

UEM

TRABAJO FIN DE CICLO

UNIVERSIDAD EUROPEA DE MADRID

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES DE LA
COMUNICACIÓN.



**Universidad
Europea**
CENTRO PROFESIONAL

**TÉCNICO SUPERIOR EN
COMERCIO INTERNACIONAL**

TRABAJO DE FIN DE CICLO

**Estrecho de Malaca: Evolución y
Alternativas Estratégicas en el Comercio
Internacional**

Carlos Ebong Ntutumu
Marcos Araujo Giménez

Tutora: Eva Carreras Muñoz

RESUMEN

El Estrecho de Malaca es el centro de gravedad del mundo. El comercio mundial depende de lo que ocurra en esta región y un pequeño acontecimiento que paralice el Estrecho de Malaca puede causar pérdidas incalculables para las empresas, gobiernos y los ciudadanos de todo el mundo. Por ello, la importancia de contar con rutas alternativas que reduzcan la dependencia del estrecho es fundamental en estos tiempos de inestabilidad e incertidumbre. El CPEC y el Oleoducto y Gaseoducto en Myanmar son alternativas reales y factibles, cuyos planes han sido iniciados años atrás pero que todavía no cuentan con una operatividad al 100%. Por otro lado, tanto el Landbridge como el Kra Canal ofrecen esa alternativa deseada por los participantes en el comercio internacional. Sin embargo, se considera que el Kra Canal ofrece una oportunidad para el comercio exterior que el Landbridge no puede ofrecer. En primer lugar, no incorpora procesos de manipulación de la mercancía durante su recorrido. En segundo lugar, reduce la distancia entre ambos océanos en más de 1.000 kilómetros. Por último, aunque la viabilidad del proyecto sea compleja, cuenta con el apoyo de la segunda potencia económica mundial, China. Para concluir, diversificar las rutas de transporte permite obtener beneficios a largo plazo y reducir los riesgos asociados al transporte de las mercancías.

Palabras clave

Estrecho de Malaca – Franja y la Ruta (OBOR) – Kra Canal – Seguridad Energética – Transporte Marítimo

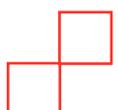


ABSTRACT

The Strait of Malacca is the center of gravity of the world. Global trade depends on what happens in this region, and a small event that paralyzes the Strait of Malacca can cause incalculable losses for businesses, governments, and citizens worldwide. Therefore, the importance of having alternative routes to reduce dependence on the strait is crucial in these times of instability and uncertainty. The CPEC and the Oil and Gas Pipeline in Myanmar are real and feasible alternatives, whose plans were initiated years ago but are still not 100% operational. On the other hand, both the Landbridge and the Kra Canal offer the desired alternative for participants in international trade. However, it is considered that the Kra Canal offers an opportunity for foreign trade that the Landbridge cannot provide. First, it does not involve handling processes of the goods during its journey. Second, it reduces the distance between both oceans by more than 1,000 kilometers. Finally, although the viability of the project is complex, it has the support of the world's second-largest economic power, China. In conclusion, diversifying transport routes allows for long-term benefits and reduces the risks associated with the transportation of goods.

Keywords

Strait of Malaca – Belt and Road Initiative (BRI) – Kra Canal – Energy Security – Maritime Transport



CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN AL TRABAJO FIN DE CICLO	2
1. Justificación del proyecto realizado.....	3
2. Presentación del proyecto y sus contenidos.....	4
CAPÍTULO II: OBJETIVOS	1
1. Objetivo general.....	1
2. Objetivos específicos.....	1
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	1
CAPÍTULO IV: DESARROLLO	1
3. Historia del Estrecho de Malaca.....	2
4. Historia del Estrecho de Malaca: Época Precolonial.....	4
5. Historia del Estrecho de Malaca: Época Colonial	5
6. Amenazas y desafíos presentes en el Estrecho de Malaca.....	7
7. Creación de la ASEAN y la Malacca Strait Patrol.....	9
8. Alternativas complementarias al Estrecho de Malaca	11
9. China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)	1
10. Oleoducto en Birmania	5
11. Landbridge en Tailandia	1
12. Kra Canal.....	1
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES	6
1. Limitaciones	12
2. Prospectiva.....	13
3. Consideraciones finales	13
CAPÍTULO VI: BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA	15

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN AL TRABAJO FIN DE CICLO

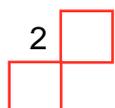
El Comercio Internacional es el elemento más importante en la economía mundial del siglo XXI. Gracias a ello, las distintas naciones intercambian bienes, servicios y capitales. Esto genera beneficios tanto para los países que participan en las transacciones internacionales como para la economía global.

Las rutas de transporte internacionales han ido evolucionando a lo largo de la historia y perfeccionándose hasta lo que conocemos hoy en día. Si bien es cierto que los avances son impresionantes, aún queda por realizar muchas mejoras y cambios en la red de transporte internacional, los medios utilizados y la logística internacional empleada. Por todo ello, con este trabajo se pretende dar a conocer otras alternativas en el comercio marítimo internacional que podrían cambiar el mundo tal y como lo conocemos, desde un punto geopolítico y económico.

A lo largo del trabajo aparecen principalmente dos figuras importantes, China y Estados Unidos, como ejes principales de la investigación al tratarse de las 2 potencias económicas y militares más importantes del planeta. Además, Tailandia es el protagonista en donde tiene lugar la mayor parte del estudio, conclusiones y propuestas. Una vez establecido el punto de partida del trabajo, se procede a la investigación de la Ruta comercial marítima de la Seda, una de las rutas de mayor importancia e impacto en la historia de la humanidad. Para ello, habrá que remontarse siglos atrás y estudiar cómo funcionaban los trayectos de mercancías y personas en la Edad Media y posterior. A partir de este punto, la investigación parte directamente al problema actual y de ahí, a sus posibles soluciones o alternativas.

En este caso, el problema objeto de investigación es el Estrecho de Malaca como único punto de conexión entre Europa, África y Oriente Medio con el Mar de la China Meridional.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional



1. Justificación del proyecto realizado

En primer lugar, se ha elegido este tema como objeto de investigación porque consideramos que se trata del estrecho más importante del mundo por el que pasan más del 25% de las mercancías de todo el mundo y está ubicado en la región que más importancia va a acaparar en los próximos años.

Se parte de la hipótesis de que la manera en la que se mueve el mundo es en base al poder y al dinero. Teniendo en cuenta este hecho, ser conocedor de uno de los puntos estratégicos internacionales más importantes del Siglo XXI, permite entender de mejor manera como se maneja la política internacional y la forma en la que el dinero se mueve. Actualmente, la hegemonía política, económica y comercial la tiene Estados Unidos. Esto podría cambiar si el Estrecho de Malaca deja de ser el trayecto más corto para acceder al Mar de la China Meridional o para enviar mercancías a Europa, África u Oriente Medio. En pocas palabras, la caída del Imperio Estadounidense podría ser inminente, con el surgimiento de un nuevo imperio, el Imperio de la República Popular China.

La utilidad educativa que este trabajo tiene abarca mucho más de lo que se ha estudiado. No sólo sirve para las futuras generaciones para conocer la realidad del transporte internacional, sino que, abarca temas de geopolítica, economía, cambio climático, historia y seguridad internacional.

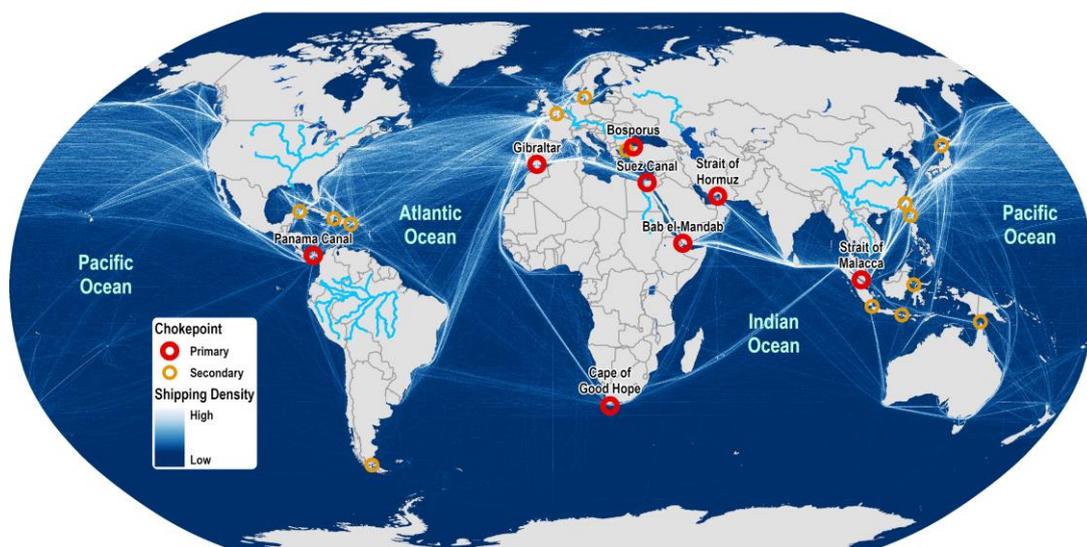
Una de las personas más destacadas en la geopolítica internacional es el coronel Pedro Baños. Es un referente internacional el cual opina y abre a debate temas muy importantes actuales como es el Estrecho de Malaca y el Kra Canal. A través de la red social LinkedIn, realiza comentarios y lanza propuestas al público sobre este tema, y su opinión y experiencia resulta de gran valor e influencia para la iniciación de este trabajo.

2. Presentación del proyecto y sus contenidos

El Estrecho de Malaca se ha convertido en un problema para el gobierno comunista chino ya que es la única vía marítima que conecta Europa, África y Oriente Medio con el Mar de la China Meridional. Si bien es cierto, que los buques tendrían que desviarse 1.200 millas náuticas para bordear la península de Malasia y Singapur, esto no representa una solución aceptable para China. Esto implica mayores costes y tiempo.

Por ello, el problema de una única entrada al mar de china controlado por Estados Unidos y sus aliados supone una amenaza para el Partido Comunista Chino. El crecimiento desorbitado del consumo de gas y petróleo convierten al país en vulnerable debido a que, estos recursos son importados de Oriente Medio y el mero hecho de que el suministro de este recurso se detenga, todo el país quedaría paralizado por falta de energía.

Figura 1 - Principales rutas de transporte marítimo de petróleo y gas en el mundo.



Fuente: The Geography Of Transport System.

<https://transportgeography.org/domains-of-maritime-circulation-update/>

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

El actual planteamiento del Gobierno Chino y la PLAN (People's Liberation Army Navy) es crear rutas alternativas al Estrecho de Malaca para disponer de varias entradas de suministro de energía para evitar el colapso total de la nación. Entre ellos destacan, el Corredor Económico China-Pakistán, la creación de un Canal similar al de Panamá en el Istmo de Kra, un puente interconectado en Tailandia llamado "Landsbridge" y una nueva ruta de entrada desde Myanmar hasta China. Todas estas alternativas serán objeto de estudio y evaluación. Además, se realizarán una serie de conclusiones para determinar la mejor opción y la más realista.

En primer lugar, se realiza una introducción sobre el Estrecho de Malaca y su evolución, posteriormente, China y Estados Unidos son analizados y puestos en contexto para observar la importancia de ambos en el Estrecho de Malaca.

Una vez llegados a este punto, se estudia cada una de las alternativas o posibles soluciones o mejoras que puedan surgir. Para finalizar, se extraen unas conclusiones y se detallan los motivos de cada elección.

