

# El papel del flete marítimo en Panamá

Joseph Mello  
Español Comercial I  
30/9/07

## **Índice**

### **I. Introducción**

### **II. Una historia breve**

### **III. Éxito del canal desde 2000**

### **IV. Impacto directo de la ACP**

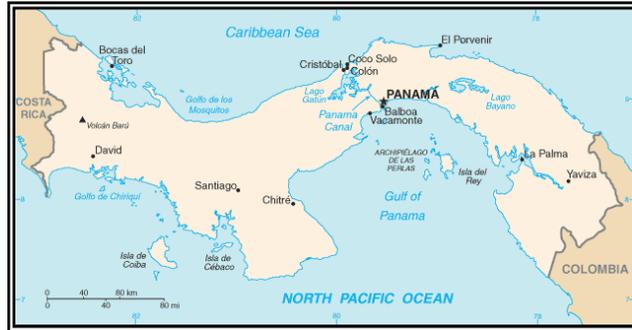
### **V. Impacto indirecto del sector de flete marítimo**

### **VI. Conclusión**

### **VII. La bibliografía**

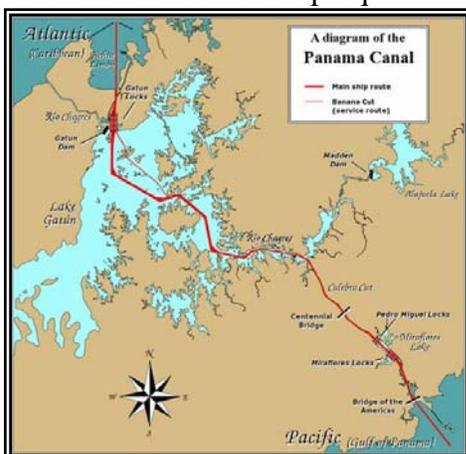
## 1. Introducción

Hoy en día, las economías de todos los países del mundo están muy integradas. Por ejemplo, estadounidenses subcontratan trabajos telefónicos a la India, fabrican bienes en México, venden frutas cultivadas en Sudamérica, e importan electrodomésticos hechos en Japón. En negocios internacionales, los bienes siempre necesitan flete de algún tipo para llegar al consumidor, y cuando los países están a través de un océano, el flete marítimo usualmente es la manera más eficiente. Panamá está situado en el istmo entre Centroamérica y Sudamérica y la tierra entre los océanos allí está muy estrecha, así que es ideal para servir como un puente entre los dos hemisferios. Si el comercio internacional continúa incrementando, el flete marítimo seguirá tener un papel principal en la economía de Panamá.



## II. Una historia breve del canal

La geografía única de Panamá ha sido aprovechada desde la edad de la colonización, cuando los conquistadores traen sus tesoros de Perú a la costa oeste de Panamá en barcos, los transportaban por tierra a la costa este antes de que pudieran enviarlos a España. Aquella ruta de comercio a través de Panamá suele ser la manera más fácil de transportar bienes entre los océanos Pacífico y Atlántico, pero el uso de esta ruta ha cambiado con la tecnología. Hasta el siglo XVI había una ruta por tierra, y en 1855 un ferrocarril empezó funcionar para facilitar el comercio entre las costas. Muchos líderes y empresarios han investigado un canal para evitar el paso de la tierra e incrementar la eficiencia desde tiempos antiguos, pero nadie podía realizarlo hasta 1904 cuando el gobierno estadounidense apoyó a Panamá para obtener su independencia de Colombia a cambio de los derechos para construir un canal. El canal abrió en 1914 y cambió el flete marítimo internacional porque el canal puede ahorrar hasta ocho mil millas, dependiendo en los puertos al principio y final del viaje.



Después de la construcción del canal, las relaciones políticas entre Panamá y los EE.UU. eran frías. Manifestaciones de estudiantes contra los Estados Unidos y su presencia después de la Segunda Guerra Mundial representaba el sentimiento panameño general que el canal era la propiedad de Panamá. En 1977 los EE.UU. afirmaron un tratado con Panamá que decía que los EE.UU. empezarían a pagarle a Panamá por el uso del canal, y se lo relegarían a Panamá totalmente antes de enero 2000. Sólo habían dos estipulaciones a este tratado: el canal necesitaría estar abierto al comercio de

todos los países y también los buques de guerra estadounidense tendrían la máxima prioridad durante tiempos de guerra. En 1997, Panamá creó la Autoridad del Canal de Panamá para mantener y dirigir el canal, y la diseñaron como una empresa pública. La ACP suplantó a los estadounidenses en las últimas horas de 1999.



