

## **El Canal de Panamá- Oportunidades de Negocio**

Marcos Fuentes Argibay  
Actualizado por Blanca Arregui Aniel- Quiroga

## Indice

1. ESTRUCTURA DEL CANAL DE PANAMA _____	4
<b>Peajes _____</b>	<b>6</b>
2. ANTECEDENTES HISTORICOS Y TRANSMISION DEL CANAL _____	10
3. IMPORTANCIA DEL CANAL EN EL COMERCIO MARITIMO MUNDIAL _	15
<b>Rutas del Canal _____</b>	<b>16</b>
<b>Comercio con España y Europa _____</b>	<b>18</b>
<b>Evolución del sector naviero y previsión de demanda futura del Canal _____</b>	<b>20</b>
<b>Competidores _____</b>	<b>22</b>
4. PANORAMICA DEL PAIS. _____	25
<b>Datos básicos _____</b>	<b>25</b>
<b>Estructura económica _____</b>	<b>26</b>
<b>Análisis de coyuntura _____</b>	<b>27</b>
<b>Principales indicadores económicos _____</b>	<b>30</b>
<b>Comercio exterior _____</b>	<b>31</b>
<b>Comercio exterior de la Zona Libre de Colón _____</b>	<b>35</b>
5. IMPORTANCIA ECONOMICA DEL CANAL _____	37
<b>Importancia económica del Canal para terceros países _____</b>	<b>41</b>
<b>ACP-----</b>	<b>43</b>
<b>Presupuesto para el 2003 y 2004 _____</b>	<b>44</b>
<b>Junta Directiva y Organigrama de la ACP _____</b>	<b>45</b>
6. MANTENIMIENTO DEL CANAL _____	48
<b>División de Contratos de la Autoridad del Canal de Panamá _____</b>	<b>48</b>
<b>Política de compras de la Autoridad del Canal de Panamá _____</b>	<b>49</b>
<b>Qué se necesita para el mantenimiento del Canal _____</b>	<b>51</b>
<b>A quién compra la Autoridad del Canal de Panamá _____</b>	<b>52</b>

<b>7. AMPLIACION Y MEJORAS DEL CANAL</b>	<b>56</b>
<b>Beneficios del programa integral de modernización y mejoras</b>	<b>61</b>
<b>Ampliación del Canal. Cuenca del Canal y tercer juego de esclusas</b>	<b>61</b>
<b>8. AREAS REVERTIDAS DEL CANAL</b>	<b>67</b>
<b>Autoridad de la Región Interoceánica</b>	<b>67</b>
<b>Áreas revertidas</b>	<b>68</b>
<b>Sistema Multimodal de transporte</b>	<b>69</b>
<b>Zonas Procesadoras para la Exportación (ZPE)</b>	<b>72</b>
<b>Ciudad del Saber</b>	<b>74</b>
<b>Turismo</b>	<b>76</b>
<b>9. OPORTUNIDADES DE NEGOCIO</b>	<b>79</b>
<b>a.- Oportunidades en cuanto al mantenimiento del Canal</b>	<b>80</b>
<b>b.- Oportunidades tras la ampliación del Canal</b>	<b>81</b>
<b>c.- Oportunidades en el sector marítimo y portuario</b>	<b>83</b>
<b>d- Oportunidades en turismo</b>	<b>86</b>
<b>e.- Oportunidades en el sector industrial</b>	<b>88</b>
<b>f.- Oportunidades en la Ciudad del Saber</b>	<b>89</b>
<b>FUENTES</b>	<b>91</b>

## 1. ESTRUCTURA DEL CANAL DE PANAMA

El Canal de Panamá se encuentra situado en la zona centro del país, en la franja más estrecha del mismo.

El Canal corre de noroeste a sudeste cruzando las provincias de Colón (entrada por el Atlántico) y Panamá (entrada por el Pacífico), siendo la distancia por aire entre las dos entradas de 69.1 kilómetros.

El Canal de Panamá posee tres juegos de esclusas –Gatún, Pedro Miguel y Miraflores- de dos vías cada uno, que elevan y bajan las naves entre el nivel del mar y lago Gatún. Tiene aproximadamente 80 kilómetros de largo, de aguas profundas a aguas profundas.

Las cámaras de las esclusas tienen un ancho de 33,53 metros y 304,8 metros de largo, estas medidas son las que limitan las dimensiones de los buques que pueden transitar por el Canal, medidas conocidas mundialmente por **Panamax**:

Manga-----	32,3 metros;
Calado-----	12 metros de agua dulce tropical;
Eslora-----	294,1 metros (ciertas naves de pasajeros y contenedores)
	289,5 metros (naves comerciales)

Una nave que transita el Canal desde el Atlántico, con dirección al Pacífico, entra al cauce desde la Bahía de Limón, después de pasar el rompeolas de Cristóbal. Este tramo a nivel del mar en el Sector Atlántico mide poco más de 10 kilómetros de largo y 152,40 metros de ancho, y atraviesa un manglar que se encuentra, en muchos lugares, a muy poca altura sobre el nivel del mar.

Las naves ascienden o descienden 26 metros a través de las tres cámaras de las esclusas de Gatún. El largo de estas esclusas, incluyendo los muros de aproximación, es de poco más de 2 kilómetros. El Lago Gatún, en el que los buques navegan casi 37.8 kilómetros desde las esclusas de Gatún hasta el extremo norte del Corte Gaillard, cubre un área de 423 kilómetros cuadrados y fue formado por la construcción del embalse de Gatún gracias al cauce del Río Chagres a un costado de las Esclusas de Gatún.

La parte más angosta del Canal es el Corte Culebra o Gaillard, que se extiende desde el extremo norte de las Esclusas de Pedro Miguel al extremo sur del Lago Gatún en Gamboa. Este tramo, de aproximadamente 13,7 kilómetros de

largo, fue la parte más complicada en la construcción del Canal ya que se realizó la excavación a través de roca y caliza la mayor parte de su recorrido. En la actualidad, el Corte Gaillard se ha ensanchando de 152 a 192 metros en las rectas y hasta a 222,5 metros en las curvas, lo que permite el tránsito casi irrestricto en dos vías de naves Panamax, aumentando así la capacidad y seguridad del Canal y reduciendo el tiempo de tránsito. Este proyecto se inició en enero de 1992 y culminó a finales de 2002.

El Corte Gaillard es el área del Canal más susceptible a los derrumbes. Fue aquí donde ocurrió el mayor derrumbe de la historia del Canal, en 1915, que cerró el Canal la única vez desde que abrió sus puertas al comercio mundial en 1914. Se necesitaron siete meses para que el Canal volviera a funcionar después del derrumbe. Desde entonces, ha habido una serie de derrumbes en el área, siendo el peor el que tuvo lugar el 13 de octubre de 1986. No obstante, ninguno de estos derrumbes ha cerrado el Canal, ni le ha causado pérdida alguna de ingresos. Los derrumbes se han controlado satisfactoriamente en corto tiempo. Hoy en día el Canal tiene un programa de control de los derrumbes que reduce la frecuencia y severidad de los mismos.

El buque en tránsito entra a las Esclusas de Pedro Miguel en el extremo sur del Corte Gaillard. Allí desciende unos 9 metros en un solo paso, al nivel del Lago Miraflores, que separa los dos juegos de esclusas del Pacífico. La nave baja los últimos dos escalones, hasta el nivel del mar, en las Esclusas de Miraflores, que tienen un poco más de 1,609 metros de largo. Un solo esclusaje en Pedro Miguel hace descender al buque 9 metros al Lago Miraflores.

El agua para subir y bajar las naves en cada juego de esclusas se obtiene por gravedad del Lago Gatún, uno de los lagos artificiales más grandes del mundo. El agua entra a las esclusas a través de un sistema de alcantarillas principales. De estas alcantarillas principales, 10 juegos de alcantarillas laterales se extienden por debajo de las cámaras de las esclusas desde muros laterales y 10 juegos, del muro central. Cada alcantarilla lateral tiene un juego de 5 agujeros que tienen 4 y 1/2 pies (1,37 metros) de diámetro cada uno. A medida que se vierte agua dentro de las alcantarillas principales, ésta se desvía a las 20 alcantarillas laterales y se distribuye a través de 100 agujeros en el piso de la cámara. Por cada buque que transita el Canal se usan unos 52 millones de galones de agua dulce (1 galón = 3,8 litros), los cuales fluyen por gravedad a través de las esclusas y se vierten al océano. Cabe destacar que en ningún momento entra agua salada al lago Gatún.

El tiempo promedio de tránsito es de 8-10 horas siendo el tiempo medio total en aguas del Canal de 24 horas. El Canal funciona 24 horas al día, 365 días al

año, ofreciendo servicio de tránsito a naves de todas las naciones sin discriminación alguna.

## Peajes

El tránsito de naves a través del Canal está sujeto al pago de peajes<sup>1</sup>. Durante la administración norteamericana del Canal la tarifa de los peajes estaba calculada de manera que se cubriesen todos los costos de funcionamiento, mantenimiento y modernización del canal, incluidos los costes de depreciación y los pagos al Tesoro Nacional de Panamá. En la actualidad, una vez que el Canal es administrado por panameños, el peaje no sólo tendrá una finalidad de cubrir todos los costos sino que deberá aportar un margen de beneficio.

Desde el 1 de Enero de 1998 las tarifas por peajes son las siguientes:

Naves con Carga	\$2,57 por Tonelada Neta (Tn)*
Sin Carga ( lastre)	\$2,04 Tn
Otros (barcos no comerciales)	\$1,43 por Tn de Desplazamiento
Naves de más de 100 pies	Mínimo \$1.500 por nave
Naves entre 80-100 pies	Mínimo \$1.000 por nave
Naves entre 50-80 pies	Mínimo \$750 por nave
Naves hasta 50 pies	Mínimo \$500 por nave

\*Tn: Tonelada Neta del Canal de Panamá

La Tonelada Neta del Canal de Panamá, medida que el Canal toma para determinar el importe total del peaje a pagar, es una medida de volumen y no de carga, es decir, el sistema de arqueo de buques que el Canal emplea determina la capacidad de carga (volumen) de cada barco que transita por el Canal, sin tener en cuenta la carga real que transporta. Por lo tanto pagará lo

<sup>1</sup> Las naves de los Gobiernos de Colombia y Panamá no están sujetas al pago de peajes.

mismo un barco de contenedores Panamax cargado al 10% que otro idéntico cargado al 100%.

El peaje no incluye las actividades complementarias y servicios conexos que prestan los remolcadores y pasacables que sirven de apoyo directo y necesario al tránsito de los buques por el canal. El importe por estos conceptos se considerará un cargo adicional al de los peajes.

El pago del peaje y de los servicios conexos se hará antes del tránsito por cualquier esclusa y deberán estar garantizados por una institución bancaria aceptada por la Autoridad del Canal.

La ACP contempla una tarifa especial para aquellos barcos que quieren tener preferencia en su paso por el Canal, el booking fee (0.26 \$/Tn). Los barcos que pagan este sobrepago tienen prioridad a la hora de cruzar el Canal, salvando de esta manera las colas de entrada al Canal.

#### **Evolución de las tarifas del Canal:**

<b>Tarifas Por Peajes</b>	<b>Con Carga</b>	<b>Lastre</b>	<b>Desplazamiento</b>	<b>Aumento Promedio</b>
Antes del 8 de Julio de 1974	\$0,90	\$0,72	\$0,50	-
8 de Julio de 1974	\$1,08	\$0,86	\$0,60	19,7%
18 de noviembre de 1976	\$1,29	\$1,03	\$0,72	19,5%
1 de octubre de 1979	\$1,67	\$1,33	\$0,93	29,3%
12 de marzo de 1983	\$1,83	\$1,46	\$1,02	9,8%
1 de octubre de 1989	\$2,01	\$1,60	\$1,12	9,8%
1 de octubre de 1992	\$2,21	\$1,76	\$1,23	9,9%
1 de enero de 1997	\$2,39	\$1,90	\$1,33	8,2%
1 de enero de 1998	\$2,57	\$2,04	\$1,43	7,5%
Desde 1 Julio 2003	\$2,96	*	*	*

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá (\*No hay conocimiento de datos)

Cabe destacar que si bien hasta la fecha el importe de los peajes se había establecido para que la operación del Canal no resultase gravosa para sus administradores, tras la reversión del Canal a manos panameñas el Gobierno de Panamá aprobó una ley que recoge el nuevo enfoque estratégico de la ACP. A partir de ahora la ACP estará obligada a operar un Canal de forma eficiente que sea rentable y que genere beneficios para el desarrollo del país.

En octubre del 2002 Panamá adoptó una nueva estructura de peajes para el Canal. La estructura vigente hasta entonces, que databa de 1912, se basaba en un precio único para todos los buques. El cambio busca una segmentación por tipo y tamaño de buque y separa los costos en concepto del uso de locomotoras que ahora son aplicables de acuerdo a las necesidades específicas de tránsito de cada buque. El sistema procura la equidad al establecer que cada buque pague por los recursos que utiliza.

El sistema adoptado sigue el precepto contenido en el artículo 309 de la Constitución en el sentido de que el Canal de Panamá "permanecerá abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de las naves de todas las naciones", y es consistente con los principios de Derecho Internacional, a la vez que garantiza igualdad de trato para todos los usuarios de la vía.

El nuevo sistema amplía la posibilidad de la ACP de ofrecer nuevos productos a los diferentes segmentos del mercado y la coloca en posición de mejorar competitivamente el servicio que presta a sus usuarios. De igual modo, permitirá que el Canal continúe su programa de modernización para permanecer como una ruta de primer orden del comercio mundial y estratégica para el desarrollo socioeconómico de Panamá.

Como resultado de la amplia y transparente consulta llevada a cabo en el marco del proceso de adopción de la nueva estructura tarifaria, la ACP atendió los argumentos presentados por los usuarios de la vía en la audiencia pública el 19 de julio de 2002, y programó su aplicación en dos etapas, a partir del 1ero. de octubre de 2002 y el 1ero. de julio de 2003, con un incremento promedio de 8% y 4.5%, respectivamente.

La Autoridad del Canal de Panamá ha elaborado los reglamentos necesarios para el arqueo de buques para la fijación de peajes, el procedimiento para el cambio de las reglas de arqueo y peajes y para la fijación de peajes, tasas y derechos por el tránsito de las naves por el Canal.

El Sistema de medición de Tonelaje utilizado en el Canal se conoce como Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB).

Este sistema aplica una fórmula matemática al arqueo del volumen total de la nave para determinar el tonelaje neto del Canal. Una tonelada neta del Canal es igual a 100 pies cúbicos de capacidad volumétrica. La tarifa apropiada se aplica dependiendo de si el barco está cargado o en lastre (vacío). Se aplica la tarifa de "cargado" a los buques que llevan carga o pasajeros y la tarifa de "lastre" a los buques que no llevan ni pasajeros ni carga. Para que un buque reciba la tarifa de lastre (vacío) no podrá llevar combustible para su propio consumo que exceda el volumen de los tanques certificados con marca oficial para combustible líquido . Otras embarcaciones flotantes, incluyendo los barcos de guerra, exceptuando los de transporte militar y naval, carboneros, barcos de abastecimiento y buques hospitales, pagan con base a su tonelaje de desplazamiento real. Una tonelada de desplazamiento equivale a una tonelada larga de 35 pies cúbicos de agua salada.

## 2. ANTECEDENTES HISTORICOS Y TRANSMISION DEL CANAL

En 1502, Cristóbal Colón, en su cuarto viaje, llegó al Istmo de Panamá. España inició la colonización del Istmo en 1510, y en 1534 el Rey Carlos V de España ordenó los primeros estudios topográficos para la construcción de un canal por una sección del Istmo de 80 kilómetros de ancho. Indudablemente la construcción del canal sobrepasó la capacidad de la Corona española en aquella época, por lo cual la única forma de cruzar el Istmo fue a través de la construcción de un camino de piedra, que se convirtió en la vía utilizada para el traslado del oro procedente del Perú con destino a España.

No fue hasta casi cuatro siglos después, cuando en 1880, Ferdinand de Lesseps, quien acababa de realizar la construcción del Canal de Suez, vendió acciones a millones de franceses a fin de financiar la construcción de un canal en Panamá. A pesar del empeño de los ingenieros franceses, las enfermedades y la geografía que encontraron en el Istmo impidieron la culminación de la obra.

En noviembre de 1903, después de la declaración de independencia de Panamá de Colombia se firmó un tratado entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá, en virtud de este acuerdo los Estados Unidos podrían construir y operar un canal que conectase los océanos Atlántico y Pacífico. El tratado otorgó a Estados Unidos, a perpetuidad, el uso, ocupación y control de una Zona del Canal, de aproximadamente 16 Km de ancho, dentro de la cual los Estados Unidos tendrían plenos derechos soberanos "excluyendo enteramente el ejercicio de tales derechos, facultades o autoridad por parte de la República de Panamá". A cambio, Estados Unidos garantizaba la independencia de Panamá y acordaba pagar a la República \$10 millones y una anualidad de \$250.000.

Al año siguiente, los Estados Unidos compraron los derechos y propiedades de la Compañía del Canal Francés por \$40 millones e iniciaron la construcción.

Fue necesario el trabajo, durante 10 años, de más de 75.000 hombres y mujeres, y unos 400 millones de dólares para completar la obra. Los constructores de Canal enfrentaron problemas sin precedentes: enfermedades tropicales; la irregular geología del Istmo; el enorme tamaño de las esclusas; el volumen de excavación requerido; la necesidad de establecer nuevas comunidades y la importación de todos los materiales empleados.

El Canal abrió al tráfico marítimo el 15 de agosto de 1914; desde entonces, más de 903,800 barcos han transitado el Canal.

El tratado de 1936 aumentó la anualidad a \$430.000 y a petición de Panamá, se eliminó la garantía de independencia. En 1955 la anualidad se aumentó a \$1,93 millones y la Compañía del Canal de Panamá le entregó a la República los patios de ferrocarril de la Ciudad de Panamá y otros bienes valorados en \$22 millones.

A finales de 1962, los Estados Unidos terminaron la construcción de un puente elevado sobre la entrada del Canal en el lado Pacífico: El Puente de las Américas y las banderas de Panamá y los Estados Unidos ondearon juntas sobre las áreas civiles de la Zona del Canal.

Después de la devaluación del dólar en 1972 y 1973, la anualidad se ajustó proporcionalmente a \$2,1 millones y \$2,33 millones, respectivamente.

El 10 de agosto de 1977 se firmó el determinante **Tratado Torrijos-Carter**, un tratado crucial para la historia del Canal y de los panameños, este Tratado consistente en dos acuerdos entre Panamá y los Estados Unidos sentará las bases para la realidad actual del Canal. El primer acuerdo, llamado *Tratado del Canal de Panamá*, versa sobre la operación y defensa del Canal por parte estadounidense hasta el 31 de diciembre de 1999, fecha a partir de la cual "... la República de Panamá asumirá la plena responsabilidad de administración, funcionamiento y mantenimiento del Canal de Panamá, el cual será transferido en condiciones de funcionamiento, libre de gravámenes y deudas, salvo lo que convinieren las partes."; el otro acuerdo, denominado *Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal*, garantiza la neutralidad del Canal para que "... tanto en tiempo de paz como guerra, éste permanezca seguro y abierto para el tránsito pacífico de las naves de todas las naciones en términos de igualdad...".

Una vez ratificado el tratado por ambas partes y considerando ciertas disposiciones del mismo, la República de Panamá pasó a recibir una anualidad fija de \$10 millones por la prestación de servicios públicos y una cantidad monetaria por cada Tonelada Neta que ha transitado desde entonces por el Canal.

Este tratado será fundamental, ya que a partir de entonces los EEUU dejaron de tener incentivos para mejorar un canal que luego deberán entregar a las autoridades panameñas.

Seis meses después del intercambio de los instrumentos de ratificación, Panamá asumió la jurisdicción sobre el territorio de la antigua Zona del Canal y pudo utilizar parte del área que no se necesitaba para la operación y defensa del Canal. Se comenzaron a aplicar los códigos civil y penal de Panamá. Al mismo tiempo, Panamá asumió la responsabilidad de las reparaciones y avituallamiento de las naves comerciales, las operaciones del ferrocarril y los muelles, los pasajeros, la policía y los tribunales, todos los cuales habían sido administrados anteriormente por la Compañía del Canal de Panamá y el Gobierno de la Zona del Canal.

Conforme al Tratado Torrijos-Carter, Estados Unidos mantuvo el control de la operación de las tierras, aguas e instalaciones del Canal, lo que incluía las bases militares que eran necesarias para manejar, operar y defender el Canal de Panamá, hasta el mediodía del 31 de diciembre de 1999.

La Compañía del Canal de Panamá, que hasta 1977 había manejado las operaciones en el Canal, fue sustituida por la **Comisión del Canal de Panamá**, institución gubernamental de EEUU que dirigirá el Canal durante el período de transición de 20 años.

En los últimos años del período de transición, la República de Panamá realizó varios esfuerzos para asegurar la transferencia imperceptible del Canal:

En 1994 Panamá modificó su Constitución Nacional para incluir un título sobre el Canal de Panamá. Esta enmienda, como establecen las leyes panameñas, fue aprobada por dos Asambleas Legislativas consecutivas. Casualmente, estas dos asambleas que aprobaron la enmienda estaban controladas cada una por partidos políticos opuestos, hecho que demuestra que los asuntos del Canal están por encima de la política partidista.

La enmienda constitucional no sólo creó la **Autoridad del Canal de Panamá**, como la agencia autónoma del gobierno autorizada para administrar y operar el Canal de Panamá, sino que plasma, a nivel constitucional, la base fundamental para la operación del Canal, en lugar de consignar tales asuntos a simples leyes o decretos. Esto asegura que, tanto la estructura de la Autoridad del Canal de Panamá como los conceptos fundamentales que rigen su operación, estén protegidos contra una fácil alteración legislativa.

