

2019

Influencia del proyecto de ampliación del canal en el PIB panameño: un análisis entre 2016 y 2018

John Jairo Quintero Oquendo
Universidad de La Salle, Bogotá

Julián David Rodríguez Sánchez
Universidad de La Salle, Bogotá

Follow this and additional works at: https://ciencia.lasalle.edu.co/negocios_relaciones



Part of the [Economics Commons](#)

Citación recomendada

Quintero Oquendo, J. J., & Rodríguez Sánchez, J. D. (2019). Influencia del proyecto de ampliación del canal en el PIB panameño: un análisis entre 2016 y 2018. Retrieved from https://ciencia.lasalle.edu.co/negocios_relaciones/209

This Trabajo de grado - Pregrado is brought to you for free and open access by the Facultad de Ciencias Económicas y Sociales at Ciencia Unisalle. It has been accepted for inclusion in Negocios y Relaciones Internacionales by an authorized administrator of Ciencia Unisalle. For more information, please contact ciencia@lasalle.edu.co.

INFLUENCIA DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL CANAL EN EL PIB PANAMEÑO:
UN ANÁLISIS ENTRE 2016 Y 2018

John Jairo Quintero Oquendo

Julián David Rodríguez Sánchez

UNIVERSIDAD DE LA SALLE

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y SOCIALES

PROGRAMA DE NEGOCIOS Y RELACIONES INTERNACIONALES

BOGOTÁ D.C.

2019

INCIDENCIA DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL CANAL EN EL PIB PANAMEÑO:
UN ANÁLISIS ENTRE 2016 Y 2018

Trabajo de grado para optar al título de Profesional en Negocios y Relaciones Internacionales
bajo la modalidad de Monografía

TUTOR
JULIO CESAR BOTERO ROBAYO

UNIVERSIDAD DE LA SALLE

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y SOCIALES

PROGRAMA DE NEGOCIOS Y RELACIONES INTERNACIONALES

BOGOTÁ D.C.

2019

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
RESUMEN.....	5
INTRODUCCIÓN	7
1. ASPECTOS GENERALES DEL PIB Y EL CANAL.....	10
1.1 ¿Cómo se componen los sectores del PIB panameño?.....	10
1.2 ¿Cómo se estructura el negocio del canal?.....	11
1.3 La ampliación	12
2. EL RETO DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA DESDE 1999: RECUENTO HISTÓRICO.....	14
2.1 El Canal “de Panamá”	14
2.2 De 1999 a 2001: un descenso del PIB bajo la nueva administración del Canal.....	14
2.3 Una recuperación económica: crecimiento del canal, y las exportaciones.....	16
2.4 Un periodo de altibajos en el PIB: la construcción y el Canal como protagonistas en la economía panameña.....	20
2.5 Caída del PIB: la finalización de megaproyectos de construcción y un nuevo gobierno afectan el PIB.....	22
2.6 La variación que tuvo el PIB entre 1999 y 2015	24
3. MODERNIZACIÓN DEL CANAL: EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN.....	25
3.1 El comienzo de un nuevo canal: Contexto histórico del proyecto de ampliación	26
3.2. El proceso para la nacionalización del canal: El Tratado Torrijos-Carter.....	27
3.3 Desarrollo del proyecto “Canal Ampliado”: Costos, Presupuestos y Proyecciones	30
3.4 PIB desde 2016 hasta primer trimestre de 2018	32
4. INFLUENCIA DEL PROYECTO CANAL AMPLIADO EN EL PIB PANAMEÑO: ANALISIS DE CIFRAS	36
CONCLUSIONES	41
REFERENCIAS	43
ANEXOS.....	46

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1: Comparación entre las esclusas convencionales y las medidas Panamax con el tercer juego de esclusas y las medidas Neopanamax	13
Tabla 2: Inversión proyecto “Canal Ampliado”	31
Tabla 3: Variación porcentual del sector Transporte, Almacenamiento Y Comunicaciones en el PIB de Panamá entre 2014 y 2017.	38
Tabla 4: Composición porcentual del sector Transporte, Almacenamiento Y Comunicaciones entre 2014 y 2017.	39
Tabla 5: Comparación de la variación porcentual del PIB de Panamá, el sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones y las actividades relacionadas con el canal entre 2014 y 2017.	40

LISTA DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1: PIB de Panamá entre 1999 y 2017 en millones de dólares.	36
Gráfico 2: variación del PIB de Panamá entre 1999 y 2017.	37

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo 1: Crecimiento del PIB por Sectores: Año 2000	46
Anexo 2: Composición y tasa de Crecimiento Real del PIB por sectores y subsectores año 2001	47
Anexo 3: Tasa de Crecimiento Real del PIB por Subsectores: Año 2003	48
Anexo 4: Tasa de Crecimiento del PIB en términos Reales por sectores: Año 2006	49

RESUMEN

En esta investigación se pretende analizar la contribución hecha por la construcción del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá, proyecto inaugurado en 2016, al Producto Interno Bruto de ese país. Para tal fin, se parte de la hipótesis de que la ampliación tiene un impacto positivo en la economía panameña debido a que la actividad canalera es la de más peso dentro de la rama económica Transportes, Almacenamiento y Comunicaciones, la cual ha sido, durante los últimos años, una de las más relevantes en la producción panameña según cifras oficiales. Mediante una metodología mixta, se describe el funcionamiento del Canal desde el punto de vista económico y detallan los acontecimientos más destacados en la historia de la mega obra, así como el comportamiento histórico del PIB anual de Panamá entre los años 1999 y 2015 (antes de la ampliación), y entre 2016 y 2018 (después de la ampliación), analizando con más detalle su comportamiento en los últimos años y detallando la variación del PIB después de la renovación. Los datos fueron tomados del Banco Mundial, la CEPAL y los informes económicos del Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá. Los resultados obtenidos avalan las premisas planteadas respecto a los aportes del Canal a la riqueza panameña luego de su ampliación.

Palabras Clave: Economía Panameña, Canal de Panamá, Producto Interno Bruto y Ampliación.

ABSTRACT

This investigation, tries to defining the contribution made by the construction of the third set of locks of the Panama Canal, a project inaugurated in 2016, to the Gross Domestic Product of that country. For this purpose, the hypothesis is that the expansion has a positive impact on the Panamanian economy because the Canal activity is the most important item in the economic branch Transport, Storage and Communications, which has been, during the last years, one of the most relevant in Panamanian production according to official figures. Using a mixed methodology, we describe the operation of the Canal from the economic point of view and detail the most important details in the history of the mega project, as well as the historical behavior of Panama's annual GDP between 1999 and 2015 (before the expansion), and between 2016 and 2018 (after enlargement), analyzing in more detail its behavior in recent years and the variation in GDP after the renewal.

The data was taken from the World Bank, ECLAC and the reports of the Ministry of Economy and Finance of Panama. The current results are based on the assumptions made regarding the Canal's contributions to Panamanian wealth after its expansion.

Keywords: Panamanian Economy, Panama Canal, Gross Domestic Product and Enlargement.

INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta el desarrollo y crecimiento económico en el mundo evidenciado en las últimas décadas, donde se proyectaron tendencias alcistas en los mercados internacionales, muchos países implementaron proyectos en el corto y largo plazo para adaptarse a las nuevas condiciones de los mercados, captar mayores beneficios y aumentar la competitividad en el entorno económico. Lo anterior se ha sentido con mayor impacto en Centro América, en especial en países como Nicaragua, que ha elaborado estudios y proyectos en el largo plazo para la creación de un nuevo canal que conecte los océanos Atlántico y Pacífico, o Panamá, que para suplir esas nuevas exigencias comerciales originadas por la creciente demanda global de bienes y servicios, como afirma Romero, donde el comercio internacional “aumentó entre 1980 y 2011 más del 7% promedio anual, totalizando los US\$ 18 billones en el último año del periodo” (2015, p.3), optó por ejecutar proyectos de renovación de infraestructura, entre ellos la ampliación del Canal de Panamá.

Es importante mencionar el efecto económico provocado por la renovación de infraestructura y logística a nivel nacional del canal más importante de América Latina, así como sus repercusiones en esferas como la política y la social, ya que el canal es una de las fuentes económicas más importantes para Panamá y depende directamente de las medidas dictadas desde el Gobierno. Para determinar dicho efecto, el uso del PIB como variable de estudio es fundamental, pues es el indicador usado con mayor frecuencia para medir el crecimiento económico de las naciones, toda vez que constituye la producción de un país en materia de ingresos en determinado periodo de tiempo no superior a un año, y también porque, a la fecha, no se encuentra una investigación que analice variaciones anuales en el PIB tras la ampliación del canal, probablemente por tratarse de un proyecto culminado recientemente.

La relevancia de estudiar el proyecto de ampliación del canal y la variación en el PIB tras su entrada en funcionamiento en 2016 radica, en primer lugar, en la verificación de que los esfuerzos invertidos en el proyecto sí representan aumentos directos en el crecimiento económico de Panamá y en segundo lugar, por la influencia que pueda tener el proyecto en otros sectores económicos tales como el turismo, la producción de bienes primarios e incluso la inversión extranjera, los cuales

podieron haber ganado o perdido impacto en la producción nacional en el corto plazo luego de la entrada en funcionamiento de la nueva versión del canal. El análisis de esta última parte requiere un trabajo más específico y extenso, para el cual se recomienda una investigación adicional.

En ese orden de ideas, se plantea como incógnita, qué beneficio económico ha traído consigo sobre el PIB de Panamá la construcción del proyecto de ampliación del Canal interoceánico tras su entrada en funcionamiento en 2016, asumiendo la hipótesis inicial de que la contribución económica del Canal en el producto interno bruto de ese país es mucho mayor a la de antes de 2016 debido a la influencia del Canal Ampliado, con lo cual esta actividad adquirió mucho más protagonismo que otras actividades económicas del país. Para esto, se ha propuesto alcanzar los siguientes objetivos específicos:

- Reseñar el aporte del canal de Panamá al PIB desde 1999 hasta la inauguración del Canal Ampliado en 2016.
- Describir la contribución del canal de Panamá al PIB local desde 2016 teniendo en cuenta la finalización de la ampliación hasta 2018.
- Analizar la variación que ha tenido el PIB de Panamá después de la inauguración del proyecto de ampliación entre 2016 y 2018.

Siguiendo los parámetros anteriores, en la primera parte se establecen referencias para entender mejor el negocio del canal y cómo se relaciona con el PIB, luego se utiliza una estrategia de revisión documental con una técnica de análisis de contenido, para desarrollar en la segunda y tercera parte, una evaluación del aumento o disminución en la tasa de crecimiento del PIB año a año, desde el 2000 hasta el 2015, ya que este periodo antecede a la ampliación y es justamente en el año 2000 cuando la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), pasa a tener control absoluto sobre la infraestructura que pertenecía a los Estados Unidos, lo que significó jurisdicción total de Panamá sobre los servicios e ingresos generados por el canal interoceánico. Adicionalmente, se tomaron las cifras entre el año 2016 y 2018, en tanto desde un punto de vista metodológico, se presenta un argumento más sólido para demostrar las expectativas presupuestadas, desde el momento de la inauguración de esta ampliación además se realiza una descripción de todo lo que fue el fondo del Canal Ampliado.

Es decir, las constructoras que participaron, las partes que invirtieron en la ampliación y las proyecciones esperadas. Esto se hace mediante una estrategia de revisión documental, haciendo una minuciosa revisión de los informes del Ministerio de Economía y Finanzas junto con las investigaciones del INEC de Panamá, que muestran el desarrollo de cada sector de la economía local de manera detallada y las cifras publicadas por parte del Banco Mundial con respecto al crecimiento económico del país.

