



Análisis del impacto de la ampliación del Canal de Panamá y su importancia en el Comercio Internacional.

INFORME DE PASANTÍA A PANAMÁ

**Maryi Lizeth Urrego Ossa
Esthefania Deossa Castro**

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2014

Análisis del impacto de la ampliación del Canal de Panamá y su importancia en el Comercio Internacional.

INFORME DE PASANTIA - PANAMÁ

**Maryi Lizeth Urrego Ossa
Esthefania Deossa Castro**

Informe de pasantía presentado para optar al título de:
Negociador Internacional

Línea de Investigación:
Negocios Internacionales, Comercio Exterior.

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2014

Agradecimientos

Queremos agradecer a nuestras respectivas familias por apoyarnos siempre en este proceso académico desde el principio hasta el fin de manera incondicional, también a los amigos y compañeros, además es la oportunidad para agradecer a los maestros, por los cuales tuvimos un alto nivel de aprendizaje a lo largo de la carrera y debido a ello pudimos afianzar nuestros conocimientos en la Pasantía; finalmente queremos brindar un agradecimiento muy especial a Gustavo Londoño Ossa, por guiarnos en este camino del ciclo profesional con tal profesionalismo y amabilidad además, por ser guía fundamental en Panamá.

Resumen

Panamá es un importante país para el comercio internacional, dada su ubicación, ya que por el canal que se encuentra ubicado en este, se une el Océano Atlántico y el Océano Pacífico; por lo tanto los países pueden enviar sus mercancías de un continente a otro a través de buques y naves que pasan por el canal. Dadas las dimensiones con las que cuenta el canal actualmente, los buques que transitan por allí no permiten la optimización de envío de mercancías a los países, obligando el uso del canal de una forma más frecuente incrementando entre otras cosas los costos, tiempos de entrega, etc.

Panamá, siendo consiente de todo el potencial con el que cuenta, y luego de rigurosos análisis decide ampliar el canal, permitiendo que por este transiten buques con mayor capacidad. Esta ampliación genera una serie de impactos positivos y negativos en el país a nivel económico, social y ambiental; a nivel económico porque con la ampliación el país podrá generar mayores ingresos, ya que será posible que transiten además de los buques que transitan hoy, buques de mayores medidas; a nivel social, proyectos de esta magnitud generan empleos y apuntan al desarrollo del país; a nivel ambiental inicialmente podría considerarse que genera impactos negativos dado que es necesario sacrificar selvas, talar árboles y sacrificar hábitats de las especies que habitan allí; además es necesario analizar los impactos de esta ampliación en el comercio internacional, ya que con esta es posible que los países europeos y asiáticos envíen buques de mayores medidas o “post-panamax” al continente americano ya que antiguamente no podían hacerlo porque no tenían por donde pasar, el flujo de mercancías aumenta y los países comenzarán a optimizar sus costos dado que tendrán la oportunidad de enviar más mercancías en un solo viaje.

Este tipo de cambios, son realizados dada la globalización, que exige que día a día los países tengan todas las facilidades para comunicarse entre sí para lograr la dinamización de sus economías de la forma deseada.

Palabras clave: Panamá, ampliación, buques, mercancías, impactos, países.

Abstract

Panama is an important international trade country, because of the position that is located, the Pacific and Atlantic Ocean get together, for that reason, world countries can send their goods from one continent to another through ships that goes across the channel.

Due to the dimensions that the channel has nowadays, the ships that crosses it, doesn't allows the optimization sending goods to the countries, obeying them to use the channel frequently which could cause raising the rates, taxes, freights, lead times and some others.

Being conscious of the potential they have and before strong studies, Panama decided to amplify the channel, which allow bigger and more capacity ships goes through it.

This amplification generated some positive and negative impacts for the country in economic, social and environmental terms, in the economic level the amplifying could bring higher earnings, because bigger ships with more loads would transit the channel, talking about social level those kind of projects generate employment and increase the country development, in the environmental case, at the beginning could being considerate the negative impacts that this project can cause because of there is a forest sacrifice about deforestation and damage to the animal habitats which live there, also is necessary to analyze the impacts for the international trade given that mainly European and Asiatic countries will send ships with higher sizes or "pos-panamax" to the American continent, the goods flow increase and countries would start optimizing their costs due to they could have the opportunity to send their ware in just one journey.

Those kind of changes, are possible because of the globalization, that makes countries day per day have more facilities for communicate each other and reach their dynamization of their economies in the ideal way.

Keywords: Panama, amplification, ships, ware, impacts, countries.

Contenido

Resumen	VII
Abstract	VII
Introducción	1
1. Descripción del componente metodológico	3
1.1. Tema de estudio	3
1.2. Objeto de estudio.....	3
1.3. Planteamiento del problema.....	4
1.4. Objetivos.....	5
1.4.1. <i>Objetivo general</i>	5
1.4.2. <i>Objetivos específicos</i>	5
1.5. Justificación	6
2. Estado del arte	8
3. Desarrollo de la temática	11
4. Conclusiones y recomendaciones	17
4.1. Conclusiones.....	17
4.2. Recomendaciones.....	17
Referencias bibliográficas	19
ANEXOS	21
Anexo: Nombrar el anexo A.....	21

Introducción

La idea de realizar el informe de la Pasantía sobre la ampliación del Canal de Panamá, surge de la inquietud por conocer cómo se realizará este proyecto, cuál será el proceso y las razones principales que lo motivan; al ser un punto geo estratégico fundamental para el comercio internacional a nivel mundial y una obra arquitectónica de gran envergadura finalizada el 15 de Agosto de 1914, época en la que las enfermedades tropicales y el poco avance tecnológico eran aspectos generadores de dificultad para que proyectos de este tipo fueran realizados, sin embargo fue ejecutado y hoy en día es uno de los lugares más elogiados y que mayor impacto genera en sus visitantes; para dar una idea al lector de la magnitud que tiene el Canal: “El Corte Culebra fue excavado a través de roca y piedra caliza, con este material se podría erigir hasta 63 pirámides iguales a las de Egipto” El Canal de Panamá (2014). Ampliación Del Canal. Folleto informativo, p.p 2.

Por otra parte, gracias a esta ampliación, Panamá se consolidará como el centro logístico y de conectividad más importante de las Américas debido a su accesibilidad y al alto nivel de desarrollo que posee en cuanto a infraestructura, servicios logísticos y de transporte; siendo rescatable la importancia y el aprovechamiento que le dan al sistema ferroviario como forma de transporte interno de mercancías.

Continuando con el tema, esta ampliación pretende profundizar y ensanchar el lago Gatún y el corte culebra, además de la construcción del tercer juego de esclusas, el cual consiste en construir dos nuevos complejos de esclusas, uno ubicado en el Atlántico y otro en el Pacífico, donde las tinas permitan la reutilización del agua.

