

Estudio de Caso

VALOR AGREGADO DEL CONGLOMERADO DEL CANAL



Roger Durán
Rosemary Piper
Ninotshka Tam

Contenido

Introducción	3
Antecedentes	4
Preguntas de Reflexión	6
1. ¿Qué actividades conforman el Conglomerado del Canal?	6
2. ¿Cómo cuantificar el aporte del Conglomerado?	9
Aporte medido por el impacto en las exportaciones.....	11
Aporte a través del empleo	13
Aporte a los Ingresos del Gobierno	14
Otras mediciones	16
3. ¿Cuál es el efecto multiplicador?.....	18
4. ¿Es competitivo el sector logístico?.....	21
Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial	21
Índice de Conectividad Marítima de UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development).....	22
Una visión más allá de los índices.....	23
5. ¿Qué tan afectado se verá el Conglomerado del Canal por el COVID-19?.....	26
Conclusiones	29
Bibliografía	31

Introducción

El famoso autor Michael Porter, profesor de la Universidad de Harvard, indica en su libro *La Ventaja Competitiva de las Naciones* que “la prosperidad nacional se crea, no se hereda”. También indica que la competitividad de una nación depende de la capacidad de su industria para innovar y actualizarse. Se requiere entonces que las industrias sean competitivas y productivas. El objetivo principal de una nación es producir un nivel de vida alto y creciente para sus ciudadanos y la capacidad de hacerlo depende de la productividad con la que se emplea el trabajo y el capital de una nación.

Las industrias se encuentran en la obligación de ser más competitivas, siendo una de las herramientas el formar parte de una red o clúster. El término conglomerado o “clúster” en inglés, es definido por Michael Porter como un grupo de compañías y asociaciones interconectadas que se desempeñan en un sector similar y están unidas por una serie de características comunes y complementarias, incluyendo empresas de productos finales o servicios, proveedores, instituciones financieras y empresas de industrias conexas. Las actividades dentro del conglomerado compiten y a la vez se complementan las unas con las otras. Su integración horizontal y vertical crea sinergias que resultan en el aumento de productividad y competitividad en un ambiente internacional.

Una característica de un conglomerado es la capacidad de generar recursos extraordinarios, al trabajar en conjunto con otras unidades económicas o instituciones, se crean economías de escala y se generan incentivos entre las empresas participantes. El abastecimiento de bienes y servicios producidos a menor costo permite que sean comercializados internacionalmente, por lo que un alto porcentaje de la producción es exportado al resto del mundo, contribuyendo al crecimiento y desarrollo económico del país.

En Panamá el conjunto de las actividades vinculadas al Canal es una red donde convergen diversos servicios que se basan en el sistema dolarizado, la posición geográfica, el sistema tributario y los incentivos especiales, y conforman un conglomerado que genera un valor para la economía nacional, por lo que definir su impacto es muy relevante.

Del propósito y metodología

El propósito de este estudio de caso es determinar un aproximado del valor agregado del Conglomerado del Canal, que se ha complementado con el estado del sector logístico y los impactos del COVID-19 en éste.

Se ha utilizado la siguiente metodología para alcanzar el propósito de este estudio:

- Investigación en fuentes primarias de estadísticas relevantes
- Análisis de referencias bibliográficas sobre el tema
- Entrevistas con expertos
- Análisis cuantitativo y cualitativo de la información recabada

Antecedentes

En el 2006 se realizó el Estudio del Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional: Volumen III Periodo de Post-Transferencia 2000-2025 (Intracorp y Asesores Estratégicos) donde se presentan los resultados del impacto económico a través de dos metodologías: con un modelo de equilibrio general y la otra con una matriz Insumo-Producto. El resultado de esa investigación indicó el efecto de actividades específicas del conglomerado sobre la economía; analizó a fondo el conglomerado emergente de actividades económicas; analizó sistemáticamente la relación entre actividades del conglomerado y desarrolló una matriz de coeficientes de interconexión de las actividades.

Dicho estudio, tomó en cuenta el impulso desarrollado por el conglomerado emergente de actividades económicas durante los últimos veinte años, analizó la manera en que han avanzado e interactuado entre el 31 de diciembre de 1999 (fecha de transferencia del Canal) y 2005 y proyectó su desempeño futuro y el impacto que tendrán sobre la economía nacional hasta 2025.

En el año 2012 se presentó el informe del Programa de Dimensión del Impacto del Canal en Panamá sobre la Economía del País de la empresa consultora Nathan Associates Inc., en él se aplicaron instrumentales analíticos, de amplio alcance y utilidad práctica, al estudio de la dinámica y tendencias de larga maduración que el proyecto de ampliación de la vía interoceánica tendría sobre la economía del país, particularmente sobre el nivel de vida y bienestar general de la población.

En este estudio se analizaron conglomerados logísticos internacionales, se abordaron aspectos relativos a la competitividad nacional, se identificaron cuellos de botella del conglomerado, se midieron las actividades de los conglomerados y su aplicación a Panamá, entre otros factores. Ese estudio buscó medir con precisión y pronosticar el impacto económico de las actividades relacionadas con el Canal de Panamá en la economía nacional.

En el 2018 la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), destacando el papel de esa vía acuática como eje del desarrollo logístico de Panamá presentó diversas iniciativas para atraer inversión privada interesada en desarrollar servicios de valor agregado a la carga que atraviesa esa vía acuática, siendo el primero de ellos la construcción una zona logística. El diseño del proyecto en Cocolí, contempla la extensión de 85 hectáreas, 55 hectáreas para la carga seca y otras 30 hectáreas para carga refrigerada, para lo que existe gran interés en países como Chile, Perú y Ecuador, que son grandes exportadores de alimentos y frutas.

Otro proyecto es la construcción del puerto de Corozal ya que, pese a la existencia del puerto de Balboa y el puerto de PSA Panamá, la capacidad portuaria en el litoral del Pacífico, que se ubica en 6 millones de TEU es insuficiente para atender la demanda y mucho menos para atender la demanda futura, que se estima en 9.2 millones de TEU anuales para el 2040.

También está la licitación de una concesión para el diseño, construcción, gestión y mantenimiento de un puerto para carga rodante (Ro-Ro) y una terminal para el almacenamiento y expendio de Gas Natural Licuado (GNL). Todos estos proyectos ampliarían los servicios que ofrece el Canal y que favorece también el desarrollo de las actividades relacionadas con él ya sea directa o indirectamente.

En una entrevista realizada por Capital Financiero el 24 de septiembre de 2018, el doctor Felipe Manchón, experto internacional que contribuyó a desarrollar la Estrategia Logística como consultor de CAF-Banco de Desarrollo de América Latina y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para quien Panamá debe pasar de un negocio basado en el tránsito de buques a través del Canal, a un negocio complejo, diversificado, de valorización de rutas y generación de oportunidades mediante la implementación de un nuevo modelo de negocio basado en la “generación de valor”, lo que no contradice el anterior, sino que lo potencia y supera.

