

MONUC 2025

GUÍA ACADÉMICA FEM



MONUC

Modelo de Naciones Unidas de la
Universidad Católica de Pereira

DEBATIENDO EL PRESENTE, CONSTRUIMOS EL FUTURO



GUÍA ACADÉMICA
MONUC 2025



MONUC

Modelo de Naciones Unidas de la
Universidad Católica de Pereira

Carta de bienvenida

Carta de la secretaria general 03

Carta de la directora académica 04

Carta de bienvenida de la
Directora de presidencia 05

Glosario 09

Introducción al comité 11

Historia del comité 14

Tema 1 19

Qarmas 35

Tema 2 37

Qarmas 47

Bibliografía recomendada 48-49

Referencias bibliográficas 50

Tabla de contenido

Secretaria general

Pamela Torres

Soy Pamela Torres, estudiante de séptimo semestre de Negocios Internacionales de la Universidad Católica de Pereira y me emociona profundamente poder darles la bienvenida a esta edición de MONUC 2025. Creo firmemente que este modelo es una gran oportunidad para fortalecer nuestra capacidad de escuchar, argumentar con respeto y proponer cambios que trascienden. Espero que cada delegado pueda encontrar en este espacio un lugar para expresarse libremente, construir lazos de amistad y descubrir lo valioso de trabajar unidos por un bien común. Los invito a vivir MONUC 2025 con emoción, con ganas de aprender y de conocer nuevas ideas. Que cada momento aquí nos motive a seguir creyendo en el diálogo como la mejor herramienta para transformar la realidad. Bienvenidos a esta gran aventura!

Pamela Torres
Cel:3014277079
Email: Pamela.torres@ucp.edu.co



MONUC

Modelo de Naciones Unidas de la
Universidad Católica de Pereira

Directora Académica

Isabella Trujillo

Es un honor darles la bienvenida a MONUC 2025 en la Universidad Católica de Pereira.

Soy Isabella Trujillo Manrique, estudiante de Negocios Internacionales y Administración de Empresas, y este año tengo el privilegio de ser la Directora Académica.

Para mí, MONUC no es simplemente una simulación; es un espacio vivo donde el diálogo, la diplomacia y la colaboración transforman ideas en propuestas, y donde las diferencias se convierten en oportunidades para aprender. Aquí cada palabra y negociación son una oportunidad para crecer como personas y profesionales.

Lo que más me emociona es cómo este evento reúne culturas y perspectivas diversas con un mismo propósito: aportar soluciones creativas a los retos globales. Este es un lugar para escuchar, ser escuchados y descubrir que en la diversidad está nuestra mayor fortaleza.

Como Directora Académica, mi compromiso es que vivamos esta experiencia en un ambiente inclusivo, dinámico y respetuoso, donde todos puedan participar con confianza.

¡Bienvenidos a MONUC 2025! Estoy segura de que será una experiencia inolvidable.

Isabella Trujillo

Cel: 3205503642

Email: Isabella.trujillo@ucp.edu.co



MONUC

Modelo de Naciones Unidas de la
Universidad Católica de Pereira

Directora de presidencia

Mariana Vanegas

Estimados delegados, es un placer saludarlos. Soy Mariana Vanegas, su coordinadora de presidencia. Estoy muy ansiosa por conocerlos a todos, estoy completamente segura de que esta será una experiencia inolvidable tanto para ustedes como para nosotras.

Si en cualquier momento necesitan ayuda o tienen alguna inquietud no teman por preguntar ya que siempre estaré dispuesta a ayudarlos. Espero que esté MONUC 2025 les inspire a seguir creando y asistiendo a estos espacios educativos tan enriquecedores.

Espero y aspiro que cada una de las comisiones esté llena de buena comunicación, compañerismo y mucho respeto.

Y recuerden:

“La educación es, sencillamente, el alma de una sociedad pasando de generación en generación”. Gilbert K. Chesterton. (1874-1936).

Confiamos en ustedes delegados.

Atentamente,

Mariana Vanegas

Cel:3102217061

Email:kmsp1005@gmail.com



MONUC

Modelo de Naciones Unidas de la
Universidad Católica de Pereira



MONUC

Modelo de Naciones Unidas de la
Universidad Católica de Pereira



PRESIDENTE DEL COMITÉ

Estimadas delegaciones:

Me presento ante ustedes, mi nombre es Juan José Vergara Beltrán, estudiante de Negocios Internacionales de la Universidad Católica de Pereira, presidente del comité Foro Económico Mundial para esta edición 2025 de Monuc.

Primero que todo, quiero que tengan presente en nosotros, sus presidentes de mesa, una figura de apoyo para este proceso tan enriquecedor, comprendiendo que se trata de un espacio de aprendizaje que marcará un precedente muy valioso en su formación académica y profesional, un lugar para aquellos que se atreven a experimentar sin miedo a fallar. Aventurarse a vivir un modelo de Naciones Unidas refleja la valentía y el liderazgo de cada uno de ustedes, así que sientanse con la plena tranquilidad de que tienen todo lo necesario para marcar la diferencia. Honrado de acompañarlos en esta ocasión, con gusto estaré atento para darle respuesta a todas sus inquietudes.

Sin más preámbulos, les doy la bienvenida al Modelo de Naciones Unidas de la Universidad Católica de Pereira 2025.

Atentamente,

Juan José Vergara Beltrán, Presidente de mesa FEM.

juanl.vergara@ucp.edu.co



MONUC

Modelo de Naciones Unidas de la
Universidad Católica de Pereira



VICEPRESIDENTE DEL COMITÉ

¡Apreciados delegados reciban un cordial saludo!

Les extiendo la bienvenida a esta gran experiencia llamada MONUC 2025. Mi nombre es Mariana Velásquez, actualmente me encuentro cursando séptimo semestre de Negocios Internacionales y he tenido el placer de participar en 2 modelos de Naciones Unidas, los cuales me permitieron el desarrollo de habilidades tales como dominio del público, liderazgo y pensamiento crítico. Les comparto mi gusto por acompañarles en esta ocasión en la vicepresidencia del presente comité especializado: Foro Económico Mundial (FEM).

Les invito a sacarle el mayor provecho al evento que están a puertas de vivir, podrá llevarles a descubrir nuevas habilidades y adentrarse en un mundo donde sus ideas tienen el potencial de ser soluciones para el mundo. Finalmente, decirles que estaré atenta a sus consultas. ¡Juntos haremos de esta una gran vivencia!

Atentamente,
Mariana Velásquez Loaiza, vicepresidenta de mesa FEM.
mariana.velasquez@ucp.edu.co

DELEGACIONES

- Estados Unidos de América
- República Popular China
- República Federal de Alemania
- República Federativa de Brasil
- República de la India
- Japón
- República de Sudáfrica
- Reino de Arabia Saudita
- Estados Unidos Mexicanos
- República de Singapur
- República de Colombia
- República Socialista de Vietnam
- República de Indonesia
- Reino de Marruecos

Empresas multinacionales:

1. Amazon
2. Alibaba
3. Tesla
4. Microsoft
5. Aramco
6. Huawei

GLOSARIO

Cadenas de Valor Globales (CVG): Se refiere al compendio articulado de actividades que se llevan a cabo en distintos puntos geográficos, siendo que cada etapa de los procesos de producción ocurre en un lugar distinto para aprovechar ventajas comparativas específicas (Legiscomex, s. f.)

Desacoplamiento: Desarticulación de las cadenas de valor y reducción de la interdependencia, especialmente en el aspecto tecnológico como resultado de sanciones, restricciones o rivalidades estratégicas, entre otras disrupciones geopolíticas en el sistema comercial (Youkhadar, 2024).

Friendshoring: Enfoque de reestructuración que consiste en reubicar partes de una cadena de producción o suministro hacia países con los que haya menor riesgo de disrupciones y sea más predecible el proceso, dadas unas condiciones favorables como la coincidencia política, alianza estratégica o estabilidad geopolítica (Casilda, 2025).

Megaproyectos: En palabras de flyvbjerg et al. (2003) son “Grandes inversiones en capital, de costo muy elevado (a menudo por encima de los mil millones de dólares), técnicamente complejas, de largo tiempo de ejecución, con múltiples actores involucrados y con impactos significativos en la economía, la sociedad y el medio ambiente.”

Modelo de Sustitución de Importaciones: Es una estrategia de desarrollo económico al interior de un país, consistente en el reemplazo de productos importados producidos en el extranjero por bienes fabricados nacionalmente. Esto se ejecuta por medio de protección arancelaria, respaldo estatal a las industrias y políticas de incentivo (Vazquez, 2017).

Modelo de Sustitución de Importaciones: Es una estrategia de desarrollo económico al interior de un país, consistente en el reemplazo de productos importados producidos en el extranjero por bienes fabricados nacionalmente. Esto se ejecuta por medio de protección arancelaria, respaldo estatal a las industrias y políticas de incentivo (Vazquez, 2017).

Reshoring: Es una práctica estratégica empresarial que busca relocalizar las operaciones de producción al país de origen de la empresa o a otro lugar geográfico que resulte más conveniente para optimizar una cadena de valor (Cámara de Comercio de Sevilla, 2024).

Resiliencia económica: Refiere la capacidad que tiene una cadena productiva o una organización económica para anticiparse, resistir y recuperarse frente a disrupciones o emergencias, generando un balance entre eficiencia y estabilidad (Hallegate, 2014).