En añadidura a lo anterior, otra de las mejoras que se pretenden lograr con esta ampliación es el tener compuertas rodantes, todo esto para facilitar el paso de buques de mayor tamaño como los Postpanamax, permitiendo así agilizar los procesos de transporte internacional, donde repercute positivamente en el nivel de servicio de cada empresa y compañía de servicios logísticos que desea realizar estos tránsitos, para que al final de todo el proceso sea el cliente el que esté satisfecho.

Además es de resaltar que Panamá no es solo reconocida por su Canal y operaciones logísticas, ya que tiene un sector financiero y de construcción altamente desarrollados siendo el primero calificado con uno de los mejores valores que da Standard & Poors como calificadora de riesgos, la cual es “BBB”

Ranking de Standards and Poor’s, Calificación de deuda. Disponible en: <http://www.datosmacro.com/ratings/standardandpoors> y en cuanto a la construcción al interior de Panamá, fue por lo que pudimos percibir, que están constantemente edificando complejos inmobiliarios y edificios, lo cual evidencia el buen desarrollo de la economía de este país.

Finalmente este análisis cobra importancia debido a que por ser un proyecto de grandes magnitudes, puede tener pros y contras, además existen impactos directa o inversamente proporcionales que tienen que ver con la repercusión económica en el país, sus transformaciones sociales, los aspectos relacionados con el medio ambiente y en términos generales la forma como afectaría este procesos al comercio internacional a nivel mundial.

1. Descripción del componente metodológico

1.1 Tema de estudio

El tema de investigación para este proyecto está inmerso en el contexto del comercio internacional, de donde se desglosan las áreas de logística e infraestructura que a su vez se enmarcan por las ciencias económicas, sociales y medio ambientales las cuales harán parte de la metodología en el desarrollo del estudio.

1.2 Objeto de estudio

El objeto de estudio sobre el que se pretende realizar la investigación, son los impactos generados a partir de la ampliación del canal a nivel económico, social, medio ambiental y por supuesto en el ámbito del comercio internacional, a través de búsqueda de información y análisis de la misma.

1.3 Planteamiento del problema

Panamá, es un país que se encuentra ubicado en América Central y limita al norte con el mar Caribe, al sur con el Océano Pacífico al este con Colombia y al oeste con Costa Rica. Dada su ubicación, Panamá representa un importante eslabón en la cadena de suministro mundial, ya que cuenta con un canal que tiene una longitud de aproximadamente 80 kilómetros entre los océanos Atlántico y Pacífico y a través de este se une Norte América con Sur América.

El canal utiliza un sistema de esclusas (compartimientos con puertas de entrada y salida) las cuales funcionan como elevadores de agua: suben las naves desde el nivel del mar (Atlántico o Pacífico) hacia el nivel del lago Gatún (26 metros sobre el nivel del mar) y de esta forma los buques navegan a través del cauce del Canal, en la cordillera central de Panamá. Las dimensiones máximas de los buques que deseen transitar por este canal son: 32.3 metros de ancho; calado (profundidad que alcanza) 12 metros y 294.1 metros de largo.

Por el canal se movilizan buques de todo el mundo, a diario transitan entre 35 y 38 buques lo que corresponde a 13 mil y 14 mil barcos anualmente. Además, por el canal de Panamá cruzan 144 rutas marítimas que conectan 160 países y con destinos a alrededor de 1700 puertos.

Con aproximadamente 9 mil trabajadores, el canal funciona 24 horas al día, 365 días al año, ofreciendo servicio de tránsito a naves de todas las naciones.

Sin embargo, luego de profundos estudios y análisis, Panamá tomó la decisión de ampliar el canal añadiendo una tercera ruta para duplicar su capacidad, dado que por sus medidas se limitaba el paso de grandes naves, limitando sus ingresos y el flujo de mercancías entre países. Por ejemplo, existen buques que dadas sus dimensiones no llegan a América y transitan solo entre Europa y Asia.

Preguntas que problematizan el Objeto de Estudio

- ¿Cuáles son los impactos positivos y negativos para Panamá con esta ampliación?
- ¿En cuánto podría ascender el monto de los ingresos que genera la ampliación a Panamá?
- ¿De qué manera se benefician los países con esta ampliación?
- ¿Cuál sería el nuevo flujo de buques anuales y diarios por el canal con esta ampliación?
- ¿Con esta ampliación se soluciona el problema del tránsito de buques de grandes medidas por el canal?

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Analizar los impactos generados con la ampliación del Canal de Panamá a nivel económico, social, ambiental y su importancia en el Comercio Internacional determinando si la ampliación que se está ejecutando es la solución definitiva para el intercambio comercial entre los países ubicados en el Océano Atlántico y el Océano Pacífico.

1.4.2 Objetivos específicos

- Definir los impactos a nivel económico, social y ambiental con la ampliación del Canal de Panamá
- Analizar la importancia que la ampliación del Canal de Panamá tiene en el Comercio Internacional y de qué forma repercute en este
- Conocer las principales rutas comerciales del tráfico del Canal de Panamá
- Identificar los principales productos que son transportados a través del Canal
- Determinar de qué forma la ampliación del Canal representa un ahorro para los países que hacen uso de este.

1.5 Justificación

La globalización, es un fenómeno que cada vez se toma más a los países, a las personas, al comercio, al mundo. Representa un sinfín de oportunidades de aprender de otras culturas y sociedades, pero más que eso, se ha visto como induce al rompimiento de barreras a nivel comercial con la firma de tratados de Libre Comercio entre países y bloques comerciales. Estos acuerdos de manera indirecta le exigen al mundo que responda a los cambios y a las necesidades que surgen, la ampliación del Canal de Panamá es una de estas, ya que por su ubicación se convierte en un punto estratégico para el flujo de mercancías y de paso en un factor clave en los negocios internacionales.

Analizar los impactos de la ampliación, representa la oportunidad de entender y profundizar los conocimientos acerca del Canal, como funciona y su papel dentro de los países, permitiendo que los conocimientos en Comercio Internacional aumenten significativamente.

Justificación Teórica:

Con la ampliación del Canal de Panamá se manifiesta un desarrollo en el campo logístico, porque se implementarán nuevas rutas con las cuales se tendrá la oportunidad de optimizar tiempos, costos y riesgos en el tránsito de los buques. Además, brindará a las empresas la oportunidad de hacer una programación eficiente desde su abastecimiento hasta la entrega a los clientes, permitiendo con esto que se realice una adecuada administración de los recursos.