Desde entonces, los proyectos antes mencionados no han logrado materializarse. Para finales del año 2019, en una entrevista a un medio de comunicación¹, Severo Sousa, expresidente del Consejo Nacional de la Empresa Privada (CONEP), indico que “la terminal Ro-Ro y el Parque Logístico del Canal son proyectos que tienen futuro. Mientras que Antonio García-Prieto, presidente del Consejo Empresarial Logístico de Panamá (COEL), comentó al medio “que, si bien los proyectos se han retrasado, cuando sean una realidad catapultará al sector logístico panameño y volverá a separarnos de nuestros competidores”.

En febrero 2020, la Corte Suprema de Justicia rechazó una demanda que pedía declarar como inconstitucional el proyecto del Puerto de Corozal, permitiéndole a la ACP incursionar en actividades portuarias. La ACP justificó ante la demanda, “que el trasbordo de contenedores en el área de Corozal Oeste representa una oportunidad para maximizar el valor de la ruta y que es consecuente con la norma que exige a la ACP incrementar los aportes al Estado anualmente” (Capital Financiero, 13/2/20).

Estos son ejemplos de proyectos que podrían incidir en el desarrollo y crecimiento del Conglomerado del Canal, con el consecuente impacto favorable en la economía del país.

¹ Capital Financiero, 16 de diciembre 2019. Expertos piden a la ACP concretar terminal de Ro-Ro y parque logístico.

Preguntas de Reflexión

A través del desarrollo de las preguntas de reflexión se pretende determinar un aproximado del valor agregado o el aporte del Conglomerado del Canal, complementado con el estado del sector logístico y los impactos del COVID-19 en éste.

1. ¿Qué actividades conforman el Conglomerado del Canal?

El conglomerado está compuesto por aquellas actividades económicas afines y la creciente vinculación que tienen entre sí, a medida que crecen y se fortalecen aprovechando la cercanía al Canal lo que también hace posible que las áreas revertidas se utilicen para proveer servicios a los mercados internacionales.

Como cita el estudio El Canal de Panamá en la Economía de América Latina y el Caribe (CEPAL y ACP, 2009, pág.49) “La interconexión de actividades afines hace que, al crecer la actividad de una [por ejemplo, el Canal, los puertos o la Zona Libre de Colón (ZLC)], ésta genere una mayor demanda por los servicios de otras actividades (por ejemplo, el combustible, el ferrocarril, el turismo y los servicios de logística). Las vinculaciones mayores aumentan la productividad de los servicios y el crecimiento de cada una de las actividades y del conjunto. Este fenómeno se observa en un nivel mucho más avanzado en lugares semejantes a Panamá, como Singapur y Rotterdam”.

De acuerdo con el Estudio del Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional (Intracorp y Asesores Estratégicos, 2006) y que se recoge también el Estudio El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe (CEPAL y ACP, 2009), al complementarse y vincularse entre sí, todas esas actividades económicas, más de 28, se van convirtiendo en un conglomerado económico que genera una exportación de servicios múltiples y que aumentan su productividad y competitividad por sus vinculaciones cruzadas. Las actividades dentro del conglomerado del Canal se muestran en la siguiente tabla:

Ilustración 1 Actividades que Conforman el Conglomerado del Canal (2006)

Directos	Indirectos	Inducidos	Paralelos
Operación del Canal	Líneas navieras	Puertos	Centro aéreo
		Zona Libre de Colón (ZLC) (1)	Zona Libre de Colón (ZLC) (1)
	Agencias navieras		Marina mercante
	Ventas de combustible a barcos	Operadores de Turismo Canaleño	Telecomunicaciones
	Servicios a naves en tránsito	Sistemas de logística	Ciudad del Saber
	Reparación y mantenimiento de naves	Ferrocarril	Servicios legales
	Servicio de lanchas y pilotaje	Zonas Procesadoras para la Exportación (EPZ)	Certificación y clasificación de naves
	Dragados	Servicio Intermodal	Juzgado marítimo
		Turismo de cruceros	Servicios públicos
		Reparación y mantenimiento de contenedores	Intermediación financiera
		Transporte terrestre	Seguros
			Educación y capacitación

Fuente: ACP con información del Estudio de Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional.

Nota: (1) El análisis hecho concluyó que el 20% de la contribución de la ZLC se debe al Canal y el 80% se debe a otros factores (crédito, puertos, exoneraciones fiscales).

El economista José Sokol² considera que se deben agregar a las actividades las líneas aéreas que llevan y traen turistas. Todos, sin excepción, son atraídos por el tercer juego de esclusas. También las empresas que establecen sedes en Panamá y los servicios médicos.

José Sokol es egresado de la universidad de Panamá y la universidad de Chicago. En su carrera se destaca el haber ocupado cargos claves la función gubernamental panameña. Ingresó al Banco Mundial en 1977 donde ocupó el cargo de economista líder y asesor económico departamental en las regiones de la América Latina y el Caribe y del África, entre otros, hasta su jubilación. Después de ello, se ha dedicado a la consultoría con organismos multilaterales y gobiernos enfocando sus actividades en la evaluación de políticas públicas y proyectos.

Nos confirma el especialista Rubén Lachman³ que, en la actualización que realizó para la Cámara Marítima sobre el Impacto del sector logístico en la economía panameña-2014, se modificaron las actividades identificadas debido a que la metodología cambió en la medida que se obtuvo más información y se depuró el modelo. “Se ha tenido que simplificar las actividades económicas para que coincidan con las estadísticas oficiales”, aunque haya sobrevaluación. Evalúa actualmente actividades (en lo relacionado a lo marítimo) como el oleoducto, puertos, venta de combustible, agencias y líneas navieras, pesca, ferrocarril, transporte marítimo interno, reparación de naves, registro de naves, suplidores de naves e inspecciones y certificaciones.

Rubén Lachman socio y presidente de INTRACORP. Doctor en Economía, Academia de Grenoble, Francia. Más de 35 años de experiencia como especialista en análisis macroeconómico, sectoriales y regionales, estudios de mercado, de factibilidad y rentabilidad, planes de negocios y desarrollo de ventajas competitivas estratégicas de las regiones y empresas. Especialista en la medición de impactos económicos y planes estratégicos.

En cuanto a las actividades que ha pensado desarrollar la Autoridad del Canal de Panamá, de llegar a ejecutarse, lograrían complementar y fortalecer el Conglomerado del Canal. El Dr. Nicolás Ardito Barletta⁴ comentó que dichos proyectos agregarían valor a la actividad del Canal, donde por ejemplo el Puerto de Corozal aprovecharía mejor el Canal expandido, que actualmente están siendo aprovechado por otros, como los puertos de Buenaventura y Cartagena en Colombia y Puerto Limón en Costa Rica. Estos proyectos también harían a Panamá más competitiva y aumentarían el aporte del Canal a la economía.

