



INFLUENCIA DE PANAMA EN EL DESARROLLO ECONOMICO DE LATINOAMERICA

INFORME DE PASANTÍA A PANAMA

**LUIS ARMANDO ARROYA LOPEZ
ELIANA MARIA MEJIA TAMAYO**

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2013

INFLUENCIA DE PANAMA EN EL DESARROLLO ECONOMICO DE LATINOAMERICA

INFORME DE PASANTÍA A PANAMA

**LUIS ARMANDO ARROYA LOPEZ
ELIANA MARIA MEJIA TAMAYO**

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

Asesor:

Gustavo Londoño Ossa

Línea de Investigación:

Influencia Económica entre países.

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia

2013

Agradecimientos

Nuestros más sinceros agradecimientos a la institución universitaria ESUMER, que propicio los espacios para tener una experiencia enriquecedora tanto en lo personal como en lo profesional, fomentando las pasantías académicas, que impulsan el deseo de profundizar en nuestras carreras, aumentan nuestros conocimientos, estimulando nuestra superación y competitividad en un mundo laboral complejo y exigente.

Resumen

El canal de Panamá, comunica el Océano Atlántico con el Océano Pacífico, es una vía de tránsito marítimo vital para el desarrollo comercial del mundo. Facilita la comunicación de países productores y consumidores a la vez que responde a las nuevas exigencias del mercado enfocadas en mejorar los costos y competitividad.

Estados Unidos administró el canal de Panamá en sus primeros 84 años, y tuvo una alta influencia en aspectos no solo culturales y políticos, sino también operativos y técnicos. En el año 2000, la administración del canal, pasó a manos panameñas, y desde entonces se han enfocado en un modelo de servicio e innovación, para enfrentar el desarrollo económico e industrial que se está moviendo a nivel mundial.

Actualmente Panamá enfrenta el gran desafío de la construcción y ampliación del canal, esto con el fin de aumentar el tráfico de buques de mayor capacidad, a la vez que potencializa su competitividad y genera un impacto importante en la economía del país y de la región.

Este estudio presenta los nuevos desafíos de logística e infraestructura, que se deben enfrentar en Latinoamérica para lograr el crecimiento económico de toda la región.

Palabras clave: Comercio, Inversión Extranjera, Innovación, Desarrollo económico, conectividad, centro logístico, centro financiero.

Abstract

The Panama Canal, connecting the Atlantic Ocean with the Pacific Ocean, is a vital maritime transit route for commercial development in the world, facilitating data producers

and consumers as well as responds to new market demands focused on improving costs and competitiveness.

United States administered the Panama Canal in its first 84 years, and had a high influence on cultural aspects and not only political, but also operational and technical. In 2000, administration of the canal to Panamanian control step, and since then have focused on a model of service and innovation, to address the economic and industrial development is moving worldwide.

Panama currently facing the challenge of building and expanding the channel, this in order to increase the traffic of vessels with greater capacity, while potentiates its competitiveness and generates a significant impact on the economy of the country and the region.

This study presents new logistical and infrastructure challenges that must be faced in Latin America to achieve economic growth throughout the region.

Keywords: Trade, Foreign Investment, Innovation, Economic development, connectivity, logistics center, a financial center.

Contenido

Resumen	VII
Abstract	VIII
Introducción	1
1. Descripción del componente metodológico	3
1.1. Tema de estudio	4
1.2. Objeto de estudio.....	4
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	7
3. Desarrollo de la temática	8
3.1 Antecedentes históricos de Panamá.....	8
3.2 Los cambios en el transporte marítimo internacional y la importancia del canal de panamá.....	11
3.2.1 <i>Los inicios del comercio mundial</i>	11
3.2.2 <i>El Transporte Marítimo</i>	12
3.2.3 <i>Tipos de buques y tipos de cargas</i>	13
3.3 Los canales más importantes del mundo.	16
3.4 Impacto económico del canal en Panamá	19
3.4.1 Efectos económicos de la ampliación del canal de Panamá para América latina.	20
3.5 Análisis económico de Panamá y América Latina	21
3.6 Latinoamérica y el canal de Panamá	24
4. Conclusiones y recomendaciones	27
4.1. Conclusiones.....	27
4.2. Recomendaciones.....	27
Referencias bibliográficas	29

Introducción

Panamá es un país ubicado en el extremo sureste de América Central, con una población de 3.500.000 habitantes aproximadamente. Su mayor potencial desde el principio de la historia, fue la corta distancia que hay entre el océano pacífico y el océano atlántico, siendo el estrecho más angosto en toda América. Esta condición más la presencia del lago Gatún que atraviesa el país, lo ha constituido como un paso estratégico de un océano a otro, lo que permite acortar distancias, pues evita rodear el continente suramericano por el cabo de Hornos, ubicado en el extremo austral de Chile, y mejora costos y competitividad de muchos países a nivel mundial.

Con la construcción del canal de Panamá finalizada en 1914, y financiada por Estados Unidos, este país marcó un antes y un después en el comercio internacional, el efecto ha sido de amplias proporciones al acortar tiempo y distancia de comunicación marítima, dinamizando el intercambio comercial y económico al proporcionar una vía de tránsito corta y relativamente barata entre los dos océanos, influyendo decisivamente en los patrones del comercio mundial, impulsando el crecimiento económico de los países desarrollados y en vías de desarrollo, además de proporcionar el impulso básico para la expansión económica de muchas regiones remotas del mundo. Estados Unidos, China, Chile, Japón y Corea del Sur son los cinco principales usuarios del Canal, pero con los nuevos tratados comerciales entre países, y la apertura económica además de la globalización, se espera que muchos países hagan parte de este ranking.

Podría decirse que Panamá es un gran impulsor de la economía mundial pues por su posición geográfica privilegiada, actualmente ofrece al mundo una amplia plataforma de servicios marítimos, comerciales, inmobiliarios y financieros, entre ellos la Zona Libre de Colón, la zona franca más grande del continente y la segunda del mundo.

Con la ampliación del canal, se pretende aumentar el flujo de buques con mayor capacidad de almacenamiento de carga, a la vez que se impulsa aun más el desarrollo del país, del mundo y de la región.

