

La luminosa economía de Hong Kong

Hong Kong's bright economy

Ximena Valentina Echenique Romero

Palabras clave

Economía Internacional,

Perspectiva global,

Integración económica,

Asia

Key words

International Economics,

Global Outlook,

Economia Integration,

Asia

Jel: *F, F01, F02, O53*

Resumen

En el transcurso de tres secciones el texto demuestra que Hong Kong, primero, tiene una posición consolidada como un hub de servicios, de transporte y de carga, a escala; segundo, opera más como una región administrativa especial encargada de distribuir la riqueza en términos financieros y comerciales; y tercero, dentro del proceso de integración asiático, centrado en Closer Economic Partnership Arrangement (CEPA) y *One Belt - One Road*, podría crear y reforzar una nueva división regional del trabajo.

Abstract

In the course of three sections the text demonstrates, first, Hong Kong, has a consolidated position as a hub of service, transport and cargo; second, it operates more like a special administrative region charged with distributing wealth in financial and commercial terms; and third, within the Asian integration process, focused on Closer Economic Partnership Arrangement (CEPA) and *One Belt - One Road*, it could create and reinforce a new regional division of labor.

Introducción

La primera parte del título de este escrito hace referencia a una de las palabras que podría estar en la mente frente al espectáculo nocturno que diariamente cimbra el corazón del Delta del Río Perla en la península de Hong Kong (HK, en adelante) en punto de las ocho de la noche. Un conjunto de juegos de luces artificiales que invitan a reflexionar a los economistas sobre los procesos de integración regional, los flujos comerciales que utilizan como punto clave este puerto, así como, la interconexión entre el capital productivo y el capital financiero a escala global.

El texto desarrolla tres segmentos con la finalidad de comprobar la hipótesis sobre la estratégica posición que Hong Kong brinda a China, construyendo las garantías necesarias, más no suficientes, para continuar con un proyecto de crecimiento y predominio global.

En el primer apartado desarrollamos la posición financiera de HK a escala global, la cual le permite financiar indirectamente a China a través de los flujos de inversión extranjera, destacando que la baja participación de HK en el PIB total en términos de Paridad de Poder Adquisitivo (PPA, en adelante) ubica a esta economía como un conductor regional de la riqueza financiera y comercial, es decir, un centro clave de las operaciones financieras y una aduana estratégica del Este de Asia con el resto del mundo.

En la segunda sección, describimos la periodización de la función de HK como intermediario económico según la fase de reversión de HK, desde una colonia inglesa a una región administrativa especial de China, siendo el objetivo del segmento dejar claro los elementos favorables y desfavorables que ha mantenido HK en sus relaciones con occidente. Por ejemplo, el tratarse de una economía regida por estándares de libre mercado con problemáticas propias del desarrollo como son los derechos de autor sobre los bienes y los servicios informáticos. Finalmente, el tercer segmento está enfocado en explicar el proceso económico de integración asiático comandado por China a través de los mecanismos de asociación comercial de carácter regional: CEPA y *One Belt - One Road*. Dos procesos claves que destacan la estratégica función de HK como puerto internacional de alta calidad e intermediario entre China y América del Norte, particularmente, entre China y Estados Unidos (EUA, en adelante).

I. Hong Kong un centro financiero de Excelencia, un espacio fértil para la inversión extranjera con una baja participación en el PIB mundial

HK es una economía emblemática para el capital financiero, así lo demuestra su desempeño en el Índice de los Centros Financieros Globales (ICFG).¹ Este indicador a través de 68 factores instrumentales establece la posición de una economía en relación al desarrollo de sus centros financieros. Tradicionalmente, los centros líderes globales han estado ubicados en las siguientes ciudades: Londres, Nueva York, HK y Singapur. Y, recientemente, los centros emergentes están localizados en: Shanghái, Beijing, Dubái y Moscú. Hasta 2015, HK ocupó el tercer lugar en el ICFG. En 2016, Singapur ocupó esta posición, desplazando a HK al cuarto lugar. El motivo más importante por el que HK se posicionó en el tercer lugar del ICFG fue el desarrollo de un hub de servicios financieros internacionales, el cual ha tenido como insumo principal la calidad de los servicios de logística y los cuantiosos movimientos de inversión extranjera.

En la primera década del Siglo XXI, México estuvo calificado entre los primeros sesenta lugares del ICFG. En 2009, México ocupó la posición 55 con 541 puntos de 1,000. Durante la segunda década de este siglo mejoró su calificación. En 2014, México alcanzó el lugar 44. Desafortunadamente, esta posición no se ha podido mantener. En 2016, nuevamente,

la posición de México fue el lugar 56 con 626 puntos. El comparativo entre 2009 y 2014 refleja que México ha mejorado su desempeño en valores absolutos, sin embargo, la competencia del Centro Financiero de Toronto ha presionado significativamente sobre nuestro país (ver cuadro 1).