Meses antes, el Gobierno de Panamá había creado la **Autoridad de la Región Interoceánica**, organismo autónomo del Estado que gestiona las 147.400 hectáreas que los EEUU devolvieron a la jurisdicción panameña conforme a la firma del tratado. La ARI tiene como misión administrar las áreas revertidas de forma eficiente para lograr la mejor integración de las mismas al desarrollo económico del país.

El 14 de mayo de 1997, la Asamblea Legislativa aprobó la ley orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá. Esta es la ley que ha servido de base para los reglamentos y normas definitivas que se han redactado y que regirán las actividades diarias y las operaciones de la vía acuática.

La Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá aprobó todos los reglamentos necesarios para asegurar el buen funcionamiento de la vía marítima antes de su traspaso a Panamá. Entre otros figuran el de arqueo de naves, navegación en aguas del canal, procedimiento para la determinación de los peajes del Canal, relaciones laborales, etc.

Paralelamente a las acciones ejecutadas por el gobierno de Panamá, la Comisión del Canal de Panamá realizó cambios en la legislación que la regía con el propósito de facilitar la transferencia del Canal a la República de Panamá. Algunos de estos cambios incluyeron: cambio a "corporación de gobierno", cambios para el procedimiento de sistemas de arqueo y peajes, autorización para que el Administrador de la Comisión del Canal sirviera paralelamente como Administrador de la Autoridad del Canal, **la creación de un sistema de compras y contrataciones independiente de las leyes de los Estados Unidos**, y cambios en el sistema de empleo y manejo de personal.

El tratado del Canal de Panamá de 1977 expiró al mediodía del 31 de diciembre de 1999, y en ese momento, la República de Panamá, a través de la Autoridad del Canal de Panamá, asumió pleno control de la administración y operación del Canal, recuperando la soberanía sobre todo su territorio.

Desde entonces el Canal ha seguido funcionado perfectamente, disipando los temores iniciales que había sobre la capacidad del pueblo panameño para administrar esta vía fundamental del comercio marítimo mundial. La mejor noticia es que no se ha sentido el cambio de jurisdicción en el manejo del Canal por parte de los usuarios del mismo.

Desde que en 1990 se nombró al primer administrador del Canal de nacionalidad panameña, Gilberto Guardia Fábrega y sobre todo a partir de 1996 con el nombramiento del también panameño Alberto Alemán Zubieta (administrador actual de la ACP), la administración canalera ha cambiado el enfoque de dirección que se había llevado hasta entonces y que había consistido en una política diseñada para satisfacer los intereses del comercio norteamericano en un primer plano, para después atender al resto de naciones.

Hoy en día, la dirección de la Autoridad del Canal apuesta por un acercamiento a los principales usuarios del Canal, bien sean empresas o gobiernos, con el objetivo de dar un mejor servicio a todos los países, especialmente a aquellos para los cuales el Canal representa una vía crucial .

Por tanto, cabe destacar que se ha producido un gran cambio en los objetivos de la ACP, se ha pasado de una situación donde el administrador del Canal era su principal usuario, EEUU, país para el cual el Canal era un servicio público sin fines lucrativos; a la situación actual, en la que el país administrador no usa el Canal pero quiere hacer del mismo una empresa rentable.

Tanto el Título Constitucional como la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal consagran que el Canal deberá ser una empresa eficiente y rentable, integrada en la estrategia marítima nacional, que busca convertir a Panamá en un conglomerado marítimo regional y un pilar del desarrollo socioeconómico del país. Además, al estar la Autoridad del Canal facultada por ley para emprender actividades comerciales que complementen el funcionamiento de la vía acuática, se abre una nueva puerta de oportunidades, tanto a nivel del Canal como de la comunidad empresarial en general.

El objetivo de la Autoridad del Canal de Panamá es *“mejorar la seguridad, eficiencia, la productividad, las relaciones con sus clientes y mantener una posición competitiva dentro de los sectores de mercado a los cuales sirve”*.

Hoy en día la Autoridad del Canal de Panamá tiene por tanto capacidad para fijar una nueva política de precios para el Canal, sobre la base de los objetivos del nuevo país dueño y administrador de este activo.

### 3. IMPORTANCIA DEL CANAL EN EL COMERCIO MARITIMO MUNDIAL

En el siguiente cuadro se puede apreciar la importancia que para el comercio marítimo ha tenido el Canal de Panamá en los últimos 30 años.

Si bien en 1970, el 5% de toda la carga desplazada por vía marítima cruzaba el Canal de Panamá, en la actualidad ese porcentaje ha bajado hasta el 3.9%, correspondiendo a la década de los 80 el mayor descenso en el protagonismo perdido.

<b>Año</b>	<b>Comercio Marítimo Mundial A (Millones de Toneladas)</b>	<b>Carga a través del Canal B (Millones de Toneladas)</b>	<b>B/A (%)</b>
1970	2.428	121	5.0%
1980	3.606	170	4.7%
1990	3.977	160	4.0%
2000	5.100	199	3.9%
2005(e)	5.600	220	5.0%

Fuente: Instituto del Canal (Universidad de Panamá. Estadística del FMI. Base 1990=100. Elaboración Propia.

La disminución en cuanto a la importancia que el Canal de Panamá representa para el comercio marítimo mundial ha sido debida a varias causas:

- En primer lugar, porque el comercio marítimo internacional ha crecido en mayor medida en rutas en las que el Canal no es competidor: comercio entre la costa este de EEUU con Europa, comercio asiático, comercio Europa – Asia, etc.
- Nuevas alternativas de distribución de mercancías: el canal seco de Estados Unidos. Estados Unidos ha sido desde el inicio de operaciones del Canal en 1914 su principal usuario. De ahí que la creación de un moderno sistema multimodal de distribución de mercancías en el país norteamericano haya restado cuota de mercado al Canal.

- Aumento en el número de barcos post-panamax. Si bien la mayoría de estos barcos fueron construidos para rutas distintas a las que pasan por el Canal, hoy en día representan una tendencia creciente dentro del sector naviero mundial que si afecta al Canal.

## Rutas del Canal

Desde el inicio de sus operaciones en agosto de 1914, el Canal de Panamá se ha constituido como una vía fundamental para el comercio marítimo internacional.

En la actualidad, la Autoridad del Canal de Panamá asegura que por esta vía transitan 144 rutas comerciales que sin embargo no representan más del 4% del comercio marítimo mundial.

En el año fiscal 2000 transitaron por el Canal cerca de 194 millones de toneladas de carga a bordo de más de 14.000 barcos. Los tránsitos de naves Panamax representaron el 35,4% de los 12.300 tránsitos de buques de alto calado.

En el 2004 se verifica que el tránsito de los buques que pasan diariamente por el canal va creciendo en tamaño y por lo tanto, en volumen de carga, es por ello que ha proliferado el tránsito de los buques Post-Panamax y es una tendencia que se espera en los próximos años.

Las principales rutas que cruzan el Canal son:

**Costa Este de EEUU - Asia:** esta es la ruta dominante, los principales productos que transitan por ella son el maíz que se exporta de la región central de Estados Unidos hacia China y Japón y los contenedores que se mueven trayendo bienes desde Asia hacia Estados Unidos.

<u>Producto</u>	<u>MTL</u>
Granos-----	25.850
Productos Químicos-----	5.926
Productos de hierro y acero----	989
Carbón y hulla-----	63
Minerales y metales-----	1.781
Maquinaria-----	61
Contenedores-----	11.499

**Coste Este de EEUU - Costa Oeste de Sudamérica:** En dirección norte, las principales mercancías son plátano y crudo de Ecuador. Del norte hacia el sur se mueven granos, derivados del petróleo y carga contenerizada.

<u>Producto</u>	<u>MTL</u>
Granos-----	2.409
Petróleo y derivados-----	622
Misceláneos-----	1.410
Contenedores-----	882

**Costa Oeste de EEUU y Canadá - Europa:** Esta ruta es tercera en importancia.

<u>Producto</u>	<u>MTL</u>
Carbón y hulla-----	47
Petróleo y derivados-----	1.618
Madera-----	122
Misceláneo-----	1.118
Contenedores-----	1.015

**Costa Oeste de Sudamérica - Europa:** El principal flujo en esta ruta se da en dirección nordeste con productos metálicos y minerales que salen de Ecuador y Chile hacia Europa. También es importante la carga refrigerada que incluye carnes y frutas.

<u>Producto</u>	<u>MTL</u>
Minerales y metales-----	2.997
Comestibles-----	3.718
Nitratos-----	473
Hierro y acero-----	1.209
Contenedores-----	1.201

**Costa Este Sudamérica - Costa Oeste de Sudamérica:** la ruta que conecta la costa este y oeste de Sudamérica ya se perfila como la quinta en importancia para el Canal. En esta ruta se mueve mucho el petróleo y sus derivados. Se espera que esta ruta crezca a medida que se recupere la economía de Brasil y se comience a notar un auge en la región nordeste de este país. Toda la región costera del nordeste brasileño se encuentra en el área de influencia del Canal, donde las ventajas comparativas para el tráfico hacia Asia son significativas.

<u>Producto</u>	<u>MTL</u>
Petróleo y derivados-----	536
Contenedores-----	566
Misceláneo-----	629
Grano-----	168

### **Comercio con España**

Dentro de un ranking de países por flujo de carga que cruzan el canal, España ocupa el puesto nº 28 de un total de 129 países.

La carga que se origina en un puerto de España supone una cantidad de 579,017.

La carga con destino a un puerto de España es de 1,850,288.

### **Comercio con Europa**

Flujo de carga en el año fiscal 2003 (del 1 de octubre de 2002 al 30 de septiembre de 2003) en toneladas largas

País	Origen	Destino
Alemania	1,387,389	2,912,213
Australia	1,885,339	2,330,607
Bélgica	1,180,324	2,882,343
Italia	721,491	3,157,571
Holanda (Países Bajos)	790,695	2,324,707
Reino Unido	344,867	2,117,596
España	579,017	1,850,288
Francia	829,794	828,812
Ucrania	904,147	33,632
Europa (país no especificado)	14,079	823,317
Europa (país no especificado)	256,149	505,853
Latvia	591,931	31,987
Oceanía Francesa	1,411	434,499
Suecia	316,922	96,156
Turquía	144,200	259,038
Noruega	337,957	15,407
Bulgaria		

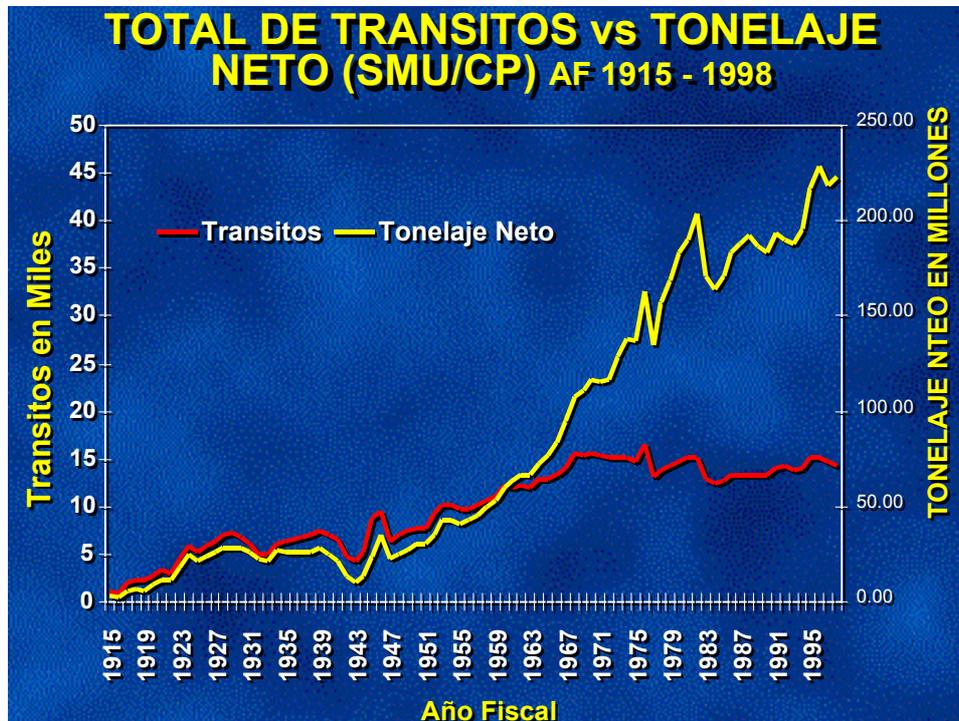
	48,671	254,464
Polonia	106,118	132,242
Grecia	45,648	150,303
Dinamarca	144,074	45,373
Europa (país no especificado)	92,012	91,543
Finlandia	37,674	144,160
Europa (país no especificado)	63,620	99,670
Estonia	160,322	-
Rumania	92,601	12,733
Portugal	10,473	89,398
Lituania	26,978	7,637
Croacia	1,131	14,086
Yugoslavia	69	6,853
Eslovenia	226	5,284
Albania	99	-
	<b>11,115,428</b>	<b>21,657,772</b>
Total	<b><u>32,773,200</u></b>	

Fte: ACP

Hay que resaltar a la luz de los datos que tanto la península ibérica como Europa son receptores netos de la carga comercial que transita por el Canal. En el caso de España y Portugal, la carga descargada en los puertos de la Península Ibérica procedente del Pacífico es mayor que la sale. Esto supone que **el Canal de Panamá es fundamentalmente una vía de entrada de productos americanos y asiáticos a la península**, principalmente de productos canadienses (carbón y hulla, madera, contenedores, derivados del petróleo), chilenos (carga refrigerada: pescado y frutas, minerales, contenedores) y norteamericanos (petróleo y derivados, contenedores, hierro y acero, otros).

Para Europa, el análisis sería análogo, aunque la tendencia es menos deficitaria, ya que del comercio total entre Europa y el Pacífico que atraviesa el Canal, el 67% del mismo es con destino a Europa, por tanto también se puede considerar al continente europeo como receptor neto de carga respecto el comercio marítimo con los países de la costa del Pacífico.

## Evolución del sector naviero mundial



Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

Todas las estadísticas indican que la industria naviera cada vez está desarrollando barcos más grandes y de mayor capacidad de carga. En este gráfico, que recoge el número de tránsitos de buques y la carga transportada por éstos, desde la apertura del Canal, podemos apreciar claramente dos fenómenos:

1. Si bien de 1915 a 1970 el número de barcos que anualmente utilizaron el Canal como vía interoceánica fue en aumento, a partir de esa fecha el crecimiento en cuanto a número de naves se estanca.
2. Por otra parte y fijándonos solamente en la línea que representa el tonelaje neto, vemos que es precisamente en estos últimos 30 años cuando el incremento de carga transportada a través del canal ha sido mayor.

La conclusión es evidente, los buques que atraviesan esta vía marítima son cada vez mayores.

### naves 2003

	Tránsitos	Peajes	Toneladas
Naves alto calado	11.725	664.667.093	188.272.954
Naves pequeñas	1.429	1.310.500	6.790
Total naves	13.154	665.997.593	188.279.744

Fte: ACP

Elaboración propia

Recordando que los límites para el paso por las esclusas son manga de 106 pies, 39,5 pies de calado y una eslora máxima de 965 pies, vemos como el Canal de Panamá esta a las puertas de quedarse obsoleto ante la evolución de la industria naviera mundial, industria que si bien ha estado siempre bajo el referente Panamax, por otra parte intenta satisfacer las necesidades del comercio marítimo presente y futuro. Un comercio que busca economías de escala en el transporte y manejo de las mercancías y que se había mantenido en los niveles Panamax en el pasado para aprovechar el ahorro de costes que esta vía representa frente a otras alternativas que veremos más adelante, sin embargo, en estos momentos está apostando cada vez más por naves Post-panamax, naves que a pesar de su imposibilidad para transitar por el Canal tienen una capacidad de carga tal que hace que resulte más eficiente el uso de una ruta alternativa.

Este aumento en el tránsito de barcos Panamax implica una mayor necesidad de recursos para garantizar un tránsito ágil, seguro y eficiente.

Es por ello que se han ido haciendo mejoras tanto en adquisición de material nuevo como la ampliación de remolcadores, como en el ensanche del Corte Culebra en 2003, todo ello a través de la autoridad canalera. Sin embargo lo más importante está por hacer, la ampliación del Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas.

### Previsión de demanda futura del Canal

Tal y como hemos visto en los gráficos anteriores, los barcos son cada vez más grandes y de mayor tonelaje. Si bien ahora mismo el 92% de la flota mercante mundial puede pasar por el Canal de Panamá, el porcentaje baja al 82% si tomamos como referencia los nuevos pedidos. El 42% de los buques de carga que construyen las navieras hoy día son Post-panamax y si bien hay que tener en cuenta las rutas a los que van destinados, muestra la tendencia del sector.

Esta tendencia es más elevada en los buques de contenedores, que es precisamente el tipo de carga con mayor crecimiento que transita por el canal (4% al 6% anual).

Por otra parte, el futuro del comercio marítimo internacional se vislumbra positivo ya que todo parece indicar que este sector crecerá a tasas superiores al 6% en los próximos años.

<b>Año</b>	<b>Movimiento de Carga (Millones de Toneladas)</b>
1970	2.500
1996	4.790
2000	6.000
2010	8.000

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

Por tanto, el Canal de Panamá se encuentra frente a dos movimientos importantes de cara a su desarrollo futuro, por una parte los pronósticos actuales estiman un crecimiento del comercio marítimo mundial muy significativo, hasta tal punto que la carga que transita por el Canal de Panamá podría cuadruplicarse en los próximos 40 años; sin embargo, a esto hay que sumarle las tendencias del sector, que sugieren que el tamaño promedio de las naves también aumentará significativamente y que en esta industria se está produciendo una fuerte concentración de grandes competidores que absorben a las pequeñas navieras y una tendencia marcada de éstos por buscar mayores economías de escala (Ej: Maersk-Sealand).

En definitiva, si bien el primer movimiento es una oportunidad para el futuro del Canal, el segundo se vislumbra como una amenaza importante si no se toman las medidas adecuadas.

### **Competidores**

A pesar de que el Canal de Panamá ocupa una posición privilegiada para el comercio marítimo dentro de su área de influencia, existen otras alternativas. El argumento de que el Canal constituye un importante ahorro para las navieras ha ido perdiendo peso con el paso del tiempo, ya que, hoy en día, el tránsito por la vía acuática representa solamente el 3% de los costes totales de operación para estas empresas.

Las principales rutas de comercio marítimo internacional que compiten con el Canal de Panamá son estas:

- En primer lugar, el gran competidor del Canal es el Canal Seco de Estados Unidos. El canal seco consiste en un centro multimodal de redistribución de productos en el cual la mercancía que llega a puerto por una de las dos costas de EEUU, es dirigida bien por ferrocarril de doble estiba, bien por camión, al interior del país, con la ventaja en el ahorro de tiempo y dinero que eso supone, ya que el sistema permite la distribución de los contenedores a los diferentes estados por los que transcurre el canal seco. Esta vía también es utilizada, aunque en menor medida, para recoger la carga contenerizada de un puerto y trasladarla a la costa opuesta, donde será embarcada para continuar su travesía principalmente hacia Europa o Asia.
- A continuación estaría el Canal de Suez, que es competidor del Canal para el transporte de mercancía entre los mercados de Europa-Asia y Europa-Australia.
- Finalmente el tercer competidor actual del Canal es la ruta que bordea el cono sur de Sudamérica por Tierra de Fuego para salvar el continente americano. Esta ruta, muy importante antes de la apertura del Canal de Panamá, es en la actualidad de escasa importancia, ya que solamente los grandes barcos transitan por ella. Sin embargo sería la mayor beneficiada en el supuesto de que las autoridades panameñas decidieran una política de *status quo* ante los cambios en el sector.

## **Anexo. Canal de Panamá Vs Canal de Suez**

	<b>Panamá</b>	<b>Suez</b>
Longitud del Canal	80 Km	163 Km
Medidas máximas permitidas:		
Manga	32 metros	70 m
Eslora	294 m	500 m
Calado	12 m	21 m
Inicio Operaciones	1914	1869
Coste aprox.	387 millones de dólares	114 millones
Tiempo de travesía	8-10 horas	16 h. dirección sur 11 h. dirección norte
Número de Esclusas	3 juegos	ninguno (canal a nivel)
Conexiones	Océano Atlántico con Pacífico	Mar Rojo (Océano Índico) con Mar Mediterráneo
% Comercio Marítimo Mundial	4%	6%

Fuente: <http://www.cnn.com/SPECIALS/1999/panama.canal/stories/history/> e Instituto del Canal. Elaboración Propia

## 4. PANORAMICA DEL PAIS.

### Datos básicos

---

Superficie:	75.517 Km <sup>2</sup> (1)
Situación:	América Central (Entre 7° 12 y 9° 38 Latitud Norte).
Capital:	Panamá
Principales ciudades:	Panamá, Colón, David
Clima:	Tropical húmedo
Población:	3.172.000 habitantes
- Urbana:	55,5%
- Rural:	44,5%
Densidad de población:	37,2 hab./Km <sup>2</sup>
Idioma:	Español
Religión:	Católica
Moneda:	Dólar USA
Peso y medida:	(Libra) (Yardas – pie – pulgadas)
Diferencia horaria con España:	6 horas menos (7horas en horario de verano.)
Tasa de natal.:	61,753
Tasa de mortal.:	8,651
Esperanza de vida:	Hombres 70,9 años; mujeres 75 años
Grado de alfabetización:	93% (2)
Crecimiento de la población:	1,9%

---

Fuente: Contraloría General de la República; Elaborado por la Oficina Comercial Española de Panamá.