América latina, aunque podría verse impulsado en su economía por esta obra de infraestructura de gran proporción, muestra algunas debilidades principalmente en la infraestructura interna de los países, el creciente aumento en el déficit en la cuenta corriente, y la vulnerabilidad que surge a partir de la dependencia de los recursos naturales, entre otros problemas, provocara una desaceleración en la economía principalmente de América del Sur.

Latinoamérica debe planear medidas de mejoramiento económico y modernización de su infraestructura para poder estar a la par a un país que cada vez está entre los países con el mejor PIB del mundo, países vecinos deben crear políticas que mejoren las competencias de las empresas y aprovechen las oportunidades que surgen a partir de la apertura del nuevo canal.

1. Descripción del componente metodológico

El Canal de Panamá a la vez que permite optimizar la navegación marítima, acorta las distancias y tiempos de navegación entre países, facilitando el comercio mundial. El sector terciario representa casi 70 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) de la República de Panamá, y esto se debe principalmente a los servicios prestados por el canal.

La importancia del Canal de Panamá se mide no sólo por el tráfico de buques y barcos, sino por el tipo de mercancía que lo cruza (granos, carga en contenedores y petróleo y sus derivados principalmente). Las economías de escala han transformado el modelo comercial marítimo del siglo XX, que ha pasado de mantener grandes cantidades de buques navegando para transportar más mercancías, hacia fabricar buques de mayor tamaño y capacidad de carga, lo cual reduce costos de forma importante (en buques Panamax, el flete promedio por mercancía es superior a diez centavos de dólar TEU/milla, mientras que en los Súper Post-Panamax, se reduce hasta dos centavos de dólar TEU/milla) y aunque el comercio marítimo es lento en comparación con otros medios de transporte, los puertos siguen manteniendo una actividad de 90 por ciento del comercio mundial, de ahí que los países más avanzados realicen importantes inversiones en infraestructura portuaria.

A tales efectos el estudio comprende las siguientes secciones:

- Los cambios en el transporte marítimo internacional, y la importancia del Canal de Panamá.
- Breve historia del Canal de Panamá.
- Los Canales más importantes del mundo.
- Los efectos económicos de la ampliación del canal de Panamá para América latina.
- Indicadores económicos de Panamá vs Latinoamérica.
- Conclusiones

1.1 Tema de estudio

El tema a estudiar es la influencia de Panamá en el desarrollo económico de Latinoamérica, la importancia del canal, sus planes de expansión y modernización, los efectos económicos que se generaran en Latinoamérica y la evolución de las economías vecinas. La metodología para la realización del proyecto está enmarcada en la investigación y análisis del desarrollo socioeconómico de un país y su importancia en el desarrollo de la economía latinoamericana y mundial.

1.2 Objeto de estudio

Panamá crece significativamente, con respecto a otros países de la región latinoamericana. Se determinará a través de algunas evidencias, los indicadores económicos más relevantes, la influencia del canal en el desarrollo económico del país, y las posibles incidencias en la economía de la región sudamericana.

1.3 Planteamiento del problema

Según datos del Banco Mundial, en los últimos años Panamá viene creciendo su PIB, duplicando y hasta triplicando el crecimiento de Latinoamérica. Si tomamos en cuenta los datos de los últimos 3 años tenemos que Panamá y Latinoamérica, en el 2010 crecían en este indicador a un 7,6%, y a un 5,6%; en el 2011 el crecimiento fue de 10,9% vs 3,9%; y en el 2012, un 10,8% vs un 3,0% respectivamente. Estos datos evidencian que Panamá, tiene un impulso económico muy fuerte, y este debería ser también el motor para el crecimiento de la región.

A pesar de que Panamá depende en gran proporción de las actividades derivadas del canal, y sus ingresos dependen de los servicios prestados allí, la región sudamericana, podría aprovechar las condiciones logísticas ofrecidas por el canal, y buscar el crecimiento económico, a través del aumento de las exportaciones, abriendo oportunidades de negocio a nivel mundial, a la vez que se mejora la infraestructura de los países de América del sur principalmente.

- Se han dado varios cambios en los medios de transporte marítimo a nivel mundial. ¿Qué implica esta situación para el canal de Panamá?

- Panamá es un país que indudablemente ha aportado crecimiento comercial a muchos países desarrollados y en vía de desarrollo a nivel mundial, esto principalmente porque actúa como ente facilitador en el aspecto comercial. ¿Qué nuevos aportes a la economía mundial y de Latinoamérica, traería en ensanchamiento del canal de Panamá?,
- Latinoamericana posee una posición privilegiada frente al canal de Panamá. ¿Qué desafíos deben enfrentar los países de esta zona para aprovechar dichas condiciones?,
- Parte de los resultados adquiridos por Panamá, son gracias a la inversión en infraestructura, y la modernización de procesos y obras. ¿Sí los países latinoamericanos aplicaran este mismo principio, se alcanzarían los mismos resultados económicos que hasta ahora se logran en Panamá?

1.4 Objetivos

1.4.1 *Objetivo general*

Conocer el impacto económico y logístico de Panamá en los últimos años, evidenciando la influencia que tiene este país en el desarrollo económico de América latina.

1.4.2 *Objetivos específicos*

- Demostrar la importancia geográfica de Panamá, señalando los cambios y avances en el transcurso del tiempo, y determinando los mecanismos y estrategias, que han conducido el creciente desarrollo del país.
- Evidenciar los nuevos avances y cambios en el transporte marítimo internacional, determinando la importancia del canal de Panamá en dichos avances.
- Determinar la importancia del canal de Panamá con respecto a otros canales de su tipo.
- Identificar el impacto económico generado por la construcción del canal de Panamá, y los sectores que han contribuido al crecimiento del mismo.
- Mencionar los efectos de la ampliación del canal de Panamá en la economía de América latina, identificando algunos desafíos logísticos para los países del sur.
- Analizar los diferentes indicadores económicos de América latina, realizando una comparación con los avances logrados en Panamá.

1.5 Justificación

Panamá es uno de los centros logísticos más relevantes del mundo y podría decirse que el más importante de América latina, sus crecimiento económicos a doble dígito, su gran aporte al desarrollo mundial, y sus altas inversiones en infraestructura, principalmente en lo que tiene que ver con la ampliación del canal, lo convierten en un sinónimo de conectividad y desarrollo, tanto en lo logístico, por la eficiencia en tiempos y costos; como en lo económico por el impulso al dinamismo del comercio mundial, y las grandes oportunidades de negocio que se abren en Sudamérica.

