

Competitividad al Día

EL IMPACTO DEL CONGLOMERADO DEL CANAL EN LA ECONOMÍA NACIONAL

Desde el inicio de las operaciones del Canal en 1914 se ha ido consolidando un Sistema Económico, en torno al Canal, cuya dinámica y evolución han acompañado las fluctuaciones de la economía mundial y regional, y han sido fomentadas a través de la aplicación de políticas estatales.

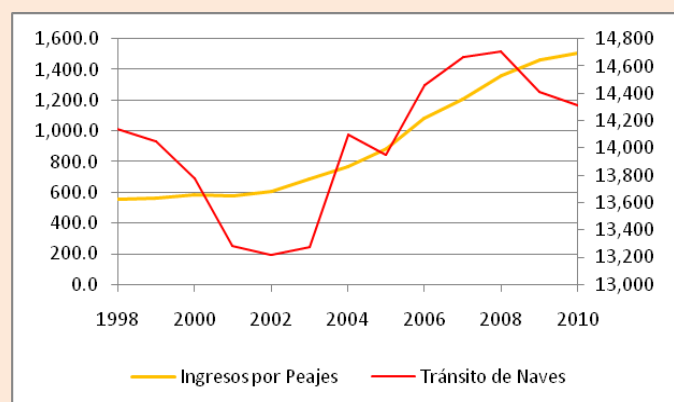
Las actividades inherentes a este sistema económico se consideran exportaciones de bienes y servicios que generan “dinero de alto poder” y que fluye a la economía panameña de variadas formas.

Aportes Directos

Como es conocido, el sistema de medición de tonelaje utilizado en el Canal, en la mayoría de los casos, se conoce como Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB) siguiendo las normas promulgadas por la Convención Internacional de Arqueos de Buques de 1969.

Los ingresos generados por los peajes se destinan a financiar inversiones de capital y mejoras al Canal.

**Gráfica 1 Ingresos por Peajes y Tránsito de Naves
Años 1998 a 2010**



Fuente: Elaboración propia del CNC sobre la base de indicadores económicos del INEC.

Como se observa del gráfico, los ingresos en concepto de peajes han aumentado como resultado de la aplicación de:

- ❖ Aumento en el tamaño promedio de los buques que repercutió positivamente en el incremento de los ingresos por peajes y la aplicación del aumento del 8% en los peajes el 1 de octubre de 2002.
- ❖ Aumento en los tránsitos de buques de mayor tamaño, en adición al incremento de peajes en dos fases que se aplicó en el año 2003.
- ❖ Incremento en el tamaño promedio de los buques que transitaron y la aplicación de la III fase de ajuste a la estructura de peajes de buques portacontenedores en mayo de 2007, así como al aumento de los peajes que entró en vigencia en julio de 2007.
- ❖ Incrementos de peajes en el segmento de carga refrigerada y pasajeros el 1 de octubre de 2009, y en el resto de los segmentos el 1 de mayo de 2009, más el ligero aumento en el tonelaje CP/SUAB.

Componentes del Sistema Económico del Canal

Es evidente que el Canal de Panamá tiene un impacto apreciable en la economía nacional. En el año 2010 las operaciones del Canal aportó una suma anual al Gobierno Nacional por B/. 814.7 millones en concepto de derecho por tonelada neta, tasa por servicios públicos y dividendos, y aportes indirectos al Tesoro Nacional por B/. 137.2 millones por impuesto sobre la renta, seguro social y seguro educativo más B/. 394.6 millones por compras de bienes y servicios a proveedores, según el Informe Anual de la ACP del año fiscal a septiembre 2010.

Pero el impacto económico del Canal en Panamá es mucho más amplio, por dos razones principales:

- Es una exportación de servicios. Sus ingresos lo pagan los usuarios del Canal.
- Es eje de una variedad de actividades económicas adicionales que dependen del tráfico del Canal (las agencias navieras, el combustible para barcos) o que están ubicadas en Panamá por la competitividad internacional (puertos, la Zona Libre de Colón, el ferrocarril y la Zona Comercial del Pacífico como el Área Económica Especial Panamá-Pacífico). Este conjunto de actividades económicas se definen como el Sistema Económico del Canal (SEC).



En adición, hay otras actividades económicas de exportación de servicios, ubicadas en la Zona de Tránsito, que han crecido estimuladas por el sistema monetario, el fiscal y/o por leyes especiales tales como el Centro Bancario, la marina mercante, el aeropuerto internacional, servicios profesionales, las Zonas procesadoras de exportación, y las telecomunicaciones que, en forma creciente, se vinculan económicamente con el SEC. Por ejemplo, el tráfico del Canal, los puertos, la Zona Libre, la banca para servicios de logística y el Aeropuerto Internacional se complementan entre sí.