Esta aproximación metodológica reforzará nuestro interés en comprender la importancia que tiene el canal en la economía panameña por encima de otras actividades económicas como el turismo o la extracción de materias primas, además de conocer el estado actual de la economía haciendo una revisión de los informes anuales del Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá desde el año 2000 hasta el 2017. También es objeto de comparación la literatura de diferentes autores conocedores de la coyuntura del Canal.

Finalmente, en la cuarta parte se elabora una comparación de cifras del PIB antes y después del proyecto de expansión, usando las estadísticas descriptivas para su comparación con datos de la actividad económica concerniente a la Autoridad del Canal de Panamá para verificar si el impacto de la ampliación del canal en el PIB de la economía panameña es positivo, de acuerdo con la hipótesis planteada. El planteamiento propuesto tomó como variable dependiente la actividad económica desarrollada por el canal al PIB panameño, y además la rama económica Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones, que no hace mella en otros ítems económicos que se puedan ver influenciados por la mega obra, tales como los relacionados al comercio o la construcción, los cuales son retomados en las conclusiones como apoyo a los resultados obtenidos.

Los datos utilizados provienen de los informes anuales del Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá con valores constantes a 2007 y de los informes anuales de la Autoridad del Canal de Panamá y las cifras económicas de Panamá del Banco Mundial y la CEPAL en valores constantes a 2010.

1. ASPECTOS GENERALES DEL PIB Y EL CANAL

1.1 ¿Cómo se componen los sectores del PIB panameño?

El Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC), dependencia de la Contraloría General de Panamá, divide la producción nacional en varios tipos de actividad económica que, según sus características, son agrupadas en ciertas categorías, también llamadas ramas económicas. Es así como la cría de animales y caza ordinaria, o el cultivo de cereales, hacen parte de la rama Agricultura, Ganadería, Caza y Silvicultura, o la fabricación de cemento, cal y yeso, así como la elaboración de productos alimenticios, hacen parte de la rama de Industrias Manufactureras. Las tres ramas más representativas en la producción panameña pertenecen al sector terciario o de servicios y son, en orden de relevancia respecto al PIB, el Comercio, la Construcción y el Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones. Dicho sector terciario incluye todas aquellas actividades en las que no se producen bienes materiales de forma directa y en los últimos años ha representado más del 70% del PIB (ECICII, 2013), lo que permite definir a la economía panameña como una economía enfocada en servicios.

Las actividades desarrolladas por la Autoridad del Canal de Panamá se ubican dentro de la ya mencionada rama Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones y para ejemplificar su impacto respecto a otras actividades, en 2017, sólo las actividades propias del Canal (no la rama completa), significaron para el país ingresos por más de dos mil millones de dólares, mucho más que lo generado por la rama de Agricultura y Ganadería y la rama de la Pesca juntas. Esto permite tener un panorama inicial del aporte de la actividad canalera a la economía de Panamá.

Estas primeras consideraciones sobre la forma en cómo está configurada la producción y sus sectores en Panamá son fundamentales para hacerse una panorámica del tipo de actividades económicas que impulsan el crecimiento que es lo que nos ocupa en esta monografía.

1.2 ¿Cómo se estructura el negocio del canal?

La fuente de ingresos primaria de la Autoridad del Canal de Panamá es el cobro de peajes a aquellas embarcaciones que transitan por su infraestructura, discriminando sus tarifas dependiendo del tipo de carga (carga general, pasajeros, productos refrigerados, buques quimiqueros, entre otros), el tonelaje o capacidad de la embarcación según el Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB) y la cantidad de contenedores o TEU que lleve el navío; cada uno de los aspectos mencionados ordena en rangos las características con las que establece las tarifas que, a modo de incentivo, pueden disminuir a medida que aumente el tonelaje o la cantidad de contenedores. Por ejemplo, un buque de carga general, con capacidad de 18,032 CP/SUAB y con 175 contenedores sobre cubierta pagaría una tarifa total de US\$109.543,48, divididos en US\$52.500 que resultan de multiplicar las primeras 10 mil toneladas CP/SUAB por \$5,25 (tarifa para navíos con carga general), más la multiplicación de US\$5,14 por el resto de las toneladas CP/SUAB (8,032). De esa suma se obtienen US\$93.784,48, a los que hay que adicionar US\$15.750, que resultan de multiplicar los 175 contenedores por US\$90, la tarifa estipulada por cada uno de ellos para embarcaciones que no sean portacontenedores. El peaje promedio que se paga en el canal es de US\$120.000 (ACP, 2017).

Otro de los conceptos sobre los que hay que hacer claridad es la clasificación de embarcaciones en Panamax y Neopanamax. La primera categoría rotula los navíos con capacidad de atravesar el Canal de Panamá antes de su ampliación, es decir, que su tamaño está determinado por las dimensiones de las cámaras de las esclusas del canal (recinto con compuertas que se construye en un canal de navegación para que los barcos puedan pasar de un tramo a otro de distinto nivel mediante el llenado y vaciado del espacio comprendido entre dichas compuertas), antes de la última ampliación (33,53 metros de anchura por 320 metros de longitud como capacidad máxima de la esclusa y 25,9 metros de profundidad). Por su parte, las embarcaciones Neopanamax son aquellas de mayor tamaño que las Panamax, aptas para atravesar el Canal ampliado.

Las formas de ingresos con las que cuenta la Autoridad del Canal de Panamá corresponden a los demás pagos que deben hacer las embarcaciones para atravesar el canal, tales como el servicio de remolcado, el practicaaje, los cargos por el uso del canal o el servicio de inspección de sanidad, algunos de ellos sujetos a condiciones como los retrasos del navío (que implican recargos sobre la tarifa final), o uso medido en tiempo (entre más tiempo, más alto el valor a pagar). En promedio,

una embarcación paga US\$ 500.000 por pasar por el canal. Diariamente, por el canal transitan un promedio de 35 a 40 embarcaciones por el actual sistema de esclusas, más un promedio de 8 a 10 embarcaciones Neopanamax que atraviesan el nuevo sistema de esclusas (ACP, 2017).

Tanto en 2017 como en 2018, la mayor parte del tráfico que surcó el canal se desplazó entre la costa Este de los Estados Unidos y el oriente de Asia, mientras que el tráfico entre la costa Este de los Estados Unidos y la costa Oeste de Suramérica movió la segunda mayor cantidad de toneladas a través del canal. Es importante señalar que, aparte de Estados Unidos, los países de Centro y Suramérica acaparan la mayor cantidad de rutas comerciales, lo cual es lógico dada la cercanía a Panamá y con lo que se puede aseverar que son estos países los principales dependientes del canal para el incremento de su comercio internacional. Los principales países usuarios del canal son el ya mencionado Estados Unidos, China y Japón, mientras que los productos de mayor tránsito son los granos, la carga en contenedores (manufacturas), petróleo y derivados del petróleo (ACP, 2017).

1.3 La ampliación

La expansión del canal se decidió mediante un referéndum nacional llevado a cabo el 22 de octubre de 2006; más del 76% de los votantes estuvieron a favor de la construcción de un tercer juego de esclusas y la ampliación del cauce de navegación (concavidad del terreno por donde fluye el canal). El 26 de junio de 2016 fue inaugurado el proyecto de renovación del Canal de Panamá iniciado en 2007, que consistió principalmente en la construcción de un nuevo juego de esclusas, tanto en el lado atlántico como en el pacífico, con el objetivo de doblar el tráfico marítimo desde y hacia ambos océanos, aunque también incluyó la excavación de nuevos canales de acceso a las nuevas esclusas y la ampliación de los canales de navegación existentes para elevar su nivel de agua de operación. La dirección de la obra estuvo a cargo de la española Sacyr, empresa que ha desarrollado proyectos de infraestructura importantes en Estados Unidos recientemente, así como en España, Chile, Brasil y otros países. Sacyr lideró el proyecto adjudicatario Grupo Unidos por el Canal (GUPC), del que también hicieron parte la italiana Salini Impregilo, la belga Jan de Nul y la panameña Constructora Urbana.

Los dos nuevos complejos de instalaciones costaron cerca de US\$5.430 millones de dólares si se suman las cifras iniciales de la ACP con los sobrecostos reclamados por los constructores en

tribunales internacionales, litigio que retrasó la apertura de la infraestructura por más de un año (El Mundo, 2018).

Gracias a sus dimensiones, las nuevas esclusas permiten la navegación a toda clase de buques de hasta 366 metros de longitud, 49 metros de anchura y un calado máximo de 15,2 metros, lo cual supone una capacidad máxima de entre 13.000 y 14.000 contenedores, cuando los navíos Panamax sólo alcanzan una capacidad máxima de entre 4000 y 5000.

Tabla 1: Comparación entre las esclusas convencionales y las medidas Panamax con el tercer juego de esclusas y las medidas Neopanamax

	Esclusas	Terceras esclusas	Panamax	Neopanamax
Longitud	320 m	427 m	294 m	366 m
Ancho	34 m	55 m	32 m	49 m
Calado*	13 m	18,3 m	12 m	15,2 m

Fuente: Elaboración propia con datos de la ACP.

* Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de una embarcación.

Con lo anterior queda claro que, dentro del modelo de negocios del canal, la ampliación implica un mayor número de naves cruzando y con más volumen de carga, es decir, de un mayor tonelaje y con una capacidad de contenedores que supera ampliamente a los navíos Panamax, lo cual se traduce en el pago de tarifas más altas y el aumento del tráfico de naves, logrando así una subida en los ingresos. Es de resaltar que, según Ábrego (2018), el Canal de Panamá no sólo incrementó su flujo de navíos y su portafolio de tarifas tras la expansión, también ha ganado mejoras en atención al cliente y mayor participación en la cadena de suministros con los diferentes clientes que participan de intercambios comerciales.

2. EL RETO DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA DESDE 1999: RECUENTO HISTÓRICO

2.1 El Canal “de Panamá”

Por medio del tratado Torrijos - Carter, el cual ponía fin gradualmente a la presencia estadounidense en todo el territorio panameño, y pasados 85 años del primer servicio del canal, Estados Unidos transfiere a Panamá la administración total del mismo el 31 de diciembre de 1999, concediéndole al país centroamericano autonomía total a nivel económico y otorgándole así una de las fuentes de ingresos más importante del país. Antes de la materialización de este acuerdo, firmado en septiembre de 1977, Panamá aún tenía cierta participación en la administración del canal, por lo cual se acordó que en 1999 entraría en vigor el tratado.

Fue a partir de finales del siglo XX e inicios del nuevo milenio que el Canal empezó a jugar un papel importante en la planeación económica de Panamá, tal como lo dice Gandásegui (2000, p. 5):

El gobierno del presidente Pérez Balladares (1994 - 1999), levantó como consigna para la transferencia del Canal su "corporativización", es decir, convertir el Canal en una empresa lucrativa para el beneficio de una clase empresarial ligada históricamente a los sectores políticos dominantes del país, el incremento del tráfico y los peajes, así como en las propuestas para alternativas a la vía después de la entrega por parte de las autoridades estadounidenses.

2.2 De 1999 a 2001: un descenso del PIB bajo la nueva administración del Canal

En 1999, año en el cual comenzaremos a establecer el aporte que tuvo el canal de Panamá al PIB del país, se reportó un crecimiento nominal de 3,92% en esta variable macroeconómica, es decir, USD 12,130,252,200 con respecto al año inmediatamente anterior (Banco Mundial, 2018).

En este orden de ideas, y recordando la no administración total sobre los ingresos del canal de Panamá, el sector servicios fue el que más aportó al PIB, con una contribución entre el 73,4% y un 76,5%. Actividades como la agricultura y pesca aportaron un 6,5%, minería 0,3% y 1,0%, industria 10,2% y construcción 3,5% y 4,6% (Asesores de Comercio Exterior, 2005).

