



LA INCIDENCIA ECONOMICA DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMA PARA SUS HABITANTES

PANAMÁ

**MARIA ALEJANDRA AGUIRRE BOTERO
JOHAN CALDERON HOLGUIN
MANUELA LOPEZ MUÑOZ**

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2014

LA INCIDENCIA ECONOMICA DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMA PARA SUS HABITANTES

PANAMÁ

**MARIA ALEJANDRA AGUIRRE BOTERO
JOHAN CALDERON HOLGUIN
MANUELA LOPEZ MUÑOZ**

Informe de pasantía presentado para optar al título de:
NEGOCIOS INTERNACIONALES

Asesor (a):

Gustavo Adolfo Londoño Ossa

Línea de Investigación:

La incidencia económica de la ampliación del canal de Panamá para sus habitantes

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2014

Agradecimientos *“...se requiere de muchos estudios para ser profesional, pero se requiere de toda una vida para aprender a ser persona”*

Queremos dedicarle nuestro Trabajo de Grado, a las personas que han formado parte de nuestra vida profesional y a quienes nos encantaría agradecerles su amistad, consejos, apoyo, ánimo y compañía en todo momento. A todos gracias, porque en medio de las presiones y dificultades nos ayudaron a hacer las situaciones más llevaderas y permitieron que disipáramos las cargas haciendo el trabajo más placentero.

Hacia nuestras familias no queda más que sentir gratitud y amor por su entrega incondicional, fortaleza, dedicación, compromiso, lucha, aliento, enseñanzas, sacrificio y, sobre todo, por creer en nosotras incondicionalmente. Infinitas gracias por permitirnos soñar y cumplir nuestros sueños.

A nuestros maestros y a nuestra universidad les damos gracias por compartir con nosotras su tiempo, entrega, paciencia y sobre todo por brindarnos siempre su orientación con profesionalismo ético en la adquisición de conocimientos y afianzamiento en nuestra formación como estudiantes universitarias.

Resumen

La ampliación del canal de Panamá puede resultar un eficaz instrumento de reducción de tiempos, riesgos y costos de transporte para las industrias internacionales, con esta ampliación se genera una alta demanda en el ingreso de buques más grandes, traduciéndose en más carga para Panamá.

Al finiquitar esta ampliación, generará mayor cantidad de empleos relacionados al manejo, distribución de las cargas y otros negocios relacionados. El impacto de la ampliación del Canal de Panamá se verá reflejado en varios segmentos de mercado Panameño, en especial su economía, pues esta tendrá una incidencia positiva con esta ampliación ya que generara mayores ingresos para el país y logrará un mejor desarrollo en el ámbito económico de este.

Mucho se habla de los beneficios que traerá para el país la ampliación del Canal de Panamá, reveló que cada dólar de exportaciones generado por el Sistema Económico del Canal tiene un efecto multiplicador, de \$1.27 en la actividad económica.

Para concluir se debe tener presente que los remolcadores de la vía interoceánica no solo ayudan al paso de los barcos. También mueven las cifras de empleo y los ingresos

Palabras clave: Canal de Panamá, Ampliación, Economía, Impacto, Calidad de vida, Empleo.

Abstract

The Panama's Canal expansion can be an effective tool for reducing time, risks and costs of transport for international industries, this expansion will generate a high demand in the arrival of larger vessels, resulting in more cargo to Panama.

When this expansion finish, it will generate jobs related to the management, load distribution and other business related jobs. The impact of the Panama's Canal expansion will be reflected in various segments of the Panamanian market, especially its economy, as this will have a positive impact with this expansion because it would generate more income for the country and achieve better development in the economic of this country

People say much things about the benefits it will bring to the country the Panama Canal expansion, revealed that every dollar of exports generated by the Canal Economic System has a multiplier effect, to \$ 1.27 in economic activity.

In conclusion it should be noted that the tugs of the waterway not only help the passage of ships. Also move the employment figures and income.

Keywords: Panama's Canal, Expansion, Vessels, Cargo, Income, Economy.

Contenido

Resumen	VII
Abstract	VII
Introducción	1
1. Descripción del componente metodológico	3
1.1. Tema de estudio	5
1.2. Objeto de estudio	6
1.3. Planteamiento del problema	6
1.4. Objetivos	9
<i>1.4.1. Objetivo general</i>	10
<i>1.4.2. Objetivos específicos</i>	10
1.5. Justificación	11
2. Estado del arte	13
3. Desarrollo de la temática	21
4. Conclusiones y recomendaciones	34
4.1. Conclusiones	34
4.2. Recomendaciones	35
Referencias bibliográficas	36

Introducción

Este trabajo habla del Canal de Panamá, el cual ha permitido optimizar la navegación marítima mundial, y en especial para América Latina, acortando las distancias entre países productores y consumidores. Aunque es común pensar que la actividad solo está asociada con las grandes economías y mercados internacionales, es preciso destacar que muchos países de América Latina tienen una relación vital con este.

Así mismo queremos resaltar el interesante proyecto que se ha venido desarrollando en Panamá, que es la ampliación de este, el cual permitirá optimizar la navegación marítima mundial, lo que llevaría a la asociación de grandes sociedades del mundo que aún no interactúan entre sí en el comercio internacional

El Canal de Panamá constituye una vía de acceso que une los océanos Atlántico y Pacífico atravesando el Istmo de Panamá, que es uno de los puntos con menor anchura del continente americano. Se le puede definir como un atajo que permite eludir la navegación alrededor de Sudamérica, lo que conlleva a un ahorro de unos quince días, lo que hace que la ampliación del Canal sea necesaria para aumentar la competitividad del país. El Canal

de Panamá se encuentra en un punto decisivo para su futuro, debe acometer una ampliación que permita el tránsito de más y mayores buques. La culminación de esta remodelación y la puesta en marcha es urgente para el país centroamericano puesto que hay diversos estudios sobre la viabilidad de construir un canal alternativo al de Panamá que discurra por terreno nicaragüense, lo cual afectaría directamente la Economía Panameña.

1. Descripción del componente metodológico

En nuestra materia Proyecto de Grado I, se hablo acerca de que el Canal de Panamá ha permitido optimizar la navegación marítima mundial, y en especial para América Latina, acortando las distancias entre países productores y consumidores. Aunque es común pensar que la actividad solo está asociada con las grandes economías y mercados internacionales, es preciso destacar que muchos países de América Latina tienen una relación vital con aquel.

Se discutió del interesante proyecto que se ha venido desarrollando en Panamá, que es la ampliación del canal, el cual constituye una vía que une los océanos Atlántico y Pacífico atravesando el Istmo de Panamá, que es uno de los puntos con menor anchura del continente americano, a este canal se le puede definir como un “atajo” que permite eludir la navegación alrededor de Sudamérica, lo que conlleva un ahorro de unos quince días, lo cual hace la ampliación del canal sea necesaria para aumentar la competitividad del país.