INTRODUCCIÓN AL COMITÉ

El Foro Económico Mundial está planteado como un escenario de diálogo internacional multilateral. Lo que se busca en este contexto es generar estratégicamente articulaciones entre los sectores público y privado para la cooperación entre Estados y corporaciones multinacionales desde sus propias potencialidades, haciendo frente conjunto a los retos del panorama económico actual.

El propósito esencial de las discusiones al interior del comité gira en torno a la generación de alianzas y propuestas innovadoras de integración reconociendo el impacto trascendental de las organizaciones empresariales transnacionales en las agendas estatales e intergubernamentales de proyección económica y política. Con esto presente, no se promueve un ejercicio en el que solamente se materialicen acuerdos formales, por el contrario, se busca diseñar un esquema de acción que permita enfrentar los procesos de transformación multisectorial en las interacciones entre Estados a nivel global considerando los efectos de sus particularidades políticas y ambientales.

Precisamente, el entorno internacional actual que presenta una fuerte interdependencia entre gobiernos y actores privados se ve inmerso en recurrentes tensiones geopolíticas sumadas a cambios estructurales de las interacciones comerciales y cadenas de suministro, surgiendo la necesidad de soluciones construidas desde la diplomacia, la cooperación y la competencia justa, estructurando negociaciones complejas que reflejen la rigurosidad de cada delegación respecto a su coherencia de relacionamiento acorde a la situación actual de reconfiguración internacional en diversos ámbitos.

En este sentido, la fragmentación del orden económico internacional, como primer eje temático, propone en el FEM un debate alineado a la adaptación de los mecanismos de integración en los procesos de consolidación de nuevos bloques geopolíticos que están transformando el comercio internacional y las cadenas de valor globales. Dichos mecanismos deben garantizar estabilidad y aprovechamiento de oportunidades para los actores del debate.

En segundo lugar, este proceso de reconfiguración tiene relación directa con la diplomacia de la infraestructura y los megaproyectos, en la cual hay un financiamiento internacional como un elemento estratégico de proyección de poder e integración interestatal, lo cual moldea en gran medida los riesgos considerados en las distintas formas de asociación público-privada alrededor del mundo. Es crucial entonces analizar la competencia geoeconómica, los impactos ambientales de estas iniciativas y sus implicaciones políticas que inciden en las tensiones entre potencias y actores intermedios a la hora de hablar de cooperación.

Alineados a esta discusión, han tomado protagonismo proyectos como la Iniciativa de la Franja y la Ruta que, desde el año 2013, ha promovido la creación de grandes corredores de vinculación intercontinental en materia logística, tecnológica y energética, ejerciendo gran influencia en distintas regiones del mundo (Correa, 2019). Seguidamente, entra en el escenario internacional el megaproyecto denominado B3W (Built Back a Better World) propuesto por el G7 en 2021 con el propósito de impulsar también la consolidación de infraestructura sostenible y transparente (García, 2023). Como estos, existen muchos otros proyectos a gran escala, como el Canal de Panamá ampliado, el Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (Brasil, Perú y Bolivia) o el Corredor Económico del Norte (África Oriental) que buscan, de una u otra manera, generar procesos de integración económica y comercial fortaleciendo la articulación regional para ser competitivos en un escenario global.

Tales procesos tienen efectos políticos y sociales los cuales serán clave para el desarrollo de debates en organismos de diálogo y cooperación como el FEM.

Se comprende, finalmente, que este foro económico es el espacio ideal para una comunicación dirigida al desarrollo integral de las naciones y corporaciones directamente interesadas, dejando de lado la visión conflictiva del relacionamiento internacional para dar paso a un diálogo que permita poner al servicio colectivo las capacidades individuales de cada sector en aras de establecer un orden y un equilibrio global sostenible.



HISTORIA DEL COMITÉ

El Foro Económico Mundial surgió en 1971 en su primera fase como una fundación sin fines de lucro, bajo el precepto de que las empresas además de generar prosperidad económica tienen la responsabilidad hacia la sociedad y naturaleza. En su segunda fase, convocó a los principales líderes políticos y empresariales de organizaciones no gubernamentales, sindicatos y sociedad civil, además de una comunidad de jóvenes e innovadores sociales. Más adelante en su tercera fase, el foro añadió a sus capacidades la investigación y desarrollo de conocimientos, publicando informes que invitan a discusiones políticas. Finalmente, en su cuarta fase, se crearon plataformas de colaboración, con el objetivo de que la sociedad global trabaje para encontrar soluciones a problemáticas globales.

Miembros y fundadores:

Fundada por Klaus Schwab en 1971 y a través de los años se han ido incorporando miembros. Dentro estos se encuentran líderes políticos, tales como Jefes de Estado y ministros. Asimismo, lo componen empresas multinacionales, organizaciones internacionales, como la ONU, académicos y expertos, líderes de la sociedad civil que abarca sindicatos, organizaciones no gubernamentales, también se encuentran los jóvenes líderes y emprendedores participando en programas como el de Global Shaper y medios de comunicación, todos los anteriores participantes en la Conferencia de Davos que se realiza cada año en Davos, Suiza.

Misión:

Mejorar el estado del mundo promoviendo la cooperación público-privada, así es como proporcionan una plataforma global, imparcial y sin ánimo de lucro para la conexión entre partes interesadas para establecer confianza y construir iniciativas para la cooperación y el progreso.

FUNCIONES

- Principios y motivaciones del comité

Para efectos de la discusión al interior del comité, es importante tener presente el carácter multiactor y transnacional del Foro Económico Mundial, resaltando las oportunidades que deben crearse respecto a la construcción de consensos e identificación de posibles alternativas estratégicas para el equilibrio comercial global en medio de los conflictos y las tensiones.

Con lo anterior, el desarrollo de este espacio debe estar alineado a los siguientes principios rectores:

- La multilateralidad es el eje central de la vinculación cooperativa entre actores públicos y privados con intereses coincidentes y fortalezas complementarias.
- La innovación en las propuestas de acción y colaboración para el desarrollo es imprescindible en el escenario del debate, tomando la sostenibilidad como elemento determinante en las decisiones de cada delegación.
- La búsqueda de justicia social simultánea a la de progreso económico debe permitir promover el equilibrio entre ambos conceptos al momento de proyectar alianzas interinstitucionales.
- La participación de los actores estatales y empresariales en la discusión ha de manifestar una rigurosa evaluación de riesgos, identificando amenazas geopolíticas, económicas, ambientales, sanitarias, entre otras. De este modo, se espera una construcción colectiva de resiliencia a través del estudio interdisciplinar crítico de los conflictos globales.

Así, los móviles en este contexto giran en torno a la reflexión del panorama comercial y político internacional que ha venido formándose en la última década de camino al 2030, con el impacto, además, de grandes fenómenos como la proliferación de megaproyectos alrededor del mundo financiados por potencias económicas, buscando que se adapte la gobernanza global a dichas transformaciones por medio de la diplomacia y la cooperación.

- Rol de las delegaciones

Dada la naturaleza del comité, la estructura de participación está mediante la intervención de miembros representantes tanto del sector público, como del privado; quienes deberán proteger unos intereses propios de sus actividades particulares y presentar sus propuestas de desarrollo que busquen el beneficio de todas las partes involucradas.



FORO ECONÓMICO MUNDIAL - ROL DE LAS DELEGACIONES

Delegaciones de países	Delegaciones de empresas
<ul style="list-style-type: none">• Su interés radica en la protección de su soberanía económica y seguridad frente a la intervención extranjera, buscando consolidar redes de acceso a mercados y sostenibilidad en los procesos de inversión que recibe.• Presenta propuestas alineadas a la integración regional y el fortalecimiento de políticas públicas aplicables al sector privado.• Analiza y evalúa el impacto sobre su nación de la fragmentación geopolítica en el comercio, promoviendo la resiliencia nacional; y de las iniciativas internacionales basadas en megaproyectos de infraestructura impulsadas en distintos puntos geográficos estratégicos.	<ul style="list-style-type: none">• Su interés está dirigido a sostener el equilibrio en la rentabilidad, competitividad y las CVG que hacen parte de su red comercial.• Expone las oportunidades y los riesgos que suponen los cambios en las relaciones comerciales internacionales para las organizaciones en términos logísticos y de inversión.• Plantea propuestas de negocio ligadas a los megaproyectos de infraestructura y a las nuevas configuraciones del comercio ante la transformación de bloques económicos a nivel global.• Apuesta por la diversificación de cadenas de suministro, acoplando

- Diálogo transversal del comité

El Foro Económico Mundial, en su calidad de entorno de cooperación interinstitucional en asuntos de estructuración y organización comercial, está directamente vinculado con el comité de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Esta iniciativa de comunicación inter-comités responde a su complementariedad en el diseño y regulación de la economía global para generar consensos, permitiendo a las delegaciones de ambos comités construir posiciones coordinadas de acuerdo al desarrollo de cada espacio, explorando el modo en el cual las decisiones tomadas al interior de la OMC pueden tener incidencia directa o indirecta sobre los proyectos planteados en el FEM, siendo de la misma manera en sentido contrario. Así, el propósito de ello es el de producir determinaciones conjuntas, considerando que los temas abordados necesitan tanto de un tratamiento centrado en la cooperación, como de un marco normativo a tener en cuenta para cada movimiento. Por ello, cualquier delegación contará con las facultades para solicitar mociones dirigidas a la realización de reuniones bilaterales o unilaterales con miembros del comité OMC, consolidando sus estrategias de acción sustentadas en la articulación entre diversos actores.