De acuerdo con el Banco Mundial, en general, un país puede aumentar su nivel de competitividad respecto a los servicios financieros si refuerza las siguientes cuatro áreas: “libertad impositiva, económica y en los negocios; apoyo gubernamental para el sector financiero; transparencia y regulación” (*Long Finance*, 2010, p. 3). Además, la posición de cada economía en el ICFG está relacionada con el ambiente de negocios.

La distancia entre México y HK sobre la *facilidad de hacer negocios* es amplia. De acuerdo con el ranking de 2016, HK se ha posicionado en el cuarto lugar, mientras México está en el lugar 47. Nueva Zelanda, Singapur, y Dinamarca, preceden a HK. Incluso, en el último informe *Doing Business 2017*, México obtuvo una calificación reprobatoria en el primer rubro: apertura de una empresa. Esto por el retiro del portal online para pago de impuestos y la elaboración de los registros empresariales. En cambio, la calificación de HK fue sobresaliente por la simplificación administrativa en abrir una empresa. El Cuadro 2 indica el desempeño de México y HK en las diez áreas evaluadas por el Banco Mundial a través de una muestra de 41 indicadores.

1 Entre los instrumentos de competitividad más importantes del ICFG se encuentran: 1) El ambiente regulatorio, 2) El acceso a los mercados financieros internacionales, 3) El acceso a los consumidores/clientes, 4) La confianza sobre la IED, 5) El PIB por personal ocupado, (Long Finance, 2010, p. 33, 39)

Cuadro 1. La posición de Hong Kong y México en el [índice de los Centros Financieros Globales (ICFG)]

2016 Abril			2015 Septiembre			2014 Septiembre		
	Rank	Puntos		Rank	Puntos		Rank	Puntos
Londres	1	800	Londres	1	796	Nueva York	1	778
Nueva York	2	792	Nueva York	2	788	Londres	2	777
Singapur	3	755	Hong Kong	3	755	Hong Kong	3	756
Hong Kong	4	753	Singapur	4	750	Singapur	4	746
Tokio	5	728	Tokio	5	725	San Francisco	5	719
Zúrich	6	714	Seúl	6	724	Tokio	6	718
Washington DC	7	712	Zúrich	7	715	Zúrich	7	717
San Francisco	8	711	Toronto	8	714	Seúl	8	715
Boston	9	709	San Francisco	9	712	Boston	9	705
Toronto	10	707	Washington, DC	10	711	Washington, DC	10	704
México	56	626	México	69	616	México	44	653

2011, Marzo			2010, Septiembre			2009, Septiembre		
	Rank	Puntos		Rank	Puntos		Rank	Puntos
Londres	1	775	Londres	1	772	Londres	1	790
Nueva York	2	769	Nueva York	2	770	Nueva York	2	774
Hong Kong	3	759	Hong Kong	3	760	Hong Kong	3	729
Singapur	4	722	Singapur	4	728	Singapur	4	719
Tokio	5	694	Tokio	5	697	Shenzhen	5	695
Chicago	7	673	Shanghái	6	693	Zúrich	6	676
Zúrich	8	673	Chicago	7	678	Tokio	7	674
Génova	9	665	Zúrich	8	669	Chicago	8	661
Sídney	10	659	Génova	9	661	Génova	9	660
Toronto	10	658	Sídney	10	660	Shanghái	10	655
México	52	562	México	50	563	México	55	541

Fuente: elaboración propia con base en *The Global Financial Centres Index*: 19, 18, 15, 11, 10, 09, en Financial Centre Futures, ed. Z/Yen Group.pp. 3-6, 9, 19. 2016: <http://www.longfinance.net/global-financial-centre-index-19/992-gfci-19.html>

Cuadro 2 Indicadores de Hong Kong y México sobre la facilidad de hacer negocios, 2016

	Hong Kong	México
Facilidad de hacer negocios (Rank)	4	47
Apertura de una empresa	3	93
1/DTF puntaje para apertura de una empresa	98.20	85.74
Manejo de permisos de construcción,	5	83
DTF puntaje para permisos de construcción.	84.82	69.79
Obtención de electricidad.	3	98
DTF puntaje para obtención de electricidad	99.02	68.32
Registro de propiedad.	61	101
DTF puntaje para registro de propiedad.	69.79	61.05
Obtención de crédito.	20	5
DTF puntaje para obtención de crédito	75	90.00
Protección de los inversionistas minoritarios.	3	53
DTF puntaje para protección de los inversionistas minoritarios	80	60.00
Pago de impuestos.	3	114
DTF puntaje para pago de impuestos	98.62	65.81
Comercio transfronterizo	42	61
DTF puntaje para comercio transfronterizo	88.94	82.09
Resolución de insolvencia	28	40
DTF puntaje para resolución de insolvencia	75.06	67.01
Cumplimiento de contrato.	21	30
DTF puntaje para cumplimiento de contrato	72.57	73.11

1/DTF: Distance to Frontier (DTF). La distancia entre el puntaje de un país y el puntaje de frontera (Distance To Frontier) captura la brecha entre la actuación de una economía y la mejor práctica, igual a 100 puntos.