Como estudiantes de Negocios Internacionales, nos enfrentamos a los nuevos desafíos de competitividad, las empresas buscan profesionales con visión futura y prospectiva, que aporten rentabilidad y dinamismo en la cadena logística y de valor.

Desde el punto de vista económico, países como Colombia vienen alcanzando crecimientos y avances que aunque no son muy representativos, dejan ver nuevos escenarios que nos permiten adelantarnos y descubrir las oportunidades de negocio, presentes no solo al interior, sino también al exterior del país.

Panamá, constituye una oportunidad de crecimiento para las personas y para los países, y en la medida que identifiquemos los puntos clave que hacen de Panamá un país más competitivo que el nuestro, podremos aplicar una especie de benchmark, que influya en la toma de decisiones y nos permita crear estrategias para optimizar costos, reducir tiempos, y aumentar nuestras competencias personales y profesionales, que más tarde pondremos al servicio de una comunidad, de una empresa, del país y nuestra familia.

2. Estado del arte

Panamá ha evolucionado positivamente en los últimos años, al ir paso a paso conformando y especializando a su personal y procesos técnicos en el desarrollo de su actividad, El 75% de sus exportaciones son servicios, siendo los principales los generados por el Canal, la Zona Libre, el turismo, los puertos, los servicios bancarios y los servicios aéreos. Estas actividades le han dado a Panamá un posicionamiento en el mercado global, lo que le ha influido en la atracción de la inversión extranjera. El otro 25% son bienes de la pesca, agropecuarios e industriales, estas otras actividades aunque tienen un porcentaje de participación menor, están siendo estudiadas por el gobierno, con el fin de generar estrategias de desarrollo que apalanquen su crecimiento.

Panamá se está preparando para un mundo que demanda cada vez más mercancía y más productos, esto a su vez ha llevado a que las industrias constructoras desarrollen buques de mayor capacidad que manejen más volúmenes de contenedores y que sean más modernos en su navegación, en el consumo de combustible, y amigables con el medio ambiente. Estos nuevos buques son llamados **POST-PANAMAX**.

Debido a estos cambios en el transporte marítimo mundial, Panamá ha visto la necesidad de ampliar su canal, con la idea de permitir el paso a naves de mayor tamaño, a la vez que aumentan el tráfico por esta vía, y potencializan su posición privilegiada, impulsando el desarrollo económico interno.

La inversión para esta obra de infraestructura, compromete la deuda externa, pero abre la posibilidad de incrementar aún más su PIB, que actualmente está a doble dígito, muy por encima de otras economías de la región; y que debido a los nuevos desafíos en logística, a las nuevas tendencias de comercio mundial, a la apertura económica, a la globalización, y a la necesidad de competitividad en costos y tiempos, se ve obligado a modernizarse y responder a todos estos cambios y tendencias actuales.

3. Desarrollo de la temática

3.1 Antecedentes históricos de Panamá

El explorador Rodrigo de Bastidas desembarcó sobre el territorio Panameño en 1501 y, al año siguiente, Cristóbal Colón reivindicó Panamá en nombre de España.

Panamá sirvió de base para el transporte marítimo de los minerales, metales preciosos y tesoros provenientes del Perú y encaminados hacia España por un eje que atravesaba el país de un océano al otro, Panamá fue integrada a la Nueva Granada a comienzos del siglo XVII y permaneció bajo dominación española hasta 1821. La Nueva Granada fue entonces unida a la República de la Gran Colombia, creada bajo el arbitrio de Simón Bolívar. Bolívar murió en 1830, antes de haber consolidado la unificación del continente sudamericano que era su deseo.

Panamá siempre estuvo en la mirada de los norteamericanos y para 1855, aun siendo soberanía de la República de la Gran Colombia, los norteamericanos habían acabado la construcción de una vía férrea que atravesaba Panamá de un océano al otro y es conocido que la historia de Panamá ha sido ampliamente influenciada por la posición estratégica de este istmo estrecho que une América del Norte con América del Sur y que separa el océano Pacífico del océano Atlántico.

Hasta principios de siglo XIX Panamá era una provincia de Colombia. Cuando Colombia rechazó la propuesta de los EEUU sobre la construcción del canal, el presidente Roosevelt fomentó un levantamiento militar en la zona y Panamá declaró su independencia en 1903. En 1904 el nuevo gobierno panameño firmó un acuerdo con el gobierno americano para que éste pudiera construir el canal y le cedió sus derechos de soberanía sobre una zona de 16 Km de ancho a ambos lados del canal.

El canal fue acabado en 1914, y devino un pasaje obligado para los buques que navegaban entre los océanos Atlántico y Pacífico, evitándoles el largo, y a menudo peligroso, viaje

alrededor del Cabo de Hornos, en el extremo de América del Sur. Los Estados Unidos controlaban el canal, y la mayoría de los puestos de dirección fueron confiados a ciudadanos norteamericanos. Desde su creación como país, los EEUU han intervenido en la política interior de Panamá siempre que lo han necesitado para proteger sus intereses.

Durante los años de 1970 y 1980, la ciudad de Panamá se convirtió en uno de los centros bancarios más fuertes del mundo a la par de la ciudad de Nueva York, y el centro financiero y de seguros más poderoso de toda Latinoamérica.

El 31 de diciembre de 1999 la soberanía del canal volvió a manos panameñas, y actualmente la economía del país depende, en gran parte, del Canal.

En la actualidad la vía férrea es utilizada para transportar contenedores desde el puerto de Balboa en el pacífico, hasta el puerto de Colon en el océano Atlántico, y para el 2014 se espera que el canal haya terminado sus obras de ampliación, que consiste en la construcción de dos complejos de esclusas de tres niveles cada una con tres tinajas de reutilización de agua por nivel, una en el lado Pacífico y otra en el lado Atlántico.

También es parte del programa el ensanche y la profundización de los cauces de navegación existentes del Lago Gatún y de las entradas del mar del Pacífico y del Atlántico, esto con el fin de poder aumentar el tránsito de buques, facilitar el paso de buques de mayor tamaño, e impulsar la economía del país.

La figura 1 muestra los cambios más relevantes que tendrán las nuevas esclusas post-Panamax, y el incremento en las toneladas con el nuevo tránsito de buques de mayor tamaño, pasando de 21.291 toneladas a 50.000.

