

**Análisis de la contribución del puerto de Balboa a Panamá en los últimos diez años<sup>1</sup>**

*Analysis of the contribution of the port of Balboa to Panama in the last ten years*

Ingrid Vanesa Ruiz Tamayo\*<sup>2</sup>  
dafi181930@gmail.com

Paola Andrea Galeano Ibarra\*<sup>3</sup>  
paogaleano01@gmail.com

Negocios Internacionales-Institución Universitaria Esumer  
Medellín – Colombia 2020

---

<sup>1</sup> Este artículo se presenta como requisito de grado del programa negocios internacionales de la facultad de estudios internacionales de la Institución Universitaria Esumer. La línea de investigación de este documento es logística y cadena de abastecimiento perteneciente al Grupo de Investigación de Negocios Internacionales. Este trabajo contó con la asesoría temática de Saida Luz Quintero Nuñez y la coordinación metodológica de Juan Camilo Mesa Bedoya.

<sup>2</sup>

<sup>3</sup>

## **Resumen**

Panamá es una de las economías de mayor crecimiento en el mundo, contando con los puertos más importantes en América Latina, por esto el sector portuario es uno de los mayores contribuyentes del crecimiento económico del país. En este artículo se pretende analizar cuáles son los aportes económicos que ha realizado el puerto de Balboa al país en los últimos diez años, ya que es uno de los más importantes y con más movimiento de carga, por lo cual es importante analizar cuál ha sido el destino que se le han dado a las ganancias generadas y los aportes a la economía de Panamá. La técnica utilizada para obtener información de la presente investigación es el análisis documental, con datos cuantitativos y cualitativos. En cuanto a lo abordado en el presente artículo, se puede evidenciar que una buena distribución de los ingresos del puerto de Balboa puede ayudar a mejorar las actividades logísticas, a el país y a la calidad de vida de muchas personas, quienes han sido beneficiadas por las actividades que ha desarrollado el puerto, las cuales han sido posibles gracias a las inversiones realizadas para mejorar su infraestructura y servicio, contribuyendo así al crecimiento del país.

**Palabras clave:** Infraestructura, Puerto de Balboa, aporte económico, inversión.

## **Abstract**

Panama is one of the fastest growing economies in the world, with the most important ports in Latin America, so the port sector is one of the largest contributors to the country's economic growth. This article aims to analyze the economic contributions that the port of Balboa has made to the country in the last ten years, as it is one of the most important and with the most cargo movement, so it is important to analyze what has been the destination that has been given to the profits generated and the contributions to panama's economy. The technique used to obtain information from this research is documentary analysis, with quantitative and qualitative data. As for what is addressed in this article, it can be shown that a good distribution of the revenue of the port of Balboa can help to improve the logistics activities, the country and the quality of life of many people, who have benefited from the activities that the port has developed, which have been made possible by the investments made to improve its infrastructure and service, thus contributing to the country's growth.

**Keywords:** Infrastructure, Port of Balboa, economic contribution, investment.

**Clasificación JEL:**

## **Introducción**

El Puerto de Balboa ha sido uno de los más importantes para el comercio de Panamá y de América, ya que posee una ubicación geográfica ideal para crecer como un centro de distribución de mercancías. En 1910 se comienza a perfilar el puerto de Balboa, con la elaboración de planos para un puerto más estable, con un calado que permitiera el atraque y desatraque de barcos sin la influencia de las mareas (Díaz, 2016).

Actualmente, el puerto de Balboa es una de las dos terminales de contenedores en plena operación desde el Pacífico; sirviendo a las diferentes líneas navieras para las actividades de embarque, desembarque y transbordo de mercancías hacia la región (Portal logístico de Panamá, 2020). Además, de ser de los más grandes y con más movimiento de carga, por esta razón el puerto de Balboa es un objeto de estudio importante para conocer cuáles son las grandes inversiones que ha realizado en infraestructura para poder estar a la altura de un flujo tan alto de mercancía y conocer cuáles son los aportes económicos que destina a Panamá.

Respecto a este tema, existe una gran cantidad de artículos de periódicos del país de Panamá analizando el puerto en diferentes temas como el movimiento de carga, la infraestructura, crecimiento del puerto, sus aportes, entre otros. También se han realizado investigaciones como la de Ana María Castaño Rivera y Mónica María Triana Correa, en el año 2014, sobre el análisis de las principales plataformas portuarias de Panamá: Balboa, Manzanillo, Cristóbal y el aporte que han hecho al crecimiento de los servicios, el sector turístico y comercio en general al país; las transformaciones que ha tenido en la infraestructura y los medios para el manejo adecuado de las mercancías, resaltando el punto estratégico comercial en el que se encuentran ubicados estos puertos.

Se pudo conocer que, existen algunas amenazas que se presentan en los puertos como la alta demanda que sube los costos y algunos prefieren almacenar en bodegas cercanas. Además, las demoras de cargues y descargues de contenedores debido a los cambios climáticos u otros contratiempos, pero que a pesar de ello siguen siendo líderes en operación portuaria. Con la ampliación del canal se esperaba un crecimiento del 6 % del comercio centrado en esas áreas por tal razón era necesario que se hicieran inversiones que ayudarán al manejo de la carga y desarrollo logístico de estos puertos.

Se evidenció que el sector portuario es uno de los que más aporta a la economía del país, y que estos 3 puertos son de nivel mundial debido a la gestión logística brindada y el valor agregado gracias a la operatividad en manejo de contenedores, buques y vehículos. Indican que el puerto de Balboa cuenta con el 30% del mercado de carga que se moviliza en Panamá, siendo el que mueve más contenedores en el país.

Dado que el puerto de Balboa es uno de los más destacados de América y el más importante de Panamá se puede pensar que los aportes económicos que realiza al país son

grandes, pero en artículos de periódicos afirman que el aporte que da el puerto no es abundante. Comparando los aportes que brindan al país algunas empresas mixtas llegan a ser \$639.5 millones en cuatro años (Testa, 2015). La empresa Panamá ports Company quién es dueño de los grandes puertos de Balboa y Cristóbal, ha dejado de aportar al país alrededor de \$28 millones anuales, con la justificación de que las ganancias las están invirtiendo constantemente en infraestructura, y ampliar la capacidad portuaria con la que se cuenta.

El Ministerio de Economía y Finanzas (MFE, 2015), además de otras fuentes en artículos dicen que la forma de esta compañía de contribuir al país es destinar todas las ganancias que lleguen al puerto para que este sea un puerto con mayor capacidad y ser constantemente el mejor del país y uno de los más importantes de América. El MFE (2015) afirma que aunque esta compañía no está pagando por decir una comisión al estado, sí ha aportado por movimientos de contenedores y muellajes alrededor de \$66.6 millones. (Testa, 2015).

Por lo antes mencionado, es importante conocer qué tan significativo ha sido la contribución que brinda el Puerto de Balboa a la economía de Panamá. En el presente artículo, se realizará un análisis sobre cuáles son los aportes económicos que ha realizado dicho puerto al país en los últimos diez años, por lo cual se va a identificar las principales inversiones en cuanto a infraestructura y desarrollo del mismo, y su contribución a los recursos del país.

## **1. Marco conceptual**

Panamá es un país ubicado en el centro del Hemisferio Occidental, con una población actual de 4.244.065 según la página web Countrymeter, el idioma oficial es el español, sin embargo muchos panameños hablan inglés. El clima de Panamá es tropical y la temperatura es usualmente uniforme a lo largo de todo el año. El promedio de la temperatura es de 27 grados C.

Panamá cuenta con una franja costera muy importante en océano pacífico y atlántico, esto genera una gran oportunidad para el manejo de carga tanto contenerizada como otra gran diversidad de tipos de carga de forma nacional e internacional. En este país se cuenta con dos tipos de puertos están los privatizados y los estatales, el primero se refiere a que han sido otorgados a operadores portuarios y el segundo son aquellos operados por el estado bajo la administración de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP). Debido a la gran exigencia que tiene el país en el comercio ya que allí se encuentra el Canal de Panamá, este cuenta con unos puertos muy importantes capaces de soportar el flujo de mercancía que pasa por allí, sus principales puertos son el de Manzanillo, Cristóbal y el puerto de Balboa los cuales son privatizados y los dos últimos pertenecen a Panamá Ports Company (PPC). Balboa fue inaugurado en 1909 luego de recibir su nombre actual, el cual se llamó Ancón

Port. Fue restaurado por los estadounidenses al comienzo de la construcción del Canal, lo que anteriormente fue una antigua zona de atraque de barcos franceses. El puerto de Balboa es el más importante de este país gracias a su ubicación, ya que se encuentra localizado junto a la desembocadura al Océano Pacífico del Canal de Panamá, en el sector de Balboa de la ciudad de Panamá, juega un papel muy importante ya que es la única terminal de contenedores en plena operación desde el Pacífico sirviendo a las diferentes líneas navieras para las actividades de embarque, desembarque y trasbordo de mercancías hacia la región, se encarga de la carga y descarga de mercancías de todo el continente y también del tránsito por Panamá, conecta los principales servicios de línea desde el Lejano Oriente y América del Norte, hacia la Costa Oeste de América del Sur, Central y el Caribe (Portal logístico de Panamá, 2020).