Fuente: The World Bank (2014). Doing Business 2015, Going Beyond Efficiency, 12TH EDITION. A World Bank Group Flagship Report: Washington DC, p. 164. p. 212,224. The World Bank (2016). Doing Business 2017, Equal Opportunity for All, 14TH EDITION, A World Bank Group Flagship Report: Washington DC, p. 212, 224.

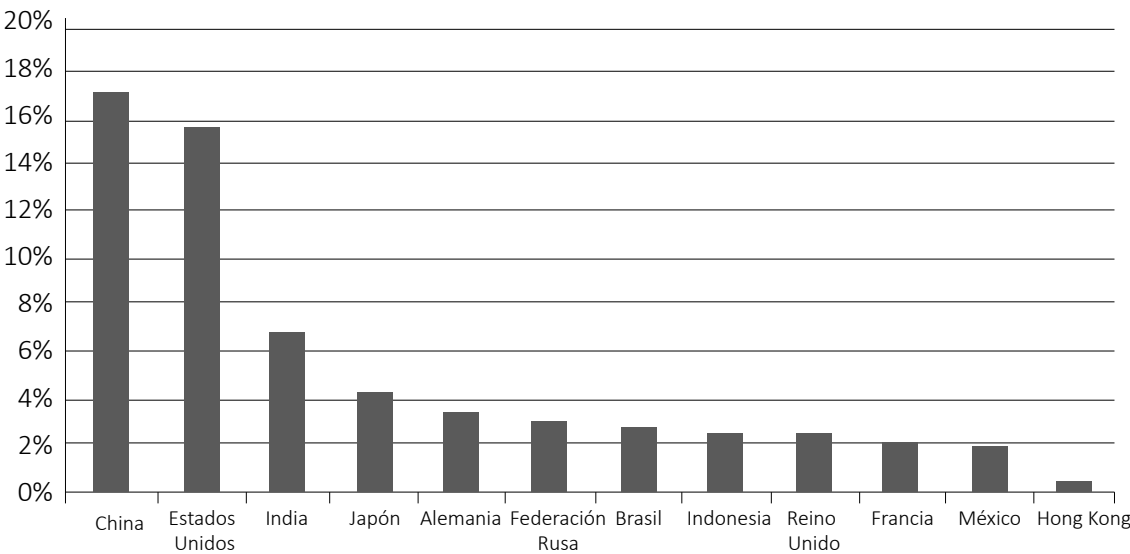
Por otra parte, la brecha con respecto a la participación sobre el PIB mundial en términos de PPA es considerable a favor de nuestro país. En 2015, México ocupó el onceavo lugar, 30 escaños por arriba de HK. En la Gráfica 1, se observa que, en 2015, México detentó 1.93% del PIB (PPA) y HK 0.36% del PIB (PPA). De acuerdo con la literatura especializada, el análisis comparativo del PIB entre dos economías contiene mayor veracidad cuando se utiliza el PIB en términos de PPA. Porque está siendo considerado el poder de compra de la moneda local sobre

una canasta común de consumo.² En este caso, la tasa de inflación es un indicador económico cuyo crecimiento en México y HK ha sido se-

2 Teóricamente, existe una brecha entre el peso del PIB que ha sido calculado a precios de mercado y aquel que ha sido estimado por el poder adquisitivo. Porque el PIB a precios de mercado tiende a subestimar el poder adquisitivo de la moneda local. “Esta diferencia es más significativa en los países en desarrollo que en los países avanzados. Por lo que, los países en desarrollo consiguen un peso mucho mayor en los agregados que usan las proporciones correspondientes a la PPA, en comparación con los agregados que utilizan las tasas de mercado” (Callen, 2012, párr.10).

mejante, particularmente, entre octubre 2015 y julio 2016. Sin embargo, el índice general de precios ha diferido significativamente entre estas dos economías.³

Gráfica 1 Participación sobre el PIB mundial en Paridad de poder adquisitivo, 2015