Figura 1. Las esclusas y la carga con la ampliación del canal. Fuente <https://www.google.com.co/search?q=esclusas+post+panamax/imagenes>.



3.2 Los cambios en el transporte marítimo internacional y la importancia del canal de Panamá.

3.2.1 Los inicios del comercio mundial.

El comercio internacional es el intercambio de bienes, productos y servicios entre diferentes países o regiones. Es un comercio que atraviesa fronteras y que, en ocasiones, recorre miles de kilómetros. Como consecuencia, junto a los productos viajan también ideas, conocimientos, religiones y culturas.

El comercio internacional es una de las bases de la globalización, en la medida en que ésta depende de un comercio a escala global para que pueda existir interacción económica entre las personas. Gracias al comercio las personas pueden intercambiar productos por dinero. Es una idea sencilla que supone la base de un complejo sistema que ha adquirido dimensiones mundiales.

Gracias a las vías marítimas y al transporte marítimo, se ha desarrollado el comercio mundial, hasta llegar a lo que en la actualidad llamamos globalización. El comercio internacional implica una serie de requisitos, como son: el conocimiento de mercados exteriores, que permite identificar clientes potenciales, la tecnología para recorrer largas distancias, tales como nuevos medios de transporte, tecnologías de información y telecomunicaciones; la transferibilidad de los productos, análisis logísticos, que faciliten las herramientas y mecanismos para transportar mercancías o la complementariedad entre regiones o países, que permite el intercambio de bienes teniendo en cuenta que un país exporte lo que el otro necesita importar.

En el principio de los tiempos no podía existir el comercio internacional, debido a que la humanidad se encontraba dividida y repartida por el mundo en pequeñas agrupaciones, viviendo en aldeas y pueblos. Esto no cambió hasta la aparición de los primeros imperios. Una vez se configuró el mapa político mundial y se establecieron una serie de imperios, entonces sí pudo ponerse en marcha el comercio internacional. Ya existían entidades políticas de gran tamaño que podían interactuar entre ellas.

Entonces fue cuando comenzaron a trazarse las primeras rutas comerciales, en uno principios casi todas terrestres, si bien es cierto que en el Mar Mediterráneo el comercio marítimo fue importante, de todas formas, el comercio terrestre predominó hasta el final de la Edad Media (S.XV).

3.2.2 El Transporte Marítimo.

El transporte marítimo es el principal modo de realizar el comercio internacional. A diferencia del transporte aéreo, el transporte por carretera o el transporte ferroviario, el transporte

marítimo permite enviar grandes cantidades de mercancía a un coste muy económico. El transporte marítimo aglutina más del 80% del comercio internacional de mercancías.

La densidad de flujos marítimos es mucho mayor en el hemisferio norte, gracias a la existencia de dos pasos estratégicos como el Canal de Panamá y el Canal de Suez, que evitan a los buques tener que rodear los continentes sudamericano y africano.

El canal de Panamá es una vía de navegación interoceánica entre el mar Caribe y el océano Pacífico que atraviesa el istmo de Panamá en su punto más estrecho.

Desde que fue inaugurado el 15 de agosto de 1914, ha tenido un efecto de amplias proporciones al acortar tiempo y distancia de comunicación marítima, dinamizando el intercambio comercial y económico al proporcionar una vía de tránsito corta y relativamente barata entre los dos océanos, influyendo decisivamente en los patrones del comercio mundial, impulsando el crecimiento económico de los países desarrollados y en vía de desarrollo, además de proporcionar el impulso básico para la expansión económica de muchas regiones remotas del mundo. Estados Unidos, China, Chile, Japón y Corea del Sur son los cinco principales usuarios de este Canal.

El canal de Panamá eliminó la necesidad de atravesar el Estrecho de Magallanes, al sur de Sudamérica, y de rodear todo el continente sudamericano para llegar desde una costa de América a otra, lo cual supuso una importante reducción de la distancia y costos.

El canal de Suez, es una vía artificial de navegación que une el mar Mediterráneo con el mar Rojo, entre África y Asia, a través del istmo de Suez, de la península del Sinaí. El canal se encuentra en territorio de Egipto, su longitud es de 163 km entre Puerto Saíd (en la ribera mediterránea) y Suez (en la costa del mar Rojo). Permitió acortar la ruta del comercio marítimo entre Europa y el sur de Asia, pues evitaba tener que rodear el continente africano.

3.2.3 Tipos de buques y tipos de cargas

Se diferencian dos tipos principales de cargas: la carga a granel y la carga mediante contenedores. La carga a granel es aquella que se transporta sin empaquetar ni embalar,

como el carbón, el cemento, el grano (trigo, maíz, arroz, soja...), arena, grava, petróleo, gas... etc. Dentro de la carga a granel se distingue carga seca y carga líquida.

Por otro lado, la carga mediante contenedores es aquella que se realiza, como su propio nombre indica, en contenedores. Estos son recipientes de carga que protegen las mercancías. Los contenedores están fabricados de acuerdo con la normativa ISO (International Standardization Organization), de forma que sus dimensiones están estandarizadas a nivel mundial, facilitando así su manipulación en los puertos de todo el mundo. Los contenedores suelen estar fabricados de acero corten, pero también los hay de aluminio o de madera contrachapada.

Los contenedores más comunes son los de 20 pies, que sirven de unidad de medida para la capacidad de los buques portacontenedores. Un contenedor de 20 pies es una TEU.

Las siglas TEU representan la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies, que tiene un volumen interno aproximado de 33m³. (TEU es el acrónimo de Twenty-foot Equivalent Unit).

De esta forma, la capacidad de los buques se mide en TEUs.

Al haber diferentes tipos de cargas, también encontramos distintos tipos de buques mercantes. Los principales son:

Buques portacontenedores: son los buques encargados de transportar carga en contenedores estandarizados. Aunque existen contenedores de diferentes tipos y tamaños, los más extendidos a nivel mundial son los de 20 y 40 pies, con un volumen interno aproximado de 33m³ y 66m³ respectivamente.

Buques graneleros: son barcos que se dedican al transporte de cargas secas a granel. Suele tratarse de buques de gran tamaño, superando en algunos casos los 300m de eslora, que normalmente navegan a baja velocidad. Su carga puede llegar hasta los 200.000 TPM. El tonelaje de peso muerto (TPM) es la medida para determinar la capacidad de carga sin riesgo de una embarcación. Su valor se expresa en toneladas métricas.