- (1) Cifras revisadas por el Instituto Geográfico Nacional sobre la base de imágenes de satélite, geoméricamente corregidas y a la cartografía existente. La cifra anterior (1992) era de 77.082 Km<sup>2</sup>.
- (2) Censo nacional de Población

## Estructura económica

Panamá es un país de servicios. El sector terciario de la economía representa, tradicionalmente, entre un 70 y un 75% del valor del PIB. Ello es debido a su peculiar modelo de desarrollo, consecuencia directa de la construcción del Canal y del sistema monetario que, en virtud de un tratado de 1904, establece el uso de dólar como moneda. El fuerte auge económico derivado de ambos fenómenos unido, a partir del final de la II Guerra Mundial, a la intensificación de políticas comerciales y monetarias “hacia dentro” en el continente iberoamericano propiciaron la creación de la Zona Libre de Colón (ZLC), a finales de los cuarenta, y del Centro Bancario Nacional (CBN), a principios de los setenta. La ZLC es la primera zona franca comercial de América y una de las principales del mundo.

El abanderamiento de buques (primer país a nivel mundial en esta actividad), la peculiar legislación sobre sociedades y las representaciones legales a empresas extranjeras han constituido hasta la fecha un perfecto complemento a los niveles de ingresos procedentes del Canal, de la ZLC y del CBN.

Sin embargo, aunque parezca un contrasentido, paralelamente a un sector servicios moderno, abierto y fuertemente generador de ingresos, ha venido coexistiendo, en los sectores primario y secundario, una economía cerrada, anquilosada y distorsionada como la de la gran mayoría de las economías iberoamericanas. Panamá ha mantenido durante mucho tiempo una estructura económica dual que las autoridades económicas intentan romper mediante el programa de liberalización y modernización de la economía, la adhesión a la OMC y la firma de diversos tratados comerciales bilaterales.

### Contribución por sectores al PIB

<b>Sectores</b>	<b>2003</b>	<b>2004*</b>
1. Sector Primario	7.0	1.9
2. Sector Secundario y de infraestructura	7.3	10.1
3. Servicios financieros y comerciales	1.7	7.5

Fuente: Contraloría General de la República de Panamá.

\* Datos del segundo trimestre de 2004

Las minas y canteras son las que más aportan al PIB respecto al sector primario tanto en el 2003 como en el 2004. En el 2003 respecto al sector secundario es la construcción la que más contribuye al PIB mientras que en el 2004 fue el agua y la electricidad. Y respecto a los servicios financieros y comerciales en el 2003 son los hoteles y restaurantes los que más aportan al PIB mientras que durante el 2004 es la Zona Libre de Colón.

En el 2004 El crecimiento sectorial se presenta con modificaciones importantes en categorías y sectores con respecto al primer trimestre. Hay una contracción en el crecimiento del sector primario, producto de una caída en la cantidad de pesca de exportación (aunque aumentaron los valores por aumento en precios unitarios). Sin embargo, aumenta el crecimiento del Sector de Servicios Comerciales y Financieros, producto del fuerte crecimiento de la Zona Libre de Colón (ZLC) y la dinámica de la Banca Interna.

### **Análisis de coyuntura política y económica**

Martín Torrijos ganó las elecciones el 2 de mayo de 2004 con el partido revolucionario Democrático (PRD) con el 47,4 por ciento de los votos, en alianza con el Partido Popular (PP). Torrijos sustituye a la primera mujer en haber ocupado la Presidencia de Panamá, Mireya Moscoso.

El conocimiento de la evolución de la economía panameña facilitará la comprensión de las decisiones y acciones realizadas por el Gobierno Nacional durante sus 5 años de gestión, y de la política presupuestaria para 2005:

- Entre 1950 y 1980 la economía logró un alto ritmo de expansión, posteriormente el país entró en un proceso de lento crecimiento, desde mediados de los años 80 la reducción de la tasa de crecimiento de las exportaciones constituyó, entre otras, la razón principal del lento crecimiento del Producto Interno Bruto, PIB, y del aumento del desempleo y la pobreza.
- Al inicio de la década de los 90 el gobierno democrático se enfrentó a una economía desacelerada y a una elevada deuda pública; para contrarrestar esta situación ejecutó una estrategia encaminada a lograr dos objetivos básicos: una reforma estructural de la economía y la estabilización de las finanzas públicas.
- Durante el primer quinquenio de los 90 se desarrolló un esquema financiero que culminó con el pago de la morosidad en el servicio de la deuda con las Instituciones Financieras Internacionales, IFIS; y, el siguiente gobierno ejecutó un plan económico que incluyó una reforma

comercial, un programa de privatizaciones, el desarrollo del marco legal e institucional para la apertura comercial y la promoción de la competencia en los mercados.

En el periodo comprendido entre 1999 y 2002 Panamá, la región latinoamericana y la economía mundial en general, pasaron por una coyuntura de desaceleración de la actividad económica que afectó en diferente grado a cada país; por las características de la economía panameña el Gobierno Nacional enfrentó esta coyuntura con medidas de política fiscal, sostuvo la estabilidad macroeconómica y concurrentemente continuó atendiendo las crecientes demandas sociales para evitar la erosión de la estabilidad social.

La evaluación del desempeño de la economía y de la situación social imperante sustentaron el “Plan de Desarrollo Económico, Social y Financiero con Inversión en Capital Humano” presentado en marzo de 2000, que se orientó a generar un mayor crecimiento económico y del empleo que sirva de plataforma para reducir la pobreza y mejorar la distribución del ingreso, fundamentado en los principios de una economía de mercado libre con solidaridad social.

El Gobierno Nacional frente a la realidad interna y externa y después de más de 20 meses de gestión, en octubre de 2001, reactualizó su Plan y definió las reformas fiscales, financieras y estructurales cuyos beneficios son de mediano y largo plazo, que se instrumentaron mediante la aprobación de leyes y decisiones concretas:

- Ley 20 de 7 de mayo de 2002 que incluye medidas de reactivación económica y de responsabilidad fiscal, fruto del Diálogo Nacional, que establece un mecanismo para reducir el nivel de endeudamiento del país, y controlar el gasto de funcionamiento del sector público.
- Ley 61 de 26 de diciembre de 2002 que dicta medidas de reordenamiento y simplificación del Sistema Tributario.
- Refinanciamiento de la deuda pública mediante la compra de Bonos Brady que significó un ahorro de US\$235 millones; además, con recursos del Fondo Fiduciario para el Desarrollo se retiró del mercado secundario US\$302 incorporándolos a dicho Fondo cuyo rendimiento se destina al Presupuesto General del Estado para inversiones que generen actividad económica permanente.
- Se aprueba e implementa el Tratados de Libre Comercio, TLC, con El Salvador y Taiwán, se siguen las negociaciones con Centro América, se inician sondeos con Singapur y se inician las rondas de negociaciones del TLC con Estados Unidos de Norteamérica.

Concomitantemente, el Gobierno Nacional ha ejecutado una política social explícita que, en armonía con la política económica, definió en forma clara los objetivos de la política social orientados a promover un desarrollo humano sostenible y – como parte del mismo – lograr una reducción sistemática y duradera de la pobreza, la integración de los grupos excluidos del desarrollo y una distribución más justa de la riqueza.

A pesar del esfuerzo realizado por el país, no se logró que el crecimiento económico y la inversión social mitiguen significativamente las grandes desigualdades que siguen existiendo en la distribución del ingreso y el acceso a los servicios públicos de los diferentes estratos de la población.

### **Desempeño y perspectivas de la economía**

↘ Con el objeto de enmarcar la situación fiscal actual y su proyección inmediata en el contexto económico del país, se debe destacar que el crecimiento real en 1999 fue del 4.2%, en 2000 del 3.3%, en 2001 del 0.3%, en 2002 del 0.8%, en 2003 se registró un crecimiento del 4.1% que significa que se ha cerrado un ciclo económico de desaceleración y ajuste y la economía ha entrado en una fase de aceleramiento, y la perspectiva del crecimiento real de la economía para 2004 osciló entre el 4.5% y el 5.5%.

↘ Las perspectivas a mediano plazo son de un alto crecimiento económico potencial real entre el 5% y el 7% por año, sustentada en los siguientes parámetros:

- Ejecución de megaproyectos, como la construcción del tercer juego de esclusas – un proyecto de alrededor de US\$5 billones que durará una década en ejecutarse; terminación de la carretera Panamá- Colón; el desarrollo del proyecto del Centro Multimodal Industrial y de Servicios, CEMIS, - un proyecto de US\$200 millones incluyendo la rehabilitación del aeropuerto de France Field en Colón; y, el Museo de la Biodiversidad Marina Gehry – un proyecto de US\$40 millones, que sumado a las inversiones en turismo y en la reconversión del sector agropecuario vía la implementación de los sistemas de regadío del arco seco – un inversión cercana a US\$200 millones, permite tener esta visión de crecimiento sostenido.
- Desarrollo del potencial exportador de Panamá que estará en el turismo, en la ventaja en intermediación comercial y de transporte por nuestra posición geográfica y la apertura externa causada por los tratados de libre comercio, TLC negociados y en negociación, especialmente el TLC con Estados Unidos.

**Los retos del futuro para el nuevo gobierno** que se deben enfrentar con el objeto de aprovechar el potencial de crecimiento económico a mediano plazo se relacionan fundamentalmente con:

- La calidad de la educación, que debe mejorar significativamente para poder competir internacionalmente.
- El fortalecimiento de los mecanismos de mercado que constituye uno de los ejes de todo proceso de desarrollo, esto incluye la aprobación del TLC con Estados Unidos y la reformulación del marco regulatorio y normas e incentivos que introducen distorsiones y reducen la eficiencia del sistema.
- A su vez existen problemas fiscales porque los ingresos tributarios del Gobierno Central son limitados, y porque no se ha logrado reemplazar los aportes que hacían las empresas del Estado, hoy privatizadas, al financiamiento del Presupuesto General del Estado, a pesar de que ciertas entidades como la Autoridad del Canal de Panamá, han aumentado sus aportes.
- La creciente demanda de servicios y la necesidad de inversiones sociales hace necesario realizar una reingeniería del financiamiento del Estado que permita reasignar sus recursos y revisar si estos son suficientes para apoyar de forma permanente un desarrollo humano sostenible de todos y cada uno de los panameños.
- El problema más urgente de enfrentar es el de la consolidación del sistema de seguridad social público y solidario que tiene Panamá, y que necesita viabilizar su estructura financieramente y operacionalmente.
- Por último, el proceso de definir y decidir la **expansión del Canal** representará un reto a la Nación.

### **Principales indicadores económicos**

La economía panameña ha ido creciendo paulatinamente después del periodo de desaceleración que sufrió la economía a nivel mundial.

#### **Indicadores Económicos**

	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
PIB evolución en %	0,8	4,1	6,8
PIB por habitante (\$) (1)	\$4.018	\$4.106	\$3,525.
PIB (millones de \$)	\$12.215	\$12.887	\$13.826

Indice Precios Consumo	1,0	1,4	2
Población (x1000 hab.)	2.763	2.809	2.839
Población Activa(%)	86,9	87,6	87,6
Desempleo (%)	14,1	13,4	13,4
Deuda Total/PIB (%)	69,76	67,20	56,10
Deuda Externa M\$/€	\$6.349	\$6.502	\$6.639

Fuente: Contraloría General de la República; Elaboración propia.

### **Comercio exterior**

Las exportaciones panameñas están muy concentradas en muy pocos productos. El primer producto exportado, plátano, representa habitualmente el 25% del total.

En cuanto al destino de las exportaciones, Estados Unidos (46,8%), Suecia (8,1%), Costa Rica (5,3%) y Bélgica (5,1%) son los principales mercados para los productos panameños.

En la agenda comercial de Panamá este año no estará presente Centroamérica. Durante el 2004 ya se intentaron sacar adelante los tratados de libre comercio (TLC) con Estados Unidos y Singapur, sin embargo se prevé que será en el año 2005 cuando concluyan las negociaciones. Una vez Panamá logre concluir satisfactoriamente estas dos negociaciones, retomará el proceso con los países de Centroamérica.

Actualmente Panamá mantiene negociaciones abiertas con Costa Rica y Nicaragua, pero por diferencias en el tema de la carne, el sector bancario, la industria de los seguros, y la leche, el proceso se estancó desde hace más de un año.

### **Exportaciones Netas**

Las exportaciones netas han sido un factor dinámico en el 2003, con un crecimiento total del 8.6%, registrando aproximadamente una suma de US\$3,600 millones, un 28% del PIB. Este crecimiento se da tanto en los bienes como en los servicios, con un crecimiento alto, del 11.2% y del 7.9% respectivamente. El 2003 contrasta con un decrecimiento del 3.4% en la exportaciones respecto al año 2002.

Las exportaciones de bienes, sorprendentemente, llegaron a US\$800 millones, un 30% de las exportaciones de servicios. Entre estos productos se destacan los productos marinos con un crecimiento del 27.8%, debido al atún y filete de pescado de alta mar (34.7%). En cambio los crustáceos (camarones, larvas, langostas, etc.) crecen poco o decrecen. La harina de pescado más que se duplicó. Los productos marinos han llegado a significar casi US\$400 millones y desde hace un par de años sobrepasan con creces a los productos agropecuarios. Los productos agropecuarios decrecen 1.9%, principalmente por bajas en el banano, azúcar, carne de ganado; aunque el banano se ha estabilizado este año. Por otro lado, hay un fuerte crecimiento en frutas y otras carnes, en alrededor del 20%, y particularmente en el café, de casi 30%. Las exportaciones de melón y sandía llegan a US\$47 millones, un 80% de las exportaciones de camarones; las sandías crecieron 65% en el año. La carne de res tuvo un importante aumento, pasando de US\$23 millones a US\$31 millones, en particular por las exportaciones de ganado en pie. Las otras exportaciones de bienes, compuestos principalmente por productos industriales, se mantuvieron constantes.

El crecimiento de las exportaciones de servicios es producto del dinamismo en el crecimiento de ingresos del Canal de Panamá, del Turismo y de los servicios de intermediación portuarios, la ZLC y los servicios bancarios (que habían decrecido fuertemente en años recientes pero ahora registran un decrecimiento mucho menor). El aumento en los ingresos de exportación de la Autoridad del Canal de Panamá, del 14.4%, es resultado de aumentos en los peajes y los precios de otros servicios. Los puertos-ferrocarril crecen 21.3%, producto de la recuperación del comercio latinoamericano, la creciente contenerización y el uso por el Brasil de los puertos panameños como un “hub” de carga a la región del caribe.

Además, se han creado rutas que aprovechen las facilidades panameñas, incluso por un tiempo se desembarcaban contenedores de barcos que no cruzaban el canal, para ser trasbordados por el ferrocarril al otro lado del Istmo. Los gastos de turistas se estima aumentaron 11.1%, resultado de la reactivación y crecimiento del sector de cruceros, del turismo inducido por el año del Centenario y la expansión de Panamá como atractivo turístico, que se viene dando desde hace varios años. Otros Servicios crecieron al 7.7%. Un factor fue el crecimiento de COPA que continúa su expansión. Aumentaron los pagos de sociedades anónimas registradas en Panamá por el aumento de la tasa única. Sin embargo, se registró una baja de alrededor del 6.0% en los ingresos consulares y servicios jurídicos.

## Exportaciones netas 2003

Detalle	Variación %
<b>Total</b>	<b>8.6</b>
<b>Bienes</b>	<b>11.2</b>
Productos Agropecuarios	-1.9
Productos Marinos	27.8
Otros Productos	0.0
<b>Servicios</b>	<b>7.9</b>
Autoridad del Canal de Panamá	14.4
Zona Libre de Colón	3.0
Jubilaciones y Pensiones	0.0
Gastos de Turistas	11.1
Servicios Bancarios	-6.1
Puertos y Ferrocarril	21.3
Otros Servicios	7.7

\* Las exportaciones netas registran el gasto interno de la ZLC, en vez de las re-exportaciones totales, y el valor de los servicios de intermediación financiera, lo que es una metodología diferente a la de la Balanza de Pagos.  
Fuente: Contraloría General de la República.

### Exportaciones Netas 2004

El crecimiento de las exportaciones se mantiene alto, sin precedentes en los últimos años, superior al 10% con respecto al año anterior. Destaca el aumento en la exportación de frutas como melón y piña, mientras que empiezan a crecer las exportaciones de banano y de carne. En pescados y camarones se presentó un incremento en los precios, lo que favoreció al crecimiento de las exportaciones, a pesar de la disminución del peso de lo exportado (y por ende, del PIB de la actividad). En servicios, el Canal de Panamá aumenta en alrededor del 15%, producto primordialmente de un aumento en la carga. La ZLC registra un aumento extraordinario, superior al 20%, y aunque las cifras son preliminares, es aún mayor en peso.

Otras actividades mantienen su dinámica reciente, como los puertos y el turismo; esta última por el aumento en cruceros y su recuperación después de la desaceleración económica de los años 2001-2002. El sector bancario decrece para el trimestre en sus operaciones de exportación; sin embargo, las operaciones internacionales de la banca se están estabilizando.

Exportaciones Netas 2004

Detalle	Var. %
<b>Exportaciones de Bienes</b>	<b>21.4</b>
Productos agropecuarios	30.0
Productos marinos	14.3
Otros bienes <sup>2/</sup>	24.0
<b>Exportaciones de Servicios</b>	<b>11.9</b>
Autoridad del Canal de Panamá	15.3
Zona Libre de Colón	22.0
Jubilaciones y Pensiones	0.0
Gastos de Turistas	9.5
Servicios Bancarios	-7.9
Servicios de Transporte (puertos)	15.0
Servicios Varios	8.5
<b>Exportaciones Totales</b>	<b>13.7</b>

1/ Las exportaciones netas excluyen insumos, un tratamiento diferente al de la Balanza de Pagos. Esto se hace en reexportaciones (ZLC y otras), venta de derivados de petróleo y maquiladoras. En la banca se excluyen las ganancias en operaciones "offshore" y se incluye como exportaciones los ingresos por jubilaciones.

2/ Incluye las maquiladoras y la venta de derivados de petróleo.

Fuente: Elaborado en la Dirección de Análisis y Políticas Económicas, MEF, en base a la Balanza de Pagos.

### Importaciones 2003

Las importaciones, excluyendo el petróleo usado para ventas al exterior y a consumo a bordo, crecieron en 6.0%. Esta cifra es la reportada por los indicadores económicos, sin los ajustes que se hacen en la Balanza de Pagos. Esto es consistente y reafirma el crecimiento estimado de la economía, con posible aumento en inventarios por la expansión de centros comerciales. El consumo interno de petróleo creció menos, pero las cifras son estimadas dado que no se tiene información del combustible para consumo a bordo por parte de las Zonas Libres de Petróleo.

Dentro de las importaciones, los países proveedores son Estados Unidos(34,1%), Zona Libre de Zolón(13,0%), Japon(5,4%), Venezuela(4,2%) y Costa Rica (4,2%).

### Importaciones Netas 2003

<i>A. Detalle</i>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<i>B. Variación %</i>
<b>Importaciones</b>	<b>2,896.5</b>	<b>3,069.2</b>	<b>6.0</b>
Petróleo para uso interno	345.7	355.6	2.9
Otras Importaciones	2,550.8	2,713.6	6.4

Fuente: Dirección de Análisis y Políticas Económicas, MEF, en base a cifras de la Contraloría General de la República.

Fte: Informe del MEF 2003

### Comercio exterior de la Zona Libre de Colón

El movimiento comercial de la Zona Libre de Colón (independiente del de Panamá como territorio aduanero) está estrechamente ligado a la evolución económica de los países iberoamericanos, al ser estos sus principales compradores. En los últimos años, las crisis económicas y financieras de Méjico y Venezuela, la guerra entre Perú y Ecuador, la crisis política y económica de Colombia, los aumentos arancelarios en Brasil, la crisis financiera y los problemas económicos por los que atraviesan todos estos países ha influido desfavorablemente en su evolución.

El movimiento comercial (importación y reexportación) de la Zona Libre de Colón, Z.L.C., en el año 2003 fue de 8.581,531 millones de dólares, registrando una disminución respecto al año anterior. Las importaciones disminuyeron de 4.438,309 hasta alcanzar los 4.358,711 m. \$, al igual que las reexportaciones que bajaron de 4.837,117 hasta los 4,542,820 m. \$. Aun así, se como puede comprobar, el volumen del comercio exterior de la Zona Libre de Colón es muy superior al de Panamá como territorio aduanero, siendo su composición, asimismo, muy distinta.

Entre las mercaderías que más se comercializaron se encuentran las tradicionales de Zona Libre de Colón y que fueron en orden de importancia: máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes, electrónica de consumo, confección textil, tejidos de fibra sintética, calzado, relojería, joyería, perfumería, cosmética, productos farmacéuticos, ropa de cama y mantelería.

Por países de origen, los principales suministradores de la Zona Libre de Colón fueron en el año 2003 al igual que en años anteriores, los países asiáticos (Hong-Kong, Corea del Sur, Japón, Taiwan, Tailandia, Singapur, Indonesia), Estados Unidos e Italia (primer país europeo), seguida de Francia y Reino Unido. España mantiene una pobre presencia exportadora (31,752 millones de

dólares en 2003) y sigue sin aprovechar las ventajas de este centro de redistribución de mercancías para toda Iberoamérica.

En cuanto a las reexportaciones de la Zona Libre de Colón, el destino natural son los países iberoamericanos y Estados Unidos que se ha convertido en el quinto importador de la ZLC, después de Colombia, Ecuador y Panamá (territorio aduanero de Panamá). Les siguen Venezuela, Chile, Costa Rica y Guatemala. Hay que destacar que Panamá tiene en la Zona Libre de Colón su segundo proveedor mundial, después de Estados Unidos.

En el 2004 el crecimiento de las reexportaciones en el segundo tercer trimestre del año fue espectacular, 31.1% en valores y 27.7% en peso, incluso con un aumento del 60% o más en el mes de junio. Sin embargo, las importaciones se mantienen más o menos estables, con una pequeña baja en el valor y aumento en el peso. Este desarrollo expande la tendencia de fuerte crecimiento que existió en los primeros meses del año. El desarrollo de la ZLC refleja la expansión del comercio internacional, la incorporación de mayores negocios provenientes de China (que probablemente está expandiéndose en Latinoamérica), y la recuperación de las economías de la región, particularmente del Cono Sur, pero también de países productores de petróleo, como Ecuador, Venezuela y Colombia, que son los mejores clientes de la ZLC.