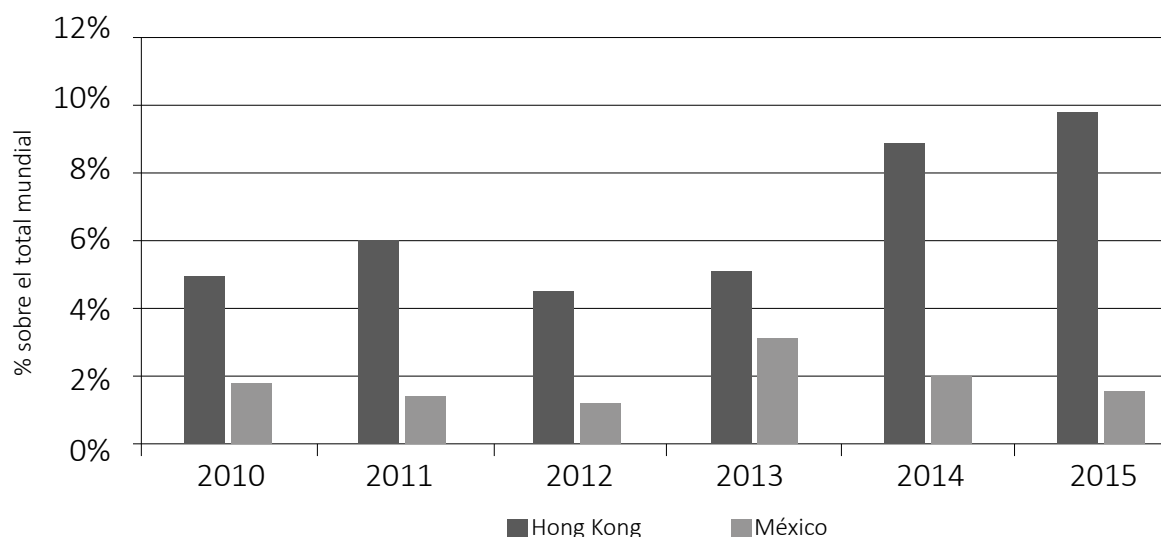


Fuente: Banco Mundial, 2015. http://databank.worldbank.org/data/download/GDP_PPP.pdf

Por lo tanto, la distancia entre la posición de México y HK sobre el PIB mundial (medido por PPA) podría responder a la suma de los productos en moneda nacional. Entre 2000 y 2014, México cuadruplicó, aproximadamente, el PIB nominal de HK. Y, en 2015 y 2016, México triplicó, aproximadamente, el PIB nominal de HK. Esto debido a una mayor tasa de crecimiento del PIB nominal de HK. Hecho que, a su vez, se explica por los crecientes proyectos de infraestructura en la península oriental.

³ De acuerdo con el portal Trading Economics, la tasa de inflación y el índice de precios al consumidor para México y Hong Kong, entre octubre de 2015 y septiembre de 2016, fueron de 2.58 y 2.7%, y, 119.01 y 102.69, respectivamente.

Finalmente, respecto a los flujos de entrada de IED en Asia y América Latina. Entre 2010 y 2015, Asia mantuvo, aproximadamente, un tercio del total de éstos. En 2014, la participación de Asia alcanzó un máximo de 37% y la subregión del Este y Sur-Este de Asia de 30%. En 2015, HK sumó 10% de las entradas totales de IED. En 2014, la región de América Latina y el Caribe alcanzó una destacada participación en los flujos de entrada de IED, sumando 13.33% del total mundial. Y, en 2015, México sumó 1.72% de las entradas totales de IED (ver gráfica 2).

Gráfica 2 Participación de los flujos de entrada de IED, 2010-2015

Fuente: United Nations Conference on Trade and Development, <http://unctad.org/en/Pages/DIAE/World%20Investment%20Report/Annex-Tables.aspx>

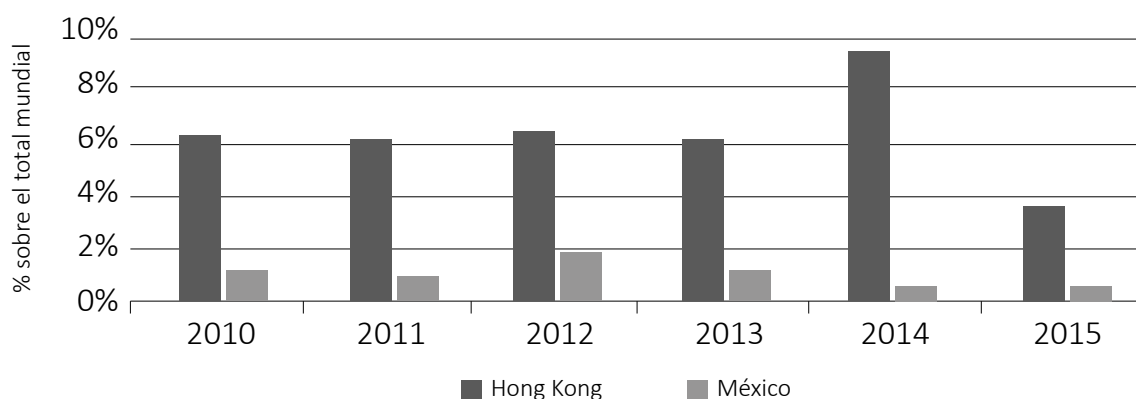
Respecto a los flujos de salida de IED. En 2014, Asia fue la principal región con salidas de IED, sumando 30.15% de los *outflows* de capital, y la subregión del Este y Sur-Este de Asia fue responsable de 27.69%. En 2015, HK sumó 3.74% de las salidas totales de IED. Por otra parte, a partir del 2012, los flujos de salidas de IED desde América Latina y el Caribe descendieron. En 2010 y 2015, la proporción de esta subregión fue de 4.11% y 2.24%, respectivamente. Aunque, en 2010, México destacó por ser responsable de 54.14% de 3.17% de las salidas de IED regionales, en 2015, México, únicamente, sumó 0.55% de las salidas totales de IED. Esto es, la participación regional de México resulta limitada cuando la estimación se realiza a escala mundial (ver gráfica 3).

