00%
España	975.000.429	2,6%	0.389%	0.002%
Italia	480.644.555	1,3%	0.242%	0.00%
Alemania	473.225.591	1,3%	0.739%	0.009%
Reino Unido	403.092.888	1,1%	0.374%	0.01%
Portugal	397.468.399	1,1%	0.021%	0.00%
Suiza	354.328.848	0,9%	0.066%	0.005%
Francia	194.507.069	0,5%	0.191%	0.10%
TOTAL		16,5%	3%	1%

En efecto, cuando se revisan con mayor detalle las partidas de exportación a esta muestra de países, de acuerdo con la información del portal Trademap, para el año 2017, teniendo en cuenta las partidas con productos claramente diferenciados (lo que hace que la competencia no pueda ser directa) se encuentra que para estas nueve economías, si las exportaciones chinas reemplazaran las colombianas en aquellas partidas en las que de alguna forma compiten su impacto sería cercano al 3% (valor que se empareja paralelamente con la media geométrica - 3,52% y hace parte del escenario más probable), es decir 1.067 millones de dólares FOB considerando incluso partidas que agrupan productos diferenciados como la de café, té, yerbas y especias, donde la competencia no sería tan evidente. Como se mencionó anteriormente, este representa un valor no despreciable de exportación a estos países. Cuando no se consideran las partidas que agrupan productos diferenciados la afectación sería ligeramente superior al 1%, representando 466 millones de dólares FOB.

11. Esquema

El OBOR es un proyecto dirigido a facilitar el comercio, la inversión y así mismo aumentar la cooperación internacional. Enfocado en fortalecer la infraestructura que conecta a China con el resto del mundo mediante proyectos a desarrollarse conjuntamente con los países en el área de influencia del proyecto. China tiene como interés principal reducir los costes de transporte de mercancías. El OBOR busca fortalecer la comunicación y cooperación para fortalecer su potencial de desarrollo, invertir en ventajas comparativas y formar una comunidad regional de mutuos intereses.

El objetivo es conectar 69 países de Asia, Europa, y Norte de África que, conjuntamente, representan el 35% del comercio global, el 70% de la población mundial, que aglutinan el 55% del PIB mundial y el 75% de las reservas energéticas globales. El Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura, entidad creada para financiar el proyecto, estima una inversión total \$8 billones de dólares, de los cuales más de \$100.000 millones de dólares ya han sido invertidos en notables proyectos como el puerto de Pakistán, una vía férrea en Myanmar, el parque industrial en Kazajistán entre otros.

Ante la creciente apertura de las economías para el fortalecimiento del intercambio comercial, los países buscan aumentar sus relaciones comerciales por medio de tratados. El Acuerdo Comercial que Colombia firmó con la UE, esta enfocado en lograr un mayor crecimiento y desarrollo económico para el país mediante la relación preferencial y permanente con el mayor importador de bienes y servicios. Mediante la eliminación de las barreras arancelarias y no arancelarias se garantiza el aumento del acceso de los bienes colombianos a un mercado de más de 510 millones de consumidores y de igual forma se espera un incremento a un mejor precio de los bienes y servicios provenientes de los países de la UE.

Al mismo tiempo en torno a los tratados de comercio existen generalmente debates nacionales sobre por qué impulsar la apertura y la integración comercial a cambio de mantener la economía cerrada con el argumento que las empresas locales podrían así continuar beneficiándose de las ventas a los consumidores locales y generar los empleos localmente. Sin embargo, el proyecto OBOR plantea una integración económica basada en la conectividad que las obras de infraestructura permitirían sustentada en la disminución de costos logísticos reflejados en el precio final de los bienes.

En este sentido, se esperaría que dada la mayor conectividad de China –UE que trae implícita una disminución del nivel de precios ofrecidos por parte de China, la relación comercial pactada en el acuerdo entre Colombia – UE se viera afectada. Sin embargo, después de realizar los respectivos cálculos se concluye que no hay riesgo considerable en las exportaciones, aún con aumento en el nivel de comercio UE – China dado que el crecimiento económico esperado permitirá que Colombia conserve una tendencia moderada de comercio con la Unión Europea.