Cuando se menciona el concepto de puerto de Balboa en Panamá se busca hacer referencia al sitio ubicado sobre la costa o en la orilla del Océano Pacífico donde los barcos llevan a cabo operaciones de embarque y desembarque y de carga y descarga de mercancía. Los muelles del puerto de Balboa son una construcción de piedra y ladrillo que es fabricada en el agua, en este caso en el Océano Pacífico, por medio de bases que lo sostienen firmemente, y que permite a barcos y embarcaciones realizar las tareas de carga y descarga de pasajeros o mercancías.

Debido a las necesidades actuales del mercado internacional y el crecimiento del tráfico marítimo, los puertos tienen un problema de congestión portuaria, lo que significa demoras al momento de que los buques puedan atracar y se realice el descargue de la mercancía, la eliminación de estos tiempos de espera se puede mejorar aumentando el número de muelles para atracar, sin embargo para algunos puertos esto no es una opción debido a que se necesita una gran inversión económica y no tienen los recursos para llevar a cabo esto, sin embargo la empresa Panamá Ports Company (PPC) en los últimos 10 años ha llevado a cabo una alta inversión en el puerto de Balboa, es decir ha destinado grandes recursos para el crecimiento y mejoramiento de este con la finalidad aprovechar su posición geográfica y poder atender las necesidades actuales del mercado internacional, logrando así a través de todas estas inversiones mejorar la prestación de los servicios logísticos y contar cada vez con mayor capacidad para el manejo de mercancías.

La infraestructura se trata de las instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, para facilitar el transporte y el intercambio modal, las cuales son necesarias para hacer eficiente a los puertos. Debido a que el puerto de Balboa cuenta con una responsabilidad tan grande por el alto flujo de mercancía que maneja, la mayoría de sus inversiones se realizan para mejorar su infraestructura y hacer mejor el desarrollo del puerto y así poder manejar de forma más eficiente la carga.

La contribución de los puertos de Panamá hace referencia a todas las ganancias que recibe el puerto de Balboa del cual se espera que se dé un gran aporte para el país por ser un puerto en desarrollo y con gran volumen de operaciones en su día a día, sin embargo según

artículos de periódicos de panamá se menciona que la empresa Panamá Ports Company (PPC) ha dejado de realizar los aportes necesarios al país.

## 2. Metodología

La técnica utilizada para obtener información en el proyecto es el análisis documental, con datos cuantitativos donde se dará a conocer cuánto y cuáles han sido los aportes económicos que ha brindado el puerto de Balboa al país, así como conocer cuáles han sido las inversiones que ha realizado internamente el puerto para su desarrollo; y con datos cualitativos debido a que con estos se puede recopilar y seleccionar información a través de documentos, entendiendo estos como fuentes secundarias que nos permitirán indagar en búsqueda de conclusiones posteriores sobre el porqué el puerto más importante de Panamá no hace grandes aportes económicos a el país. El alcance de esta investigación es descriptiva y el análisis documental se realizará a través de la recolección de información de instrumentos como:

- **Páginas web:** Principalmente se utilizará páginas web con información de Panamá, las compañías que son dueñas y las páginas principales del puerto de Balboa, por ejemplo: Portal logístico de Panamá, Autoridad de turismo de Panamá, Panamá Ports Company (PPC).
- **Periódicos y revistas:** Se utilizará toda aquella información que esté relacionada con logística, inversión y los aportes económicos del puerto de Balboa, por ejemplo: Periódico La Estrella de Panamá.
- **Repositorios:** Se recolecta la información de repositorios de universidades que contengan información asociada al tema, por ejemplo: Repositorio Institución Universitaria Esumer, Repositorio Universidad Católica de Colombia, Repositorio Institucional de la Universidad del Rosario.

## 3. Resultados y/o Hallazgos

### **Inversiones realizadas en infraestructura en el puerto de Balboa**

Debido a que el puerto de Balboa tiene una responsabilidad tan grande por su ubicación estratégica y el alto flujo de mercancía que maneja, es muy importante para la empresa Panamá Ports Company (PPC) invertir en el mejoramiento de infraestructura y hacer mejor el desarrollo del puerto y así poder manejar de forma más eficiente la carga.

Por lo anterior, el plan de ser el puerto más importante y cumplir la tarea de ser el centro de distribución de rutas de servicio hacia el pacífico de una buena manera, se unen personal de la compañía PPC junto con Louis Berger y Berger Abam para lograr diseñar un programa de ayuda al puerto a hacer más rápido su desarrollo.

La inversión realizada se dividió en 4 etapas:

**Figura 1. División de las 4 etapas de inversión**

1998 - 200	Construcción fase I y II	350 MI muelle Inversión US\$ 67M Capacidad TEUs: 380,000
2002 - 2003	Construcción fase III	8 Has Patio 270 ML Muelle Inversión US\$ 143 M Capacidad TEUs: 700,000
2003 - 2006	Mejoras Muelles y Patios	270 ML Muelles Inversión US\$ 90 M Capacidad TEUs: 1 M
2007 - 2011	Construcción fase IV	20 Has Patio 270 ML Muelle Inversión US\$ 400 M Capacidad TEUs: 2,4 M Proyección: 4 M

**Fuente: Sandra Milena Serrano Amayo-Leidy Yissed Garcia (Trabajo de grado)**

Para ese entonces el puerto de Balboa estaba en la etapa V, en la cual se tenía una proyección de llegar a 4 o 5 M de TEUS para el año 2015 (Trabajo de Universidad, 2018).

Durante el tiempo en el que transcurría la etapa V, se realizaron inversiones que les ayudará a cumplir el objetivo que se habían propuesto desde un inicio y cumplir con las exigencias que daba el hecho de la ampliación del canal para poder atender los buques postpanamax, entre esas inversiones para el 2012 aproximadamente mil 270 millones de dólares fueron invertidos por Panamá Ports Company en los puertos de Balboa y Cristóbal, el dinero fue distribuido para adecuar patios para contenedores, compra de grúas, en dragado y muelles (Mundo marítimo, 2012) específicamente se realizó la compra de 13 grúas porticas RTG eléctricas para el Puerto de Balboa, fabricadas por ZPMC y en el muelle 18, se instalarán 3 grúas porticas Super Post Panamax, con capacidad para 61 toneladas pudiendo trabajar en barcos de hasta 22 filas de contenedores de ancho, todas estas de procedencia China (Central America Data, 2012) con esas inversiones el puerto contará con un total de 83 grúas pórticos de patio (Central America Data, 2013) y además atraerá navieras importantes a los puestos de Panamá aumentando 20 veces el movimiento de carga.

Para el año 2013 PPC invirtió US\$ 210 millones, además se incluye más de 20 millones en dragados para darle la profundidad requerida a la nueva necesidad del canal de panamá y se realizó una expansión de 10 hectáreas de patio aumentando la capacidad para el puerto de almacenar contenedores, todo esto con el fin de cumplir con el crecimiento de la demanda y

satisfacer las necesidades de los clientes informó Rommel Troetsch, jefe de mercadeo de PPC (Central América Data, 2013).

En el 2014 la empresa Panamá Port Company decide invertir 110 millones de dólares para la expansión del puerto de balboa entre los años 2014 a 2015 para lograr aumentar su capacidad, ya que para ese entonces tenía una capacidad de unos 4.5 millones de TEUS y su objetivo era mover alrededor de 5 millones. Entre esas inversiones estaba la adaptación de varias hectáreas para la carga y descarga de contenedores y la electrificación de zonas de grúas para eliminar el consumo de combustibles y bajar los costos de funcionamiento (Cadena de suministro, 2014).

Más adelante se encontró (Anteriormente Louis Berger, 2020) donde se anuncian los avances que ha tenido el puerto hasta ese año, evidenciando que sí se habría cumplido el propósito que se habían hecho para la quinta etapa del programa de diseño y construcción del puerto. En este, se contaba con un nuevo muelle de 450 Metros de largo y 35 hectáreas de patios de contenedores, además realizaron otros trabajos como dragado hasta el lecho de roca y relleno de 15 hectáreas de áreas detrás de los muelles e instalación de un dique de contención de roca de 20 metros de altura, excavación de nuevos canales de los ríos María Salas y Curundú que contribuyeron para que al finalizar ese año el puerto contará 1700 metros de muelle, 22 grúas superpost-Panamax, 57 grúas pórtico de goma con neumático y como se dijo anteriormente, se llegó a tener una capacidad para más de 4 millones de TEUS cumpliendo así la proyección que se tenía desde un principio para esta etapa.