Petroleros: son buques diseñados para el transporte de crudo o productos derivados del petróleo. Son los barcos más grandes, y se clasifican según su capacidad de carga. Los superpetroleros pueden llegar a portar 500.000 toneladas de carga.

Durante mucho tiempo la distancia significó duración y costes, y supuso un obstáculo para los intercambios comerciales. Ahora, pueden transportarse grandes cantidades de mercancías a unos costos mínimos.

El desarrollo de lo que en inglés se denomina containerization ha permitido revolucionar el funcionamiento del comercio a nivel global. Con el sistema de contenedores estandarizados los puertos de todo el mundo y los buques de todas las compañías están preparados para intercambiar y movilizar grandes cantidades de mercancías de un sitio a otro.

Además de la containerization, otros dos factores han beneficiado al comercio marítimo: la liberalización del comercio mundial y la reestructuración de las grandes empresas, que adoptan métodos como el just-in-time y buscan al otro lado del océano a subcontratistas baratos.

Se puede decir que, hoy en día, los buques portacontenedores son los que hacen realidad el comercio internacional.

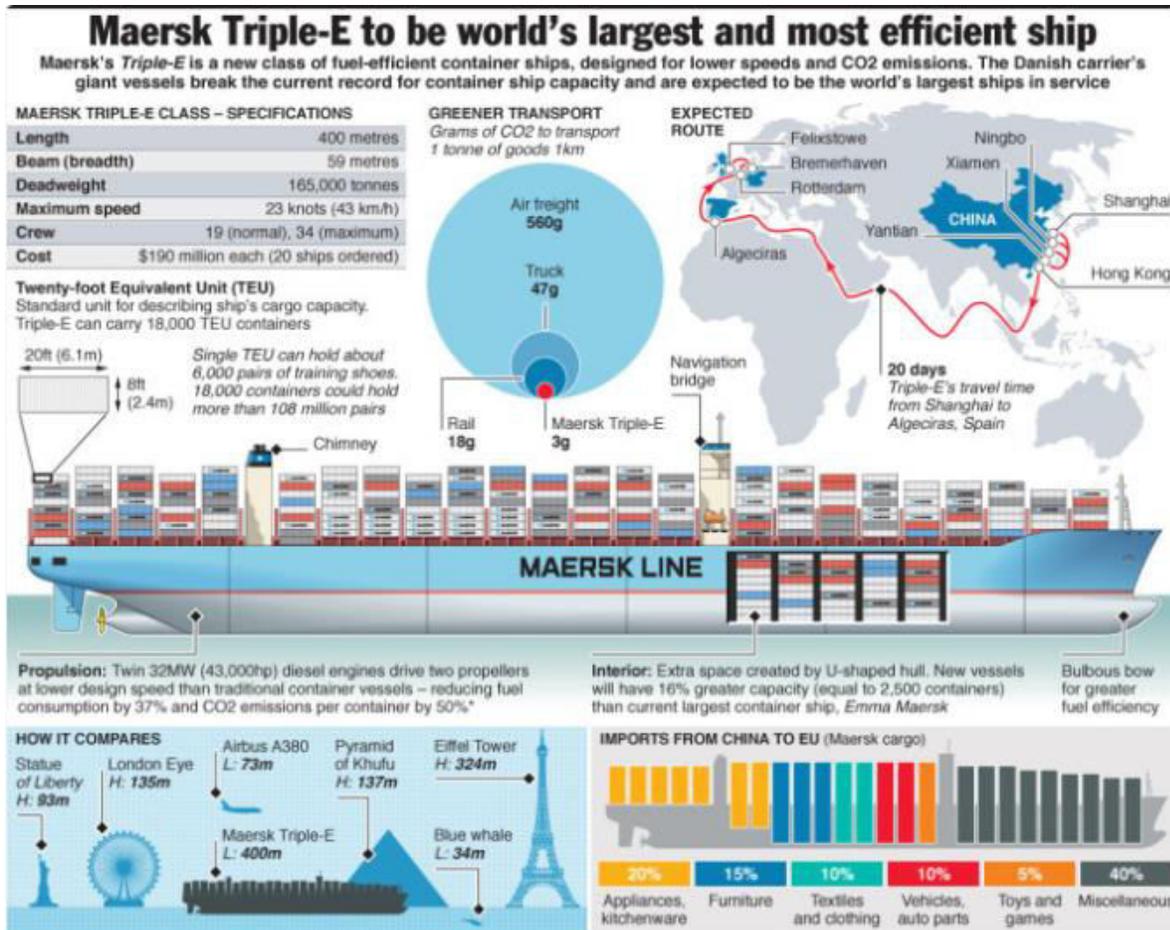
Los buques portacontenedores más grandes son los de la clase Maersk E, fabricados por la empresa danesa A.P. Møller-Maersk, la compañía de transporte marítimo de mercancías más grande del mundo.

Otro buque de gran tamaño, pero ya desmantelado, es el superpetrolero Knock Nevis, que mide 458 metros de eslora y 69 metros de manga.

En la figura 2, El buque construido por esta empresa Maersk en el último año, el MaerskTriple-E es el buque mercante más grande del mundo mide 400 metros de largo, lo que equivale a casi cuatro campos de fútbol, y 59 metros de ancho que le permiten transportar 18.200 contenedores marítimos.

El Maersk Triple-E, es tan grande que no puede fondear en ningún puerto del continente americano ni cruzar el Canal de Panamá, por lo que únicamente cubrirá rutas entre Asia y Europa. El buque está diseñado para velocidades lentas y un mejor rendimiento energético.

Figura 2. El Maersk Triple-E, el más largo y eficiente del mundo. Fuente: elordenmundial.wordpress.com



3.3 Los canales más importantes del mundo.

Un canal de navegación es una vía de agua hecha por el hombre que conecta lagos, ríos u océanos. A menudo se pueden ver barcazas de transporte comercial o turístico en los canales fluviales, y grandes barcos en los canales que conectan mares y océanos. Los canales interiores precedieron el desarrollo del ferrocarril durante la revolución industrial y

algunos de ellos fueron posteriormente secados y utilizados como pasos libres para construir vías férreas. Influyen en los patrones de comercio mundial y algunos de ellos son de capital importancia estratégica.