CAPÍTULO II: OBJETIVOS

Los objetivos establecidos suponen la dirección que este trabajo ha de tomar, la claridad para guiar la investigación y el estudio, y el enfoque evitando desviaciones. Además, sirven para evaluar el éxito del trabajo y que el seguimiento del proyecto sea sencillo y rápido.

1. Objetivo general

El objetivo principal de la investigación es conocer las alternativas a la ruta marítima de transporte más importante de los últimos años, es decir, el Estrecho de Malaca.

2. Objetivos específicos

1. Estudiar la evolución del Estrecho de Malaca como ruta de transporte internacional y su importancia en la historia.
2. Analizar las razones por las cuales China muestra un interés significativo en el Estrecho de Malaca y lo considera uno de los principales objetivos de su política exterior.
3. Estudiar las posibles alternativas al Estrecho de Malaca y su viabilidad.

CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO

El trabajo consta de varias partes que se desarrollan en base a los objetivos mencionados. La finalidad de establecer una estructura clara y concisa permite hacer un seguimiento y evaluar los contenidos de una manera óptima.

En primer lugar, la primera sección trata de la evolución histórica del Estrecho de Malaca. En esta sección, se estudia la historia y el desarrollo del estrecho desde sus orígenes hasta la actualidad. El primer apartado comprende la evolución hasta el Siglo XIX, destacando las primeras civilizaciones como el Imperio Srivijaya, Malaca y Aceh en el Norte de la Isla de Sumatra o Johor en lo que hoy se conoce como Malasia. Además, la llegada de las potencias europeas a principios del Siglo XVI, como el portugués y el holandés. Esto convirtió el Estrecho de Malaca en un centro importante para los marineros europeos. En la actualidad, es el segundo estrecho más importante y conecta las principales potencias del mundo, especialmente Europa y Oriente Medio con Asia. Además, se realiza un estudio evolutivo de los principales puertos de la región, desde el puerto de Singapur, Kuala Lumpur y Medan, entre otros.

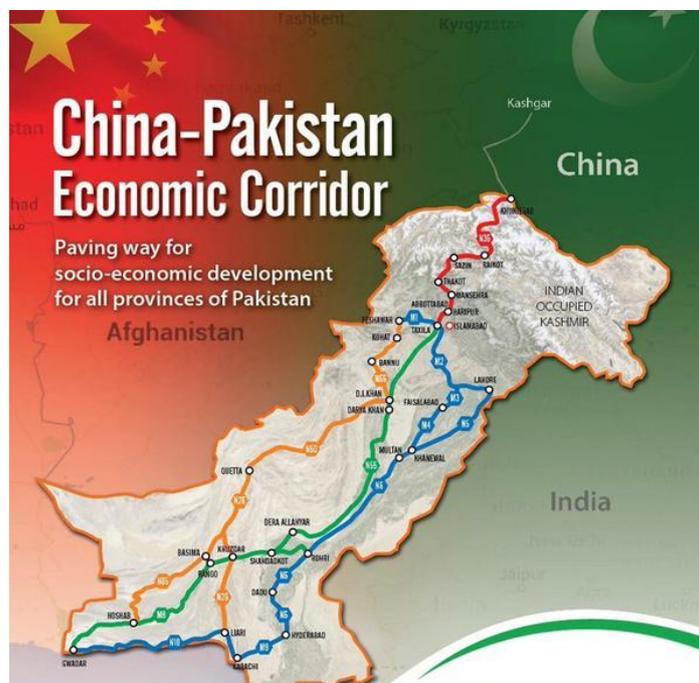
La segunda sección plantea el problema actual que ocurre en el Estrecho, desde un punto de vista local, los países del ASEAN, desde el punto de vista de China y desde punto de vista del resto de países del mundo. Esto contempla los problemas que supone para las grandes potencias que el Estrecho de Malaca esté congestionado, la piratería y la competencia geopolítica. Si bien es cierto que, los temas a tratar son variados y complejos, cada una de las naciones tiene un punto de vista distinto y los afronta de distinta manera.

La tercera sección presenta las alternativas al Estrecho que podrían o bien complementar la vía natural de transporte o sustituirla por completo.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

La primera opción se trata del Kra Canal, un canal natural que mediante una pequeña modificación en el ancho de la ría podrían pasar hasta dos embarcaciones en paralelo, una en cada dirección. La segunda opción es el proyecto Landsbridge. Este proyecto se basa en la construcción de dos puertos en Tailandia que, mediante una conexión terrestre, ferrocarril o autovía, conecte ambos puertos y en cuestión de días pasen el estrecho mediante un sistema intermodal combinando lo marítimo con lo terrestre. Por último, existen otras opciones que pueden evitar la modificación o inversión en territorio tailandés para eliminar o aliviar el problema que surge en la región. Entre ellos se encuentra el CPEC, el interconector en Myanmar mediante un oleoducto con las provincias del norte de China y retomar la ruta de la seda terrestre que ha funcionado durante milenios, aunque es más lenta y conlleva más peligro.

Figura 2 - Corredor Económico China Pakistán



Fuente: Mehr News Agency. (2017).

<https://en.mehrnews.com/news/130556/Iran-can-join-China-Pakistan-Economic-Corridor-CPEC>

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

Para finalizar, la última sección se centra en el Kra Canal como la única alternativa viable complementaria al estrecho. El planteamiento inicial se originó en el Siglo XVII por un ingeniero francés, el proyecto ha ido aplazándose hasta la actualidad. Diversos personajes históricos han planteado esta idea, pero sin mucho éxito. Sin embargo, China y Tailandia están colaborando para llevar el proyecto a cabo. Después de la celebración del Foro Internacional sobre el Kra Canal, la idea del Kra Canal ha resurgido y parece tener una fecha inicial para su construcción.

Para llevar a cabo el estudio y análisis de la información necesaria para este trabajo, se han utilizado diversas fuentes secundarias de distinta naturaleza. Estas fuentes son más accesibles y, en este caso, no suponen ningún coste. Además, se ha podido acceder a ellas de manera instantánea, lo que permite la comparación y complementariedad con otras fuentes. Esto contribuye a clarificar numerosos aspectos del estudio.

Destaca el uso de documentos ya elaborados por organizaciones como bien puede ser una universidad u organizaciones relativas al comercio internacional. Además, se ha recurrido a documentos y páginas web gubernamentales como el Belt and Road Portal (Belt And Road Portal - BRI Official Website, s. f.), la Fuerza Aérea India (Indian Air Force, 2023), entre otros.

Utilizar fuentes confiables de información verificadas por profesionales es esencial para la realización de un trabajo con seriedad y objetividad. El acceso a este tipo de fuentes secundarias garantiza la precisión de los datos, permite la comparación y amplía el análisis con múltiples perspectivas. Este enfoque asegura que el proyecto se base en información verificada, reduce el riesgo de errores y facilita la opinión basada en datos concretos.

CAPÍTULO IV: DESARROLLO

El Estrecho de Malaca es uno de los lugares más importantes para el transporte marítimo, la logística internacional y la cadena de suministro.

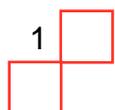
El canal conecta el Mar de China Meridional con el Océano Índico, convirtiéndolo en el estrecho más transitado del mundo. En base a un estudio de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), más de la mitad del comercio marítimo internacional transitan el estrecho anualmente.

La posición estratégica del Estrecho de Malaca favorece a las naciones de la zona hasta tal punto que, las principales actividades económicas de estos países están relacionados con la logística, el transporte y el soporte a los buques que transitan estas aguas.

En cuanto a las medidas del Estrecho de Malaca, cuenta con una longitud de 930 kilómetros y una anchura que oscila entre 38 y 393 kilómetros dependiendo del punto en el que se encuentre. Sin embargo, el punto más estrecho del canal cuenta con tan solo 2,8 kilómetros. La profundidad media del estrecho es de 37 metros, aunque hay ciertas zonas en las que esta cifra se reduce hasta los 25 metros. Todo ello dificulta en gran medida a los buques de gran calado.

Durante siglos, el Estrecho ha sido fundamental para el comercio internacional y para el intercambio cultural y social de las civilizaciones. Por ello, es necesario comentar la historia que hay detrás de este canal creado por la naturaleza y remontarse varios siglos atrás para conocer la evolución histórica y su importancia con el fin de observar las acciones que fueron llevadas a cabo e implementar mejoras en el futuro.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional



3. Historia del Estrecho de Malaca

Los puertos que bordean el Estrecho de Malaca han significado mucho más que un lugar para el intercambio de mercancías, se convirtieron en lugares donde los nativos interactuaban con los extranjeros, compartiendo culturas, tradiciones y experiencias.

Desde los inicios del comercio internacional, los marineros europeos desarrollaron un gran interés por el puerto de Malaca, considerándolo como un importante centro de reunión y de negocios.

Figura 3 - Estrecho de Malaca en el Siglo VII



File:Antique Map Valentijn Malacca.jpg - Wikimedia Commons. (1726).
<http://tinyurl.com/lhgmroj>

La rica historia del Estrecho de Malaca y la ciudad-estado de Singapur muestran cómo el transporte marítimo ha influido en el desarrollo de una región a lo largo de la historia.

El Estrecho de Malaca es la ruta más corta entre el Lejano Oriente y el Océano Índico, es decir, entre Europa, África, Oriente Medio y la India con China, Corea, Filipinas y Japón.

Los principales puertos de la región han tenido una evolución constante en donde personas con diferentes creencias religiosas, como monjes hindúes, sacerdotes cristianos y académicos musulmanes, de distintas partes del mundo se encontraban aquí.

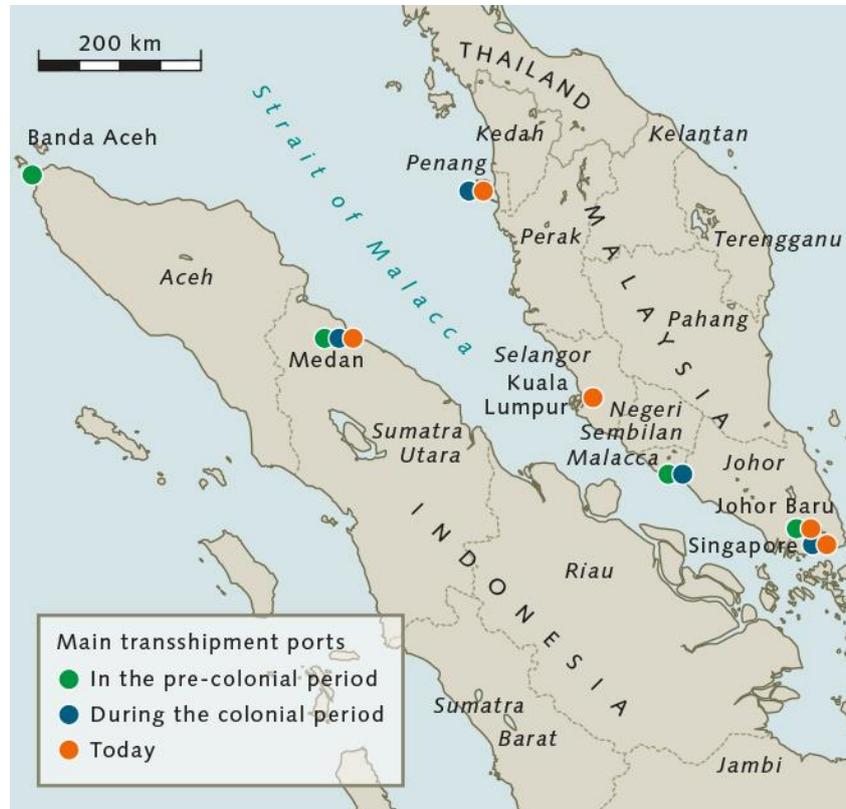
Una muestra de todo ello es la evolución de los principales puertos históricos de la región, entre ellos destacan: “Port of Belawan (Medan, Indonesia); Port of Penang (Malaysia), Johor Port (Malaysia), Port of Singapore”.