En el proceso de la presente investigación, se evidenció que no se encontraba mucha información acerca de las inversiones realizadas desde el año 2015 hasta el 2020, de las pocas noticias que se encontraron donde se explica la infraestructura del puerto y las inversiones que se han realizado fue una del 2017 donde se indica que el puerto cuenta con las siguientes características: 47 hectáreas de áreas de almacenaje, 5 posiciones de atraque para buques Panamax y postpanamax y 25 grúas porticas. Además, con 83 RTG's eléctricas e híbridas, 15.7 metros máximo calado, 4 millones de contenedores tamaño TEUS por año y conectividad logística con el Atlántico por medio de tren y truck , permitiendo conectar con el atlántico de barco a barco en 4hrs (Lasso, 2017) si se compara con la información encontrada de los años anteriores se puede ver que el puerto de Balboa no ha realizado muchos cambios en su infraestructura ya que cuenta con la misma cantidad de los diferentes tipos de grúas desde el año 2012, las inversiones en dragado fueron hasta alrededor del año 2015, sigue la capacidad de 4 millones de TEUS desde el 2015 cumpliendo con la meta programada en el año 2012 para quinta etapa, el único cambio que se evidenció fue que en 2012, el puerto contaba con 35 hectáreas de almacenaje y para el 2015 con 47, aumentando su capacidad con 12 hectáreas.

Como fue mencionado anteriormente la información para el año 2020 es muy escasa, se pudo evidenciar que esto fue porque el puerto seguía sin realizar cambios en cuanto a su infraestructura. Según el asistente virtual de la página Panamá Ports Company 2020, actualmente el puerto cuenta con: 47 hectáreas de áreas de almacenaje, 1,710 m. de



Muelle para Contenedores, 5 posiciones de atraque para buques Panamax y Post Panamax, 25 grúas porticas de las cuales 7 son Super Post Panamax con un alcance de 22 filas de contenedores, 10 Post Panamax con un alcance de 19 filas de contenedores, 8 Panamax con un alcance de 13 filas de contenedores, 5 millones de TEU's de capacidad anual, conectividad logística con el Atlántico por medio de tren y truck permitiendo conectar con el Atlántico de barco a barco en 4hrs.

Por lo anterior, se pudo evidenciar que para este año no hubo grandes cambios en infraestructura, pero su capacidad de TEUS aumentó a 5 Millones.

Sobre los proyectos de inversión que se tienen a futuro, el gerente de Panama Ports Company Paul Wallace en 2017 manifiesta que las expansiones ya se hicieron las cuales fueron mencionadas en el presente trabajo, se realizaron dragados, calados apropiados para los grandes barcos, expansión de patios, aumento de muelles y grúas. Además se tienen grúas que pueden manejar los barcos a futuro y se han construido todos los atracaderos para poder prestar el servicio. Ahora mismo PPC tiene la capacidad de darle servicio a navíos que ni siquiera pueden atravesar el Canal y ya está un paso adelante, incluso del mismo Canal (Rodriguez, 2017).

Pero desde el año 2018 la empresa Hutchison Ports PPC empezó a evaluar la posibilidad de ofrecer nuevos servicios buscando ofrecer un valor agregado, este proyecto va de la mano con la alianza con el gobierno nacional de la cual sale la Zona de Actividades Logísticas, la cual busca convertir los puertos de Balboa y Cristóbal en un hub logístico. Este proyecto considera una ampliación de tres bodegas, cada una de 10 mil metros cuadrados, ofreciendo digitalización del proceso con una mayor visibilidad al cliente a través de sistemas digitales de indicadores e inventarios para que en línea pueda realizar la trazabilidad y el control de la operación (Hutchison Ports PPC, 2020).

Aunque el puerto de Balboa no tenía previsto invertir más en su infraestructura, debido a la situación generada por el covid-19, pandemia que llegó a finales del año 2019 la cual afectó la economía de muchos sectores a nivel mundial, incluyendo los puertos y su funcionamiento. Es por ello que la empresa Panamá Ports Company, se vio en la necesidad de invertir en tecnología de última generación, para afrontar la crisis por el covid-19 y continuar con su funcionamiento de una forma segura las 24 horas al día, los 365 días al año ofreciendo un buen servicio, dando una solución eficiente en materia logística para adaptarse a las nuevas necesidades e inconvenientes que se puedan presentar debido a la pandemia.

Para esto, se implementó tecnología infrarroja y térmica permitiendo la medición de temperatura a gran volumen al momento de ingresar al puerto; de igual forma, el sistema permite alertar si el personal no usa la mascarilla al entrar, disminuyendo el riesgo de contagios por COVID 19 y otras enfermedades, ya que la empresa tiene el compromiso de proteger la salud de sus trabajadores y sus terceros (Hutchison Ports PPC, 2020).

## **Relación de las inversiones en el puerto de Balboa con los aportes que brinda este a Panamá**

La empresa encargada de administrar el puerto de Balboa es Panamá Ports Company la cual fue fundada en 1997 y se encarga del desarrollo de operaciones portuarias y logísticas, posee dos puertos en ambas salidas del Canal de Panamá, el Puerto de Balboa localizado en la salida del Canal de Panamá sobre el Océano Pacífico y el Puerto de Cristóbal localizado en la salida del Canal de Panamá sobre el Océano atlántico.

Desde su fundación en el año 1997 hasta el 2015 la empresa PPC no realizó sus aportes en dividendos, para el 2015 entre varias empresas en Panamá aportaron un total de \$72.1 millones al tesoro nacional del cual PPC aportó \$1 millón, siendo este el primer aporte de dividendos al estado Panameño en 18 años.

Debido a que el estado panameño es dueño del 10% de las acciones de la compañía portuaria, los sindicalistas cuestionan los aportes que brinda esta compañía al país debido a que piensan que el pago de dividendos por parte de Panamá Ports al Estado Panameño no ha sido justo, ya que el aporte ha sido bajo a comparación de los 1,600 millones de dólares que ha invertido en infraestructura y ampliación del puerto.

Jaime Ruiz, secretario del sindicato de Sitravaap destacó que la empresa, aparentemente, ha registrado ganancias de alrededor de 900 millones de dólares anuales, de lo que le corresponde el 10% a Panamá. Por lo cual se da a entender que PPC le estaría adeudando al Estado panameño la suma de \$1,620 millones en dividendos (Panamá América, 2016).

Por otro lado según el gerente de PPC Paul Wallace en una entrevista (2017), “PPC ha invertido en Panamá USD \$1,500 millones en veinte años” manifestó que el principal motivo de haber contribuido tan poco al Estado en los últimos año es porque se ha invertido USD 1500 millones para la infraestructura y desarrollo, que además independiente de esto se le aporta a través del movimiento de contenedores; allí él afirma que para los años siguientes esa compañía será la que más contribuya al país en comparación con los otros puertos gracias a él gran desarrollo que ha tenido este puerto.

Además menciona que \$250 millones se han dado en regalías que se le pagan directamente al Gobierno, además de lo que se gastan y que cuentan con 2,200 empleados los cuales le inyectan mil millones anuales a la economía. (Rodríguez, 2017).

Durante la presentación del informe denominado ‘Retos y oportunidades frente a la situación marítima mundial’ para los medios de comunicación, Paul Wallace dijo que durante sus 20 años establecidos en Panamá, la empresa ha generado más de 4,000 nuevas plazas de trabajo, ha pagado \$290 millones en contraprestaciones y generado una derrama económica de \$900 millones, debido los millonarios ingresos que han obtenido las empresas locales que son parte de la cadena logística de servicios portuarios del país. Wallace además aclaró que ‘PPC ha pagado al gobierno nacional más de \$250 millones’, refiriéndose al impuesto que debe pagar por movimiento de contenedor y otras tasas (Lasso,

2017). Además, mencionan que han hecho préstamos para esas inversiones y deben pagar esas deudas con el banco.

Por otro lado, Hutchison Ports PPC declaró en noviembre de 2017 pagar dividendos adicionales por \$20 millones, concediéndose \$2 millones al Estado. Para el año 2018 se realizó un nuevo pago por la misma suma de la cual correspondió al estado la misma cantidad.

Para el año 2019 la empresa PPC aumentó la cantidad de los dividendos dados a sus accionistas pagando \$30 millones, de los que \$3 millones fueron para el Estado lo que correspondía debido a que este es dueño del 10% de las acciones.

De acuerdo con la ley de Panamá, los puertos deben pagar cierta cantidad por el movimiento de contenedores al estado, para el año 2020 la empresa PPC menciona que entre las dos terminales que administra ha contribuido con más de \$415 millones al estado debido a los pagos que genera con la movilización de cada contenedor.

Además, menciona que para este año la empresa aporta mensualmente unos \$2.6 millones en salarios y \$1.3 millones en seguridad social a favor de alrededor de 1,500 colaboradores y que genera alrededor de 25,000 empleos indirectos, colaborando con pequeñas, medianas y grandes empresas las cuales son proveedoras de productos y servicios para el funcionamiento de los puertos.

Jared Zerbe, presidente ejecutivo de Hutchison Ports PPC afirma que todas las contribuciones que ha hecho al país, como el pago de dividendos, el pago por movimiento de contenedores y la contribución por medio de pagos a trabajadores tanto directos como indirectos, es posible gracias a todas las inversiones que se han realizado internamente en el puerto en su infraestructura, logrando que este sea más grande y eficaz en sus servicios logrando llamar así la atención de más clientes y fortalecer la industria portuaria en Panamá (Bernal, 2020).