En esto último coincide Rubén Lachman, pues considera que otros como Colombia, Costa Rica y Jamaica se han beneficiado más de la expansión del Canal que el mismo Panamá. Considera que la falta de métricas impide comprender lo que se está perdiendo.

Nicolás Ardito Barletta obtuvo un Doctorado en Economía de la Universidad de Chicago, en Estados Unidos. Presidente de la República de Panamá (1984-1985). Con una larga carrera al servicio público, ocupó altos cargos en entidades gubernamentales. También fue vicepresidente del Banco Mundial para Latinoamérica y el Caribe, y director del Departamento de Relaciones Económicas de la Organización de Estados Americanos. Fue Fundador del Banco de Exportación Latinoamericano (BLADDEX) y del CNC. Es presidente de la firma consultora Asesores Estratégicos.

Es importante, para posteriores análisis revisar las actividades que se pueden incluir, conforme a la disponibilidad de información estadística oficial y comparable. Para el análisis de este documento se decidió utilizar las actividades identificadas en el estudio

² Comunicación personal, 6 de mayo de 2020.

³ Comunicación personal, 7 de mayo de 2020.

⁴ Comunicación personal, 5 de mayo de 2020.

realizado por Intracorp y Asesores Estratégicos (2006) ya que se obtuvo información sobre éstas que permiten realizar la aproximación del aporte del conglomerado del Canal.

2. ¿Cómo cuantificar el aproximado del aporte del Conglomerado?

La economía de Panamá es impactada no solo por los ingresos generados por el Canal, sino también por el aporte de las actividades relacionadas a él. Para este estudio, se calculó un aproximado del aporte del conglomerado del Canal utilizando algunos indicadores que nos permitieron llegar a cuantificarlo. Dado que se mantiene la limitación de los datos que impiden contar con una clara definición del valor agregado del PIB por lo cual, se utilizaron las exportaciones netas del Conglomerado y el aporte del Canal en la economía nacional.

Es importante señalar que se tomaron las exportaciones netas, como elemento para la estimación, ya que “las exportaciones del Conglomerado se dan en términos de valor agregado, lo cual equivale a su suma neta al PIB” (INTRACORP y Asesores Estratégicos, Estudio del Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional, 2006, p. I-28), siguiendo esta línea y también asumiendo que dichas exportaciones se van a utilizar en la economía nacional en concepto de consumo local (final e intermedio), impuestos (ingresos gubernamentales), salarios, y utilidades e inversión.

Para la aproximación del aporte del Conglomerado del Canal, se utilizaron las siguientes variables:

- Para las exportaciones netas del Conglomerado
 - Turismo del Conglomerado. El gasto de los viajeros (personales y negocios)
 - Transporte aéreo. Incluye boletos, exceso de equipaje, fletes y otros
 - Ingresos por peajes de la ACP
 - Reexportaciones netas de la Zona Libre de Colón
 - Ingresos por servicios portuarios
 - Ingresos marítimos de la ACP
 - Ingresos por transporte de correspondencia (correos) y servicios de telecomunicaciones
 - Servicios bancarios excluyendo seguros
 - Bienes adquiridos en puerto (petróleo, otros combustibles, lubricantes y aprovisionamiento de buques, aeronaves y otros medios de transporte)

- Para el aporte del Canal a la economía nacional
 - Aportes directos al Estado (Excedentes y Derecho por tonelada neta y tasa por servicios públicos)
 - Aportes indirectos a otras entidades del Estado (Impuesto sobre la renta y seguro social y educativo)
 - Aportes indirectos a la economía (Compras de bienes y servicios y pagos locales, y Salarios netos)

Considerando las exportaciones netas y los diversos aportes que el Canal realiza a la economía nacional, se preparó el siguiente cuadro donde se muestra el valor del impacto del Conglomerado del Canal.

Tabla 1. Aproximación del Impacto del Conglomerado del Canal en la Economía. Años seleccionados (en millones de balboas)

Actividad	2010	2014	2017	2018	2019
Turismo del Conglomerado	1,278.5	2,730.6	3,501.4	3,434.4	3,109.0
Carga Aérea	596.1	1,523.1	1,811.1	1,937.2	2,039.9
Canal (Peajes)	1,510.9	1,920.4	2,316.4	2,512.8	2,665.9
Zona Libre de Colón	1,168.1	1,894.0	1,229.3	1,035.2	1,158.7
Servicios Portuarios	567.9	865.8	1,059.6	1,077.1	1,118.5
Servicios Marítimos	354.5	420.5	480.0	481.2	508.0
Telecomunicaciones	255.9	290.3	319.2	319.6	327.2
Centro bancario	132.5	8.0	8.5	-64.9	14.3
Venta de Combustibles a Barcos	1,425.2	-494.7	-434.0	-585.0	-472.4
Total de las Exportaciones Netas (A)	7,289.6	9,158.0	10,291.6	10,147.8	10,469.1
Aporte del Canal a la Economía Nacional (B)	1,641.0	2,717.7	2,764.0	2,773.0	2,889.0
Conglomerado del Canal (A+B)= (C)	8,930.6	11,875.7	13,055.6	12,920.8	13,358.1
% del PIB Corriente (C/PIB)	30.3	23.8	21.0	19.8	20.0

Fuente: Elaboración propia con datos del INEC y ACP

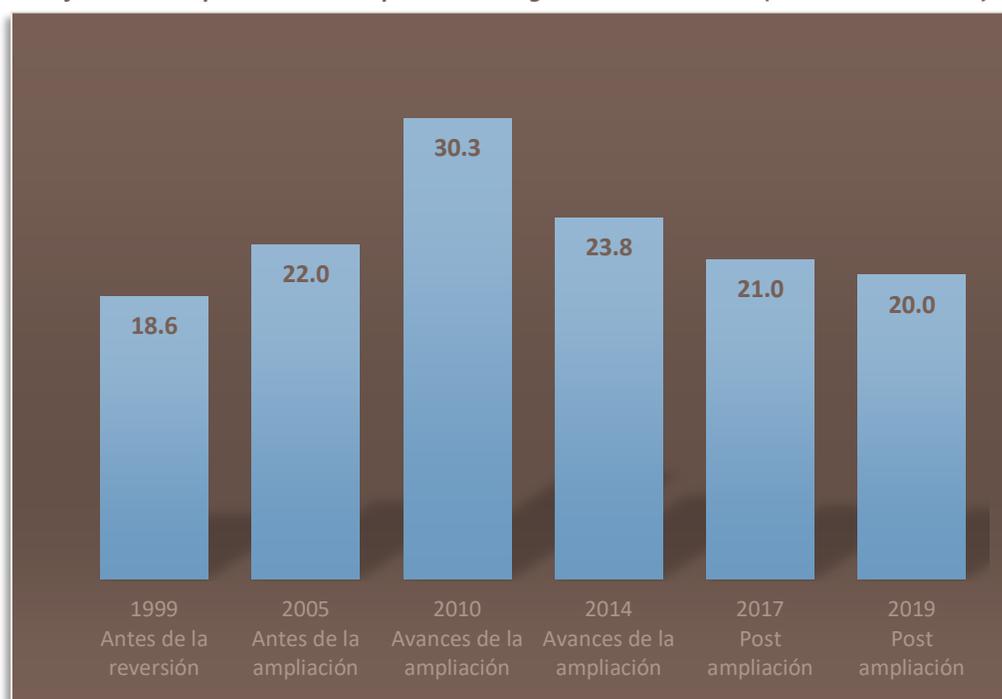
Nota: El último renglón está expresado en porcentaje.

