

## **Freight train coming. New rail routes between China and Europe will change trade patterns. The new Silk Railroad will challenge airlines and shipping firms**

Enviado por cristobalrn en Lun, 10/02/2017 - 12:41

### **Cita:**

The Economist [2017], "Freight train coming. New rail routes between China and Europe will change trade patterns. The new Silk Railroad will challenge airlines and shipping firms", *The Economist*, London, 16 de septiembre, <https://www.economist.com/news/business/21728981-new-silk-railroad-will-...> [1]

### **Fuente:**

The Economist

### **Fecha de publicación:**

Sábado, Septiembre 16, 2017

### **Revista descriptores:**

Competencia mundial. Disputa hegemónica [2]

Estudios de caso: actividades - empresas [3]

Fronteras del capital [4]

Relaciones entre empresas estados y sociedad [5]

### **Tema:**

La iniciativa china de la nueva ruta de la seda y los peligros que trae para las empresas de transporte aéreo y marítimo de mercancías

### **Idea principal:**

Como resultado de la iniciativa impulsada por China de crear una "Nueva Ruta de la Seda", el comercio entre este país y Europa está aumentando rápidamente. En 2016, más de 500 mil toneladas de carga fueron trasladadas en tren entre China y Europa como resultado de esta iniciativa; antes de 2013, no se transportó ni una tonelada.

Durante mucho tiempo, los productores manufactureros de las regiones internas de China fueron reacios a exportar debido al elevado costo de transportar sus mercancías hacia los puertos y posteriormente hacia los mercados de destino. Esto frenó la industrialización y el desarrollo de estas regiones. El desarrollo de una red de trenes de carga hacia Europa tiene la finalidad de impulsar la industrialización y el desarrollo de las regiones más pobres de China al abrir una nueva ruta comercial para ellas. La ruta terrestre a través de Asia Central entre China y Europa es relativamente corta (11 mil kilómetros) respecto de la ruta marítima entre ambos puntos (24 mil kilómetros). Aunque la iniciativa avanza a paso acelerado, se enfrenta también a algunos problemas, como los diferentes anchos de vía existentes en distintos países, lo que encarece y vuelve más lento el traslado.

Los volúmenes de carga que se trasladan entre China y Europa se están elevando

rápidamente: entre 2013 y 2016, la carga que se traslada entre ambos puntos se cuadruplicó en términos de peso. La importancia de la ruta está aumentando también términos de valor de las mercancías que se transportan. Las empresas occidentales han mostrado gran entusiasmo por el transporte de mercancías en ferrocarril entre China y Europa debido a que les ayuda a disminuir costos. Por ejemplo, en la industria de los electrónicos de alta tecnología –donde los consumidores desean recibir sus productos con prontitud– es mucho más barato trasladar las mercancías hechas en China por tren que por avión.

Ante estos cambios, las aerolíneas y las empresas de transporte están comenzando a sentir amenazados sus intereses. Una pregunta que surge es: ¿cuán importante proporcionalmente será el transporte de mercancías por tren entre ambas regiones respecto del total? Al respecto, se estima que hacia 2020 una décima parte del volumen de mercancías que se trasladan entre China y Europa se moverá en tren (aproximadamente 1.7 millones de contenedores). Y en un plazo más largo, se espera que la modernización de las vías y de las tres principales rutas entre China y Europa permitirá que la capacidad de traslado férreo sea de 3 millones de contenedores. Sin embargo, *The Economist* sostiene que hay razones para dudar que eso sucederá. La más importante es que China planea detener los subsidios gubernamentales para el transporte férreo de carga hacia 2020, lo que hará que la expansión de las redes de trenes sea más lenta.

Así las cosas, el transporte marítimo de mercancías tiene poco qué temer en el corto plazo. Es cierto que el transporte en tren reduce las perspectivas de crecimiento para las empresas de transporte marítimo de carga, pero –de acuerdo con el jefe ejecutivo de Maersk, la empresa más grande del mundo en el sector– esto no disminuirá los contratos ya existentes para el transporte marítimo.

El transporte aéreo de carga, en cambio, es mucho más vulnerable. El año pasado se transportaron en tren 180 mil toneladas de mercancías entre China y Europa occidental (el resto se trasladó hacia Rusia y Europa del este). Esta cantidad es insignificante respecto de los 52 millones de toneladas que se transportan por mar pero es importante en relación a las 700 mil toneladas de mercancías que se trasladan por aire entre esos puntos. Mucho del transporte de mercancías que actualmente se hace por aire podría cambiar y hacerse por tren. La principal condición para que esto suceda es que Rusia levante la restricción para que alimentos occidentales atraviesen su territorio por vía terrestre, que es uno de los principales obstáculos para el transporte de mercancías por tren entre China y Europa.

### **Datos cruciales:**

En 2016, más de 500 mil toneladas de carga fueron trasladadas en tren entre China y Europa como resultado de la iniciativa de la “Nueva Ruta de la Seda”. Antes de 2013, no se transportó ni una tonelada.

### **Nexo con el tema que estudiamos:**

El estado chino está buscando la manera de fortalecer sus vínculos comerciales con algunas regiones del mundo y de mejorar su competitividad (mediante el abaratamiento de los costos de transporte y la reducción de los tiempos de traslado) para así ampliar los espacios para la realización de las mercancías producidas por las empresas chinas. Encontrar estos espacios y

contribuir a la aceleración del proceso de reproducción del capital es crucial para que China, la “fábrica del mundo” del capitalismo del siglo XXI, pueda hacer frente a graves tendencias que lo amenazan, como el exceso de capacidad industrial y la sobreproducción.

Sobre el proyecto chino de “un cinturón, una ruta” puede consultarse <http://let.iiec.unam.mx/node/1363> [6] y <http://let.iiec.unam.mx/node/1365> [7].

---

**Source URL (modified on 9 Octubre 2017 - 12:07am):** <http://let.iiec.unam.mx/node/1502>

#### **Links**

[1] <https://www.economist.com/news/business/21728981-new-silk-railroad-will-challenge-airlines-and-shipping-firms-new-rail-routes-between-china>

[2] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/12>

[3] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/16>

[4] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/18>

[5] <http://let.iiec.unam.mx/taxonomy/term/20>

[6] <http://let.iiec.unam.mx/node/1363>

[7] <http://let.iiec.unam.mx/node/1365>