TEMA

Tema 1: Reconfiguración de las cadenas de valor globales ante tensiones geopolíticas y comerciales

Las cadenas de valor están planteadas como el resultado conjunto de la articulación en una serie de actividades cuyo propósito es el de agregar valor a un producto próximo a comercializar. Se trata entonces de un proceso que considera detalladamente la proyección del producto desde su construcción conceptual, producción, distribución y tratamiento de marca hasta el modo en que sea posible reciclarlo o aprovecharlo al momento de cumplir su vida útil principal. El punto crucial para comprender la importancia de las CVG en el contexto internacional radica en el análisis de las interacciones entre diversos agentes estatales y privados involucrados en el proceso de adquisición de valor de un producto, detallando su estructura de operaciones conjuntas y las estrategias adoptadas para maximizar la eficiencia de las dinámicas (Romero, 2009).

Existen diversos modos en los que se relacionan las empresas en las CVG, determinados por el rol que desempeña cada una en el proceso económica y logísticamente, existiendo cadenas de coordinación mediante el mercado, modulares, relacionales, cautivas y jerárquicas (Romero, 2009). Este tipo de vinculaciones comerciales están ligadas a procesos políticos y de gobernanza que cambian constantemente e inciden radicalmente sobre las dinámicas por medio de las cuales se genera la cadena de valor de los productos a nivel global, razón por la cual son cruciales los actores estatales para que se logre cumplir el principal objetivo de dicho relacionamiento entre empresas, aprovechar en la mayor medida posible las oportunidades de la globalización.

Ahora, en este contexto, las CVG no sólo están enfrentando inestabilidades producto de las tensiones geopolíticas y comerciales alrededor del mundo, sino también en relación a la visión de sostenibilidad como principal eje de adaptación.

Así, surge un concepto que, desde cada particularidad de las empresas y los Estados, se ha buscado insertar en los modelos productivos, siendo este el de Economía Circular. Allí, se busca darle un enfoque a las CVG hacia la reutilización, el reciclaje y la eficiencia en el aprovechamiento de los recursos. Desde proyectos como el Plan de Acción de Economía Circular de la Unión Europea, aparte del propósito ambiental, se quiere reducir la dependencia de insumos estratégicos, aumentando la resiliencia ante disrupciones geopolíticas, evidenciando la importancia de la innovación sostenible en la reconfiguración del comercio internacional (García, 2023).



Fuente: Servicio de Investigación del Parlamento Europeo (2023)

de operaciones comerciales internacionales se concentren en el movimiento de insumos intermedios gracias a tratados de libre comercio, acuerdos, tecnología e infraestructura de transporte, generando grandes avances para las industrias, especialmente de economías emergentes, las cuales han podido especializarse en las actividades en las que mejor reflejan resultados, aprovechando la disponibilidad de materias primas en un mercado internacional altamente competitivo respecto a sus precios (Boddin, 2016).

Por ejemplo, con hechos como la ampliación del Canal de Panamá para 2016, se evidencia la implicación de las transformaciones tecnológicas y la infraestructura de transporte sobre la eficiencia del comercio, el cual depende precisamente de las oportunidades de movimiento de diferentes materias primas o intermedia. Así, dicho proyecto de expansión en capacidad logística del Canal, permitió el traslado de mayores volúmenes de mercancías en un menor tiempo de tránsito, generando incluso que se diseñara un nuevo buque denominado Neo-Panamax exclusivamente para aprovechar las nuevas características de esta infraestructura. Lo dicho ha tenido un impacto en el movimiento logístico de todo el continente, haciendo que centros de transbordo alrededor de Sur América hayan tenido un crecimiento del 34% aproximadamente gracias a la nueva oferta del Canal de Panamá (Hyodo y Miller, 2021).

Por otro lado, México también es un caso de análisis, considerando que está ampliamente integrado en cadenas de valor regionales dadas sus condiciones de relacionamiento y cercanía con Estados Unidos, uno de los mercados más atractivos para las empresas multinacionales. La industria automotriz mexicana es en gran medida representativa en este aspecto, considerando que el 40% del valor en exportaciones de México corresponde a insumos en etapas intermedias de producción (autopartes o ensamblajes esenciales como motorizaciones), teniendo un 92% de dichos insumos con el contenido local requerido bajo el marco del T-MEC (González, 2025).

- Evolución Histórica de las CVG

La historia de la implementación del concepto de Cadenas de Valor Globales tiene sus precedentes en los procesos de cambios en las políticas económicas de los países en vía de desarrollo, como los del lado sur en el continente americano, siendo las consignas del Consenso de Washington cruciales para la expansión de las CVG.

Para la década de los 80, el modelo de Sustitución de Importaciones en Sudamérica estaba resultando ser poco efectivo para su propósito. Al contrario de estar reduciendo las importaciones de bienes que se pudieran producir nacionalmente, lo que se estaría realizando era importar bienes intermedios sin producir el valor en conocimiento requerido por ley al interior de las industrias. Con esto, el FMI y el Banco Mundial promovieron la apertura de los mercados en este tipo de naciones para que las empresas multinacionales pudieran establecerse allí y fomentar el movimiento económico en los países, mejorando también las condiciones operativas de las corporaciones privadas logrando consolidar redes de producción sin administrar plantas directamente (Gereffi, 2015).

Así, es en 2001 cuando se introduce el concepto de “especialización vertical”, en la cual la percepción de las cadenas de valor globales daría un giro hacia la medición de la eficiencia en los procesos productivos en términos de cuánto valor agregado habría presente en las operaciones de comercio internacional, dándole una visión de funcionalidad y estrategia geográfica para invertir en diferentes países, frente a la tradicional mirada de poder industrial que promovía la concentración de capacidades productivas en un territorio específico (Coveri y Zanfei, 2023).

- Importancia económica de las CVG

Dado que las operaciones de producción por parte de las empresas ya no se realizan completamente en un sólo lugar, se tiene que el impacto global de este modelo basado en las cadenas de suministro ha permitido que, según la Organización Mundial del Comercio (2023), aproximadamente el 50% del total

de operaciones comerciales internacionales se concentren en el movimiento de insumos intermedios gracias a tratados de libre comercio, acuerdos, tecnología e infraestructura de transporte, generando grandes avances para las industrias, especialmente de economías emergentes, las cuales han podido especializarse en las actividades en las que mejor reflejan resultados, aprovechando la disponibilidad de materias primas en un mercado internacional altamente competitivo respecto a sus precios (Boddin, 2016).

Por ejemplo, con hechos como la ampliación del Canal de Panamá para 2016, se evidencia la implicación de las transformaciones tecnológicas y la infraestructura de transporte sobre la eficiencia del comercio, el cual depende precisamente de las oportunidades de movimiento de diferentes materias primas o intermedia. Así, dicho proyecto de expansión en capacidad logística del Canal, permitió el traslado de mayores volúmenes de mercancías en un menor tiempo de tránsito, generando incluso que se diseñara un nuevo buque denominado Neo-Panamax exclusivamente para aprovechar las nuevas características de esta infraestructura. Lo dicho ha tenido un impacto en el movimiento logístico de todo el continente, haciendo que centros de transbordo alrededor de Sur América hayan tenido un crecimiento del 34% aproximadamente gracias a la nueva oferta del Canal de Panamá (Hyodo y Miller, 2021).

Por otro lado, México también es un caso de análisis, considerando que está ampliamente integrado en cadenas de valor regionales dadas sus condiciones de relacionamiento y cercanía con Estados Unidos, uno de los mercados más atractivos para las empresas multinacionales. La industria automotriz mexicana es en gran medida representativa en este aspecto, considerando que el 40% del valor en exportaciones de México corresponde a insumos en etapas intermedias de producción (autopartes o ensamblajes esenciales como motorizaciones), teniendo un 92% de dichos insumos con el contenido local requerido bajo el marco del T-MEC (González, 2025). Además, dicho porcentaje tuvo un 42,8% de participación en las importaciones que realizó Estados Unidos de tales elementos sólo entre enero y abril del 2024.

En general, esto evidencia las oportunidades de especialización que ha tenido México gracias a sus procesos de integración mediante CVG's, aprovechando la importación de materias primas desde países aliados, pero también aumentando sus potencialidades en el valor agregado de las mercancías para convertirse en exportador principal de insumos, aportándole desde la industria nacional un 77% del valor agregado de estos, y no solo en un punto intermedio en la producción sin mayores diferenciales (Vázquez, 2025).

- Tendencias actuales de reconfiguración de las CVG

La tecnología de análisis y las herramientas de Inteligencia Artificial se han convertido en un actor esencial en la reconfiguración de las CVG por permitir un mayor control sobre cada etapa de las operaciones comerciales de las cadenas de valor, generando pronósticos de demanda, control de inventarios, independencia operativa de las plantas frente a inconvenientes y claridad en la trazabilidad de los productos. Es importante conocer el impacto de dichos elementos para comprender la transformación que están teniendo los movimientos comerciales en el mundo que necesitan adaptarse más rápidamente a los shocks que traen las tensiones políticas o casos fortuitos de emergencias globales como la ocurrida durante la pandemia de Covid-19. También, es importante analizar la discusión en torno a las políticas de control que algunos países ejercen sobre ciertos tipos de tecnología, lo cual genera inestabilidades de competencia entre quienes pueden hacer uso de dichas herramientas especiales de tecnología y aumentan su eficiencia frente a quienes no por las restricciones (Budler et al., 2023) .