No obstante, cabe resaltar que el sector de más peso en la relación comercial COL – UE es el sector agrícola y los resultados relativamente positivos están sustentados en el bajo nivel comercial de la UE – China en este sector. Bajo el escenario del OBOR, Colombia sigue compitiendo con productos de poco valor agregado. Las ventajas generadas por el acuerdo deben ser aprovechadas por parte de Colombia mediante la promoción de políticas que fomenten la productividad. Así mismo, se recomienda ampliar la oferta exportable de este sector con productos diferenciados que presenten un mayor valor agregado.

12. Conclusiones

China por medio del proyecto OBOR tiene como interés principal reducir los costos logísticos y aumentar su conectividad con el resto del mundo. Permitiendo incrementar su flujo comercial basado en el menor costo final de los bienes. La inversión en infraestructura y la provisión eficiente de los servicios contribuye directamente al crecimiento del producto agregado permitiendo desarrollar ventajas competitivas para así alcanzar un mayor grado de especialización productiva, reducir costos y mejorar la rentabilidad.

El acuerdo comercial que Colombia pactó con la UE (su segundo socio comercial) enmarcado en la política de internacionalización de la economía colombiana, ha presentado cifras positivas desde la entrada en vigencia. Sin embargo, con el escenario del proyecto OBOR y el posible aumento del comercio entre China y Europa resultante de la mejor conectividad entre ellos, puede generar repercusiones sobre el comercio de la UE con Colombia.

A partir de los cálculos desarrollados se concluye que existe un 0,42% de probabilidad de que se afecte la tendencia del flujo de comercio. Por lo tanto, se concluye que no hay riesgo considerable en las exportaciones (aún con cambios en el nivel de exportaciones UE – China). Dado este coeficiente tan bajo, se estima que para futuros trabajos más comprehensivos será difícil de medir el impacto dado que el crecimiento económico esperado permitirá que Colombia conserve una tendencia moderada de comercio con la Unión Europea.

Por supuesto, es muy complejo moderar si Colombia se hubiese podido aprovechar más del comercio en el escenario que la relación comercial China – Europa presente dinámicas altas. Igualmente, un efecto que es difícil considerar y sobre el cual se debe hacer énfasis en las discusiones de competitividad en Colombia es que todos los competidores en el comercio internacional desarrollan acciones. Estas incluyen mejoramiento logístico en otras partes de la cadena, no solo el OBOR, como es el caso de la agenda de infraestructura en Colombia. También en otros frentes que afectan la productividad como la

educación, el financiamiento de las empresas, el aseguramiento de la calidad. La competitividad es más que solo logística. De esta ejercicio podemos decir que ante las dinámicas del comercio de Colombia con Europa no se espera un gran retroceso como resultado del OBOR.

Teniendo en cuenta las partidas con productos diferenciados (lo que hace que la competencia no pueda ser directa) se encuentra que si las exportaciones chinas reemplazaran las colombianas en aquellas partidas su impacto sería cercano al 3%, es decir 1.067 millones de dólares FOB. Cuando no se consideran las partidas que agrupan productos diferenciados la afectación sería ligeramente superior al 1%, representando 466 millones de dólares FOB.

Cabe resaltar, que los resultados presentados en este trabajo no deben ser tomados como proyecciones de los eventuales resultados de la implementación del proyecto OBOR sino como el signo del cambio resultado de una simulación de los efectos posiblemente ocasionados al comercio COL – UE que la implementación del mismo causarían.

Los resultados a pesar de no ser negativos para Colombia, no son del todo positivos puesto que los resultados vienen dados por las características de los productos principales exportados a la UE. Estos bienes pertenecen al sector agropecuario y acarrear un escenario de baja rentabilidad en comparación con otros bienes de mayor contenido de valor agregado. Implicación que por supuesto muestra la necesidad de incrementar el valor agregado al interior de los productos ya establecidos. Así que las ventajas generadas por el acuerdo deben ser aprovechadas por parte de Colombia mediante la promoción de políticas que fomenten la productividad y la extensión del comercio a otros productos.