## 5. IMPORTANCIA ECONOMICA DEL CANAL

La importancia económica del Canal para Panamá es incuestionable. El Canal es la primera empresa del país y así se espera que continúe en el futuro. El Canal es la piedra angular sobre la que se asienta el resto de la economía panameña; es el catalizador del desarrollo de los puertos en ambas costas: pacífica y atlántica; es el eje del centro multimodal de distribución que se lleva a cabo en la actualidad y forma parte de la Estrategia Marítima de Panamá que quiere consolidar al país como un centro marítimo internacional de primer orden al amparo de una de las rutas mercantes más importantes del mundo.

En el siguiente cuadro podemos ver como ha evolucionado paralelamente el PIB del Canal con el PIB de Panamá.

### **Variación Porcentual Anual del Producto Interno Bruto**

(precios constantes 1996=100)

Millones de USD

2000/01: 0.5  
2001/02: 2.2  
2002/03: 4.3  
2003/04: 6  
2004/05 (e): 3,6

#### **PIB del canal:**

2001: \$549.0  
2002: \$ 553.8  
2003: \$ 598.1

En el año 2003, la República de Panamá logró un excelente cambio en la dinámica de su economía, registrando un crecimiento de 4.1% en el Producto Interno Bruto (PIB) real, lo que indica que se cerró un ciclo económico de desaceleración y ajuste, y la economía entró en una fase de aceleramiento. Durante el año se observó que la economía se aceleraba y expandía, con la mayoría de los sectores de la economía mostrando buen desarrollo. Se destaca el crecimiento económico de la construcción con un aumento del 28.6%, de puertos con un aumento del 20.5%, la pesca y de canteras con crecimientos del 12.6% y 32.0% respectivamente. Este crecimiento ha producido consecuencias positivas que ha beneficiado a todos los otros sectores de la economía nacional. Esta dinámica interna facilita el proceso de modernizar y transformar la economía ante su apertura al mercado global.

El segundo trimestre del año 2004 evidencia una tasa de crecimiento económico similar a la reportada en el primer trimestre, pues se estima que el Producto Interno Bruto (PIB) real ha crecido en 6.8% para el total y en 6.9% para el sectorial. Los sectores con mayor crecimiento son la construcción, electricidad y agua, la Autoridad del Canal de Panamá, puertos y la Zona Libre de Colón. Las actividades sociales, comunitarias y personales crecen en un 11.8%. El crecimiento de la Zona Libre de Colón se estima preliminarmente en 23%, aunque esta cifra puede cambiar a medida que se depura la base de datos de las importaciones y exportaciones de la entidad. El crecimiento global, en especial de las economías de EE.UU. y China, ha favorecido a los puertos y a la Autoridad del Canal de Panamá.

El gobierno panameño estima para el 2005 un menor crecimiento, del 3,6 por ciento, debido a los altos costos de los combustibles. Los analistas coinciden en que las dudas en torno a reformas fiscales, al seguro social y sobre la expansión del Canal de Panamá podrían incidir negativamente sobre la inversión y el empleo, desacelerando la expansión de la economía. Panamá tiene al 40 por ciento de su población sumergida en la pobreza y el desempleo llega al 13 por ciento.

El gobierno mantiene un estricto plan de austeridad para hacerle frente a su abultado déficit fiscal. Y en el 2005 deberá pagar al menos 1.400 millones de dólares para amortizar su deuda pública, que supera los 9.000 millones de dolares.

Antes de la entrada en vigor de los Tratados Torrijos Carter, el Canal contribuyó al desarrollo de Panamá sólo marginalmente. A partir de este Tratado Panamá pasó a recibir además de la anualidad fija, un importe por cada tonelada neta que transita por la vía acuática, es desde entonces cuando el Canal ha ido contribuyendo directamente a la economía de país.

Cuando el Canal estaba bajo administración norteamericana, no había incentivos para hacer del canal un organismo completamente eficiente desde el punto de vista económico, ya que a final de año tanto ingresos como gastos debían mostrar el mismo saldo o beneficio nulo. De ahí que en los numerosos años de bonanza, se debieran de aumentar los gastos para cuadrar las cuentas: se renovaba innecesariamente el mobiliario, coches nuevos, material de oficina....

Además el Canal financiaba todos los gastos de vivienda, escolaridad de hijos, viajes a EEUU, de todos los empleados estadounidenses que trabajaban en el Canal, todo ello para que las enormes cantidades de fondos que el Canal

generaba tuviesen contrapartida de gasto o inversión. Bajo el mando de los Estados Unidos el objetivo del Canal de Panamá era dar servicio al comercio marítimo internacional, dominado en gran parte por este país.

Una vez traspasado el canal a manos panameñas, se quiere que el Canal, a pesar de ser una empresa pública sea un organismo eficiente en cuanto a que se obtengan los máximos beneficios con el menor costo posible, optimizando los recursos disponibles eliminando partidas innecesarias. La Autoridad del Canal Panamá se define así mismo como *“Somos la **empresa** que opera, mantiene y mejora el Canal de Panamá para ser la ruta preferida de nuestros clientes. Administramos privativamente el patrimonio del Canal de manera rentable, eficiente y competitiva, con excelencia, calidad y transparencia, garantizando el tránsito interoceánico expedito, confiable, seguro e ininterrumpido (...); crecemos para fortalecer la posición competitiva de la empresa y asegurar su viabilidad futura...”*

Hoy en día Panamá intenta hacer del Canal un activo competitivo, rentable y eficiente con el objetivo de **optimizar los beneficios económicos, medioambientales y sociales** que el Canal reporte a *“los accionistas del Canal: el pueblo panameño”*.

En el segundo trimestre del año 2004 los ingresos por peajes de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) reflejan un incremento por el orden de 18.2% con respecto al mismo período del año anterior, alcanzando la suma de B/.192.7 millones.

Es de esperar que con la administración panameña los aportes de la Autoridad del Canal al Tesoro Nacional sean mayores a los estipulados en función de del pago por tonelada neta y tasas por servicios públicos y complementarios que se manejaban durante la administración americana, ya que ahora existe un mayor interés en hacer que el Canal otorgue los mayores beneficios a Panamá.

Cabe destacar que el impacto o beneficio que el Canal aporta para la economía de Panamá es mayor al dato de PIB del Canal. El verdadero aporte de este activo a la economía del país está integrado por los pagos fijos al Tesoro Nacional, los sueldos y salarios del personal - hoy en día el Canal está operado por fuerza laboral panameña en un 98%, frente al 69% de hace 20 años -, pago de jubilaciones y compras de bienes y servicios a firmas locales.

Los aportes económicos directos de la ACP al Gobierno Nacional registran al 30 de junio de 2004 un monto de 1.131,9 millones de dólares.

## **Aportes del Canal a la economía de Panamá. Año 2004**

En su quinto año de administración panameña, el canal marítimo logró excedentes por \$183 millones al cierre del año fiscal 2004, el monto más jugoso por utilidades desde que la vía fue transferida por Estados Unidos. Durante el 2004 el canal de Panamá hizo otros aportes a las arcas estatales, entre ellos \$29 millones por pagos de servicios públicos y \$173 millones en concepto de tonelaje transitado por la vía. En total el aporte directo del canal a las arcas durante el año fiscal 2004 que concluyó el 31 de septiembre alcanzó los \$386 millones. Durante los cinco años de administración panameña el canal ha aportado al tesoro nacional \$1,332 millones, incluyendo excedentes, pagos por servicios y por carga transitada por la vía.

El canal cerró su periodo fiscal 2003-2004 con cifras sorprendentes, al superar por primera vez los \$1.000 millones en ingresos en concepto de cobro de peajes.

La vía es la mayor captadora de divisas, superando la dinámica y creciente actividad turística.

## **Importancia económica del Canal para terceros países**

A pesar de que el Canal de Panamá es una vía por la que transita algo menos del 4% del comercio marítimo mundial, a través de las 144 rutas marítimas a las que sirve, cabe destacar a una serie de países para los cuales el Canal representa un elemento crucial dentro de su comercio exterior y marítimo.

Este es el caso de los países centroamericanos y sudamericanos que sólo tienen acceso a una costa (Pacífica o Atlántica) y que mantienen un elevado intercambio comercial con países en la costa opuesta.

En particular los países para los que el Canal de Panamá tiene una mayor repercusión en su economía son:

**Ecuador:** éste es el primer país productor y exportador de plátano en el mundo. Las exportaciones de este producto, que junto con el petróleo representan un elevado porcentaje de sus exportaciones totales, van dirigidas en su mayor parte a Europa y la costa Este de los Estados Unidos. Estos productos son llevados a los mercados de destino a través del transporte marítimo y dada la situación geográfica de Ecuador, el paso por el Canal de Panamá es la opción menos costosa para hacer llegar sus exportaciones a los mercados europeos y estadounidenses.

**Chile:** la mayor parte de las exportaciones chilenas corresponden a cobre, harina de pescado y carga refrigerada (productos hortofrutícolas) que tienen en la Costa Este de Estados Unidos y Canadá y en Europa sus principales mercados, razón por la cual gran parte de su comercio marítimo atraviesa el Canal de Panamá.

**Perú:** al igual que sus vecinos de la costa pacífica, las exportaciones peruanas, en su mayoría productos mineros, aceites de pescado y café, son transportadas por vía marítima, siendo el Canal de Panamá paso obligatorio de esta mercancía para reducir el tiempo y el coste del transporte.

**Países Centroamericanos:** a pesar de que la mayor parte de los países centroamericanos cuentan con costas en ambos océanos. La escasez de infraestructuras terrestres portuarias en ambas costas hace que el Canal represente un gran porcentaje dentro del comercio mercante de estos países.

Pese a que para el transporte marítimo de los países mencionados el Canal de Panamá representa un paso casi obligado, estos países no son ni mucho menos los principales usuarios del Canal, ni representan una parte importante dentro de la estructura de ingresos por peajes del mismo. Los principales

países usuarios del Canal de Panamá son **Estados Unidos** (alrededor de un 70% de la carga total que cruza el Canal procede o va en dirección a los Estados Unidos), y **Japón** (17% aproximadamente). Sin embargo para estos países el Canal de Panamá sólo representa una pequeña parte de su comercio marítimo (6,5% para Estados Unidos y 5% para Japón).

## **AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA**

El Gobierno panameño asumió plena responsabilidad de la administración, funcionamiento y mantenimiento del Canal al mediodía del 31 de diciembre de 1999. Para tal fin nació una institución gubernamental denominada Autoridad del Canal de Panamá, creada en 1994 por Título Constitucional y organizada por la Ley 19 de 11 de junio de 1997.

En dicho Título Constitucional, el artículo 309 expone que el Canal de Panamá constituye un patrimonio inalienable de la nación panameña, que permanecerá abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de naves de todas las naciones y su uso estará sujeto a los requisitos y condiciones establecidos en este Título Constitucional, la Ley y su Administración.

En el artículo siguiente, se crea la persona jurídica autónoma de Derecho Público denominada Autoridad del Canal de Panamá, a la que corresponderá privativamente la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y sus actividades conexas, con arreglo a las normas constitucionales vigentes, a fin de que funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable. Debido a su naturaleza e importancia, la Autoridad del Canal de Panamá disfruta de autonomía financiera, patrimonio propio y derecho de administrarlo.

A la ACP corresponde la responsabilidad por la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos de la cuenca hidrográfica del Canal, constituidos por el agua de los lagos y sus corrientes tributarias, en coordinación con los organismos estatales que la Ley determine. Los planes de construcción, uso de las aguas, utilización, expansión, desarrollo de puertos y de cualquier otra obra en las riberas del Canal, requerirán la aprobación previa de la Autoridad del Canal de Panamá.

La ACP no estará sujeta al pago de impuestos, derechos, tasas, cargos, contribuciones o tributos, de carácter nacional o municipal, con excepción de las cuotas de seguridad social, el seguro educativo, los riesgos profesionales y las tasas por servicios públicos salvo lo dispuesto en el artículo 315.

Por su parte el artículo 315 recoge las obligaciones de pagos fijos que la ACP entregará anualmente al Tesoro Nacional y que consisten en los derechos por

tonelada neta del Canal de Panamá, o su equivalente, cobrados a las naves sujetas al pago de peajes<sup>2</sup> que transiten por el Canal de Panamá.

El mismo artículo también hace referencia a que estos derechos no serán inferiores a los que debería percibir la República de Panamá por igual concepto al 31 de diciembre de 1999.

En el Título Constitucional también se pone de manifiesto que la ACP adoptará un sistema de planificación y administración financiera trienal, conforme al cual aprobará un proyecto de presupuesto anual, independiente del Presupuesto General del Estado.

En este presupuesto se establecerán las contribuciones de la autoridad canalera a la seguridad social y los pagos de tasas por servicios públicos prestados, así como el traspaso de los excedentes económicos al Tesoro Nacional, una vez cubiertos los costos de operación, inversión, funcionamiento, mantenimiento, modernización, ampliación del Canal y las reservas necesarias para contingencias, previstas de acuerdo a la Ley y a su Administración.

La ejecución del presupuesto estará a cargo del Administrador del Canal y será fiscalizada por la Junta Directiva, o quien ésta designe, y solamente mediante control posterior, por la Contraloría General de la República.

Hoy en día la Autoridad del Canal de Panamá es la institución pública con más recursos y las cuentas más saneadas del país. De momento y aunque tiene la potestad para recurrir a financiación externa para la realización de proyectos mejora no necesita de los mismos ya que los ingresos corrientes son lo suficientemente altos para cubrir todos los gastos de operaciones e inversión. La aprobación de la capacidad crediticia de la ACP tiene su razón de ser en los proyectos de ampliación del Canal, proyectos que si necesitarían recursos externos para poder llevarse a cabo.

### **Presupuesto para el 2003 y 2004**

Con un incremento de 2.1 millones de dólares en los gastos de operación, el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Alberto Alemán Zubieta, sustentó el proyecto de presupuesto para la vigencia fiscal 2003. El presupuesto para el 2003 presentado por la ACP fue de 790 millones de

---

<sup>2</sup>Las naves del Gobierno colombiano no pagan peaje a raíz del acuerdo Urrutia-Thompson de abril de 1914 firmado entre Colombia y Estados Unidos como compensación de la segunda a la primera por la independencia de Panamá; este acuerdo fue ratificado por el Tratado de Montería en 1979 entre los gobiernos de Panamá y Colombia.

dólares. En el 2001, el presupuesto fue de 788 millones 791 mil dólares. Del presupuesto del 2003, 521 millones 548 mil dólares corresponden a gastos de operación y 136 millones 117 mil dólares son para inversiones. Según el proyecto de presupuesto, a servicios personales se destinarán 310 millones 825 mil dólares, mientras que a servicios no personales se han asignado 52 millones 990 mil dólares. Para transporte, alimentación y hospedaje, se asignan un millón 057 mil dólares. Para viáticos y movilización local se destinan un millón 656 mil dólares. En el renglón de servicios contratados a terceros se han presupuestado 40 millones 514 mil dólares y para seguros tres millones 863 mil dólares. En el renglón de prestaciones laborales, la ACP ha destinado 40 millones 560 mil dólares. También se asignan 29 millones de dólares al Tesoro Nacional en concepto de Tasa/S Público.

Mientras que en el presupuesto de inversión se ha dado mayor importancia al proyecto de modernización, al destinar 80 millones 121 mil dólares. Para proyectos de rehabilitación, el proyecto contempla 21 millones 340 mil dólares. Para proyectos de generación de energía eléctrica, un millón 986 mil dólares. Para distribución de agua potable, se han estimado 11 millones 668 mil dólares. La ACP ha asignado 9 millones 191 mil dólares para seguridad y medio ambiente y tres millones para tecnología y comunicación.

El administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, dijo que los proyectos de inversión requieren de mayores recursos. La ACP programa incrementar el peaje del tránsito de los barcos por el Canal para poder cumplir con los proyectos de inversión.

En el año 2004 el presupuesto presentado a la Asamblea Legislativa regirá del 1 de octubre del año en curso al 30 de septiembre de 2005 .

Según la propuesta, el presupuesto de la ACP para el año fiscal 2005 asciende a 1,061 millones de dólares. Se calcula que para este período fiscal, la ACP, una vez cubiertos todos sus costos de operación, tendrá excedentes por un monto superior a los 180.2 millones de dólares.

Del total del presupuesto para el año fiscal 2005 se calcula que la vía acuática hará aportes por 384 millones de dólares al Estado panameño.

### **Junta Directiva y Organigrama de la ACP**

La Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá está compuesta por once directores. Tiene como principales atribuciones:

- Nombrar y remover al Administrador y Subadministrador
- Fijar los peajes, tasas y derechos por el uso del Canal y sus servicios conexos, sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete
- Contratar empréstitos, previa autorización del Consejo de Gabinete y dentro de los límites establecidos en la Ley (antes, la Comisión del Canal no podía endeudarse, todo debía ser financiado con fondos propios)
- Otorgar concesiones para la prestación de servicios a la ACP y a las naves que lo transiten
- Proponer los límites de la Cuenca del Canal para la aprobación del Consejo de Gabinete y la Asamblea Legislativa
- Aprobar los reglamentos sobre el régimen de contratación, compras y todas las materias necesarias para el mejor funcionamiento, mantenimiento y modernización del Canal



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

-Miembros que la componen:

- [Ricaurte Vásquez Morales](#)-Presidente de la Junta Directiva(Ministro De Economía)
- [Adolfo Ahumada](#)
- [Eloy Alfaro](#)
- [Norberto R. Delgado D.](#)
- [Antonio Domínguez Álvarez.](#)
- [Mario J. Galindo H.](#)
- [Guillermo E. Quijano, Jr.](#)
- [Eduardo A. Quirós B.](#)
- [Alfredo Ramírez, Jr.](#)
- [Abel Rodríguez Cañizales](#)
- [Roberto Roy](#)

## 6. MANTENIMIENTO DEL CANAL

El mantenimiento, conservación y modernización del Canal de Panamá, es uno de los puntos fundamentales tanto en la elaboración de las tarifas de peaje que se cobran por cada tonelada neta a las naves que transitan por el Canal, como en el importe que representan en el presupuesto anual de la Autoridad del Canal de Panamá.

El Canal está de forma constante inmerso en un proceso de mejoras y mantenimiento de la vía; el trabajo y los recursos que ocupa mantener el Canal en condiciones óptimas es enorme. Una parte importante de esta cantidad se destina a licitaciones y concursos abiertos a compañías internacionales.

Para poder participar en las oportunidades de negocio que el Canal genera, es fundamental conocer además del Reglamento de Contrataciones de la ACP, la División de Contratos de la Autoridad del Canal, que es quien publica, anuncia y tramita las adquisiciones de bienes y servicios por parte la entidad canalera.

### **División de Contratos de la Autoridad del Canal de Panamá**

Esta división, ubicada dentro del Dpto. de Administración y Finanzas, centraliza la compra de mercancías, servicios y requisitos de construcción para las operaciones del Canal, además ser la encargada de administrar los contratos e inspeccionar la evolución de los mismos.

Sección de Compras y Contratos

**Tlfo: (507) 272 1587**

**E-mail: [lpinzon@pancanal.com](mailto:lpinzon@pancanal.com)**

Sec. de Inspección y Admón.

**Tlfo: (507) 272 7205**

**E-mail: [fmcm@pancanal.com](mailto:fmcm@pancanal.com)**

### Política de compras de la Autoridad del Canal de Panamá

Las compras de bienes y servicios que efectúa el Canal son clasificadas en función de su cuantía, en Compras Centralizadas y Descentralizadas. Las primeras son aquellas cuyo valor supera los 10.000 dólares, son ejecutadas por la División de Contrataciones y son en las que vamos a incidir. Las

descentralizadas son aquellas cuyo monto es menor o igual a 10.000 dólares y pueden ser ejecutadas por las distintas unidades administrativas.

Por otra parte, dado que la ACP aboga por una amplia competencia en las compras, anuncia la convocatoria de las mismas en distintos medios (prensa, tablón público de anuncios en la División de contrataciones e internet). La dirección en internet para acceder a la página de compras de la ACP es

[www.pancanal.com/esp/procsales/buy.html](http://www.pancanal.com/esp/procsales/buy.html)

En esta página encontramos un Calendario de Licitaciones por más de \$10.000, un Calendario de Compras Descentralizadas, un Listado de los Contratos Adjudicados diariamente, información sobre el sistema de pagos de la Autoridad del Canal (que veremos más adelante) y un *link* de Anuncios Especiales de la División de Contratos de la ACP.

Las normas y procedimientos aplicables a la contratación de bienes y servicios para el funcionamiento, conservación y modernización del Canal vienen recogidos en el Reglamento de Contrataciones de la Autoridad del Canal de Panamá.

En dicho reglamento se definen varios procedimientos de selección de contratistas:

**Licitación**, procedimiento de selección de contratistas a aplicar cuando el monto presupuestado para la contratación sobrepase los 100.000 dólares

**Compras simplificadas**, para aquellas adquisiciones mayores a 10.000 dólares pero menores que la cifra establecida para la licitación.