Al complementarse y vincularse entre sí, todas esas actividades económicas, se van convirtiendo en un conglomerado económico que genera una exportación de servicios múltiples y que aumentan su productividad y competitividad por sus vinculaciones cruzadas.

Cuadro 1 Principales Actividades del Conglomerado. Año 2008
(En millones de B/.)

	Volumen de exportaciones (según datos de Contraloría)	Volumen de exportaciones (Estimaciones y Contraloría)	Contribución al PIB	Empleo
Canal	1,809.4	1,809.4	1,477.8	9,500
Puertos	438.8	438.8	336.9	4,000
Zona Libre de Colón	1,064.1	1,064.1	1,716.4	29,400
Ferrocarril		117.9	53.0	100
Venta de Combustible a barcos	398.0	607.9	60.8	600
Puerto de Cruceros		60.0	9.0	1,132
Marina Mercante	115.1	151.1	30.0	2,086
Ventas en Tocumen		247.1	42.0	1,000
Carga Aérea	863.8	863.8	539.4	1,025
Centro Bancario	434.0	434.0	1,588.1	4,552
Compañía de Seguros	91.4	91.4	85.0	821
Panamá-Pacífico		165.0	24.8	2,500
Ciudad del Saber		60.0	66.0	2,000
Zona Procesadora de Exportación	125.7	125.7	85.0	5,556
Turismo	928.3	929.3	780.0	90,535
Logística		182.2	80.0	2,617
Servicios Profesionales	148.3	112.3	56.7	2,492
Agencias Navieras		125.0	125.0	1,350
Avituallamiento		47.4	25.0	600
Telecomunicaciones	223.4	223.4	565.4	15,306
SubTotal Conglomerado	6,640.3	7,855.8	7,746.3	177,172
Exp de Bienes Totales (valor FOB)	1,196.3	1,196.3		
Exportaciones de Servicios Totales 1/	6,899.3	8,115.2	PIB TOTAL (millones de 2008)	
Exportaciones Totales	8,095.6	9,311.5	23,001.6	
% del Conglomerado	82%	84%	34.0%	
Exportaciones de Servicios Totales 2/	14,914.8	14,914.8		
Exportaciones Totales (Datos INEC)	16,111.1	16,111.1		

1/ En base a datos de INEC. Se reordenaron algunos rubros que son considerados como exportación de bienes según la estadística nacional para incluirlas en el renglón de exportación de servicios. Incluye reparación de barcos, bienes adquiridos en puertos, exportaciones de la ZPE y el valor agregado de las reexportaciones de la Zona Libre de Colón.
2/ En base a datos de Cuentas Nacionales. Se incluye el valor bruto de las reexportaciones ZLC.

Fuente: Datos de INEC y estimaciones del CNC.

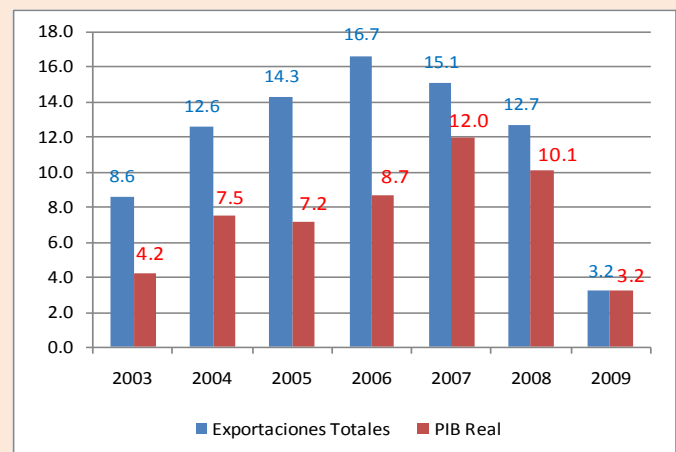
El resultado de las actividades del SEC en la economía nacional con información disponible del año 2008, describe

las siguientes contribuciones: 1) del Canal (directo) \$1,809.4 millones; 2) la venta de combustibles y alimentos a los barcos en tránsito (indirecto) \$655.3 millones, y 3) de las actividades inducidas por el Canal como los puertos, el ferrocarril y ZLC (inducidas) \$ 1,620.8 millones. En cuanto a las actividades paralelas, como el caso de carga aérea, telecomunicaciones e intermediación financiera suma \$ 1,521.2 millones, para un gran total de \$ 8,334.6 millones en el 2008.

Los \$ 8,334.6 millones representaron en la contribución del PIB, el 35% de la producción nacional, incluye cerca del 53% de las exportaciones y el 25% del empleo en el país, 219,267 panameños tienen empleo por el efecto de las exportaciones del SEC, en la actividad de toda la economía. Por lo tanto, el SEC como fuente de exportaciones, es uno de los principales motores de crecimiento económico y de empleo en el país.