### III. Éxito del canal desde 2000

Muchos norteamericanos temían que Panamá no podría mantener la eficiencia o ingresos de los profesionales estadounidenses si los EE.UU. salían, pero la ACP ha tenido mucho éxito como empresa desde 2000. Un método de medir la eficiencia del canal es el tiempo total necesario para cruzar el istmo. Antes de la ACP los buques usualmente necesitaban 32 horas para cruzarlo, pero hoy en día el tiempo medio sólo es 24 horas. También, se puede medir el éxito del canal en términos del dinero. La tabla abajo demuestra que la ACP está incrementando ingresos mucho sin grandes incrementos en gastos, la fórmula ideal para asegurar rentas grandes. Ahorran mucho dinero por incrementar la eficiencia de los obreros, porque los panameños dirigen el canal con mil menos obreros que los norteamericanos. Los panameños también han mantenido los criterios de seguridad desde que los norteamericanos salieron, con sólo 17 accidentes por 26,000 viajes cada año. Además, la ACP sigue mejorando el canal. El canal es más profundo y ancho cada año, así que su rentabilidad siempre está incrementando. En el próximo futuro algunos cuellos de botellas en el canal tendrá la capacidad de facilitar tráfico de doble sentido, que podrá aumentar la eficiencia y la rentabilidad mucho.

(millones de balboas)	AF 2003	AF 2004	AF 2005	AF 2006	Variación AF 2005 vs AF2006		Tasa de crecimiento promedio AF2004 - AF2006
Gastos totales	421.1	419.9	443.8	488.4	44.7	10.1%	8%
Utilidad Neta	258.0	380.3	483.9	675.9	192.0	39.7%	33%
Derecho/Ton y Tasas	186.8	202.5	220.0	254.4	34.4	15.6%	12%
Dividendos	106.8	183.7	268.9	315.3	46.5	17.3%	31%
Aporte total al Tesoro Nacional	293.0	386.2	488.8	569.7	80.9	16.6%	21%

### IV. Impacto directo de la ACP

La ACP es uno de los empleadores más grande de Panamá porque provee 9,000 trabajos (en un país con una población de sólo 3.2 millones) y más de 95% de esos puestos están ocupados por panameños. La construcción constante para mejorar el canal también provee muchos trabajos.

Obviamente, la función más importante del canal es ganar fondos para el gobierno panameño. Entre 1977 y 2000 los EE.UU. pagaban a Panamá por el uso del canal \$10 millones de dólares más un porcentaje pequeño de las rentas. La ACP hoy en día aporta más de diez veces esa cantidad, y este dinero contribuye a los programas sociales del gobierno. La economía de Panamá tiene el PIB por capita más grande de todo Centroamérica y mucho de Sudamérica (\$8200 en 2006), mucho debido a los ingresos de

la ACP. Desafortunadamente, aunque la economía en general es fuerte, toda de la población no se beneficia del PIB grande: mucha gente (37%) vive en la pobreza.

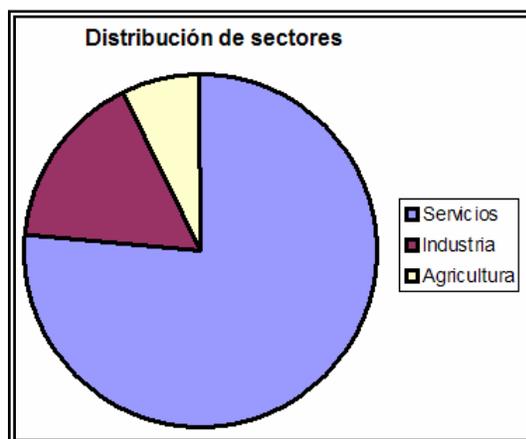
El presidente de Panamá, Martín Torrijos, explicó en una entrevista que los planes para expandir el tamaño del canal, los cuales fueron aprobados por los panameños en 2006, ayudarán a resolver ese problema con más dinero para programas sociales. Pero los planes dichos representaban un gran riesgo. Hoy, el canal sólo puede contener barcos más pequeños que una clase llamada “Panamax”. Son grandes, pero 27% de los buques de la flotilla mercante global son más grandes que Panamax porque son más eficientes y cuestan menos dinero para transportar cada tonelada aunque no pueden usar el canal. La expansión del canal permitirá a más fletantes atravesarlo, pero el gran costo es peligroso: la expansión del canal costará a Panamá \$5,300 millones de dólares, 30% de su PIB. Entonces, el futuro de la economía panameña depende del éxito de la expansión. Las estimaciones optimistas dicen que Panamá recuperará los costos once años después de la apertura. Pero, si la tendencia de superbuques continúa fuertemente, el canal no tendrá la capacidad de contener los buques más grandes y Panamá necesitará pagar las deudas de construcción con la cancelación de programas sociales y la situación de la pobreza empeorará.