El puerto de Belawan maneja aproximadamente entre 1 y 2 millones de TEU al año siendo uno de los principales puertos de Indonesia y una importante puerta de entrada a la región de Sumatra. El puerto de Penang maneja aproximadamente 1,5 millones de TEU al año. El puerto de Johor maneja aproximadamente 1 millón de TEU por año. Aunque es más pequeño que otros puertos importantes de Malasia, sigue siendo un importante centro comercial e industrial en el sur de Malasia.

Por último, el puerto de Singapur es uno de los puertos más grandes y con mayor actividad del mundo y maneja aproximadamente entre 37 y 38 millones de TEU al año. El puerto es un importante centro de tránsito y desempeña un papel importante en el comercio mundial. Se encuentra en la segunda posición a nivel mundial y es el primer puerto de trasbordo del mundo. (iContainers, s. f.)

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

Figura 4 - Principales puertos comerciales en el Estrecho de Malaca



4. Historia del Estrecho de Malaca: Época Precolonial

Uno de los imperios más importantes que se establecieron en la región asiática fue el Imperio Marítimo y Comercial Budista conocido como Srivijaya. Este imperio fue el más importante de la zona desde el Siglo VII hasta el Siglo XIII. Abarcaban las zonas de la Isla de Sumatra y la Península de Malasia, permitiéndoles controlar la totalidad del estrecho.

El Imperio Budista se desintegró a finales del Siglo XIII por diversas guerras. Todo ello dio lugar a dos centros importantes de poder: Malaca en el Siglo XV, y luego Aceh (en el norte de Sumatra) y Johor (Actual Malasia) a principios del Siglo XVI.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

Aceh era un importante centro musulmán de comercio, Johor aumentó su importancia gracias a su posición geográfica que le permitía el acceso a minas de estaño y a la pimienta que se cultivaba en la región.

5. Historia del Estrecho de Malaca: Época Colonial

La ciudad de Malaca era utilizada por los musulmanes como el puerto de conexión entre la India y China. En 1511 fue conquistada por los portugueses, cuyo principal objetivo era debilitar el dominio musulmán de la región.

A pesar de ello, los comerciantes musulmanes consiguieron mantener su influencia en la región, y apoyaron el crecimiento de Aceh, dominada por los musulmanes.

Un gran número de naciones europeas intentaron controlar el estrecho mediante bloqueos, ataques y sabotajes. Los holandeses, por ejemplo, bloquearon el puerto marítimo de Malaca en 1640 para impedir el intercambio de mercancías y debilitar la influencia de los portugueses en la región. Un año más tarde, en 1641, capturaron la ciudad y se expandieron desde ahí. En los años posteriores, tomaron el resto de los puertos de la región y disminuyeron la influencia que quedaba de los musulmanes. Una vez que consiguieron establecerse como el Imperio más fuerte de la región, comenzaron a encontrarse con un nuevo enemigo en el estrecho, los comerciantes británicos. Durante más de un siglo estuvieron lidiando con ellos hasta que, en 1786, los británicos establecen el Puerto de George Town en Penang que se convirtió en el puerto de trasbordo principal para la Compañía Británica de las Indias Orientales. Para evitar futuros conflictos, los holandeses y los británicos llegaron a un acuerdo para dividir la región del sudeste asiático entre ellas. Los Países Bajos cedieron a Gran Bretaña todos los derechos de propiedad hacia el norte a lo largo del Estrecho de Malaca, y a cambio recibieron las áreas del sur del Estrecho.

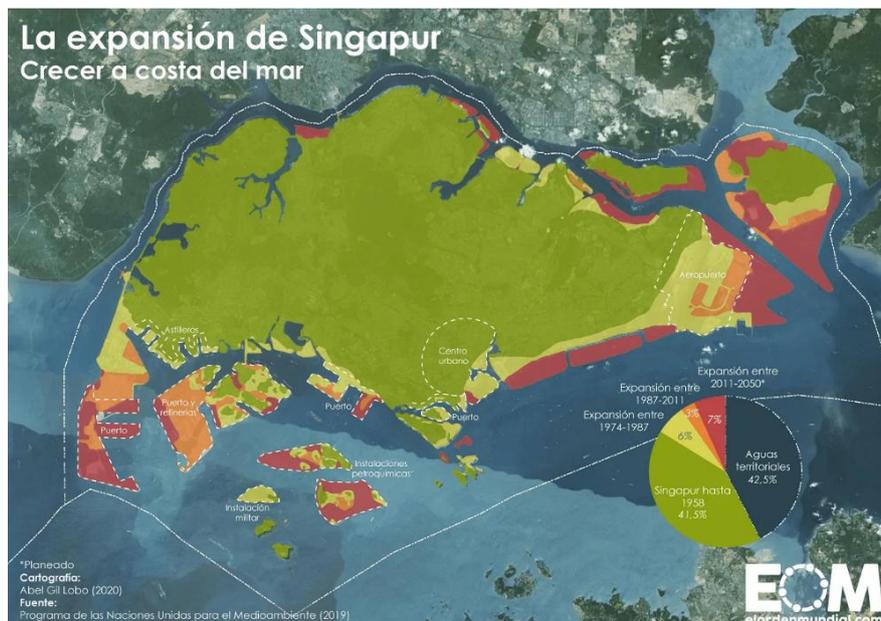
Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

A diferencia de Malaca, Singapur, era aún bastante insignificante en términos económicos a principios del siglo XIX. Estaba habitada predominantemente por familias de pescadores malayos.

En 1819, justo unos años antes del Tratado angloholandés de 1824, la Compañía Británica de las Indias Orientales fundó su primer puesto comercial allí. Su expansión masiva hacia un importante puerto comercial finalmente comenzó en 1867, cuando Singapur fue declarada colonia de la Corona Británica.

Todo ello significó que, Singapur, a partir de ese momento, era el principal puerto comercial de Gran Bretaña, quien controlaba la Ruta de la Seda marítima desde Hong Kong, pasando por Singapur hasta llegar a la India y seguir rumbo al Mediterráneo. Por ello, Singapur hoy en día es el puerto de contenedores más grande del mundo en términos de trasbordo de contenedores.

Figura 5 – La Expansión de Singapur



El Orden Mundial. (2020). <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/desarrollo-singapur/>
Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

6. Amenazas y desafíos presentes en el Estrecho de Malaca

El estrecho de Malaca enfrenta serios desafíos que amenazan la seguridad marítima. Estos desafíos incluyen las características geográficas de la zona, el alto riesgo de colisiones de barcos debido al intenso tráfico marítimo y ataques piratas. La contaminación procedente de los vertidos de barcos también es un problema para los países costeros cuyas economías dependen en gran medida del turismo.

Además de los riesgos asociados con las operaciones marítimas, existen preocupaciones generales sobre la seguridad marítima. El Estrecho de Malaca es una importante ruta comercial entre Europa, Oriente Medio y Asia, lo que lo convierte en un importante punto estratégico o "chokepoint" a nivel mundial. Un bloqueo en esta región afecta tanto al comercio internacional como a la seguridad energética de países como China y Japón, provocando importantes pérdidas económicas.

Los grupos terroristas pueden aprovechar esta situación y considerar la posibilidad de llevar a cabo ataques a gran escala en la región. Este riesgo es especialmente grave en la industria del transporte de petróleo, puesto que conlleva graves consecuencias para la seguridad energética mundial. Alrededor del 63% de la producción de petróleo se transporta por mar y el Estrecho de Malaca es uno de los principales puntos de tránsito, junto con el Estrecho de Ormuz.

Si se bloquea el estrecho de Malaca, una parte importante de la flota mundial se vería obligada a cambiar de ruta y rodear el archipiélago indonesio. Esto significa cruzar el estrecho de Lombok, que se encuentra entre las islas de Bali y Lombok, o el estrecho de Sunda, que separa las islas de Sumatra y Java.

Estas desviaciones implican retrasos y aumentan los costes de transporte, lo que afecta el precio de la energía final y tiene un grave impacto en la economía de los países importadores.

Esta situación es especialmente importante para China, porque alrededor del 80% de hidrocarburos pasa por el Estrecho de Malaca.

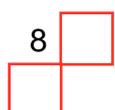
En los últimos años, los actos de piratería, robos y actividades ilegales como el contrabando, las drogas y la trata de personas han aumentado significativamente en el Estrecho de Malaca. Esta actividad ilegal es la principal fuente de ingresos de piratas y grupos rebeldes que operan en la región. El aumento de la criminalidad en el Estrecho de Malaca se debe principalmente a dos factores:

- La debilidad de los gobiernos costeros, caracterizada por la falta de control y la corrupción.
- La marginación económica de grandes segmentos de la población costera, obligándolos a participar en actividades comerciales ilegales para sobrevivir.

Además de la piratería, otra amenaza a la seguridad en el Estrecho de Malaca y al tráfico comercial internacional es el riesgo de ataques terroristas.

Después de los ataques de 2001 en Estados Unidos, el sudeste asiático se convirtió en un objetivo importante de la "guerra global contra el terrorismo" del presidente Bush debido a la importante población musulmana de la región y la relación entre algunos grupos insurgentes y Al Qaeda.

Esta preocupación internacional se centra en la posibilidad de llevar a cabo un ataque terrorista a gran escala cerca del Estrecho de Malaca, debido a las limitadas capacidades de seguridad de los países costeros, a pesar de los esfuerzos humanos y económicos que se están llevando a cabo, gracias al fácil Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional



acceso que tienen estos grupos terroristas mercado negro para conseguir finanzas y la posibilidad de esconderse en islas de los alrededores escasamente pobladas.

En cuanto al control de este estrecho, siempre es un tema de preocupación para los países costeros porque se encuentra dentro de sus aguas territoriales. Sin embargo, aunque Malasia, Singapur e Indonesia comparten una conexión histórica, lingüística y cultural común, también tienen diferencias en intereses comerciales y estratégicos.

Esto generó polémica respecto a la participación extranjera, especialmente de Estados Unidos y sus aliados para garantizar la seguridad en el Estrecho de Malaca. Mientras que para Malasia e Indonesia la interferencia externa puede percibirse como una amenaza a su soberanía territorial, para Singapur es una garantía de la continuación de importantes actividades comerciales.

7. Creación de la ASEAN y la Malacca Strait Patrol

A causa de los numerosos problemas que suceden en el Estrecho de Malaca, se crea la ASEAN o la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (Association of Southeast Asian Nations).

Es una organización intergubernamental creada en 1967 con el objetivo de promover el desarrollo económico, social y cultural de la región, así como, garantizar la paz y la estabilidad de la región.

Los miembros fundadores de la ASEAN fueron Indonesia, Malasia, Filipinas, Singapur y Tailandia. Desde entonces, la organización ha crecido para incluir a diez países miembros, con la adhesión posterior de Brunei en 1984, Vietnam en 1995, Laos y Birmania en 1997 y finalmente Camboya en 1999.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

Además de esta organización intergubernamental, se creó la MSP (Malacca Strait Patrols). Se trata de una cooperación multilateral en el ámbito defensivo contra la piratería en la región. Es una unión de los 4 países más importantes e influyentes de la región en contra de la piratería.