En su momento el Canal de Panamá se encontraba en un punto decisivo para su futuro, ya que debía acometer una ampliación que permitiera el tránsito de más y mayores buques, pero esta ampliación se encontraba en un momento crítico debido a que estuvieron totalmente paralizadas durante dos semanas por falta de liquidez del consorcio Grupo Unidos por el Canal (GUPC),

encargado de la construcción, y por una huelga de los obreros de la construcción en demanda de mejoras salariales y tratos por parte de los contratistas extranjeros. Por lo cual no se iba a poder cumplir con la fecha pactada para la terminación de las obras.

Antes de realizar nuestra pasantía a Panamá, se tuvo en cuenta una problemática sobre la ampliación del canal la cual fue **“El déficit económico que se podría llegar a ocasionar con el cierre parcial o total de la ampliación del canal de Panamá.”**, Posterior a nuestra visita pudimos determinar que este cierre de esta ampliación fue un contratiempo que no tuvo mayor relevancia para este, ya que se retomaron las obras y pudimos ver que va a más de un 80% la culminación de la obra.

Teniendo en cuenta lo anterior, decidimos tomar un nuevo tema de estudio para realizar nuestro trabajo el cual es **“La incidencia económica de la ampliación del canal de Panamá para sus habitantes”**

1.1 Tema de estudio

El problema a estudiar está dentro de la línea temática de los negocios internacionales y basada en la metodología del área de conocimiento de los Fundamentos del Análisis Económico y en las Ciencias Económicas. El tema que se abordará en este trabajo es; **“LA INCIDENCIA ECONOMICA DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMA PARA SUS HABITANTES”**

La metodología para la realización del proyecto está enmarcada en las obras de ampliación del Canal de Panamá y como este fluirá económicamente en la industria Panameña.

Los métodos que usaremos para este trabajo, fueron proporcionados por la visita realizada a Panamá, donde se pudo evidenciar la incidencia económica dada su ampliación, por medio de la información brindada en la visita de Las Esclusas de Miraflores, en Noviembre 12 del presente año.

Los trabajos de ampliación del Canal de Panamá iniciaron en septiembre del año 2007 y avanzan hacia su objetivo de doblar la capacidad de la vía interoceánica para atender la creciente demanda del comercio mundial.

Para asegurar la viabilidad social y ambiental que incluyen medidas de mitigación como reforestaciones, rescate de vida silvestre, rescate arqueológico y geológico.

La ampliación contribuirá, además, a mitigar el cambio climático, ya que a través de la ruta del Canal transitarán buques de mayor tamaño, reduciendo las emisiones globales de CO₂ que resultan al utilizar rutas alternas más largas.

1.2 Objeto de estudio

Para conocer la incidencia económica de la ampliación del Canal para sus habitantes, decidimos centrar nuestros estudios en la incidencia económica del Canal frente a la propuesta que existe de construir una vía fluvial en Nicaragua, que desviaría las motonaves que transitan comúnmente por el Canal de Panamá, estos estudios se dan ya que el objetivo de esta ampliación es aumentar su capacidad para satisfacer el crecimiento de la demanda con un mejor servicio al cliente y generar un impacto directo en las economías de escala y el comercio marítimo internacional. Además de mejorar la calidad de vida de la comunidad en general, se estima que el aumento de estos ingresos por el mayor flujo de motonaves, influirá en la dinámica social ya que se prevé un aumento en los puestos de trabajo, lo que mediará en el comportamiento de la sociedad como tal, ya que los índices de delincuencia, violencia, desempleo, en general disminuirán.

1.3 Planteamiento del problema

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 su inauguración, ocurrida el 15 de agosto de 1914, ha tenido el efecto de acortar en tiempo y distancia la 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.

En la actualidad, este Canal cuenta con una capacidad instalada de 14.000 buques anuales, permitiendo el paso de motonaves que pueden transportar hasta 5.000 TEU's. Hoy en día el canal de Panamá está habilitado para recibir buques PANAMAX, los cuales son aquellos que están diseñados para ajustarse a las dimensiones máximas permitidas para el tránsito por el canal de Panamá. El tamaño máximo está determinado por la dimensión de las cámaras de las esclusas y su calado esto es: 33,53 metros de anchura por 320 metros de longitud. La profundidad de las esclusas es de 25,9 metros. El tamaño máximo de utilización de estas esclusas es de 304,8 metros de longitud. La profundidad varía dependiendo de la esclusa, encontrándose la mínima en la parte sur de las esclusas de Pedro Miguel, 12,55 metros, con el nivel del Lago Miraflores en 16,61 metros. La altura del Puente de las Américas en Balboa determina la altura del barco. Debido a estas medidas, las cuales son unas limitaciones para el ingreso de motonaves más grandes, como las POST PANAMAX, las cuales pueden transportar en un solo viaje más de 9.500 contenedores, incluso hasta 12.000 contenedores. Tienen una eslora de 366 m (1,200'), manga de 49 m (160') y calado máximo de 15 m (50') en agua dulce tropical (ADT). También tienen la capacidad de acomodar hasta 19 filas de contenedores a lo ancho. De manera, se tienen pérdidas significativas que afectan el desarrollo económico del Canal y del País, ya que el 30% de la economía de Panamá depende del funcionamiento de este canal por eso es necesario hacer una inversión en la ampliación ya que esta doblara la capacidad con la que se cuenta actualmente, lo que generaría un nivel más de competencia frente a otras rutas transoceánicas.

Así mismo, se habla de los beneficios que traerá para el país la ampliación del Canal, pero poco se ha dicho del estudio de impacto económico del mega proyecto.

Los estudios revelaron que cada dólar de exportaciones generado por el Sistema Económico del Canal tiene un efecto multiplicador, de \$1.27 en la actividad económica.

Con la ampliación de canal de Panamá, se tendrá registrado un PIB, bastante significativo, esto debido al futuro establecimiento de nuevos puertos, ampliación de servicios de logística, comunicaciones, servicios bancarios y financieros que tendría un efecto catalizador expansivo en el PIB futuro de la economía.

El canal contribuye a la economía panameña de forma directa, tomando en cuenta los salarios de los trabajadores, los pagos al gobierno nacional, y las compras locales, las cuales se clasifican como impacto directo.

En Panamá se encuentran actividades indirectas que están estrechamente ligadas a la economía, como son los servicios de las agencias navieras, la reparación y mantenimiento de barcos y otros servicios prestados a sus tripulaciones y pasajeros.

La generación de empleo, tienen gran incidencia que tiene el Sistema Económico del Canal, con una ocupación directa, indirecta e inducida de unas 197,744 personas laborando en promedio anual, es decir, aproximadamente 18.9% de la fuerza laboral del país.

Desde su inicio, el Canal de Panamá ha sido un motor de la economía panameña, no solo por los aportes anuales que entrega al Estado, sino también como generador de empleo para nacionales y extranjeros que habitan el territorio panameño.