Posteriormente, en el año 2000, el PIB tuvo un crecimiento de 2.71%, menor al del año anterior. En dólares, el PIB alcanzó los USD 12,304,115,000, es decir, tuvo un pequeño crecimiento con respecto a 1999 teniendo en cuenta que ya tenía la total administración el canal de Panamá (Banco Mundial, 2018). Sin embargo, este primer año del Canal bajo la administración panameña fue positiva como lo afirma Delgado (2000): “La actividad canalera reportó un crecimiento del 3.3% en peajes recaudados que sumaron USD 581,700,000 en 2000 comparado con USD 563,300,000 en 1999, arrojando un balance positivo en el primer año de gestión panameña sobre la vía interoceánica” (p.56). El aporte de cada sector económico durante este año se encuentra en el anexo 1¹.

Durante el mismo año, el canal no tuvo el impacto esperado en el PIB de Panamá debido a que el crecimiento de esta variable fue de tan solo el 3.2%, que, aunque pertenece al sector más dinámico de la economía, aún no llegaba a ser el aporte esperado teniendo en cuenta la importancia que tiene el canal a nivel comercial por su posición estratégica. Como lo afirma Delgado (2000), el sector secundario y de infraestructura fueron los motores de la economía “con fuerte crecimiento de la electricidad, el transporte y las telecomunicaciones además de que la evolución de la economía se puede caracterizar por la conjugación paralela de un grupo de sectores dinámicos (telecomunicaciones, puertos, electricidad, turismo, y transporte aéreo)” (p.1). En cuanto a peajes tuvo un recaudo de USD 581,700,000, lo más positivo dentro de la nueva administración del canal durante este año al tratarse de una cifra mayor a la de 1999 (USD 563,300,000). Este aumento en peajes se dio por que las compañías navieras dejaron de utilizar barcos pequeños y comenzaron a utilizar más embarcaciones de tipo Panamax, los más grandes que podían cruzar el Canal sin ampliación.

El 2001 fue un año muy difícil para las finanzas panameñas, pues su Producto Interno Bruto creció a un precario ritmo de 0,57%, mucho más baja que en el año 2000 y reflejando una desaceleración en el crecimiento general de la economía de Panamá como lo vemos en el anexo 2². Esta desaceleración, tal como afirma Delgado (2001) tuvo explicación, en parte, porque el sector de infraestructura, el más dinámico en 2000 decreció en 0.6%, las operaciones del Canal cayeron en

¹ Anexos

² Anexos

un 1.2% y la producción de energía eléctrica registró un bajo crecimiento por una menor generación hidráulica.

La reducción en el aporte del canal de Panamá al PIB local se debió a una disminución de 1.4% en los peajes recaudados, alcanzando el importe de USD 573,600,000. Igualmente, se dio una reducción del 3.6% en el número de tránsito de naves y de 2.8% en el volumen de carga, sucedió debido a la desaceleración de la economía estadounidense, siendo este el mayor usuario del canal lo cual afectó de manera directa los ingresos de este y por ende su aporte al PIB del país (Delgado, 2001).

Hay que resaltar que la tasa de crecimiento del PIB venía disminuyendo desde antes de 1999, por lo que es acelerado atribuirle responsabilidad a la administración panameña por lo ocurrido con el mismo indicador entre 1999 y 2001, máxime por la creciente turbulencia en el sistema financiero internacional durante esa época, que suscitó el declive del volumen del comercio mundial de piezas y mercancías intermedias, siendo la primera disminución de la producción mundial de mercancías desde 1991. El crecimiento del PIB mundial fue de sólo el 1%.

Con la intención de evitar una mayor recesión, en noviembre se inició en Doha (Qatar) la cuarta ronda comercial en el seno de la Organización Mundial del Comercio (OMC) con el compromiso de avanzar en la progresiva liberalización de los intercambios y después de 15 años de negociaciones, China ingresó a la OMC incorporándose plenamente al mercado mundial y acelerando su participación en el intercambio de bienes y servicios. Este acontecimiento y el inusitado crecimiento de su economía a una tasa media anual del 10%, convirtieron a China en un actor crucial en la recuperación económica mundial en general y muy especialmente para Panamá, que encontraría en el país asiático un importante cliente del canal.

2.3 Una recuperación económica: crecimiento del canal, y las exportaciones

A partir de 2002 el PIB tuvo un comportamiento ascendente, en el año anteriormente nombrado fue de 2,23%, superando la desaceleración que vivió durante el anterior año. Este aumento también se vio reflejado en miles de millones de dólares, puesto que fue de USD 12,994,310,400 algo superior al que fue año tras año desde 1999. Dicho progreso en el PIB se dio debido a que, como

lo afirma Delgado (2002) “El sector de transporte y comunicaciones siguió creciendo (3.3%). Este crecimiento proviene de la expansión del transporte aéreo y de un crecimiento de tendencia en telecomunicaciones y puertos además los sectores comerciales y financieros crecieron en 0.9%” (p.3). Además del impacto positivo del canal sobre esta variable macroeconómica generando mayores ingresos de los que había contribuido en años anteriores.

En cuanto a la contribución del canal en 2002 y el aumento de esta como fue explicado anteriormente, se dio gracias a que, como lo afirma Delgado (2002) “La actividad canalera en 2002 reportó un aumento de 6.1% en peajes recaudados, alcanzando el importe de \$608,400,000 USD por el incremento de nuevas tarifas en peajes y al aumento de buques con mayores toneladas netas de 4.0%” (p, 61). Este aporte al PIB ha sido el mayor desde que la ACP tiene la plena administración del canal desde 1999. Durante dicho año se dio un aumento del 2.3% en el tránsito de los buques de alto calado (peso muerto) a través del Canal de Panamá, pero se da una disminución en las embarcaciones transportadoras de petróleo debido a la baja producción de crudo en Ecuador y a la clausura de las operaciones de la Refinería Panamá.

En 2003 el crecimiento de esta variable fue positivo, puesto que tuvo un valor superior al del año anterior debido a que fue del 4,10% expresado en miles de millones USD 13,693,981,200. En este orden de ideas este crecimiento fue fruto, según Delgado (2003), de un aumento de 28.6% en el PIB de la construcción, que fue el sector más dinámico de la economía, motivado por la inversión en megaproyectos de infraestructura pública y privada, como el Segundo Puente sobre el Canal de Panamá. El aporte de cada sector económico lo encontraremos en el anexo 3³.

Por otro lado, en lo que concierne al canal de Panamá, logró los mayores ingresos anuales de su historia, tal como lo dice Delgado (2003) donde “La utilidad neta fue de USD 257,900,000 comparado con USD 166,800,000 en el 2002, un incremento porcentual de 54.5%. Aumentaron los ingresos por peaje en 19.2% y por servicios relacionados con el tránsito en 22.8%” (p, 66). Otro de los factores que más influyó fue el congestionamiento en los puertos de la costa oeste de EE. UU, durante el año, que provocó alteración de rutas marítimas, favoreciendo a Panamá, por otro lado, a este gran aporte al PIB por parte del canal, se suma que el gasto del mismo aumentó solo

³ Anexos

en un 5.1% generando un gran control de este y una inmejorable rentabilidad del paso interoceánico convirtiéndose en la fuente de ingresos esperada para Panamá.

Durante 2004 el PIB panameño siguió en ascenso, su crecimiento fue de 7,52% mucho mayor que el del año 2003. Si hablamos de crecimiento en millones de dólares, dicho aumento se hace notorio con respecto al año anterior debido a que fue de USD 15,013,381,700. Este crecimiento, como dice Vázquez (2004), se debió a “las exportaciones e importaciones de bienes que crecieron un 10%, los depósitos internos privados en la Banca Local que crecieron un 9.4%, los ingresos tributarios del gobierno que aumentaron 6%, el Indicador Mensual de Actividad Económica que creció 5.8%” (p, 1). Aquí la construcción no generó la misma contribución que si tuvo durante el año inmediatamente anterior.

Con respecto a la contribución del canal tuvo un menor aporte al PIB local, pero de igual manera se considera un año exitoso para el paso interoceánico debido al aumento en el número de barcos que transitó la vía acuática, especialmente los de alto calado y el crecimiento del PIB real del canal al 7.1%. Pero esta disminución en el aporte se debe a como dice Vázquez (2004) “aumentos en precios en diversos servicios y mayor costo de insumos (combustible para sus plantas generadoras de electricidad)” es decir, empeoró en su control de gastos, algo que había sido una de sus mayores virtudes durante el año anterior.

El 2005, un año en el cual el PIB del país canalero tuvo un crecimiento menor debido a que el mismo fue de USD 16,374,393,900 lo cual significa que disminuyó el ritmo al que venía creciendo en períodos anteriores, si lo miramos en términos de porcentaje, fue de 7,19%, el cual fue menor al del año anterior, esto se debe a “la implementación de varias reformas financieras, tanto tributarias como de seguridad social, que indujeron reacciones, conflictos e incluso huelga de un mes que paralizó construcción y educación”(p,1).

Por otro lado, la utilización del canal tuvo un incremento del 15.6% con respecto al año anterior, si bien hubo 149 naves menos que pasaron por el canal que en 2004, este incremento se debe al aumento en el valor de los peajes que hay en el paso interoceánico donde hubo un recaudo de USD 886,800,000. Esto se debe a que de las 13,947 naves totales que transitaron por el canal durante el año 12,575 fueron buques de alto calado. En este orden de ideas, el Canal tuvo un incremento de 3.7% en relación con el año anterior en cuanto a su peso sobre el PIB.

Posteriormente, en 2006 tuvo un notable crecimiento el cual fue de 8,15% que superó las distintas políticas de reformas institucionales que tenían como objetivo el combate a la corrupción, reforzamiento del Sistema Jurídico y Judicial, promover el pacto para la justicia, del cual se presentaron la propuesta de un nuevo Código Penal y Código Procesal, la cooperación del PNUD además de resolver los problemas de pobreza, las cuales se hicieron durante años anteriores, este crecimiento se vio evidenciado en términos de millones de dólares al ser de USD 18,141,666,300. Este crecimiento según Vallarino (2006) se debió a que “las exportaciones netas crecieron al 16.5% durante el año, el aporte del Canal de Panamá, por el orden del 24.6%, y llegaron a una suma de USD 1.500.000.000, producto tanto del crecimiento de la carga como por aumentos en los peajes” (p,2). Lo cual se ve expresado en el anexo 4⁴.

Durante este año, los resultados del canal de Panamá en cuanto a su aporte fueron preponderantes, de acuerdo con Vallarino (2006) el paso interoceánico “alcanzó un recaudo por peajes de USD 1,350,000,000 durante el 2006; a su vez, la contribución del Canal de Panamá al gobierno, que era menos de USD 300,060,000 en el 2003 llegó a USD 500,000,000 en el 2006”. Esto significó que el aporte del canal al Estado aumentó para 2006 un 16.5%, a su vez, durante dicho año se presentó y posteriormente fue aprobado de manera rotunda el proyecto de ampliación, dicho proyecto comenzará a ejecutarse en 2007 pero no interrumpiría de ninguna manera el tráfico del canal. A su vez, la ACP, anunció una propuesta de un incremento en los peajes del 33% que comenzará a regir desde Julio de 2007 para de esta manera financiar la ampliación de la vía marítima.

Durante 2007 se presentó un crecimiento atípico en el PIB siendo del 11.2%, superando el del año anterior que había sido excelente en todos los aspectos, si lo expresamos en millones de dólares, este crecimiento se hace aún más notorio, al haber sido de USD 21,295,984,200 lo cual denota una diferencia mayor en comparación con el año inmediatamente anterior, esto se logró gracias a según Alexander (2007) “el crecimiento de las exportaciones, tanto de bienes como de servicios, además hay un boom en la construcción de viviendas y apartamentos, y la expansión de la actividad y el crédito bancario que respalda un alto crecimiento del consumo” (p,1).