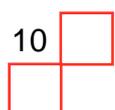
Está formada por Malasia, Singapur, Tailandia e Indonesia y se trata del primer Acuerdo Multilateral y Militar que agrupa a la Guardia Costera, Armadas y Fuerzas Aéreas de los respectivos miembros estados en la lucha contra los piratas internacionales y locales que intentar atentar en el Estrecho de Malaca y sus alrededores.

Gracias a todo este esfuerzo humano y económico, no ha ocurrido ningún atentado terrorista en el Estrecho y, además, los incidentes que se producen en él son mínimos y su respuesta inmediata. Sin embargo, esto sólo se tiene en cuenta en periodos de paz y equilibrio, ya que si se produce algún suceso que desestabilice la región, la coordinación entre estas naciones sería más lenta o inexistente y todos apelarían a salvaguardar sus costas y territorio nacional por encima de la estabilidad en el comercio internacional.

Si por algún casual, la República Popular China decide emprender acciones militares en el Estrecho de Malaca, Estados Unidos podría ver afectada su hegemonía global y tomar represalias al respecto lo que provocaría inestabilidad e incertidumbre en la región. Esto provoca que más de los 200 buques diarios que transitan en estrecho tengan que desviarse al Estrecho de Lombok o de Sunda, lo que incrementaría el precio del transporte, los días de demora y grandes pérdidas económicas para Singapur, Malasia e Indonesia principalmente.

Por todo ello, la necesidad de buscar alternativas al Estrecho de Malaca es necesario, y en estos tiempos de inseguridad y desequilibrio, contar con rutas alternativas que no supongan un tiempo añadido en el transporte ni peligre la

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional



seguridad de las personas a bordo del buque y su mercancía es de vital importancia para el funcionamiento de la red de transporte y logística internacional.

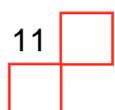
8. Alternativas complementarias al Estrecho de Malaca

Para hacer frente a los desafíos y oportunidades relacionados con el comercio internacional a través del Estrecho de Malaca, se consideran varias opciones para diversificar las rutas marítimas y reducir la dependencia del Estrecho de Malaca como única vía de conexión entre Europa y Oriente Medio con Asia.

Las propuestas más destacadas incluyen la construcción del Canal de Kra, la ampliación de Landsbridge, así como el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) y un oleoducto a Birmania. Estas soluciones alternativas garantizan un transporte seguro de mercancías y energía y, además, abren oportunidades de desarrollo económico para las regiones involucradas. Estas rutas alternativas ofrecen una serie de beneficios importantes para el comercio internacional.

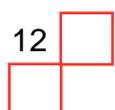
En primer lugar, al diversificar las opciones de transporte marítimo, reducen la vulnerabilidad de depender únicamente del Estrecho de Malaca, reduciendo así el riesgo de interrupción del tráfico marítimo debido a incidentes como piratería, desastres o conflictos geopolíticos.

Además, las nuevas rutas aseguran una mayor eficiencia y rapidez en el transporte de mercancías al reducir las distancias y los tiempos de tránsito. Esto mejora tanto la competitividad de las empresas que dependen del transporte marítimo como la optimización de los costes logísticos y el aumento de los beneficios en el comercio internacional.



Por último, los oleoductos se consideran un modo de transporte más seguro y respetuoso con el medio ambiente que otras opciones, como los buques cisterna, debido a su capacidad para reducir el riesgo de derrames de petróleo y otros accidentes similares.

Los oleoductos y gaseoductos son más seguros, económicos y fiables que los buques que transportan el crudo y el gas. Un carril estándar de 20 pulgadas de diámetro puede transportar alrededor de un millón de litros por hora, mientras que un camión sólo puede transportar 30.000 litros. Esto se traduce en menor coste, hasta 15 veces comparado con un transporte por tierra o mar. Además, el sistema de control de combustible de la tubería detecta cualquier pérdida de combustible y cierra automáticamente el paso ante las posibles fugas. (Vaquero, 2023)



9. China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)

El Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) es un importante proyecto de desarrollo destinado a fortalecer las relaciones económicas y comerciales entre China y Pakistán, así como a mejorar la infraestructura de Pakistán y facilitar el acceso de China a los mercados de Asia central y meridional.

El proyecto es parte de la iniciativa global de China La Franja y la Ruta, cuyo objetivo es restaurar antiguas rutas comerciales terrestres y marítimas. El principal objetivo de Xi Jinping es crear una nueva ruta de la seda que combina nuevas rutas marítimas evitando el Estrecho de Malaca y 3 grandes rutas terrestres para mejorar las infraestructuras y poder llevar a cabo su ambicioso plan “One Belt One Road” (OBOR) que anunció en 2013.

Figura 5 - “One Belt One Road” – Proyecto Nuevas Rutas Comerciales de China



Radio Free Asia. (2017). <https://www.rfa.org/english/news/special/one-belt-one-road/>

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

Tras el anuncio del OBOR, el programa CPEC fue puesto en marcha con una inversión inicial estimada en más de 46 mil millones de dólares.

Desde entonces, se ha ampliado para incluir una variedad de proyectos que abarcan la infraestructura de transporte, la energía, las telecomunicaciones y el desarrollo industrial de Pakistán.

Los principales objetivos del CPEC son:

- Mejorar las conexiones de transporte.

Mediante la construcción de nuevas carreteras, ferrocarriles y puertos, su objetivo es mejorar las conexiones de transporte tanto dentro de Pakistán como entre Pakistán y China. Esto facilitará el comercio y el transporte de mercancías.

- Promoción del desarrollo económico.

Se espera que CPEC cree empleos y estimule el crecimiento económico en Pakistán, tanto a través de la inversión directa como a través del desarrollo de las industrias locales.

- Fortalecimiento de las relaciones bilaterales.

CPEC tiene como objetivo fortalecer la cooperación económica entre China y Pakistán y profundizar la relación diplomática y comercial entre los dos países.

Los recursos financieros del CPEC provienen principalmente de China en forma de préstamos e inversiones directas. Además, se han creado para el CPEC fondos especiales de desarrollo, como el Fondo de Desarrollo China-Pakistán.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

Sin embargo, el coste total del CPEC es difícil de determinar precisamente debido a la naturaleza variable del proyecto y la inclusión de diferentes proyectos en diferentes etapas de desarrollo. Además, la gente también ha expresado su preocupación por la transparencia y estabilidad de los préstamos de China para el CPEC, así como por la capacidad de Pakistán para gestionar la deuda.

Los beneficios de este proyecto están mencionados en los objetivos, puesto que, si se logra cumplir con cada uno de los objetivos, ello resultará en un beneficio económico, político, cultural y social para las economías de China y Pakistán. Además de reducir la dependencia China del Estrecho de Malaca en las importaciones de crudo y gas proveniente de Medio Oriente.

En cuanto a los problemas y las preocupaciones que están presentes en el proyecto, destacan los siguientes puntos:

➤ Deuda y estabilidad financiera:

Pakistán enfrenta el desafío de gestionar la deuda y garantizar la estabilidad financiera a largo plazo del CPEC.

Por ello, es importante conocer la evolución de la deuda externa de Pakistán en la que se refleja que, aunque Pakistán es un país inestable e inseguro, la política monetaria que está llevando a cabo está resultando en una reducción de la deuda pública bastante significativa. Desde 1970 han ido reduciendo la deuda externa, que incrementó ligeramente tras la pandemia del Covid-19 pero que está descendiendo desde el 2022. La siguiente imagen muestra un gráfico de la evolución en la que se ve reflejada esta explicación de manera sencilla y descriptiva.

Figura 6 - Deuda Externa Pakistán (1970-2022) en Miles de Millones de \$



Pakistán Deuda externa - datos, tabla | TheGlobalEconomy.com. (s. f.).
TheGlobalEconomy.com.

https://es.theglobaleconomy.com/Pakistan/External_debt/

➤ Seguridad:

La seguridad en Pakistán plantea un desafío importante para el éxito del CPEC, ya que la violencia y la inestabilidad pueden afectar la implementación del proyecto y disuadir la inversión extranjera.

➤ Transparencia y gobernanza.

Ha habido críticas por la falta de transparencia en los acuerdos y contratos relacionados con el CPEC, así como en la gestión y administración del proyecto.

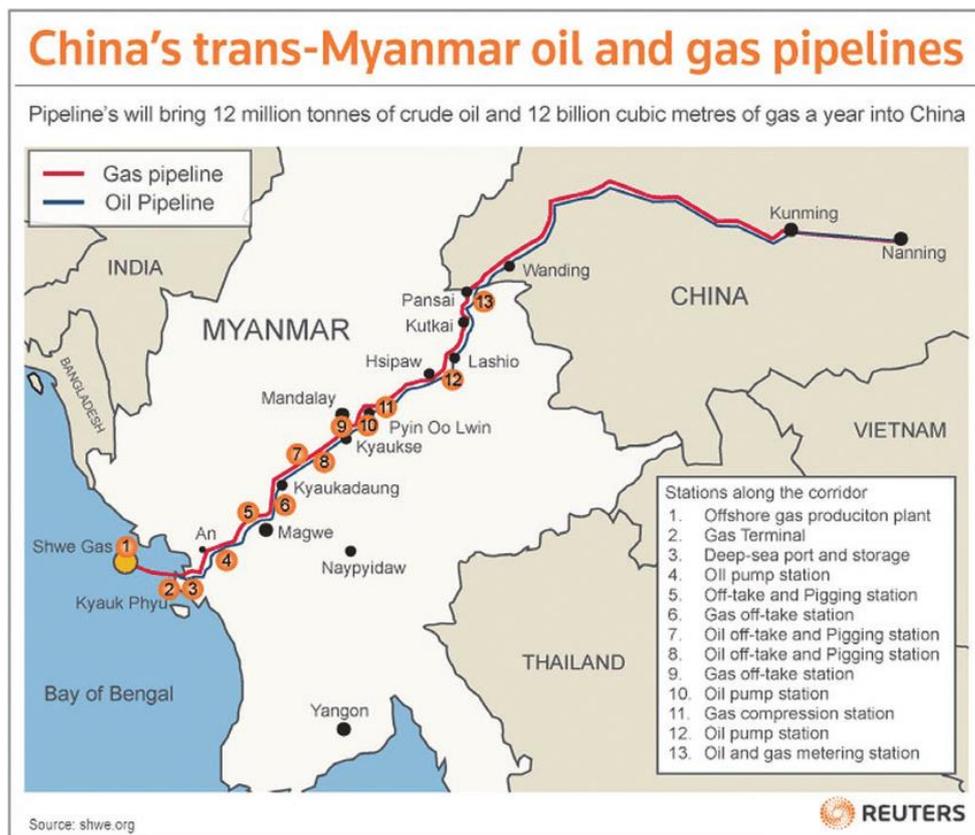
A pesar de todos estos desafíos que presenta el proyecto, China ve con buen ojo el proyecto y ha apostado por su consecución.

10. Oleoducto en Birmania

El oleoducto que conecta Birmania con China es un proyecto importante en la energía y la estrategia geopolítica de China.

Este oleoducto, que se extiende desde el puerto de Kjaukpu en Myanmar a Kunmin en la provincia de Yunnan en China, tiene el objetivo principal de diversificar las rutas de petróleo y gas en China, reduciendo la dependencia del Estrecho de Malaca.

Figura 7 - Oleoducto y Gaseoducto Chino a través de Birmania



Myanmar oil and gas Pipeline. (2018). Research Gate.

https://www.researchgate.net/figure/The-cross-border-China-Myanmar-oil-and-gas-pipeline-from-Kyaukpyu-to-Kunming-through_fig3_323760627

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

Uno de los principales objetivos del gasoducto es diversificar las rutas de importación de energía a China, como se ha mencionado anteriormente.