**Compras menores**, estarán aquí comprendidas las compras situadas en el rango \$2.500-\$10.000.

**Microcompras**, aquellas adquisiciones inferiores a \$2.500 se denominan microcompras.

Integrando los distintos procedimientos de selección de contratistas, con el departamento ejecutor de los contratos, encontramos que el sistema de adquisición de la Autoridad del Canal se estructura de la siguiente forma:

1. **Compras Centralizadas**: ejecutadas por la División de Contratos de la ACP mediante la utilización de los siguientes procedimientos de selección

- Licitaciones: para todas aquellas compras mayores a \$100.000
- Compras simplificadas: para aquellas adquisiciones entre \$10.000-\$100.000

2. **Compras Descentralizadas:** son ejecutadas en otras oficinas de la Autoridad, los procedimientos de selección aquí son

- Compras menores: de cuantía entre \$2.500 y \$10.000
- Microcompras: el resto de compras que no alcanzan los 2.500 dólares

Por tanto, los anuncios de contratación a los que deberá prestar más atención la empresa española que quiera participar de la bolsa de negocio que genera la Autoridad del Canal, serán los aparecidos en el Calendario de Compras Centralizadas. Por eso es importante destacar que en la Web antes mencionada, el enlace que accede al Calendario de Licitaciones está mal definido, ya que en realidad recoge el calendario de Compras Centralizadas (esto es, licitaciones + compras simplificadas).

Una vez tenemos delante el listado no hay aparentemente ninguna forma de distinguir las licitaciones (contratos superiores a \$100.000) de las compras simplificadas (\$10.000-\$100.000)

Ejemplo de anuncio de demanda de bienes o servicios:

<u>Licitación</u>	<u>Descripción</u>	<u>Fecha de Apertura</u>
-------------------	--------------------	--------------------------

<b>CDO-9490/85945</b>	Máquina para confeccionar los ojos de los cables, marca "Mark 150 Swage de ESCO Corp."	
-----------------------	--	--

Fecha de Disponibilidad: 27/nov/00

Punto de Contacto: Sr. Echart 272-4660/4690

Correo Electrónico: [fmcc-pc1@pancanal.com](mailto:fmcc-pc1@pancanal.com)

12/dic/00

9:00 a.m.

Salón No. 3

En la práctica la mejor forma de saber qué proyectos son licitaciones es ver el código de contratación. Si es del tipo AAA-99999 será licitación, si por el contrario está formado por dos cifras por ej. AAA-9999/5555 será compra

simplificada. Por tanto, en el ejemplo propuesto, sólo la última demanda corresponde a una licitación.

Los procedimientos para compras superiores a \$100.000 (licitaciones) serán publicados en Internet por un plazo no menor a 10 días hábiles y de manera simultánea en tres diarios de circulación nacional en tres días distintos. El plazo entre la fecha de entrega del pliego de cargos (que es gratuito salvo casos excepcionales) y el acto de apertura correspondiente, no será menor de 20 días hábiles. Las compras simplificadas (\$10.000-\$100.000) serán publicadas en internet por un plazo no menor a 5 días hábiles, siendo el plazo entre la fecha de entrega del pliego de cargos y el acto de apertura no menor a 10 días.

En cuanto al procedimiento de pago de la Autoridad del Canal de Panamá, desde el 2 de mayo de 2000, como norma general, todas las adquisiciones de bienes y servicios se pagarán a 30 días, después de la presentación de la factura y la entrega de bienes o servicios en el lugar pactado en el contrato.

### **Qué se necesita para el mantenimiento del Canal**

El Canal del Panamá tiene una amplísima gama de bienes y servicios que necesita constantemente para mantenerse en condiciones óptimas de funcionamiento. Su estructura es tan grande que necesita desde bombillas, material de oficina, software, automóviles, cable, mangueras y máquina herramienta; hasta maquinaria pesada, como las recientemente adquiridas locomotoras y remolcadores, pasando por servicios de pintura, construcción, servicios de ingeniería, consultoría, perforación y excavación para ampliar el canal o dragado de arena del lago Gatún para darle profundidad.

Sin embargo, la mayor parte de las compras, las de menor importe, son contratadas a empresas locales, empresas que distribuyen marcas internacionales. De ahí que para este segmento de contrataciones lo mejor sea hacerlo a través de firmas panameñas ya instaladas.

Para participar en la pugna por la adjudicación de contratos habrá que tener en cuenta que:

- La licitación puede ser restringida a firmas locales o que tengan representación en el país. En este caso la empresa que no tenga esa representación deberá contactar con un socio local para solventar este inconveniente.

- La licitación sea abierta, en este caso no importa la procedencia ni la ubicación física de la empresa para que pueda optar al contrato.

## A quién compra la Autoridad del Canal de Panamá

### División de Contratos

## Principales Proveedores de ACP durante los AF 2003 y 2004

**Criterio: proveedores con total de compras para los AF 2003 y 2004 desde B/.500,000**

PROVEEDOR	PAÍS	MONTO	%
MITSUBISHI CORPORATION	Japan	B/. 115.575.665	25,5
ESSO STANDARD OIL S A	Republica de Panama	B/. 26.260.728	5,8
EL BARU PETROLEUM SUPPLY, S.A.	Republica de Panama	B/. 17.573.903	3,8
CONSTRUCTORA DEL ISTMO S A	Republica de Panama	B/. 15.594.904	3,4
EATON HYDRAULICS INC	United States	B/. 12.165.430	2,6
DE DONGE SHIPBUILDING BV	Netherlands	B/. 11.784.226	2,6
COASTAL & INLAND MARINE	Republica de Panama	B/. 11.674.393	2,5
AON LIMITED	United States	B/. 9.258.000	2,0
FUNDACIONES S A	Republica de Panama	B/. 7.222.264	1,6
AON LIMITED	United Kingdom	B/. 6.847.125	1,5
JAN DE NUL N V	Belgium	B/. 6.786.774	1,5
ENERGIA Y COMUNICACIONES S A	Republica de Panama	B/. 6.617.557	1,4
GUIVISA S A	Spain	B/. 6.072.655	1,3
CRIMSONLOGIC PTE LTD	Singapore	B/. 4.532.100	1,0
PARSONS BRINCKERHOFF INTL INC	Republica de Panama	B/. 4.432.373	0,9
PARQUE INDUSTRIAL MARITIMO DE PANAMA S A	Republica de Panama	B/. 4.110.622	0,9
CELMEC S A	Republica de Panama	B/. 3.615.700	0,8
CEMENTO BAYANO S A	Republica de Panama	B/. 3.437.539	0,7
ELECTRIHOGAR S A	Republica de Panama	B/. 3.094.093	0,6
MERCER MANAGEMENT CONSULTING	United States	B/. 2.660.000	0,5
BACHY-FUNDACIONES S A	Republica de Panama	B/. 2.631.450	0,5
FUNDACION NATURA	Republica de Panama	B/. 2.420.500	0,5
CONCRETE CUTTING & CONSTRUCTION INC	Republica de Panama	B/. 2.310.468	0,5
ADMINISTRADORA DE PROYECTOS DE CONSTRUCCION S A	Republica de Panama	B/. 2.129.405	0,4
SONITEL S A	Republica de Panama	B/. 2.115.109	0,4
METALQUIMICA S A	Republica de Panama	B/. 1.985.713	0,4
EDELMAN PUBLIC RELATIONS	United States	B/. 1.914.883	0,4
CORPAC STEEL PRODUCTS CORP	United States	B/. 1.851.800	0,4
GRUPO NOVA S A	Republica de Panama	B/. 1.788.535	0,4
EXPLOSIVOS MEXICANOS SA	Mexico	B/. 1.779.560	0,3
TRANSPORTE PERSEVERANCIA S A	Republica de Panama	B/. 1.752.563	0,3

BOSCH REXROTH CORPORATION	United States	B/. 1.644.351	0,3
EULEN PANAMA DE SERVICIOS S A	Republica de Panama	B/. 1.619.707	0,3
PATRONATO MUSEO CANAL INTEROCEANICO	Republica de Panama	B/. 1.619.172	0,3
DIFERCO USA CORP	United States	B/. 1.617.121	0,3
COMERCIALIZADORA INCEM	Republica de Panama	B/. 1.563.628	0,3
MOTORES COLPAN S A	Republica de Panama	B/. 1.561.967	0,3
INVERSIONES METALICAS S A	Republica de Panama	B/. 1.546.106	0,3
FUEL AND MARINE MARKETING ANTILLES LTD	Republica de Panama	B/. 1.500.541	0,3
INCAE	Republica de Panama	B/. 1.440.153	0,3
RETRANEQ S A	Republica de Panama	B/. 1.357.369	0,3
MCGOWEN S A	Republica de Panama	B/. 1.275.877	0,2
FM SUMINISTROS SA (POWER & TELECOMMUNICATION SUPPLY)	Republica de Panama	B/. 1.275.727	0,2
STEWART & STEVENSON SVC INC	United States	B/. 1.263.994	0,2

Fte: ACP

En este cuadro podemos apreciar cómo con la nueva administración panameña del Canal, la importancia relativa de las compras directas hechas a proveedores norteamericanos ha caído significativamente.

Por el contrario, las adquisiciones de bienes y servicios a empresas locales han crecido, situándose las empresas panameñas como líderes indiscutibles de la bolsa de contratos del Canal, seguidas a gran distancia por las norteamericanas y las europeas.

Un significativo es que si bien en 1999 más del 90% de las contrataciones estuvieron concentradas en empresas de sólo dos países (Estados Unidos y Panamá), con el cambio de administración, a pesar de que el valor de concentración sigue siendo muy alto, ha mejorado mucho, lo que es un buen indicio de cara a los próximos años.

Otro elemento a tener en cuenta respecto al alto índice de contrataciones del que se benefician las empresas locales es el origen de los productos y de las empresas. Siendo Panamá un país que carece de sector industrial significativo, es lógico pensar que la gran mayoría de fondos que captan las sociedades panameñas en contrataciones de la ACP, acaben saliendo del país como pago por la maquinaria importada o como salida de capital hacia la empresa matriz.

Sin embargo, algunas de las empresas que aparecen como panameñas en realidad son empresas mixtas o filiales de multinacionales extranjeras. De ahí que el valor que arrojan las cifras de las estadísticas aportadas por la División de Contratos de la ACP esté un tanto distorsionado.

Por otra parte y centrándonos en **España**, vemos que si bien nuestra cuota de mercado no es muy alta, nuestro país fue el quinto país suministrador del Canal en los dos últimos años, siendo además importante el hecho de que nuestra cuota haya aumentado.

Las ventas españolas están concentradas en 6-7 empresas, siendo la más importante por el monto de su cartera de pedidos Guivisa S.A, empresa suministradora de piezas y partes de acero fundido. Esta empresa aglutina casi dos terceras partes de los contratos adjudicados a empresas españolas en los últimos años y en el 2004 consiguió una cuota de mercado del 1,34% y un monto de \$6.072.654,68. Otras empresas que han mantenido relaciones comerciales con la ACP durante los años fiscales 2003 y 2004 han sido Ediciones San Marcos, Mildsider, Francisco Montero Llacer, Dragados y Atera Data S.L y puvill libros S.A..

Es importante destacar que el sistema de contratación basado en concursos públicos y licitaciones, incluso para compras de escaso importe (con todo el tiempo que eso supone), es un sistema basado en el mejor precio.

Sin embargo y a pesar de que el mejor precio no supone siempre la mejor opción, ya que tanto o más importante que el precio son otras variables como tiempo de entrega, calidad y fiabilidad del producto, cuando un director de mantenimiento del Canal no quiere la propuesta que contiene el mejor precio por considerar que otra es superior, puede rechazar la primera, pero para ello deberá justificar las razones que motivan el cambio, esto supone más burocracia y un proceso que vuelve a ser lento y que aumenta el tiempo de contratación del bien o servicio.

Este sistema transparente, pero rígido, de contratación no va ser cambiado en el futuro, por lo cual las empresas españolas que quieran hacer propuestas ante distintos proyectos de adquisiciones de la ACP, deben fijarse en la variable fundamental de la decisión de contratación: **El precio**.

#### **Compras adjudicadas a empresas españolas en el años fiscales 2003/04**

<u>Empresa</u>	<u>Monto US \$</u>
Guivisa S.A.	\$6.072.654,68
Mildsider	\$761.294,2
Ateradata S.L.	\$57.297
Francisco Montero Llacer	\$12.660

Furor S.A.	\$2.916
Puvill Libros S.A.	\$220,5

Fuente: Dirección de Contratos de la ACP

## 7. AMPLIACION Y MEJORAS DEL CANAL

Para garantizar que el Canal pueda hacer frente al crecimiento sostenido de su demanda, a partir de 1996 se puso en marcha un ambicioso programa de inversiones con el objetivo de modernizar su infra-estructura y aumentar la capacidad de tránsito en aproximadamente 20 por ciento para el año 2004. Esto permite la navegación de hasta 43 buques por día con un alto nivel de confiabilidad y un estimado de 24 horas de Tiempo en Aguas del Canal (TAC).

El programa de inversiones para la modernización y mejoras del Canal, en adición al programa de reinversión, mantenimiento y reemplazo de equipo, excede B/. 1,000 millones y su ejecución se realiza en forma simultánea con el tradicional programa de mantenimiento preventivo. Los más importantes proyectos que contempla el programa de modernización y mejoras son los siguientes:

1. El ensanche del Corte Culebra
2. La modernización de los controles y las maquinarias de las esclusas
3. La adquisición de nuevos remolcadores
4. La adquisición de nuevas locomotoras
5. La rehabilitación de los rieles de remolque
6. La modernización de los sistemas informáticos
7. Las mejoras a la red de telecomunicaciones.

Este programa dotará al Canal con la capacidad suficiente para satisfacer la demanda hasta pasado el año 2010.

El programa de modernización del Canal se basa en un trabajo de auditoría de la planta física del Canal realizado a iniciativa del Comité de Auditoría de la antigua Comisión del Canal. El auditorio documentó la condición de la infraestructura del Canal, evaluó el mantenimiento y los programas de inversiones en las infraestructuras, analizó el potencial para mejorar la tecnología y los procesos, identificó las piezas que necesitaban reemplazo o reparaciones mayores y evaluó los proyectos importantes de mantenimiento. El estudio también incluyó la evaluación de prioridades de inversión, la aplicación y rentabilidad de cualquier cambio recomendado para implementar tecnología

más avanzada y sistemas gerenciales que puedan mejorar el servicio y la confiabilidad del Canal en los próximos 20 años.

Este agresivo paquete de inversiones fue aprobado por la Junta Directiva de la Comisión del Canal en julio de 1996, y su ejecución se realiza en forma simultánea con el tradicional programa de mantenimiento preventivo de la empresa, clave para el funcionamiento exitoso de la vía acuática. Los recursos financieros necesarios para su ejecución provienen de los peajes adicionales que recauda la empresa como consecuencia del aumento de estos últimos. La ejecución de este programa garantizará una vía acuática moderna y, al mismo tiempo, proporcionará la capacidad suficiente para satisfacer con seguridad y eficiencia la demanda proyectada de tráfico hasta bien avanzado el siglo veintiuno.

### **Financiación**

La idea de ampliar el canal de Panamá no es nueva, los estadounidenses en la década de los 1950 iniciaron los trabajos de ampliación con financiamiento propio. (Muy probablemente con las ganancias de la vía acuática la cual era administrada bajo el concepto de autosuficiencia financiera). Estas obras de ampliación fueron suspendidas.

La actual Administración del Canal, el gobierno central, sectores de la sociedad civil y sectores interesados en esta obra en el ámbito nacional e internacional han dado algunas ideas de cómo se financiaría este proyecto. En primer lugar se hablaba del aporte económico de los principales usuarios del Canal (E.U., Japón, C. Europea etc.). De la mano de esta tesis estaba la idea de solicitar aportes económicos a las grandes navieras. Esta última postura no tuvo una buena acogida. Al parecer ninguna empresa daría dinero para la ampliación sin recibir beneficios directos a cambio.

Luego de desechada el posible financiamiento de la obra con fuentes económicas foráneas, que no implicara el endeudamiento de Panamá, se planteó el posible aumento de peajes como una fórmula para recaudar dinero para este proyecto. Tampoco tuvo acogida internacional.

En la actualidad se proyecta pedir un préstamo a las IFIS (Instituciones financieras Internacionales). Se cree que la ACP no tendrá problemas para adquirir esta deuda (posiblemente mayor de los 10 mil millones de dólares) por el alto nivel financiero de esta empresa. El inconveniente de esto es el impacto económico para toda la República, no podemos perder de vista que la actual deuda externa supera los 7 mil millones de dólares y los indicadores económicos no son los más halagadores.

## **Ensanche del Corte Gaillard**

El Programa de Ensanche del Corte Culebra consistió en anchar este tramo a un mínimo de 192 metros en las rectas y 222 metros en las curvas. La iniciativa fue emprendida para atender la creciente demanda marítima, aumentar la capacidad operativa sostenible de la vía acuática y flexibilizar la programación de los tránsitos. Así se permite el tránsito simultáneo de dos naves de manga ancha, tipo Panamax, sin comprometer la seguridad de la navegación.

El 4 de julio del 2001 se hizo la última detonación que concluyó el programa de perforaciones y voladuras, mientras que el 16 de agosto la excavadora Liebherr dio la última palada del proyecto de dragado subacuático desde tierra.

Los trabajos principales de ensanche terminaron el 6 de noviembre del 2001 cuando la draga Christensen removió la última porción de roca y pizarra del Corte Culebra, quedando solamente pendiente la modernización de su señalización que se completó a finales de 2002.

La estrategia de dividir el programa de ensanche en 19 proyectos o contratos provocó una intensa competencia entre contratistas locales y extranjeros, con lo que se obtuvieron ahorros sustanciales en la excavación seca. En total se removieron 23.2 millones de metros cúbicos de material seco y 12 millones de metros cúbicos de material subacuático.

## **Aumento de la flota de remolcadores**

Con la llegada de dos nuevos remolcadores, denominados respectivamente Los Santos y Herrera, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) completó en el 2002 una flota de 24 unidades al servicio de las embarcaciones que diariamente utilizan el Canal.

Este equipo es operado por personal de la División de Recursos de Tránsito. Los últimos cuatro remolcadores adquiridos son de acero y cuentan con sistemas de propulsión azimutal de popa marca Schottel. También cuentan con máquinas Deutz de 4,400 caballos de potencia, especificaciones que permiten a la ACP brindar una mejor calidad en los servicios de tránsito que ofrece a sus usuarios.

Los remolcadores son equipos flotantes que asisten a los buques durante su travesía por el Canal, principalmente en las entradas y salidas de las esclusas y durante su travesía por el Corte Culebra, donde se requiere de gran maniobrabilidad y potencia.

La adquisición es parte de una política continua de preparar al Canal de Panamá para el proyectado incremento en la demanda de tráfico; además forma parte del programa de modernización y mejoras que adelanta la ACP.

La División de Recursos de Tránsito tiene la visión de proveer los servicios de remolcadores, lanchas y pasacables requeridos para asegurar el tránsito seguro y expedito de barcos y otro equipo flotante por el Canal. En este momento la unidad administra los remolcadores, 36 lanchas, operaciones de pasacables, edificios y embarcaderos a lo largo del área de operaciones del Canal.

### **Aumento y renovación de las locomotoras de las esclusas**

Con 290 caballos de fuerza, las locomotoras mantienen en la posición correcta al buque con relación a las estructuras de las esclusas del Canal. Son esenciales para que el tránsito sea seguro y expedito. Para asistir a los buques las locomotoras se desplazan sobre rieles de remolque ubicados a todo lo largo de los muros de la esclusa.

Hoy, en el Canal de Panamá se ha ido incorporando una nueva generación de locomotoras para beneficio de Panamá y el comercio mundial. Cada una de ellas pesa 50 toneladas; opera con 2 unidades de tracción de 290 caballos de fuerza cada una. Tiene una capacidad de remolque de 311.8 kilonewtons a 4.8 kilómetros por hora y de 178.2 kN a 8 kilómetros por hora. Puede mover la misma carga a 3.2 y 4.8 kilómetros por hora, respectivamente. Su velocidad máxima de retorno es de 16 kilómetros por hora. Es un modelo más liviano, fuerte y veloz que el utilizado anteriormente. En virtud de su nuevo diseño, se han reducido los tiempos de esclusajes, entre otros beneficios.

Las primeras locomotoras utilizadas en el Canal, también conocidas como "mulas", fueron construidas por la compañía General Electric. Pesaban 43 toneladas métricas y podían halar 111.07 kilonewtons a una velocidad de remolque de hasta 3.2 kilómetros por hora. Su velocidad de retorno era de un máximo de 8 kilómetros por hora. A partir de 1964, estas fueron sustituidas por locomotoras marca Mitsubishi, que pesan 55 toneladas, halan hasta 311 kN a su velocidad máxima de remolque de 4.8 kilómetros por hora. Usan dos molinetes y la velocidad de retorno es de 14.4 kilómetros.

En 1997 se le adjudicó a la empresa Mitsubishi el contrato para la fabricación de nuevas locomotoras. Los primeros ocho prototipos de locomotoras llegaron en agosto de 1999, a un costo de B/.2.3 millones por unidad. Luego de un periodo de prueba de 6 meses, entraron en operación en las Esclusas de Miraflores.

El segundo grupo llegó en agosto de 2001, a un costo de B/.1.9 millones por unidad. Dieciséis de las 26 que se ordenaron ya operan en las Esclusas de Miraflores. Las 10 restantes llegaron en marzo del 2002 y se integraron a la flota de Miraflores. Con estas nuevas locomotoras se aumenta la flota a 100 unidades y se inicia el reemplazo total de la flota a locomotoras del nuevo tipo.

El tamaño de la flota de locomotoras ha crecido con los años para enfrentar el aumento en el número y tamaño de los buques que transitan a través del Canal. La mayoría de los buques de alto calado que transitaban las esclusas eran asistidos por cuatro locomotoras. Actualmente y dado su tamaño, ciertos buques requieren hasta de ocho de las nuevas y más potentes locomotoras

### **Modernización del sistema de administración de tráfico de buques**

La implantación de un nuevo Sistema de Administración de Tráfico Marítimo (EVTMS), permitirá la integración de un sistema de monitoreo de tráfico marítimo de alta tecnología con una base de datos de información marítima que podrá informar y representar en cualquier momento las naves que se encuentran en aguas del Canal y los recursos de apoyo que utilizan. La gran ventaja de este sistema es que todos los usuarios del mismo tienen acceso a la misma información en tiempo real.