El director de Relaciones Gubernamentales y Públicas de PPC, Alejandro Kouruklis en una entrevista para el periódico del país (telemetro) menciona que en los 23 años de administración de los puertos de Balboa y Cristóbal, PPC ha entregado 430 millones de dólares en pagos directos al estado panameño, haciendo énfasis en que aunque algunos mencionan que la empresa no aporta esta si lo hace por medio de los pagos directos, además de que al estado se le han dado 8 millones de dividendos en los años de existencia de PPC debido al 10% del cual ya se mencionó que este era dueño y asegura que en caso de que Panamá decidiera renovar la concesión por otros 25 años aumentarán estos pagos.

Afirma, que durante estos años se ha invertido en la modernización de estos puertos con alrededor de mil 500 millones de dólares, ya que anteriormente no contaban con la tecnología y con instalaciones aptas, por lo cual no movilizaban gran cantidad de contenedores.

Según Kouruklis ninguna otra empresa portuaria paga dividendos, pero este piensa que este no es un buen negocio para Panamá comparado con el pago por movimiento de contenedores, ya que se le paga al Estado 15 dólares por movimiento de un contenedor lo que genera al mes 1.5 millones de balboas y al año se paga alrededor de 20 millones de dólares (Castrellon, 2020).

Se puede observar, que desde los inicios no se encuentra información de contribuciones que haya realizado el puerto al país, esto debido a que apenas cuando la empresa que lo administra llevaba 18 años de haberse fundado, empezó a pagar al estado, debido a que se centró más en el crecimiento de sus puertos e invertir en su infraestructura para hacerlo más eficiente, aunque muchos cuestionan que deberían ser mayores los aportes debido a que son de los puertos más importantes y con más movimiento de carga.

En ese sentido, a raíz de todas estas inversiones y modificaciones que se le han hecho al puerto, cuenta cada vez con mayor capacidad, su desarrollo es cada vez más rápido y vuelve más eficiente al puerto, tiene un gran aumento de manejo de carga, pasar de 380000 TEUS en la primer etapa a 5 millones de TEUS, quiere decir que cada vez le llegan más ingresos al puerto por tal razón debería contribuir más al país.

Según lo antes expuesto, el puerto de Balboa no ha aportado económicamente al estado en cuanto a dividendos o pagos directos según criterio de algunos, ha quedado claro que ha contribuido en cuanto a pago de trabajadores tanto directa como indirectamente y movimiento de contenedores, pero aparte de esto la empresa PPC cuenta con una responsabilidad social la cual busca apoyar de diferentes formas a la comunidad y su país.

En su página web en la sección de responsabilidad social se puede dar a entender que tiene 4 pilares: educación, salud, medio ambiente y sus trabajadores. Para evidenciar que la empresa cumple con los pilares anteriormente mencionados a continuación se nombrarán algunos aportes que PPC ha brindado a sus trabajadores, la comunidad y el país de diferentes maneras.

Para el año 2016, la empresa Panamá Ports Company decidió brindar capacitación a más 120 mujeres, las cuales son colaboradoras o esposas de sus colaboradores en temas de liderazgo y formación familiar. Como resultado de este programa 23 mujeres de las 120 decidieron ser voluntarias y continuar capacitando a más mujeres, además se les reconoció esta acción con un diplomado como facilitadoras oficiales del programa, que busca que no solo ellas se vean beneficiadas, si no muchas más personas (Hutchison Ports PPC, 2016).

Para la navidad del año 2017, la empresa PPC decide celebrar esta fecha a más de 250 personas de la comunidad de Quebrada grande (Chiriquí, Panamá). Iniciativa que comenzó con el proyecto “Porque Queremos Niños Felices”. En esa actividad se les realizó la entrega de alimentos y juguetes para los niños, además se les acondicionó lugares para su recreación, todo esto acompañado de un bazar navideño y de charlas de salud que son

iniciativas para brindar un impacto positivo para la sociedad y la integración familiar (Hutchison Ports PPC, 2017).

En los 20 años que lleva la empresa PPC ha brindado la oportunidad a hijos de colaboradores que tienen el deseo de superarse y estudiar por medio del programa de becas iniciativa sostenible de responsabilidad social, esto porque para PPC la educación contribuye a lograr una mejor sociedad en temas de justicia y equidad. Por ello, en el 2017 PPC reconoció el esfuerzo de 233 futuros profesionales del país por medio de la entrega de becas y medallas para incentivar a que estos continúen con un excelente nivel académico (Hutchison Ports PPC, 2017). Para el 2018, fueron 180 los ganadores en este programa y la empresa se comprometió a seguir impulsando este tipo de actividades.

En el año 2018, la empresa PPC se unió con el gobierno a través del ministerio de educación para participar en el proyecto “Mi Escuela Primero”. Para esto, se realizó la inauguración de un nuevo comedor y cocina para la Escuela: Porfirio Meléndez, Colón. El proyecto consistió en el desarrollo de planos, remodelaciones, limpieza general, trabajo de eléctricos, equipamiento de línea blanca, entre otros. (Hutchison Ports PPC, 2018).

Para el 2020, en consecuencia de la pandemia mundial PPC donó equipos médicos para apoyar al sistema de salud del país, la donación constó de nueve ventiladores de última generación al Ministerio de Salud de Panamá para el tratamiento de pacientes que se encuentran en cuidados intensivos con COVID-19. Además, la ministra Turner agradeció el compromiso de la empresa con el bienestar y la salud del país y resaltó que el Ministerio de Salud ha recibido más de US\$ 400,000 en equipos vitales por parte de Panamá Ports (Hutchison Ports PPC, 2020).

Debido a la misma crisis generada por el confinamiento a causa de la pandemia por el Covid-19 voluntarios de PPC se unieron a una campaña humanitaria donde llevaron a las familias colonenses bolsas de comida con productos de primera necesidad como un gesto de solidaridad (Hutchison Ports PPC, 2020).

Además de los aportes anteriormente mencionados, la empresa PPC ha realizado actividades como: concursos de dibujo y pintura con la comunidad, seminarios del día del reciclaje y apoyo a las campañas de voluntariado para limpiar las playas y ayudar a la reforestación. A su vez, es patrocinador de la copa guayuco y de la liga de baseball Correcaminos de Colón, entre otros, mostrando su necesidad de contribuir al país en diferentes aspectos y ayudar a su crecimiento.

#### **4. Conclusiones**

En esta investigación, se puede evidenciar que una buena distribución de los ingresos del puerto de Balboa ayudaron a mejorar las actividades logísticas internas del país y a la calidad de vida de muchas personas, quienes han sido beneficiadas por las actividades que

ha desarrollado el puerto, las cuales fueron posibles gracias a las inversiones realizadas por este, para mejorar su infraestructura y servicio, contribuyendo así al crecimiento del país.

La empresa Panamá Port Company encargada de administrar el puerto de Balboa por 18 años, no le dio la importancia necesaria a brindar aportes al país o a su comunidad, sino que se centró en hacer crecer el puerto de Balboa, invirtiendo todos sus ingresos en la infraestructura de este, fue por esto que apenas para el año 2015 empezó a realizar aportes al país y a apoyar a la comunidad.

De igual forma, desde el año 2015 hasta el momento se logra evidenciar que la empresa PPC sigue aportando dividendos al país y le da importancia a los 4 pilares de su empresa, los cuales están basados en el bienestar de sus trabajadores y de su comunidad, todo esto mediante ayudas en diferentes ámbitos como la educación, la salud y el medio ambiente.

Por último, las inversiones y los proyectos que el puerto de Balboa puso en marcha durante los últimos diez años, destacan la importancia que tiene este puerto para Panamá, logrando así, prestar un mejor servicio logístico y brindando ventajas competitivas para el país.

## **5. Referencias bibliográficas**

Anteriormente Louis Berger. (2020). Expansión del Puerto de Balboa. Recuperado de <https://www.louisberger.com/es/our-work/project/port-balboa-expansion-panama>

Autoridad de turismo de Panamá. (2020). Información general sobre Panamá. Recuperado de <http://www.atp.gob.pa/informacion-general-sobre-panama>

Cadena de Suministro. (2014). Panama Ports Company invertirá 86 millones de euros en ampliar el puerto de Balboa. Recuperado de <https://www.cadenadesuministro.es/noticias/panama-ports-company-invertira-86-millones-de-euros-en-ampliar-el-puerto-de-balboa/>

Castaño, A y Triana, M. (2014). Análisis de las principales plataformas portuarias de Panamá: Balboa, Manzanillo y Cristóbal. Institución Universitaria Esumer, Medellín, Colombia. Recuperado de [http://repositorio.esumer.edu.co/bitstream/esumer/1299/2/Esumer\\_portuario.pdf](http://repositorio.esumer.edu.co/bitstream/esumer/1299/2/Esumer_portuario.pdf)

Castrillón, T. (2020). Panama Ports le ha entregado al estado B/430 millones en pagos directos. Telemetro. Recuperado de <https://www.telemetro.com/nacionales/2020/02/18/panama-ports-le-entregado-b/2575010.html>

Central America Data. (2012). Más inversión en puertos de Panamá. Recuperado de [https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Ms\\_inversin\\_en\\_puertos\\_de\\_Panam](https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Ms_inversin_en_puertos_de_Panam)

