



El conglomerado del Canal y su clave de éxito

Por: Manuel Castillero

El Canal de Panamá y sus actividades conexas representa hoy por hoy la mayor fuente de exportaciones de Panamá (casi el 62%). Se estima que el crecimiento de este conglomerado continuará en los próximos quinquenios y por ello resulta primordial que su desarrollo ocurra de manera integral para convertir a Panamá en el Singapur de las Américas.

Pero para esto se requieren una serie de políticas para fomentar la productividad y competitividad del conglomerado enfocadas en actividades claves como la Zona Libre, los puertos, la reparación y mantenimiento de naves, los servicios de suministro de combustibles, las zonas procesadoras para la exportación, el centro de carga aérea, y los sistemas de logística y transporte intermodal entre otros.

Bajo la administración panameña, el Canal ha mejorado su operación y administración, incrementando su rentabilidad, reduciendo costos y aumentando sus aportes al Estado.

Precisamente la ampliación, y la consiguiente diversificación de los productos y servicios de exportación asociados al "clúster", ofrecerán al país los componentes necesarios para coronar una exitosa estrategia.

Con las nuevas tecnologías de transporte marítimo que permitirán potenciar la plataforma de actividades económicas del conglomerado interoceánico, se abren en este momento oportunidades para aumentar el flujo del comercio entre América Latina y el resto del mundo.

Por ende, los principales objetivos del conglomerado se enfocan en aumentar su aporte al Producto Interno Bruto (PIB), por vía de las exportaciones y del empleo, fortaleciendo los vínculos entre la economía nacional y la economía global.

Por ejemplo, los principales factores que han contribuido al incremento de la productividad de la ZLC incluyen los tránsitos frecuentes de naves a través del Canal, especialmente de Asia, los puertos y sus actividades de

trasbordo, y las facilidades crediticias que ofrece el centro bancario internacional.

Igualmente se han implementado algunos servicios adicionales tales como servicios logísticos combinados con transporte intermodal, pero aun resta mejorar aspectos como la dotación de infraestructura, continuar con la construcción de la autopista y la restauración del aeropuerto.

En cuanto al mantenimiento de naves, existen factores claves que determinan la demanda de este tipo de servicios como ubicación, precios, calidad y tiempo. Actualmente Panamá presta servicios a través de los diques secos y la dársena de Balboa, adicional a los servicios de flotación en los puertos. Para hacer más competitivo este sector se propone coordinar reglas y servicios para estimular a las naves de bandera Panameña a ser inspeccionadas y recibir mantenimiento en Panamá.

En cuanto a los servicios de suministro de combustible, la mayoría de las naves adquieren el combustible cuando entran al Canal, aprovechando el tiempo de espera. Entre las propuestas para mejorar la competitividad están la de reducir los requerimientos burocráticos, agilizar los servicios del Gobierno para venta de combustible a naves, mejorar el servicio prestado por las barcazas y reducir los cargos de la ACP por movimiento de barcazas.

En cuanto a las Zonas Procesadoras de Exportación, éstas son áreas especiales que proveen incentivos tributarios y administrativos a las compañías de fabricación y ensamblaje que producen primordialmente para los mercados extranjeros. Para mejorar su competitividad se debe aumentar la promoción conjunta del Gobierno y la empresa privada para atraer más inversión y promover prácticas para mejorar la productividad de la mano de obra.

Sin duda el futuro del Canal se proyecta como promisorio, pero sólo a través de políticas bien concebidas y aplicadas de manera oportuna, se podrá aumentar y mantener la capacidad competitiva del clúster lo cual redundará en su propio beneficio y la del resto del país.