Además, el canal apoya directamente a otras industrias. Por ejemplo, cuando los millones de litros fluyen en las esclusas, también proveen hidroelectricidad a empresas de energía para asistir a un país sin recursos petroleros. La ACP mantiene algunos sitios y embarcaderos turísticos, incluso una facilidad recreativa, y también la ACP vende los materiales que ha dragado del canal a las empresas de construcción.

## V. Impacto indirecto del sector de flete marítimo

El canal tiene un papel importante en la economía de Panamá en sí mismo, pero la gran cantidad de flete marítimo alrededor de Panamá causa una variedad de efectos dominós también. El canal sirve como la base de un enorme sector de servicios que pertenecen al comercio internacional, como bancos, puertos, y el turismo. Este tipo de comercio constituye 77% de la economía de Panamá, es decir los servicios son vitales para los panameños. Empresas de servicios emplean 61.2% de los trabajadores panameños. El gobierno, para aprovechar del tráfico marítimo denso, ofrece servicios de inscripción para barcos internacionales y gana dinero de los peajes así. Todos esos ejemplos son respetados y sabidos alrededor del mundo debido totalmente al canal.

Quizás uno de los efectos indirectos más importantes del canal es la Zona Libre de Colón. La Zona Libre es un parte de la ciudad de Colón, situada en la apertura Atlántico del canal, que ofrece todas de las facilidades necesarias para importar, almacenar, embalar, montar, y exportar bienes sin impuestos o aranceles del gobierno panameño. Todo del flete marítimo alrededor del canal pone la Zona a un sitio ideal para



facilitar el comercio y cobrar tarifas por los servicios necesarios. La falta de aranceles ha atraído 1,751 empresas a la Zona Libre, y comercializan cualquiera clase de mercancía y emplean 15,000 personas.



Aunque no hay impuestos o aranceles para comprar o vender los bienes, las empresas necesitan pagar impuestos sobre nóminas por sus empleados y también por sus ingresos, pero el gobierno ofrece rebajas entre 0.5% y 1.5%, dependiendo de cuántos empleados de la empresa son panameños.

La rebaja fomenta el empleo de panameños nativos por empresas extranjeras. El clima de negocios es muy favorable por el comercio, así que el intercambio de hasta \$10,000 millones ocurre cada año dentro de la Zona Libre. Las exportaciones de la Zona son enviadas a Colombia, los EE.UU., Chile, Brasil, y muchos otros países. La Zona también funciona como un mercado y facilita la venta de todos los bienes hechos o cultivados en Panamá.

Debido al papel de los EE.UU. en la historia de Panamá y el comercio internacional que Panamá hace, la moneda de Panamá, el balboa, está unido directamente al dólar de los EE.UU. (es decir un balboa vale un dólar). En la realidad, Panamá usa el dólar porque no imprime balboas de papel, sino sólo emite monedas. Porque su economía depende del dólar, Panamá ha tenido una de las tasas de inflación más bajas de todo Centroamérica y una economía muy estable.

## VI. Conclusión

Para concluir, es importante subrayar la importancia del canal para la economía total de Panamá. Aunque el canal representa sólo una empresa en Panamá, mucho del sector de servicios grande sólo existe para satisfacer las demandas de los fletantes y empresarios internacionales que el canal atrae. Quizás la dependencia total en el canal debilitará la economía panameña al largo plazo, pero hace casi cien años el canal ha servido los panameños fantásticamente y continuará sirviéndoles de algún modo. Hay dudas sobre el futuro de Panamá, pero es cierto que para mejorarlo o empeorarlo, el Canal de Panamá determinará el futuro de este país.

## VII. La bibliografía

Información y foto de la Zona Libre:

<http://www.colonfreezone.com>

Información económica y mapa de Panamá:

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/pm.html>

Informe Anual, información, y logotipo de la ACP:

<http://www.pancanal.com/>

“Panama Canal Expansion to Drive Further Growth”

<http://emagazine.creditsuisse.com/app/article/index.cfm?fuseaction=OpenArticle&aoid=198176&coid=3518&lang=EN>

“Panama – The Economy”

<http://countrystudies.us/panama/41.htm>

Autoridad Marítima de Panamá:

<http://www.amp.gob.pa/newsite/english/home.html>

“Panama Rises”:

<http://www.smithsonianmag.com/travel/panama.html?page=3>

Historia de Panamá y diagrama del canal:

[www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)