Central America Data. (2013). Crece inversión portuaria en Panamá. Recuperado de [https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Crece\\_inversin\\_portuaria\\_en\\_Panam](https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Crece_inversin_portuaria_en_Panam)

Central America Data. (2013). Panamá: puertos adquieren 13 grúas eléctricas. Recuperado de [https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Panam\\_puertos\\_adquieren\\_13\\_gras\\_electricas](https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Panam_puertos_adquieren_13_gras_electricas)

Countrymeter. (2020). Población de Panamá. Recuperado de <https://countrymeters.info/es/Panama>

Definición ABC. (2011). Definición de muelle. Recuperado de <https://www.definicionabc.com/general/muelle.php>

Definición.DE. (2012). Definición de puerto. Recuperado de <https://definicion.de/puerto/>

Díaz, T. (2016). Evolución e importancia del Puerto de Balboa. Revista cultural lotería. Recuperado de <http://200.115.157.117/RevistasLoteria/524.pdf#page=67>

Hutchison Ports PPC. (2016). Más de 120 mujeres fueron capacitadas en liderazgo y formación familiar. Recuperado de <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/36>

Hutchison Ports PPC. (2017). Panama Ports Company celebra la Navidad a niños y de la remota comunidad de Quebrada Grande. Recuperado de <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/54>

Hutchison Ports PPC. (2017). PPC Otorga más de 200 Becas a Hijos de Colaboradores. Recuperado de <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/78>

Hutchison Ports PPC. (2018). PPC y MEDUCA inauguran Nuevo Comedor y Cocina en la Escuela Porfirio Meléndez, Colón. Recuperado de <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/130>

Hutchison Ports PPC. (2020). Responsabilidad social empresarial. Recuperado de <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/rse>

Hutchison Ports PPC. (2020). Panama Ports dona equipos médicos vitales para apoyar al sistema de salud panameño. Recuperado de <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/184>

Hutchison Ports PPC. (2020). PPC invierte en tecnología de última generación para reducir el riesgo de contagio por COVID-19. Recuperado de <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/194>

Hutchison Ports PPC. (2020). Un acto solidario para con los más necesitados. Recuperado de <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/198>

Hutchison Ports PPC. (2020). Hutchison Ports PPC es el Nuevo Lugar para la relocalización logística en Panamá. La estrella de Panamá. Recuperado de <https://www.laestrella.com.pa/nacional/200923/hutchison-ports-ppc-nuevo-lugar-relocalizacion-logistica-panama>

Lasso, M. (2017). Panamá Ports invierte, pero no reparte ganancias al gobierno. La estrella de Panamá. Recuperado de <https://www.laestrella.com.pa/economia/170121/ports-panama-reparte-invierte>

Mundo Marítimo. (2012). Los puertos panameños crecen a la medida del Canal. Recuperado de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/los-puertos-panamenos-crecen-a-la-medida-del-canal>

Panamá América. (2016). Sindicalistas cuestionan los aportes de PPC. Recuperado de <https://www.panamaamerica.com.pa/economia/sindicalistas-cuestionan-los-aportes-de-ppc-1014093>

Portal logístico de Panamá. (2020). Balboa. Recuperado de <https://logistics.gatech.pa/es/assets/seaports/balboa>

Portal Logístico de Panamá. (2020). Todos los puertos en Panamá. Recuperado de <https://logistics.gatech.pa/es/assets/seaports/all>

Rodriguez, M. (2017). PPC ha invertido en Panamá \$1,500 millones en veinte años. La estrella de Panamá. Recuperado de <https://www.laestrella.com.pa/economia/170905/1-ppc-500-panama-invertido>

Serrano, S y García, L. (2018). Análisis espacial de la infraestructura portuaria en la costa pacífica de Panamá y de Colombia (2000 -2015). Universidad Católica de Colombia, Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/16682/1/AN%C3%81LISIS%20ESPACIAL%20DE%20LA%20INFRAESTRUCTURA%20PORTUARIA%20EN%20EL%20PACIFICO%20DE%20PANAM%C3%81%20Y%20COLOMBIA%20%282000-2015%29.pdf>

Testa, M. (2015). Panama Ports Company, una empresa mixta que no aporta. La estrella de Panamá. Recuperado de <https://www.laestrella.com.pa/economia/150119/ports-mixta-panama-company-empresa>

Vélez, M y Salazar, A. (2018). Competitividad en el sector portuario de Panamá. Institución universitaria Esumer, Medellín, Colombia. Recuperado de [http://repositorio.esumer.edu.co/jspui/bitstream/esumer/1246/2/Esumer\\_portuario.pdf](http://repositorio.esumer.edu.co/jspui/bitstream/esumer/1246/2/Esumer_portuario.pdf)



**Análisis de la contribución del puerto de Balboa a Panamá en los últimos diez años<sup>4</sup>**

***Analysis of the contribution of the port of Balboa to Panama in the last ten years***

Ingrid Vanesa Ruiz Tamayo\*<sup>5</sup>  
dafi181930@gmail.com

Paola Andrea Galeano Ibarra\*<sup>6</sup>  
paogaleano01@gmail.com

Negocios Internacionales-Institución Universitaria Esumer  
Medellín – Colombia 2020

International business- Esumer University  
Medellín – Colombia 2020

---

4

This article is a graduation requirement of the International business program of The international business college from Institucion Universitaria Esumer. The investigation line of this document is logistic and the supply chain belongs to the investigation group of International Business. This job counted on Saida Luz Quintero Nuñez's topic counsel and Juan Camilo Mesa Bedoya's methodological coordination.

5

6

## **Abstract**

Panama is one of the fastest growing economies in the world, with the most important ports in Latin America, that is why the port sector is one of the largest contributors to the country's economic growth. This article aims to analyze the economic contributions that the port of Balboa has made to the country in the last ten years, as it is one of the most important and with the most cargo movement, so it is important to analyze what destination has been given to the profits generated and the contributions to panama's economy. The technique used to obtain information from this research is documentary analysis, with quantitative and qualitative data. As for what is addressed in this article, it can be shown that a good distribution of the revenue of the port of Balboa can help to improve the logistics activities, the country and the quality of life of many people, who have benefited from the activities that the port has developed, which have been made possible by the investments made to improve its infrastructure and service, thus contributing to the country's growth.

## **Clasification JEL:**

## **Introduction**

The port of Balboa has been one of the most important ports for the commercial sector in Panama and America, since it possesses an ideal geographical location for extending as a Goods Distribution Center. In 1910 The port of Balboa began to be outlined with the creation of blueprints in order to have a more stable port, with a depth of water that allows docking and undocking operations without the influence of tide.

Lately, the port of Balboa is one of the two container terminals operating from the Pacific Ocean; serving the different shipping lines for the activities of loading, unloading and goods transfer to the region (Panama logistic entry port, 2020). Besides being one of the biggest and with the most cargo movements, due to this reason the port of Balboa is an important object of study to know all the great infrastructure investments for being able to live up to manage a big cargo movement and to get to know the economic contributions it allocates to panama.

Regarding this topic, there is a big quantity of newspaper articles from Panama analyzing the port in different points like the cargo movements, the infrastructure, the port expansion, its contribution, among others. Researches have also been carried out such as Ana Maria Castaño Rivera's and Monica Maria Triana Correa's, in 2014, about the analysis of the main port platforms in Panama: Balboa, Manzanillo, Cristobal and the contribution they have made to the increase of the services, and the touristic and commercial sector, in general to the country; the transformation it has had in infrastructure and the appropriate means of goods management, highlighting the commercial strategic point in which these ports are located.

It was known that, there are some threats that appear in the ports such as the high demands that rise the prices and some people prefer to keep some cargo in some close warehouses. Moreover, the delay of loading and unloading containers due to the climate change or other setbacks, but despite, they continue being the leaders at port operations. By expanding the Canal, it was expected a 6% of the well-balanced commercial sector due to that reason it was necessary to invest for helping the management of loads and the organizational development of these ports.

It was evinced that the port sector is one of those which contribute the most to the economy of the country, and these 3 ports are worldwide due to the organizational logistic offered and the added value, thanks to the operational capability of containers, vessels and vehicles. They indicate that the port of Balboa relies on the 30% of the load market place that moves in Panama, being the one in moving more containers in the country.

Since the port of Balboa is one of the most outlined in America and the most important in Panama, we can think that the economic contribution it makes to the country is big, but some newspaper articles affirm that the contribution the port makes is not abundant. Compared to the contribution some mixed companies make to the country may be \$639.5 million in four years (Testa, 2015). Panama Ports Company which is the owner of the big ports of Balboa and Cristobal has stopped contributing to the country about \$28 million yearly, with the justification that they are constantly investing in infrastructure, and to expand the port capacity they count on.

The Ministry of Economy and Finance (MFE,2015), in addition to other sources on articles say that the way this company contributes to the country is by allocating every profit that gets to the port in order to have more capacity and constantly being the best in the country and one of the most important in America. The MFE (2015) affirms that although this company is not paying a commission to the state, it has contributed to movements of containers and wharves about 66.6 million (Testa,2015).