Los aportes del Conglomerado del Canal, compuestos por las exportaciones netas y el aporte del Canal a la economía nacional, han mostrado un incremento al comparar el año 2010 con el año 2019, representando un aumento de 49.6%. Las exportaciones netas crecieron 43.6% mientras que el aporte del Canal a la economía nacional creció en 76.0%

En el año 2019, el aporte del Conglomerado del Canal fue aproximadamente de B/.13,358.1 millones, que representó el 20.0% del PIB, esto deja en evidencia que el conglomerado tiene un aporte importante en la economía panameña. Destaca que las exportaciones netas representan el 78.4% de dicho aporte, lo que demuestra que como conglomerado se logra un mayor impacto.

Por otro lado, en la Gráfica 1 se muestra el comportamiento del aporte del Conglomerado relacionado con el Producto Interno Bruto (PIB) a precios corrientes, en donde se refleja que el aporte del conglomerado fue creciendo en los primeros años, pero ha reflejado una menor participación. Esto se puede explicar porque la economía panameña se ha diversificado y los motores de crecimiento han cambiado, así como la relevancia del Conglomerado que genera y atrae oportunidades de inversiones productivas que son reflejadas en otros sectores.

Gráfica 1. Valor porcentual del aporte del Conglomerado del Canal (años seleccionados)



Fuente: Elaboración propia con datos de la CEPAL, ACP y estimaciones del CNC

Nota: Los datos de los años 1999 y 2005 son obtenidos del documento El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe, producido por la CEPAL y la ACP en el año 2007 y 2008.

La participación en el PIB no resta importancia al Conglomerado del Canal y a las inversiones que se han hecho específicamente en el Canal de Panamá. Definitivamente la ampliación del Canal fue necesaria para mantener al país competitivo a nivel mundial, y aunque la economía se ha desacelerado en la última década, el aporte del Conglomerado (en valores absolutos) ha aumentado, lo que deja una vez más en evidencia su relevancia para la economía del país.

En adición a la estimación del aporte del Conglomerado del Canal a la economía, también se analiza el aporte de él a las exportaciones, el empleo y los ingresos del gobierno.

Aporte medido por el impacto en las exportaciones

Las actividades inherentes al Conglomerado del Canal se consideran exportaciones de bienes y servicios que generan “dinero de alto poder” y que fluye a la economía panameña de variadas formas.

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

Sobre el aporte a la economía, el Dr. Nicolás Ardito Barletta nos recuerda que gran parte de las exportaciones panameñas son eminentemente de servicios, lo cual es positivo pues le da estabilidad

a la economía. Además, la posición geográfica es un complemento al tamaño de mercado, donde la competitividad se basa en 4 grandes pilares: la conectividad marítima, conectividad aérea, conectividad de las telecomunicaciones, y el centro bancario y financiero. Esos cuatro elementos caracterizan a la economía moderna de Panamá. Añade que, comprendiendo lo anterior, el Conglomerado del Canal alcanza un importante porcentaje del PIB. Las principales exportaciones de servicios son: el Canal, la ZLC, los puertos, el centro bancario, el turismo, por mencionar algunos.

El comercio internacional es importante para todos los países. Los países en vías de desarrollo y pequeños, como Panamá, necesitan exportar sostenidamente para poder generar ingresos y así importar los productos que se necesitan, ya sea porque no se producen o porque no se pueden producir bien, debido que se es competitivo ni eficiente y por también por las limitaciones de su mercado. ¿Por qué es importante para Panamá exportar? Para generar divisas, pagar el servicio de la deuda externa y mejorar la productividad de sus recursos produciendo mayores volúmenes exportables a mercados más grandes.

El país ha experimentado mayores crecimientos precisamente cuando más ha exportado, como en la década de 1960: las exportaciones crecieron en promedio 13% anual y la economía creció 8% al año. Posteriormente, el crecimiento experimentado por Panamá fue liderado por exportaciones de servicios del Canal, de la Zona Libre, de los puertos, del turismo, de bienes agroindustriales y de la pesca y también por la dinámica de la construcción, esta última, en parte, estimulada por ventas a extranjeros. En la última década, las exportaciones crecieron en promedio en 12% y la economía se expandió en promedio un 6%.

En los últimos cinco años, el 95% de las exportaciones son servicios, siendo los principales los generados por el Canal, la Zona Libre, el turismo, los puertos, los servicios bancarios y los servicios aéreos. El otro 5% son exportaciones de bienes principalmente provenientes de la pesca, agropecuarios e industriales.

Se ha observado que Panamá es más competitivo para exportar en toda la gama de servicios que se genera en la Región Interoceánica, muchos de ellos relacionados con el Canal y de ahí la relevancia que tiene esta vía y todas las actividades relacionadas. El Conglomerado generó al 2019, el 69.2% de las exportaciones totales del país (cuando en 1999 era el 41.2%), siendo un elemento fundamental para el crecimiento y desarrollo del país.