Este sistema es parte de un proyecto aprobado de \$22 millones, el Sistema Mejorado de Administración de Tráfico de Naves (EVTMS por sus siglas en inglés), el cual modernizará por completo las operaciones de administración y programación de tráfico de naves del Canal para finales del siglo. Se están considerando mejoras adicionales para los próximos años que aumentarán el costo del sistema a \$29.6 millones.

### **Programa de modernización de maquinaria y controles de las esclusas del Canal**

Las compuertas de las esclusas del Canal cuentan con nuevos brazos. Y es que con la culminación del proyecto para la conversión de la maquinaria de compuertas del sistema mecánico al hidráulico fueron instalados 82 brazos hidráulicos en las diferentes compuertas en Miraflores, así como en Pedro Miguel y Gatún.

Este proyecto inició en enero de 1998. Se trata del reemplazo de los engranajes originales de las válvulas y las compuertas por sistemas hidráulicos avanzados que requieren menos mantenimiento y son más eficientes.

Para esto el Canal de Panamá adjudicó un contrato a la Corporación Rexroth de Pennsylvania. Esta empresa fabricó los nuevos sistemas hidráulicos - brazos de compuerta, motores dobles para moverlos y controles computarizados- a un monto de aproximadamente B/. 22 millones de balboas e incluye 80 brazos.

### **Otros proyectos**

El programa de inversiones para modernización del Canal desarrolla de forma simultánea a los proyectos ya comentados otros de menor peso como son:

- Programa de Control de Derrumbes
- Programa de Seguridad de Represas
- Servicios de Topografía y Cartografía
- Mejora en la Administración de los Recursos Hídricos del Canal

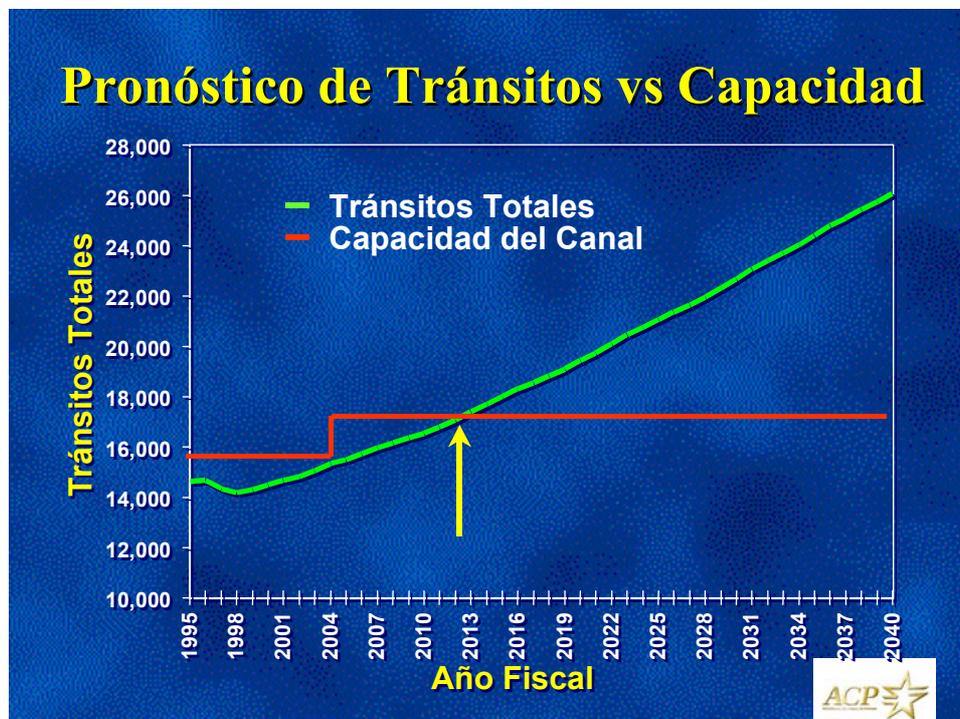
### **Beneficios del programa integral de modernización y mejoras**

- Aumento de la capacidad promedio del Canal de 38 a 43 barcos por día
- Reducción del tiempo promedio en aguas del Canal
- Mayor seguridad y calidad en los servicios
- Reducción del impacto negativo de los programas de mantenimiento del Canal: se disminuye el impacto de los cierres de vías por trabajos de mantenimiento, al aumentar la capacidad máxima sostenible del Canal de 42 a 48 barcos por día
- Reduce los costes de mantenimiento y aumenta la eficiencia y fiabilidad de la entidad canalera

### **Ampliación del Canal. Cuenca del Canal y tercer juego de esclusas**

A pesar de los beneficios que el programa de mejoras ofrece, no hay que olvidar que todo indica que el futuro de la flota naviera mundial se dirige a una creciente demanda de buques de gran tamaño, naves Post-panamax y que si bien el 92% de toda la flota mercante mundial puede cruzar hoy en día el Canal, ese porcentaje baja al 60% si tomamos como referencia los nuevos pedidos de naves de contenedores, cuya carga representa el segmento que más ha crecido en el comercio marítimo mundial en los últimos años.

Se estima que la capacidad ampliada del Canal llegaría a su punto de saturación en el 2013, sin embargo, a día de hoy, dicha estimación ya se ha adelantado al 2010.



Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

Una vez que todos los estudios indican que el Canal llegará a su límite de capacidad en la próxima década y que la disyuntiva *status quo* versus *ampliación* parece inclinarse del lado de ésta última, surge tener en consideración además de los proyectos para la construcción del tercer juego de esclusas, el principal recurso del Canal: **el agua**.

Es evidente que sin agua no hay Canal, por tanto, tan importante como diseñar y construir un tercer juego de esclusas que permita el tránsito de barcos de más de 150 toneladas muertas y aumente considerablemente el número total de tránsitos por el Canal, es el disponer de las suficientes reservas de agua que permitan que el Canal funcione con un óptimo rendimiento.

Los estudios llevados a cabo por la *Hydrologic Engineering Center* (HEC) de Estados Unidos demostraron con una fiabilidad del 99,6% que la capacidad actual de la Cuenca del Canal es de 39 esclusajes diarios, cada esclusaje

representa 55 millones de galones de agua que se vierten al océano sin poder ser recuperados.

El agua de la Cuenca del Canal además de proveer de agua a la vía marítima, satisface las necesidades de agua de las ciudades de Panamá, Colón, San Miguelito y Arraiján.

La demanda actual de estos núcleos urbanos es de 200 millones de galones diarios, equivalente a cuatro esclusajes. En el 2001 empezó a funcionar una nueva potabilizadora de agua en la Chorrera (provincia de Panamá) que absorbe 30 millones de galones adicionales de agua, con lo cual la demanda de recursos hídricos en las dos provincias más pobladas como son Panamá y Colón es equivalente casi a cinco esclusajes. Tomando en consideración el dato de 39 esclusajes, restarían entonces 34-35 esclusajes diarios para la actividad canalera, cantidad muy justa para el promedio de 38 barcos diarios que transitan por el Canal.

Por otra parte, si observamos las proyecciones a largo plazo, encontramos que la sección de Recursos Hídricos del Canal estima que en los próximos 30 años las necesidades de agua de estas ciudades se duplicarán.

La capacidad física del Canal es de 42 naves/día. Este dato de 42 esclusajes (en el pasado la relación entre esclusaje y tránsito de barcos era de 1,1, ya que cuando el tamaño de los barcos lo permite en un mismo esclusaje pueden ir dos naves, sin embargo la tendencia futura de esta relación es a igualarse ya que cada vez las barcos son más grandes con lo que en un esclusaje sólo puede pasar un barco) es confiable en un 90% aprox., cifra claramente menor a la ofrecida por los estudios del HEC, por tanto a ese ritmo de desempeño del Canal, las posibilidades de restricciones en las operaciones del Canal debidas a la falta de agua son mayores.

Además, también hay que tener en consideración la existencia de fenómenos meteorológicos que puedan afectar los niveles medios de agua embalsada en la Cuenca del Canal. El fenómeno del Niño obligó en 1998, a la ACP, a imponer restricciones de calado a los barcos, ya que debido a la baja pluviosidad las aguas del Lago Gatún descendieron por debajo del límite mínimo requerido, lo que obligó a disminuir el calado máximo permitido de 39,5 a 35,5 pies.

Por lo tanto la ampliación del Canal de Panamá supone además del estudio y desarrollo de proyectos que permitan el tránsito de naves Post-panamax, otros proyectos que aumenten y garanticen la disponibilidad de agua en todo

momento, tanto para la vía interoceánica como para los núcleos urbanos a los que suministra.

Entre los distintos proyectos que se barajan para aumentar la capacidad de agua en la Cuenca del Canal destacan los siguientes:

<b>Proyectos en estudio de la ACP</b>	<b>Aumento de capacidad de agua</b>
• Embalse Río Coclé	40 esclusajes
• Embalse Río Indio	11 esclusajes
• Toabré y Caño Sucio	23 esclusajes
• Alto Chagres	31 esclusajes
• Profundización del Lago Gatún en tres pies	6 esclusajes
• Elevar Lago Gatún	2 esclusajes
• Estanque de reciclaje/ esclusas de Gatún	4 esclusajes
• Bombeo de un esclusaje de agua salada al Lago Gatún	1 esclusaje

Cuenca del Canal.

Fuente: ACP

Por otra parte, la Autoridad del Canal de Panamá también estudia otros métodos disponibles para limitar o minimizar su dependencia de agua en el Canal, ya presentes en algunos países europeos, tales como los planos inclinados, los sincroelevadores, las tinas móviles de agua o proyectos que puedan reciclar parte del agua que se vierte al mar en cada tránsito.

La mayor parte de los proyectos arriba descritos se encuentran en la cuenca oriental o expandida. La expansión de la Cuenca por iniciativa de la Autoridad del Canal en un 60% ha incrementado ente 9 y 10 veces la capacidad de almacenaje de agua utilizable. La cuenca ampliada del Canal representa el 7% del territorio de Panamá, esto es reflejo de la importancia que el país presta a las necesidades de conservación de la vía marítima.

Una vez acabe la fase conceptual de estudio de las alternativas posibles de ampliación o no del Canal, la ACP deberá tomar la decisión de ampliar el Canal o centrarse en el actual segmento de mercado e intentar lograr la máxima eficiencia, con los riesgos que ello implica.

De tomar la primera decisión, Panamá cambiará las presentes reglas de juego dictando una nueva norma en el comercio marítimo internacional, ya que esta decisión afectará a los sectores de transporte marítimo y de construcción naviera mundial, sectores que siguen atentamente todos los movimientos del Canal de Panamá en esta cuestión.

La construcción del tercer juego de esclusas aparece como el proyecto físicamente más viable y deseable para llevar a cabo esta ampliación, el tercer juego de esclusas consistiría en la construcción de un tercer e incluso cuarto carril de esclusas mucho más grandes que los actuales para dar paso a las naves Post-panamax en ambos sentidos. El coste de este superproyecto está valorado en unos 5.000 millones de dólares si se construye sólo un carril adicional y casi el doble en el posible supuesto que se construyera un cuarto carril.

Una vez finalizada la obra, los ingresos por peaje del Canal se verían triplicados y expertos en comercio marítimo han pronosticado que el Canal de Panamá ampliado sería el artífice de una cuarta *revolución* del sector a nivel mundial tras la creación de una ruta ecuatorial mundial con parada en los principales puertos del mundo, en consecuencia, al sector portuario panameño se le abrirían nuevos mercados y oportunidades de negocio.

Cabe mencionar que la construcción del tercer juego de esclusas haría necesario acudir a la financiación externa ya que ni la Autoridad del Canal, ni el Gobierno panameño poseen los recursos necesarios para acometer esta enorme inversión, algo totalmente nuevo desde que el Canal se abrió al comercio marítimo hace casi 100 años ya que siempre se había gestionado con fondos propios.

El gobierno panameño parece dispuesto a apostar por la ampliación, sin embargo es consciente de que el problema radica en el gran riesgo financiero implícito y que el elevado coste del proyecto empeñará a futuras generaciones siendo necesario un consenso nacional sobre el mismo.

De ahí que tanto el Gobierno como la ACP estén comenzando a entablar conversaciones con organismos internacionales interesados en participar en la financiación de la ampliación del Canal, siendo China, Japón, Estados Unidos o Taiwán, los países que más se benefician del uso del mismo, quienes podrían estar más interesados en prestar ayuda financiera para el desempeño de las obras.

Otros proyectos o alternativas presentes en los estudios que se llevan a cabo sobre la ampliación del Canal son:

- Sistema de sincroelevador: consiste en la construcción de una estructura de acero en forma de tina con puestas en ambos extremos, este sistema sería para naves de hasta 30.000 toneladas. Su uso podría ahorrar hasta un 70% del agua y aumentaría la capacidad del Canal.
- Construcción de piletas laterales: es un sistema que mueve el agua lateralmente –en vez de vertirla hacia abajo- y permite que el agua se vuelva a usar. El ahorro de agua estaría en un 35-50%. Sin embargo para llevar a cabo este sistema habría que construir nuevas esclusas ya que las actuales no fueron diseñadas para este sistema.
- Sistema de reciclaje de agua semisalada: a través de un sistema de bombeo se recuperaría parte del agua que actualmente se vierte al mar. Sin embargo la alta probabilidad de que pueda entrar agua salada en el Lago Gatún hace que desde el punto de vista de conservación de los recursos naturales y el ecosistema de la Cuenca del Canal no sea una solución idónea.

El principal inconveniente de las anteriores alternativas de ampliación del Canal es que con ninguna de ellas se solucionaría el cuello de botella existente en el tamaño de las esclusas del Canal para el paso de naves Post-panamax. Simplemente garantizarían una mayor disponibilidad de agua por el ahorro en el consumo del recurso hídrico.

- Canal a nivel del mar: el proyecto de un canal a nivel ya fue estudiado por los americanos y franceses antes de la construcción del actual canal de esclusas, sin embargo y a pesar de que técnicamente sería posible, su elevado coste económico y sobre todo el irreparable impacto ambiental que esta obra provocaría, hacen que esta alternativa sea completamente descartada.

Sin embargo, la ampliación del canal todavía queda supeditada al referendo que se celebrará el próximo día 20 de Noviembre de 2005, consulta que tendrá un costo de 6 millones de balboas. Durante su comparecencia ante la Comisión de Asuntos del Canal de la Asamblea Nacional, Pinilla dijo que altos funcionarios del Ejecutivo le han señalado esta fecha en forma tentativa por lo que el Tribunal Electoral se prepara para la organización de la consulta popular. El funcionario explicó a los diputados que el TE requiere entre 6 y 8 meses para organizar el referendo.

## **8. AREAS REVERTIDAS DEL CANAL**

### **Autoridad de la Región Interoceánica**

En 1995 se creó por Ley la Autoridad de la Región Interoceánica (ARI), entidad autónoma destinada a regular, controlar, custodiar planificar y promover el mejor desarrollo y empleo de los 1.500 Km<sup>2</sup> de tierras y bienes revertidos a Panamá tras la entrega del Canal a la administración panameña.

La ARI tiene la responsabilidad del uso, conservación y desarrollo de estos bienes así como de irlos incorporando progresivamente a la economía nacional.

Con la administración norteamericana del Canal, las tierras aledañas al mismo no fueron manejadas con fines económicos. Todas las oportunidades que para los sectores relacionados con el comercio marítimo (logística, astilleros, aprovisionamiento de buques,...) representa estar al lado de una vía marítima como es el Canal de Panamá estaban sin desarrollar. Las áreas lindantes al Canal estaban dedicadas exclusivamente a la seguridad del Canal y la conservación de su cuenca. Con el cambio de poderes, el Estado panameño ha definido como principal objetivo obtener el máximo rendimiento de los bienes revertidos a través de cuatro prioridades de actuación:

- Generación de inversión nacional y extranjera en las áreas revertidas que sean fuente de generación de empleo y exportaciones
- Uso de los recursos locales
- Preservar la Cuenca del Canal
- Incorporación de las áreas canaleras a las ciudades de Panamá y Colón

Para el logro de estos objetivos se diseñó el Plan Regional para el Desarrollo de la Región Interoceánica y el Plan General de Uso, Conservación y Desarrollo de Suelos del Area del Canal.

El primero de ellos establece los criterios básicos que permitan el desarrollo económico de la región interoceánica basado en la protección y uso sostenible de los recursos naturales de la Cuenca del Canal. A largo plazo se debe asegurar la protección de los recursos necesarios para la operación del Canal, el abastecimiento de agua y energía para las poblaciones de la región y la conservación de la biodiversidad.

El Plan General de Uso del Suelo tiene como propósito definir las distintas posibilidades del uso del suelo en las áreas canaleras. Se basa en estudios que recomiendan y definen una estrategia de comercialización de los bienes revertidos. Este plan establece la normativa para la integración de las áreas del Canal y recomienda nuevas actividades que impulsen el desarrollo sostenible, tomando en cuenta las presentes y futuras necesidades de la operación y mantenimiento del Canal.

### **Áreas revertidas**

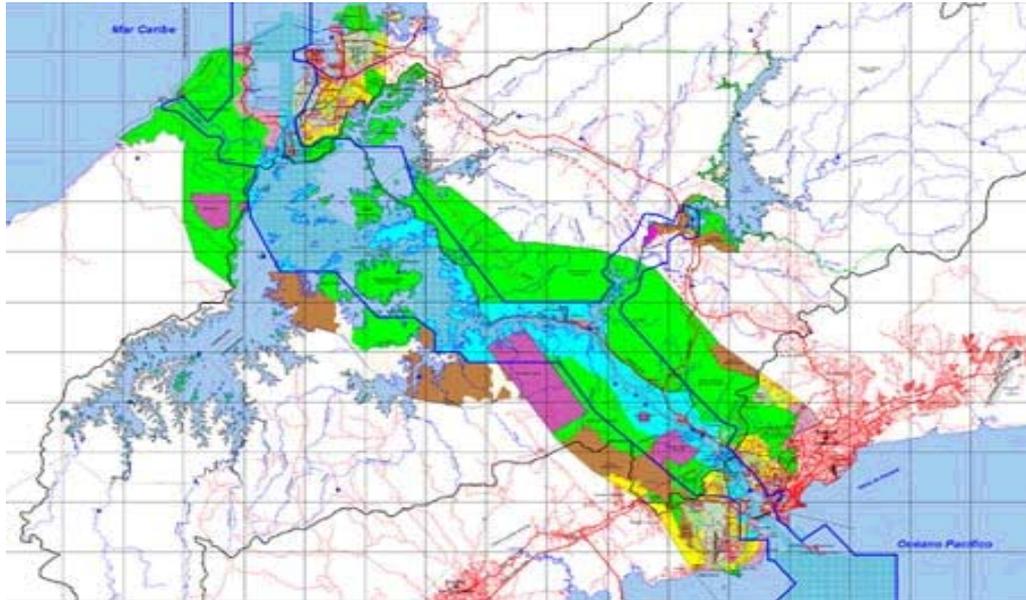
Las áreas revertidas a Panamá consisten en el traspaso gradual desde 1979 hasta 31 de diciembre de 1999 de casi 100.000 hectáreas de terrenos en los que se encuentran unos 7.000 edificios e instalaciones muy diversas, áreas que previamente eran destinadas exclusivamente a la operación de las bases militares norteamericanas y seguridad del Canal.

El potencial económico de estas áreas representa una gran oportunidad para Panamá y también para los inversores extranjeros con intereses presentes o futuros en este país estratégico, ya que han salido a la luz amplios espacios con excelentes infraestructuras y localización que suponen oportunidades para distintos sectores.

En particular, los sectores con mayores posibilidades de desarrollo son el marítimo (servicios portuarios, abastecimiento de barcos, reparación de naves,...), logística (almacenamiento, transporte y manejo de mercancías), turismo (turismo de cruceros y ecoturismo), sector industrial orientado a la exportación y redistribución de productos (Zonas Procesadoras a la Exportación), sector forestal y sectores de tecnología avanzada e investigación (bioquímica, farmacología, medicina tropical, desarrollo de software...).

En función del empleo que se le ha dado a distintas zonas de las áreas revertidas, podemos desglosar las mismas en:

- Áreas protegidas para garantizar la sostenibilidad de la Cuenca del Canal
- Áreas de Producción Agroforestal
- Áreas de viviendas
- Áreas destinadas a suelo industrial, puertos y oficinas
- Áreas de uso diferido (con explosivos no detonados)



Fuente: Autoridad de la Región Interoceánica

En el mapa se observa como la mayor parte de las tierras revertidas ha sido considerada zona protegida para así garantizar la sostenibilidad de la Cuenca del Canal, de sus recursos hídricos y de su biodiversidad animal y vegetal. A continuación, y en función de la cantidad de hectáreas destinadas para un mismo fin, destacan las tierras reservadas a producción rural, esto es, áreas que serán empleadas para producción forestal, agrícola y pecuaria.

Las tierras destinadas a suelo industrial se encuentran situadas estratégicamente a ambos extremos del Canal, cerca de las ciudades de Panamá y Colón, y conectadas entre sí a través de un **sistema multimodal de transporte**. Con el desarrollo del sistema multimodal de transporte (desarrollo portuario, ferrocarril, carreteras y aeropuertos), Panamá quiere situarse como un único puerto con acceso a dos océanos.

### **Sistema Multimodal de transporte**

El concepto de centro logístico multimodal consiste en la posibilidad de transportar una mercancía desde el punto de origen (un extremo del Canal) hacia el punto de destino (el otro extremo) utilizando distintas formas de transporte para ello.

El sistema multimodal de Panamá, que conectará las ciudades de Colón y su Zona Libre con Panamá, estará formado por el Canal, un sistema portuario moderno de carga y descarga de mercancía, el ferrocarril transístmico, transporte aéreo y transporte auto-motor.

### **Puertos en áreas del Canal**

*Cristóbal:* se encuentra en el extremo atlántico del Canal, es el más grande del caribe panameño. Actualmente y tras su privatización es gestionado por Panama Ports, empresa subsidiaria de la Hutchison Wamphoa de Hong-Kong.