La vía interoceánica, que hoy cuenta con una fuerza laboral compuesta por más de 10,000 trabajadores, ha producido miles de plazas desde su construcción, operación, administración y

ahora durante su ampliación, en la que han participado unos 30,000 obreros, desde 2007 hasta la fecha.

Preguntas que problematizan el Objeto de Estudio

- ¿Si no se logra la ampliaciones que repercusiones trae sobre este?
- ¿La financiación de este proyecto, saldrá del bolsillo de los panameños?
- ¿Los altos costos de la ampliación, realmente serán recuperados con esta ampliación?
- ¿Al estar en constantes obras no se altera el flujo de motonaves?
- ¿Esta tercera vía influiría en el costo del peaje?
- ¿Cuántas personas trabajan en el Programa de Ampliación?
- ¿Cómo se manejó el impacto ambiental en el programa de ampliación?
- Antecedentes.

1.4 Objetivos

Durante nuestra carrera universitaria, hemos venido trabajando e investigando la indecencia económica en Panamá en cuanto a la ampliación del Canal, y como esta influirá en la economía de los panameños, es por lo que se decidió realizar la Pasantía académica, a dicho País, Logrando desarrollar estos principales objetivos.

1.4.1 Objetivo general

La incidencia económica de la ampliación del canal de Panamá para sus habitantes

1.4.2 Objetivos específicos

- Comprobar que plan estratégico están utilizando para la ampliación del canal y poder identificar si la información es verídica y beneficiosa para la economía de Panamá.
- Establecer cuál ha sido el rol que el gobierno panameño ha desempeñado para esta ampliación y si está en pro de la economía de Panamá
- Determinar los efectos que conllevarían a la economía de Panamá esta ampliación
- Definir la viabilidad de esta ampliación en el Comercio Internacional.
- Conocer los sectores principales que se beneficiarían con esta ampliación

1.5 Justificación

El estudio de esta ampliación, es una buena herramienta para nuestro desarrollo académico y profesional, ya que estamos poniendo en práctica nuestros conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera universitaria.

Justificación Teórica

Este trabajo busca construir de manera participativa una visión profunda que permita palpar el impacto en la economía Panameña, y si la ampliación causaría un efecto significativo en; la libre circulación de bienes, servicios, capitales y personas.

Y lograr así poder contextualizar y ver cómo ha influido en el crecimiento, desarrollo y competitividad de Panamá.

Justificación Social

En este trabajo vamos analizar como el plan de la ampliación del canal de Panamá, se ha venido implementando en los últimos periodos., además se pretende enfatizar como la ampliación brindaría diversos factores de alta competitividad, dándole más oportunidades de negocios a compañías locales; mejorando la calidad de vida, y acelerando el desarrollo de los ciudadanos panameños .Con este trabajo se desea observar el impacto económico y social de Panamá, en el cual se le da un enfoque especial al comercio internacional, sacando con esto los posibles desacuerdos en los mercados internacionales

Justificación Personal

El motivo por el que se desarrolla este trabajo de investigación, es principalmente por el interés académico, ya que este es primordial para culminar nuestra carrera profesional. Además de considerar de gran importancia este, ya que así nuestro conocimiento académico se verá diversificado en temas de actualidad, que nos permitirán desarrollar nuestras competencias adquiridas a lo largo de la carrera.

2. Estado del arte

Hoy en día podemos encontrar que el Canal de Panamá ha crecido junto con la Globalización en todos los ámbitos; desde el hecho de transacciones económicas hasta el intercambio de bienes y servicios. Sin embargo para las grandes economías en los últimos años el tema del Canal de Panamá se ha vuelto el centro de estudios del cual se desprenden la gran mayoría de las temáticas que integran el comercio internacional de Panamá.

Este proyecto busca reflejar los cambios que podrían generarse en la economía de Panamá por la ampliación del Canal de Panamá.

Imagen 1



Fuente: imágenes Google, <http://bloggerspolivirtualdelaesca.blogspot.com/2013/10/dentro-del-comerciointernacional.html>, 2014.

Imagen 2

Fuente: imágenes Google, <http://i.ytimg.com/vi/pP-kAD-2H4A/maxresdefault.jpg>, 20014.

Se hace necesario conocer la complejidad de la expansión del Canal, ante la incertidumbre y temores que dicho proceso genera entre varios sectores de la navegación y el comercio de Panamá.

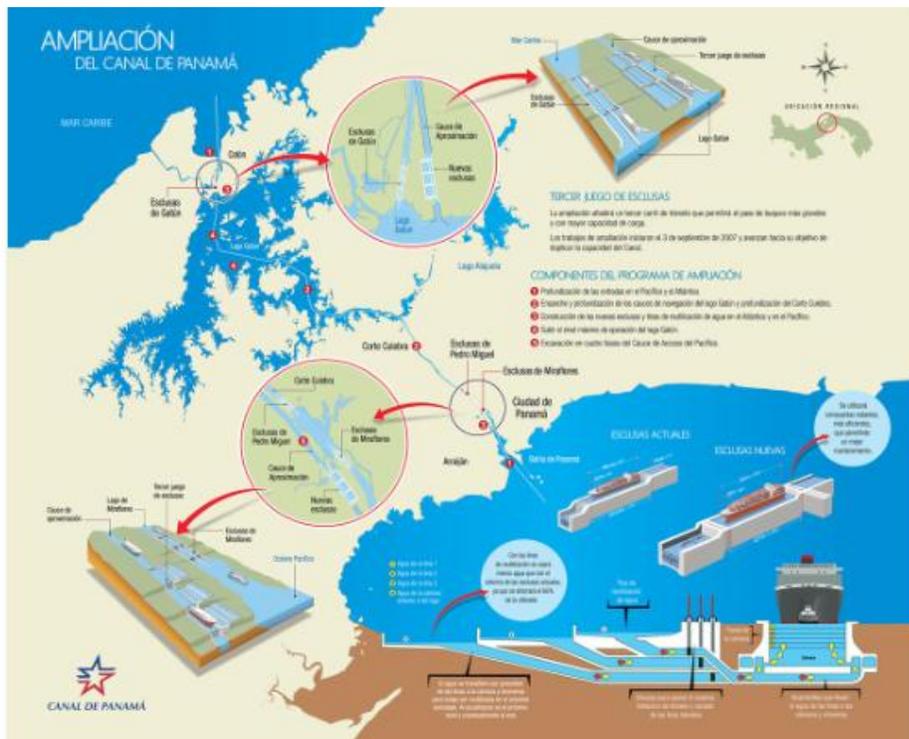
Para poder comprender la importancia del Canal de Panamá dentro de la economía de los países de la región y el mundo, es necesario entender que plan estratégico se ha venido implementando para esta ampliación; pues se sabe que el acceso a los mercados internacionales depende de las buenas conexiones marítimas con que cuenta un país, sobre todo de líneas regulares para el transporte de mercancías. Esto a su vez depende de la infraestructura que se dispone para recibir las motonaves que establecen dichas conexiones.

