

CaD #370 - de 8 de febrero de 2019

La Ruta de la Seda y Panamá

El objetivo de la Franja y la Ruta (OBOR por sus siglas en inglés) es promover el desarrollo de los países participantes potenciando una mayor comunicación y mayor conectividad. El plan propone construir las infraestructuras necesarias y suficientes para facilitar el intercambio comercial entre todos los países involucrados. El mismo promoverá la integración geográfica y comercial de Panamá y China, quien es nuestro segundo socio comercial, además de ampliar la posibilidad de incrementar los negocios de China con América.



La Ruta de la Seda fue una red de rutas comerciales que se organizaron para expandir el negocio de la seda china desde hace muchos siglos atrás. Fue denominado como la "Ruta de la Seda" por el geógrafo alemán Ferdinand Freiherr von Richthofen, quien identificó la ruta por ser la seda la mercancía que más circulaba por ella. Otros productos transitaban por ella, tales como: vidrio, telas, piedras preciosas, especias, porcelana, entre otros, lo cual fortaleció el flujo comercial, moviendo mercancías proveniente de oriente y de occidente y fungiendo como un puente de intercambio.

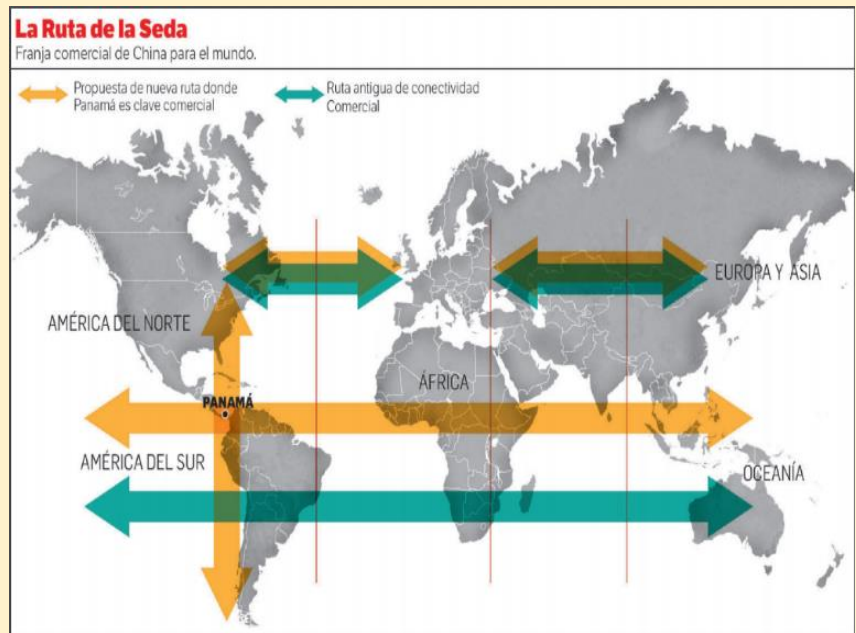
La vigencia de la ruta de la seda alcanza nuestros días, y la misma se mantiene como un corredor económico entre Oriente y Occidente, formado por una gran red de rutas marítimas y terrestres. China está utilizando la ruta como un eje estratégico para establecer su liderazgo e influencia a nivel mundial, a través del proyecto denominado la "Nueva Ruta de la Seda", "Un Cinturón, una Ruta", o "La Franja y la Ruta" que son algunos de los nombres con los que se conoce a la iniciativa One Belt, One Road (OBOR), que consiste en una fuerte inversión en infraestructura (autopistas, ferrovías, puertos, aeropuertos y telecomunicaciones) en los países que se adhieran al proyecto.

El objetivo del OBOR es promover el desarrollo de todos los países participantes, entre los cuales será posible una mayor comunicación y una conectividad más rápida a través de puntos intermedios en Asia, Europa y África. El plan propone construir las infraestructuras necesarias y suficientes para facilitar el intercambio comercial entre todos los países, mediante el financiamiento para la construcción de las infraestructuras (estima invertir unos B/1.4 billones de dólares), además de ofrecer su experiencia, capacidad económica y conocimientos tecnológicos. Su idea es convertir el proyecto OBOR en una referencia de las nuevas formas de integración económica y comercial, dicho proyecto ya cuenta con más de 70 países participantes, entre ellos varios países de la región de A.L. como: Bolivia, Antigua y Barbuda, Trinidad y Tobago, Guyana y Panamá.