Existen ciudades cuyas vías de comunicación han sido siempre canales, como Venecia o Ámsterdam, pero los canales que han revolucionado la Historia del transporte y comunicaciones marítimas han sido sin duda alguna el Canal de Suez, en Egipto, que une el Mar Rojo, y por tanto el Océano Índico con el Mar Mediterráneo, evitando rodear todo África; El canal de Kiel, que une el mar Báltico con el mar del norte en Alemania, el canal de CORINTO (Grecia), de 6 km de longitud, separa al Peloponeso del resto de Grecia, y el Canal de Panamá, que comunica el Océano Atlántico con el Océano Pacífico y que actualmente se halla en obras de ampliación.

Los mencionados anteriormente, son los más importantes, por la influencia en el comercio Internacional, acortando distancias, y rebajando costos, y por el aporte económico a las regiones correspondientes.

Otros canales son:

Canal LENIN VOLGA-DON (Rusia), con una longitud de 101 km, conecta los puntos más próximos del Río Volga y Don. Favorece el paso de barcos mercantes que proceden del mar Caspio, por medio del río Volga al Don, desembocando en el mar de Azov, y a su vez accede al mar Negro y al mar Mediterráneo.

Canal DU MIDÍ (Francia), mide 240 km de longitud, en el sur de Francia, conecta el Atlántico, a través de Río Garona, con el Mediterráneo.

Canal del RÓDANO RIN (Francia), mide 349 km de longitud, une el mar del norte con el Mediterráneo,

Canal de GRAND UNION (Reino Unido), ES EL MAS LARGO DE Reino Unido, tiene 220 km de longitud, y une Londres con Birmingham.

Canal de ST. LAWRENCE SEAWAY (Canadá), con una longitud de 3700 km, permite viajar desde el Océano Atlántico, al lago superior de Canadá.

En la figura 3, se pueden ver los canales más importantes del mundo y dónde se hallan situados, además de su longitud y año de inauguración.

Figura 3. Ranking de los cuatro canales más importantes del mundo, y su ubicación.

Fuente. <http://es.classora.com/reports/150169/custom/ranking-de-los-mayores-canales-artificiales-del-mundo?version=&fields=e0.274-e0.270>

	Canal	Canal, Ubicación	Canal, Año de inauguración	Longitud (Km)
1	 Canal de Suez	 Egipto	1.869	163,0
2	 Canal de Kiel	 Kiel, Landeshauptstadt	1.895	98,0
3	 Canal de Panamá	 Panamá	1.914	80,0
4	 Canal de Corinto		1.893	6,3



3.4 Impacto económico del canal en Panamá

Es valioso el impacto que el Canal de Panamá tiene en la economía nacional. La operación del Canal aporta una suma anual importante al Gobierno Nacional (USD 651,8 millones, a precios corrientes en 2006) y aproximadamente más de 9,000 panameños trabajan en la operación del mismo.

Sin embargo, el impacto económico del Canal en Panamá es mucho más amplio, por tres razones principales: la primera porque se considera como una exportación de servicios. Cada dólar de ingreso por la operación de tránsito del Canal tiene un efecto multiplicador en la actividad económica nacional ya que, al circular, causa demandas secundarias y derivadas por otros bienes y servicios en el país. Segundo, hay una variedad de actividades económicas adicionales, que dependen del tráfico del Canal, tales como las ventas de combustible a naves en tránsito, los puertos de trasbordo y la Zona Libre de Colón. Este conjunto de actividades económicas se definen como el Sistema Económico del Canal (SEC). Y tercero, existen otras actividades económicas, paralelas, de exportación de servicios, que han crecido estimuladas por el sistema monetario, el fiscal o por leyes especiales, como el centro bancario y los servicios legales que, en forma creciente, se vinculan económicamente con el SEC.

Panamá, requiere incrementar sus exportaciones, ya que demanda divisas para el pago de su deuda externa y para el pago de sus importaciones, actualmente el 75% de sus exportaciones son servicios, siendo los principales los generados por el Canal, la Zona Libre, el turismo, los puertos, los servicios bancarios y los servicios aéreos. El otro 25% son bienes de la pesca, agropecuarios e industriales.

Se ha observado que Panamá, es más competitivo en las operaciones exportadoras relacionadas con servicios generados en la región Interoceánica, muchos de ellos relacionados con el Canal, como se vio previamente.

Con la ampliación del canal que se está llevando a cabo actualmente y que se espera culmine en el 2014, se pretende aumentar el tráfico por el Canal, con mayores volúmenes de carga, que producirá mayores ingresos para el país. Esto cederá un efecto positivo sobre el

desarrollo de las actividades del Conglomerado ya que aumentará la productividad y la competitividad del transporte, la logística, el comercio, los servicios y la transformación de productos exportables.

De ese modo el Canal, la Zona Libre de Colón, los puertos, el centro aéreo, la marina mercante, las Zonas Procesadoras para la Exportación (ZPE), el “turismo canalero” que incluye visitantes de cruceros y turistas del Canal, el centro bancario, las telecomunicaciones y los servicios legales, además de otras actividades del Conglomerado van a crecer más rápidamente con la ampliación.

Se espera que estos incrementos, impacten directamente el PIB del país, y otras variables económicas como la inversión extranjera, el empleo, etc.

3.4.1 Efectos económicos de la ampliación del canal de Panamá para América latina.

El Canal ha contribuido significativamente al progreso mundial, ha proporciona una vía de tránsito corta y relativamente barata entre el océano atlántico y el océano pacifico y ha influido considerablemente sobre los patrones del comercio mundial, ha impulsado el crecimiento en los países desarrollados y le ha dado a muchas áreas remotas del universo el impulso básico que necesitan para su expansión económica. De hecho, las actividades de transporte comercial a través del Canal representan alrededor del 5% de comercio mundial.

Los países vecinos de Centro y Sur América, dependen proporcionalmente mucho más de esta vital arteria para promover su adelanto económico e incrementar el comercio, y con el programa de ampliación del Canal de Panamá, se espera satisfacer la demanda esperada, por la creación de nuevas naves de mayor capacidad, lograr una mayor conectividad, realizar un centro de distribución regional, e impulsar el crecimiento económico de la región y de Latinoamérica.