Justificación Social

Para Panamá, este megaproyecto representa una oportunidad para vivir un mayor desarrollo económico, ya que permitirá un mayor flujo de buques, lo cual representa el aumento de ingresos por el paso de éstos. Además, el país se convertirá en un atractivo turístico, ya que las personas estarán interesadas en ver los cambios que se vivirán con esta nueva infraestructura.

Para las empresas a nivel mundial, representa una gran ventaja, debido a que la ampliación permitirá el paso de buques de mayor tamaño, por lo cual con el paso de un solo buque se

podrá transportar un mayor número de productos, optimizando de esta manera los fletes y los tiempos y permitiendo que las empresas cumplan con el lead time prometido a sus clientes.

Para el gobierno, representa desarrollo y progreso, ya que este proyecto es de gran importancia, no solo a nivel nacional sino a nivel mundial, porque contribuye con el aumento de las relaciones comerciales entre países.

2. Estado del arte

- “La construcción del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá”, es una tesis del estudiante Diego Luna de la Institución Universitaria Esumer, publicado en 2009, plasma algunos de los objetivos en la construcción del tercer juego de esclusas, como: hacer crecientes y sostenibles a largo plazo aportes para la sociedad a través de pagos que el canal hace al Tesoro Nacional, mantener la competitividad frente a otros puertos, aumentar la productividad y capacidad.

“El complejo de esclusas se ubicará en el extremo del Océano Atlántico del canal en el lado este, donde se encuentra el lago Gatún y en el otro extremo en el Océano Pacífico donde se encuentra el lago Miraflores”. Informa además en su tesis que el tercer juego de esclusas fue gestado por los norteamericanos en 1939 y suspendido en 1942 cuando Estados Unidos entró a la segunda guerra mundial.

Por otra parte, el costo aproximado de esta construcción es de 5250 millones de Balboas (moneda Panameña), generando una tasa interna de retorno del 12%, siendo esta la rentabilidad que generará el proyecto.

En términos generales el autor hizo una investigación sobre la historia en cuanto a la construcción de este nuevo juego de esclusas, también realizó cálculos sobre los costos y los beneficios que este conlleva con el respectivo análisis de todos los aspectos positivos, el impacto que este proyecto tendrá sobre la economía de Panamá y como se afecta su competitividad ante el mundo.

- “Propuesta de ampliación del canal de Panamá mediante la construcción del tercer juego de esclusas”, es un informe de la estudiante Marcela Gómez de la Institución Universitaria Esumer, publicada en el 2007, toca un tema fundamental que es el del entorno competitivo que tiene el canal proveniente de rutas alternas a éste como lo son el sistema intermodal de Estados Unidos, el canal de Suez, las rutas marítimas por el Cabo de Buena Esperanza y el Cabo de Hornos.

En su tesis también deja plasmadas algunas acotaciones como que para el 2025 se generarán entre 150.000 a 250.000 empleos adicionales en el Canal de Panamá y el crecimiento en su economía será del 1.2% adicional al actual, anualmente.

- “Ampliación del canal de Panamá y sus efectos en el medio ambiente”, es una tesis de un estudiante anónimo, de la Institución Universitaria Esumer del año 2008, plantea algunas consecuencias negativas para el medio ambiente al construirse el tercer juego de esclusas, como lo son: el aumento en la salinidad de los lagos Miraflores y Gatún perdiendo así la potabilización del agua y dificultándose el paso de las especies de un océano a otro, además la construcción de autopistas y carreteras que pasan por bosques y parques nacionales afectan gravemente el ecosistema que allí se encuentra dándose cambio en la vegetación.
- “Modelación matemática de un sistema de esclusas de navegación”, es una investigación realizada por Fernando Re, de la Universidad de Buenos Aires del año 2009. Esta investigación tiene como objetivo, estudiar las formas en las que se puede optimizar el uso de agua proveniente del Lago Gatún, además se analizan las posibles alternativas para minimizar los tiempos de llenado y vaciado de las cámaras.
- “EL CANAL DE PANAMÁ, VIABILIDAD EN LA CONSTRUCCION DEL TERCER JUEGO DE ESCLUSAS Y SU IMPACTO EN EL COMERCIO MARITIMO INTERNACIONAL”, es un proyecto de tesis realizado por el alumno Eric Escobar Tejeira, de la Universidad de Barcelona del año 2005. En su tesis el autor pretende indicar al lector los beneficios económicos que traería la ampliación de la Cuenca, no solo para Panamá sino también a los países en general que tienen conexión con este canal.
- “IMPACTO DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ SOBRE LA INFLACIÓN INTERNA Y LOS MERCADOS DE ALGUNOS INSUMOS”, proyecto de investigación realizado por Indesa en el año 2007, este informe pretende realizar un análisis acerca de los impactos fundamentalmente económicos que tendrá la ampliación del canal en aspectos como la inflación al interior de Panamá.

- “EL CANAL DE PANAMÁ ANTE EL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL Y LOS NUEVOS RETOS HEMISFÉRICOS Y GEOESTRATÉGICOS DE LA REGIÓN HACIA EL SIGLO XXI”. Tesis realizada por Amael Isaias Monroe Atencio, de la Universidad de Panamá en el año 2009, donde la intención principal es el evaluar y analizar el potencial real que tiene el Canal de acuerdo a su posición geográfica y la importancia que tiene este para el comercio mundial.
- “Los estudios sobre la ampliación del Canal de Panamá”, es un análisis elaborado por Fernando Manfredo de la Universidad de Panamá en el 2006, en este estudio se realiza un análisis cronológico de los aspectos que han sucedido en el canal, además se evidencian las situaciones financieras y las repercusiones que podría tener la ampliación.
- “La Ampliación del Canal: contradicciones, retos y perspectivas”, es un estudio realizado por: Rubén Darío Sousa B, Manuel F. Zárate, Amilcar Villarreal, Domingo Perdomo, Ivanor Ruiz, en el año 2006, con el objetivo de analizar no solo los aspectos positivos en la ampliación del canal sino también el trasfondo detrás de ello y algunas de las implicaciones que puede conllevar, teniendo en cuenta aspectos históricos y sociales propios de Panamá.
- “LOS RETOS QUE ENFRENTAN EL PAIS Y EL CANAL DE PANAMA”, es un informe realizado por Marco Gandásegui, de la Universidad de Panamá en el año 2002, el autor centra su estudio en los aspectos históricos que enmarcan el Canal de Panamá pero además tiene en cuenta temas contemporáneos y que generan alto impacto en este proyecto como lo son la economía y el desarrollo sostenible.
- “Informe Pasantía Internacional Panamá”, un informe realizado por Luz Adriana Acevedo Ramírez y Luis Fernando Álvarez Pareja, de la Institución Universitaria Esumer en el año 2011, en el cual se analiza la situación actual e histórica del canal, visualizando también y brindando información sobre los importantes avances en términos logísticos de este país, además se tienen en cuenta puertos aledaños como Manzanillo y Colón.