Imagen 3

Fuente: <http://www.panamaamerica.com.pa/sites/default/files/081114-pa-eco2-1-01.jpg>, 2014

El Canal de Panamá ha sido la vía interoceánica más importante por muchos años y ha contribuido sustancialmente a la economía global. Su ampliación pretende cambiar los patrones del comercio mundial al abrir nuevos mercados, mediante la duplicación de su capacidad en toneladas al año y permitiendo el tránsito de buques más largos y más anchos (POSTPANAMAX).

Imagen 4



FUENTE: ¿Qué es el Programa de Ampliación del Canal de Panamá?
<http://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/>, 2008

La ampliación es el mayor proyecto de infraestructura del Canal de Panamá desde su inauguración. El proyecto creará un nuevo carril de tráfico a lo largo del Canal con la construcción de dos nuevos juegos de esclusas, duplicando la capacidad para permitir mayor volumen de carga y tráfico. El Programa de ampliación consta de los siguientes proyectos:

- Nuevas Esclusas (Tercer Juego de Esclusas), es la construcción de dos nuevos complejos de esclusas, lo que creará un tercer carril de tráfico.
- Canal de Acceso del Pacífico, también conocido como PAC-4, es la excavación de un canal de 6.1 km de largo el acceso a las nuevas esclusas del Pacífico paralelo al lago Miraflores.

- El dragado de los cauces de navegación a lo largo de la vía acuática.
- Aumento de los puestos de trabajo, y salarios para locales.
- Mayor oferta de trabajo para extranjeros.
- Mejoras en el suministro de agua mediante el aumento de nivel operativo máximo del lago Gatún por 45 cm para mejorar suministro de agua del Canal y el proyecto.

Debido a esta ampliación surgen varias inquietudes con respecto a este proyecto, las cuales serán evidenciadas a continuación:

¿Cuál es el objetivo del Programa de Ampliación?

El objetivo principal del Programa de Ampliación es aumentar la capacidad para satisfacer el crecimiento de la demanda con un mejor servicio al cliente. La ampliación duplicará la capacidad del Canal, que tiene un impacto directo en las economías de escala y el comercio marítimo internacional. Esto ayudará a mantener la competitividad del Canal y el valor de la ruta marítima a través de Panamá.

¿Cómo se financia?

Para obtener la financiación necesaria de EE.UU. \$ 2,3 mil millones para completar la ampliación de la vía, la Autoridad del Canal de Panamá firmó contratos con un grupo de entidades de créditos bilaterales y multilaterales:

- Banco Japonés para la Cooperación Internacional (JBIC) \$ 800 millones
- Banco Europeo de Inversiones (BEI) \$ 500 millones

- Banco Interamericano de Desarrollo (BID) \$ 400 millones
- Corporación Financiera Internacional (IFC) \$ 300,000,000
- Corporación Andina de Fomento (CAF) \$ 300 millones

¿Cuántas personas trabajan en el Programa de Ampliación?

El Programa de Ampliación del Canal de Panamá se ha convertido en una fuente importante de oportunidades de empleo y formación de profesionales en diferentes campos de trabajo. Más de 30,000 puestos de trabajo se han creado desde su ejecución.

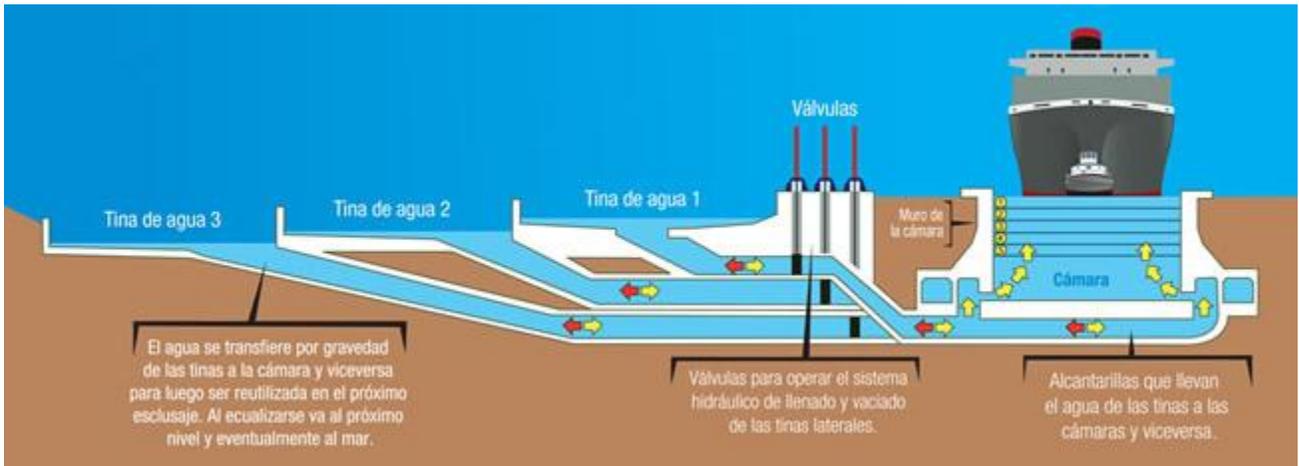
¿Cómo se manejó el impacto ambiental en el programa de ampliación?

Las actividades del Programa de Ampliación del Canal de Panamá se atienen a normas ambientales estrictas. Junto con sus contratistas para cada uno de los componentes y en coordinación con la Autoridad de Panamá Nacional del Ambiente (ANAM) y la Autoridad de los Recursos Acuáticos (ARAP), el canal llevó a cabo el rescate de la fauna y de las actividades de reubicación a medida que progresaba el trabajo. Mamíferos, reptiles y aves han sido rescatados y reubicados en zonas seguras. Adicionalmente se llevó a cabo un riguroso programa de reforestación que abarcó múltiples sitios en todo el país.

¿Qué es el Tercer Juego de Esclusas?