En segundo lugar, la sostenibilidad, no solo como eje central de las agendas de las principales ONGs, es una apuesta que también impacta directamente el futuro comercial global, dejando de ser un riesgo externo para ingresar como pilar crucial de las disrupciones en las cadenas y el diseño de las mismas. Los efectos ambientales, como olas de calor, inundaciones o sequías, han llegado a tal punto de significar un 0,6- 4,6% aproximadamente de pérdidas en la economía mundial a través de golpes a la productividad.

En este contexto, cadenas de manufactura intensivas radicadas especialmente en Estados Unidos y China están sufriendo los mayores efectos de la situación climática del planeta, siendo entonces focos de la reestructuración económica y comercial no sólo por el ámbito político sino también por el medioambiental (Sun et al., 2024). Lo anterior, constituye una problemática presente en todos los escenarios de debate referentes a estrategias de mejoramiento de las cadenas de valor, involucrando adaptaciones necesarias en logística, relocalización de etapas de producción en las cadenas, creación de calendarios de producción, entre otras.

Con lo anterior, es posible identificar los casos puntuales de cuatro economías conectoras que han tomado una posición determinante en el desplazamiento de cadenas de valor, además del caso mexicano ya mencionado. Estas son:

- Vietnam: Este territorio se ha convertido en un hub exportador regional de vinculación de cadenas de valor asiáticas que han sustituido parte de la producción electrónica y de manufactura ligera que se concentraba en China, constituyéndose como un nodo clave para empresas que buscan reducir costos y riesgos y convirtiéndose en un destino de inversión atractivo dado su gran desarrollo comercial, alcanzando el 15° puesto en exportaciones a nivel global y acumulando alrededor de US \$424 mil millones en exportaciones totales (Observatorio de Complejidad Económica, 2023b).
- Indonesia: Con un valor en exportaciones que ronda los US \$290 mil millones, es un nodo de convergencia comercial entre Asia y el Pacífico. Posee un gran mercado interno, industria manufacturera y emergente industria electrónica, recursos naturales y políticas de protección a la inversión extranjera, haciendo que sea una opción latente en el panorama empresarial para sustituir localizaciones de determinados eslabones en las cadenas de valor relacionadas principalmente con materias primas o ensamblajes (Observatorio de Complejidad Económica, 2023a).

- Marruecos: Ha venido actuando como un puente comercial entre el continente africano y el europeo, principalmente con el puerto y Zona Franca de Tánger Med, un importante nodo logístico en esta vinculación intercontinental, albergando alrededor de 1.300 empresas. Allí, el sector textil y el automotriz han sido los responsables de poner a Marruecos en el mapa económico como una opción viable para relocalizar operaciones en el marco de las relaciones comerciales entre África y Europa (Tanger Med, 2023).
- El efecto geopolítico en las CVG: nearshoring y friendshoring.

En el panorama comercial internacional existe un factor determinante que ha generado cambios fundamentales en el diseño y concepción de cadenas de valor globales. Dicho elemento está ligado a las tensiones geopolíticas que se vienen desarrollando en las últimas décadas con motivo de ostentar el poderío hegemónico de la economía global y de la tecnología, produciendo dos aspectos, principalmente: controles estratégicos y procesos de reconfiguración alineados hacia la regionalidad utilizando estrategias como el nearshoring o el friendshoring que buscan disminuir los riesgos ante posibles shocks económicos por las mencionadas tensiones entre países.

Considerando los riesgos geopolíticos, las empresas y gobiernos comienzan a optar por desacoplarse y relocalizar parcialmente algunas etapas de su producción en la cadena (reshoring), ya sea acercando su inversión a los mercados finales que atiende (nearshoring) o movilizar dichas etapas a países que en términos políticos ofrezcan condiciones favorables de seguridad a la inversión. Un ejemplo claro de esto se da en Latinoamérica, especialmente en México, donde ingresa un gran flujo de inversión extranjera buscando maximizar los beneficios logísticos que conlleva establecerse en estos países dada su cercanía con un mercado altamente apetecido como lo es el estadounidense (Vásquez, 2024).

Según una encuesta realizada por el Foro Económico Mundial (2024) a distintos empresarios de corporaciones multinacionales, el 92% de este tipo de empresas considera que la mejor opción actualmente para salvaguardar la integridad de sus cadenas de valor, aumentar su resiliencia y reducir los riesgos de pérdidas es recurrir a la relocalización a puntos estratégicos de vínculo comercial y político, sin dejar de lado que se trata de un proceso altamente costoso.

Ahora, este tipo de decisiones empresariales tiene efectos sobre diferentes sectores más allá de la propia incidencia al interior de las empresas.

- A corto plazo, las empresas atraviesan por reajustes logísticos y evaluación de aumento en los costos, generando un cambio de proveedores internacionales.
- A mediano plazo, los territorios receptores de esas nuevas iniciativas de inversiones que buscan relocalizarse experimentan incrementos en el gasto público y privado dirigido a nuevos espacios de innovación y desarrollo que pueden constituirse como oportunidades de empleo y avance industrial.
- A largo plazo, se tiene la preocupación de que aquellos países que no atraigan inversión o experimenten fugas de capital presenten desequilibrios en el acceso a tecnología industrial y disminución de capacidades productivas (Rabanal, 2023).



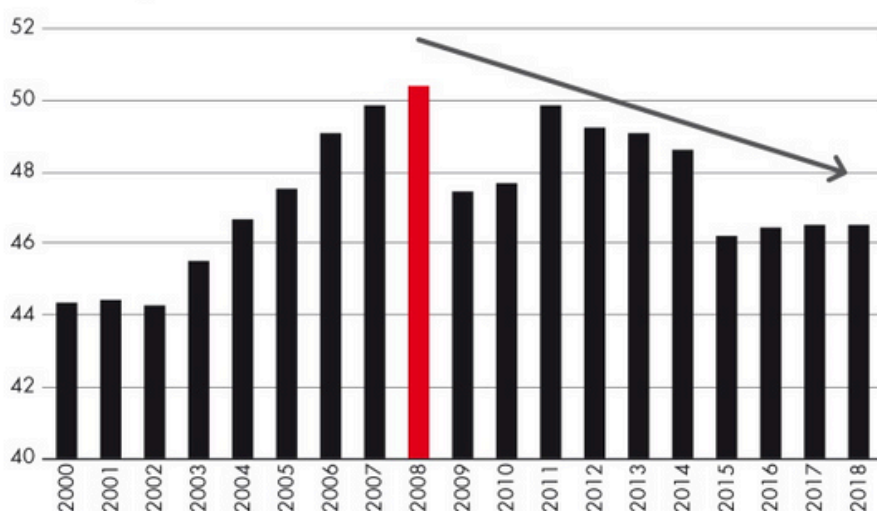
Fuente: Purolator (2025).

- Principales coyunturas geopolíticas ligadas a las CVG
 -
- Estados Unidos y China

Durante las últimas décadas, Estados Unidos y China han representado una particularidad propia de la época globalizada que se vive actualmente, en la cual estas naciones representan bloques económicos contrarios entre sí, pero a su vez, han sido socios comerciales fundamentales. Su rivalidad ha trascendido diversas dimensiones, comenzando por inconvenientes ligados a la tecnología. Con ayuda de herramientas como la Inteligencia Artificial se ha propiciado una relación bipolar con ecosistemas totalmente diferenciados consolidando sanciones, restricciones, reglas y estándares que han moldeado la interacción comercial entre el país norteamericano y el asiático en el contexto tecnológico. Tal es el caso de Huawei y SMIC quienes han sido objetivo de sanciones para prohibir la exportación de tecnología en China. De este modo, otros países, en este caso Vietnam, se posicionan en las opciones de relocalización dada su baja supervisión a la tecnología sensible (García, 2023).

Ahora bien, la única solución no ha sido relocalizarse en otro países menos rigurosos o exigentes, sino incluso destinar todos los esfuerzos de su cuerpo productivo para generar autosuficiencia tecnológica en China, atender su demanda nacional y abandonar la dependencia de sus antiguos aliados occidentales (Reshoring), estructurando entonces una política de “doble circulación” (García, 2023).

Figura 1. Participación mundial en las cadenas globales de valor (en %, 2000-2018)



Nota: Los resultados para 2016-2018 son un pronóstico de UNCTAD-Eora.
Fuente: Base de datos UNCTAD-Eora, Natixis.

Fuente: García (2023).

Con la imagen anterior, es posible notar la disminución en la última década de la participación mundial en las cadenas de valor, considerando las inestabilidades que amenazan al sector público y privado, dejando la discusión abierta acerca del beneficio o riesgo que pueden traer consigo los modos en que se estructure la producción de un bien.

- Rusia y Ucrania

Luego del inicio de la disputa territorial entre Rusia y Ucrania iniciada en 2022, se desarrollaron una serie de interrupciones a las cadenas de suministro alrededor del mundo.