Sin embargo, las infraestructuras latinoamericanas no sustentan el desarrollo de Panamá en este aspecto y en lo económico, están en los últimos lugares de los indicadores internacionales de calidad de infraestructuras y competitividad. Faltan carreteras, puertos, aeropuertos y trenes, además de infraestructuras urbanas acordes a las nuevas tendencias de comercio internacional, esto se traduce en altos costes operativos, y genera dificultades para el crecimiento de las exportaciones, y por ende su crecimiento económico aunque podrá mejorar, no tendrá el mismo ritmo del avance de Panamá.

Para entender lo que significa esto, basta mencionar que el crecimiento promedio de América Latina es de 3,1 por ciento, tres veces menos que el de Panamá.

El istmo no solo es el líder absoluto en crecimiento económico en América Latina, sino que además lo está haciendo con tasas superiores a las de China: 10,8 por ciento en el 2011 y 10,5 por ciento en este 2012, según cifras de la CEPAL, un elemento clave del actual éxito panameño es la mezcla de una creciente inversión extranjera en múltiples sectores y de una gruesa y sostenida inversión estatal en obras de gran magnitud claves para el desarrollo nacional, sin embargo se está elevando el nivel de deuda, lo que puede afectar el grado de inversión, por lo que se debe tener control y cuidado.

En cuanto a la magnitud de la importancia del Canal de Panamá para el comercio de Latinoamérica, se observa que en la actualidad un promedio de 4.8% de sus exportaciones marítimas hacia el mundo atraviesan el Canal. Esta medida es mucho más alta para los países de la costa oeste de Suramérica; así se observa que para Chile, Ecuador y Perú, estos porcentajes son 32%, 31.2% y 26.8% respectivamente. También América Central y el Caribe hacen un uso importante del canal.

3.5 Análisis económico de Panamá y América Latina.

Comparado con otros países de Latinoamérica, Panamá tuvo un desempeño aceptable durante la crisis financiera global con un crecimiento del 3.2% en 2009. Sin embargo, en 2010 la economía retomó su ritmo con un crecimiento del 7.6%, para alcanzar una expansión del PIB del 10.6% en 2011, del 10% en 2012 y un crecimiento estimado del 7.5% en 2013.

En la tabla 1, se evidencian los crecimientos en el PIB, que ha tenido Panamá en los últimos 8 años, y deja ver la magnitud del progreso con respecto a la zona de Latinoamérica y el Caribe. Aun en el año con mayor crisis que fue el 2009, su indicador fue positivo, en comparación con la región que finalizó con un decrecimiento en el PIB de un -2.2%.

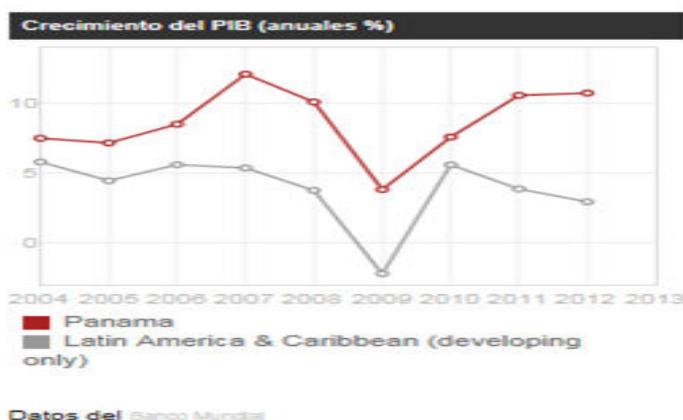
Tabla 1. Crecimiento del PIB de Panamá con respecto a Latinoamérica y el Caribe.

CRECIMIENTO DEL PIB DE PANAMA VS LATINOAMERICA Y EL CARIBE (%)								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PANAMA	7,2	8,5	12,1	10,1	3,9	7,6	10,6	10,8
LATINOAMERICA Y EL CARIBE	4,5	5,6	5,4	3,8	-2,2	5,6	3,9	3,0

En la Figura 4, se muestran los mismos datos, creando una relación año a año.

Figura 4. Crecimiento del PIB anual en porcentajes. Fuente:

<http://www.bancomundial.org/es/country/panama>



Este fuerte crecimiento económico se ha traducido en la mejora de indicadores sociales. La tasa de pobreza cayó del 48.5% en 2002 al 27% en 2011, mientras que la pobreza extrema disminuyó del 21% al 11% durante ese periodo.

A pesar de estos resultados, la desigualdad en este país, representada principalmente en las falencias en la prestación de servicios sociales, lo aleja de ser un país avanzado en términos de prosperidad compartida.

La ampliación del Canal de Panamá y una serie de megaproyectos han inyectado mayor vitalidad a la economía y se espera la impulsen a crecer de manera sostenida. Esto representa una oportunidad histórica para avanzar en la reducción de la pobreza y la desigualdad.

El Índice de Precios al Consumidor (IPC) de septiembre de 2013, con relación al mes anterior, registró un incremento de 0,1%, tanto en el Nacional Urbano, como para los distritos de Panamá y San Miguelito, mientras que para el Resto Urbano, fue de 0,2%. Comparado con septiembre de 2012, se observó un aumento de 3,9% para el Nacional Urbano, para los distritos de Panamá y San Miguelito 3,8% y 4,3% en el Resto Urbano. En lo que va del año, el IPC Nacional Urbano refleja una variación acumulada de 3,3%.

La economía panameña y su sistema bancario son conocidos internacionalmente como uno de los más sólidos del continente. Según datos del Banco Mundial Panamá tiene el PIB per cápita más alto de la región centroamericana siendo de 13.090 dólares PPA. Panamá fue el país que más aumentó su riqueza per cápita en los últimos cinco años, seguido por Uruguay, Perú, República Dominicana y Chile.

Chile sigue siendo el país más rico de América Latina, con un PIB per cápita estimado de 18.354 dólares este año. Las economías más ricas de la región también incluyen Uruguay (15.840 dólares) y es ahora el segundo más rico; México (15.300 dólares), Panamá (15.266 dólares) y Venezuela (13.242 dólares).