Panamá se adhirió a la iniciativa China, firmando el Memorándum de Entendimiento sobre la Cooperación en el Marco de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Iniciativa Marítima de la Ruta de la Seda del Siglo XXI. Esta Ruta que une a distintos puntos del mundo acortará el tiempo de los intercambios comerciales, ahorrando también costos. Según palabras del economista Eddie Tapiero, expuestas en su artículo La ruta de la seda y Panamá, que "el Canal de Panamá juega un papel importante en el comercio marítimo entre Asia y Estados Unidos y el mundo. Es un nodo de conectividad que puede servir como punto de partida para un centro regional de distribución tanto para Centro como para Suramérica", y la ruta tomaría una ruta vertical y abarcaría otras zonas que antes no eran contempladas. (Ver figura cuya fuente es: Eddie Tapiero /Info: Depto. Infografía GESE). El experto sugiere "no apresurarse y desarrollar estrategias de Estado que vayan en línea con una visión nacional de largo plazo para poder mantenernos en armonía regional y poder maximizar los beneficios que nos brinda esta nueva oportunidad". Con el OBOR se promoverá la integración geográfica y comercial de Panamá y China (este es el segundo socio comercial de nuestro país), además de ampliar la posibilidad de que China incremente sus negocios con América.

No es un secreto, las ventajas comparativas y competitivas que el país tiene como lugar de tránsito, contando con una plataforma logística multimodal, lo cual se convierte en un elemento diferenciador y de competitividad, pero que requiere seguir fortaleciendo y adecuándose a las necesidades actuales, como es el caso del transporte por carretera que requiere mejoras en su conectividad, algo que tanto los puertos y el aeropuerto tienen más adelantado. Aunado a ello, el mejoramiento e integración del sistema aduanero es clave para poder servir al comercio mundial y potenciar así las inversiones que se tienen y que se planean realizar.

En su libro *La Ruta de la Seda y Panamá*, Tapiero enfatiza que la integración de Panamá en la iniciativa de la Franja y la Ruta es una oportunidad como un riesgo. Esto se debe a que, para lidiar con China, los países y sus gobiernos deben dejar atrás sus ideologías populistas y cambiarlas por decisiones pragmáticas con visión de Estado, para fortalecer sus instituciones, asegurar el Estado de derecho y erradicar la corrupción, elementos que son desafío para el país.



A nivel internacional, los que se muestran a favor del proyecto la Franja y la Ruta (OBOR) consideran que el mismo, mejorará la interconectividad mundial ampliando la red vial y marítima, proveyendo de mejores infraestructuras energéticas, entre otras construcciones, que permitirán expandir el comercio local e internacional. Consideran también, que el financiamiento de China crea un beneficio mutuo entre los países pues lo hace en moneda local, así como la transferencia de tecnología y conocimientos que se puede dar entre los involucrados. Sin embargo, los detractores ven en esta ruta, un mecanismo de China para ampliar el alcance global de sus empresas, y de una estrategia para unir el financiamiento a la construcción de infraestructura con ingeniería china que incluye mano de obra china, material chino, entre otros.

En un escrito de BBC Mundo llamado “Nueva ruta de la seda de China: los países de América Latina que ya se unieron al gigantesco proyecto”, complementa la preocupación de muchos sobre el OBOR. Citan un estudio del Centro para el Desarrollo Global, una organización independiente con sede en Washington, que concluyó “que el financiamiento vinculado a Franja y Ruta "aumentará significativamente" el riesgo de sobreendeudamiento de ocho países en otras regiones, muchos de ellos pobres: Pakistán, Yibuti, Maldivas, Laos, Mongolia, Montenegro, Tayikistán, y Kirguistán”. En ese mismo escrito, citan las palabras del profesor David Denoon -profesor de política y economía en la Universidad de Nueva York y autor del libro: *China, Estados Unidos y el Futuro de América Latina*- en el que indica que “Este no es un programa de subvenciones, es un programa de préstamos. Entonces, si los países no tienen la capacidad de pagar en términos relativamente rápidos, tendrán que renegociar en una posición más débil con China”.

El analizar las ventajas, así como los riesgos de los proyectos que se dan en el marco del memorándum de entendimiento entre Panamá y China, es importante tomar las decisiones adecuadas para el país y poder buscar una posición que permita mejorar nuestra competitividad. El desafío radica en evaluar los impactos económicos para los países involucrados, evaluando los riesgos/beneficios del financiamiento o endeudamiento, y en paralelo, mitigar el impacto del establecimiento de esta relación diplomática y comercial, con respecto a la relación (que data de muchos años) con Estados Unidos, nuestro primer socio comercial.