El papel preponderante de HK en los flujos de inversión extranjera directa e indirecta a escala global encuentra una de sus explicaciones en el proyecto de integración asiático. Esto es, HK mantiene un papel trascendental en los

acuerdos comerciales desarrollados en la región, de ahí que la inversión fluya hacia y desde esta economía. La región asiática mantiene un proceso de integración a partir de cuatro estrategias: 1) El Área Económica de China (CEA) formada por Hong Kong, Taiwán y China; 2) El CEPA; 3) La Sociedad Transatlántica de Comercio e Inversión; y, 4) Las políticas “Silk Road Economic Belt” y “21st Century Maritime Silk Road” (conocido como “*One Belt - One Road*”). De hecho, Schott, *et al.*, (2016) ha argumentado que la región Asia Pacífico está desarrollando un tipo de “Spaghetti bowl” a través de los pactos comerciales mega-regionales: Acuerdo de Asociación Transpacífico (Trans-Pacific Partnership Trade, por sus siglas en inglés, TPP), Foro Económico de Cooperación Asia-Pacífico (APEC), Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN) y Acuerdo de Integración Económica Regional. Hecho que, al margen de las especificidades de cada acuerdo, revela un voto a favor del comercio regional como un bien público.

Gráfica 3

Participación de los flujos de salida de IED, 2010-2015



Fuente: United Nations Conference on Trade and Development,
<http://unctad.org/en/Pages/DIAE/World%20Investment%20Report/Annex-Tables.aspx>

II. HK un intermediario de clase mundial en una región clave del comercio internacional

HK ha representado un jugador clave en el proyecto de integración regional asiático por dos razones⁴. Primero, por el papel histórico de HK como “intermediario” entre China y el mundo Occidental; segundo, por la relación estratégica entre Guandong y HK. La función de HK como intermediario de China se caracteriza por dos fases. Antes de la reversión, HK mantuvo significativos montos de re-exportación en su comercio exterior debido a la “certificación” de calidad que implica la aduana hongkonesa. Después de la reversión, el comercio en altamar de HK cobró una importancia considerable vía dos mecanismos de transbordo: merchanting (compra de bienes afuera de HK y venta de los mismos en un

tercer país sin implicar el pago de impuestos en la aduana hongkonesa) y merchandising (comercialización de firmas hongkonesas afuera de HK sin implicar el pago de impuestos en la aduana hongkonesa).

Recientemente, un factor que ha contribuido al descenso del comercio por re-exportación a través de HK ha sido la difusión de los controles de calidad dentro de China, particularmente, sobre Guandong, Macao, y Shanghái. Por ejemplo, Hutchison Whampoa (una firma operadora de contenedores y redes móviles) desarrolló el plan de modernización de la terminal de contenedores de Shanghái en 1993 y, a partir de ese año, el corporativo ha realizado cuantiosas inversiones desde el sur de Shanghái hasta el Delta del Río Perla, específicamente, en Yantian y Shenzhen.

También, existe la tesis que, desde el 2001, fecha en que China ingresó a la OMC, el papel de HK como intermediario podría mantener una tendencia descendente por las siguientes razones: 1) el trato directo de los negociantes extranjeros con China y 2) la adopción por China de los dos principios más importantes de la OMC: “liberalismo (mínimas restricciones sobre las transacciones internacionales) y simetría (todas las naciones deben ser tratadas iguales)” (Sung, *Op. Cit.*, p. 42).

4 En el siglo XXI, Hong Kong ha desarrollado los siguientes acuerdos comerciales: Acuerdo Cercano de Asociación Económica entre Hong Kong, China y Nueva Zelanda (Hong Kong, China–New Zealand Closer Economic Partnership Agreement), vigente desde el 1 de enero de 2011; Acuerdo de Libre Comercio entre Hong Kong, China – Asociación Europea de Libre Comercio (Hong Kong, China–European Free Trade Association States Free Trade Agreement), vigente desde el 1 de octubre de 2012, y el Acuerdo de Libre Comercio bajo negociación entre Hong Kong, China y la ASEAN, que comenzó pláticas en Julio de 2014.