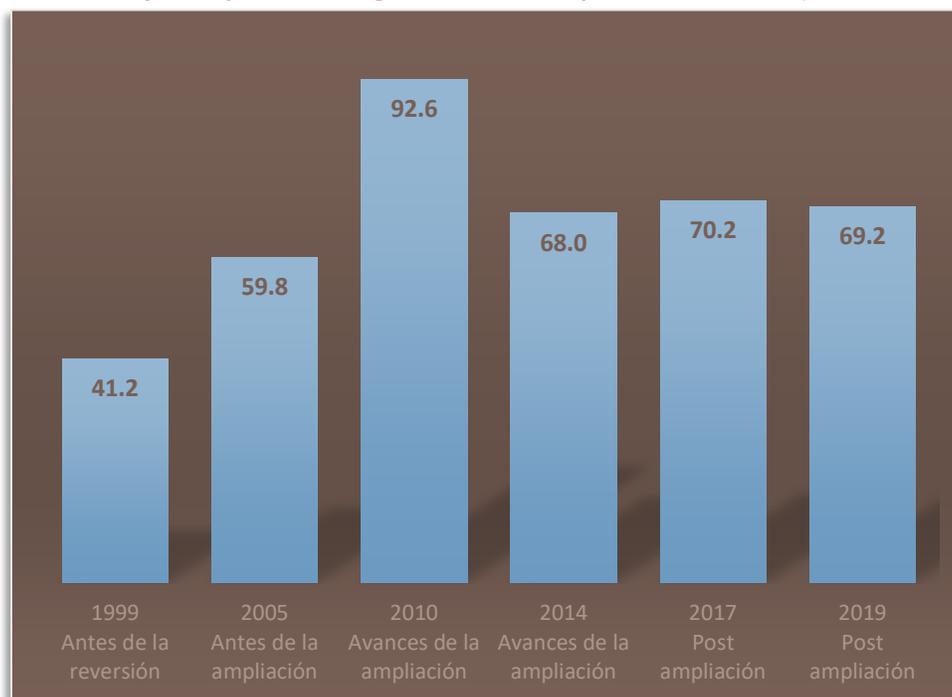
Es importante señalar que el aumento del volumen de tráfico por el Canal y las mayores interconexiones con los puertos del mundo, con tráfico más frecuente, mejoraron las ventajas competitivas de la posición geográfica para toda la variedad de actividades de transporte y logística, de servicios intermodales, de comercio, servicios marítimos y turismo, de transformación de carga, de servicios financieros, legales y de telecomunicaciones, entre otros. Como resultado, las exportaciones del país aumentaron.

Lo antes explicado, dio como resultado:

- Los ingresos de la ACP y su contribución al Gobierno Nacional aumentarán rápidamente

- Las contribuciones de las exportaciones del conglomerado a la economía crecieron mucho más rápido
- Las actividades del conglomerado crecieron y se establecieron nuevos servicios contribuyendo al crecimiento y generando empleo.

Gráfica 2. Porcentaje del aporte del Conglomerado a las exportaciones totales (años seleccionados)



Fuente: Elaboración propia con datos de la CEPAL, ACP y estimaciones del CNC

Nota: Los datos de los años 1999 son obtenidos del documento El Canal de Panamá en la Economía de América Latina y el Caribe, producido por la CEPAL y la ACP en el año 2007 y 2008

Aporte a través del empleo

El Canal de Panamá es una gran fuente de generación de empleo, y por sí solo ocupa alrededor de 10 mil personas y este propicia también un efecto que impacta a todo el Conglomerado.

Para el año 1999, en el estudio El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe, producido por la CEPAL y la ACP (2009), se estimó que generaba más de 190,000 personas ocupadas tanto en la empresa privada y el gobierno, así como por cuenta propia. Como el comercio mundial y la actividad económica del país comenzó a dinamizarse cada año que transcurría, para el año 2005, ya se estimaba que más de 293,000 panameños están ocupados en actividades del Conglomerado, representando el 23.1% del mercado laboral.

Para este trabajo realizó una estimación de la fuerza laboral generada por el Conglomerado del Canal para los años 2010, 2014, 2017 y 2019. Dicha estimación⁵ dio como resultado 315,395 personas ocupadas en 2010 y 352,749 personas ocupadas en 2019, representando el 21.7% y el 18.4% de la fuerza laboral respectivamente para los años indicados.

Hay que destacar que el empleo generado es, en su mayoría, por el efecto de las exportaciones del Conglomerado en la actividad de toda la economía. Por lo tanto, el Conglomerado como fuente de exportaciones, es uno de los principales motores de crecimiento económico y de empleo que tiene el país.

Además, si comparamos el aporte del Conglomerado en el mercado laboral antes y después de la ampliación del Canal como se muestra en la Gráfica 3, podemos observar una disminución en la representatividad del Conglomerado en la fuerza laboral. Esto quizás, a la baja del comercio mundial que se ha venido dando en los últimos años y por el dinamismo de otras actividades de la economía panameña que no están vinculadas al Conglomerado. Además, el aumento de productividad e incorporar nuevas tecnologías para ser más competitivos puede reducir un poco la representatividad de fuerza laboral.

Gráfica 3. Comparativo del aporte presentado del Conglomerado al empleo (años seleccionados)



Fuente: Elaboración propia con datos de la CEPAL, ACP y estimaciones del CNC.

Nota: Los datos de los años 1999 y 2005 son obtenidos del documento El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe, producido por la CEPAL y la ACP en el año 2007 y 2008.

Aporte a los Ingresos del Gobierno

Es un dato conocido que el Canal por sí solo aporta una cantidad relevante al Tesoro Nacional y que gira en torno al 16% (datos al 2019). Siendo así, consideramos importante conocer cuál es la

⁵ Se utilizaron datos: de la Encuesta Continua de Hogares (actividades: hoteles y restaurantes, información y comunicaciones, actividad financiera y seguros), cifras ACP, ZLC, AMP y el documento Beneficios del Transporte Aéreo en Panamá de The Oxford Economics.

contribución total del Conglomerado del Canal al Estado panameño a través de los aportes directo, paralelos e inducidos.

Para llegar a esa aproximación se utilizaron los siguientes supuestos:

- Aportes directos al Estado (Excedentes y Derecho por tonelada neta y tasa por servicios públicos)
- Aportes indirectos a otras entidades del Estado (Impuesto sobre la renta y seguro social y educativo)
- Aportes indirectos a la economía (Compras de bienes y servicios y pagos locales, y Salarios netos). Se asume que se utilizan en consumo en la economía pagando el 7% del ITBMS
- Las exportaciones del Conglomerado (descritas en la Tabla 1, excluyendo el peaje del Canal que ya están contabilizados en los aportes directos) donde se asume que de esas exportaciones un 40% se utiliza como costos operativos de sueldos y salarios, y de esos sueldos y salarios las deducciones laborales de seguros educativo y social e impuestos sobre la renta hace un total del 45% entre lo que paga la empresa y el trabajador que van directamente a las arcas del Estado.
- De las exportaciones mencionadas en el punto anterior, se asume que un 20% sean de utilidades de las empresas, que pagarían un Impuesto sobre la Renta (I/R) del 25% de sobre la ganancia.
- La sumatoria de todos los puntos mencionados representaría un aproximado de valor de los ingresos del gobierno provenientes del Conglomerado del Canal.

Para ilustrar mejor, en la Tabla 2 se muestra el detalle de cada variable y su cálculo comparando diferentes años. Los resultados indican que el Conglomerado, en 20 años, ha aumentado los aportes a los ingresos del gobierno en B/.3,246 millones, es decir, se ha incrementado en 500%.