El canal de Panamá, debido a una “herencia” del buen aporte que hizo en 2006 al PIB local que fue un año histórico en su contribución a esta variable, siguió con una buena producción para el presente año, puesto que, según Alexander (2007) “los ingresos del Canal de Panamá representan

⁴ Anexos

8.9% del PIB nominal en el 2007. Los mismos alcanzaron un monto de USD 1,765,800,000 y crecieron 14.8% respecto al 2006” (p.41) teniendo en cuenta que durante este año se comenzaron las obras de ampliación del canal interoceánico. En cuanto a los ingresos por peajes fueron de USD 1,203,100,000. Uno de los productos que disminuyó en cuanto a su paso por el canal fue el maíz en un 26% debido a Estados Unidos importó menos cereal, aunque Asia lo mantuvo constante.

2.4 Un periodo de altibajos en el PIB: la construcción y el Canal como protagonistas en la economía panameña

En 2008 el crecimiento del PIB fue menor al del año anterior debido a que este en términos de porcentaje fue de 9,85% el cual se ve marcado en millones de dólares donde el valor fue de USD 25,155,888,600 sin embargo se posicionó como uno de los países con mayor crecimiento en su economía durante 2008 en Latinoamérica y el Caribe, los sectores que más contribuyeron a este crecimiento, según Alexander (2008) fueron “el sector construcción que registró un crecimiento de 30.0% respecto al 2007, le sigue el sector de almacenamiento, transporte y comunicaciones con 15.7%, seguido del sector hoteles y restaurantes que creció en 9.3%” (p,25).

Teniendo en cuenta esto, el canal de Panamá tuvo un incremento en su aporte al PIB local debido a su ajuste en las tarifas, de acuerdo con Alexander (2007) “los ingresos por peaje alcanzaron a sumar USD 1,359,270,000, lo que representó un incremento de 12.46% con respecto a 2007, este incremento se debió al aumento de tarifas establecidas en la propuesta de modificación de peajes, aprobada en el 2007” (p, 32).

Durante el año 2009 la economía panameña sufrió una notable desaceleración, donde el crecimiento de su PIB tan solo fue del 1,24 %, es decir, USD 27,116,635,600. Lo anterior se debe a que Panamá, al jugar un papel tan relevante dentro del comercio internacional, sufre con vehemencia los efectos de las crisis financieras mundiales (en este caso la crisis de 2008), que afectan el desempeño de las grandes potencias en cuanto a su capacidad mercantil, tal y como se vio con la crisis de finales de siglo e inicio del nuevo milenio. Factores meteorológicos como el Fenómeno del Niño, que azotaron al país ese año, también fueron determinantes para que la agricultura, que cayó, al menos, 8 puntos porcentuales, tampoco pudiera contribuir al crecimiento de la economía local.

Por otro lado, si bien el volumen de carga en tránsito fue de un 5.3% y del tránsito de naves que a su vez fue del 2.0%, menor que el de años anteriores, los ingresos el mismo aumentaron en un 7.9%, este resultado se dio según Vallarino (2009) gracias a “el aumento de tarifas aplicadas a los buques de pasajeros y portacontenedores, que posteriormente se flexibilizaron para mitigar los efectos de la crisis por medio de suspensiones temporales y rebaja de cargos por reserva” (p,20).

Durante el siguiente año, 2010, Panamá retomó una curva ascendente en el crecimiento del PIB, tuvo un porcentaje del 5,82% donde en millones de dólares, significó una cifra de USD 29,440,287,600. Este crecimiento se dio gracias a que hubo distintos sectores que se activaron dinámicos en la economía local como lo fueron el de transporte, almacenamiento y comunicaciones por el movimiento de carga en los puertos, la construcción por la continuación de las obras residenciales y no residenciales, tanto en la ciudad capital como en el resto del país además de la agricultura tras resaltar las dificultades climáticas sufridas el año anterior.

En lo relacionado al canal de Panamá, este tuvo más ingresos que el año inmediatamente anterior, por lo cual tuvo un mayor aporte al PIB local según “reportó 14,315 tránsitos de naves, 100 menos que en 2009. Hubo un incremento de 8.5% en el tránsito de los buques de pequeño calado. A pesar del menor tránsito, sus ingresos sumaron USD 1,500.000.000, 3.1% más que en 2009” (p, 34) Lo cual significa que es la fuente de ingresos que mantiene estable la economía panameña y mantiene en crecimiento el PIB local por encima de otros sectores del país canalero.

Por otro lado, en lo que concierne a las rutas del canal hubo un crecimiento en el tráfico de las rutas Costa Este de Estados Unidos – Asia del 4% y Costa Oeste de Sudamérica – Europa del 8%. Sin embargo, en las siguientes rutas, creció la carga, pero disminuyó la frecuencia como lo son en la Costa Oeste de Suramérica – Costa Este de Estados Unidos del 4%, Asia – Antillas de 3% y Asia – Costa Este de Estados Unidos del 5%.

Durante 2011, en Panamá, nuevamente se registró un crecimiento alto del PIB, el cual fue del 11,31% que al mirarlo desde una perspectiva monetaria fue de USD 34,686,224,300, lo que significa que fue alto después de la desaceleración de los últimos años por las distintas dificultades globales y del país. Este crecimiento, según De Lima (2011) se debió gracias a “las inversiones, tanto públicas como privadas, nacionales y extranjeras, en infraestructuras y en capacidad productiva, así como a la expansión de las exportaciones de servicios” (p, 11). Se resaltan sectores como la Construcción gracias a megaproyectos como la ampliación del canal de Panamá,

Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones, por las operaciones del Canal que nuevamente juega un papel importante y los puertos además de la explotación de minas y canteras, con especial importancia la exportación de oro.

Para ir más a fondo, el canal tuvo un crecimiento de 8.5% mayor que en los dos años anteriores, según De Lima (2011), gracias al aumento en el número de naves en tránsito por el Canal, que pasó de 14,415 en 2009 y 14,315 en 2010 a 14,671 en 2011 y de lo cual se puede inferir que, a medida que el canal genere mejores ingresos, la economía del país irá mejorando independientemente de que otros sectores económicos tengan una mejor actividad o no.

En el año siguiente, 2012, el PIB creció a un ritmo menor (9,78%), aunque siguiendo un nivel sostenido por encima del promedio de América Latina y el Caribe, en términos monetarios fue de USD 40,429,734,400. Durante este año nuevamente se destacó el Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones, donde las operaciones del canal fueron importantes al igual que en años anteriores junto con el transporte aéreo por facilidad a nivel internacional. Por otro lado, sobresale la Construcción por el incremento del número de proyectos y el avance en el megaproyecto de la ampliación del canal.

La importancia del canal sigue siendo cada vez mayor, si bien durante 2012 el tránsito de naves disminuyó en un 2.0%, el Producto Interno Bruto del canal creció en un 1.7% debido a que sus toneladas netas aumentaron 3.2% y los ingresos por peajes lo hicieron en 5.0%. Esto último fue producto, como dice De Lima (2012), “de las modificaciones a las tarifas de buques de carga general, refrigeradas, graneleros secos, tanqueros químicos y gaseros, portacontenedores, porta vehículos” (p,29).

2.5 Caída del PIB: la finalización de megaproyectos de construcción y un nuevo gobierno afectan el PIB

Durante 2013, el PIB panameño reportó un crecimiento más bajo que en el año inmediatamente anterior, este fue de 6,90% el cual en términos monetarios es una suma acumulada de USD 45,599,994,000. A pesar de esto, Panamá se ubicó como el segundo país con la mayor tasa de crecimiento de la región, esto se debe a que diferentes sectores económicos del país se mantuvieron en desarrollo tal como lo dice De Lima (2013) como lo son “Construcción con un 30.5%,

Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones con el 6.1%, Intermediación Financiera con 9.1% y Actividades Inmobiliarias, Empresariales y de Alquiler con el 9.0% fueron las de mayor crecimiento” (p,11).

En dicho año, el canal de Panamá mostró una disminución en sus ingresos por concepto de peajes donde los ingresos fueron de USD 1,863,300,000 correspondientes a 0.4% menos que en el año anterior. Esta disminución se debe al desplazamiento de una de las principales compañías de carga internacional, Maersk, lo que desvió el movimiento comercial por una de las rutas principales (Asia a la Costa Este de Estados Unidos). La naviera se trasladó hacia el Canal de Suez, el cual es uno de los mayores competidores del Canal de Panamá, para utilizar barcos de mayor capacidad a los Panamax, justificando en parte la ampliación del paso interoceánico.

En 2014 el crecimiento del PIB se desaceleró, llegando a 5,07%, USD 49,921,464,400 si se expresa la cifra en dólares. Este crecimiento más lento se debió a un menor dinamismo en la demanda externa donde se vio afectado el comercio al por mayor, la conclusión de grandes proyectos de infraestructura además del sector público al tratarse de un año de elecciones y del inicio de una nueva administración de Gobierno. Por otro lado, la Construcción se mantuvo como una de las ramas con más desarrollo por la implementación de proyectos residenciales y no residenciales además del avance en los trabajos de ampliación del canal que sigue siendo importante en la economía panameña además de la pesca que tiene las mayores exportaciones para satisfacer la creciente demanda de los principales mercados.

A diferencia del año anterior, en 2014 crecieron los ingresos por peajes en un 3.1% llegando a un total de USD 1,920,300,000 esto debido a que sigue contribuyendo en los ingresos, el incremento en las tarifas que se dio desde el 1 de octubre de 2013. Si bien, los ingresos por peajes aumentaron, se siguen suspendiendo rutas debido a que la ampliación aún no termina, como lo es la salida de dos servicios que se prestaban en la ruta Asia – Costa Este de Estados Unidos. La mayoría de los buques que prestan esos servicios son portacontenedores de tamaño superior a los Panamax, que en 2014 no podían transitar por el Canal debido a su tamaño.

Finalmente, en 2015 la tasa de crecimiento se mantuvo en la línea del año anterior con un 5,57% que expresado en cifras monetarias es de USD 54,315,722,500. La economía se vio afectada debido a la disminución de las transacciones de la Zona Libre de Colón, que está en recesión y a la terminación de grandes obras de infraestructura que hicieron una generosa aportación al valor

agregado. Durante dicho año, la construcción dejó de ser uno de los sectores más fuertes en la economía debido a la fase final en las obras de ampliación del Canal de Panamá, por lo cual, los sectores más dinámicos fueron el suministro de electricidad, gas y aguas por la mayor generación hidráulica y eólica, las actividades de servicios sociales y de salud privada y la intermediación financiera por el buen desempeño de la banca.

Durante 2015 en el Canal de Panamá hubo un aumento tanto de tránsito de naves como en el ingreso por concepto de peajes, transitaron 13,796 barcos, es decir, un 2.1% o 290 más que en 2014, esto se debió al tráfico desviado de la costa Oeste de Estados Unidos y buques que requieren medidas de seguridad adicionales durante su tránsito y en peajes se recaudaron USD 1,988,000,000, es decir, un 3.5% más que el año anterior como resultado del auge de las exportaciones de diésel, gasolina y propano desde el Golfo de México y Estados Unidos, con destino a Sudamérica y Asia.

2.6 La variación que tuvo el PIB entre 1999 y 2015

Finalmente, durante el periodo entre 1999 y 2015 el PIB de Panamá, al estar el canal bajo la administración de la ACP tuvo muchos altibajos, puesto que aumentó un crecimiento histórico en 2007 del 11,2% a tener uno de los crecimientos más bajos en 2009 el cual fue del 1,24%. Esto demostró la variación experimentada a lo largo de este periodo de tiempo, pasando de tener grandes crecimientos por el aumento en las exportaciones y el rendimiento del canal. Adicionalmente, esto se afectó por factores inesperados como fueron los fenómenos meteorológicos, las crisis económicas de su principal socio comercial, Estados Unidos, y la escasez de recursos financieros para responder a la dificultad económica.