No obstante los cambios descritos sobre el papel de HK como una economía intermedia de China, HK está adquiriendo mayor importancia en el proyecto de integración asiático comandado por China. Así lo sugiere el proyecto, que comenzó oficialmente el 15 de enero de 2017, sobre doce ciudades fronterizas en las cuales se promueven zonas comerciales destinadas a desarrollar el comercio exterior bajo impuestos especiales y concesiones a los consumidores según lo establecido por el Consejo de Estado de China. El proyecto piloto será localizado en Tianjin, Shanghai, los municipios de Chongqing, Zhengzhou, Shenzhen, Guandong, y Hangzhou, siendo las dos penúltimas ciudades las que han comenzado a desarrollar el proyecto (HSBC, 6 Febrero de 2017).

De acuerdo con Qu Jian, vicepresidente del Instituto para el Desarrollo de China, el proyecto es atractivo para que compañías hongkonesas ingresen al mercado chino, incluso para desarrollar marcas o compañías minoristas que aprovechen las ventajas del comercio internacional. La prospectiva es que las compañías hongkonesas y las empresas extranjeras promuevan menores costos y mejoren la eficiencia dentro de las zonas piloto, el comercio exterior se dirija hacia “importaciones de calidad y exportaciones de calidad” y el nivel general de comercio aumente (*Ibidem.*).

Asimismo, la meta es hacer de Guandong una zona pionera para asuntos comerciales transfronterizos e innovar en el comercio virtual, así como desarrollar en Shenzhen un *cross – border ecommerce trading centre*, un centro de servicios financieros y un *hub* de servicios logísticos para toda la región Asia – Pacífico. (*Ibidem.*) Sin duda, estas metas sobre Guandong y Shenzhen serán reforzados por los acuerdos descritos en la siguiente sección, los cuales mantendrán un factor de impacto significativo sobre los flujos comerciales de HK.

III. HK frente a las estrategias de integración asiáticas: CEPA y One Belt – One Road

El CEPA, brevemente descrito en el primer apartado, centra los temas económicos de la región en cuatro áreas: 1) la reducción de las barreras institucionales entre HK y China; 2) el fortalecimiento del sector servicios: bancarios, seguros y telecomunicaciones; 3), el establecimiento de la agenda sobre la región asiática; y, 4), la concesión por parte de China a HK de trato de *Nación Más Favorecida*.

El acuerdo CEPA contribuye con el desarrollo de la relación económica entre Guandong y HK, fortaleciendo a HK como un hub de transporte vía la promoción del puente HK-Zhuhai-Macao. Aunque, en el largo plazo, la reestructuración que producirá el desarrollo de los puertos marítimos dentro de China determinará el cambio de HK desde un hub marítimo de carga hacia un hub aéreo.

La evolución de HK dentro de CEPA dependerá, en gran medida, de los intereses de China en la región y la relación que conserve con EUA, y, EUA con China. Porque China posee 18% de los valores de la Reserva Federal de EUA,⁵ después de Japón. Y, EUA es el principal consumidor de las exportaciones chinas.

Hasta el 11 de diciembre de 2016, EUA mantenía una opción jurídica y metodológica para otorgar a un socio comercial como China el estatuto de No Economía de Mercado (NEM). Esto debido al número de investigaciones antidumping (AD, por sus siglas en inglés) y Derechos Compensatorios (CV por sus siglas en inglés) que los bienes procedentes de un determinado país son sujetos. Hoy en día, no obstante los reclamos de Beijing sobre la ilegalidad de ubicar a China como una NEM, EUA y otros países pueden solicitar el estatus de NEM sobre un socio comercial. Esto en caso de de-

5 El cálculo se realizó con cifras del Departamento del Tesoro de EUA en <http://ticdata.treasury.gov/Publish/mfh.txt>

mostrar que los bienes importados no proceden de una economía de libre mercado. Además, el secretario del Tesoro de EUA tiene la jurisdicción de designar a un país como manipulador de moneda, acusación que ha sido reiterada para China. Aunque, este estatus también lo podría obtener China a través de una orden ejecutiva por parte del presidente.

Respecto a HK, la Sección 337, administrado por la United States International Trade Commission (USITC), es el mecanismo al que han recurrido los productores estadounidenses contra prácticas desleales de comercio procedentes de la economía peninsular.⁶ Hoy en día, HK no está en la Lista Especial 301 o la Lista de Vigilancia, como estuvo en los años noventa del Siglo XX. Sin embargo, HK sigue teniendo una de las tasas más altas de piratería de software entre las economías avanzadas de Asia y el Pacífico. (Bureau of East Asian and Pacific Affairs, 2016)

Por otra parte, la estrategia “*One Belt-One Road*” fue firmada, entre el 29 de junio y el 31 de Diciembre de 2013, por 57 países de Asia, África y Europa; su objetivo principal es desarrollar seis corredores económicos,⁷ geográficamente estratégicos, cuyos puntos centrales son las conexiones propuestas por el proyecto Silk Road Economic Belt: “(1) el vínculo de China con Europa a través de Asia Central y Rusia; (2) la conexión de China con el Este Medio a través de Asia Central; y, (3) la interacción entre China y el Sudeste de Asia, Asia del Sur y el Océano Índico” (HKTDRC Research, 2016: 1).

