accenture

Globalización: opción o destino

Alejandro Cuartero
Socio de Accenture

La globalización de la economía es el resultado de dos componentes que se superponen y realimentan entre sí: por un lado, la reducción de los costes de transporte y comunicaciones; y de otro, la liberalización y eliminación de las barreras al movimiento de bienes, servicios, capital y mano de obra. Llevándolo al límite, una economía global sería aquélla en la que la distancia no tuviera ningún impacto. Sin embargo, si hubiera que establecer la norma única que condujera a la globalización esta no sería la eliminación del impacto de las distancias –dados los elevados costes del transporte y de las comunicaciones– sino la eliminación de las diferencias y barreras entre países.

Podemos pues darnos cuenta que estamos aún lejos de una globalización en sentido amplio. La distancia cuenta, no sólo a nivel mundial, sino incluso a niveles geográficos mucho más reducidos, con focos de especialización territoriales muy definidos –como por ejemplo, la asociada a cultivos específicos, centros tecnológicos (Silicon Valley) o centros financieros en unas pocas capitales del mundo–. Las fronteras tienen impactos clarísimos que se manifiestan en los flujos migratorios que se suceden en países como el nuestro.

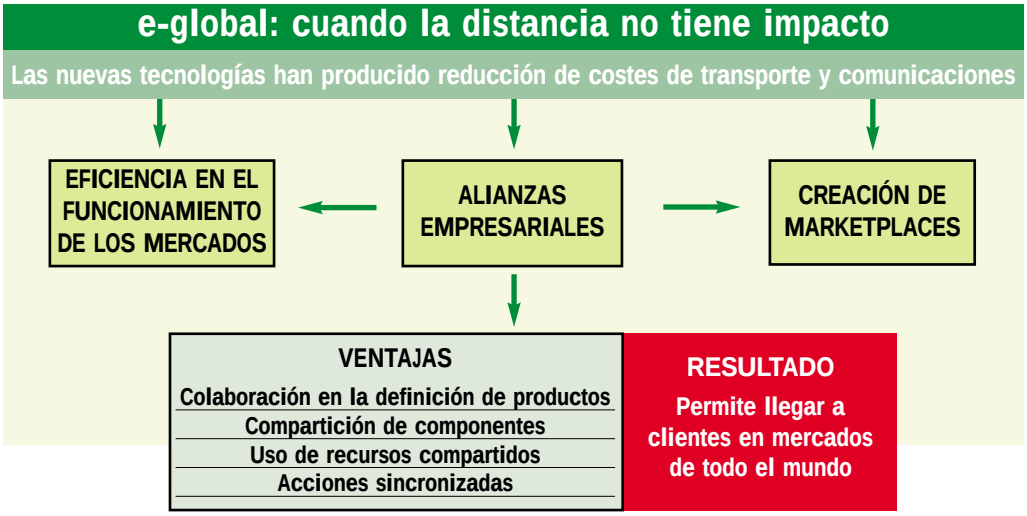
Así pues podemos entender la globalización como un proceso continuo, con ejemplos tan antiguos como los viajes de Marco Polo, en una etapa aun lejana de su madurez, pero que avanza de manera inexorable. Su evolución ha sufrido algunos parones significativos, como por ejemplo en el periodo entre las dos guerras mundiales o con la gran depresión. Sin embargo, durante la segunda mitad del siglo XX se ha producido un fenómeno de liberalización mucho más acusado que ha permitido avanzar en la integración internacional. El impacto que hoy han tenido los conocidos males de las vacas locas o de la fiebre aftosa son, en parte, debidos a esa elevada integración entre mercados occidentales.

Para entender bien la situación basta conocer algunas cifras. Entre 1950 y 1998 el volumen de la producción mundial se multiplicó por seis, mientras que las exportaciones crecieron en más de diecinueve veces. A pesar de ello, el comercio internacional –evaluado en 6.800 billones (americanos) de dólares en 1.999– suponía menos de la cuarta parte de la producción mundial. Por tanto, la mayor parte de los intercambios comerciales se producen dentro de las fronteras nacionales y no entre ellas. Más aún, algo más de la mitad del comercio de mercancías tiene lugar dentro de las regiones de nuestro planeta y no entre ellas.