Es recomendable ampliar la oferta exportable con productos diferenciados que presenten un mayor valor agregado y protejan nichos. Para poder determinar la forma de desarrollar las ventajas liberadas por el acuerdo en el sector agrícola se requiere profundizar en temas referentes a la transformación que se le pueda realizar a los productos para diferenciarlos. Y de esta forma poder ampliar la canasta exportadora del sector.



13. Bibliografía

Botero, M. (2015). ¿Qué podemos esperar de la nueva Ruta de la Seda y del Banco Asiático de Inversión en infraestructuras liderados por China?. RIE. Disponible en: http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano_es/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/asia-pacifico/ari18-2015-esteban-otero-que-podemos-esperar-nueva-ruta-de-la-seda-y-banco-asiatico-de-inversion-en-infraestructuras-liderados-por-china

Banco Interamericano de Desarrollo, (2014). Infraestructura sostenible para la competitividad y el crecimiento inclusivo. Disponible en: <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/6398/Infraestructura%20sostenible%20para%20la%20competitividad%20y%20el%20crecimiento%20inclusivo%20-%20Estrategia%20de%20Infraestructura%20del%20BID.pdf>

Chin, H (2017). The Belt and Road Initiative and its Business Implications. Fung Business Intelligence. IberChina. Disponible en: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2010/march/tradoc_145896.pdf2017.http://www.iberchina.org/files/2017/OBOR_Business_Implications_Fung.pdf

Delegación de la UE para Colombia y Ecuador, (2015) Informe Estadísticas del primer año desde la entrada en vigor del acuerdo comercial. Disponible en https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/02._primer_year_vigencia_acuerdo_comercial.pdf

Delegación de la Unión Europea (2017) . Panorama general de las relaciones comerciales y de inversión (2013-2016). Implementación del acuerdo comercial entre Colombia y la Unión Europea. Disponible en: https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/implementation_del_acuerdo_comercial_colombia_ue_2013-2016.pdf

Delegación de la Unión Europea (2018). Cinco años de implementación del Acuerdo Comercial (2013-2017). Las relaciones económicas y comerciales entre Colombia y la Unión Europea. Disponible en: https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/las_relaciones_economicas_y_comerciales_entre_colombia_y_la_union_europea._cinco_anos_de_implementacion_del_acuerdo_comercial_2013_2017_1.pdf

Dollar, D. (2015 p 162 - 172). China's rise as a regional and global power: The AIIB and the One Belt, One Road. Horizon No. 4 Center for International and Sustainable Development. Disponible en: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/China-rise-as-regional-and-global-power.pdf>

Gaucht, K. (2016). On the EU Trade Agreement with Colombia and Perú. International Trade Committee of the European Parliament.

Girón A (2015, marzo) Zonas libres de comercio. ¿Un camino para el desarrollo?, Revista Problemas del Desarrollo 180 (46): 3 – 9, Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/118/11832979001.pdf>

Kim, T. (2017). A great deal of activity, plenty of risk: M&A in the Belt & Road. Thomson Reuters. Disponible en: <https://blogs.thomsonreuters.com/answeron/great-deal-activity-plenty-risk-ma-belt-road/>

Levine, D; Krehbiel, T; Berenson, M (2016). *Statistics. 6th edition*. Pearson Education. New York. Soporte de Microsoft Disponible en: <https://support.office.com/es-es/article/1%C3%ADneas-de-tendencia-en-gr%C3%A1ficos-f6ffa76c-80e1-4fab-9aa0-ddc7840a7cc3>

Müller, M (2016). One Belt, One Road: el sueño chino y su impacto sobre Europa. Barcelona Centre for International Affairs. CIDOB. Disponible en: https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionales/n1_148_one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa/one_belt_one_road_el_sueno_chino_y_su_impacto_sobre_europa

Müller, M (2016, p 4). One Belt, One Road: el sueño chino y su impacto sobre Europa. Barcelona Centre for International Affairs. CIDOB.

Müller, M (2016, p 2). One Belt, One Road: el sueño chino y su impacto sobre Europa. Barcelona Centre for International Affairs. CIDOB.