*Balboa:* es el puerto más importante del país, está ubicado en el extremo pacífico del Canal. También es manejado por la Hutchison Wamphoa. Este complejo portuario cuenta con una terminal de contenedores con capacidad para manejar 600.000 TEUS/año. Por otra parte, una vez acabada la tercera fase de mejoras, en la que el puerto de Balboa está inmerso, su capacidad aumentará considerablemente.

*Manzanillo International Terminal (MIT):* este reciente puerto de contenedores situado en el área del Colón, es gestionado por el consorcio panameño-estadounidense Moinsa-Stevedoring Service of America, siendo este último el operador de puertos más grande de Estados Unidos, este puerto de contenedores es considerado como el más moderno de Latinoamérica. La inversión realizada hasta el momento en esta terminal supera los 300 millones de dólares.

*Colon Container Terminal, S.A:* situado en Coco Solo, la taiwanesa Evergreen, una de las mayores compañías navieras del mundo, se adjudicó la concesión para la construcción y explotación de este otro puerto de contenedores del Caribe panameño cuya modernización ha significado una inversión de 110 millones de dólares.

Estos cuatro puertos, recientemente privatizados y modernizados, son administrados por empresas internacionales con gran experiencia en la gestión portuaria internacional, lo que garantiza unos altos estándares de calidad en el manejo y servicio de los mismos, esto unido a su excepcional posición geográfica, hacen que el sistema marítimo de Panamá se encuentre en una posición muy competitiva respecto a otros centros portuarios.

Cabe destacar que los puertos de Cristóbal, MIT y Coco Solo están en el área de la ciudad de Colón a unos metros de la zona libre más importante del mundo a excepción de la Hong-Kong, una zona franca que aglutina unas 1.350

empresas orientadas a la exportación y que originan un movimiento comercial de más de 10.000 millones de dólares al año.

### **Ferrocarril**

La privatización y rehabilitación del ferrocarril transístmico entre las ciudades de Panamá y Colón fue adjudicado a la empresa norteamericana Kansas City Southern Railway. La inversión total del proyecto, que espera ser concluido en el 2001, se estima en unos \$75 millones.

Una vez finalizada la línea ferroviaria, que será la parte fundamental del *Canal Seco* entre los puertos de Panamá y Colón, esta vía terrestre tendrá capacidad para desplazar unos 250.000 TEUS anuales de un océano a otro.

### **Sistema de transporte aéreo**

*Aeropuerto Internacional de Tocumen*: es el principal aeropuerto del país se encuentra a 15 minutos de la Ciudad de Panamá

*Aeropuerto Enrique A. Jiménez*: este aeropuerto situado a pocos minutos de la Ciudad de Colón y de la Zona Libre, está previsto ser modernizado para convertirse en un aeropuerto internacional que permita la operación de aviones de carga y pasajeros de tipo B-747-400. La privatización y desarrollo de este aeropuerto tendría también importantes beneficios para el sector turístico en el área del Caribe panameño.

*Howard*: la base militar norteamericana de Howard (verdadera joya de la corona de las instalaciones entregadas por los norteamericanos al Estado panameño y todavía por privatizar), situada en la costa del Pacífico, cuenta con una pista de 2.560 metros de largo además de otras instalaciones (hangares, edificios,...), que la hacen adecuada para el desarrollo de un centro de reparación y mantenimiento de aviones.

*Albrook. Marcos A. Gelabert*: la ex-base militar norteamericana cuenta con una pista de aviación a 10 minutos de la ciudad de Panamá. En la actualidad opera como un aeropuerto de jets y avionetas para los vuelos dentro del país.

## **Sistema de transporte terrestre:**

La construcción del segundo tramo (Madden – Colón) de la autopista Panamá-Colón, es el principal proyecto a desarrollar para crear un sistema eficiente de transporte de mercancías, complementario al ferrocarril, entre los dos extremos del Canal de Panamá.

El proyecto fue adjudicado a la empresa mexicana ICA, pero a pesar de las presiones de distintos agentes económicos de Colón, Zona Libre y Panamá ciudad, todavía no tiene intención de emprender las obras de este segundo tramo.

En definitiva, la situación geográfica de Panamá, el Canal, la Zona Libre de Colón, el centro bancario internacional, un desarrollado sistema portuario de alta capacidad, el inmediato canal seco y la existencia de infraestructura aérea hacen vislumbrar que Panamá puede convertirse en el medio/largo plazo en el centro de transbordo de contenedores y distribución de mercancías más importante de Iberoamérica.

## **Zonas Procesadoras para la Exportación (ZPE)**

Las zonas procesadoras son tierras destinadas a intentar paliar el déficit industrial de Panamá, atrayendo a industrias de diversos sectores a través de una serie de ventajas fiscales que las convierten en la mejor opción para los inversores que quieran montar una planta de producción en este país. El Gobierno de Panamá y la ARI han apostado por el desarrollo de esta herramienta para aumentar la actividad industrial en la zona del Canal.

A las zonas procesadoras a la exportación se les confiere el estatus de zonas francas, disfrutando de las siguientes ventajas e incentivos:

- Exoneración del 100% de todo impuesto directo o indirecto, contribuciones, tasas, derechos y gravámenes nacionales, sobre las empresas y toda la actividad, operación, transacción, trámite y transferencia de bienes muebles e inmuebles, compra e importación de equipo, materiales de construcción, materias primas, equipos, maquinarias, herramientas, accesorios, insumos y todo bien o servicio requerido para sus operaciones que se realicen dentro de las zonas procesadoras.
- Exención del 100% del impuesto sobre bienes inmuebles, ingresos por dividendos e intereses generados por acciones, bonos u otros títulos

valores emitidos por las empresas establecidas en las zonas procesadoras para la exportación.

- Exoneración del impuesto sobre bienes inmuebles, ingresos por dividendos e intereses generados por acciones, bonos u otros títulos valores emitidos por las empresas establecidas en las ZPE.
- La exoneración no se aplica a las compañías internacionales que pueden deducir en sus respectivos países los impuestos a ser pagados en Panamá. Cuando los productos de las ZPE son introducidos en el mercado panameño, deben pagar los respectivos impuestos de importación.
- Régimen Migratorio Especial para inversores, técnicos, ejecutivos y sus familiares.
- Las relaciones laborales dentro de las ZPE se rigen por normas especiales, siendo estas más flexibles que en el resto del territorio panameño.

Las empresas establecidas dentro de las Zonas Procesadoras están facultadas para fabricar, ensamblar, procesar o producir bienes o servicios para la exportación. La transferencia de materias o productos semielaborados a empresas está permitida dentro de la ZPE o a otras ZPE y zonas de libre comercio que operen en el país con fines de exportación (Zona Libre de Colón).

También se admite la transferencia temporal a empresas fuera de las ZPE para procesos de manufactura, ensamblaje, transformación, pruebas de calidad, reparación, empaque, etc. No está permitida la importación de productos terminados para su posterior reexportación.

Podrán establecerse dentro de las zonas procesadoras empresas dedicadas a actividades de producción de bienes y servicios en las categorías de: Empresas Manufactureras, de Ensamblaje, de Procesamiento de Productos Terminados o Semielaborados, de Exportación de Servicios y de Servicios Generales.

En la actualidad existen las siguientes Zonas Procesadoras:

- ZPE de Panexport; Gerente: Jorge Ulloa  
Teléfono: (507) 273 7008  
Fax: (507) 264-2459
- ZPE de Davis; Gerente: Víctor Julio Martínez

Teléfono: (507) 473-0198  
Fax: (507) 473-0198

- ZPE Telepuerto  
Gerente: Ricardo Muñoz  
Teléfono: (507) 220-4585  
Fax: (507) 220-1793
- ZPE Tocumen Export Processing Zone  
Gerente: Salomón Hanono  
Teléfono: (507) 263-4400  
Fax: (507) 269-9458
- ZPE ProExport Int. Development  
Gerente: José Amado  
Teléfono: (507) 263 62 61  
Fax: (507) 223-2535

### **Ciudad del Saber**

En las instalaciones de la antigua base militar de Clayton se desarrolla en la actualidad uno de los proyectos más innovadores de Panamá: El proyecto Ciudad del Saber.

La Ciudad del Saber es un espacio de 120 hectáreas destinado al establecimiento de instituciones académicas, empresas públicas y privadas de investigación y desarrollo, y un parque tecnológico con una incubadora de empresas.

Este marco académico y de investigación tecnológica y desarrollo de proyectos innovadores o con alto componente tecnológico es altamente propicio para el intercambio cultural y de ideas, siendo éste otro de los objetivos que se persigue con la creación de la Ciudad del Saber.

El Gobierno de Panamá también ha aprobado una serie de incentivos para las empresas dispuestas a instalarse dentro de los límites de la Ciudad del Saber:

- Exoneración de todo impuesto, contribución, tasa o derecho de importación sobre las máquinas, equipos, mobiliario, vehículos, artefactos e insumos necesarios para el desarrollo del proyecto.
- Exoneración del Impuesto de Transferencias de Bienes Muebles (ITBM) - análogo al IVA en España- sobre maquinarias, equipos, vehículos,

artefactos e insumos que adquiriera y que sean necesarios para el desarrollo del proyecto.

- Exoneración de cualquier impuesto, tasa, derecho o gravamen que grave el envío de dinero al extranjero cuando tal envío o transferencia de fondos se lleve a cabo para los fines del proyecto.
- Régimen Migratorio Especial para investigadores, técnicos, ejecutivos y sus familiares.

Adicionalmente, las empresas innovadoras que en el Tecnoparque Internacional de Panamá (TIP) produzcan, ensamblen, procesen bienes de alta tecnología o presten servicios de igual característica que podrán ser destinados a la venta en el mercado local o internacional, disfrutarán de los siguientes beneficios:

- Sus actividades, transacciones, trámites, y transferencia de bienes muebles e inmuebles, la compra e importación de equipo e insumos estarán 100% libres de impuestos directos, contribuciones, tasas, derechos y gravámenes nacionales.
- Igualmente estos mismos incentivos se aplican a todo bien o servicio requerido para sus operaciones, que se realicen dentro de las áreas del TIP, o con sello TIP y su capital estará libre de impuesto nacional directo, incluyendo los impuestos sobre patente o licencia.

En el Tecnoparque desarrollan sus operaciones en la actualidad 101 usuarios destacando empresas privadas además de varias instituciones públicas. Entre ellas sobresale la presencia de dos firmas españolas, Baratz y Soluziona. La primera está dedicada al desarrollo de soluciones de software para sistemas de información y data Warehousing, mientras que Soluziona, subsidiaria de Unión Fenosa, tiene la intención de establecer en Panamá el software factory para operaciones en Centro América y el Caribe.

Entre los sectores representados en el Tecnoparque destacan los relacionados con Internet y la telecomunicaciones: desarrollo de software, consultoría informática, capacitación y formación de recursos humanos en aplicaciones y negocios por Internet, seguridad electrónica y aplicaciones de comercio electrónico. Existen sin embargo otras empresas de sectores completamente innovadores como es el caso de Futuro Forestal, empresa dedicada a la comercialización de Bióxido de Carbono y reforestación tropical de maderas finas.

En este joven parque tecnológico, están presentes empresas panameñas, colombianas, francesas, españolas, inglesas y estadounidenses, lo que da una idea del mestizaje empresarial y cultural que ahí se produce.

Dentro del Tecnoparque destaca la presencia de una incubadora de empresas innovadoras o de alto componente tecnológico, donde este tipo de empresas puedan desarrollarse hasta estar preparadas para salir al mercado. Destaca aquí la presencia de empresas “*puntocom*”.

## **Turismo**

La Autoridad del Región Interoceánica ha apostado claramente por el desarrollo turístico de las joyas ecológicas y naturales que se encuentran en las áreas del Canal, zonas accesibles en poco tiempo desde las ciudades de Panamá y Colón.

Hasta la fecha la riqueza natural de Panamá y su potencial turístico había estado completamente ensombrecido, los diferentes gobiernos de Panamá no habían dado muestras de verdadero interés por el desarrollo de un sector que proporciona grandes beneficios a países vecinos del Caribe como Costa Rica, Santo Domingo, Cuba, Cartagena de Indias en Colombia, o Puerto Rico. Sin embargo, este país que es conocido casi exclusivamente por su Canal y la Zona Libre de Colón, cuenta entre otras ventajas con:

- Dos extensas costas accesibles en un mismo día, frente a la cuales se encuentran unas 1.520 islas, islotes y cayos. La costa del Pacífico tiene una longitud de 1.700 km. mientras que la del Caribe es de 1.288 Km.
- Una biodiversidad y riqueza animal y vegetal equiparable a la vecina Costa Rica. Ejemplo de esto es el récord mundial que Panamá tiene en cuanto a la cantidad de especies de aves vistas en un mismo lugar en un día.
- Existencia de una gran variedad cultural y antropológica ya que en Panamá todavía conviven ocho pueblos indígenas en diferentes regiones del país.
- El Canal de Panamá, obra de prestigio mundial que une dos océanos que pueden ser visitados en un mismo día.
- Existencia de la Zona Libre de Colón, el Centro Bancario en la ciudad de Panamá y el dólar como moneda nacional.

A pesar de esto, la casi nula promoción turística a nivel internacional, así como la escasez de infraestructuras son el claro talón de Aquiles para el desarrollo

en Panamá de esta industria limpia, principal fuente de ingresos en otros países del área.

Para paliar el déficit existente en el desarrollo turístico del país, el Gobierno y la Autoridad de la Región Interoceánica han adoptado medidas que incentivan la creación de industria e infraestructura turística.

La Ley 8 de 14 de junio de 1994 ofrece los siguientes incentivos fiscales para fomentar la inversión y desarrollo de la industria turística de Panamá:

1. Las personas naturales o jurídicas que se dediquen a dar servicio de hospedaje turístico (hoteles, pensiones, albergues...) con inversiones mínimas de \$300.000 en el área metropolitana y de \$50.000, excluyendo el valor del terreno, en otras áreas de Panamá, estarán exoneradas de
  - Impuesto de importación, gravámenes o derechos por 20 años sobre materiales, muebles y equipo.
  - Impuesto de inmueble por 20 años.
  - Impuestos sobre el capital por el término del desarrollo de la actividad.
  - Exoneración del impuesto sobre la renta causado por los intereses que devenguen los acreedores en este tipo de actividades.
  - Tasa del 10% de depreciación anual de los inmuebles, excluyendo el valor del terreno.
  
2. Las personas naturales o jurídicas que inviertan en los conjuntos monumentales históricos un mínimo de \$100.000, excluyendo el terreno, estarán exoneradas de
  - Impuesto de inmueble por 10 años sobre el terreno y 30 años sobre las mejoras.
  - Impuesto de la renta durante los 5 primeros años de actividad comercial y a partir de ese momento, en los siguientes 5 años, posibilidad de deducir como gasto las pérdidas sufridas durante los 3 ejercicios fiscales siguientes al período fiscal en que se produjeron tales pérdidas.
  - Impuesto de importación, por una sola vez, de los materiales, muebles y equipos para la construcción de estos establecimientos. En cuanto a la restauración, mantenimiento e iluminación de los conjuntos monumentales históricos, se reconoce la deducibilidad total del monto invertido.

3. La inversión turística en zonas declaradas de desarrollo turístico de interés nacional estará exonerada de

- Impuesto de inmueble por el terreno y mejoras por 20 años.
- Impuesto sobre la renta por 15 años.
- Impuesto de importación, contribución o gravamen e impuesto de transferencia de bienes muebles por 20 años, sobre la importación de materiales y equipos para la construcción y equipamiento de los establecimientos.
- Impuestos, contribuciones, gravámenes o derechos de cualquier clase o denominación que recaigan sobre el uso de los muelles o aeropuertos construidos por la empresa por el término de 20 años.

4. Incentivos a la inversión

- Es deducible el 50% de las sumas invertidas por personas naturales o jurídicas en la compra de bonos, acciones y demás instrumentos nominativos emitidos por la empresa turística

Por su parte la Autoridad de la Región Interoceánica ha creado una serie de planes maestros de desarrollo de proyectos específicos entre los cuales están el desarrollo turístico de Amador, el desarrollo del Fuerte Sherman - San Lorenzo, la Villa Ecoturística de Gamboa y el proyecto turístico del Fuerte Kobbe.

A lo largo del Canal de Panamá se han creado una serie de atractivos turísticos que conforman el corredor turístico. Entre los objetivos principales del sector del Canal está el desarrollo de la industria de cruceros tanto en el sector Caribe como en el Pacífico.

## 9. OPORTUNIDADES DE NEGOCIO

A continuación y como resumen final de las oportunidades de comercio e inversión desarrolladas a lo largo de este estudio, se recoge un cuadro sintético que representa las distintas fuentes de oportunidades de negocio que giran en torno al Canal y los distintos aspectos a tener en consideración.

<b>EN TORNO AL CANAL DE PANAMA</b>	<b>MANTENIMIENTO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• División de Contratos de la ACP</li> <li>• Presupuesto Anual</li> <li>• Proveedores: mejor precio</li> </ul>
	<b>AMPLIACION</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programas de mejoras y modernización</li> <li>• Ampliación Canal</li> <li>• Ampliación de la Cuenca del Canal</li> </ul>
	<b>SECTOR MARITIMO Y PORTUARIO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Logística</li> <li>• Astilleros</li> <li>• Abastecimiento y equipamiento de buques</li> <li>• Otros</li> </ul>
<b>EN LAS AREAS REVER- TIDAS</b>	<b>TURISMO</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivos fiscales</li> <li>• Ecoturismo</li> <li>• Cruceros</li> <li>• Turismo de Negocios</li> </ul>
	<b>INDUSTRIA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivos fiscales</li> <li>• Zonas Procesadoras</li> <li>• Sectores</li> </ul>
	<b>CIUDAD DEL SABER</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivos fiscales</li> <li>• Empresas tecnológicas</li> </ul>

## **a.- Oportunidades en cuanto al mantenimiento del Canal**

La ACP destina una cantidad importante del presupuesto anual para el mantenimiento y conservación del Canal y sus instalaciones. Dado el tamaño de esta *empresa*, hay una gran diversidad en cuanto a los bienes y servicios que la Autoridad del Canal necesita periódicamente (máquinas, herramientas, pintura, software, servicios de consultoría, accesorios, material eléctrico,...).

Del presupuesto del 2003, 521 millones 548 mil dólares corresponden a gastos de operación y 136 millones 117 mil dólares son para inversiones. Según el proyecto de presupuesto, a servicios personales se destinarán 310 millones 825 mil dólares, mientras que a servicios no personales se han asignado 52 millones 990 mil dólares. Para transporte, alimentación y hospedaje, se asignan un millón 057 mil dólares. Para viáticos y movilización local se destinan un millón 656 mil dólares. En el renglón de servicios contratados a terceros se han presupuestado 40 millones 514 mil dólares y para seguros tres millones 863 mil dólares. En el renglón de prestaciones laborales, la ACP ha destinado 40 millones 560 mil dólares. También se asignan 29 millones de dólares al Tesoro Nacional en concepto de Tasa/S Público.

Mientras que en el presupuesto de inversión se ha dado mayor importancia al proyecto de modernización, al destinar 80 millones 121 mil dólares. Para proyectos de rehabilitación, el proyecto contempla 21 millones 340 mil dólares. Para proyectos de generación de energía eléctrica, un millón 986 mil dólares. Para distribución de agua potable, se han estimado 11 millones 668 mil dólares. La ACP ha asignado 9 millones 191 mil dólares para seguridad y medio ambiente y tres millones para tecnología y comunicación.

El administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, dijo que los proyectos de inversión requieren de mayores recursos. La ACP programa incrementar el peaje del tránsito de los barcos por el Canal para poder cumplir con los proyectos de inversión.

Las adquisiciones de la ACP son llevadas a cabo por la División de Contratos, esta entidad es quien publica a través de diferentes medios (internet, tablón de anuncios y prensa) todas las demandas de bienes y servicios que tiene el Canal. Para la empresa española que no tenga sede física en Panamá la mejor forma de seguir de cerca las oportunidades comerciales que genera el mantenimiento del Canal es, como ya se explicó más ampliamente en el punto 6 de este estudio, a través de la pagina web del Canal ([www.pancanal.com](http://www.pancanal.com), en el apartado de “compras y contratos”).

Los contratos más suculentos (licitaciones) están abiertos a concurso internacional y representan una parte importante del presupuesto anual de la entidad canalera. Tanto si la empresa se presenta a una licitación (superior a \$100.000) como a una compra simplificada (\$10.000-\$100.000) deberá tener en cuenta que, pese a que puede haber excepciones, el factor determinante para lograr la adjudicación de un proyecto es el menor precio ofertado.

Siguiendo estas pautas, la empresa española está en condiciones de aumentar paulatinamente su cuota de mercado como proveedor del Canal de Panamá, ya que la imagen país que España tiene en Panamá es favorable y las propuestas españolas son bien recibidas por ser sinónimo de una buena relación calidad-precio.

### **b.- Oportunidades tras la ampliación del Canal**

A pesar de que las series históricas sobre el tamaño de los barcos que transitan por el Canal y su capacidad de carga, la evolución del sector naviero mundial y las tendencias del comercio marítimo internacional, indican que el Canal debe ampliarse, el interrogante que se plantea es cuándo se debe llevar a cabo la ampliación.

El profesor Jiro Hitotsuyanagi, economista marítimo y experto en el Canal de Panamá del Instituto del Canal (dependiente de la Universidad de Panamá), sostiene al igual que la institución a la que pertenece, que el Canal debe ampliarse pero no por el momento. Según esta línea de opinión, la ampliación del Canal a través de la construcción del tercer juego de esclusas no debería realizarse hasta el 2015-2020, siendo en este período cuando se optimizaría este proceso.