Los datos del año 1999 son obtenidos del documento El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe, producido por la CEPAL y la ACP en el año 2007 y 2008. El dato del total de ingresos al Gobierno del año 2005 es obtenido de la Tabla 10 del documento Estudio del Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional: Parte I-Volumen III Post-Transferencia 2000-2025. Abril 2006.

En cuanto a su relación con los Ingresos Totales del Sector Público No Financiero (SPNF), pasó de 28.6% en 1999, a un 36.2% en el 2010, y 31.5% en el año 2019. Ellos refleja lo significativo de las actividades del Conglomerado en la obtención de los recursos que necesita el gobierno para operar y, además, le brinda la capacidad de inversión y de generar bienestar social.

Tabla 2. Cuadro Aproximación y Comparación del Aporte del Conglomerado del Canal en Ingresos al Gobierno (años seleccionados, en millones de balboas)

Detalle	1999 Antes de la reversión	2005 Antes de la ampliación	2010 Avances de la ampliación	2014 Avances de la ampliación	2017 Post ampliación	2019 Post ampliación
Aportes directos al Estado 1/			814.7	1,030.7	1,650.0	1,786.0
Aportes indirectos a otras entidades del Estado 1/			137.2	169.4	217.0	226.0
Total			951.9	1,200.1	1,867.0	2,012.0
Aportes indirectos a la economía 1/			689.1	1,517.6	897.0	877.0
Consumo 7% ITBMS 2/			48.2	106.2	62.8	61.4
Exportaciones Conglomerado 2/			5,778.7	7,237.6	7,975.1	7,803.2
Sueldos y Salarios 2/			2,311.5	2,895.0	3,190.1	3,121.3
Deducciones 2/			1,040.2	1,302.8	1,435.5	1,404.6
Utilidades 2/			1,155.7	1,447.5	1,595.0	1,560.6
I/R 2/			288.9	361.9	398.8	390.2
Total de Ingresos al Gob.	622.1	1,140.4	2,329.2	2,971.0	3,764.1	3,868.1
Ingresos Totales SPNF	-	3,174.8	6,432.8	10,701.0	12,442.0	12,285.8
% de los Ingresos Totales SPNF	28.6	35.9	36.2	27.8	30.3	31.5

Fuente: Elaboración propia con datos del INEC, ACP y MEF.

Notas: 1/ Datos de la ACP. 2/ Datos estimados por el CNC.

Otras mediciones

El especialista Rubén Lachman en entrevista con el CNC informó que en el estudio del Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional (2006) antes citado, se utilizaron dos metodologías para calcular el aporte del Conglomerado, una con un modelo de equilibrio general y la otra con una matriz de insumo-producto. Al pasar del tiempo, él decidió utilizar la segunda al ser la metodología que permite medir relaciones intersectoriales, entre otros aspectos. Hubo una bifurcación de la metodología.

Comentó, además, que se han realizado estudios similares para sectores involucrados a título privado y por iniciativa propia, en los que se utilizó la metodología que aplica la matriz insumo-producto, ya que es la que mejor permite medir el desarrollo y potencial de un clúster y más si se está produciendo las relaciones deseadas. Pero indicó también que, al ser iniciativas privadas, no se le ha dado seguimiento ni se han actualizado, pues no se cuenta con una institucionalidad que busque este tipo de estudios en función del Conglomerado donde se integren todos los sectores.

En la presentación del Estudio de Impacto Económico preparado por Intracorp para la Cámara Marítima de Panamá (realizada en el 2014), Lachman indicaba que el cálculo sobre el aporte del sector marítimo al país (2014) es:

- impacto total de la logística para el comercio mundial: 33.5%,
- al empleo nacional: 17.1%,
- sobre el ingreso del gobierno a nivel nacional: 14.5%.

3. ¿Cuál es el efecto multiplicador?

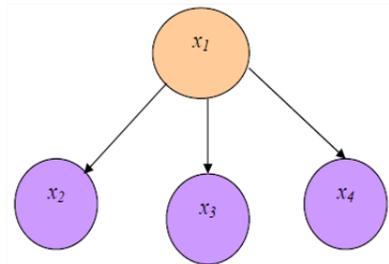
Tal como indica el Estudio del Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional (2006), la contribución de las actividades del Conglomerado a la economía nacional proviene de la exportación de bienes y servicios que generan divisas. Esas divisas o dinero de “alto poder” se inyecta en la economía de diferentes maneras, tales como salarios, la compra de bienes y servicios y el pago de cuotas e impuestos al gobierno nacional y local. Al circular el dinero dentro de la economía, produce un efecto multiplicador al generar demandas de otros bienes y servicios.

El efecto multiplicador es el impacto inmediato de la primera ronda sobre la economía, como también los efectos secundarios (multiplicadores) que ocurren como demandas secundarias de bienes y servicios creadas por las contribuciones iniciales. Es decir, que por cada balboa de exportación que genera el Conglomerado, tiene un efecto multiplicador que genera B/.1.27 en la actividad económica doméstica.

En ese estudio, se hace una relación de la interconexión y los efectos directos e indirectos que se producen dentro de las actividades del Conglomerado del Canal y lo explican de la siguiente manera:

Las ilustraciones 2, 3, 4 y 5 tratan de explicar que: suponiendo que el elemento del Conglomerado es X^1 creció debido a factores exógenos que determinan su demanda; de manera directa este crecimiento conduce al crecimiento de los elementos x^2 , x^3 y x^4 , tal como aparece en la Ilustración 2. Luego, dado que estos otros elementos crecieron, podrían hacer que otros elementos que dependen de ellos crezcan; entonces, x^2 le da impulso a x^3 , este a x^4 , y este a x^5 y a x^1 (ver Ilustración 3).

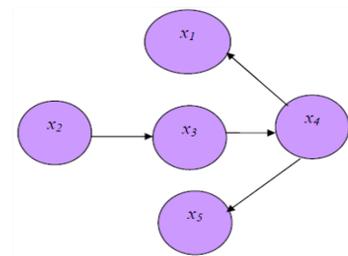
Ilustración 2 Efectos Directos del Conglomerado



Fuente: Intracorp/Asesores Estratégicos

Nótese que, curiosamente, tal como aparece en la Ilustración 4, x^3 y x^4 recibieron en total un doble impulso, el de x^1 y el de x^2 para el caso de x^3 y el de x^1 y x^3 para el caso de x^4 . Pero nótese que aun más curioso, que x^1 terminó recibiendo un impulso indirecto que viene del impulso inicial que les dio a algunos elementos.