Actualmente, la mayoría de las importaciones de petróleo y gas de China pasan por el Estrecho de Malaca, una ruta vulnerable a bloqueos y conflictos geopolíticos. Los gaseoductos proporcionan una ruta alternativa más directa y segura ya que aseguran el suministro de energía.

El aumento de la demanda de energía por parte de China ha ido en aumento desde la década de los 70. Para mantener el desarrollo económico, China trata de proporcionar fuentes de energía confiables y diversificadas.

El oleoducto proporciona un acceso más seguro y rápido al petróleo y el gas desde Oriente Medio y África a través del puerto Chiauqp.

En cuanto al impacto que tiene este proyecto para Myanmar, es una oportunidad para el desarrollo económico, el uso y la creación de infraestructura. El gobierno de Myanmar espera que la tubería estimule la economía local y contribuya al desarrollo en las áreas más pobres del país.

Las ventajas del oleoducto China-Birmania se resumen en los siguientes apartados:

- Seguridad energética.

Al reducir su dependencia del Estrecho de Malaca, China está mejorando significativamente su seguridad energética. Los gasoductos reducen el riesgo de interrupciones del suministro debido a conflictos regionales o disputas internacionales.

- Reducir costos y tiempo:

La ruta terrestre a través de Myanmar ayuda a reducir el tiempo y el costo del transporte de petróleo y gas en comparación con la ruta marítima a través del Estrecho de Malaca.

- Crecimiento económico de Myanmar:

El proyecto traerá importantes inversiones en infraestructura, incluida la modernización de carreteras, ferrocarriles y puertos. También se espera que cree empleo y oportunidades de formación para la población local.

- Fortalecer las relaciones bilaterales.

El oleoducto fortalece los lazos económicos y diplomáticos entre China y Myanmar, facilitando una cooperación más estrecha en otras áreas estratégicas.

Por otro lado, el proyecto enfrenta una serie de desafíos y problemas:

- Altos costes:

El desarrollo de oleoductos y la infraestructura relacionada requiere enormes inversiones. Se estima que el coste total del proyecto podría superar los 2.500 millones de dólares. Estos costos incluyen la construcción del oleoducto, el almacenamiento y la modernización del puerto de Kyaukpyu.

- Inestabilidad política y seguridad:

Birmania se ha enfrentado a una inestabilidad política significativa, incluidos conflictos étnicos y disputas internas.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

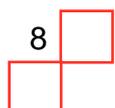
En cuanto al coste del proyecto, China estima que la finalización del proyecto superaría los 2.500 millones de dólares. Esta cifra incluye la construcción de oleoductos, el almacenamiento y las mejoras del puerto de Kyaukpyu. Además, se espera que China financie la mayoría de estos costos mediante préstamos e inversiones directas, mientras que Myanmar también proporcionará recursos y apoyo logístico.

Por último, la oposición y la polémica viene tanto de la población local como de organizaciones internacionales y gobiernos extranjeros como Estados Unidos y Reino Unido que quieren mantener la soberanía del Estrecho de Malaca y una reducción en el transporte por el Estrecho de Malaca reduce su importancia en la comunidad internacional.

En Myanmar, el proyecto enfrentó una importante oposición de las comunidades locales y grupos de derechos humanos. Existen preocupaciones sobre la falta de consulta previa, el desplazamiento forzado de comunidades y el impacto negativo en el medio ambiente. También se criticó la falta de beneficios tangibles para las comunidades locales.

Además, existen preocupaciones sobre la transparencia de los contratos y la gestión de proyectos. La falta de claridad sobre los recursos financieros y la distribución de beneficios ha creado una falta de confianza entre el público y las partes interesadas.

Sin embargo, la mayor parte de la población ve con buenos ojos el proyecto. Esto se debe a que la influencia económica de China en Birmania supera el 60% y los birmanos están notando un incremento en sus niveles de vida gracias a la inversión China en el país.



Además, lograría reducir el número de buques que transitan el Estrecho de Malaca con el objetivo de llegar a puertos chinos lo que se traduce en un descenso de los costes de transporte y un menor impacto medioambiental a largo plazo ya que los oleoductos y gaseoductos son más seguros y contaminan menos que los buques que realizan la misma tarea, el transporte de petróleo y gas.

El oleoducto de Myanmar, con una capacidad de alrededor de 22 millones de toneladas de petróleo crudo al año (equivalente a 442 mil barriles por día), permite a China recibir una parte importante de las importaciones de petróleo de Oriente Medio y África a través del puerto de Kyaukpyu, en la costa de Myanmar.

De esta manera, se estima que alrededor del 6% al 10% del petróleo transportado con anterioridad a través del Estrecho de Malaca será desviado a través de esta nueva ruta, aliviando así la congestión y reduciendo los riesgos asociados al envío a través de este estrecho estratégico.

El Gasoducto de Myanmar tiene una capacidad de alrededor de 12 mil millones de metros cúbicos de gas natural por año y transporta gas natural desde los yacimientos en el Mar de Andamán hasta Kunming, Provincia de Yunnan, China.

Aunque el volumen de gas natural es menor que el volumen de petróleo, la contribución del oleoducto a la reducción del movimiento de buques gaseros a través del Estrecho de Malaca no es menos importante.

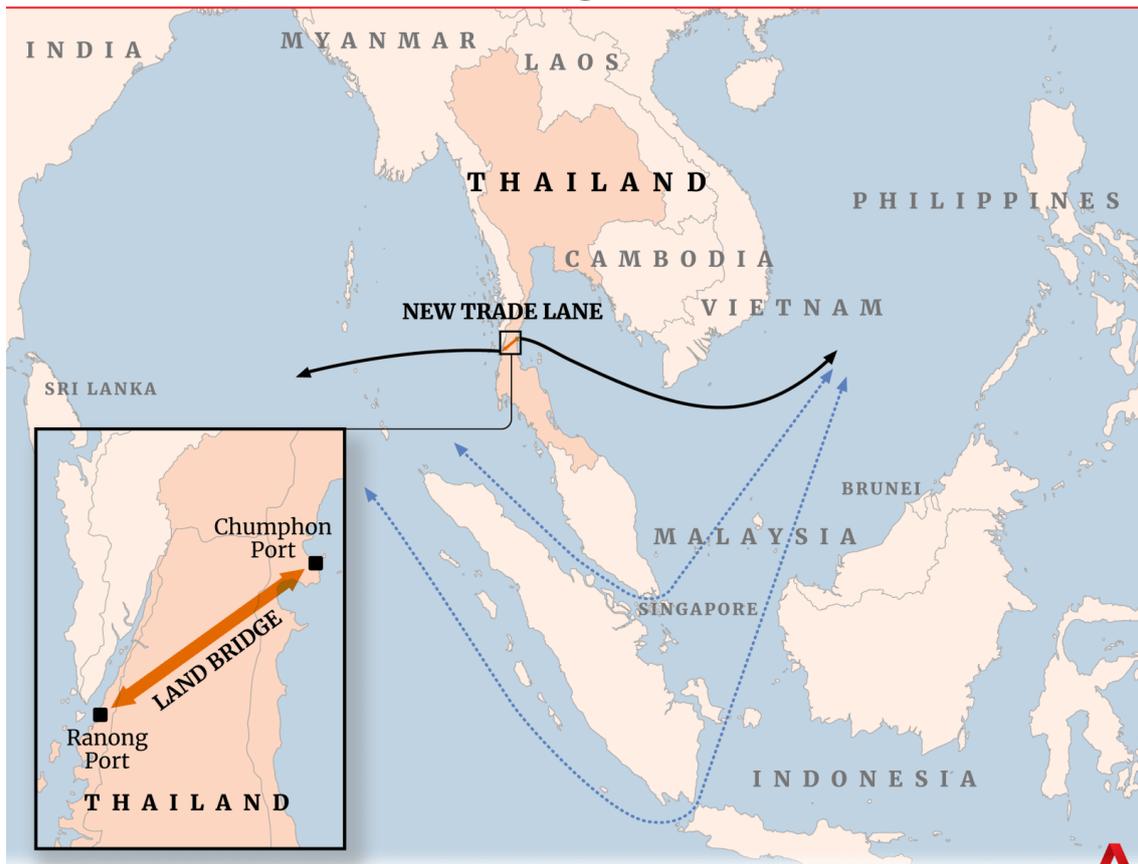
La implementación de estas tuberías se enmarca en la iniciativa "One Belt One Road" de China, que busca diversificar y asegurar sus rutas de suministro de energía. Esta diversificación no solo mejora la seguridad energética de China, sino que también reduce la congestión marítima y los riesgos ambientales asociados con el tráfico intenso por el Estrecho de Malaca.

11. Landbridge en Tailandia

Tailandia continúa invirtiendo en un proyecto llamado Landbridge, que se extiende a lo largo del sur de Tailandia, acortando el tiempo de tránsito de mercancías entre los océanos Pacífico e Índico. El proyecto mejora la importancia estratégica del país al proporcionar una ruta alternativa para el comercio chino a través de Singapur y el Estrecho de Malaca.

Figura 8 - Proyecto Landbridge en Tailandia

Thailand's proposed land bridge project



Infographic: Rafa Estrada

Source: The office of transport and traffic policy and planning, Thailand's Ministry of Transport



En cuanto a las ventajas del proyecto, destacan los siguientes puntos:

- Tiempos de tránsito más rápidos:

El Landbridge permite que los buques de carga descarguen contenedores en los puertos a ambos lados de la ruta, y mediante una red de carreteras y líneas ferroviarias de casi 90 km, desde la provincia de Chumpon en el Golfo de Tailandia hasta Ranong en el Océano Índico, se conecte ambos océanos sin necesidad de pasar por el congestionado Estrecho de Malaca.

- Creciente importancia estratégica:

Al ofrecer una alternativa a la congestionada ruta del Estrecho de Malaca, Tailandia puede aumentar su importancia geopolítica y económica al convertirse en un punto clave del comercio internacional. Esto se resume en un incremento de la influencia de China y Tailandia en el Sudeste Asiático frente al dominio de Singapur, Malasia e Indonesia en la región con ayuda de Estados Unidos y Reino Unido.

En cuanto a los desafíos y las críticas que enfrenta este proyecto, destacan los siguientes puntos:

- Viabilidad financiera:

El proyecto tiene un coste estimado de 28 mil millones de dólares, la viabilidad económica del proyecto es cuestionable. Esto se debe a que la inversión es muy elevada y los tiempos de tránsito tan sólo se reducen 5-7 días y se produce un aumento de las manipulaciones de la mercancía lo que aumenta el riesgo de pérdida o accidente. Históricamente, China ha apoyado el concepto de encaminar sus barcos a través de Tailandia a lo largo del Istmo de Kra, sugiriendo que el proyecto podría no recibir el apoyo financiero necesario.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

➤ Impactos ambientales y sociales:

El desarrollo de Landsbridge supone impactos ambientales y sociales significativos, incluida la deforestación y la construcción de infraestructuras donde actualmente habita gente, lo que requeriría un gran esfuerzo por parte del gobierno tailandés para controlar la situación en la región. Además, se sitúa en una de las regiones más inestables de Tailandia, lo que supone incrementar la presencia policial y militar para evitar sabotajes y aumentar la confianza en las empresas que utilizan el servicio.

El proyecto se presenta como una alternativa al anterior plan del Canal de Kra, que preveía la construcción de una ruta marítima de aguas profundas similar al Canal de Suez a través del sur de Tailandia. El concepto nunca se ha implementado debido a los altos costes, el riesgo de daño ambiental y la fragmentación física del país que implicaría.