Por ejemplo, en el ámbito energético, la prohibición europea de importar carbón, acero, madera y petróleo rusos afectó en gran medida las rutas de comercio en el continente, no solo por la suspensión de las relaciones, sino por las restricciones aplicadas a cualquier intervención aérea, portuaria o terrestre entre los territorios, generando pérdidas de aproximadamente USD 91 mil millones, los cuales representaban para el momento de la aplicación de las sanciones un 58% del comercio entre Rusia y la UE (Zelicovich, 2023).

Restricciones a CVG durante la pandemia de COVID-19

Durante la crisis sanitaria vivida para el año 2020 con la pandemia de Covid-19, algunos países restringen la comercialización en el exterior de artículos médicos y medicamentos para garantizar la disponibilidad interna de los mismos. Pasada la crisis, se comprende que dichas medidas sólo fueron un factor agudizante de la emergencia económica que trajo consigo la pandemia al contribuir a desequilibrios en el mercado devaluando esa reserva de las naciones exportadoras y encareciendo desproporcionadamente tales productos en la mayoría de países (Grassia et al, 2022).

Según un informe de UNCTAD (s.f.), para el primer cuatrimestre de 2020, se experimentó un aumento de aranceles y medidas restrictivas de exportación a los productos médicos relacionados con asistencia a la crisis del Covid-19, entre los que se encuentran termómetros, equipos de protección, desinfectantes y ventiladores de asistencia respiratoria. Se dice, en este estudio, que hasta 323 medidas comerciales restrictivas habrían sido aplicadas hasta mediados de 2021 y el 57% seguirían activas, sabiendo que desde 2020 este tipo de productos aumentaría su demanda en un 186%. Esta dinámica haría que los países en desarrollo necesitarán recursos financieros adicionales estimados en US\$ 2.5 billones para enfrentar los impactos económicos, sanitarios y sociales de la pandemia; esto incluye costos de importaciones más altos, depreciaciones de moneda, caída de exportaciones no médicas y la necesidad de fortalecer producción local.

Con lo anterior, la situación se tornó crítica y evidenció un efecto rotundamente negativo de la reconfiguración de CVG en medio de una coyuntura de emergencia sanitaria a nivel global sobre naciones que dependían de las importaciones para abastecerse de insumos médicos. Por ejemplo, Abassi, Rubin y Voelker (2020) en un informe presentado a la CEPAL, describen que que menos del 4 % de los productos médicos esenciales, como ventiladores, pruebas diagnósticas, mascarillas, eran producidos dentro de la región; el resto provenía del exterior, lo que dejó a estos países muy vulnerables ante restricciones de exportación

En Ecuador, el precio de estos insumos aumentaría entre 5 y 10 su proporción habitual, cifra que se replicó regionalmente en territorios como Brasil, con un aumento aproximado de 6 veces el valor normal de los insumos mencionados (Pompeu y Slovic, 2023).

En consecuencia, las desigualdades al interior de esos países dependientes de importaciones aumentó, en el aspecto del acceso a productos de primera necesidad en el marco de la emergencia, dejando a poblaciones rurales o de menores ingresos sufriendo retrasos en tratamientos o que los trabajadores de la salud estuvieran expuestos a riesgos mayores dada la crisis (UNCTAD, s.f.).

- Rusia e Irán

Dadas las características de las relaciones diplomáticas de Irán y Rusia con el lado occidental del mundo, las sanciones económicas que se les han aplicado dieron paso a un fenómeno de reestructuración de sus rutas comerciales a través del Mar Caspio evadiendo las opciones tradicionales. Con esta nueva vía comercial, se intercambian petróleo, gas, alimentos, entre otros elementos manufacturados. Al utilizar este corredor, no solo se reducen los costos y tiempos de tránsito en un 40% aproximadamente, sino que se logra también mantener activas cadenas alternativas de valor (Grupo Goberna, 2025).

Para el año 2023, el comercio en Irán con los estados del Mar Caspio fue de alrededor de USD \$3.8 mil millones, excluyendo el petróleo crudo. La cantidad de bienes comercializados alcanzó las 6.9 millones de toneladas, de las cuales Rusia tuvo una participación de 4.04 millones de toneladas, posicionándose como el socio más grande para Irán. Ahora, en general, el llamado Corredor Internacional Norte-Sur (que integra a Rusia e Irán a través del Caspio) transportó más de 8 millones de toneladas en 2022, entre contenedores de alimentos, metales, madera y petróleo, lo que representó un incremento del 65 % respecto al año anterior. (Financial Tribune, 2023).

Por otra parte, también es importante mencionar el proyecto ferroviario entre Irán y Azerbaiyán, acercando la distancia de vinculación comercial con Rusia. Se denomina Astara-Rasht, planteado como una oportunidad de desarrollo con capacidad estimada de transporte de aproximadamente 10 millones de toneladas al año, evidenciando la apuesta en la región por una nueva configuración de cadena de valor (Khatinoglu, 2024).

Con lo anterior, sumado a las implicaciones comerciales que tiene este proceso paulatino de integración entre ambas naciones, también se hace necesario analizar los impactos que tienen este tipo de iniciativas sobre la población de dichos países y su economía. Así, es posible mencionar las oportunidades de empleo que generan la construcción de alternativas ferroviarias y mejoras portuarias necesarias para habilitar en mejores condiciones el corredor comercial por el Caspio, en medio de la búsqueda de un mejor clima a las inversiones. En suma, la preocupación de los países implicados en sanciones a su comercio, como Rusia, está ligada a los efectos nocivos que puede generar la inflación o el desabastecimiento de productos por la inhabilitación de CVG claves y rutas de comercio principales, por lo que el diseño de nuevas propuestas logísticas ayuda a mitigar el impacto de estas sanciones. Sin embargo, aún quedan por considerar los altos costos en los que se incurriría con la puesta en funcionamiento de tales nuevas alternativas de infraestructura, si se tiene en cuenta la dificultad en el acceso a tecnologías, repuestos y financiamiento (Caliber, 2023).

- Venezuela

De los casos más famosos de afectaciones a grandes cadenas de valor, se presenta el de Venezuela con las sanciones unilaterales que le fueron aplicadas al petróleo allí producido, del cual dependía casi la totalidad de su economía. La industria petrolera del país, representada por PDVSA, disminuyó su actividad comercial en un 83% sustentados en las sanciones aplicadas desde 2017 (Ramírez, 2021).

A considerar, la crisis en Venezuela no se reduce a la situación con el petróleo, existen otros efectos colaterales como la reducción en un 99% del ingreso de divisas entre 2014 y 2019, hecho generador del cese casi total de importaciones de alimentos, medicinas y productos de primera necesidad, afectando no solo a la población, sino a toda la red empresarial e industrial del país añadiendo los embargos a reservas en el exterior por parte de entidades bancarias (Ramírez, 2021).

- Liberia

En el contexto de la guerra civil en Liberia, la ONU desde el Consejo de Seguridad bloqueó las exportaciones de madera del país (22% del PIB) desde 2003, buscando asfixiar económicamente el conflicto, alterando también cadenas de valor a nivel regional e incluso global (Thomas y Schwidrowski, 2005).

Dichas exportaciones ascendían a un aproximado de US \$100 millones anuales, cayendo en 2004 a menos de US \$10 millones, generando un colapso total para el sector maderero formal, generando que se agudizara la problemática en el comercio de madera con el aumento del contrabando. Los principales compradores de este producto eran Francia, Italia, España, China y Corea del Sur, países receptores del 80% de la producción de Liberia antes del 2003, quienes en poco tiempo encontrarían alternativas de suministro en países de la cuenca del Congo, como Gabón, Camerún y la República del Congo, hecho que fortaleció ampliamente la configuración de nuevas cadenas de valor de la madera tropical dirigidas a estos países (Thomas & Schwidrowski, 2005).

Así mismo, hubo unas implicaciones regionales en términos logísticos, dado que puertos como el de Abiyán, en Costa de Marfil, o el de Tema, en Ghana, vieron reducido notablemente su tráfico al no contar con el producto principal que transitaba por allí, la madera liberiana. Por el contrario, otros centros logísticos como el Duala, en Camerún, tomaron fuerza al comenzar a movilizar las exportaciones de sus países vecinos (Thomas & Schwidrowski, 2005).

El caso de Liberia permite evidenciar todos los procesos de reconfiguración que trajo consigo la interrupción política que se efectuaba en dicho territorio, modificándose totalmente el flujo comercial.



QARMAS

- ¿Cuáles serían las estrategias que los Estados y empresas deben adoptar para fortalecer la resiliencia de las cadenas de valor?
- ¿Qué mecanismos de cooperación podrían implementarse para reducir los impactos negativos de las sanciones comerciales sobre sectores productivos locales?
- ¿Cómo se puede asegurar que la transición hacia cadenas de valor más seguras incorpore criterios de sostenibilidad ambiental y social?
- ¿Cómo debe abordarse la rivalidad entre potencias económicas frente a las cadenas de valor globales sin desestabilizar otros sectores de la economía mundial?
- ¿Qué rol desempeñan los acuerdos comerciales regionales en la mitigación de tensiones geopolíticas en el contexto de cadenas de valor globales?
- ¿Cómo se podrían diversificar las cadenas de valor globales sin elevar excesivamente los costos para las empresas?
- ¿De qué manera la creciente tendencia al "friendshoring" y la formación de bloques comerciales geopolíticamente alineados afectarán la participación de las economías en desarrollo y no alineadas en las cadenas de valor globales?
- ¿Cuál es el papel de la inversión pública y las políticas industriales en el desarrollo de capacidades tecnológicas (como la producción de semiconductores y energías renovables) para reducir la dependencia estratégica de países específicos?