No obstante, por un lado, el aporte del canal fue en aumento, gracias a la aprobación del referéndum para la construcción del proyecto “Canal ampliado” que permitió mayores aportes al sector de la construcción, y por otro lado, en términos de ingresos por peajes, el canal, tuvo una línea de crecimiento pese al retiro de una importante compañía de carga internacional en 2013, como lo fue Maersk y de la deficiencia en control de gastos en 2004, un control que fue una característica positiva del canal en años anteriores.

3. MODERNIZACIÓN DEL CANAL: EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN

En junio del año 2016 se estrenó la obra de construcción más importante para Panamá, “Canal Ampliado”, donde en los años previos a la inauguración existía una gran expectativa entre los locales, debido al impacto económico y comercial que iba a generar la ampliación del canal en el país, la región e incluso a nivel mundial; por ejemplo Sabonge (2014a), consultor experto de la CEPAL, dice que “con la ampliación, Panamá aumentará su potencial como centro de trasbordo hacia el resto de la región latinoamericana y del Caribe” (p. 25).

Además, antes de la inauguración del proyecto canal ampliado se tenían muchas expectativas a favor, no solo por el alcance económico y comercial que prometía la construcción del proyecto, sino también, por la determinación y autonomía de las instituciones y organizaciones en la administración del canal, como la ACP.

Para validar la idea anterior, Sabonge (2014a), afirma que:

“La ACP cuenta con experiencia en la administración de las operaciones y mantenimiento del Canal, conocimiento y experiencia en el tema de pronósticos de tráfico al igual que en el diseño de estructura y estrategias de precio, lo que garantiza que mantiene su competitividad y rentabilidad” (p. 15).

Por otro lado, como bien se ha mencionado a lo largo de esta investigación, el Canal de Panamá es uno de los mayores impulsores de crecimiento y desarrollo económico para el país, por los grandes beneficios que produce y su envergadura a nivel regional. Ejemplo de esto es el desempeño del canal durante el año 2017, que permitió alcanzar un récord de 1,650 millones de dólares en aportes directos al Estado (ACP, 2017).

Teniendo en cuenta lo anterior, en este capítulo se desarrolla una descripción del proyecto de ampliación del Canal y el PIB de Panamá entre los años 2016 y 2018, para establecer el comportamiento de esta variable después de finalizado el proyecto. Se tendrán en cuenta los valores proporcionados por el Banco Mundial, la CEPAL y los informes del Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá. Simultáneamente, se tomarán los informes anuales de la ACP para establecer todos los factores que incidieron sobre el contexto histórico del proyecto de ampliación.

3.1 El comienzo de un nuevo canal: Contexto histórico del proyecto de ampliación

El Canal de Panamá es una de las vías marítimas más importantes a nivel mundial porque facilita la conexión entre los océanos Atlántico y Pacífico principalmente para el comercio internacional. Gracias a esto, muchos países de la región se han visto beneficiados, tal es el caso de “Estados Unidos y China quienes son los mayores usuarios del Canal, pero los países de América Latina y los demás actores de la comunidad interamericana, también han aprovechado las oportunidades de comercio y negocios que ofrece el Canal” (Argüelles, 2015, p. 99).

El canal, desde su inauguración en 1914 estuvo bajo administración estadounidense, debido a que el Gobierno de EE. UU. fue el principal financiador del proyecto. Es importante mencionar que, inicialmente, los franceses fueron los autores intelectuales del proyecto de abrir una vía marítima interoceánica, justamente en Panamá, pues pensaban que sería una tarea similar al Canal de Suez hecho en Egipto y construido a mediados del siglo XIX. Sin embargo, las condiciones económicas y geográficas de Panamá hicieron que las labores de construcción se estancaran durante 8 años aproximadamente.

El gobierno de Theodore Roosevelt, pensando en el futuro de su nación decidió seguir adelante con este proyecto, a pesar de que existía la idea de construir una vía en un lugar diferente, como afirma Sabonge (2014b):

“En 1900, el Congreso de los Estados Unidos aprueba el proyecto de un canal por Nicaragua, pero el francés Philippe Bunau-Varilla, junto con otros abogados en New York tratando de recuperar algo de la inversión francesa, inicia una campaña a favor de que la ruta sea por Panamá” (p.2).

De acuerdo con lo anterior, finalmente se aprobó por parte del Gobierno estadounidense en seguir el trabajo que dejaron los franceses, para así iniciar el primer servicio del canal de Panamá en 1914.

Se debe tener en cuenta algunas de las condiciones que impuso el gobierno norteamericano, para evitar competidores al respecto en la región y para tener plena autoridad sobre el canal sin quitarle soberanía a Panamá, dado que se presumía que llegara algún reclamo de algunos países en Europa, por la participación en la construcción de esta y nuevas vías marítimas. Por ejemplo, en 1901 se

firmó el tratado Hay-Pauncefounte, donde EE. UU. comprometía a Gran Bretaña a no intentar construir un canal en la región Centroamericana (Argüelles, 2015).

No obstante, en la primera década del siglo XX, EE. UU. encontró distintas trabas que estaban perjudicando la construcción futura del canal como se nombró anteriormente, intentado desarrollar y ejecutar otras iniciativas para evitar entorpecer el proyecto y evitar amenazas. Sin embargo, en la región Latinoamericana, distintos eventos coyunturales de índole económica y política originaron problemas para la potencia, pues para ese entonces, Panamá hacía parte de Colombia, país que lideró las negociaciones de construcción del canal con Estados Unidos llegando a firmar el Tratado Herran-Hay que, finalmente, fue rechazado por el Senado colombiano (Sabonge, 2014b, p. 2).

En consecuencia, se dieron varias circunstancias para que Panamá se independizara de Colombia, hecho que benefició a EE. UU. en sus pretensiones por seguir adelante con el proyecto del canal marítimo. Por consiguiente, se efectuaron el Tratado Herrán-Hay donde se le otorgaban los derechos al Gobierno Norte Americano para la construcción de este y el Tratado Hay-Bunau Varilla, donde se debía garantizar la independencia de Panamá, la concesión a perpetuidad y derechos a Estados Unidos por el territorio cedido y el pago por los derechos del canal (Argüelles, 2015).

Así entonces, el canal de Panamá inicia su construcción para hacer su primer servicio en el año 1914, donde tuvo gran impacto a nivel económico, político y social en la región. Dentro del contexto internacional en ese entonces, el canal fue un símbolo de hegemonía para los Estados Unidos en la región y en el mundo, por las pretensiones de este país que estaban más allá de las perspectivas económicas, específicamente el comercio marítimo, como algunos autores nombran, el canal en principio se quería utilizar para fines militares, como lo hizo la potencia durante las guerras mundiales.

3.2. El proceso para la nacionalización del canal: El Tratado Torrijos-Carter

Después de la segunda Guerra mundial el Canal de Panamá estaba limitado a ofrecer servicios subregionales y en el caso norteamericano, a fines militares, que de algún modo estaba generando cierta incomodidad entre los locales por el uso que se le estaba dando. Cabe destacar, que, para

asegurar el uso correspondiente del canal, ambos países tienen firmado el tratado Hay-Bunau Varilla, que garantiza los derechos de Panamá y Estados Unidos sobre el canal, y también todo lo relacionado con los ingresos generados por la vía marítima.

Es importante mencionar, que el contexto político y social regional estuvo fuertemente influenciado por la bipolaridad evidenciada en el sistema internacional, resultado de la posguerra. Desde el año 1945 hasta 1959, año en el que se da la revolución cubana, en la región existía gran incertidumbre por los efectos que llegaría a generar una Guerra Fría, por ejemplo “el nacionalismo político y el desarrollismo económico se nos revelan como expresiones de la combinación de la situación política internacional y las significativas modificaciones en curso en la estructura de la economía capitalista mundial” (Ayala, 1998, p. 165).

Esto estaba impulsando de algún modo un sentimiento nacionalista de los panameños por sobre el canal, también influenciado por la nacionalización del Canal del Suez en 1956. Estos hechos desencadenaron una serie de conflictos entre Estados Unidos y Panamá, que dieron paso a un golpe de estado en 1968, donde así lo afirma Ayala (1998): “el año 68, finalmente, marca el colapso del régimen electoral, totalmente desquiciado por la acción combinada de estos dos procesos (el ascenso de masas y la fragmentación del sujeto dominante), en el marco general desfavorable definido por la situación internacional y los restantes factores internos” (p. 181).

Por otro lado, desde un punto de vista económico, se da el surgimiento de organizaciones internacionales para facilitar la reconstrucción y el desarrollo en la era de la posguerra, con el objetivo de reducir la desigualdad, la pobreza, entre otros. Tal fue el caso del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), que posteriormente pasaría a ser el Banco Mundial, quien dio gran impulso a iniciar una era de globalización. Esto produjo aumentos en la demanda de bienes y servicios entre países, lo cual hacía necesario tener buques con mayor capacidad de carga y vías marítimas para esos buques, donde el Canal de Panamá por sus características infraestructurales, sirvió como referencia para estampar el término Panamax, para denotar el tamaño de los nuevos navíos (Sabonge, 2014a).

Desde el periodo de posguerra, el mundo empezaba a industrializarse, las economías en Asia y Europa se recuperaban y se les empezaba a llamar países industrializados, el precio del petróleo tuvo escalamientos considerables, Japón por su crecimiento industrial y tecnológico, se posiciona como el segundo usuario más importante del canal (Sabonge, 2014b). Todo esto motivó a Estados

Unidos en desarrollar un proyecto sostenible para ampliar el canal, debido al auge del comercio internacional en ese entonces, y por las tendencias de crecimiento que se tenían a futuro, de acuerdo con economistas estadounidenses.

Adicionalmente, otros factores, como el golpe de estado en 1968 liderado por Boris Martínez y Omar Torrijos Herrera, las pretensiones del gobierno norteamericano con el canal, el contexto político, social y económico a nivel nacional e internacional, entre otros, dieron origen a unas negociaciones entre EE. UU. y Panamá, para crear un nuevo tratado sobre la ampliación y la jurisdicción del canal. De acuerdo con los informes del Canal de Panamá, desde el año 1969, cuando Omar Torrijos es nombrado líder de la dictadura del país centroamericano, el gobierno de Richard Nixon se propone a desarrollar un tratado considerando las pretensiones del régimen militar. Sin embargo, la dimisión de Nixon en 1973 como presidente, y las propuestas del entonces candidato Jimmy Carter, disminuían las posibilidades para negociar un acuerdo.

Así, el canciller de Panamá por ese entonces, Juan Antonio Tack, buscó por las vías diplomáticas restaurar el proceso de negociación, y formuló ocho principios que serían base para desarrollar un tratado con EE. UU. y que luego se convertirían en el Acuerdo Tack-Kissinger, firmado en 1973, la hoja de ruta para llegar al Tratado Torrijos-Carter.

Finalmente, luego de meses cruciales de negociación, el Tratado Torrijos-Carter es firmado en el año 1977, donde se estipula jurisdicción panameña sobre la Zona del Canal, y Estados Unidos tendría los derechos necesarios sobre el canal hasta el 31 de diciembre de 1999, fecha en la que la supervisión del Canal pasaría a manos del Gobierno, a través de la figura de la ACP, que por mandato constitucional, se encargaría de la administración, modernización, funcionamiento, mantenimiento, conservación y de las actividades conexas del canal con el fin del funcionamiento seguro y eficiente del mismo.

Por último, de acuerdo con la prensa panameña, “algunos consideran que la dictadura termina con la invasión del Ejército de Estados Unidos en Panamá la madrugada del 20 de diciembre de 1989” (Gallego, 2014), lo que significa la entrada de nuevo, de un régimen democrático en el país y un alivio en las relaciones bilaterales, en especial en las comerciales.