En cambio, las autoridades tailandesas ven el proyecto Landbridge como una ruta que podría integrarse con las líneas ferroviarias de alta velocidad que se están construyendo entre Tailandia y Singapur como parte de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI).

Durante el foro BRI de octubre, Sretta discutió el proyecto con China Harbour Engineering Co., el mayor desarrollador de infraestructura de China, que ya tiene contratos portuarios y de dragado en el país. (高瞻, s. f.)

La presencia e influencia de China en la región no es bien recibida en Washington y Londres, que, a través de Singapur y Malasia, tratan de evitar que este tipo de proyectos se lleve a cabo. En primer lugar, porque los contratos de construcción son adjudicados a empresas chinas, y, en segundo lugar, porque reduce la necesidad de transitar por el Estrecho de Malaca las mercancías que van desde Europa y Oriente Medio a los puertos chinos.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional



Los principales beneficiarios de este proyecto son las empresas de transporte y logística al reducir los tiempos de tránsito. Otro de los principales beneficiarios sería Tailandia y la región del sur del país, ya que experimentarían un desarrollo económico significativo al recibir inversión extranjera para la construcción y el mantenimiento del Landsbridge. Todo ello conlleva creación de empleo y un aumento en la seguridad y estabilidad de la región.

Por otra parte, el gran beneficiario de este proyecto, como el de todos los proyectos mencionados es China. Esto se debe al aumento de su influencia en la región, reduciendo la autoridad de Estados Unidos, su principal enemigo. Además, diversifica las rutas de transporte que conectan el resto del mundo con China. Todo ello forma parte del ya mencionado plan “One Belt One Road” de Xi Jinping.

12. Kra Canal

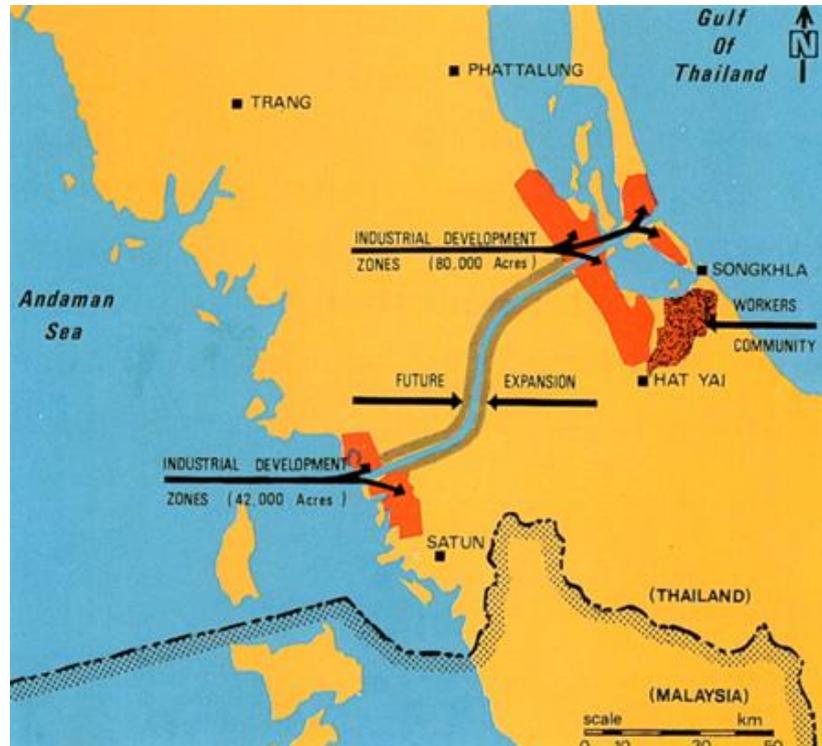
El Canal de Kra es una ambiciosa propuesta para construir un canal a través de la parte más estrecha del sur de Tailandia.

La idea de la construcción de este canal fue introducida por el ingeniero francés M. De la Mar en 1667. Durante varios siglos, el proyecto se propone como una alternativa al Estrecho de Malaca viable y segura. En 1793, el hermano del Rey Rama I propone de nuevo la idea, pero sin éxito. No es hasta 1935 cuando se realiza la propuesta nuevamente, en este momento, por el primer ministro de Tailandia, la cual fue rechazada por no contar con los fondos necesarios para llevarlo a cabo.

En 1942, se firma un tratado de paz entre Gran Bretaña y la India en el que acuerdan que el Canal de Kra no se construirá. A pesar del tratado firmado en 1942, en 1999 el Fondo de Infraestructura japonés inició un estudio para la viabilidad de la construcción debido a su interés en reducir los tiempos de entrega en sus importaciones y no depender únicamente del Estrecho de Malaca. El estudio no se llevó a cabo debido a la influencia de Estados Unidos en Japón.

Sin embargo, en 2014 se lleva a cabo un Foro Internacional sobre el Kra Canal en el que finalmente, se confirman las medidas que debería tener para poder ser transitado por los buques mercantes. Estas medidas son las siguientes: 102 kilómetros de largo, 400 metros de ancho y 25 metros de profundidad. Esto significa que hay que ampliar el ancho del canal natural y su profundidad, lo que implica más dinero y tiempo. (The Strait Of Malacca – A Historical Shipping Metropolis « World Ocean Review, s. f.-b)

Figura 9 - Construcción del Kra Canal



Podymuch. (2021b, marzo 1). Мьянма – это Панама сегодня?.. Военное Обозрение. <https://es.topwar.ru/180316-mjanma-jeto-panama-segodnja.html>

Como se puede observar en la imagen, es necesario realizar una gran inversión industrial en la región, que se traduce en más puestos de trabajo, más seguridad y mejor calidad de vida para los habitantes del sudeste tailandés.

Por ello, el canal permite que los barcos eviten el concurrido Estrecho de Malaca, reduciendo significativamente el tiempo y los costes de viaje entre los océanos Índico y Pacífico.

Este proyecto no sólo requiere grandes inversiones financieras, sino que también requiere esfuerzos coordinados en ingeniería, logística y gestión ambiental.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

La construcción de este canal tiene como objetivo facilitar el movimiento de barcos de aguas profundas, siguiendo el ejemplo de los canales de Suez y Panamá.

Se estima que la construcción del Canal de Kra costará entre 25 y 30 mil millones de dólares. Este coste incluye no sólo la excavación y construcción del canal sino también la infraestructura de apoyo necesaria, como puertos, instalaciones de mantenimiento y servicios logísticos.

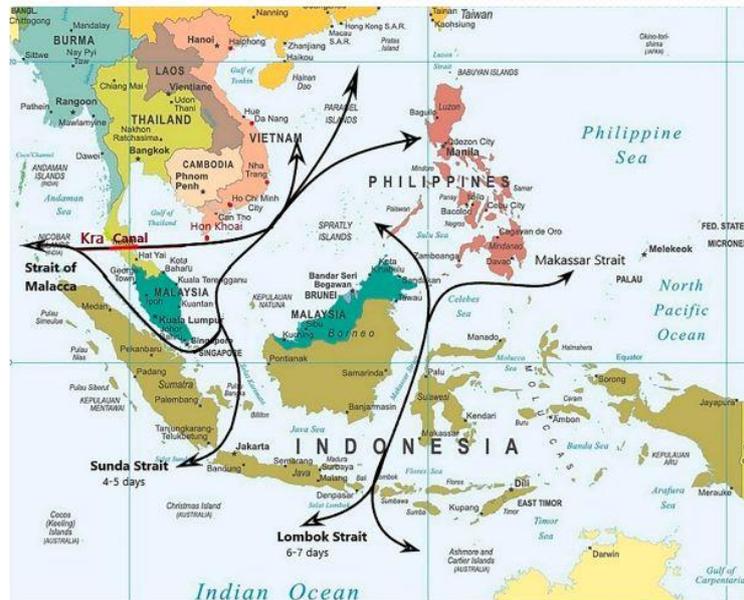
Por otro lado, la reducción del tiempo de envío y el crecimiento económico de Tailandia son algunas de las ventajas que ofrece el canal.

Uno de los principales beneficios del Canal de Kra es la reducción de los tiempos de tránsito marítimo entre los océanos Índico y Pacífico. Actualmente, los barcos deben navegar por el Estrecho de Malaca, una ruta muy congestionada y propensa a incidentes de piratería y conflictos geopolíticos.

El canal podría ahorrar hasta 1.200 kilómetros de tiempo de viaje, lo que se traduce en una reducción del tiempo de envío de unos cinco días.

La principal ventaja que se ve reflejada en la imagen, es que reduce el tiempo de tránsito de los buques, ya que si utiliza las rutas alternativas existentes actualmente lo único que proporcionan es un incremento del tiempo, lo cual se traduce en un mayor consumo de petróleo y más contaminación, además, un aumento en el precio del transporte que afecta directamente al precio final de la mercancía.

Figura 10 - Rutas Marítimas que conectan el Océano Índico y el Océano Pacífico



Potential effects of the Kra Canal on Vietnam's maritime industry. (2022). En Vietnam Maritime University. <https://pdf.sciencedirectassets.com/>

Además, la construcción y operación del Kra Canal podría transformar a Tailandia en un centro global de transporte y logística, similar a lo que hizo el Canal de Suez con Egipto.

Esto permite crear miles de empleos directos e indirectos y atraer importantes inversiones extranjeras. Además, los ingresos por peajes y servicios relacionados pueden ser una fuente importante de ingresos para el gobierno tailandés.

El canal también tiene una importante implicación geopolítica. Proporciona una alternativa estratégica al Estrecho de Malaca, reduciendo la dependencia de esta ruta marítima y minimizando la congestión y los riesgos en cuanto a la seguridad de las mercancías y los buques.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

Para China, el canal se convierte en un elemento clave de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, proporcionando una ruta más directa y segura para las importaciones y exportaciones.

Económicamente, el canal reduce los costes de envío y mejorar la eficiencia del comercio mundial. Las empresas se benefician de tiempos de tránsito más rápidos y un menor gasto de combustible. Además, el aumento en el movimiento marítimo a través de los canales puede estimular el desarrollo económico en las áreas circundantes, creando nuevas oportunidades para negocios e inversiones.

Además de revitalizar la industria y la economía marítimas de Tailandia, e indirectamente la economía de Birmania debido a la proximidad geográfica, el transporte marítimo se beneficiará del acortamiento de la ruta en unos 1.000 kilómetros. Esto reduce el tiempo de viaje en aproximadamente cinco días y ahorra por viaje y buque de 43.000 a 141.000 €. (Hall et al., 2002)

A pesar de los beneficios potenciales, la viabilidad económica del Kra Canal es un problema grave. Los altos costes de construcción y mantenimiento, combinados con la incertidumbre sobre los volúmenes de tráfico esperados y los ingresos por peajes, plantean dudas sobre si el proyecto es financieramente sostenible a largo plazo o no.

Sin embargo, todos los proyectos mencionados son inversiones rentables a largo plazo, y teniendo en cuenta que el principal objetivo de China no es obtener beneficios económicos de los proyectos sino aumentar su influencia y establecerse como la primera potencia mundial arrebatándole el puesto a Estados Unidos, todas las propuestas cambiarían la estructura geopolítica mundial. Por todo ello, la construcción del CPEC, el Oleoducto en Birmania y el Landbridge o Kra Canal son propuestas viables y una realidad a tener en cuenta en el comercio internacional.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES

El Estrecho de Malaca ha sido históricamente un cruce de culturas y un importante centro de comercio internacional, que conecta Europa, África y Oriente Medio con China, Corea del Sur, Filipinas y Japón principalmente.