El proyecto “*One Belt - One Road*” retomó el proyecto: *21st Century Maritime Silk Road*, el

cual está centrado en utilizar los puertos chinos costeros para vincular China con Europa a través del Mar del Sur de China y el Océano Índico; y conectar China con el Océano Pacífico del Sur vía el mar del Sur de China” (*Ibidem*).

En términos económicos, el pilar de la estrategia *One Belt - One Road* es el Banco de Inversión de Infraestructura Asiática, principal mecanismo de financiamiento regional, encargado de cerrar la brecha de infraestructura dentro de la zona Asia – Pacífico a través de la política de las cinco “i” (por su nombre en inglés): Visión, Innovación, Inversión, Integración e Integridad (*Insight, Innovation, Investment, Integration, Integrity*).

Tanto el proyecto CEPA como *One - Belt One Road* representan canales de distribución de la riqueza que contribuirán a aumentar los flujos comerciales de la región asiática, particularmente, del este de Asia. Las externalidades de este proceso estarán concentradas sobre Europa central y las economías de la zona del pacífico como México. Esto al facilitar los trámites administrativos del comercio y desarrollar economías de escala en sectores manufactureros de alto valor agregado.

El potencial de las relaciones comerciales de HK dependerá significativamente de China y, por lo tanto, de la relación de China con EUA. De acuerdo con el equipo de investigación del *Hong Kong Trade Development Council* (HKTDRC, en adelante), el pronóstico sobre China y EUA durante la Administración de Trump es una alta probabilidad de aumentar los conflictos comerciales con una baja expectativa de alcanzar una guerra comercial (HKTDRC, 2017).

En general, las economías nacionales enfrentarán la nueva política económica, industrial y comercial de EUA, la cual está enfocada en el rescate de las industrias estadounidenses no competitivas, como el acero, el carbón y los textiles, la promoción del contenido nacional, y el empleo de los sectores medios de la población estadounidense.

6 “La mayoría de los casos de la Sección 337 involucran alegatos de derechos de autor, patentes o violación de marcas registradas” (Fuente HKTDRC).

7 Éstos son: 1) Corredor Económico China – Mongolia – Rusia, 2) Corredor Económico del Nuevo Puente Terrestre de Eurasia, 3) Corredor Económico de Asia Central – China y Asia Occidental, 4) Corredor Económico China- Pakistán, 5) Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar, 6) Corredor Económico de la Península China – Indochina (HKTDRC Research, 2016: 2).

En estos pocos meses la agenda de la política comercial de la Administración de Donald Trump ha incluido la retirada de EUA del TPP y se espera la renegociación del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN), y otros acuerdos de libre comercio vigentes en los EUA.

De acuerdo con el HKTDC, la prospectiva de una política comercial aislacionista y proteccionista por parte de EUA “proporcionará a Beijing una oportunidad de oro para dar forma a la hoja de ruta global para el comercio internacional durante muchos años” (*Ibidem*, p. 2). Según la citada dependencia, la influencia de China se puede consolidar en la región de Asia - Pacífico en perjuicio de los EUA debido a dos potenciales procesos. Primero, la posible aplicación con éxito del Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP, que incluye Australia, China, India, Japón, Corea del Sur y Nueva Zelanda). Segundo, el establecimiento por parte de Pekín de una eventual Área de Libre Comercio de Asia-Pacífico.

En los hechos, en materia comercial no operará un aislacionismo de EUA.

En todo caso se espera que “favorezcan acuerdos bilaterales más que multilaterales o regionales” (*Ibidem*, p. 3). Sin embargo, según el equipo de investigación de HKTDC, “es muy probable que tales acuerdos bilaterales no sólo crearán desviación del comercio y cambiarán las importaciones de las fuentes mundiales de suministro más eficientes, como el continente chino y HK, también complicarán el entorno comercial al crear una red de reglas incoherentes que pudieran erosionar la integridad del sistema de comercio global” (*Ibidem*, p. 3).

Las posibilidades antes referidas podrían contribuir al siguiente escenario: “China, orientada hacia el mercado interno moviéndose en dos direcciones: compitiendo globalmente en los servicios y en la industria de alta tecnología, mientras despliega hacia adentro el consumo de bienes de baja y mediana tecno-

logía. Y, HK, siendo su brazo derecho en las incursiones sobre el comercio en servicios” (Álvarez, Alejandro. 2017).

Los procesos anteriormente descritos pueden reflejarse en la interrelación comercial entre HK, China, EUA y México. Además, es útil incorporar a México como representante de una economía situada sobre el Pacífico que mantiene fuertes vínculos de integración comercial con EUA.