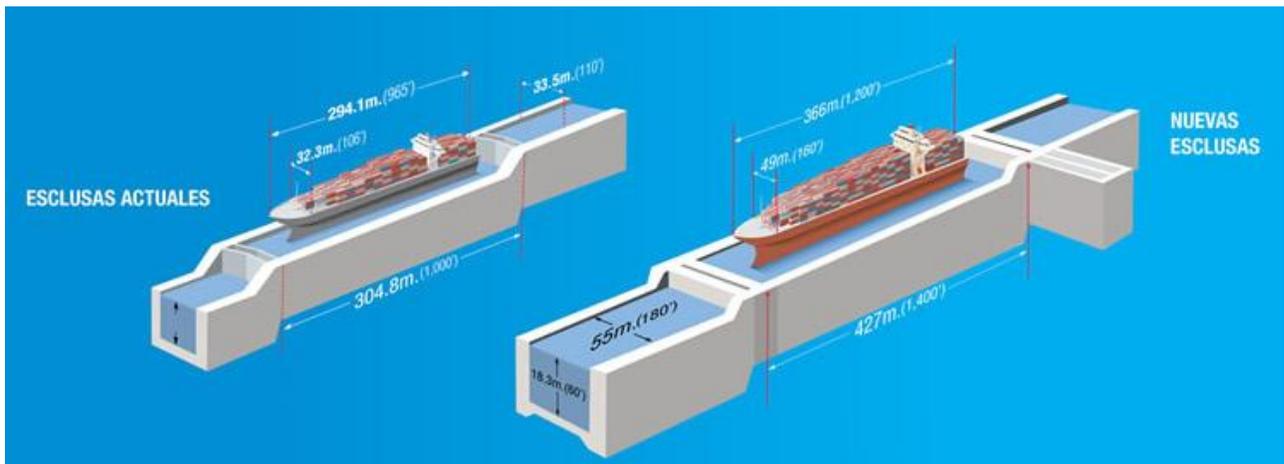
El Tercer Juego de Esclusas es el componente más importante del Programa de Ampliación. Se trata de la construcción de los dos nuevos complejos de esclusas en los lados Pacífico y Atlántico del Canal de Panamá, la creación de un tercer carril de circulación para los buques más grandes. Cada complejo de esclusas contará con tres pasos o recámaras.

Imagen 5



FUENTE: ¿Qué es el Programa de Ampliación del Canal de Panamá?
<http://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/>, 2008.

Imagen 6



FUENTE: ¿Qué es el Programa de Ampliación del Canal de Panamá?
<http://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/>, 2008.

Imagen 7



FUENTE: ¿Qué es el Programa de Ampliación del Canal de Panamá?
<http://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/>, 2008.

¿En qué consistió elevar el nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún?

Este proyecto consiste en la elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún 26,7-27,1 metros, para mejorar el suministro de agua del Canal. El proyecto permitirá a la capacidad de almacenamiento adicional de agua para el lago Gatún por cerca de 200 millones de metros cúbicos, lo que permitirá por aproximadamente 1.100 tránsitos adicionales cada año. El proyecto consiste en la modificación de las estructuras específicas en Gatún y Pedro Miguel. Todas las 14 compuertas de la represa de Gatún también fueron ampliadas y se construyeron dos compuertas adicionales fueron construidas en el dique seco industrial del Canal.

3. Desarrollo de la temática

La ampliación del canal de Panamá puede resultar un eficaz instrumento de reducción de tiempos, riesgos y costos de transporte para las industrias internacionales.

Dicha ampliación es un proyecto de importancia mundial, diseñada para mantener la competitividad y economía a gran escala de sus usuarios principales. Es claro sin embargo, que la ampliación presenta una forma de presión a los puertos regionales y del mundo, y los más beneficiados serán aquellos puertos que estén listos para recibir y manejar buques más grandes, traduciéndose en más carga para sus terminales, además de mayor cantidad de empleos relacionados al manejo y distribución de las cargas y otros negocios relacionados. “Los terminales marítimos son los primeros proveedores de servicio para el comercio, de ahí que las inversiones en puertos sean claves para la competitividad de cualquier país”, afirma el experto en estudios latinoamericanos Diego Ojeda León.

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá se verá reflejado en varios segmentos de mercado, pues se prevé un incremento en el intercambio comercial entre la Costa Oeste de los Estados Unidos y Canadá con la costa este de Sudamérica, especialmente Brasil. La transportación de granos originada en el centro de los Estados Unidos y que representa unos 40 millones de toneladas anuales con destino a los mercados asiáticos, podrá incrementarse en sus

volúmenes o reducir los costos de transporte al utilizar naves más grandes dentro de una economía de escala. De igual manera se prevé un aumento de las exportaciones de hierro y carbón provenientes de Venezuela y Colombia hacia el continente asiático, y podría establecerse además una nueva línea de negocios para Panamá, al poder transitar buques con gas natural licuado (LNG por sus siglas en inglés), que antes no podían hacerlo. Con la ampliación, se podrán transportar más de 100,000 metros cúbicos de gas natural licuado.

Dada la gran inversión hecha por la Autoridad del Canal de Panamá y los primeros signos de un cierre total o parcial de la ampliación, para el tránsito uno no puede dejar de preguntarse, ¿quiénes van a pagar la inversión realizada la cual se encuentra en un stand by? Es posible que la amortización sea por la vía de nuevos y mayores aumentos en las tarifas del peaje, por lo que se debe reducir el impacto negativo sobre la economía Panameña, dado que las alternativas viables de rutas son inexistentes al momento. Es preciso además mantener activos los canales del dialogo con la Autoridad del Canal de Panamá, así como con aliados estratégicos dentro de la región, y conformar bloques de negociación.

Con esta ampliación surgen diversas inquietudes, sobre las tarifas del peaje, ya que se especula que de subir estas tarifas beneficiarían en gran parte a la comunidad panameña, ya que los costos de este mega proyecto, serán financiado en su mayoría por el alza de los precios, y no se verá afectada de manera negativa su economía local.

Según La Autoridad del Canal de Panamá proyecta un incremento del uno por ciento en los ingresos de la vía interoceánica para finales del año fiscal 2014, debido al aumento en las tarifas en los peajes.

En el segmento de mercado de carga general se cobrará 5,10 dólares por las primeras 10 mil toneladas, un incremento del 7,5 por ciento, mientras que graneleros secos pasarán de pagar 4,7 dólares a 5,06 dólares, y los tanqueros de 4,68 por las primeras 10 mil toneladas a 4,92.

Quedan exentos de las nuevas cuotas los portacontenedores, porta vehículos y buques pequeños.

Los peajes constituyen el pago que hacen los buques por utilizar el canal y se determinan de acuerdo a parámetros relacionados con las medidas del barco.

Según proyecciones de la Autoridad del Canal de Panamá, los efectos se percibirán para el año fiscal 2014 estimando aumentos en los ingresos del uno por ciento.

Esto a pesar de la baja del 1.3 por ciento que se presentó en los peajes durante el primer trimestre de este año, la disminución del 5,9 por ciento en las toneladas netas y el descenso en el número de naves.

Por otra parte, de acuerdo con el presidente de la Cámara Marítima de Panamá, Willys Delvalle, los peajes del Canal – “ya no pueden seguir aumentando porque se quedaría fuera de competencia y esto afectaría a todo el ámbito logístico y marítimo” –.

Imagen 8

FUENTE: Aumento en tarifas de peajes del Canal de Panamá rigen a partir del 1 de Octubre, septiembre 26 de 2013. <http://cb24.tv/aumento-en-tarifas-de-peajes-del-canal-de-panama-rigen-a-partir-del-1-de-octubre/>

Panamá es un importante eslabón de la cadena de suministro mundial debido a que su posición geográfica con el Canal ha acortado distancias y ha servido como centro de redistribución de mercancías a diversos países de la región.