La evidencia muestra que las exportaciones han crecido siendo motor principal del crecimiento de la economía. La recuperación de los últimos años ha sido liderada por la exportación de servicios del Canal, de los puertos, de turismo, de telecomunicaciones, servicios bancarios, la Zona Libre, servicios aéreos, de bienes agroindustriales, y de la pesca y por la dinámica de la construcción, parte de la cual también es exportación para la venta de extranjeros.

Gráfica 2 Tasa de Variación de las Exportaciones y el PIB Años 2003 - 2009



Fuente: Elaboración propia del CNC en base a datos de INEC.

¿Por qué es importante esta relación?

El aumento dinámico de las exportaciones es fundamental para mantener una tasa de crecimiento elevada. Una tasa de crecimiento del PIB promedio de 5% al año requiere aumentos en exportaciones en aproximadamente, un promedio de 7% anual, dependiendo del nivel de movimientos de capitales en la balanza de pagos internacionales. El logro consistente del aumento de

exportaciones se convierte en el objetivo fundamental de su promoción.

Con la finalización de la obra de expansión del Canal (2014) el aumento del tráfico por el Canal (de acuerdo con la demanda tipo de barcos, incluyendo los Post-Panamax) aumentarán los volúmenes de carga, que producirá mayores ingresos para la Autoridad del Canal de Panamá y para el país. Además, tendrá 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. Generará expectativas favorables en los inversionistas (locales y extranjeros) que verán nuevas oportunidades de crecimiento en las actividades económicas del Conglomerado. Además redundará en la capacitación de la gente y en la adopción de nuevas tecnologías.

En resumen, aproximadamente, el 80% de la producción nacional se concentra en la región de tránsito (el eje formado por Panamá, Colón, la Chorrera y el Canal), y el 60% de los panameños vive en esta Región Interoceánica de Tránsito. El 78% de la actividad económica nacional es de servicios, y aproximadamente el 79% de las exportaciones totales son principalmente servicios (siendo los principales los generados por el Canal, la Zona Libre, el turismo, los puertos, los servicios bancarios y los servicios aéreos) y el otro 25% son bienes de la pesca, agropecuarios e industriales. Estas repercuten favorablemente en la economía nacional, estimulando múltiples actividades que generan empleos y oportunidades de inversión y producción.

La actividad prominente es el Canal y el tráfico que genera, lo que, a su vez, es determinado por el comercio internacional que se realiza mediante el transporte marítimo.

Las actividades indirectas, del Conglomerado del Canal dependen mucho del tráfico por el Canal. Las actividades inducidas, las relacionadas con la ubicación del Canal, se benefician del tráfico por el Canal, pero su nivel de actividad lo determinan las condiciones de demanda de otros mercados internacionales o regionales. Las actividades paralelas, las relacionadas con el sistema monetario y fiscal, dependen principalmente de las condiciones del mercado internacional.

Por lo tanto, muchas de esas actividades crecerán por influencias del mercado internacional. Pero los efectos de interconexión entre ellas, descritos anteriormente, crean un impulso adicional de crecimiento.

Ciertas actividades, tales como la venta de combustible marino y las agencias navieras, dependen casi totalmente del tráfico por el Canal o del valor de alguna otra actividad que se determina internacionalmente. Tal es el caso del ferrocarril en relación con el trasbordo de contenedores en los puertos. El resultado final es que cada actividad tiene su propio impulso de crecimiento, pero además, responde a demandas laterales causadas por otros componentes del conglomerado.

Así con la ampliación del Canal de Panamá, la obra va a impactar la eficiencia de la cadena logística, brindando la oportunidad al país y a la región de crear un verdadero "Hub" logístico, ya que aumenta la conectividad externa de toda la región, e incluso la intra-regional.

La ampliación, junto con la existencia de una zona de puertos "hub" importante en el Caribe y el Pacífico, favorecerá la adopción de rutas para conectar los mercados de la costa oeste de Suramérica y los mercados de la costa este de los Estados Unidos y Europa. Estos servicios tienden a realizarse con trasbordo y en alianza con grandes operadores.

Todo el Sistema Económico del Canal seguirá creciendo, la sinergia entre estas actividades del conglomerado se están dando, las cantidades de empresas que se instalan en Zona Libre de Colón, el Área Económico Especial de Howard y la Ciudad del Saber en Clayton que adoptan los sistemas de logísticas está creciendo, lo mismo ocurre con los puertos y el ferrocarril, y el Canal es el eje para que el crecimiento sea sostenido.