3. Desarrollo de la temática

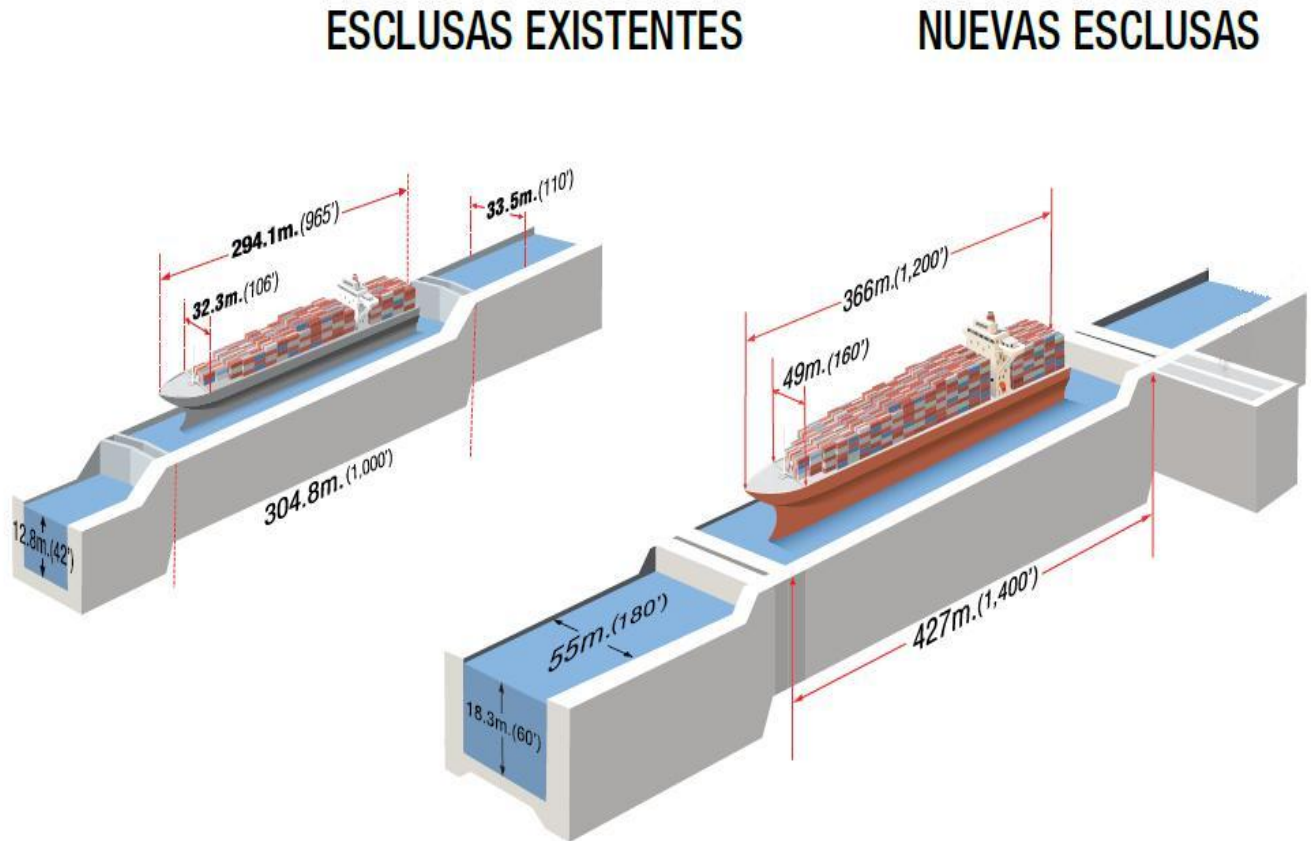
3.1. Avance del programa e impactos de la ampliación

Antes de desarrollar los impactos en el entorno generados a partir de la ampliación del Canal, se evidenciará el proyecto en términos generales y los avances que ha tenido hasta el momento:

Es importante mencionar que de acuerdo al proyecto tiene como objetivo fundamental la creación de un tercer juego de esclusas el cual se trata de la creación de nuevos complejos a cada lado del Canal, uno en el Atlántico y otro en el Pacífico, por medio de los cuales se permitirá la adecuación de una nueva ruta transitable a partir de la cual se pasarán de transportar 5000 TEU's a 13000 TEU's; al permitirse el paso a buques Post-Panamax, los cuales podrán transitar por el Canal después de la ampliación. (Programa de Ampliación del Canal de Panamá. Disponible en: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/#prettyPhoto>)

La figura 1 muestra las dimensiones que tienen las esclusas en la actualidad y cuáles serán las medidas de las que serán implementadas en la ampliación, donde las existentes poseen 33.5 metros de ancho, 12.8 metros de alto y 304.8 metros de largo; por otra parte los buques que actualmente pueden transitar por el Canal tienen medidas máximas de 32.3 metros de ancho y 294.1 metros de largo, de otro lado con la ampliación estos datos se incrementarían considerablemente ya que las esclusas pasarían a medir 55 metros de ancho, 427 metros de largo y 18.3 metros de alto; además los buques que surcarían el Canal tendrían medidas de 366 metros de largo y 49 metros de ancho.

Figura 1. ACP comparación de tamaño esclusas actuales vs ampliación. Fuente: Autoridad del Canal de Panamá.



De acuerdo a figura 2, se puede determinar el porcentaje realizado para cada proceso o actividad hasta el 21 de marzo de 2014, donde la totalidad del proyecto tiene un avance del 74%, el cauce de acceso por el Pacífico 82%, dragado de Corte Culebra 86%, diseño y construcción de esclusas 68%, dragado entrada del Pacífico 100%, dragado de entrada por el Atlántico 100% y elevación máximo operativo del lago Gatún 69%. A partir de lo anteriormente planteado se puede decir que el proyecto ha tenido un ágil avance aunque actividades como el diseño y construcción de las esclusas es uno de los que menor porcentaje posee, debido a la complejidad del desarrollo y posterior transporte de las esclusas dado a su gran tamaño y peso, además son importadas desde Italia vía marítima, lo cual hace que los recorridos y actividades se realicen de forma más pausada.