Los puertos que bordean el estrecho, como Belawan, Penang, Johor y Singapur, se han convertido en centros de intercambio cultural y económico. En particular, Singapur se destaca como uno de los puertos más grandes y con mayor actividad del mundo, y desempeña un papel clave en el comercio mundial.

El imperio marítimo y comercial budista de Srivijava controló el estrecho desde el siglo VII al XIII, y fue sucedido por Malaca, Aceh y Johor. La conquista portuguesa de Malaca en 1511, seguida por el dominio holandés y luego británico, reflejó la lucha en curso por el control del comercio en la región. Singapur, inicialmente insignificante, se ha convertido en un puerto importante bajo el dominio británico a partir de 1819, consolidando su posición en la Ruta marítima de la Seda.

Por otra parte, China tiene un interés estratégico significativo en el Estrecho de Malaca debido a su importancia para la seguridad energética del país, ya que aproximadamente el 80% del suministro de petróleo de China pasa por este estrecho. Además, es vital para la seguridad económica, garantizando la fluidez del tráfico marítimo esencial para el comercio internacional de China.

Controlar o influir en el estrecho permite a China mantener estabilidad en una región clave para sus intereses comerciales, reduciendo su vulnerabilidad a bloqueos o conflictos.

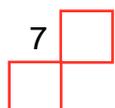
El Estrecho de Malaca es un componente crucial de la iniciativa "One Belt One Road" (OBOR), facilitando la creación de una red logística y comercial que conecta China con Europa, África y Asia. Las inversiones que la República Popular China realiza en los países del Estrecho de Malaca y sus países vecinos como Pakistán o Birmania tienen un mismo objetivo y es poder restaurar la Ruta de la Seda que tanta importancia histórica tiene y tendrá.

Por último, las alternativas al Estrecho de Malaca presentan una oportunidad para el comercio internacional por lo que merecen ser estudiadas y mencionadas con más frecuencia por nuestros dirigentes internacionales. El CPEC, el Oleoducto el Birmania, y el Landbridge o Kra Canal presentan unas ventajas increíbles y la realización de estos proyectos tiene como resultado una evolución en la economía de las naciones alrededor del mundo y un mayor intercambio cultural gracias a la globalización y la internacionalización que hoy en día es posible llevar a cabo.

En primer lugar, el Corredor Económico China-Pakistán (CPEC) podría aumentar el PIB de Pakistán en un 2-2.5% anual, generando 70,000 empleos directos hasta la fecha y se espera que cree 2.3 millones de empleos adicionales para 2030. Además, se reduce el tiempo de transporte de mercancías entre China y Oriente Medio y África en un 40%, aumentando significativamente la eficiencia. Por último, los proyectos energéticos bajo el CPEC, que incluyen plantas de energía solar, eólica y de carbón, agregarán 17,000 megavatios al sistema energético de Pakistán.

El oleoducto en Birmania tiene una capacidad de 22 millones de toneladas de crudo por año, mientras que el gasoducto puede transportar 12 mil millones de metros cúbicos de gas natural al año. Este proyecto permite a China reducir su dependencia del Estrecho de Malaca para el transporte de petróleo, aumentando la seguridad energética. Myanmar recibirá aproximadamente \$1 mil millones anuales en derechos de tránsito y tarifas de transporte.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional



El proyecto ha creado alrededor de 4,000 empleos directos durante la construcción y se espera que genere más empleo indirecto a medida que se desarrollen infraestructuras adicionales.

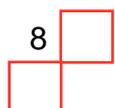
Se estima que el Landbridge podría agregar aproximadamente \$4-5 mil millones al PIB de Tailandia anualmente. La construcción y operación del Landbridge podrían crear hasta 100,000 empleos directos e indirectos en las regiones afectadas. El proyecto ha atraído interés de empresas de Alemania, Japón y EE. UU., lo que podría traer inversión extranjera directa significativa a Tailandia. La mejora en la infraestructura logística posicionaría a Tailandia como un hub logístico clave en Asia, aumentando la competitividad regional y global del país.

El coste de construcción del Kra Canal se estima en unos 20 mil millones de dólares. Si bien esta cifra podría aumentar hasta los 30 mil millones de dólares debido a la complejidad del proyecto.

Una de las ventajas ya mencionadas es que permite a los barcos acortar la ruta en unos 1.200 km, ayudando a ahorrar combustible y otros costes logísticos. Además, el canal es lo suficientemente ancho y profundo para dar cabida a los buques cisterna y portacontenedores más grandes del mundo, facilitando los flujos comerciales entre Asia, Oriente Medio y Europa.

El aumento del tráfico marítimo facilita el desarrollo portuario y de infraestructura en las provincias cercanas al canal, estimulando la economía local y nacional.

Se estima que el proyecto creará aproximadamente 30.000 empleos directos e indirectos durante la fase de construcción y miles más durante las operaciones del canal. Incluso podría llegar a requerir tanta mano de obra como el Landbridge, el cual necesita unas 100.000 personas para poder llevarlo a cabo.



Otra de las ventajas que ofrece el Kra Canal es el control de una ruta marítima clave, lo que provoca un aumento de la influencia de Tailandia sobre el comercio y la geopolítica internacional, de la misma manera que Egipto y Panamá, a su vez, se han beneficiado del Canal de Suez y Panamá.

Países como China, India y Estados Unidos han mostrado interés en invertir en el proyecto, que podría fortalecer las relaciones bilaterales y atraer más inversiones a Tailandia.

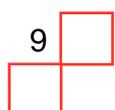
En primer lugar, Estados Unidos considera que una colaboración en el Kra Canal es una forma de contrarrestar la creciente influencia de China en la región del Sudeste Asiático. Al participar en el proyecto, Estados Unidos asegura su presencia y mantiene un equilibrio de poder en la región. Por otra parte, el proyecto ofrece una vía alternativa al Estrecho de Malaca, que actualmente es un punto de estrangulamiento o “chokepoint” vulnerable a la piratería, a tensiones geopolíticas y a posibles accidentes y bloqueos que puedan producirse en el estrecho.

En segundo lugar, China es uno de los mayores exportadores del mundo. Un canal que reduce el tiempo y los costes de envío entre el Océano Índico y el Pacífico beneficia enormemente a las empresas chinas, mejorando su competitividad global, los tiempos de entrega y reduce el consumo de hidrocarburos para el transporte reduciendo la emisión del CO2.

India, al igual que China, depende en gran medida del comercio marítimo que pasa por el Estrecho de Malaca.

El Kra Canal ofrece una alternativa estratégica para diversificar sus rutas comerciales y reducir la vulnerabilidad a interrupciones en el estrecho. Compartir los costes de un proyecto tan masivo hace que la inversión sea más manejable para cada país.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional



La colaboración también permite una distribución más equitativa de los riesgos financieros y logísticos. Cada país puede aportar su experiencia y tecnología al proyecto, mejorando la eficiencia y la viabilidad técnica del canal. Esta sinergia tecnológica puede acelerar la construcción y optimizar las operaciones futuras del canal. (Rusli, 2022)

Tras la realización de este trabajo se ha llegado a la conclusión que diversificar las rutas de transporte es un elemento fundamental para reducir el riesgo de colapso de un país. Además, favorece el crecimiento de la economía y el comercio internacional. El intercambio cultural, social y económico será indudablemente superior lo que permite que los seres humanos como especie prosperemos y avancemos hacia un lugar mejor. Las naciones optarán por la cooperación y el enriquecimiento mutuo aumentando el índice de desarrollo humano de estas regiones reduciendo el nivel de pobreza y el índice de criminalidad de estos países.

Por otra parte, desde el punto de vista de Estados Unidos esto puede significar una amenaza a su soberanía en la región ya que permite el crecimiento tanto económico como de influencia en la zona más importante del mundo, el Estrecho de Malaca. Sin embargo, si en vez de optar por esa opción y lo observan como una oportunidad de crecimiento y expansión, ambos países pueden colaborar conjuntamente y mejorar el nivel de vida de las personas priorizando el bien común sobre la geopolítica y la industria armamentística.

La realidad por desgracia es muy distinta, tal y como se ha mencionado al comienzo de este trabajo, el mundo se mueve en base al poder y dinero. Esto se refleja en más enfrentamientos y disputas territoriales absurdas. Por todo ello, se cree firmemente en que la existencia de múltiples centros económicos favorece al crecimiento mientras que si se mantiene la estructura actual la desigualdad y la pobreza está garantizada.

Nueva York, Londres y Hong Kong son los actuales centros financieros del mundo. El Estrecho de Ormuz, el Estrecho de Malaca y los canales de Suez y Panamá son las principales rutas marítimas en el mundo. La existencia de rutas alternativas viables y seguras permiten reducir la dependencia de todo ello y distribuyen de manera más equitativa la riqueza en el mundo.

Con respecto a la consecución de los objetivos establecidos al comienzo del estudio se considera que se han cumplido con éxito debido a que se ha mencionado tanto la historia del Estrecho de Malaca y su importancia en el comercio internacional como el Plan de China para restaurar la ruta de la seda. Además, el eje principal de la investigación es establecer alternativas factibles y confiables para el comercio internacional. Se han presentado 3 alternativas, CPEC y el Oleoducto en Myanmar y una tercera alternativa abierta a elección que es el Landbridge y el Kra Canal. Con todas estas alternativas, el tránsito de buques por el Estrecho de Malaca se puede reducir hasta un 30% lo que permite reducir el impacto medioambiental en la región favoreciendo al desarrollo de ecosistemas sostenibles.

En cuanto a la elección sobre el Kra Canal o el Landbridge en Tailandia se ha considerado como mejor opción el Kra Canal por el mero hecho de que no involucra la manipulación de la mercancía hasta en 4 ocasiones. Además, permite aprovechar una vía natural y favorece el desarrollo de esa región. Si bien es cierto que también tiene impactos negativos que impactan directamente en las pequeñas poblaciones de la zona, sus beneficios son tan altos que hacen que merezca la pena realizar la inversión. Sobre el hecho de que Indonesia y Singapur son los perjudicados en este proyecto tiene varias versiones. En primer lugar, si se reduce el tránsito de buques hasta cierto punto, los operarios del puerto de Singapur van a poder realizar su trabajo de mejor manera sin necesidad de ver reflejado una deducción de sus ingresos ya que la mayoría de los buques que utilizarían el Kra Canal no tienen como parada o destino Singapur y tan sólo necesitan pasar por el Estrecho de Malaca. Esto reduce el riesgo de accidentes y la posibilidad de ataques terroristas o piratas en el estrecho.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

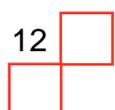
En segundo lugar, tanto Indonesia como Singapur pueden invertir en la construcción del Kra Canal y obtener ingresos pasivos por su utilización. Es decir, la reducción del tránsito de mercancías por el Estrecho no quiere decir que las pérdidas que generaría en estas regiones serían inmensas porque el hecho de que Singapur es el principal puerto de trasbordo de mercancías en el mundo no va a cambiar.

En conclusión, la realización del proyecto del Kra Canal permite beneficiarse al Sudeste Asiático directamente; a Estados Unidos y China como potencias económicas y militares; a Japón y Corea del Sur al aumentar sus opciones a la hora de importar los hidrocarburos que necesitan; y por último a los países de Medio Oriente, Europa y África al poder elegir otra ruta de acceso al Mar de la China Meridional.

1. Limitaciones

En cuanto a los errores que se han cometido en la realización de este trabajo son varios. En primer lugar, los objetivos son demasiado generales y haber contado con objetivos aún más específicos hubiera permitido establecer una mejor guía de estudio. Además, otro de los errores que se han cometido es no haber sido conscientes de las aclaraciones del Gobierno de Tailandia sobre los proyectos que se llevarán a cabo en su país ya que se ha tenido en cuenta las preferencias personales sobre la elección de Tailandia.