Parra, Á (2017). OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructura mundial liderada por China. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6361686.pdf>

Parra, Á (2017, P 4). OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructura mundial liderada por China. Instituto Español de Estudios Estratégicos.

Plevnik, J. (2016). The Belt and Road initiative and its implications for southeast Europe. Center of International Relations and Sustainable Development. Disponible en: <https://www.cirsd.org/files/000/000/002/31/67f684e0a596914a7247de6fb59b2947b122b5e4.pdf>

Schwab, K (2011). The Global Competitiveness Report 2010 -2011. World Economic Forum. Disponible en: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2010-11.pdf

Swaine, M. (2015). “Chinese Views and Commentary on the One Belt, One Road Initiative”. China Leadership Monitor No. 47. Disponible en: <https://www.hoover.org/sites/default/files/research/docs/clm47ms.pdf>

Tamayo, R; Duque, C; Redondo, M. (2017) El TLC con la Unión Europea y sus implicaciones en el sector agrícola colombiano. Sinapsis (9), 1, 42 – 58. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6172073.pdf>

Thomson Reuters, Tsinghua University Institute for Data Science. (2017). Cross-Border Merger and Acquisitions in the Belt and Road Regions. Disponible en: <https://www.thomsonreuters.cn/content/dam/openweb/documents/pdf/china/report/CrossBorder>



%20Merger%20and%20Acquisitions%20in%20the%20Belt%20and%20Road%20Regions0908.pdf?elqTrackId=0EE8284C449F3E22E92F2A4C21510715&elqaid=2917&elqat=2

Referencia de las cifras de comercio

Eurostat. Cifras de comercio bilateral, Colombia con la Unión Europea. Disponible en: http://ec.europa.eu/eurostat/data/database?p_p_id=NavTreeportletprod_WAR_NavTreeportletprod_INSTANCE_nPqeVbPXRmWQ&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-2&p_p_col_pos=1&p_p_col_count=2

International Trade Centre. Trademap. Cifras de comercio de Colombia con la Unión Europea. Disponible en: <https://www.trademap.org/Index.aspx>

The Observatory of Economic Complexity. Cifras de exportación de productos del reino vegetal de China. Disponible en: <https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/chn/>

The Observatory of Economic Complexity. Cifras de comercio de Colombia. Disponible en: <https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/col/>

World Integrated Trade Solutions. Cifras de exportación e importación de China – Colombia. Disponible en: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/es/Country/USA/Year/2016/TradeFlow/Export/Partner/CHN/Product/All-Groups>



Anexo 1

Datos de comercio bilateral de bienes entre la Unión Europea y Colombia

Año	Exportaciones	Importaciones	Balanza comercial	Variación IMP	MEDIA	MEDIA GEOMÉTRICA	Variación EXP	MEDIA	MEDIA GEOMÉTRICA
2008	\$ 7.114,00	\$ 4.896,00	\$ 2.218,00						
2009	\$ 5.691,26	\$ 4.630,18	\$ 1.061,08	-5,43%	0,95		-20,00%	0,80	
2010	\$ 6.705,77	\$ 5.530,89	\$ 1.174,88	19,45%	1,19		17,83%	1,18	
2011	\$ 9.700,85	\$ 6.937,73	\$ 2.763,12	25,44%	1,25		44,66%	1,45	
2012	\$ 11.104,61	\$ 7.116,72	\$ 3.987,89	2,58%	1,03		14,47%	1,14	
2013	\$ 10.149,90	\$ 7.786,06	\$ 2.363,84	9,41%	1,09		-8,60%	0,91	
2014	\$ 10.868,56	\$ 8.484,34	\$ 2.384,23	8,97%	1,09		7,08%	1,07	
2015	\$ 7.396,40	\$ 6.774,90	\$ 225,50	-20,15%	0,80		-31,95%	0,68	
2016	\$ 6.008,80	\$ 6.003,26	\$ 5,54	-11,39%	0,89		-18,76%	0,81	
2017	\$ 5.153,82	\$ 7.004,63	\$ -1.850,81	16,68%	1,17	4,06%	-14,23%	0,86	-3,52%

Fuente: Elaboración propia con datos tomados de Trademap.