Due to everything said, it is important to know how significant the contribution the port of Balboa has made to the economy of Panama. In the current article, an analysis will be done in order to know which the economic contributions the port has made to the country are in the last ten years, therefore, the main investments regarding infrastructure and self-development, and its contribution to the country's resources.

## **1. Conceptual Framework.**

Panama is a country located in the center of the occidental hemisphere, with a current population of 4.244.065 according to the web page Country meter, the official language is Spanish, however a lot of Panamanian speak English. The weather in Panama is tropical and the temperature is usually stable throughout the year. On average, the temperature reaches 27 degrees Celsius.

Panamá counts on a coastal strip which is very important in the Pacific Ocean and the Atlantic Ocean, this generates a big opportunity aimed at the cargo management as containerized as other wide diversity of cargo type in a National and International way. In this country people rely on two types of ports, they are the Privatized and the state ports, the first one relates it has been given to the Port operators and the second one relates those which are operated by the state under Panama Maritime Authority Administration. Due to the big request that the country has at the commercial sector since the Panama Canal is located there, this canal counts on very important ports which are able to support the cargo movement that passes through them, the main ports are Manzanillo, Cristobal and the port of Balboa which were privatized and the two last ports belong to Panama Ports Company (PPC). The port of Balboa was opened in 1909 after being given its current name, which was called Ancon port. It was restored by the US at the beginning of the construction of the canal, which before was an old zone of French ships docking operations. The port of Balboa is the most important in this country thanks to its location, since it is located by the estuary to the Pacific Ocean of the Panama Canal, in the sector of Balboa in Panama City, it plays a very important role since it is the only container terminal in operating from the Pacific Ocean serving the different shipping lines for loading and unloading activities and transfer of goods to the region, it is in charge of loading and unloading of goods of all the continent and it is also in charge of the traffic in Panama, it connects the main line services from the Far East and North America, towards the West Coast in South America, Central America and the Caribbean. (Portal logístico de Panamá, 2020).

By mentioning the concept of the port of Balboa in Panama, it is sought to make reference to the site located over the coast or in the Pacific seashore where the ships not only carry out shipping and unshipping operations but also loading and unloading. The wharves of the port of Balboa are stone and brick constructions that are built in the water, in this case in the Pacific Ocean, by means of pillars that support it firmly, and enable ships and vessels carry out as some embarking and disembarking tasks as loading and unloading cargo.

Due to current necessities of the international market and the marine traffic expansion, they have a port congestion problem, which means delays in the moment of docking operations with the vessels and unloading the cargo, the elimination of these delays can be improved by increasing the number of wharves to dock, however for some ports this is not an option on account of needing a big economic investment and they don't have the resources to carry it out, nevertheless Panama Ports Company (PPC) has made a big investment in the port of Balboa in the last 10 years, it means that it has allocated big resources to the expansion and self-improvement with the purpose of leveraging its geographical location and being able to wait on current necessities of the international market, by means of all the investments improving the Organizational Service Delivery and each time counting on better capacity for the cargo management.

The infrastructure is about permanent and floating mechanical, electronic and electric installations, built up or located at the ports, to facilitate the freight and the customary exchange, which are necessary to make the ports efficient. Due to the port of Balboa counts

on such a big responsibility for the big cargo movement. Most of its investments are made to improve its infrastructure and develop the port in a better way for being able to move the cargo in a more efficient way.

The efforts of the ports in Panama make reference to all the earnings the port of Balboa receives from which is expected to make a big contribution to the country because of being a developing port with a big number of operations daily, however according to some newspaper articles from Panama is mentioned that Panama Ports Company (PPC) has stopped making necessary contribution to the country.

## **2. Methodology**

- The technique used to obtain information on the project is by means of documentary analysis, with some quantitative data used to publish how much and which the economic contribution the port of Balboa has made to the country, just as knowing which the internally investment the port has made for its development; and with qualitative data because with this it is possible to gather information by means of documents, understanding this as a secondary source that will allow us to investigate some subsequent conclusions about why the largest port in Panama doesn't make big economic contributions to the country. The range of this research is descriptive and the documentary analysis will be carried out by means of gathering information of sources like:
- **Web pages:** Web pages will be mainly used as information of Panama, the companies which are the owners and the main pages of the port of Balboa, for example: Panama Logistics Portal, Panama Tourism Authority, Panama Ports Company (PPC).
- **Newspapers and Magazines:** All the information which is related to logistic, investment and the economic contribution to the port of Balboa will be used, for example: Panama Star Newspaper.
- **Archives:** Some information is gathered from university archives that contain associated information to the topic, for example: Esumer University repository, Universidad Catolica de Colombia repository, Universidad del Rosario repository.

## **3. Results and Discoveries**

### **Investments made in infrastructure in the port of Balboa.**

Because the port of Balboa has a big responsibility because of its strategic location and the big cargo movement it manages, it is very important for Panama Ports Company (PPC) to invest in improving the infrastructure and make a better development of the port so they can manage the cargo in a more efficient way.

The investment made got divided in 4 stages:

**Shape 1. Division of the 4 stages of investment**

1998-200	Construction stage I and II	350 ML wharf investment US\$ 67M  Capacity TEUs: 380,000
2002-2003	Construction stage III	8 has yard  270 ML Wharf  Investment US\$ 143M  Capacity TEUs: 700,00
2003-2006	Wharves improvements and yards.	270 MI Wharves  Investment US\$ 90M  Capacity TEUs: 1M
2007-2011	Construction stage IV	20 Has yard  270 ML Wharf  Investment US\$ 400 M  Capacity TEUs: 2,4M  Future projection: 4M

**Source: Sandra Milena Serrano Amayo-Leidy Yissed Garcia (Graduation Project)**

Back then the port of Balboa was in the stage V, in which they had a future projection of reaching 4 to 5 M of TEUS for 2015 (University work,2018).

During the time in which the stage V was going by, investments were made to help them to achieve the objective they had drawn up from the beginning and fulfilling the requirements of the expansion of the canal in order to receive the Postpanamax Vessels, among those investments for 2012 approximately 270 thousand million dollars were invested by Panama Ports Company in the ports of Balboa and Cristobal, the money was distributed to adjust the yards for the containers, purchase of cranes, the dredging and wharves (Mundo marítimo,2012) the purchase was made specifically for 13 electric port cranes RTG for the port of Balboa, manufactured by ZPMC in the wharf 18, 3 Super Post Panamax port cranes will be placed with the capacity for 61 pounds to work on 22-wide line container ships all

of them coming from china (Central America Data, 2013) with those investments the port will count on a total of 83 yard port cranes (Central America Data,2013) And besides, it will attract important shipping lines to the position in Panama increasing 20 times the cargo movement.

In 2013 PPC invested US\$ 210 million, besides it included more than 20 million in dredging to have the required depth to the new necessity of the Panama Canal and a 10-yard hectare expansion was made to increase the capacity of the port to store containers, all of this in order to fulfill the increase of the demand and to satisfy the necessities of the clients reported Rommel Troetsch the PPC Selling Manager (Central America Data,2013).

In 2014 Panama Port Company Decided to invest 110 million Dollars for the expansion of the port of Balboa between 2014 and 2015 to reach its increase capacity, since it had a capacity of 4.5 million TEUS before and its objective was to move around 5 million. Among those investments, the adjustment of several hectares was there in order to carry out the container loading and unloading service and also the electrification of crane zones to delete the fuel consumption and to drop the prices of functioning (Supply Chain,2014).

Later, it was found (Before Louis Berger,2020), where the advancements the port has had until that year, evincing that the purpose they had made for the fifth design stage and construction of the port was fulfilled.

This counted on a new 450-meter long and 35-container yard hectare, besides, some other jobs were done like dredging as far as the stone river bed and filling in 15 area hectare behind the wharves and the construction of a 20-meter tall stone dyke, digging new canals of María Salas and Curundú rivers that contributed, so at the end of the year the port will count on 1700 wharf meters, 22 Superpost-Panamax cranes, 57 rubber tyred gantry cranes and as it was said before, it was possible to have a capacity for more than 4 million TEUS fulfilling that way the future projection it had from the beginning of the stage.

In the process of the current investigation, not much information about the investments made in 2015 until 2020 was found, one of the few pieces of news found where they explain the infrastructure of the port and the investments made was in 2017 where it is indicated that the port counts on the next characteristics: 47 hectare of storage area, 5 docking stations for Panamax and Postpanamax vessels and 25 port cranes. Moreover, with 83 electric and hybrid RTG'S, 15.7 depth of water meters maximum, 4 million of containers TEUS size per year and logistic connectivity with the Atlantic ocean by means of trains and trucks, allowing to connect to the Atlantic Ocean from ship to ship in 4hrs (Lasso,2017) if the information found in the previous years is compared to this, it is notable that the port of Balboa hasn't had many changes in infrastructure since it counts on the same quantity of the different types of cranes from 2012, the investments in dredging were around 2015, it continues counting on the capacity of 4 million TEUS from 2015 fulfilling the goal drew up in 2012 for the fifth stage, the only change was evinced in 2012, the port

used to count on 35 storage hectare and for 2015 with 47, increasing its capacity with 12 hectare.