La integración de los mercados de capital era bastante elevada a finales del siglo XIX, antes del colapso interguerras. La salida de capitales del Reino Unido suponía el 5% del PIB entre 1.870 y 1.913, mucho más elevado que el ratio actual de Japón, siendo éste el líder mundial de exportaciones de capital en la actualidad. La correlación entre inversión interna y ahorro (medida de la autosuficiencia en términos de capital) era inferior entre 1.880 y 1.910 de lo que ha sido en cualquier periodo posterior. Lo que ha cambiado significativamente en este flujo de capitales es su composición. Hace un siglo era fundamentalmente un flujo de bonos y hoy en día esta siendo sobrepasado por el flujo de acciones. Igualmente, la intención de inversión en los flujos de capitales ha pasado de un

"La integración entre empresas revoluciona su logística, consiguiendo una eficiencia conjunta más elevada que la de la suma de las partes"

Documento descargado de www.navactiva.com



entorno largoplacista a un claro mercado de plazo corto. Todo ello sin tan siquiera incluir el mercado de divisas que en la actualidad tiene una gran relevancia. Las inversiones exteriores eran llevadas a cabo por empresas individuales de gran peso específico, sobre todo en los ámbitos de la minería o el ferrocarril, mientras que ahora las lideran las multinacionales.

El detonante de Internet

Existe un nuevo fenómeno que está afectando al proceso de globalización de forma fundamental. Mientras los factores políticos no han llegado a hacer que las fronteras nacionales sean poco significativas, la tecnología ha producido una reducción de los costes de transporte y comunicaciones. Más concretamente, las tecnologías de la información soportadas por internet han sido el desencadenante final del establecimiento de modelos de integración entre compañías que están revolucionando sus aspectos logísticos, consiguiendo una eficiencia conjunta mucho más elevada que la de la suma de las partes, y esta polarizando la competencia no entre empresas excelentes, sino entre grupos de aliados que trabajan de manera sincronizada en cada una de sus redes. El fenómeno de los marketplaces desempeña un papel mucho más importante que el que han podido desempeñar otros factores políticos en los últimos veinticinco años. Podemos observar que en los sectores clave –como el petroquímico, la alta tecnología o las líneas aéreas– se ha desencadenado un proceso de catalización de las alianzas que han trascendido el mero objeto de protección de mercados, para ir a un enfoque de colaboración en la definición de productos, la compartición de componentes o productos incorporados a la cadena logística por los miembros de cada alianza, la utilización de recursos compartidos con independencia del origen y geografía de los mismos, y el planteamiento de acciones de sincronización con los clientes en mercados mundiales.

La creación de modelos colaborativos es la clave para hacer de ellos algo realmente operativo y duradero. De hecho, en la corta vida de esos marketplaces, ya se ha podido experimentar un proceso de desaparición de aquéllos que nacieron de forma oportunista y sin una base real de integración y colaboración.

A modo de resumen, la confluencia de tecnologías y cambios de política es la causa de la integración. Los gobiernos han elegido la integración porque la experiencia ha demostrado que la autosuficiencia es una ruta segura al empobrecimiento. Todavía, por difícil que pueda ser, no es imposible que un Estado moderno restrinja la integración económica internacional. Dada la respuesta que ha merecido la globalización, tales movimientos no deben ser eliminados, pero van a estar limitados por la potencia de los fenómenos de alianzas y colaboración en el mundo empresarial.

La globalización es una oportunidad, no una amenaza. También es una opción, no un destino. Pero si el mundo elige la oportunidad de una integración mayor, hay que tener en cuenta que siempre dependerá de decisiones políticas por encima de las exclusivamente tecnológicas. ♦

Documento descargado de www.navactiva.com