Luego de profundos estudios y análisis, Panamá tomó la decisión de ampliar esta ruta añadiéndole un tercer carril de tránsito para duplicar su capacidad.

La ampliación del Canal de Panamá consiste en la construcción de dos complejos de esclusas de tres niveles cada una con tres tinas de reutilización de agua por nivel, una en el lado Pacífico y otra en el lado Atlántico.

Este programa conlleva también el ensanche y profundización de los cauces de navegación existentes del Lago Gatún y de las entradas del mar del Pacífico y del Atlántico, así como la profundización del Corte Culebra.

Por el Canal de Panamá transitan en promedio 14,000 buques al año. Las nuevas esclusas permitirán el paso de entre 12 a 14 buques diarios lo que representará más de 18,000 tránsitos al año.

Teniendo en cuenta esta información podemos considerar que Panamá es uno de los países con mejor desempeño económico en la región latinoamericana desde hace prácticamente una década. El auge económico que ha y esta experimentando Panamá es innegable y salta a la vista; razón por la cual se ha convertido en un destino turístico y laboral para muchos extranjeros que no encuentran en sus países las oportunidades de empleo que abundan en Panamá.

Sin embargo, detrás de ese boom económico, se esconde una triste realidad que muchos prefieren ignorar, otros la niegan, y algunos desconocen; a saber: grandes desigualdades sociales que sufre un número importante de panameños a quienes el desarrollo los ha pasado por alto.

Según la CEPAL, Panamá es el sexto país más desigual de Latam. En cuanto a los índices de pobreza general y extrema (**ver grafica 1**), 900, 530 panameños (25.3% de la población total) sufren de pobreza, mientras 441,367 (12.4%) padecen de pobreza extrema, es decir, no tienen qué comer. Es preciso destacar que, de acuerdo a la Contraloría, un panameño muere de hambre cada cuatro días. Pero es claro que esta problemática, es debido a la continua corrupción que se sufre, ya que aunque el país ha mejorado nueve posiciones en el Índice Global de Competitividad que elabora anualmente el Foro Económico Mundial, en temas como la institucionalidad, y la falta de independencia judicial algunos de los mayores problemas (**ver grafica 2 -3**), que ponen al país en el ojo del huracán de la sociedad internacional, ya que están

en un contante juicio, debido al desarrollo del proyecto, ya que como es bien, ha generado gran expectativa y especulación, frente al desarrollo social que va a tener, dado que según los antecedentes descritos a continuación Panamá, en 2013 el índice de desarrollo humano (IDH) en Panamá fue 0,765 puntos, lo que supone una mejora respecto a 2012, en el que se situó en 0,761; si ordenamos los países en función de su Índice de desarrollo humano, Panamá se encuentra en el puesto 61 del ranking de desarrollo humano (IDH) N **(ver grafica 4-5)**.

El IDH, tiene en cuenta tres variables: vida larga y saludable, conocimientos y nivel de vida digno. Por lo tanto, influyen entre otros el hecho de que la esperanza de vida en Panamá esté en 77,37 años, su tasa de mortalidad en el 4,91‰ y su renta per cápita sea de 8.310€ euros.

Panamá presenta un contexto favorable, porque es el país de Centroamérica con el más alto índice de desarrollo humano; es la economía latinoamericana que más creció durante la última década y, por eso, logró una reducción sustantiva de la pobreza y un aumento notable en el volumen de empleo, es posible afirmar que Panamá es la sociedad más abierta al mundo de la región, si se mide en términos de inversión extranjera por habitante, del coeficiente de importaciones/exportaciones, o de las tasas de inmigración.

Panamá ha recibido una evaluación de 0.775, y resalta por mejoras significativas en la tasa de alfabetización, dentro de la región, a través de programas de enseñanza, tanto para lugares urbanos y rurales, y en los logros educativos en los diversos niveles donde la cobertura y la calidad educativa han mejorado significativamente. También se reflejan mejoras en el mercado laboral, debido al dinamismo que presenta con una tasa de desempleo baja que alcanza el 4.1%.

El índice por provincias guarda relación con el índice del país. Hay ciertas provincias y comarcas que aun presentan diferencias en cuanto a calidad de vida, pero que cuentan con programas de ayuda social que les ha permitido elevar el ingreso de las familias, para acceder a necesidades básicas.

La idea de focalizar las políticas públicas, dirigidas a menores de edad que viven en la pobreza, debe procurar mejorar sus condiciones económicas, por ejemplo, a través del acceso a educación de calidad.

Panamá tiene los recursos y las condiciones institucionales para llevar a cabo una transformación sostenible de largo plazo. Con un ingreso nacional bruto per cápita de \$8 mil 100 (precios corrientes), es uno de los países económicamente mejor dotados de Latinoamérica. El 8.8% del presupuesto total del sector público se destina a la educación, un porcentaje bastante alto en relación con los países del área.

La expansión del Canal, el ferrocarril, los puertos, el hub aéreo, las telecomunicaciones, la construcción, la logística y el turismo son las actividades económicas que muestran más crecimiento y que deben generar abundantes dividendos para el futuro, asegurando el capital necesario para invertir en la infancia y en la juventud.

Es fundamental reconocer que hay brechas específicas en el desarrollo cognitivo y socioemocional de los niños y de los jóvenes de Panamá que pueden combatirse con políticas concretas, como el desarrollo de infraestructura adecuada para los diversos grupos de edad.

Gran parte del desarrollo cognitivo y socioemocional de niños y jóvenes depende de las prácticas parentales, que necesitan ser apoyadas con políticas públicas. Dentro de los hogares,

los padres deben invertir más en actividades conjuntas con los niños y en la introducción de reglas y rutinas, porque estas promueven el desarrollo infantil.

Hay que invertir no solo en el desarrollo formal, sino también en su desarrollo integral.

Educando en los valores para formar a los buenos ciudadanos y trabajadores que demanda el mercado laboral, tomando en cuenta el contexto actual y futuro

1.6 Gráficos y Tablas

Grafica 1

PMA507PTY - PANAMÁ BLOG					
ERICK SIMPSON AGUILERA @PTY_507_PMA					
ÍNDICES DE POBREZA GENERAL Y EXTREMA 2014 SEGÚN LA CEPAL					
Países	Indigencia	Pobreza	Población en estado de pobreza		
	Pobreza Extrema	General	Total Nacional	Extrema	General
Bolivia	19%	36%	10,461,053	1,956,217	3,797,362
Brasil	5%	19%	201,009,622	10,854,520	37,387,790
Chile	3%	11%	17,216,945	533,725	1,893,864
Colombia	10%	33%	45,745,783	4,757,561	15,050,363
Costa Rica	7%	18%	4,695,942	342,804	835,878
Ecuador	13%	32%	15,439,429	1,991,686	4,971,496
El Salvador	14%	45%	6,108,590	824,660	2,767,191
Guatemala	29%	55%	14,373,472	4,182,680	7,876,663
Honduras	43%	67%	8,448,465	3,615,943	5,694,265
México	14%	37%	118,818,228	16,872,188	44,081,563
Nicaragua	30%	58%	5,788,531	1,707,617	3,374,714
<u>Panamá</u>	<u>12%</u>	<u>25%</u>	<u>3,559,408</u>	<u>441,367</u>	<u>900,530</u>
Paraguay	28%	50%	6,623,252	1,854,511	3,285,133
Perú	6%	24%	29,849,303	1,641,712	7,074,285
Republica Dominicana	21%	41%	10,219,630	2,135,903	4,210,488
Uruguay	1%	6%	3,324,460	36,569	196,143
Venezuela	10%	24%	28,459,085	2,760,531	6,801,721