3.3 Desarrollo del proyecto “Canal Ampliado”: Costos, Presupuestos y Proyecciones

El proyecto “Canal Ampliado”, está definido por la construcción de la tercera esclusa de la vía interoceánica, para dar paso a buques marítimos de mayor medida. De acuerdo con los informes anuales de la ACP, como el de 2006, los estudios sobre un proyecto para la ampliación del canal empezaron desde 1930, donde básicamente, estudios de expertos en Norteamérica determinan que, para atender la demanda de transporte marítimo a futuro, se necesita ampliar el canal a través de un tercer juego de esclusas, principalmente para buques navales como los Neo Panamax.

En el año 1939 Estados Unidos, principal precursor financiero del proyecto, da inicio a las primeras excavaciones para la ampliación y el nuevo juego de esclusas, considerando el aporte investigativo de algunos académicos europeos. Sin embargo, el proyecto es suspendido y queda estancado desde 1942 debido a la entrada de los EE. UU. en la Segunda Guerra Mundial. Además, desde 1942 hasta 1980, no hubo ningún interés en seguir las aspiraciones para con el canal, puesto que el contexto internacional (Guerra Fría) se antepone, frente a los intereses de Estados Unidos por ser la potencia o lograr la hegemonía en el sistema internacional.

Ya para la década de los 80's, el interés de Panamá y otros países, en seguir adelante con los proyectos para ampliar el canal, permitieron que se originara el estudio tripartito de Alternativas del Canal de Panamá (ACP, 2016), desarrollado por Panamá, Japón y Estados Unidos. Allí se rectificó que la construcción de una tercera esclusa era la más apropiada para mantener la sostenibilidad y competitividad del canal para los próximos años, sin embargo, por medio del Tratado Torrijos-Carter, en 1999, comienza la gestión de la ACP la cual en su totalidad era del gobierno local, donde se efectuaron más de 120 estudios nuevos con la misma idea general, intentando buscar diseños a través de eventos que ejecutó la ACP.

El gobierno panameño, en función de su democracia y la legislatura del país convoca a un referéndum para conocer si la sociedad estaba de acuerdo en implementar un proyecto para la ampliación del canal, “el 22 de octubre de 2006 el país entero aceptó un reto aún mayor, al aprobarse en referéndum nacional, igualmente por mandato constitucional, la ampliación del Canal de Panamá” (Sabonge, 2009, p. 32).

De acuerdo con lo anterior, Panamá demostraba resultados positivos, para el canal y su economía, al presentar balances positivos respecto a los ingresos y la administración de este. Lo

anterior fue demostrado por el referéndum, y la financiación lograda para el proyecto. Por ejemplo, algunos autores señalan, que “la ACP emprendió una titánica labor de realizar más de 70 estudios a un costo de USD\$140 millones determinar la viabilidad técnica, económica y ambiental, de ampliar el Canal” (Sabonge, 2014a, p. 7).

De igual modo, la ACP también invirtió para mejorar su rendimiento financiero, en la calidad y confiabilidad del servicio, para tener proyecciones más exactas sobre la ampliación del canal, de lo cual resultó, que se necesitaba una inversión de 5.250 millones de dólares (Sabonge, 2014a). Esto significó grandes labores diplomáticas para conseguir financiamiento extranjero y poder llegar al tope de inversión, además la ACP acudió a distintas organizaciones internacionales buscando financiación.

En la siguiente tabla se muestran las multilaterales que participaron como financiadores del proyecto y el respectivo monto de la ACP:

Tabla 2: Inversión proyecto “Canal Ampliado”

Multilaterales	Financiación (millones USD)
Banco Europeo de Inversión	\$ 500
Banco Japonés de Cooperación Internacional	\$ 800
Banco Interamericano de Desarrollo	\$ 400
Corporación Financiera Internacional	\$ 300
Corporación Andina de Fomento	\$ 300
Subtotal	\$ 2.300
ACP	\$ 2.950
Total	\$ 5.250

Fuente: (Sabonge, 2014a, p. 8)

Luego del proceso de financiación del proyecto, el gobierno panameño y la ACP en conjunto, dan el siguiente paso para encontrar la empresa que se encargaría de la construcción de la tercera esclusa, para lo cual “el proyecto fue sometido a licitación y lo ganó el consorcio español / italiano / belga / panameño GUPC (Grupo Unidos Por el Canal)” (Sabongea, 2014, p. 7).

Desde un punto de vista macroeconómico, el informe anual del Canal de Panamá en 2006 aseguró que el proyecto de ampliación aportara al canal un 12 por ciento sobre la inversión, entre un 1 y 2 por ciento de crecimiento al PIB durante los próximos 20 años, y a su vez generó entre un 11 y 14 por ciento de rentabilidad social. Adicionalmente, durante el periodo de construcción más intenso, la ACP estimó que el proyecto generaría más de 7,000 empleos directos, y entre 35,000 y 40,000 empleos indirectos, también señaló que la conglomeración de servicios y actividades que ofrecería el canal crearía entre 150,000 y 250,000 nuevos empleos en el país (ACP, 2006).

En el año de 2016, se inaugura la tercera esclusa del Canal de Panamá, con un año de retraso debido a las crisis financieras que se extendió a Europa causando problemas de liquidez, y que se vio reflejado en las empresas europeas del consorcio. Como señala Sabonge (2014a) ese retraso obligó a tomar medidas por parte de algunas empresas de transporte marítimo, donde “algunas navieras han optado por servir la costa este de los Estados Unidos con los buques más grandes desde Asia, utilizando el Canal de Suez” (p. 7).

3.4 PIB desde 2016 hasta primer trimestre de 2018

Respecto al panorama económico desde el 2016, año en que se inaugura el proyecto “Canal Ampliado”, hasta el 2018, se ha visto configurado por las nuevas tendencias, condiciones, entre otros, en los mercados internacionales. Dicho lo anterior, Panamá en conjunto con la ACP, ha entregado informes con balances positivos destacando principalmente la no afectación de la competitividad del canal por la ampliación, sin embargo, se ha reducido el transporte de recursos, como el crudo y el gas que actualmente se encuentran fuertemente influenciados por temas ambientalistas y el ámbito económico y político en el mundo, lo que significa una reducción en el comercio internacional. Dicha reducción se hizo notoria en el PIB de 2016 en la rama Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones con un peso de 12.7% en el total, por debajo del 13.1% del 2015, el 13.4% del 2014 y el 13.8% del 2013. El conjunto de actividades de Construcción se

constituyó como el más relevantes en la riqueza panameña, acaparando el 14.9% del PIB nacional y mostrando una tendencia al alza frente al 14.4% del 2015, 13.5% (2014) y 12.5% (2013).

Algunos hechos de corte internacional durante este año originaron cambios significativos en las variables macroeconómicas en algunos países, tal es el caso de los Estados Unidos, donde las tensiones políticas con Rusia aumentaron y establecieron factores limitantes a la inversión. Para ilustrar mejor, en el Informe Anual de la ACP (2016), “los hechos significativos durante el año incluyen la carrera hacia las elecciones en Estados Unidos, la renegociación de la deuda de Grecia, el Brexit y la caída en los precios de las materias primas como el del petróleo” (p. 39). Teniendo en cuenta lo anterior, a continuación, se presentan los datos que registró la economía panameña desde el 2016 hasta el primer trimestre del 2018, y algunas de las causas que influyeron en las correspondientes cifras.

Según el Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá, durante el 2016, el Canal registró un menor desempeño respecto al año anterior, a causa de la desaceleración del comercio internacional y la incertidumbre financiera por el contexto político y económico, proveniente principalmente de los Estados Unidos (De La Guardia, 2016). Asimismo, el Banco Mundial registró un PIB de USD 57,820.916.600 con una tasa de crecimiento del 5.0 por ciento.

Asimismo, en el caso del Canal de Panamá, según el “Informe Anual - 2016” de la ACP, los ingresos totales en concepto de peajes totalizaron 1,933 millones de balboas, lo cual representa una baja de 3.1 por ciento, respecto al año anterior (El balboa es la moneda local de Panamá y tiene el mismo valor que el Dólar Americano tal cual lo estipula la ley 84 de la Convención Nacional de Panamá en 1904). Del mismo modo, la situación e incertidumbre económica durante este periodo perjudicaron seriamente algunas de las economías de la región, pero, gracias a la ampliación del canal, inaugurado el 26 de julio del 2016, el país incrementó en un 0.9 por ciento en las toneladas netas transportadas, respecto al año 2015, producto de la capacidad de las nuevas esclusas y la reposición de nuevas rutas comerciales entre Asia y la zona este de los Estados Unidos.

Para el año 2017, de acuerdo con el “Informe Económico y Social” (2017) del Ministerio de Economía y Finanzas, este año “el Producto Interno Bruto (PIB) real de Panamá tuvo una tasa de crecimiento de 5.4% para 2017, según datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Censo

(INEC) de la Contraloría General de la República (p. 13). Asimismo, el Banco Mundial registro un PIB de USD 61,838.175.800.

Las cifras presentadas pueden estar influenciadas por temas de índole internacional, como sucedió durante el 2016, debido a esto, a principios del 2017 muchas economías mostraron mejoras, por la disminución gradual de los riesgos financieros y la promoción a mantener las expectativas positivas, por parte de organizaciones económicas, específicamente el Fondo Monetario Internacional (ACP, 2017).

En el caso de la vía interoceánica, para el año 2017 registró un aumento significativo respecto al año anterior, debido al proyecto “Canal Ampliado” y la mejora económica a nivel mundial. De acuerdo con el “Informe Anual” (2017) de la ACP “el Canal de Panamá, con su ampliación, registró un aumento de tonelaje de un 22.2 por ciento y de 15.3 por ciento en los ingresos, si se compara el año fiscal 2017 con el anterior” (p. 15). Además, en el mismo informe, se describe que el Canal obtuvo ingresos totales por 2,886 millones de balboas, más de 383 millones de balboas que el año fiscal pasado.

Finalmente, para la fecha, no existen cifras que presenten el comportamiento que tuvo la economía local durante todo el año 2018, no obstante, la Dirección de Análisis y Económico y Social del Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá elabora informes trimestrales. Para este caso, el “Informe Económico y Social” (2018) del primer trimestre de 2018 señala que “según cifras del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC), el Producto Interno Bruto (PIB) real de Panamá ascendió a 10,309.5 millones de balboas en el primer trimestre de 2018, 419.4 millones de balboas o una tasa de crecimiento de 4.2% más, con respecto al mismo periodo de 2017” (p. 14), asimismo el Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá, la CEPAL y el Banco Mundial estimaron una tasa de crecimiento del 5.6 por ciento en el PIB.

Cabe señalar que el Ministerio de Económica y Finanzas, reveló un aumento en la dependencia económica de otras actividades con el canal, en el país local, como lo afirma en el primer “Informe Económico y Social” (2018) haciendo referencia a que “al primer trimestre de 2018, la actividad de Transporte, almacenamiento y comunicaciones generó valor agregado por 1,382.1 millones de balboas, aumentando 5.2% respecto al primer trimestre de 2017, impulsado por los ingresos por peajes del Canal de Panamá y el desempeño del transporte aéreo de pasajeros” (p. 16).

Conforme a lo anterior, el Producto Interno Bruto real de Panamá, totalizó 10,309.5 millones de balboas, 419.9 millones de balboas o una tasa de crecimiento del 4.2% para el primer trimestre, más que el primer trimestre de 2017 (Varela de Chinchilla, 2018). Además, se puede evidenciar un crecimiento abrupto, respecto al año anterior, donde se han generado grandes expectativas económicas para los próximos años no solo por el proyecto “Canal Ampliado”, si no en adición por otras variables como proyectos futuros para seguir ampliando el Canal, desarrollo de nuevas rutas comerciales, aumento de la inversión extranjera entre otras más.