Conclusiones

1. HK tiene una posición consolidada como un hub de servicios, de transporte y de carga, a escala internacional. HK ocupa un lugar clave en la promoción de inversión extranjera directa desde y hacia China, y en los flujos de exportación e importación entre China y el resto del mundo. Pero si HK es el cuarto Centro Financiero Global, queda por investigar cuáles son los elementos subyacentes por los cuales esta economía ocupa la posición 41 sobre el PIB mundial en términos de PPA. También, queda por indagar cómo México está entre las primeras economías considerando el PIB en PPA y, al mismo tiempo, conserva un amplio rezago en los flujos de inversión extranjera y el desarrollo de los estándares financieros internacionales.
2. HK es un centro financiero mundial con poco peso en términos del PIB en PPA. Razón por la cual, HK opera más como una región administrativa especial encargada de distribuir la riqueza en términos financieros y comerciales, hecho que consolida la histórica función de HK “como puente entre China y Occidente, y el papel de bisagra de las relaciones provinciales de HK y Guandong” (Álvarez, Alejandro 2017).
3. El proceso de integración asiático, centrado en CEPA y *One Belt - One Road*, podría

crear y reforzar una nueva división regional del trabajo que logre alcanzar la transformación de la estructura exportadora china hacia “Hecho en China” en bienes de alta tecnología. Situación que reforzaría el papel de HK como un *hub* de servicios de carga aérea y, al mismo tiempo, representaría un área de oportunidad para México si logra incorporarse en las nuevas cadenas de producción comandadas por China, reto que implicaría un gran trabajo si tomamos como referencia los escasos casos de éxito de México en las cadenas globales de producción dirigidas por EUA. 🌐

Bibliografía

- Álvarez, Alejandro , Comentarios en la Revisión de artículo: “La luminosa economía de Hong Kong y su relación comercial con México, 2010-2015”, (20 de mayo de 2017)
- Bureau of East Asian and Pacific Affairs, United States - Hong Kong Policy Act Report, ed. U.S. Department of State, (11 Mayo, 2016), en <https://2009-2017.state.gov/p/eap/rls/reports/2016/257085.htm>
- Callen, Tim, Purchasing Power Parity: Weights Matter, *Finance & Development*, International Monetary Fund, (28 de Marzo 2012), Recuperado de <http://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/basics/ppp.htm>
- Coulibaly, Souleymane, On The Complementarity Of Regional And Global Trade, *Reshaping Economy Geography World development report- The World Bank*, (2008), pp. 1-10
- Dodsworth, John, Dubravko, Mihaljek, Hong Kong, China. Growth, Structural Change, and Economic Stability During the Transition (1997), Occasional Paper 152, Recuperado de: <http://www.imf.org/external/pubs/nft/op152/op152con.htm>
- Hong Kong Trade Development Council, RESEARCH, The Belt and Road Initiative, (21 de Enero de 2016), Recuperado de <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>
- Hong Kong Trade Development Council, RESEARCH, “The Trump Administration: Implications for Sino – Us Trade Relations”, (24 Marzo de 2016), en <http://economists-pick-research.hktdc.com/business-news/article/Research-Articles/The-Trump-Administration-Implications-for-Sino-US-Trade-Relations/rp/en/1/1X000000/1X0A9J0F.htm>
- HSBC, “Case Study: China’s new ecommerce trade zones to welcome Hong Kong companies”, (6 Febrero de 2017), en <http://www.business.hsbc.com.hk/en-gb/hk/article/chinas-new-ecommerce-trade-zones-to-welcome-hk-companies>
- Long Finance, The Global Financial Centres Index 8, Financial Centre Futures (Septiembre de 2010), pp. 9, 33 y 39
- Schott, Jeffrey J, Cathleen, Cimno- Isaacs y Euijin Jung, Implications of the Trans-Pacific Partnership for the Wolrd Trading System. Policy Brief, Washington, DC, Peterson Institute for International Economics, (Julio de 2016), pp. 1-14.
- Sung, Yun Win, The emergence of greater China: the economic integration of Mainland China, Taiwan and Hong Kong, Palgrave – Macmillan, Reino Unido, (2005), pp. 18-61, 68-136, 156-222
- The World Bank, Doing Business 2017, Equal Opportunity for All, 14TH EDITION, A World Bank Group Flagship Report, Washington DC, (2016), p. 7, 164, 212, 224.
- The World Bank, Doing Business 2017, (2016), Recuperado de <http://espanol.doingbusiness.org/reports/global-reports/doing-business-2017>
- The World Trade Organization, Trade Policy Review Report By Hong Kong, China, *Trade Policy Review Body* (1 de Octubre 2014), p. 7-8. (WT/TPR/G/306*)
- U.S. Department of State, Hong Kong Investment Climate Statement 2015, Washington, Dc, Bureau Of Economic And Business Affairs, (Mayo de 2011), p. 11
- Wu, Changqi y Leonard K. Cheng, Hong Kong’s business regulation in transition, NBER Working Paper Series 6332, Cambridge, MA: National Bureau of Economic Research, (1997), pp. 1-28