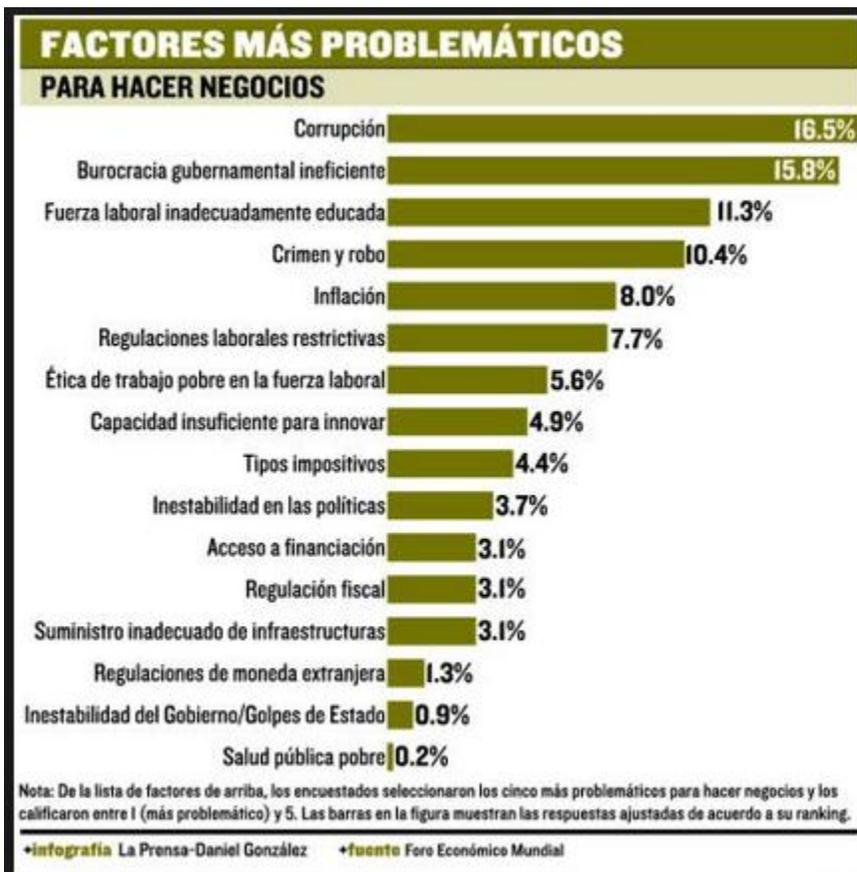
FUENTE: Panamá: Pobreza y desigualdad, tareas pendientes, *Erick Simpson Aguilera*
<http://pma507pty.com/2014/03/13/panama-pobreza-y-desigualdad-tareas-pendientes/>, 2014

Grafica 2

Clasificación del IDH	Índice de Desarrollo Humano		IDH ajustado por la Desigualdad		Índice de Desigualdad de Género		Índice de Desarrollo de Género		Índice de Pobreza Multidimensional	
	Valor	Valor	Diferencia con la clasificación del IDH	Coefficiente de Desigualdad Humana	Valor	Clasificación	Valor	Clasificación	Valor	Año y encuesta ¹
	2013	2013	2013 ¹	2013	2013	2013	2013	2013 ¹	2013	
DESARROLLO HUMANO MUY ELEVADO										
41. Chile	0,822	0,661	-16	18,5	0,355	68	0,862	61	--	--
44. Cuba	0,815	--	--	--	0,350	66	0,862	61	--	--
49. Argentina	0,808	0,680	-4	15,3	0,381	74	1,001	2	0,015 ^a	2005 H
DESARROLLO HUMANO ELEVADO										
50. Uruguay	0,790	0,662	-8	15,7	0,364	70	1,015	25	--	--
61. Antigua y Barbuda	0,774	--	--	--	--	--	--	--	--	--
64. Trinidad y Tobago	0,766	0,649	-6	15,0	0,321	56	0,994	8	0,007 ^a	2006 H
66. Panamá	0,765	0,596	-18	21,4	0,506	107	0,979	36	--	--
67. Venezuela (República Bolivariana de)	0,764	0,613	-10	19,4	0,464	96	0,999	2	--	--
68. Costa Rica	0,763	0,611	-11	19,1	0,344	83	0,973	43	--	--
71. México	0,756	0,583	-13	22,3	0,376	73	0,940	85	0,024	2012 H
79. Brasil	0,744	0,542	-16	26,3	0,441	85	--	--	0,012 ^b	2012 H
82. Perú	0,737	0,562	-9	23,4	0,387	77	0,957	72	0,043	2012 D
84. Belice	0,732	--	--	--	0,435	84	0,963	60	0,030	2011 H
93. Dominica	0,717	--	--	--	--	--	--	--	--	--
98. Colombia	0,711	0,521	-10	25,7	0,460	92	0,972	46	0,032	2010 D
99. Ecuador	0,711	0,549	-3	22,4	0,429	82	--	--	--	--
100. Suriname	0,705	0,534	-6	23,5	0,463	95	0,874	41	0,033 ^c	2010 H
102. República Dominicana	0,700	0,535	-4	23,4	0,505	105	--	--	0,026	2007 D
DESARROLLO HUMANO MEDIO										
111. Paraguay	0,676	0,513	-5	23,7	0,457	88	0,966	54	--	--
113. Bolivia (Estado Plurinacional de)	0,667	0,470	-10	29,4	0,472	97	0,931	93	0,097	2008 D
115. El Salvador	0,662	0,485	-7	26,2	0,441	85	0,965	56	--	--
126. Guatemala	0,628	0,422	-8	32,0	0,523	112	0,910	104	--	--
129. Honduras	0,617	0,418	-6	31,1	0,482	99	0,929	95	0,098 ^k	2011/2012 D
DESARROLLO HUMANO BAJO										
168. Haití	0,471	0,285	-3	38,9	0,599	132	--	--	0,242	2012 D

Fuente: Resiliencia de comunidades y países: Las claves para el Desarrollo Humano, <http://www.avina.net/esp/11547/incontext-49/#sthash.54bfpoMv.dpuf>