As it was mentioned before, the information for the year 2020 is very rare, this was because the port continued without making changes regarding its infrastructure. According to the virtual assistant of the web page Panama Ports Company 2020, lately, the port counts on: 47 hectare of storage area, 1,710 m of wharf for the containers, 5 docking stations for Panamax and Post Panamax vessels, 25 port cranes from which 7 are Super Post Panamax with a 22- line range container, 10 Post Panamax with a 19-range line container, 8 Panamax with a 13-range line container, 5 million TEU's of yearly capacity, logistic connectivity with the Atlantic Ocean by way of trains and trucks allowing to connect with the Atlantic from ship to ship. As a result, it was notable that for this year there were not big changes in infrastructure, but its TEUS capacity increased 5 million.

About the future projects they have, the manager of Panama Ports Company Paul Wallace in 2017 stated that the expansions were already made, they were mentioned in the current job, dredging, depth of water for the large ships were made, yard expansions, rise in wharves and cranes. Furthermore, there are cranes that can handle the ships in a future and all the docking stations have been built in order to provide a service. Right now PPC has the capacity of providing services to the vessels which cannot even go across the canal and now they are a step forward, even from the canal itself.

But in 2018 Hutchison Ports Company PPC started to evaluate the possibility of providing new services in order to offer a new added value, this project goes hand in hand with the National Government Alliance from which the Logistic Activities Zone comes up, which looks for turning the port of Balboa and Cristobal to a Logistic Hub. This project evaluates an expansion of three warehouses of 10 thousand square meters, offering digitalization of the process with a better visibility to the client by means of Digital System Indicators and inventories so that it can carry out the traceability and the control of the operation in a row (Hutchison Ports PPC, 2020).

Although the port of Balboa did not plan to invest more in its infrastructure, due to the situation caused by Covid-19, the Pandemic that reached the end in 2019 which affected the economy of many sectors worldwide, including the ports and their operations. For this reason, Panama Ports Company needed to invest in leading technology to face the crisis due to Covid-19 and continue with its operations in a secure way the 24 hours of the day, the 365 days of the year providing a good service, giving an efficient solution in logistic area to adapt itself to the new necessities and issues that can show up due to the pandemic.

Because of this, new infrared and thermal technology was implemented enabling the measuring of high volume temperature in the moment of entering the port; either way, the system allows to alert if the staff do not wear the facemask at entering, reducing the risk of infected people by COVID-19 and other illnesses, since the company is committed to protect its workers' health and its mediator.



## **Connection of the investments at the port of Balboa with the contribution it makes to Panama.**

The Company in charge of managing the port of Balboa is Panama Ports Company which was founded in 1997 and it is the responsible for the development of Port and Logistic Operations, it possesses two ports at both exit ways of The Panama Canal, the port of Balboa located at the exit of the Panama Canal over the Pacific Ocean and the port of Cristobal located at the exit of the Panama Canal over the Atlantic Ocean.

Since its foundation in 1997 until 2015 Panama Ports Company did not make its contribution in dividends, in 2015 a contribution with a total of 72.1 million among several companies in Panama was made to the National Treasury from which Panama Ports Company contributed \$1 million, being this way the first contribution in dividends to the Panamanian State in 18 years.

Because the Panamanian State is the owner of the 10% of the actions from the Ports Company, the syndicalist question the contribution this company makes to the country due to they think the payment in dividends by Panama Ports Company's side to the Panamanian State has not been fair, since the contribution has been under comparison to 1,600 million dollars that has invested in infrastructure and expansion of the port.

Jaime Ruiz, The Sitravaap Syndicate Secretary highlighted that the company, apparently has registered profits around 900 million dollars yearly, from which the 10% corresponds to Panama. Therefore, it is notable that PPC would be owing the Panamanian State a total of \$1,620 million in dividends (Panamá América, 2016).

On the other hand according to the manager of PPC Paul Wallace in an interview (2017), "PPC has invested in Panama USD \$1,500 million in 20 years" expressed that the main motive of contributing very little to the State in the last years is because USD 1,500 million have been invested in the infrastructure and development, besides, independent of this, contribution comes by means of containers movement; there he affirms that for the next years that company will be the one which contributes the most to the country in comparison to the other ports thanks to the great development this port has had.

Furthermore, he mentions that \$250 million have been given in perquisite that is paid directly to the government, besides what they spend, they count on 2,200 workers which invest thousand million yearly to the economy (Rodríguez, 2017).

During the presentation of the entitled report 'Challenges and opportunities against the marine situation worldwide' for the means of communication, Paul Wallace said that during his 20 years working in Panama, the company has generated more than 4,000 new vacancies, it has paid \$290 million in remuneration and generated an economic apportionment of 900 million, due to millionaire incomes the local companies which are part of the port services logistic chain of the country. Moreover, Wallace explained that 'PPC has paid the National Government more than \$250 million, referring to the taxes that

it must be paid by container movement and other fees (Lasso,2017). Furthermore, he mentioned that they have made loans for those investments and they must pay the debts to the bank.

On the other hand, Hutchison Ports PPC stated in November 2017 to pay additional dividends of \$20 million, conceding \$2 million to the state. In 2018 a new payment was done with the same amount of money which belonged to the state on the same quantity.

In 2019 Panama Ports Company (PPC) increased the quantity of dividends given to their stockholders paying \$30 million, from which \$3 million were destined for the State which was what they deserved on account of it is the owner of the 10% of the actions.

According to Panamanian laws, ports must pay a certain amount of money to the State due to the containers movement, in 2020 Panama Ports Company PPC mentioned that between the two terminals he manages, they have contributed more than \$415 million to the State due to payments it generates with the movement of each container.

Besides, He mentioned it in this year, the company contributes \$2.6 million in salaries and \$1.3 million in social security in favor of 1,500 co-workers and it generates around 25,000 indirect employments, cooperating with small, medium-sized, big companies which are suppliers of products and services for the operation of the ports.

Jared Zerbe the Executive President of Hutchison Ports, PPC affirms that all the contributions he has made to the country, such as the payment in dividends, the payment for the movement of containers and the contribution by means of paying not only workers but also third people, it has been possible thanks to all the internal investments that have been made based on the infrastructure of the port, achieving a big enlarging on it and making it efficient in its services and this way being able to call the attention of more clients and strengthen the Panama Ports Industry (Bernal,2020).

The director of the government relations and PPC public, Alejandro Kouruklis in an interview for El Pais newspaper (telemetro) mentions that in his 23 years working on the administration of the ports of Balboa and Cristobal, PPC has delivered \$430 million dollars in direct payments to the Panamanian State, in spite of some people mention that the company does not contribute, this one does it by means of direct payments, besides the state has been given \$8 million in dividends since PPC exists due to the 10% which was already mentioned that he was the owner and he affirms that just in case Panama decides to renew the license for another 25 years the payment will be increased.

He affirms that during these years some money has been invested in the modernization of these ports counting on around \$500 million dollars, since before it relied on neither the leading technology nor competent installations, due to it, they did not move a big deal of containers.

According to Kouruklis any other ports company pays in dividends, but he thinks this is not a good business for Panama compared to the payment for Containers moved, since the state is paid \$15 Dollars by one container moved which generates 1.5 million Balboas a month, and it is paid \$20 million Dollars a year.

From the beginning, it can be noticed that some contribution information the port has made to the country is not found, because when the company which manages it was 18 years since its foundation started to pay the State, because it focused more on the expansion of its ports and to invest in infrastructure to do it more efficient, although many people question that the contributions should be more due to they come from the most important ports and with more cargo movement.

This way, as a result of all the investments and modifications the port has received, it counts every time on more capacity, its development is every time faster and it returns the port in a more efficient way, it has a great increase of cargo management, going from 380000 TEUS on the first stage to 5 million TEUS, it means that each time more incomes get to the port it the more contributions it should make to the country.

According to the exposed before, the port of Balboa has not contributed economically to the state as for dividends or direct payments, regarding some people's opinion, it has been cleared that the port has contributed as for payments to workers as directly and indirectly container movement, but besides that Panama Ports Company has a big social responsibility which searches for supporting in different ways the community and its country.

On the web page, by the social responsibility section can be understood that it has 4 pillars: Education, health, environment and its workers. To demonstrate that the company obeys the pillars which were mentioned before, and now some contributions will be mentioned, contributions that PPC has made to its workers, community, and the country in different ways.

In 2016, Panama Ports Company decided to provide training to more than 120 women, which are co-workers or its co-workers' wives on leadership and family formation topic. As a result of this program, 23 women out of 120, decided to act as volunteers and continue training more women, moreover this action got a recognition by means of a certification as Training Facilitators of the program that searches better women and people's benefit. (Hutchison Ports PPC,2016).

On Christmas in 2017, Panama Ports Company (PPC) decided to celebrate this date with more than 250 people of Quebrada Grande Community (Chiriquí, Panamá). Initiative that began with the project "Porque Queremos Niños Felices" (because we want happy children). In this activity the delivery of food and toys for children was carried out, moreover, places for recreational activities were added, all of this accompanied by a

Christmas bazaar and health lectures which are initiatives to provide a positive impact in society and for the family integration (Hutchison Ports PPC, 2017).