- ¿Qué mecanismos de cooperación y gobernanza multilaterales son necesarios para mitigar los efectos de las políticas de desacoplamiento y las restricciones comerciales unilaterales en la estabilidad del sistema de comercio global?



Tema 2: Oportunidades y desafíos de megaproyectos de infraestructura y los impactos en lo económico, político, comercial y ambiental

En palabras de Flyvbjerg et al. (2003) por megaproyectos se entienden “Grandes inversiones en capital, de costo muy elevado (a menudo por encima de los mil millones de dólares), técnicamente complejas, de largo tiempo de ejecución, con múltiples actores involucrados y con impactos significativos en la economía, la sociedad y el medio ambiente.” En el contexto global, los megaproyectos se han convertido en estrategias en busca de reconfigurar las dinámicas en torno a lo económico, político y geopolítico. Dos de las iniciativas más destacadas actualmente son la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) y Build Back a Better World (B3W).

Así pues, los megaproyectos traen consigo oportunidades y desafíos para la economía, la sociedad y la geopolítica. Dentro de las oportunidades se encuentran las siguientes:

- Impacto económico: estimulan el crecimiento económico en las economías nacionales e internacionales, asimismo incrementan y generan empleo en la etapa de construcción, operación y mantenimiento, permite la inversión extranjera directa. Además. Un ejemplo de esto es el Canal de Panamá que genera influencia en el comercio global.
- Impacto comercial: los megaproyectos permiten un incremento de la competitividad de las empresas locales porque estos traen mejoras en la conectividad, reduciendo tiempo y costos logísticos y de transporte, esto a su vez facilita el comercio internacional. También aumenta la demanda de insumos, materiales y servicios locales, estimulando los sectores como la construcción, comercio, transporte y servicios.

Ejemplo de ello es el Corredor Bioceánico.

- Impacto político: fortalece la cooperación entre países, ya que, atraen inversión extranjera directa (IED), cooperación técnica y alianzas estratégicas con otros países y bloques económicos, lo que termina fortaleciendo la integración regional. (OECD, 2013)
- Impacto ambiental: los megaproyectos en transporte público (trenes eléctricos y metros) pueden disminuir el uso de automóviles y transportes particulares, reduciendo la huella de carbono a largo plazo. (Banco Mundial, 2019)

Sin embargo, estos también tienen desafíos importantes según el Banco Mundial (2019), OECD (2018) y Flyvbjerg et al. (2017)

- Impacto económico: se destacan sobrecostos y retrasos significativos. Además, se genera alta dependencia a la deuda pública, llevando a un riesgo de comprometer el presupuesto del Estado por décadas.
- Impacto político: por los montos tan elevados que se propone invertir hay riesgos de corrupción, clientelismo y sobornos, además de realizar contratos poco transparentes. También estos pueden llegar a orientarse más a intereses electorales que a necesidades reales.
- Impacto ambiental: incluyen deforestación, pérdida de la biodiversidad, si no hay un diseño de criterios sostenibles, aumentaría la huella ambiental generando emisiones masivas de CO₂. Uso intensivo de recursos naturales como agua, energía y materiales de construcción, contaminación de suelos y agua afectando la agricultura, pesca y salud de comunidades.

- Impacto social: abarca el desplazamiento forzado de comunidades, conflictos sociales como protestas y resistencia, impacto en la cultura y el patrimonio, que pueden generar conflictos con pueblos indígenas por el control de sus territorios, afectaciones de lugares de calor histórico.
- Iniciativa de la Franja y la Ruta China (BRI)

La Iniciativa de la Franja y la Ruta de China (BRI, por sus siglas en inglés) es un megaproyecto presentado en 2013 por el presidente chino Xi Jinping con el objetivo de mejorar la conectividad global a través de infraestructura, comercio e inversión. Su alcance va mucho más allá de lo económico: constituye una estrategia de mediano y largo plazo para posicionar a China como la principal potencia económica y militar antes de 2049, año en que se celebrará el centenario de la República Popular China.

Esta es una estrategia inspirada en la antigua Ruta de la Seda, que entre el siglo II a.C. y el XV conectó China con Asia Central, África y Europa, facilitando no solo el comercio de bienes como seda, porcelana, té, papel o pólvora, sino también el intercambio cultural y tecnológico. Dice el FEM que “hasta la fecha se han firmado en su ámbito más de 200 acuerdos de cooperación con más de 150 países y 30 organizaciones internacionales.” (Feingold, 2024)

De esta manera, el nombre proviene de dos componentes clave:

- Franja: rutas terrestres, principalmente ferroviarias, que conectan China con Europa atravesando Asia Central.
- Ruta: rutas marítimas que enlazan China con África, Medio Oriente y América Latina, respaldadas por una red de puertos estratégicos.

Para ello ha diseñado y desarrollado un “Collar de perlas” lo que significa una cadena de instalaciones portuarias, comerciales y militares a lo largo del océano Índico, diseñadas para asegurar el control de las rutas marítimas y garantizar su capacidad operativa incluso en escenarios de tensión geopolítica.

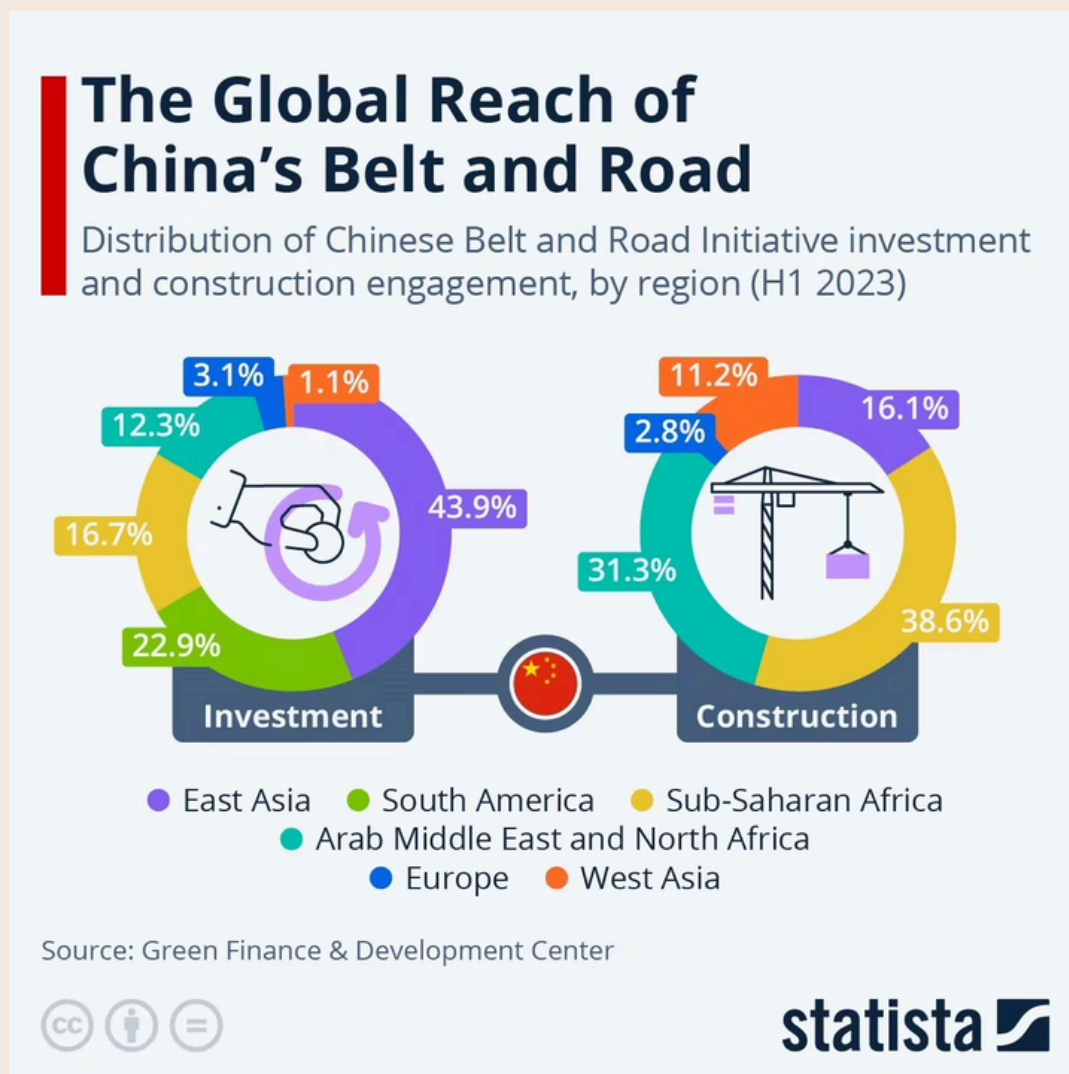


Fuente: El Orden Mundial

Según Busilli (2019), la BRI no es un proyecto económico aislado, sino una herramienta integral de política exterior que abarca más áreas, en lo económico busca la apertura de los mercados y el acceso a recursos, en lo político tiene como objetivo la generación de alianzas y apoyo diplomático y en lo militar, desea adquirir el control de rutas y nodos logísticos con potencial de uso dual.