Grafica 3

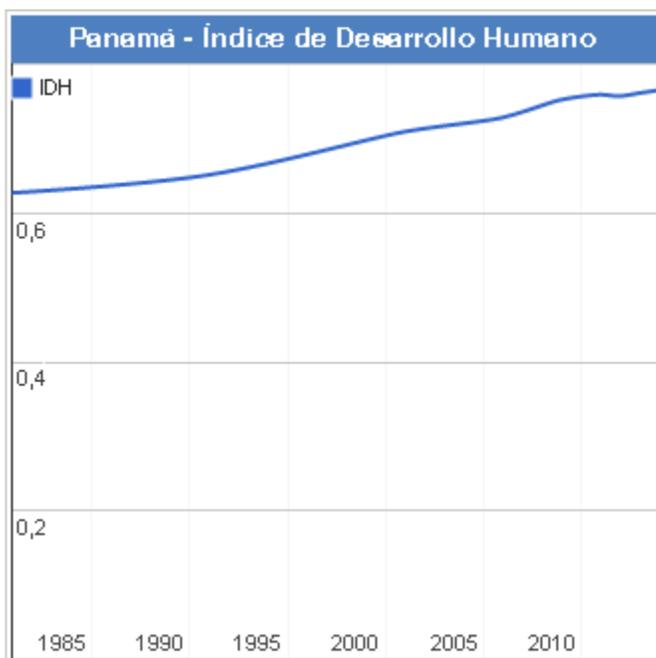


Fuente: Mejora competitividad; corrupción, el gran lastre.
<http://www.prensa.com/impreso/economia/mejora-competitividad-corrupcion-el-gran-lastre/120985>, 2012.

Grafica 4

Panamá - Índice de Desarrollo Humano		
Fecha	IDH	Ranking IDH
2013	0,765	65º
2012	0,761	67º
2011	0,757	67º
2010	0,759	65º
2008	0,752	62º
2005	0,728	65º
2000	0,709	68º
1990	0,651	69º
1980	0,627	46º

<http://www.datosmacro.com/idh/panama>

Grafica 5

<http://www.datosmacro.com/idh/panama>

Conclusiones y recomendaciones

1.6 Conclusiones

- Panamá deberá entender que tanto el sector público como el privado deben mantener una relación directa, muy estrecha y participativa ya que solo de esta manera se podría ser competitivo a nivel latinoamericano o a nivel internacional, logrando utilizar al máximo su incidencia económica

- Panamá se ha destacado siempre por ser un punto de conexión para el mundo, principalmente para las economías de América Latina, donde los países productores de bienes utilizan el país como punto de encuentro para el desarrollo de sus actividades comerciales.

- Panamá deberá mantener retroalimentadas a todas las entidades gubernamentales que inciden sobre el clima de negocios (ej. educación, migración, seguridad, infraestructura, etc.) recomendando sistemáticamente las medidas consideradas necesarias, dándole seguimiento a las mismas, para lograr los objetivos.

- Panamá es uno de los países con mejor desempeño económico en la región latinoamericana desde hace prácticamente una década. El auge económico que ha y está experimentando Panamá es innegable y salta a la vista; razón por la cual se ha convertido en un destino turístico y laboral para muchos extranjeros que no encuentran en sus países las oportunidades de empleo que abundan en Panamá, aunque detrás del boom económico, se esconde una triste realidad que muchos prefieren ignorar, otros la niegan, y algunos desconocen; grandes desigualdades sociales que sufre un número importante de panameños a quienes el desarrollo los ha pasado por alto.

- Para disminuir la pobreza en Panamá hay que invertir en la primera infancia y la juventud, las nuevas generaciones, ya que el reto es lograr la fácil inserción laboral para promover el crecimiento, a través de las carreras técnicas que demande el mercado.

- Panamá tiene los recursos y las condiciones institucionales para llevar a cabo una transformación sostenible de largo plazo. Con un ingreso nacional bruto per cápita de \$8 mil 100 (precios corrientes), es uno de los países económicamente mejor dotados de Latinoamérica. El 8.8% del presupuesto total del sector público se destina a la educación, un porcentaje bastante alto en relación con los países del área.

1.7 Recomendaciones

- En el proceso de mejoramiento y expansión de la economía de Panamá hay que tener en cuenta que este proceso implica el fortalecimiento del talento humano. Con el fin de potenciar las utilidades.

- Se requiere de mayor agilidad en la culminación de la ampliación, pues si este se retrasa más, el impacto en la Economía Panameña que se prevé se vería realmente atrasado.

- Se deben aumentar los esfuerzos para lograr manejar de manera eficiente los recursos, los cuales conlleven a una mejor calidad de vida de los habitantes de Panamá, ya que en toda Latinoamérica reina el mal manejo de los recursos del estado.

- El impacto económico en que incurrirá el país por inversiones para la ampliación del Canal ocasionarán deudas impagables en los próximos 30 años, así que recomendamos que estas se vayan pagando de manera rápida, para que no vea muy alterada la deuda actual del país.

- El Canal de Panamá proporciona altos ingresos al presupuesto nacional por lo tanto la prioridad de los recursos que se generaran con esta ampliación en el uso de estos recursos debe ser el mejoramiento de escuelas y hospitales y la construcción de carreteras

Referencias bibliográficas

- Aumento en tarifas de peajes del Canal de Panamá rigen a partir del 1 de octubre- CHB24- (2013) Recuperado el 7 de noviembre de <http://cb24.tv/aumento-en-tarifas-de-peajes-del-canal-de-panama-rigen-a-partir-del-1-de-octubre/>
- Avances de la obra -Mi canal de Panamá (2014) Recuperado el 21 de Octubre de 2014 de: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/documentos/avances-de-la-obra/>
- Capital humano, clave del éxito del Canal de Panamá- Panamá América (2014)Recuperado el 20 de Noviembre de <http://www.panamaamerica.com.pa/economia/capital-humano-clave-del-exito-del-canal-de-panama>
- Cinco cosas que cambiaron en el mundo con el Canal de Panamá- BBC- (2014) Recuperado el 5 de noviembre de 2014 de: http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2014/08/140813_historia_panama_canal_aniversario_cambios_mundo_aw
- El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe -Rodolfo Sabonge- (2008) Recuperado el 13 de Septiembre de 2014 de: <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/5/36295/lcw231e.pdf>

-
- El mega barco-Buque Post PANAMAX- Logística y distribución internacional (2012)
Recuperado el 09 de Septiembre de 2014
de: <http://logisticaydistribucion1.blogspot.com/2009/09/el-megabarco-buque-post-panamax.html>
 - Informes trimestrales a 30 septiembre de 2014- Mi canal de Panamá- (2014) Recuperado el 21 de Septiembre de 2014 de: <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2014/10/20140930.pdf>
 - Informes trimestrales- Mi canal de Panamá- (2014) Recuperado el 21 de Septiembre de 2014 de : <https://micanaldepanama.com/ampliacion/documentos/informes-de-ampliacion/>