Sin embargo, la ACP apuesta por adelantar los estudios que se realizan en la actualidad, y que se espera finalicen en el 2005, para comenzar el proceso de toma de decisiones sobre posibilidades de ampliación y la búsqueda de la financiación exterior necesaria para la realización de esta obra.

Por otra parte, tras la reversión del Canal a manos panameñas, el Canal y las decisiones sobre su futuro van ya teniendo poco a poco mayor tinte político. A pesar de que la ACP nació como una entidad autónoma del gobierno y su misión es gestionar y administrar privativamente y de la mejor forma posible en el Canal, el protagonismo que tiene el activo más representativo del país hace que el Canal de Panamá sea fuente de discusión pública y política.

El prestigio que supondría para un gobierno ser el adalid de la ampliación del Canal, hace pensar que este tema difícilmente se mantendrá al margen de la vida política del país. Es por esta razón que, si bien analíticamente, en función de flujo de ingresos y gastos esperados tras la ampliación, las obras para la construcción del tercer juego de esclusas no deberían comenzar antes del 2010, puede haber presiones externas a las puramente econométricas que incentiven el adelanto de las obras de ampliación del Canal.

El monto de la ampliación del Canal dependerá de los proyectos que se lleven a cabo pero en principio, la construcción del tercer juego de esclusas implicaría unos 5.000 millones de dólares, dedicados a servicios de ingeniería, excavación y dragado, construcción de embalses y proyectos hidroeléctricos, nuevas compuertas y sistemas informáticos, construcción de canales y sistemas de trasvase de agua, puentes y compra de maquinaria pesada, entre otros. La puesta en marcha de proyectos alternativos o complementarios al tercer juego de esclusas (un cuarto carril, sincroelevador, pilas laterales, bombeo de agua semisalada) establecerán el monto millonario final de este proyecto.

Antes de la construcción del tercer juego de esclusas hay que dar solución al tema de la capacidad de agua de la Cuenca del Canal. La ACP comenzó la profundización del Lago Gatún en el 2003, para de esta forma aumentar en 6 esclusajes la capacidad hídrica de la Cuenca. Sin embargo si se quiere construir un tercer juego de esclusas sería necesario disponer de una mayor cantidad de este recurso y este es un tema muy complicado socialmente.

La ACP, mediante la ampliación de la Cuenca del Canal hacia el lado Oeste del país, estudia la posibilidad de construir algún embalse. Este embalse, que inundaría varios miles de hectáreas en los actualmente residen 30.000 campesinos y población indígena, duplicaría el número de esclusajes del Canal, pero a costa de desplazar de sus tierras a gran número de personas que se oponen a esta medida.

Será determinante que el Gobierno, que lleve a cabo la ampliación de la Cuenca, sea capaz de compensar el esfuerzo que, para el colectivo afectado, supone ser movilizado y trasladado en beneficio de todo el país. El Estado y la ACP deberán buscar tierras alternativas para estos pobladores, así como destinar una cantidad de fondos suficiente para indemnizar al 1% de la población total del país que resultaría afectada directamente por este proyecto. De lo contrario la confrontación social hará que sea muy difícil para la ACP y muy impopular para el gobierno desarrollar el plan de ampliación del Canal de Panamá.

### **c.- Oportunidades en el sector marítimo y portuario**

El sector marítimo y portuario de Panamá ofrece importantes oportunidades de negocio en los sectores relacionados con el manejo de mercancías y barcos.

El sector de logística (siendo la logística el proceso integral que comprende el flujo físico de mercancías desde su punto de origen al destinatario final y el de toda la información asociada al movimiento y situación de las mercancías), tiene en Panamá un país que, al amparo del Canal, quiere convertirse en un centro internacional de trasbordo de mercancías, dentro del cual los servicios de operadores logísticos ocuparán un papel destacado.

La reparación y mantenimiento de barcos será otra de las actividades que se desarrollarán en los puertos que dan entrada al Canal. El sector de astilleros se beneficiará de las más de 14.000 naves de alto y pequeño calado que anualmente cruzan el Canal. Del mismo modo, las empresas que se dediquen al abastecimiento y equipamiento de las necesidades de material y repuestos de estas naves tendrán un amplio mercado, así como los proveedores de estas firmas.

En concreto la Autoridad Marítima Portuaria pretende dar concesiones para la gestión de los 12 puertos estatales que hay en Panamá. La concesión implicaría la rehabilitación previa del puerto en cuestión. La empresa interesada debe realizar los estudios pertinentes y presentar las actividades que desea realizar. La concesión se cedería por unos años con carácter renovable.

A parte de los puertos estatales, la Autoridad Marítima Portuaria está abierto al negocio de las industrias marítimas auxiliares. Si el inversionista identifica un punto de interés para su empresa debe realizar una solicitud. Como servicios auxiliares a los que se podría optar están el avituallamiento de buques, diessel, pilotaje, control de la contaminación, etc.

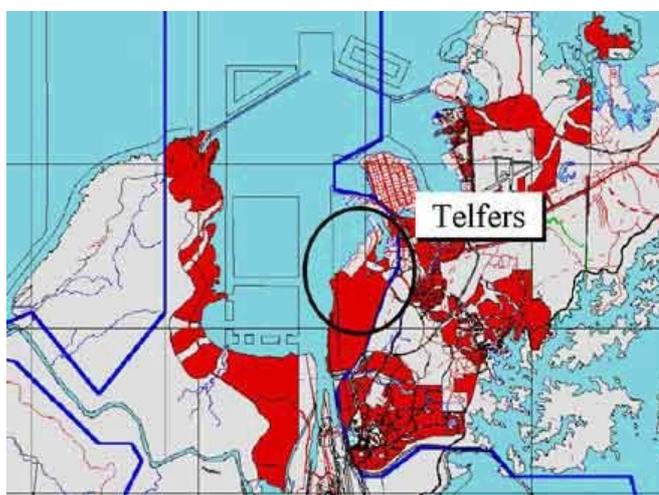
Además de esto también existe la posibilidad de que una empresa esté interesada en explotar recursos marinos. Para ello también se le puede pedir un permiso, no concesión, a la autoridad Marítima Portuaria para poder llevar a cabo esta actividad. La Autoridad Marítima Portuaria proveerá a la empresa en cuestión de toda la información que tenga facilitándole asimismo el procedimiento de inversión.

También la ARI ofrece la concesión para la implantación de tres puertos en la zona del Pacífico oeste, uno de contenedores, otro de uso general (estos dos

últimos cerca de la base de Howard, que cuenta dentro de sus 1.500 ha. con una pista de aterrizaje de 2.600 metros de largo y terminal de pasajeros, constituye una pequeña ciudad. Howard está valorada en 1.500 millones de dólares y ya ha despertado el interés de varios conglomerados internacionales) y otro puerto turístico, éste último en el mismo Costway, con la intención de poder hacer frente a la demanda de cruceros que el IPAT pretende promover en su objetivo de convertir a Panamá en un centro turístico por excelencia. Las empresas interesadas en el desarrollo del proyecto deberán demostrar su capacidad y experiencia en el sector así como haber obtenido el certificado AWS/ISO 9001.

Otro proyecto para el que la ARI busca inversores es la construcción y gestión de puertos, unidades económicas, industria mediana y pequeña, tecnología, fibra óptica, etc. en la isla de Telfers (isla de 15 ha. situada en la entrada atlántica del Canal y comunicada por carretera y por el ferrocarril interoceánico con el puerto de Cristóbal).

También en la zona del Atlántico, incentivará la ARI la construcción de un puerto de cruceros en la zona de Pulpito, este proyecto con vistas a desarrollarse durante el periodo 2006-2007.



Fuente: [www.ari-panama.com](http://www.ari-panama.com)

La construcción, administración y operación de un centro de almacenamiento de combustible en un área de 29 ha. en Coco Solo, al lado del puerto de la

Evergreen, era un proyecto de la ARI que ha cambiado su orientación debido a la venta de la Isla Margarita, para uso turístico, a una corporación china. Es por esta razón que el área ha sido dividida en dos parcelas susceptibles de convertirse en una zona de reparación y mantenimiento de contenedores (área rayada).



Fuente: [www.ari-panama.com](http://www.ari-panama.com)

Otros sectores relacionados con la actividad portuaria en los que habrá oportunidades de negocio son: reparación y mantenimiento de contenedores, empresas consignatarias, de aduanas, servicios de carga,...

Buena parte de estas oportunidades están en el área de la Provincia de Colón, ya que además del Canal, cuenta con la segunda Zona Libre del mundo por volumen de operaciones, situada a escasos minutos de los puertos y en fase de ampliación de sus infraestructuras al hilo del ya comentado Centro Logístico Multimodal de redistribución de mercancías.

Para recibir información en detalle sobre las oportunidades de inversión de la ARI en el sector marítimo podrá contactar con esta institución a través de

- Correo electrónico: [gcardenas@ari.gob.pa](mailto:gcardenas@ari.gob.pa)
- Tlfo: (507) 211-9700
- Fax: (507) 211-0485

#### **d- Oportunidades en turismo**

A Panamá le faltan dos cosas para que su sector turístico “explote”: promoción internacional e infraestructuras terrestres (carreteras) y aéreas (aeropuertos cerca de los núcleos turísticos).

La cantidad de recursos naturales y de biodiversidad de Panamá es sin lugar a dudas equiparable a la de Costa Rica, país donde la industria turística representa una de las mayores contribuciones al PIB del país. Además el país cuenta con otros atractivos adicionales (uso del dólar, Zona Libre, Canal de Panamá...) que harán al país más atractivo turísticamente una vez se consigan derribar los obstáculos mencionados.

La ARI tiene otro proyecto de inversión que va a atraer el turismo a Panamá es una concesión para crear una zona de desarrollo urbano sostenible y de conservación del medio ambiente, que dispone de un campo de golf en el centro, es una zona que se encuentra entre Davis y Espinar en la provincia de Colón. La ARI cedería el aprovechamiento de ese campo en contraprestación al desarrollo urbano antes citado.

Uno de los esfuerzos más relevantes que ha hecho Panamá para fomentar la industria sin chimenea es la aprobación de la Ley 8 de 14 de junio de 1994, por la cual se incentiva el desarrollo turístico de Panamá, a través de la exoneración de todos los impuestos (renta, inmueble, importación...), entre 5 y 30 años en función del capital invertido.

A pesar de este esfuerzo queda mucho todavía por hacer para que Panamá alcance cotas de ingresos por turismo similares a la de otros países caribeños. En particular, en el tema de infraestructuras, sólo la costa pacífica tiene una buena vía terrestre que comunica a todo el país (la carretera Interamericana), en cambio en la parte del país con mayor potencial turístico dada la abundancia de recursos naturales, la franja caribeña, faltan vías de acceso. De los más de 1.200 Km. de costa que Panamá tiene en el Caribe, sólo hay tres núcleos con un mínimo desarrollo turístico: Isla Grande en la región de Portobelo, Bocas del Toro y San Blas (esta última zona, de una gran belleza, es administrada de forma autónoma por el pueblo Kuna, que no permite la inversión foránea). Por tanto es necesario la construcción de carreteras que comuniquen transversalmente el país, así como la adaptación de algunos aeropuertos existentes para que puedan recibir aviones de tamaño medio.

Cabe sin embargo destacar las oportunidades existentes en las áreas revertidas de Panamá. La Autoridad de la Región Interoceánica (ARI) quiere desarrollar proyectos turísticos en ciertas zonas revertidas, en las que por su

situación geográfica y por las instalaciones norteamericanas existentes, se considera que hay buenas posibilidades para el desarrollo turístico. En concreto, la ARI busca actualmente inversores dispuestos en desarrollar proyectos turísticos en estas áreas:

Amador.- es un conjunto de tres islas situadas entre la ciudad de Panamá y el Canal, donde se están implantando dos hoteles, un puerto deportivo y un muelle para cruceros. Para esta zona Frank Ghery (creador del Guggenheim) ha diseñado el Acuario de las Américas, un centro de biodiversidad marina que puede convertirse en un importante reclamo de Panamá a nivel internacional. Además de esto, la ARI pretende sacar a licitación un sistema de transporte para esta zona consistente en un tren que realice el recorrido de Amador, fomentando así el transporte público y aliviando la zona del transporte particular.

Kobee.- La ARI está desarrollando un complejo turístico que se encuentra ya en fase de construcción.

Sherman.- ex-base norteamericana situada en el área costera de Colón, dentro de una selva tropical de 11.000 ha., declarada zona protegida por el Estado panameño y próxima al fuerte colonial español de San Lorenzo y a la Ciudad de Colón. Este complejo que, entre otras instalaciones, cuenta con una pista de aterrizaje de 800 metros de largo, constituye una de las mayores posibilidades para el desarrollo de un gran proyecto turístico. La ARI va a sacar a licitación la explotación de dos parcelas de 6 hectáreas y 4 hectáreas sucesivamente en Playa Diablo, para fomentar un turismo ecológico y de relax.

Otros proyectos desarrollados por la ARI son en Gamboa (pequeños hoteles de ecoturismo), Espinar (puesta en marcha y gestión de una escuela de hostelería) y en el Cerro Ancón (teleférico, actualmente en la fase de diseño final).

Algunas firmas hoteleras ya se han establecido en las áreas revertidas destinadas a uso turístico. Entre ellas destaca el hotel Meliá Panamá Canal, en la antigua Escuela de las Américas y el Gamboa Resort, ambas a orillas del Lago Gatún.

Correo electrónico: [gcardenas@ari.gob.pa](mailto:gcardenas@ari.gob.pa)

Tlfo: (507) 211-9700

Fax: (507) 228-7488 / 228-1698

Finalmente, cabe destacar que Panamá ha logrado situarse, como un nuevo destino en el turismo de cruceros del Caribe. Utilizando sobretodo el muelle 6 de Panamá Ports y en el muelle de Rodean, ambos en la zona de Colón. Es por esto que también ahora se intente promover un turismo de cruceros en la zona del Pacífico y por eso la ARI va a sacar a licitación la construcción del puerto anteriormente citado en la zona del costway, fomentando así también la otra costa del país. Cabe destacar el éxito de la temporada de cruceros 2003-2004, que pasaron de 147 cruceros en la temporada anterior a 217 cruceros en esta temporada, como lo muestra el Cuadro No. 23. De los 304,712 pasajeros que arribaron en los cruceros, desembarcaron más del 47%, los cuales tomaron alguna de las giras a diferentes sitios turísticos del país. Cifras preliminares indican que entre las giras más vendidas están la del paseo por el ferrocarril (32,103 turistas), las Esclusas de Miraflores (18,973 turistas), Ciudad de Panamá (18,526 turistas), Portobelo (11,031 turistas), beneficiándose sectores como transporte y restaurantes. El aumento de la actividad también se manifiesta por un incremento de 8.8% en la ocupación de los hoteles de la Ciudad de Panamá.

Por otra parte, la ciudad de Panamá parece consolidarse como el más importante destino centroamericano en el turismo de negocios y convenciones. La recientemente estrenada Secretaría del ALCA, traerá durante dos años a gran número de personas procedentes de las 34 delegaciones que participan en las negociaciones de este tratado comercial que involucra a todo el continente americano, a excepción de Cuba. Este turismo se une al turismo de negocios que visita anualmente el país atraído por el Centro Bancario de Panamá y la Zona Libre de Colón; y el de convenciones, que tiene en Panamá un país equidistante y con buenas comunicaciones aéreas con el resto del continente.

#### **e.- Oportunidades en el sector industrial**

Las posibilidades de negocio en el sector industrial de un país de servicios como es Panamá son reducidas, estas se encuentran básicamente en las zonas francas y en algunos proyectos ofrecidos en concesión por la ARI.

El mercado panameño de bienes industriales es pequeño, sin embargo, las Zonas Procesadoras para la Exportación (ZPE) ofrecen además de beneficios fiscales, ventajas comparativas en logística, relativas a la posición geográfica del país y sus buenas comunicaciones aéreas y marítimas.

Establecerse por tanto en alguna de las ZPE existentes será interesante para aquellas empresas manufactureras, de ensamblaje o producción de productos terminados o semielaborados, que consideren a Panamá como un buen puente de acceso hacia los distintos mercados de la región.

Por su parte, la ARI tiene en la antigua base americana de Howard (que hasta la fecha de reversión fue la base militar estadounidense más grande fuera de los Estados Unidos) el activo más valioso de las privatizaciones que lleva cabo.

La base de Howard que ,como ya hemos comentado anteriormente, cuenta dentro de sus 1.500 ha. con una pista de aterrizaje de 2.600 metros de largo y terminal de pasajeros, constituye una pequeña ciudad donde la consultora IFC, perteneciente al Banco Mundial, considera que lo más idóneo es el establecimiento de un centro de mantenimiento y reparación de aviones, consolidación de carga y otras actividades relacionadas, dentro de una “zona económica especial”.

La ARI pretende también sacar a licitación unas parcelas de 40, 50, 60 hectáreas para desarrollo urbano en las zonas de Espinar y Davis, en la zona de Colón.

Asimismo, en la zona de Emperador y Gamboa existe una parcela de tierra antiguamente utilizada por los estadounidenses como polígono de tiro que cuenta con 20.000 hectáreas y lo que quiere la ARI es sacar esta parcela a licitación para que la empresa que se haga cargo del proyecto la limpie de municiones no detonadas y la utilice por 20 años, con posibilidad de comprarla al finalizar el plazo establecido.

Correo electrónico: [gcardenas@ari.gob.pa](mailto:gcardenas@ari.gob.pa)

Tlfo: (507) 211-9600 / 211-9700

Fax: (507) 228-7488 / 228-1698

#### **f.- Oportunidades en la Ciudad del Saber**

La Ciudad del Saber, situada en las instalaciones de la ex-base militar de Clayton, cuenta con disponibilidad de locales de oficinas para aquellas empresas tecnológicas que deseen beneficiarse de los incentivos fiscales existentes en el recientemente creado *Silicon Valley* panameño.

En esta área incubadora de ideas coexisten universidades públicas y privadas, instituciones internacionales de cooperación y desarrollo e instituciones de

investigación biológica, con empresas de consultoría, soluciones de software, comercio electrónico e internet.

La Ciudad del Saber representa la mejor opción para aquellas empresas tecnológicas o de I+D que quieran establecerse en Panamá.

Fundación Ciudad del Saber  
- [www.ciudadelsaber.org.pa](http://www.ciudadelsaber.org.pa)  
- Tel: (507) 317-0111/ 317-0116  
- Fax: (507) 317-0118

## FUENTES

- Biblioteca del Canal
- Autoridad del Canal de Panamá: <http://www.pancanal.com/esp/index.html>
- Autoridad de la Región Interoceánica: <http://www.ari.gob.pa/>
- Autoridad marítima y portuaria
- Instituto del Canal de Panamá
- Artículos de prensa de los diarios panameños La Prensa, El Panamá América, El Universal y del Financial Times
- Informe Anual 2002-2004. Autoridad del Canal de Panamá.
- Informes del Ministerio de Economía y Finanzas
- Historia del Canal de Panamá y sus adelantos operacionales. 1914-1999
- Estadísticas panameñas.
- El faro 2004
- Revista La Ruta nº2. Edición especial alusiva al trabajo realizado por el instituto y la JICA (1996-2001). ED. Octubre 2001. Instituto del Canal y estudios internacionales. Estafeta universitaria, Panamá, República de Panamá.
- Artículos sobre el canal de Panamá (modernización y plan de expansión del canal). Autor: Mgstr. Esteban Martínez Lasso. Octubre 2001.
- Museo del Canal Interoceánico de Panamá:  
<http://www.panamatravel.com/pcmuseum/pcmuseum.html>
- Zona Libre de Colón: [www.colonfreezone.com](http://www.colonfreezone.com)
- Ciudad del Saber & Tecnoparque. [www.ciudadelsaber.org.pa](http://www.ciudadelsaber.org.pa)
- Cámara de Comercio de Panamá. [www.panacamara.com](http://www.panacamara.com)
- Instituto Panameño de Turismo. [www.ipat.gob.pa](http://www.ipat.gob.pa)
- Portal de Panamá. [www.pa](http://www.pa)
- CNN. <http://www.cnn.com/SPECIALS/1999/panama.canal/>
- Otras webs de interés:

Autoridad Nacional del Ambiente: [www.anam.gob.pa/](http://www.anam.gob.pa/)

Contraloría: [www.contraloria.gob.pa/](http://www.contraloria.gob.pa/)

Municipio de Panamá: [www.municipio.gob.pa/](http://www.municipio.gob.pa/)

Ministerio de Economía y Finanzas: [www.hacienda.gob.pa/](http://www.hacienda.gob.pa/)

Web de la Presidencia: [www.presidencia.gob.pa/](http://www.presidencia.gob.pa/)

La Prensa: [www.sinfo.net/prensa/](http://www.sinfo.net/prensa/)

Panamá América y La Crítica: [www.epasa.com/](http://www.epasa.com/)

El Universal: [www.eluniversal-pma.com/](http://www.eluniversal-pma.com/)

Finalmente, queremos agradecer la atención y colaboración prestada en la elaboración de este estudio a:

- Lilibeth de Lanconi. especialista en relaciones públicas en la Oficina de Coordinación del Despacho del Administrador de la ACP.
- Gilberto Marulanda. Profesor en la universidad e Panamá y miembro del centro de estudios del instituto del canal de Panamá y estudios internacionales en la biblioteca Simón Bolívar.
- Walter Myers III. Coordinador de logística de la Autoridad de la Región Interoceánica.
- Hernando Arias. Director de planificación y desarrollo del Sector Marítimo de la Autoridad Marítima y Portuaria de Panamá.
- Eduardo Hevia. Gerente de Mantenimiento de las esclusas de Miraflores.
- Luz Pinzón. Gerente Sección Compras y Contratos de la ACP.
- Carlos Vargas. Supervisor del Dto. de Meteorología e Hidrología de la ACP.
- Jiro Hitotsuyanagi. Economista marítimo, experto JICA. Profesor del Instituto del Canal.
- Octavio Tapia Lu. Director del Instituto del Canal

Panamá, Enero de 2005