En la figura 5, se evidencia el INB per cápita (Ingreso Nacional Bruto), aunque Chile conserva el primer lugar en este indicador con \$14.280, Brasil y Panamá lo siguen con \$11.630 y \$9.850 respectivamente, Colombia en este indicador se encuentra en \$6.990, lo que muestra que todavía hay un largo camino por recorrer.

Figura 5. INB per cápita. Fuente: http://datos.bancomundial.org/pais/panama#cp_wdi



3.6 Latinoamérica y el canal de Panamá

Latinoamérica es hoy una región menos pobre y desigual que hace veinte años, según conclusiones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). De acuerdo con la institución, entre 1990 y 2010 la tasa de pobreza en la región se redujo 17 puntos porcentuales, pasando de 48,4% al 31,4% de la población.

Aunque no se está creciendo al mismo ritmo de Panamá, hay indicadores económicos que hablan muy bien de la región. Entre ellos tenemos altas tasas de crecimiento sostenido de varios de sus países, incremento de los ingresos laborales, transferencias públicas monetarias con criterios sociales, buenas condiciones para la inversión extranjera, estabilidad macroeconómica y manejo adecuado de políticas fiscales para enfrentar la crisis financiera internacional. De hecho, se espera que América Latina y el Caribe crezcan entre un 4,7% y un 4,4% en 2011, lo cual se traduce en un aumento de 3,6% del PIB por habitante.

Por otra parte, todo crecimiento económico trae riesgos importantes. La inversión extranjera trae beneficios a corto plazo que no compensan otros efectos como la volatilidad de la inversión, la vulnerabilidad a la especulación, entre otros.

En contexto con las nuevas oportunidades que brinda la ampliación del canal de Panamá, Latinoamérica, podría potencializar su crecimiento a partir de la aplicación de economías de escala, a la vez que aumenta su inversión en infraestructuras viales y de transporte que le permitan incrementar sus exportaciones.

En la tabla 2, se presenta la jerarquización de países por flujo de carga a través del canal de Panamá en el 2012, estas cifras muestran que de los 15 países con mayor flujo de carga, solo seis son países Latinoamericanos, y con un volumen que está muy por debajo del primero que es USA.

Tabla 2. Jerarquización de países por flujo de carga a través del canal de Panamá. Fuente: <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/03/2012-tabla13.pdf>

**Jerarquización de Países por Flujo de Carga a través del Canal de Panamá
Año Fiscal 2012
(Toneladas Largas)**

Rango	País	Origen	Destino	Carga de Costa a Costa	Total	Total Menos Carga de Costa a Costa
1	USA	92,683,671	49282406	1,603,382	143,569,458	141,966,076
2	CHINA	16,377,432	36343632	0	52,721,064	52,721,064
3	CHILE	12,186,687	15860640	0	28,047,327	28,047,327
4	JAPAN	5,480,497	16899541	0	22,380,037	22,380,037
5	SOUTH KOREA	8,240,364	8796836	0	17,037,201	17,037,201
6	COLOMBIA	9,730,835	5236516	305,597	15,272,948	14,967,351
7	ECUADOR	7,619,593	7220051	0	14,839,644	14,839,644
8	PERU	6,926,544	7630618	0	14,557,162	14,557,162
9	MEXICO	4,975,647	7598599	570,274	13,144,521	12,574,247
10	PANAMA	2,524,773	9935507	17,150	12,477,430	12,460,280
11	CANADA	7,679,676	2267531	45,761	9,992,968	9,947,207
12	BRAZIL	5,901,871	1714152	0	7,616,023	7,616,023
13	VENEZUELA	4,445,030	2464476	0	6,909,506	6,909,506
14	SPAIN	2,324,537	3105189	0	5,429,726	5,429,726
15	TAIWAN	2,316,354	2469289	0	4,785,643	4,785,643

Esto demuestra que aun hay muchos desafíos que enfrentar para alcanzar un crecimiento importante, y que a comparación de países como Australia que por las distancias solo pueden exportar mercancías de alto costo, todos los países latinoamericanos tienen ventajas comparativas, no solo por la facilidad del transporte marítimo, sino también por la diversidad de recursos y materias primas, que si se ponen al mercado con un valor agregado importante, generarían desarrollo en las economías internas.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

- La economía de Panamá se ha visto impulsada en los últimos años, principalmente por los ingresos por exportaciones en servicios derivados del canal, aunque aún persiste el tema de desigualdad como un indicador de pobreza, se han logrado avances en el tema social y de salud en los últimos días.
- Latinoamérica aunque no crece a un ritmo tan acelerado como el de Panamá, posee recursos y herramientas, además de posición geográfica estratégica, que puede potencializar su crecimiento.

4.2 Recomendaciones

Es importante que Latinoamérica invierta en su infraestructura, para ir a la par con las nuevas tendencias mundiales, además de agregar valor a sus materias primas para que de este modo se impulse el crecimiento interno.

Referencias Electrónicas

(MEEM), U. d. (15 de 10 de 2012). *micanaldepanama.com*. Recuperado el 10 de 11 de 2013, de <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/03/2012-tabla13.pdf>

Classora. (08 de 01 de 2009). *Classora*. Recuperado el 10 de 11 de 2013, de <http://es.classora.com/reports/l50169/custom/ranking-de-los-mayores-canales-artificiales-del-mundo?version=&fields=e0.274-e0.270>

Mundial, B. (2013). *Banco Mundial*. Recuperado el 10 de 11 de 2013, de <http://www.bancomundial.org/es/country/panama/overview>

opeal.net. (10 de 2011). *opeal.net*. Recuperado el 10 de 11 de 2013, de http://www.opeal.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=10003:desarrollo-econ%C3%B3mico-y-social-en-latinoam%C3%A9rica-algunos-logros-del-2011-y-desaf%C3%ADos-futuros

Wikipedia. (26 de 07 de 2013). *Wikipedia*. Recuperado el 10 de 11 de 2013, de http://es.wikipedia.org/wiki/Canal_de_Suez

Wordpress. (14 de 12 de 2012). *Wordpress*. Recuperado el 10 de 11 de 2013, de <http://elordenmundial.wordpress.com/2012/12/14/el-transporte-maritimo/>

Yahoo. (25 de 09 de 2013). *Yahoo Finanzas*. Recuperado el 10 de 11 de 2013, de <http://es.finance.yahoo.com/blogs/fineconomiaparatodoses/182-millones-ipad-36-000-coches-transportar-buque-103111358.html>