En síntesis, el comportamiento económico de Panamá fue positivo, porque tuvo una recuperación durante el año 2017 teniendo en cuenta el año 2016, y se estima una tasa de crecimiento más alta para el año 2018. Esto se da debido a la apertura de la tercera esclusa del canal, que permite mayor paso de tonelaje, por ende, hubo mayores ingresos en peajes.

Es importante destacar que Panamá estuvo sometido a las preocupaciones del sistema internacional, en cuanto, a los problemas financieros y económicos en Europa y Latinoamérica, entre 2008 a 2015, donde el Banco Mundial aseguró que esta economía necesitaba preparar respuestas positivas frente a la crisis.

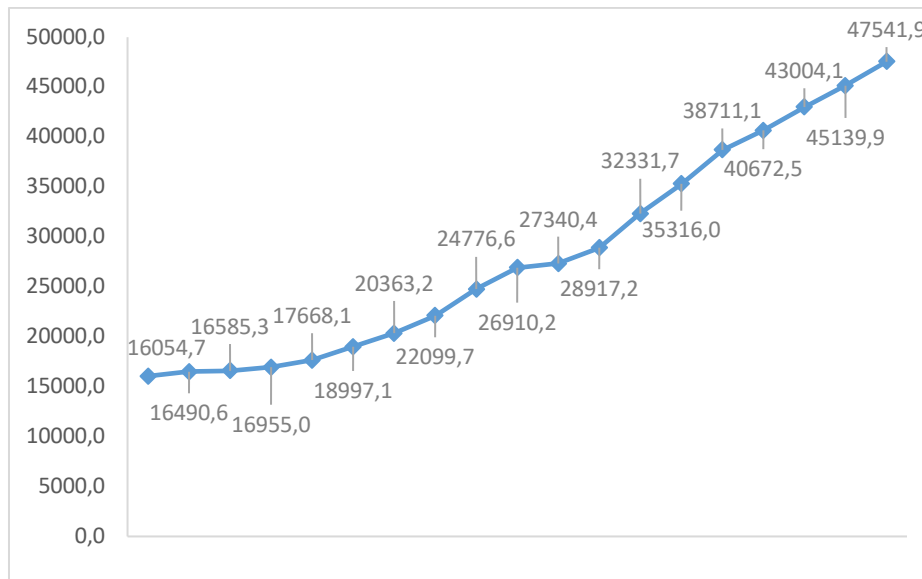
En definitiva, la ACP es un organismo muy relevante en el destino que tenga el canal a futuro, porque desde el año 2000, ha respondido de manera satisfactoria en la administración de la vía interoceánica y se especula mejores resultados, respecto a la calidad y competitividad del servicio prestado.

4. INFLUENCIA DEL PROYECTO CANAL AMPLIADO EN EL PIB PANAMEÑO: ANÁLISIS DE CIFRAS

Para confirmar que la economía panameña está influenciada por el rendimiento de su canal, este capítulo tiene como objetivo analizar la variación que ha tenido el PIB de Panamá, entre 2016, año de inauguración del proyecto “Canal Ampliado”, y 2018, para establecer la influencia de la ampliación del canal en la economía local.

Se considera que la mejor técnica corresponde al uso de estadísticas descriptivas que permitan corroborar las hipótesis planteadas sobre el canal. Usando como valor elemental el rubro de actividad económica de la Autoridad del Canal de Panamá especificado en los informes estadísticos de los entes gubernamentales panameños. Es necesario revisar las cifras del PIB y ver cómo ha sido su trayectoria en los últimos años:

Gráfico 1: PIB de Panamá entre 1999 y 2017 en millones de dólares.

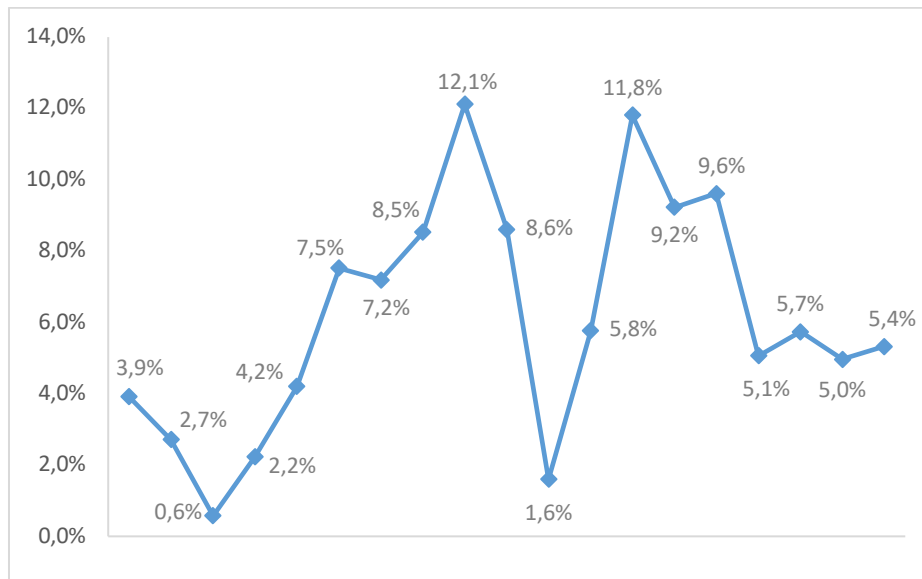


Fuente: Elaboración propia con datos de la CEPAL

Luego de una desaceleración entre 2008 y 2009, influenciada mayormente por la crisis financiera global y por el papel protagónico que tiene el canal en el comercio internacional, se observa un

crecimiento progresivo y sostenido, aunque sin cambios aparentes en 2016, año en el que empezó a funcionar el tercer juego de esclusas.

Gráfico 2: variación del PIB de Panamá entre 1999 y 2017.



Fuente: Elaboración propia con datos de la CEPAL

Una gráfica más explícita es sin duda la de la variación porcentual del PIB que, además de confirmar la desaceleración de 2008, muestra que luego de 2016 el PIB de Panamá sí creció a un ritmo mayor.

La siguiente tabla muestra cómo se ha comportado el sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones en los últimos años, desagregando su comportamiento en cada una de las actividades que lo componen:

Tabla 3: Variación porcentual del sector Transporte, Almacenamiento Y Comunicaciones en el PIB de Panamá entre 2014 y 2017.

Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones	2014	2015	2016	2017
Transporte por vía terrestre; transporte por tuberías	2,6%	-0,2%	3,0%	-1,8%
Transporte por vía acuática	12,3%	15,6%	11,8%	21,3%
Transporte por vía aérea	-14,9%	-17,1%	3,8%	17,7%
Actividades secundarias del transporte aéreo: aeropuertos	3,0%	21,9%	30,5%	3,6%
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos y servicios de reserva relacionados	8,3%	8,3%	-2,8%	12,0%
Depósito y almacenamiento complementarias y auxiliares al transporte	-5,5%	3,7%	10,0%	7,4%
Otras actividades complementarias y auxiliares al transporte	0,4%	-4,6%	7,0%	10,5%
Actividades de servicios secundario de transporte prestado por la Autoridad del Canal de Panamá	2,4%	5,1%	-1,6%	16,1%
Otras actividades secundarias del transporte acuático	-1,9%	9,1%	-0,8%	19,1%
Actividades postales, de mensajería y telecomunicaciones	9,8%	6,3%	2,8%	5,9%
TOTAL	1,9%	2,7%	1,9%	10,1%

Fuente: INEC.

Además del estrepitoso aumento entre 2016 y 2017, tiempo en el que comenzó a funcionar el proyecto Canal Ampliado, se observa un comportamiento correlacional entre la variación que ha tenido el rubro de actividades relacionadas directamente a la Autoridad del Canal de Panamá y la variación del total del sector, ya que el total subió o bajó cuando lo hizo el rubro mencionado. Los ítems relacionados al transporte acuático, muy vinculados a la actividad del canal, presentan el mismo comportamiento. Lo anterior es más significativo dependiendo del peso que tenga este rubro

en el agregado total del sector ya que, a mayor peso, mayor es la probabilidad de que los cambios en la actividad del canal hayan impulsado los cambios en el total del segmento.

Tabla 4: Composición porcentual del sector Transporte, Almacenamiento Y Comunicaciones entre 2014 y 2017.

Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones	2014	2015	2016	2017
Transporte por vía terrestre; transporte por tuberías	19,1%	19,1%	19,7%	17,7%
Transporte por vía acuática	0,4%	0,5%	0,6%	0,7%
Transporte por vía aérea	8,3%	9,5%	10,6%	9,7%
Actividades secundarias del transporte aéreo: aeropuertos	2,0%	2,3%	2,9%	2,8%
Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos y servicios de reserva relacionados	1,3%	1,3%	1,2%	1,5%
Depósito y almacenamiento complementarias y auxiliares al transporte	0,4%	0,3%	0,4%	0,4%
Otras actividades complementarias y auxiliares al transporte	5,1%	4,6%	4,9%	5,1%
Actividades de servicios secundario de transporte prestado por la Autoridad del Canal de Panamá	37,0%	36,0%	34,3%	36,8%
Otras actividades secundarias del transporte acuático	7,8%	7,0%	6,1%	6,5%
Actividades postales, de mensajería y telecomunicaciones	18,7%	19,3%	19,4%	18,7%

Fuente: elaboración propia con cifras del INEC.

Las actividades alusivas a la Autoridad del Canal son las de más peso en el sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones, por lo que se puede inferir que son las que más impacto tienen en su comportamiento. Las demás variables que tienen un comportamiento similar al total del sector no cuentan con el peso suficiente como para determinar su rumbo.

En este punto es válido comparar la variación de la actividad económica suscitada por el canal, no sólo con la variación total de la actividad económica Transporte, Almacenamiento Y Comunicaciones, sino también y con la variación en el total del PIB:

Tabla 5: Comparación de la variación porcentual del PIB de Panamá, el sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones y las actividades relacionadas con el canal entre 2014 y 2017.

	2014	2015	2016	2017
Actividades de servicios secundario de transporte prestado por la Autoridad del Canal de Panamá	2,4%	5,1%	-1,6%	16,1%
Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones	1,9%	2,7%	1,9%	10,1%
PIB Total	5,1%	5,7%	5,0%	5,4%

Fuente: INEC.

Si bien las magnitudes son diferentes, es claro que hay un comportamiento procíclico entre las tres variables, tanto dos años antes como dos años después de su expansión, lo que da pie a interpretar que la variable independiente, en este caso la actividad canalera, influye de forma directa en el sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones, que es gran protagonista en el PIB de Panamá. Lo anterior sirve para comprobar la hipótesis de que la actividad en el canal tiene relevancia en el PIB del país y da el puntapié inicial para comprobar si el proyecto de expansión en el canal potenció de alguna manera dicha relevancia. Para responder dicha pregunta hay que remitirse a las cifras arrojadas por las autoridades panameñas, que nos muestran una variación positiva de 2016 a 2017 de 13,9%, no vista en los últimos años en el mismo sector.

CONCLUSIONES

Acorde a la literatura y a las cifras analizadas, es acertado asegurar que el proyecto de ampliación del Canal de Panamá tuvo una influencia positiva en el PIB de ese país, dinamizando la economía. De igual forma, el aporte del canal ampliado al PIB de Panamá se prevé representativo para los próximos años, no solo en términos de comercio y uso del canal, sino también en materia de desarrollo portuario y turístico, servicios de logística, comunicaciones y construcción.

La generación del Conglomerado alrededor del Canal, como el comercio en la Zona Libre de Colón, o la construcción de infraestructura, resultan muy importantes para el PIB, lo que permite inferir que, sin el canal, la economía no podría alcanzar sus registros de crecimiento actuales. Las actividades del canal como tal no son las de más peso en el PIB, pero sí son las que directa o indirectamente potencian las demás actividades. Sería ideal que, para mantener el ritmo del crecimiento y hacerlo sostenible en el tiempo, Panamá refuerce otros sectores de su economía y logre ganar mayor independencia de factores como la ya mencionada construcción que, si bien ha sido el mayor impulsor del PIB en los últimos años, tiene como principal componente a la construcción no residencial, la cual no puede crecer indefinidamente y por lógica, tenderá a bajar, disminuyendo el PIB. En este escenario, el canal ampliado puede adquirir mayor protagonismo en el crecimiento, acaparando ese peso en el PIB que ceda la construcción.