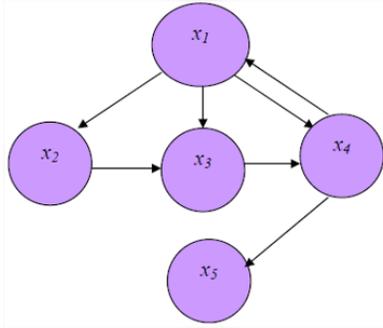
Ilustración 3 Efectos Indirectos del Conglomerado



Fuente: Intracorp/Asesores Estratégicos

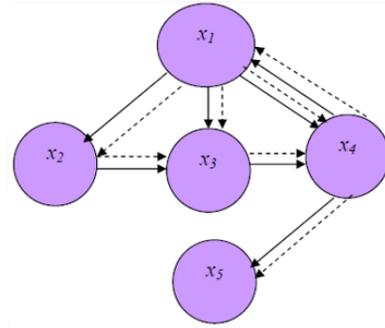
La misma Ilustración 4 muestra los efectos directos e indirectos del crecimiento del elemento x^1 sobre el resto de los elementos; sin embargo, esté consciente de que no es el fin de ellos porque dado que x^1 recibió un impulso nuevamente, entonces toda la cadena de efectos directos e indirectos se repite tal como aparece en la Ilustración 5; este proceso termina solamente cuando el impulso inicial se extingue completamente tal como ocurre en el péndulo de un reloj.

Ilustración 4 Efectos Directos e Indirectos del Conglomerado



Fuente: Intracorp/Asesores Estratégicos

Ilustración 5 Efectos Directos e Indirectos del Conglomerado con segundo impulso

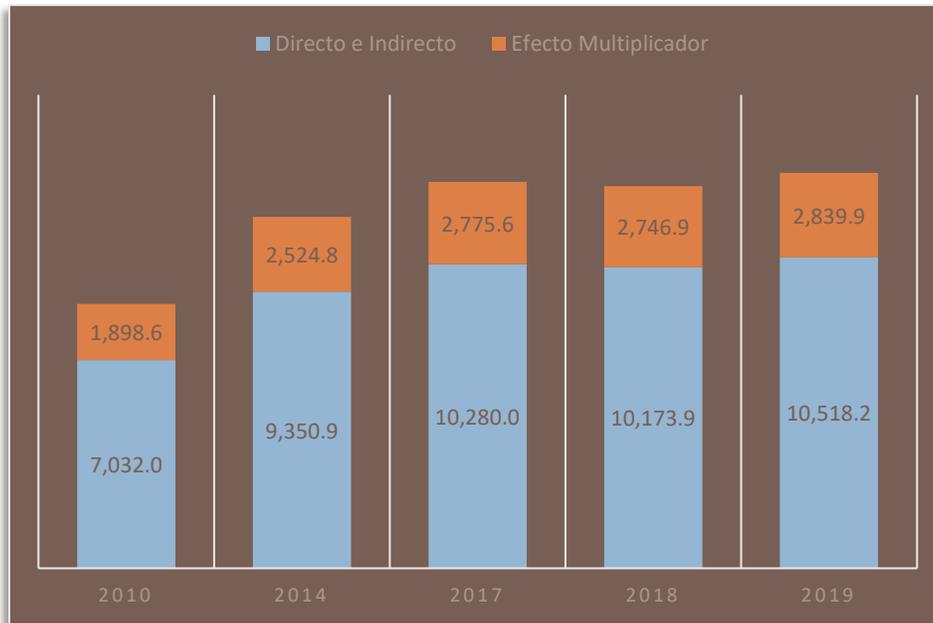


Fuente: Intracorp/Asesores Estratégicos

El calcular todos los efectos producidos por un Conglomerado es una tarea compleja que requiere mucha información. Para este estudio, y ante la falta de profundidad en la información disponible, se ha realizado una aproximación utilizando el efecto multiplicador del Conglomerado calculado en el Estudio del Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional (2006) el cual es de 1.27⁶ y utilizando el aporte estimado por el CNC para cuantificar el valor del Conglomerado con o sin efecto multiplicador.

En la Gráfica 4, se muestra cuanto es el impacto del Conglomerado en millones de dólares y se desagrega a su vez, la parte del efecto multiplicador en la economía nacional.

Gráfica 4. Impacto Directo e Indirecto del Conglomerado a la Economía Nacional (en millones de balboas)



Fuente: Elaboración propia con datos del Estudio del Impacto del Canal, INEC y ACP.

⁶ El Dr. Nicolás Ardito Barletta, sobre el efecto multiplicador, señala que no necesariamente ha aumentado debido al incremento de los aportes del Canal.

En la Tabla 3, se puede apreciar el monto del impacto total con efecto multiplicador y cuánto es sin efecto multiplicador. Dado el efecto multiplicador, las actividades del Conglomerado del Canal aportan más de B/.13 mil millones al país, reflejando la importancia del Canal de Panamá en la economía doméstica.

En el trabajo de investigación para este estudio, no se identificó que se hayan realizado otras estimaciones sobre el efecto multiplicador del Conglomerado. Ello requeriría la actualización de la matriz insumo-producto, alineado a la real disponibilidad de datos y el manejo que le den las entidades encargadas de las estadísticas oficiales.

Tabla 3. Impacto del Conglomerado con y sin Efecto Multiplicador (en millones)

Años	Con efecto	Sin efecto
2010	8,930.6	7,032.0
2014	11,875.7	9,350.9
2017	13,055.6	10,280.0
2018	12,920.8	10,173.9
2019	13,358.1	10,518.2

Fuente: Elaboración propia con datos del Estudio del Impacto del Canal, INEC y ACP.

Hasta donde se ha investigado el valor de 1.27 sigue siendo una referencia pues no se ha vuelto a calcular y no hay un sustento lo suficientemente robusto para poder decir que este número ha cambiado.

4. ¿Es competitivo el sector logístico?

El medir la competitividad del sector logístico en el cual se desarrolla el Conglomerado del Canal de Panamá, es un recurso útil pues, como cita la frase, “Lo que no se mide no se controla; lo que no se controla no se mejora” por lo que resulta valioso el poder medir y comparar el desempeño del país con el objetivo de poder mejorar e implementar las acciones que pueden permitir elevar su competitividad y productividad.

Para esta medición y comparación se han identificado como referentes el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial y Índice de Conectividad Marítima de UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development).

Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial

El Índice de Desempeño Logístico del 2018 (último disponible y se realiza cada dos años) analizó el desempeño en esta área en 160 países. El LPI (Logistic Performance Index, por sus siglas en inglés) es una herramienta de evaluación comparativa creada para ayudar a los países a identificar los desafíos y las oportunidades que enfrentan en su desempeño en logística comercial y lo que pueden hacer para mejorar ese desempeño.