Figura 2. Avance del Programa de Ampliación del Canal de Panamá. Fuente: micanaldepanama.com

Avance del Programa de Ampliación del Canal de Panamá

Al 31 de marzo de 2014 - 74%



Cauce de Acceso Pacífico - 82%



Dragado del Lago Gatún y Corte Culebra - 86%



Diseño y Construcción de Esclusas - 68%



Dragado Entrada Pacífica - 100%



Dragado Entrada Atlántica - 100%



Elevación del nivel Máximo Operativo del Lago Gatún - 69%



Esta ampliación ha generado en Panamá una serie de repercusiones que a continuación desarrollaremos:

Impactos sociales:

En cuanto a las repercusiones generales se puede evidenciar que el Canal genera y generará 5 mil empleos durante un período de 8 años, de acuerdo al documento de: IMPACTO SOCIAL DE LA AMPLIACION DEL CANAL DE PANAMA, Gandásegui M, (2006). Disponible en: <file:///C:/Users/ACER%20756/Downloads/artpma-impacto-ampliacion.pdf>; se debe incorporar un Plan Nacional de Desarrollo, el cual permita establecer pautas para que se puedan ver reflejados los aspectos positivos de dicha ampliación, dentro de los temas a tener en cuenta para el desarrollo social, el incorporar a la población en la riqueza, ya que como pudimos observar en la pasantía, hay sectores muy deprimidos donde no se evidencia presencia alguna de una entidad gubernamental.

Es importante además que se tenga un desarrollo sostenible a partir del territorio con el que se cuenta, debido a que sería de muy poca utilidad la inversión realizada en el Canal la cual asciende a los 5250 millones de balboas, si los dineros van a ser desperdiciados o absorbidos por la corrupción, es importante además que se realicen inversiones en cuanto servicios de salud, desarrollo urbanístico, empleos y otro aspecto del cual nos pudimos percatar estando en Panamá y el cual sería fundamental tener en cuenta es el desarrollo de transporte urbano ya que al existir gran cantidad de automóviles para que las personas se movilicen de manera individual, hace que el tráfico sea cada vez más difícil y se limita a los usuarios que no poseen automóviles para realizar sus recorridos sobre todo para los turistas, teniendo en cuenta además que las tarifas de los taxis son muy elevadas.

Impactos económicos:

Con la ampliación del canal se incrementaran los ingresos personales y fiscales de sus habitantes, además se incrementará el empleo junto con los salarios y seguros, donde se les permitirá a los empleados por medio de subsidios, el desarrollarse profesionalmente a través de la educación, el producto interno bruto y por supuesto las exportaciones, por ende se aumenta la venta de bienes y servicios sobretodo logísticos desde este país. Siendo probable que se presenten incrementos inflacionarios en el Istmo, debido a mayor ingreso de dinero al país, los panameños tendrán mayor cantidad de dinero para consumir y por ende los oferentes tomarán ventaja de ello y aumentaran los precios.

En adición a lo anteriormente mencionado, las zonas y puertos aledaños también se desarrollarían e incrementarían sus operaciones como lo sería para el Puerto de Colón.

En este punto es importante mencionar que en Enero de 2014, se presentaron dificultades en cuanto a la ampliación debido a retrasos por fallas geológicas, lo cual generó repercusiones económicas negativas tanto para Panamá como para el comercio internacional en general; además de las fallas geológicas se han presentado una serie de demandas por parte del (GUPC) Grupos Unidos por el Canal hacia el consorcio constructor *Sacyr*, donde el primero pide al segundo que “le reconozca los sobrecostos por 1600 millones de dólares, debido a los problemas geológicos” Revista semana, *El hueco del canal de Panamá*, (2014). Disponible en: <http://www.semana.com/economia/articulo/canal-de-panama-su-retraso-en-la-ampliacion-tendria-efectos-internacionales/370463-3>

Para este megaproyecto que realizará una inversión aproximada de “5,250 millones de dólares de los cuales Panamá busca duplicar de siete a 15 millones de dólares sus ingresos diarios por concepto de peaje”. El Heraldo, Economía (2013), Disponible en: <http://www.elheraldo.hn/csp/mediapool/sites/ElHeraldo/Economia/story.csp?cid=610819&sid=294&fid=216>

Se presume que para el 2016 la economía en Panamá crecerá un 230%, de acuerdo a estudios realizados por el grupo HSBC, esto es atribuido a la ampliación del Canal, lo cual facilitaría las operaciones internacionales principalmente entre Asia, América Latina y América del Norte.

Además de los ingresos generados por el Canal y las exportaciones, Panamá desarrolla muy bien el sector del turismo y la construcción, esto con relación a los servicios de logística y conectividad, los cuales facilitan este crecimiento a nivel país.

A pesar de lo anteriormente mencionado, aunque Panamá es un país con un alto crecimiento económico aún hay graves dificultades en términos de pobreza y desigualdad, donde el *paternalismo* es la opción que encuentra el gobierno para mitigar esta situación, sin embargo más que una solución esta alternativa podría significar el incremento de la problemática, ya que sin importar si las personas son o no productivas y son capaces de aprovechar las oportunidades, el gobierno les brinda subsidios y becas, estas opciones de desarrollo social pueden no tener las repercusiones esperadas si no se les hace un seguimiento adecuado, lo cual probablemente es lo que sucede en este país, debido a que muchas personas no encuentran atractivo en realizar un esfuerzo por salir a trabajar, sino por el contrario esperan que el gobierno les brinde todos los recursos, lo cual no cambia en nada la situación de pobreza ya que no hay producción.

Desarrollo de puertos en Panamá:

A partir de la ampliación del Canal de Panamá, se da paso a que los puertos aledaños también deban realizar modificaciones que permitan realizar las operaciones necesarias de acuerdo al nivel requerido por el Canal. De ahí en el puerto de *Cristóbal Colon* se construirá un puerto multipropósito, el cual pretende desarrollarse en la isla Largo Ramo, esto con el objetivo de realizar servicios marítimos y suministrar combustible para los postpanamax, además servirá como puerto de atraque para los barcos que no pasarán por el Canal, los cuales son los súper postpanamax, por otro lado se complementaría con la movilización de pasajeros, “el costo de la operación será aproximadamente de 7972 millones de dólares incluyendo las acciones realizadas para la mitigación ambiental” La Prensa, Nuevo puerto multipropósito (2014).

Disponible en: <http://www.prensa.com/impreso/panorama/nuevo-puerto-multiproposito/274004>

Por otra parte, el *Puerto de Manzanillo* posee conexión con el ferrocarril el cual puede realizar hasta siete viajes diarios con 200 contenedores de 40 HC y también tiene conexión con el puerto de Balboa, además cuenta con plataformas Ro-Ro, las cuales facilitan el cargue y descargue de los buques de mayor tamaño, a partir de la ampliación del Canal, este puerto pretende realizar la profundización y ampliación del muelle principal, para implementar grúas que puedan movilizar 400 Teus, en añadidura a lo anterior, este puerto es socialmente responsable al encargarse de realizar inversiones en cuanto a educación, salud, capacitación, mitigación del impacto ambiental y recuperación de centros históricos; lo cual le da un valor agregado a sus actividades.