Dentro de los proyectos más destacados está el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC), el cual es un corredor comercial que conecta el puerto pakistaní de Gwadar, con Kashgar, en el occidente chino. Este involucra aeropuertos, ferrocarriles, autopistas y oleoductos.

Además, está el tren de alta velocidad que conecta Yakarta y Bandung que recorre 350 km por hora y reduce a 45 minutos un trayecto que antes se tardaba tres horas y media. (Feingold, 2024)



Fuente: World Economic Forum

VENTAJAS:

- Impulso al comercio y a la conectividad global: impulsa la conectividad en infraestructura para facilitar el flujo de información, capital, tecnologías, productos, personas y recursos. Según estudios realizados por el Banco Mundial, este corredor de transporte sugiere una reducción de los costos del comercio global entre el 1,1 y el 2,2%, aumentar el comercio entre el 2,7 % y 9,7 % para las economías del corredor y entre 1,7% y 6,2% para el mundo. En cuanto a los tiempos de envío, también hay una disminución que oscila entre 1,7 y el 3,2% promedio y para el corredor económico China- Asia Central- Asia Occidental- disminuirán entre un 12% debido a la infraestructura mejorada (Banco Mundial, 2018)
- Incremento en ingreso real y reducción de la pobreza: podría incrementar los ingresos reales para los participantes de la iniciativa entre un 1,2% y 3,4 % asimismo el aumento de los ingresos reales globales pueden aumentar entre 0,7% a 2,9%. Además, esta iniciativa proyecta sacar a 7,6 millones de personas de la pobreza extrema y 32 millones de personas de pobreza moderada (la mayoría de las reducciones serán para las economías del corredor BRI). (Banco Mundial, 2019)
- Impacto económico global: el Centre for Economics and Business Research (CEBR) proyectan que la BRI aumentaría el PIB mundial en hasta USD 7,1 billones anuales para 2040. (CEBR, 2019)
- Generación de empleo y mejora en infraestructuras: una encuesta realizada por McKinsey Company reveló que el 89% de los trabajadores en empresas chinas fueron locales en África. (Jayaram et al., 2017)

RIESGOS:

- Riesgos de sostenibilidad de la deuda: estudios presentados por el Banco Mundial (2019) mencionan que, de los 43 países de bajo y mediano ingreso, 12 experimentarían una decaída en proyecciones de sostenibilidad de la deuda a mediano plazo. Dice el FEM que los préstamos de la Franja y la Ruta han convertido a China en el mayor cobrador de deudas. En 2023 se firmaron 100 acuerdos por un valor de 43000 millones de dólares, aumentando así el 20% respecto al mismo periodo del año anterior. (Feingold, 2024)
- Riesgo de gobernabilidad: muchos procesos se negocian de forma bilateral, sin procesos de licitación, lo que eleva el riesgo de corrupción y de proyectos diseñados en pro de intereses políticos más que de necesidades. Además, la gobernanza de la BRI es centralizada por China, los países participantes tienen poca capacidad de intervención y decisión allí. (Transparency International, 2019) (OECD, 2018)
- Riesgos sociales: enfrentan desigualdad regional interna, porque los corredores estratégicos y las grandes ciudades pueden dejar rezagadas a las comunidades rurales, profundizando en las brechas entre regiones beneficiadas y marginadas. Los megaproyectos pueden encarecer el suelo y la vivienda, generando un desplazamiento en zonas de influencia. (Banco Mundial, 2019)
- Riesgos ambientales: estudios revelan que las emisiones de carbono pueden aumentar en un 0,3% a nivel mundial y un 7% o más en algunas zonas. (Banco Mundial, 2019). Sumado a ello, la iniciativa ha enfrentado varias críticas por cuestiones ambientales y de sostenibilidad, se critica que la ha desarrollado proyectos de infraestructura que generan contaminación del aire y del agua, reducción en la calidad del agua, así como pérdida de hábitats y de biodiversidad y emisiones persistentes de gases de efecto invernadero (Elkind, 2019)

- **Build Back a Better World (B3W)**

Build Back a Better World es la iniciativa presentada en junio de 2021 durante la 47a Cumbre de los miembros del G7 en cabeza de Estados Unidos, con el objetivo de llevar a cabo una asociación de infraestructura transparente, de alto nivel y basada en valores para financiar proyectos en países en vía de desarrollo en contraposición de la anterior Iniciativa de la Franja y la Ruta de China. Para ello se busca reducir la necesidad de infraestructura de más de 40 billones de dólares en el mundo en desarrollo, así buscan catalizar inversión privada centrándose en áreas como clima, salud y seguridad sanitaria, tecnología digital y equidad e igualdad de género (Goodman, 2021). Además, comprende una cobertura estratégica donde la presencia occidental es limitada, incluyendo América Latina y el Caribe con el fin de reducir brechas en inversión en infraestructura pues se estima que Latam invierte menos del 3% de su PIB a comparación del 4-8% de otras regiones. Se destaca que esta iniciativa cuenta con el respaldo de la Corporación Financiera para el Desarrollo de EE.UU., USAID, Banco EXIM, Millennium Challenge Corporation, entre otros (Sánchez, 2023)

Los principios de esta iniciativa según La Casa Blanca (2021) son:

- Valores compartidos: se lleva a cabo de manera transparente y sostenible, financiera, ambiental y socialmente
- Buena gobernanza y estándares sólidos: proporcionan beneficios a largo plazo.
- Compromiso climático: inversiones alineadas con el Acuerdo Climático de París.
- Asociaciones estratégicas: desarrollo de proyectos en conjunto con los receptores.
- Movilización de capital privado: apalancamiento con instituciones de financiamiento para catalizar inversiones.

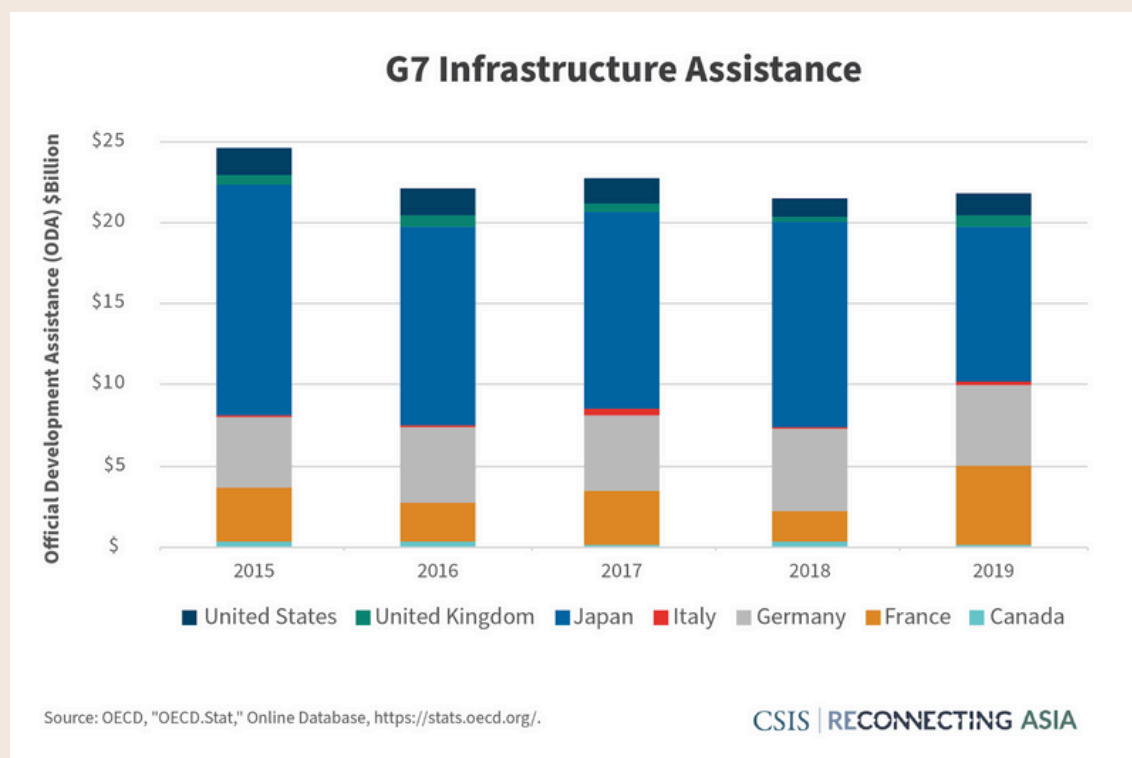
Aspectos positivos (Goodman, 2021):

- Asociación basada en valores, alta calidad y honestidad.
- Enfoque en áreas estratégicas: clima, salud y seguridad sanitaria, tecnología digital y equidad e igualdad de género.
- Potencial para movilizar capital privado: se estima que hay 110 billones de dólares acumulado en capital privado.
- Diversificación de la participación multilateral: los países parte del G7 aportan enfocados en sus líneas de importancia.