Respecto a los países de la región, Panamá ha replicado de forma positiva los efectos nocivos de las recesiones económicas durante su historia, tomando como primera medida, asegurar el bienestar de los locales (habitantes y empresas) por medio de políticas, campañas, iniciativas, entre otras. Esto, denota el rol que tiene el Estado, las organizaciones nacionales e internacionales, etc., para el pleno desarrollo de los proyectos del país.

Se concluyó que el cambio gradual de la administración del canal, entre Estados Unidos y Panamá tuvo algunos altibajos, por ejemplo, afectó el crecimiento económico del país, donde se evidenciaron las cifras más altas y bajas del PIB. Sin embargo, el país centroamericano, también demostró buena gestión en cuanto a administración se refiere sobre el canal, cuando en el año 2000 es adjudicada completamente al gobierno local, donde logró financiación extranjera y con recursos propios que representaron un 60% del total de la inversión.

Se debe agregar que, con la inauguración de la ampliación del canal, se revalidó la potestad de Panamá sobre la administración del canal, agregando, todos los factores que impidieron en su momento (antes de 1999) la jurisdicción panameña sobre el canal. Igualmente, el proceso de ampliación del canal tuvo muchos momentos que marcaron el futuro de este e incluso se adjudicaron como parte de la cultura e historia de Panamá y en algunos casos es motivo de orgullo para sus locales. Con respecto a los términos económicos, el PIB tuvo algunos puntos porcentuales de crecimiento, también, tuvo mejoría los ingresos por transporte de navíos, debido a que aumentó el tonelaje transportado, así como la cantidad de embarcaciones, en comparación a los años anteriores.

Para finalizar, es importante seguir estudiando el impacto de la ampliación del canal en el país, desde un punto de vista económico, para establecer si las premisas o expectativas de los organismos panameños concuerdan con la realidad a futuro y para saber cuál puede ser el futuro de Panamá por la gran influencia de las organizaciones internacionales sobre el medio ambiente, que afectan los objetivos futuros para con el canal. Adicionalmente, por la pertinencia que puede establecer este tipo de proyectos, es posible vincular los estudios teóricos con modelos económicos para determinar con mayor exactitud la validez de estas teorías.

REFERENCIAS

- Ábrego I. (2018). El sector terciario de la economía de Panamá. Recuperado de https://www.prensa.com/opinion/sector-terciario-economia-Panama_0_4975752438.html
- ACP (2006) “Informe Anual 2006”, Ministerio para asuntos del canal, 6-41
- ACP (2016) “Informe Anual 2016”, Ministerio para asuntos del canal, 15-61
- ACP (2017) “Informe Anual 2017”, Ministerio para asuntos del canal, 14-112
- Alexander H. (2007). Informe Económico Anual 2007. Ciudad De Panamá: Ministerio De Economía Y Finanzas.
- Alexander H. (2008). Informe Económico Anual 2008. Ciudad De Panamá: Ministerio De Economía Y Finanzas.
- Arboleda H. (2005). Informe Económico Anual 2005. Ciudad De Panamá: Ministerio De Economía Y Finanzas.
- Argüelles, C. (2015) “El Canal De Panamá En El Desarrollo Marítimo De Las Américas” RIAS vol. 8, fall-winter No 2, 83-104
- Asesores de Comercio Exterior. (2005). Actualización Y Difusión De La Oferta Exportable De Panamá. Ciudad De Panamá: Viceministerio De Comercio Exterior De Panamá.
- Ayala, R. (1998) “Antecedentes Históricos Del Golpe De Estado De 1968 En Panamá” Anuario de Estudios Centroamericanos, Universidad de Costa Rica, 24(1-2): 163-189
- Banco Mundial. (2018). PIB (US\$ a precios actuales). Recuperado de <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD?locations=PA>
- Cárdenas, A. (2015) “Efectos De La Ampliación Del Canal De Panamá Sobre El Comercio Y El Tráfico Marítimo Internacional”, Universidad Politécnica de Valencia, 171-275
- De la Guardia, D. (2016) “Informe Económico y Social – 2016”, Ministerio de economía y finanzas, 11-89
- De la Guardia, D. (2017) “Informe Económico y Social – 2017”, Ministerio de economía y finanzas, 11-81
- De Lima F. (2011). “Informe Económico Anual 2011”. Ciudad De Panamá: Ministerio De Economía Y Finanzas.
- De Lima F. (2013). “Informe Económico Anual 2013”. Ciudad De Panamá: Ministerio De Economía Y Finanzas.

- Delgado N. (2000). “Informe De Coyuntura Económica Año 2000”. Ciudad de Panamá: Dirección de Análisis y Políticas Económicas.
- Delgado N. (2001). “Informe Económico Anual 2001”. Ciudad De Panamá: Ministerio De Economía Y Finanzas.
- Delgado N. (2002). “Informe Económico Anual 2002”. Ciudad De Panamá: Ministerio De Economía Y Finanzas.
- Delgado N. (2003). “Informe Económico Anual 2003”. Ciudad De Panamá: Ministerio De Economía Y Finanzas.
- El Mundo. (2018). “Sacyr insta un arbitraje contra Panamá ante la ONU por la ampliación del Canal”. Recuperado de <https://www.elmundo.es/economia/2018/09/10/5b969d1722601d471b8b45eb.html>
- Estructura Empresarial Conjunta en la Eurorregión para el Impulso y la Captación de la Inversión Internacional - ECICII. (2013). Informe País Panamá 2013, pág. 15.
- Gallego, H (2014) “La dictadura militar”, Panamá: La Estrella de Panamá. Recuperado de <http://laestrella.com.pa/panama/nacional/dictadura-militar/23777302>
- Gandásegui M. (2000). La Transferencia Del Canal De Panamá. Biblioteca Nacional de Panamá, ReDDi- Repositorio de Documentos Digitales.
- Gonzáles et al., (2008) “Econometría básica aplicada con Gretl”, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad del País Vasco, 1-171
- Hoffman, J. (2016) “Informe sobre el transporte marítimo 2016”. UNCTAD, Naciones unidas, 1-109
- Lora, E. (2005) “Técnicas de medición económica: Metodología y aplicaciones en Colombia”, Alfaomega, 1-418
- Romero, A (2015). “El Comercio Internacional Actual Y La Inserción Externa De Países En Desarrollo: Desafíos Para La Economía Cubana.” 153 (0252-8584).
- Sabonge, R. (2014a) “La ampliación del Canal de Panamá: Impulsor de cambios en el comercio internacional”. CEPAL, 616, 5-25
- Sabonge, R. (2014b) “Los 100 años del canal de Panamá: antecedentes, desarrollo y potencial futuro”, CEPAL, Boletín FAL, Edición No. 334 – No. 6, 1-10
- Sabonge, R., & Sánchez, R., (2009) “El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe”, ACP, CEPAL, 7-71

- Vallarino A. (2009). “Informe Económico Anual 2009”. Ciudad De Panamá: Ministerio De Economía Y Finanzas.
- Vallarino C. (2006). “Informe Económico Anual 2006”. Ciudad De Panamá: Ministerio De Economía Y Finanzas.
- Varela de Chinchilla, E. (2018) “Informe Económico y Social – Primer trimestre de 2018”, Ministerio de economía y finanzas, 14-71
- Vásquez R. (2004). Informe Económico Anual 2004. Ciudad De Panamá: Ministerio De Economía Y Finanzas.

ANEXOS

Anexo 1: Crecimiento del PIB real por Sectores: Año 2000

Sectores	<i>Var % Anual</i>
Primario	0,3
Agricultura	0,1
Pesca	1,9
Secundario e infraestructura	4,9
Industria	-4,1
Transporte y Telecomunicaciones	16,6
Canal	3,2
Electricidad	8,2
Construcción	1,3
Servicios comerciales	2,4
Zona libre de Colon	11,8
Comercio al por Mayor y al por Menor	-4,3
Intermediación Financiera	2,9
Actividades Inmobiliarias	2,7
Servicios personales y de Gobierno	0,8
Enseñanza Privada	4,4
Servicios de Salud y Privada	2,3
Servicios Personales	-2,5
Gobiernos	1,1
Domesticas	3,6
Total	2,7

Fuente: (Delgado N, 2000, p. 2)

Anexo 2: Composición y tasa de Crecimiento Real del PIB por sectores y subsectores año 2001

Sectores y subsectores	Tasa de crecimiento
Sector Primario	0,3
Agricultura	-3,3
Pesca	21,4
Minas y Canteras	-12,8
Sector Secundario y de Infraestructura	-0,6
Industria	-5,7
Electricidad y Aguas	0,1
Construcción	-9,7
Transporte y Telecomunicaciones	4,6
Autoridad del Canal de Panamá	-1,2
Puertos	13,3
Telecomunicaciones	11,4
Servicios Comerciales	0,3
Comercio	-4,6
Zona Libre de Colon	2
Hoteles y Restaurantes	-1,3
Intermediación Financiera	0,8
Actividades Inmobiliarias y Empresariales	2,8
Servicios Gubernamentales y Personales	3,2
Administración Publica	4,6
Enseñanza Privada	2,7
Servicios Sociales y de Salud	-3,8
Actividades sociales, Comunitarias y Personales	2,5
Servicios Domésticos	1,8
PIB TOTAL	0,3

Fuente: (Delgado N, 2001, p. 2)

Anexo 3: Tasa de Crecimiento Real del PIB por Subsectores: Año 2003

Sectores	Var % Anual
Sector Primario	7
Agricultura	-0,1
Pesca	12,6
Minas y Canteras	32
Sector Secundario y de Infraestructura	7,3
Industrias	-1,5
Electricidad y Agua	1,2
Construcción	28,6
Transporte y telecomunicaciones	8,8
Autoridad del Canal	8
Puertos	20,5
Telecomunicaciones	3,6
Servicios Comerciales y Financieros	1,7
Comercio	4,1
Zona Libre de Colon	2,4
Hoteles y Restaurantes	7,6
Intermediación financiera	-8,1
Actividades inmobiliarias y Empresariales	5,1
Servicios Gubernamentales y Personales	4
Administración Publica	2,6
Enseñanza privada	2,4
Servicios Sociales y de Salud	6,6
Actividades Sociales, Comunitarias y Personales	8,6
Servicios domésticos	2
Total	4,1

Fuente: (Delgado N, 2003, p.4).

Anexo 4: Tasa de Crecimiento del PIB en términos Reales por sectores: Año 2006

Sectores	<i>Var % Anual</i>
Sector Primario	4,6
Agricultura	7,4
Pesca	-5,9
Minas y Canteras	16,2
Sector Secundario y de Infraestructura	10,9
Industrias	5,1
Electricidad y Agua	3,6
Construcción	17,4
Transporte Terrestre y Otros	9,2
Canal de Panamá	10,9
Puertos	8,2
Telecomunicaciones	16
Aerolíneas	21,4
Servicios Comerciales y Financieros	9,3
Comercio al por Mayor y al por Menor	11
Zona Libre de Colon	11,6
Hoteles y Restaurantes	12,5
Intermediación financiera	12,8
Actividades inmobiliarias y Empresariales	5,3
Servicios Gubernamentales y Personales	3,2
Administración Publica	1,9
Enseñanza privada	6,3
Servicios Sociales y de Salud	2,6
Actividades Sociales, Comunitarias y Personales	6,2
Servicios domésticos	3,3
Total	8,1

Fuente: (Vallarino C, 2006, p.6).