En el caso del *Puerto de Balboa* junto con el de Cristóbal, los cuales conforman Panama Ports Company, “está llevando a cabo inversiones de más de US\$1,000 millones en ambos puertos con el fin de convertirlos en mega puertos ya que estarán en capacidad de manejar 6.5 millones de TEUs” Panama Ports Company (2014). Disponible en: <http://www.ppc.com.pa/empresa.php>

Finalmente, el sector financiero en Panamá es uno de los más desarrollados de América debido a la importancia que cobra el área financiera ubicada en ciudad de Panamá, por la gran cantidad de entidades e inversores que alberga y su economía creciente, se convierte así en un epicentro fundamental para la realización de operaciones financieras, de ahí la calificación que brinda una de las calificadoras de riesgos más importante: Standards and Poors, dándole a Panamá la calificación de “BBB” Rating de Standards and Poors - Calificación de deuda. Disponible en <http://www.datosmacro.com/ratings/standardandpoors> siendo uno de los mejores rankings ya que significa que en el país hay poco riesgo en cuanto a inversiones en el largo plazo tanto en moneda extranjera como local.

Impactos ambientales:

Una de las principales preocupaciones que gira entorno a la ampliación del Canal de Panamá, está relacionada con la salinización del agua en el lago Gatún y Miraflores ya que esto provocaría cambios en los ecosistemas de ambos lagos ya que algunas especies deberían ser trasladadas de un océano a otro, donde probablemente no puedan desarrollarse como están acostumbradas, lo cual generaría un algo impacto ecológico de forma negativa; por otra parte esta salinidad reduciría la óptima calidad del agua para el uso y consumo de la población.

Por otra parte, “la ACP junto con los contratistas y en coordinación con la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM), realiza el rescate y reubicación de vida silvestre a medida que se avanza en la ampliación del Canal”. Programa de ampliación del canal, ambiente. (2010). Disponible en:

<https://micanaldepanama.com/ampliacion/wp-content/uploads/2014/02/Programa2010-02.pdf>

Hasta el momento se ha efectuado la reubicación de gran cantidad de mamíferos dentro de los cuales se encuentran especies de reptiles, considerando babillas y serpientes, ranas y una cantidad de aves. En cuanto a especies de flora y vegetales en general se ha establecido que por cada hectárea de bosque que sea afectado, se reforestarán dos más.

Además de las especies vivas, es fundamental que se le dé el tratamiento adecuado a los restos fósiles, hallados a través de las excavaciones realizadas para dicha ampliación, debido a que hacen parte fundamental de la historia y a partir de estudios realizados a estas piezas se pueden determinar aspectos presentes y futuros para el desarrollo de la humanidad, conociéndose además el comportamiento de las especies animales permitiendo que se les dé un trato más apropiado a cada especie.

Con el ánimo de mitigar todos estos impactos ambientales, los responsables de la ampliación del Canal junto con la Autoridad del Canal de Panamá, han reunido esfuerzos dentro de los

cuales se encuentran la implementación de programas en reforestación como se mencionó anteriormente, además están efectuando programas de educación ambiental en la sociedad donde se sensibiliza a las personas que habitan las zonas aledañas al Canal en cuanto a manejo de residuos y adecuado uso de los recursos hídricos. En cuanto a la reducción del impacto negativo sobre el medio ambiente, proveniente de la actividad desarrollada por el canal, se pretende que las esclusas permitan la reutilización del agua, siendo el funcionamiento de las tinajas al máximo y reduciendo así el impacto en la calidad del agua dulce del lago Gatún.

Aspectos sociales y ambientales, capítulo 8. Disponible en:

<http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/plan/acp-plan-08-aspectos-ambientales-y-sociales.pdf>

Se puede decir entonces, que aunque la ampliación sea un elemento clave para el desarrollo del comercio internacional, no deben ser descuidados los aspectos ambientales y las repercusiones sobre este, donde se presenten las inversiones necesarias para que posteriormente no se tengan que presentar arrepentimientos y repercusiones negativas por el descuido en la implementación de los proyectos necesarios.

Importancia de la ampliación del Canal de Panamá en el Comercio Internacional

Panamá, gracias a su ubicación donde tiene contacto con el Océano Atlántico y Pacífico, se convierte en un aliado estratégico para la logística de los países, ya que con la apertura internacional los países han firmado nuevos acuerdos comerciales que le exigen “al mundo” rutas que faciliten este intercambio. Este país representa uno de esos puntos estratégicos por los que los países deben pasar de un lado del mundo hacia el otro con sus mercancías, exigiéndole a esta nación de esta forma que el acceso sea fluido, y de esta forma puedan navegar por el Canal buques de mayor tamaño y con mayor capacidad de carga, optimizando los costos de las empresas, acortando distancias entre países productores y consumidores y generando mayores ingresos al país.

En la tabla 1, se muestran las principales rutas que hacen uso del Canal y las toneladas transportadas por cada ruta, ubicándose en primer lugar Asia, seguido por la Costa Oeste de Suramérica, Suramérica, Costa Oeste Centroamérica, Costa Oeste, Estados Unidos, Canada-Oceanía, Costa Oeste Estados Unidos y el resto del mundo, dejando en evidencia del papel tan importante que juega el canal en el intercambio comercial:

Tabla 1. Principales rutas comerciales del Tráfico por el Canal de Panamá

Principales Rutas Comerciales del Tráfico por el Canal de Panamá						
(en miles)						
Ruta Comercial del Buque	Año Fiscal 2013		Año Fiscal 2012		Porcentaje de Incremento o (Decremento)	
	Toneladas Netas CP/SUAB(2)	Carga (Ton. Largas)	Toneladas Netas CP/SUAB(2)	Carga (Ton. Largas)	Toneladas Netas CP/SUAB(2)	Carga (Ton. Largas)
Costa Este E.U.A. - Asia (Lejano Oriente)	112.722	77.027	129.338	84.308	-12,90%	-8,60%
Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Suramérica	29.950	28.156	29.154	27.621	2,70%	1,90%
Europa - Costa Oeste Suramérica	22.885	14.209	21.599	14.408	6,00%	-1,40%
Costa-a-Costa, Suramérica	16.668	11.556	15.568	11.122	7,10%	3,90%
Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Centroamérica	11.617	9.560	11.944	10.099	-2,70%	-5,30%
Europa - Costa Oeste E.U.A./Canadá	11.598	10.281	11.867	9.755	-2,30%	5,40%
Costa-a-Costa, E.U.A. (incluye Alaska y Hawaii)	10.991	5.065	11.935	5.700	-7,90%	-11,10%
Costa Este E.U.A./Canadá - Oceanía	4.821	2.203	4.811	2.043	0,20%	7,80%
Costa Este Suramérica - Costa Oeste E.U.A./Canadá	4.018	3.362	3.718	3.712	8,10%	-9,40%
Alrededor del Mundo	3.535	1.700	500	328	607,20%	418,70%
Antillas - Costa Oeste Centroamérica	3.061	1.777	3.015	1.238	1,50%	43,60%
Europa - Asia	929	857	1.421	893	-34,70%	-4,10%
Sub Total	232.795	165.753	244.870	171.227	-4,93%	-3,20%
Otras Rutas	86.752	44.132	87.724	46.826	-1,10%	-5,80%
Total	319.547	209.885	332.594	218.053	-3,92%	-3,75%