In the 20 years that the PPC company has existed, it has given the opportunity to co-workers' children who have the desire of improving themselves and studying by means of the scholarship program, sustainable initiative of social responsibility, all of this because PPC considers the education contributes to have a better society in terms of justice and equity. Because of that, in 2017 PPC recognized the effort of 233 future professionals of the country by means of delivering scholarships and medals to encourage them to continue having an excellent academic level (Hutchison Ports PPC,2017). In 2018, this program had 180 winners and the company promised to continue providing this kind of activities.

In 2018, Panama Ports Company joined the government through the ministry of education to participate on the project "Mi Escuela Primero" (my school goes first). So, the opening of a new dining area and kitchen for the school: Porfirio Meléndez, Colón. The project consisted of blueprints development, restructuring, general cleaning, electrical jobs, white line equipment, among others (Hutchison Ports PPC, 2018).

In 2020, due to the worldwide pandemic PPC donated medical equipment supplies to support the health care system of the country, the donation consisted of nine latest generation fans to the Ministry of health in Panama for the treatment of patients who are in the emergency room due to COVID-19. Moreover, Minister Turner expressed her gratitude to the commitment of the company to the comfort and the health of the country, she highlighted that the ministry of health has received more than US\$ 400,000 in vital equipment by Panama Ports Company (Hutchison Ports PPC,2020).

Due to the same crisis generated by the confinement on account of COVID-19, PPC volunteers joined a humanitarian campaign where food bags with essential necessity products were taken as a solidarity movement. (Hutchison Ports PPC,2020).

Besides the contributions previously mentioned, the PPC company has done activities like: drawing and painting contests with the community, recycling day seminars and support to the volunteering campaigns to clean beaches and to help reforestation. At the same time, it is sponsor of Copa Guayuco and Liga de Baseball Correcaminos de Colon, among others, showing its need to contribute to the country in different aspects and to help it grow.

#### **4. Conclusions**

This research demonstrated that a good income distribution of the port of Balboa helped to improve internal logistic activities of the country and many people's quality of life, who have been beneficiary by the activities that the port has done, which were possible thanks to the investments made by this, to improve its infrastructure and service, contributing this way to the country's economic growth.

Panama Port Company which has been in charge of managing the port of Balboa for 18 years, did not feel the need to contribute to the country or its community, but it focused on making the expansion of the port of Balboa, investing all its incomes on its infrastructure, in 2015 they barely began to contribute to the country and support the community.

Either way, from 2015 until this moment, it is noticeable that Panama Port Company (PPC) continues dividing the country and makes the 4 pillars of its company important, which are based on the comfort of its workers and its community, all of this by means of aids in different ways like education, health and environment.

Finally, the investments and the projects the port of Balboa started up during the last ten years highlight the importance this port has for Panama, reaching this way the possibility to provide a better service and giving competitive advantages for the country.

## 5. Bibliographic References

Anteriormente Louis Berger. (2020). Expansión del Puerto de Balboa. Taken from: <https://www.louisberger.com/es/our-work/project/port-balboa-expansion-panama>

Autoridad de turismo de Panamá. (2020). Información general sobre Panamá. Taken from: <http://www.atp.gob.pa/informacion-general-sobre-panama>

Cadena de Suministro. (2014). Panama Ports Company invertirá 86 millones de euros en ampliar el puerto de Balboa. Taken from: <https://www.cadenadesuministro.es/noticias/panama-ports-company-invertira-86-millones-de-euros-en-ampliar-el-puerto-de-balboa/>

Castaño, A y Triana, M. (2014). Análisis de las principales plataformas portuarias de Panamá: Balboa, Manzanillo y Cristóbal. Institución Universitaria Esumer, Medellín, Colombia. Taken from: [http://repositorio.esumer.edu.co/bitstream/esumer/1299/2/Esumer\\_portuario.pdf](http://repositorio.esumer.edu.co/bitstream/esumer/1299/2/Esumer_portuario.pdf)

Castrillón, T. (2020). Panama Ports le ha entregado al estado B/430 millones en pagos directos. Telemetro. Taken from <https://www.telemetro.com/nacionales/2020/02/18/panama-ports-le-entregado-b/2575010.html>

Central America Data. (2012). Más inversión en puertos de Panamá. Taken from: [https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Ms\\_inversin\\_en\\_puertos\\_de\\_Panam](https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Ms_inversin_en_puertos_de_Panam)

Central America Data. (2013). Crece inversión portuaria en Panamá. Taken from: [https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Crece\\_inversin\\_portuaria\\_en\\_Panam](https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Crece_inversin_portuaria_en_Panam)

Central America Data. (2013). Panamá: puertos adquieren 13 grúas eléctricas. Taken from: [https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Panam\\_puertos\\_adquieren\\_13\\_gras\\_electricas](https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Panam_puertos_adquieren_13_gras_electricas)

Country meter. (2020). Población de Panamá. Taken from: <https://countrymeters.info/es/Panama>

Definición ABC. (2011). Definición de muelle. Taken from: <https://www.definicionabc.com/general/muelle.php>

Definición. DE. (2012). Definición de puerto. Taken from: <https://definicion.de/puerto/>

Díaz, T. (2016). Evolución e importancia del Puerto de Balboa. Revista cultural lotería. Taken from: <http://200.115.157.117/RevistasLoteria/524.pdf#page=67>

Hutchison Ports PPC. (2016). Más de 120 mujeres fueron capacitadas en liderazgo y formación familiar. Taken from: <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/36>

Hutchison Ports PPC. (2017). Panama Ports Company celebra la Navidad a niños y de la remota comunidad de Quebrada Grande. Taken from: <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/54>

Hutchison Ports PPC. (2017). PPC Otorga más de 200 Becas a Hijos de Colaboradores. Taken from: <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/78>

Hutchison Ports PPC. (2018). PPC y MEDUCA inauguran Nuevo Comedor y Cocina en la Escuela Porfirio Meléndez, Colón. Taken from: <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/130>

Hutchison Ports PPC. (2020). Responsabilidad social empresarial. Taken from: <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/rse>

Hutchison Ports PPC. (2020). Panama Ports dona equipos médicos vitales para apoyar al sistema de salud panameño. Taken from: <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/184>

Hutchison Ports PPC. (2020). PPC invierte en tecnología de última generación para reducir el riesgo de contagio por COVID-19. Taken from: <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/194>

Hutchison Ports PPC. (2020). Un acto solidario para con los más necesitados Taken from: <https://www.ppc.com.pa/sitio/#!/es/pressroom/198>

Hutchison Ports PPC. (2020). Hutchison Ports PPC es el Nuevo Lugar para la relocalización logística en Panamá. La estrella de Panamá. Taken from:

<https://www.laestrella.com.pa/nacional/200923/hutchison-ports-ppc-nuevo-lugar-relocalizacion-logistica-panama>

Lasso, M. (2017). Panamá Ports invierte, pero no reparte ganancias al gobierno. La estrella de Panamá. Taken from: <https://www.laestrella.com.pa/economia/170121/ports-panama-reparte-invierte>

Mundo Marítimo. (2012). Los puertos panameños crecen a la medida del Canal Taken from: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/los-puertos-panamenos-crecen-a-la-medida-del-canal>

Panamá América. (2016). Sindicalistas cuestionan los aportes de PPC. Taken from: <https://www.panamaamerica.com.pa/economia/sindicalistas-cuestionan-los-aportes-de-ppc-1014093>

Portal logístico de Panamá. (2020). Balboa. Taken from: <https://logistics.gatech.pa/es/assets/seaports/balboa>

Portal Logístico de Panamá. (2020). Todos los puertos en Panamá. Taken from: <https://logistics.gatech.pa/es/assets/seaports/all>

Rodriguez, M. (2017). PPC ha invertido en Panamá \$1,500 millones en veinte años. La estrella de Panamá. Taken from: <https://www.laestrella.com.pa/economia/170905/1-ppc-500-panama-invertido>

Serrano, S y García, L. (2018). Análisis espacial de la infraestructura portuaria en la costa pacífica de Panamá y de Colombia (2000 -2015). Catholic University of Colombia, Bogotá, Colombia. Taken from: <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/16682/1/AN%C3%81LISIS%20ESPACIAL%20DE%20LA%20INFRAESTRUCTURA%20PORTUARIA%20EN%20EL%20PA-CIFICO%20DE%20PANAM%C3%81%20Y%20COLOMBIA%20%282000-2015%29.pdf>

Testa, M. (2015). Panama Ports Company, una empresa mixta que no aporta. La estrella de Panamá. Taken from: <https://www.laestrella.com.pa/economia/150119/ports-mixta-panama-company-empresa>

Vélez, M y Salazar, A. (2018). Competitividad en el sector portuario de Panamá. Institución universitaria Esumer, Medellín, Colombia. Taken from: [http://repositorio.esumer.edu.co/jspui/bitstream/esumer/1246/2/Esumer\\_portuario.pdf](http://repositorio.esumer.edu.co/jspui/bitstream/esumer/1246/2/Esumer_portuario.pdf)