Por otra parte, un proyecto perfecto hubiera recurrido a fuentes primarias preguntando y obteniendo información de profesionales y expertos en el tema directamente por lo que la falta de medios ha significado una limitación para que este proyecto fuera más completo e inmejorable.



2. Prospectiva

El proyecto sobre el Estrecho de Malaca ha abierto las puertas a nuevas investigaciones o propuestas. Una de ellas es la realización de un proyecto exclusivo sobre cada una de las alternativas complementarias al Estrecho de Malaca. Es decir, una nueva investigación puede ser sobre el CPEC en profundidad mencionando los beneficios y las desventajas que ha presentado el corredor económico y el impacto global que ha tenido en el comercio internacional. Otra nueva investigación es sobre el Oleoducto y el Gaseoducto en Birmania permitiendo el estudio y análisis a fondo del programa. Asimismo, se puede iniciar una investigación sobre el Landbridge y el Kra Canal en exclusividad que permite conocer detalladamente ambas opciones y lograr basarse en una mejor investigación para expresar una opinión.

A su vez, este proyecto permite poner el foco en los estudiantes sobre la importancia de las rutas de transporte tanto marítimas como terrestres lo que permite abrir investigaciones sobre el Estrecho de Ormuz o el Canal de Suez, entre otros. O incluso, investigar sobre la Nueva Ruta del Ártico la cual puede cambiar de manera más significativa el mundo tal y como lo conocemos.

3. Consideraciones finales

El proyecto fue una experiencia enriquecedora en muchos sentidos. Los resultados superaron mis expectativas, demostrando que el objetivo inicial se había logrado con éxito. A nivel técnico, el análisis detallado del transporte y la logística internacionales ha proporcionado una mejor comprensión de los costes y beneficios asociados con la diversificación de las rutas de transporte. Esto no sólo mejora las operaciones de importación y exportación, sino que también mejora la posición competitiva de los países en el mercado global.

A lo largo de la elaboración de este Trabajo de Fin de Ciclo (TFC), se han adquirido una serie de habilidades decisivas tanto a nivel profesional como personal.

En primer lugar, se ha aprendido a evaluar y analizar las cadenas de suministro complejas que, a través de una serie de intermediarios, incrementan el precio final de venta. Sin embargo, se ha aprendido que existen diferentes maneras de optimizar estos flujos en el comercio internacional y reducir los costes permitiendo obtener un margen mayor de beneficios para la empresa.

En segundo lugar, los medios de transporte utilizados en el comercio internacional tienen su significado, y gracias a este ciclo se ha podido comprender cuál es el mejor medio para cada ocasión. Una de las prácticas en la que se ha demostrado este aprendizaje ha sido durante la elaboración del proyecto de internacionalización para La Pila Food. Sin este proyecto, la teoría nunca se habría puesto en práctica y por ello, la interiorización de esta materia hubiese sido más complicada.

En cuanto al resto de aprendizajes se pueden resumir en que todos y cada uno de los esfuerzos que realizan las personas que intervienen directa o indirectamente en el comercio internacional adoptan una perspectiva más crítica y responsable, buscando siempre soluciones que no solo sean eficientes, sino también sostenibles y respetuosas con el medio ambiente. Por tanto, en el momento que se desee formar parte del comercio internacional e intervenir en las operaciones que se llevan a cabo diariamente es necesario adoptar el punto de vista mencionado previamente.

El CFGS de Comercio Internacional y la realización del TFC son una oportunidad invaluable para crecer tanto profesional como personalmente. Se adquieren competencias fundamentales que preparan a enfrentar los desafíos del mundo laboral y se desarrolla una comprensión más amplia y consciente de los temas logísticos y sus impactos globales. Este aprendizaje continúa guiando las decisiones y el desarrollo profesional en el futuro de los autores de este TFC.

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

CAPÍTULO VI: BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA

Team, S. (s. f.). South Pacific Logistics-Español. South Pacific Logistics.
<https://web.splogistics.com/es>.

The Strait of Malacca – a historical shipping metropolis « World Ocean Review.
(s. f.). <https://worldoceanreview.com/en/wor-5/living-with-the-coasts/coastal-functions/the-strait-of-malacca-a-historical-shipping-metropolis/>

When the World Came to Southeast Asia: Malacca and the Global Economy -
Association for Asian Studies. (2023, 19 junio). Association For Asian
Studies. <https://www.asianstudies.org/publications/ea/archives/when-the-world-came-to-southeast-asia-malacca-and-the-global-economy/>

Redirect notice. (s. f.).
<https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Flexmarisnews.com%2Fel-transporte-maritimo-de-petroleo-a-traves-de-los-cuellos-de-botella-chokepoints%2F&psig=AOvVaw1Ow9ZDZussJfiDj8Abgj-H&ust=1714846316563000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CBIQjRxqFwoTCPD3x76K8oUDFQAAAAAdAAAAABAE>

Aceh Darussalam (1640) - The Rulers of the Strait by ShahAbbas1571 on
DeviantArt. (2018, 19 abril). DeviantArt.
<https://www.deviantart.com/shahabbas1571/art/Aceh-Darussalam-1640-The-Rulers-of-the-Strait-741123990>

SafeMarinno. (2022, 10 noviembre). ¿Cuál es la importancia del puerto de Singapur para el comercio internacional? Marinno. <https://marinno.com.mx/cual-es-la-importancia-del-puerto-de-singapur-para-el-comercio-internacional/>

Del Mar Hidalgo García, M. (2015). Los desafíos a la seguridad en el estrecho de Malaca: la piratería y el terrorismo marítimo. Dialnet. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6147359>

Reporters, O. (2024, 22 enero). Huge size of land bridge could tame investor interest, says researcher. <https://www.bangkokpost.com/business/general/2728330/huge-size-of-land-bridge-could-tame-investor-interest-says-researcher>

Promchertchoo, P. (2023, 21 octubre). Analysis: Thailand's proposed land bridge project easier than Kra Canal idea, but steep challenges await. CNA. <https://www.channelnewsasia.com/asia/thailand-srettha-thavisin-land-bridge-project-port-malacca-strait-canal-3860941>

Duangdee, V. (2023, 20 diciembre). Thailand Drums up Investment for Strategic 'Landbridge'. Voice Of America. <https://www.voanews.com/a/thailand-drums-up-investment-for-strategic-landbridge-/7405320.html>

China Pakistan Economic Corridor. (2017). Mehr News Agency. <https://en.mehrnews.com/news/130556/Iran-can-join-China-Pakistan-Economic-Corridor-CPEC>

Myanmar oil and gas Pipeline. (2018). Research Gate. https://www.researchgate.net/figure/The-cross-border-China-Myanmar-oil-and-gas-pipeline-from-Kyaukpyu-to-Kunming-through_fig3_323760627

Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

Pakistán Deuda externa - datos, tabla | TheGlobalEconomy.com. (s. f.).
TheGlobalEconomy.com.

https://es.theglobaleconomy.com/Pakistan/External_debt/

Radio Free Asia. (2017). <https://www.rfa.org/english/news/special/one-belt-one-road/>

China-Pakistan Economic Corridor (CPEC): Límites de un Game Changer Económico y Estratégico en la Región del Sur de Asia. (2018). [Universidad Pontificia Comillas]. [https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/146877/retrieve#:~:text=El%20CPEC%2C%20cuyo%20coste%20se,Rifaat%20y%20Maini%2C%202016\).](https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/146877/retrieve#:~:text=El%20CPEC%2C%20cuyo%20coste%20se,Rifaat%20y%20Maini%2C%202016).)

Rodrigue, J., & Rodrigue, J. (2023b, diciembre 26). Domains of Maritime Circulation (update) | The Geography of Transport Systems. The Geography Of Transport Systems | The Spatial Organization Of Transportation And Mobility. <https://transportgeography.org/domains-of-maritime-circulation-update/>

Hall, A., Hall, A., & Hall, A. (2002, 15 mayo). Tailandia revive el sueño del canal de Kra. Cinco Días. https://cincodias.elpais.com/cincodias/2002/05/16/empresas/1021556402_850215.html#

Human verification. (s. f.). <https://www.eleconomista.com.mx/internacionales/Canal-de-Panama-entrega-ingresos-historicos-a-pesar-de-la-sequia-20231218-0122.html>

iContainers. (s. f.). Los 20 puertos más importantes del mundo | iContainers. <https://www.icontainers.com/es/puertos-mas-importantes-del-mundo/>

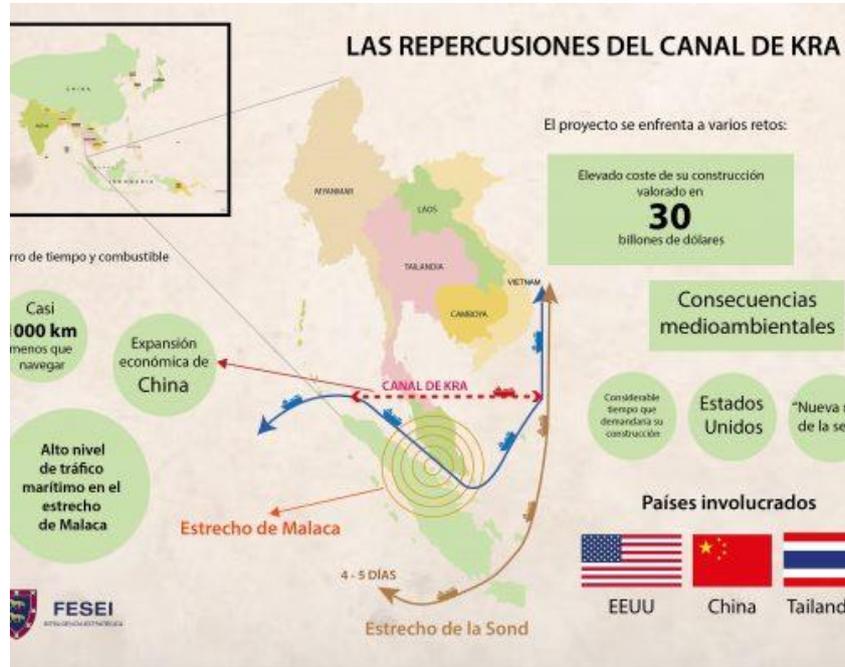
Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional

高瞻. (s. f.). Thailand eyes further Belt and Road cooperation with China, says Thai PM. http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2023-10/20/content_116762402.htm

Rusli, M. H. M. (2022, 22 noviembre). The proposed Kra Canal: Maritime highway of the future. Seatrade Maritime. <https://www.seatrade-maritime.com/opinions-analysis/proposed-kra-canal-maritime-highway-future>

China-Myanmar pipeline carries 10.8 mln tonnes crude oil in 2019 - BELT AND ROAD PORTAL. (s. f.). <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/115480.html>

ANEXOS



Estrecho de Malaca: Evolución y Alternativas Estratégicas en el Comercio Internacional



El siguiente post fue la razón por la que los miembros de este trabajo de fin de grado han sido concedores del proyecto del Kra Canal. Una vez leído y comprendido la publicación del Coronel Pedro Baños, se investigó más a fondo sobre el tema permitiendo crear el inicio de un proyecto para el grado de comercio internacional.

Bajo, P. B. (2023, 28 julio). Pedro Baños Bajo on LinkedIn: #china #tailandia #china #malaca #china #china #gwadar #eeuu #malaca | 20 comments. https://www.linkedin.com/posts/pedrobanos_china-tailandia-china-activity-7090629219117858816-PFhR?utm_source=share&utm_medium=member_desktop