Adicionalmente, cabe mencionar que por el Canal transita todo tipo de mercancías en sus diferentes presentaciones, a continuación en la tabla 2 se muestra el volumen de carga de acuerdo a la forma en que se transportan las mercancías:

Tabla 2. Volumen de comercio marítimo mundial que transita por el Canal

Volúmen de comercio marítimo mundial que transita por el Canal - año calendario							
(% del total de toneladas métricas)							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Carga Contenerizada	6,70%	6,50%	6,20%	6,00%	5,30%	5,10%	4,70%
Granos	12,40%	9,80%	9,70%	12,60%	11,90%	10,30%	10,60%
Petróleo y Derivados	1,30%	1,30%	1,30%	1,40%	1,30%	1,30%	1,30%
Carbón y Coca	0,70%	0,90%	1,50%	0,90%	1,10%	1,50%	1,30%
Minerales y Metales	1,50%	1,10%	2,30%	3,00%	2,70%	2,80%	1,80%
Químicos	8,50%	7,40%	7,40%	7,70%	6,60%	6,20%	5,80%
Participación total del Canal	3,00%	2,80%	2,70%	2,70%	2,50%	2,50%	2,30%

De la tabla anterior, podría decirse que la carga a granel o los granos representan la mayor participación del canal, seguido de los químicos, luego la carga contenedorizada en la que se pueden enviar infinidad de productos embalados y en diferentes unidades de empaque, seguido de los minerales y metales, luego el petróleo y derivados y finalmente carbón y coca. Esto deja

en claro que la participación del Canal en el intercambio de todo tipo de mercancías juega un papel protagónico y facilitador.

Como ya se ha mencionado anteriormente, el Canal de Panamá representa múltiples beneficios para el comercio internacional, sin embargo beneficia en gran manera a los actores principales en el proceso de intercambio de mercancías, los cuales son los consumidores finales.

Por un lado, porque la ampliación permite que haya un mayor intercambio de bienes, lo cual significa que los consumidores a nivel global tendrán a su disposición una gran cantidad de productos; los cuales estarán disponibles a través de diversos canales de distribución. Algunos de estos canales incluyen los costos logísticos el cual influye en el precio del consumidor final. En la medida en que este precio se incluya y varíe los precios de manera positiva o negativa para el consumidor, estos pueden consumir los productos transportados o reemplazarlos. Si los precios son afectados positivamente, es decir, que por los costos logísticos el precio es menor, el excedente del consumidor aumentará.

Existen diversas formas de medir el excedente al consumidor, sin embargo, una de ellas son los peajes pagados por los buques que transitan por el canal, los cuales representan la captura de una parte del valor inicial percibido por los usuarios.

Por lo anterior, es preciso decir que la ampliación dará paso a la diversificación y la economía, ya que con las nuevas naves o “post-panamax”, aumentará el número de productos transportados permitiendo que haya un mayor portafolio y una optimización en los costos de transporte, contribuyendo a que el excedente del consumidor sea mayor.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que a medida que pasa el tiempo las barreras comerciales entre países tienden a desaparecer y las exigencias del “mundo” con respecto a infraestructura y logística aumentará, dado el dinamismo que se genera con la ruptura de cualquier tipo de barreras que hoy impiden el intercambio comercial entre todos los países, por lo cual es preciso decir que en el largo plazo, es posible que el Canal necesite una nueva ampliación dada la nueva tecnología que surge y porque el mercado lo demanda.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

- Se puede concluir que la ampliación del Canal de Panamá a pesar de las dificultades en las que se ha visto envuelto, las cuales son normales por la inmensidad de su proyección, es un avance que generará desarrollo tanto para Panamá como para el resto del mundo involucrado en el comercio internacional.
- Por otra parte podemos concluir que Panamá no solo es una economía consolidada por su Canal, sino que también a lo largo del tiempo ha desarrollado los servicios logísticos y financieros a tal punto de ser un centro económico fundamental en América.
- De acuerdo a la observación que realizamos de los puertos en Colombia en la Pasantía Nacional realizada en el año 2011 comparada con la realizada en Panamá en el año 2014, podemos concluir que en nuestro país aún falta desarrollar el sector terciario aunque existen puertos de gran capacidad para movilidad como lo es el de Cartagena, aún no representamos un punto estratégico para la realización de procesos logísticos.
- En el largo plazo, es posible que la ampliación que hoy se está llevando a cabo no sea suficiente, por el dinamismo que vive el mundo actualmente con la globalización, demandando rutas más amplias para el tránsito de naves de mayor tamaño que las post-panamax

- Con la ampliación, los consumidores finales obtienen grandes beneficios dado el ahorro que las empresas consiguen con la optimización del transporte gracias a la ampliación del Canal, reflejándose en el precio final de los productos.

4.2 Recomendaciones

- Se recomienda además una mayor observación del lugar donde se está realizando la ampliación del Canal para tener una visión más completa de los hechos, esta recomendación sería para cuando se esté realizando la Pasantía.
- Se recomienda realizar modelos matemáticos que permitan evidenciar datos reales sobre las utilidades o pérdidas que proyectos de este tamaño podrían generar.
- Es recomendable para futuros estudiantes que decidan abordar esta temática en sus informes que tengan en cuenta el entorno que globaliza el proyecto, ya que cuando es una temática que genera alto impacto deben estar presentes muchas variables que permitan un análisis más profundo.