Sin embargo, la B3W enfrenta desafíos:

- Falta de claridad y ambigüedad en la financiación: se menciona que no hay claridad de dónde saldrá el dinero para gestionar y realizar la iniciativa, se preguntan si será dinero nuevo o redigido de fondos existentes en el Banco Mundial o el Fondo Monetario Internacional (Shea, 2021)
- Riesgo político y falta de cohesión interna: los valores occidentales pueden ser impuestos a los países receptores de la iniciativa (Liang, 2021)
- Dependencia del sector privado: la idea de la iniciativa es atraer inversiones privadas, lo cual requiere de preparativos costosos estimados entre el 5%-10% del costo total (Goodman, 2021).
- Competencia con proyectos rápidos y de bajo costo como la BRI: aunque ofrece propuestas atractivas, puede desmotivar iniciativas que compiten con agilidad y costos menores a corto plazo (Goodman, 2021).
- Necesidad de incentivos para movilizar capital privado: aunque exista mucho capital inactivo, un pequeño porcentaje se destina a estos fines, para ello se requiere de incentivos para cambiar esto (Goodman, 2021).

La siguiente gráfica muestra la representación de los miembros de cada país del G7 en la iniciativa según su Asistencia Oficial para el Desarrollo (ODA) demostrando que los principales donantes son Estados Unidos y Japón según el informe del Ministerio de Relaciones Exteriores de Japón.



QARMAS

- ¿Cómo pueden los países participantes de la BRI mitigar los riesgos de la deuda y garantizar la sostenibilidad financiera a largo plazo de los megaproyectos de infraestructura? (Aborda el principal desafío económico)
- ¿Qué mecanismos de gobernanza global son necesarios para asegurar que los megaproyectos de infraestructura se adhieran a estándares ambientales, sociales y de transparencia internacionalmente aceptados?
- ¿De qué manera pueden los países occidentales y las instituciones financieras multilaterales (como el Banco Mundial o el FMI) ofrecer alternativas viables a la financiación china para evitar que los países en desarrollo caigan en la "trampa de la deuda"?
- ¿Cómo pueden los megaproyectos de infraestructura, como la BRI, ser diseñados para promover la transferencia de tecnología y la creación de capacidades locales, en lugar de depender únicamente de empresas y mano de obra extranjeras?
- ¿Cómo pueden los países mantener su soberanía y seguridad nacional al participar en megaproyectos de infraestructura con un fuerte componente geopolítico, como la Iniciativa de la Franja y la Ruta?
- ¿La B3W es percibida por el "Sur Global" como un verdadero modelo de desarrollo, o simplemente como una herramienta geopolítica para contrarrestar a China?

Bibliografía recomendada

Tema 1:

Ceja, J., Pineda, D., & Santillán, I. (2024). Practical Strategies for The Economic Development of Mexico: Nearshoring Trend. *Mercados y Negocios*, 25(52), 105-126. <https://doi.org/10.32870/myn.vi52.7727>

Fernández, V., y Trevignani, M. (2015). Cadenas Globales de Valor y Desarrollo: Perspectivas Críticas desde el Sur Global. *Dados*, 58(2), 499-536. <https://doi.org/10.1590/00115258201551>

García, A. (2023). Reconfiguración de las cadenas globales de valor: rivalidad Estados Unidos-China y rol de la UE. *Revista CIDOB D'Afers Internacionals*, 134, 51-73. <https://doi.org/10.24241/rcai.2023.134.2.51>

Gereffi, G. (2025). Nearshoring in Mexico: diverse options for industrial upgrading. <https://hdl.handle.net/11362/81251>

Ibáñez, J. (2019). Cadenas globales de valor: una revisión bibliográfica. *Semestre Económico*, 22(51), 63-81. <https://doi.org/10.22395/seec.v22n51a4>

Bibliografía recomendada

Tema 2:

Feingold, S. (2024, 22 de enero). La iniciativa de la Franja y la Ruta de China que cumplió 10 años. Esto es lo que hay que saber. World Economic Forum. <https://es.weforum.org/stories/2024/01/la-iniciativa-china-de-la-franja-y-la-ruta-cumple-10-anos-esto-es-lo-que-hay-que-saber/>

Goodman, M. P., & Hillman, J. E. (2021, 15 de junio). The G7's new global infrastructure initiative. Center for Strategic and International Studies. Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/g7s-new-global-infrastructure-initiative>

Sánchez, H. M. (2023, 30 de agosto). El plan Build Back Better World: ¿alternativa o complementariedad para América Latina? Instituto de Relaciones Internacionales. <https://www.iri.edu.ar/index.php/2023/08/30/alatina-articulo/>
Sectorial (20212017, 28 de octubre). B3W VS BRI, las Estrategias del Liderazgo Global. [Video]. <https://www.youtube.com/watch?v=RDD1MdAcPP>

World Bank. (2019). Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. World Bank. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>

World Bank Group. (2018, marzo 29). Belt and Road Initiative [Brief]. World Bank. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>

REFERENCIAS

Busilli, V. S. (2020). Belt and Road Initiative (BRI): la iniciativa estratégica de Xi Jinping. Cuadernos de Política Exterior Argentina (Nueva Época), 131, 69–88. <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7497244.pdf&ved=2ahUKEwiCh-LQ6MCPAxVmSjABHb-1DBMQFnoECBkQAQ&usg=AOvVaw2o1mFGO0ORG8JXLCqVkTV>

Centre for Economics and Business Research. (2019, 27 de mayo). Belt and Road Initiative to boost world GDP by over \$7 trillion per annum by 2040. Chartered Institute of Building. <https://cebr.com/reports/belt-and-road-initiative-to-boost-world-gdp-by-over-7-trillion-per-annum-by-2040/>

Elkind, J. (2019, 25 de abril). Toward a Real Green Belt and Road [Comentario]. Center on Global Energy Policy, Columbia University. <https://www.energypolicy.columbia.edu/publications/toward-real-green-belt-and-road>

Feingold, S. (2024, 22 de enero). La iniciativa de la Franja y la Ruta de China que cumplió 10 años. Esto es lo que hay que saber. World Economic Forum. <https://es.weforum.org/stories/2024/01/la-iniciativa-china-de-la-franja-y-la-ruta-cumple-10-anos-esto-es-lo-que-hay-que-saber/>

Flyvbjerg, B. (Ed.). (2017). The Oxford handbook of megaproject management. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780198732242.001.0001>

Goodman, M. P., & Hillman, J. E. (2021, 15 de junio). The G7's new global infrastructure initiative. Center for Strategic and International Studies. Recuperado de <https://www.csis.org/analysis/g7s-new-global-infrastructure-initiative>

Jayaram, K., Kassiri, O., & Yuan Sun, I. (2017, 28 de junio). The closest look yet at Chinese economic engagement in Africa[Informe]. McKinsey & Company. <https://www.mckinsey.com/featured-insights/middle-east-and-africa/the-closest-look-yet-at-chinese-economic-engagement-in-africa>

Liang, Y. (2021, 24 de julio). Can the G7 really build back a better world? East Asia Forum. <https://eastasiaforum.org/2021/07/24/can-the-g7-really-build-back-a-better-world/>

Ministry of Foreign Affairs of Japan. (2021). White paper on development cooperation 2020: Japan's international cooperation (Part I, sección 2.2.1). Recuperado de https://www.mofa.go.jp/policy/oda/white/2020/html/honbun/b1/s2_2.html

Sánchez, H. M. (2023, 30 de agosto). El plan Build Back Better World: ¿alternativa o complementariedad para América Latina? Instituto de Relaciones Internacionales. <https://www.iri.edu.ar/index.php/2023/08/30/alatina-articulo/>

Shea, J. (2021, 17 de junio). The G7: a new dawn or more of the same? Friends of Europe. Recuperado de <https://www.friendsofeurope.org/insights/the-g7-a-new-dawn-or-more-of-the-same/>

The White House. (2021, 12 de junio). Fact sheet: President Biden and G7 leaders launch Build Back Better World (B3W) Partnership [Comunicación oficial]. The White House. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership>

World Bank Group. (2018, marzo 29). Belt and Road Initiative [Brief]. World Bank. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>

World Economic Forum. (s. f.). History. Recuperado de <https://www.weforum.org/about/history/>

World Economic Forum. (s. f.). Forum Members. Recuperado de <https://www.weforum.org/communities/forum-members/>

Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., & Rothengatter, W. (2003). Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition. Cambridge University Press. [10.1017/CBO9781107050891](https://doi.org/10.1017/CBO9781107050891)

Della Croce, R., & Yermo, J. (2013). Institutional investors and infrastructure financing (OECD Working Papers on Finance, Insurance and Private Pensions, No. 36). OECD. <https://dx.doi.org/10.1787/5k3wh99xgc33-en>

World Bank. (2019). Sustainable mobility for all: Annual report 2019. World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/31833>

Organisation for Economic Co-operation and Development. (2018). Environmental performance of infrastructure megaprojects. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264305717-en>

Organisation for Economic Co-operation and Development. (2018). The Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape. In OECD business and finance outlook 2018 (pp. 207-236). OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/bus_fin_out-2018-8-en

Transparency International. (2019). Corruption risks and the Belt and Road Initiative. Transparency International. <https://www.transparency.org/en/publications/corruption-risks-and-the-belt-and-road-initiative>

World Bank. (2019). Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. World Bank. <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>



GUIÁ ACADÉMICA (FEM) 2025 MONUC 2025

Diseño: Laura Barragán-Sebastián Valencia

Redacción: Juan José Vergara- Mariana Velasquéz

MONUC recomienda evitar la impresión de este documento para contribuir a la disminución del uso de recursos naturales y la contaminación atmosférica.



MONUC
Modelo de Naciones Unidas de la
Universidad Católica de Pereira



Monucejeucp@gmail.com



3014277079



@monuc_eje