Referencias bibliográficas

Canal de Panamá, actualizado en (2014). Reporte de prensa. Panamá, Colón. Disponible en: <http://micanaldepanama.com/categoria/reporte-de-prensa/>

Rtve.es, (2013). La llegada de las nuevas compuertas da comienzo a la ampliación del Canal de Panamá – Revista informativa. Disponible en: <http://www.rtve.es/noticias/20130821/llegada-nuevas-compuertas-da-comienzo-ampliacion-del-canal-panama/741540.shtml>

Revista Portafolio, (2013). El Canal de Panamá apura su ampliación para el centenario. Disponible en: <http://www.portafolio.co/internacional/ampliacion-del-canal-panama>

Jordán, W. (2013). Economía, Inversión millonaria en el mantenimiento del Canal. Diario La Prensa. Disponible en: <http://www.prensa.com/impreso/economia/inversion-millonaria-en-el-mantenimiento-del-canal/152053>

Marsh, V. (2014). La ampliación del Canal de Panamá, colosal obra de ingeniería. Revista de ingeniería – Tendencias de la ingeniería. Disponible en: http://www.tendencias21.net/La-ampliacion-del-Canal-de-Panama-colosal-obra-de-ingenieria_a1213.html

Hernández Gaviria, A. (2014). Ampliación del Canal: oportunidades para Colombia. Revista de logística -Legis. Disponible en: <http://www.revistadelogistica.com/art-11-Ampliacion-del-Canal.asp>

Rodriguez Gomez, M. (2011). Los puertos y su gran potencial de desarrollo. Banco General. Artículo: ueexclusiva. Disponible en: <https://www.bgeneral.com/Revista/articulos/2011/2011-06/Puertos.asp>

Córdova, M.G. (2013). Ampliación del Canal de Panamá avanza a toda máquina. Revista: Info Sur Hoy. Ciudad de Panamá, Panamá. Disponible en:

<http://infosurhoy.com/es/articulos/saii/features/economy/2013/05/09/feature-01>

Mi Canal de Panamá (2014). Programa de Ampliación del Canal de Panamá. Disponible en:

<https://micanaldepanama.com/ampliacion/>

Georgia Tech Panama Logistics Innovation and Research Center (2012). Manzanillo International Terminal, plataforma logística. Disponible en:

<http://logistics.gatech.pa/es/assets/seaports/manzanillo-international-terminal>

Panama Ports Company (2007). Proyectos futuros y en ejecución. Revista del Puerto – Cristóbal y Balboa. Disponible en: <http://www.ppc.com.pa/proyectos.php>

Sousa, R.D. y Zárata, M. y Villareal, A. (2006). La Ampliación del Canal: contradicciones, retos y perspectivas. Ciudad de Panamá, Panamá. Disponible en:

<http://www.elpartidodelpueblo.org/paginas/ampliaciondelcanal.pdf>

Canal de Panamá (2014). Programa de la Ampliación del Canal. Informe. Disponible en: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/wp-content/uploads/2014/04/ProgramaAbril2014.pdf>

Autoridad del Canal de Panamá (2014). Avance de los Contratos del Proyecto Puente sobre el Canal de Panamá en el Sector del Atlántico. Informe trimestral. Disponible en:

<http://micanaldepanama.com/ampliacion/wp-content/uploads/2014/04/20140331-Pte-Atlantico.pdf>

IMPACTO SOCIAL DE LA AMPLIACION DEL CANAL DE PANAMA, Gandásegui M, (2006). Disponible en: file:///C:/Users/ACER%20756/Downloads/artpma-impacto-ampliacion.pdf

Revista semana, El hueco del canal de Panamá, (2014). Disponible en:
<http://www.semana.com/economia/articulo/canal-de-panama-su-retraso-en-la-ampliacion-tendria-efectos-internacionales/370463-3>

Central América Data, Comercio de Panamá crecería un 230% para el 2016. (2014).
Disponible en:
http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Comercio_de_Panam_crecer_un_230_al_2026

La Prensa, Nuevo puerto multipropósito (2014). Disponible en:
<http://www.prensa.com/impreso/panorama/nuevo-puerto-multiproposito/274004>

Universidad Icesi, bitácora logística (2009). Disponible en:
<http://www.icesi.edu.co/blogs/bitacoralogisticainternacional12009/2009/01/29/post-panamax/>

IMPACTO DE LA AMPLIACION DEL CANAL EN LOS LAGOS GATUN Y MIRAFLORES,
Rodríguez, A. (2006). Disponible en:
<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/tar124/09vargas.pdf>

ANEXO 1

La figura 3 evidencia como se está realizando la ampliación, donde se puede reflejar el progreso de dicho proyecto y visualizando de una manera más clara este acontecimiento, se puede captar la magnitud de esta ampliación, debido al cual se requieren recursos humanos y de capital muy elevados.

Figura 3. Ampliación Canal de Panamá. Fuente: micanaldepanama.com



En la figura 4, se puede ver claramente el tercer juego de esclusas por la entrada del Pacífico.

Figura 4. El Canal de Panamá. Fuente: elcanaldepanamaexpansion/sectoracuatico.com



En la figura 5, se muestra el puerto de Manzanillo, el cual es el principal aliado estratégico para el Canal de Panamá en la consecución de operaciones logísticas para el transporte marítimo.

Figura 5. Puerto de Manzanillo. Fuente: <http://www3.mitpan.com/>



En la figura 6, se pueden visualizar la grúa pórtico Post Panamax adquirida recientemente por el Panama Ports Company, con la capacidad de manejar buques con hasta 19 filas de contenedores de ancho.

Figura 6. Grúas Pórtico. Fuente: <http://thebulletinpanama.com/es/el-puerto-de-cristobal-recibe-mas-gruas-portico>



ANEXO 2

Glosario:

- PostPanamax: Buque con capacidad de transportar aproximadamente ocho mil contenedores o más, con dimensiones de 33,53 metros de anchura por 320 metros de longitud. Universidad Icesi, bitácora logística (2009). Disponible en: <http://www.icesi.edu.co/blogs/bitacoralogisticainternacional12009/2009/01/29/post-panamax/>
- Teus: equivalente a un contenedor de 20 pies. Banco mundial, Tráfico marítimo de contenedores (TEU: unidades equivalentes a 20 pies). Disponible en: <http://datos.bancomundial.org/indicador/IS.SHP.GOOD.TU>
- Grúa Pórtico: Son un tipo de maquinaria utilizada en los puertos que están montadas sobre pilares de variadas secciones y perfiles que se mueven por raíles anclados al suelo, con el objetivo de movilizar los contenedores. Industria Gruasa. Grúa pórtico. Disponible en: <http://www.gruasa.com/documents/gruaporticoanalisisselementosfinitos.pdf>
- Esclusas: es un espacio determinado que posee grandes compuertas construido en dos zonas con diferente altura en un canal para que los barcos puedan pasar de una a otra al subir o bajar su nivel mediante el llenado o vaciado de agua de dicho recinto. The free dictionary, Esclusa. Disponible en: <http://es.thefreedictionary.com/esclusa>
- Dragado: " Limpiar el fondo de los ríos, puertos y zonas navegables de arena, piedras y otros materiales". Wordreference, dragar. Disponible en: <http://www.wordreference.com/definicion/dragar>