El puntaje internacional, que es un promedio ponderado del país, utiliza seis dimensiones claves para comparar el desempeño de los países. Esas dimensiones son:

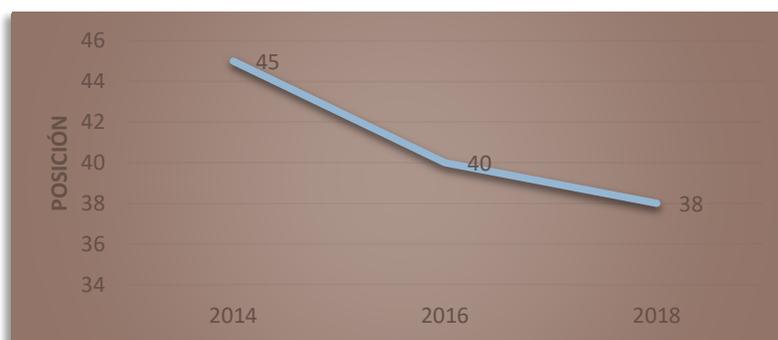
1. Eficiencia del proceso de despacho (es decir, velocidad, simplicidad y previsibilidad de los trámites) por parte de las agencias de control fronterizo, incluidas las aduanas;
2. Calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte (por ejemplo, puertos, ferrocarriles, carreteras, tecnología de la información);
3. Facilidad de organizar envíos a precios competitivos;
4. Competencia y calidad de los servicios logísticos (por ejemplo, operadores de transporte, agentes de aduanas);
5. Capacidad para seguimiento y localización de envíos;
6. Puntualidad de los envíos para llegar a destino dentro del tiempo de entrega programado o esperado.

Los primeros 10 lugares en la clasificación mundial lo ostentan: Alemania, Suecia, Bélgica, Austria, Japón, Países Bajos, Singapur, Dinamarca, Reino Unido y Finlandia. Para América Latina, lideran el ranking regional: Chile, Panamá, México, Brasil y Colombia.

Resultados de Panamá

Panamá ocupa la posición 38 en la clasificación internacional. Al analizar las últimas tres mediciones (2018, 2016 y 2014) se puede observar que Panamá ha ganado posiciones, logrando recortar 7 puestos.

Gráfica 5. Posición de Panamá en el Índice de Desempeño Logístico



Fuente: Banco Mundial

No obstante, al observar el puntaje general, el mismo fue menor que el del 2016, dejando claro que no hay que sentirse “cómodos” sino que se debe seguir mejorando para no perder competitividad. En el factor de despacho se muestra el menor puntaje de todos los elementos analizados, representando una oportunidad de mejora para el sector. En elementos como infraestructura, envíos internacionales y puntualidad se registran pérdidas de puntajes, por lo que son áreas que se deben atender.

Tabla 4. Resultado Detallado de Panamá en el Índice de Desempeño Logístico

Año	LPI		Despacho		Infraestructura		Envíos Internacionales		Competencia logística		Rastreo		Puntualidad	
	Pos	Pje	Pos	Pje	Pos	Pje	Pos	Pje	Pos	Pje	Pos	Pje	Pos	Pje
2018	38	3.28	45	2.87	42	3.13	34	3.31	35	3.33	36	3.4	46	3.6
2016	40	3.34	42	3.13	38	3.28	16	3.65	45	3.18	63	2.95	41	3.74
2014	45	3.19	40	3.15	52	3.00	47	3.18	68	2.87	37	3.34	42	3.63

Fuente: Banco Mundial

Nota: “Pos” es Posición y “Pje” es Puntaje.

Índice de Conectividad Marítima de UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)

El Índice de Conectividad Marítima es un indicador que busca capturar el nivel de integración de un país costero a las redes globales de las líneas navieras, ya que el acceso de un país hacia los mercados internacionales dependerá mayormente en su conectividad de transporte (específicamente, en los servicios de exportaciones e importaciones de las líneas navieras).

Este índice analiza a 178 países, considerando cinco componentes principales:

1. Cantidad de naves
2. Capacidad contenerizada combinada total
3. TEU de la de nave con mayor tamaño
4. Cantidad de servicios brindados

5. Cantidad de empresas que proveen servicios de líneas navieras de/hacia a los puertos del país. Para el 2019 se incluye un nuevo componente “número de países-pares con conexión directa; puede incluir paradas, pero sin requerir transbordo”.

Resultados de Panamá

La UNCTAD presenta los resultados generales, donde se aprecia no solo la posición internacional sino también el puntaje general. Se observa al comparar el 2014 y el 2019, que se han ganado 3 posiciones. Es interesante analizar que, aunque en el año 2016 ocupamos el escaño 25 (el más competitivo del periodo observado), el puntaje obtenido por Panamá es mayor. Esto refleja que hay otros países que está compitiendo por ser mejores en esta área y que el mejoramiento continuo debe implementarse para no quedarnos rezagados.

Tabla 5. Resultados para Panamá del Índice de Conectividad Marítima

Panamá	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ranking	33	29	25	27	29	30
Puntaje	41.67	44.15	48.19	47.39	50.06	48.94

Fuente: UNCTAD.

Una visión más allá de los índices

Los índices permiten comparaciones internacionales y exponen elementos positivos y por mejorar que se tienen como país en distintas áreas. Expertos conocedores del Canal y las actividades vinculadas a éste aportan insumos para impulsar mejoras a la competitividad del Conglomerado.

Según el Dr. Nicolás Ardito Barletta⁷, “la logística es el futuro de la economía panameña”. Panamá ha sido un punto que permite desarrollar la logística, la principal limitación es la educación (cantidad, calidad, cobertura y pertinencia) para que los panameños puedan tomar ventaja de las oportunidades que ofrece el desarrollo del sector. También los trámites y servicios que se prestan a la mercancía en tránsito deben ser simplificados.

Por otro lado, hay distintas entidades cada una con su ley (Zona Libre de Colón, Zonas Económicas Especiales, ACP y la Autoridad Nacional de Aduanas) por lo que es conveniente integrar todas estas “islas” que tienen leyes especiales en una unidad única encargada de la logística a través de Panamá. En años anteriores se conformó el Gabinete Logístico, lo que representa un avance para que todos los participantes se comuniquen entre sí.

Rubén Lachman por su parte, señala que Panamá tendría una ventaja competitiva mayor si logra consolidar el desarrollo de un clúster de logística que le sirva al comercio mundial. Es importante contar con la métrica, para que en base a datos sólidos, concretos y científicos se puedan tomar las decisiones. Los datos del aporte del turismo están al 2013, los del sector marítimo 2014, es decir, hay una situación compleja con la disponibilidad de los datos. Lo anterior impide ver los cuellos de botella que la institucionalidad podía coadyuvar en solucionar. Comenta, adicionalmente, que los

⁷ Comunicación personal, 5 de mayo 2020.

costos de logística representan el 40% del costo del comercio al por mayor, mientras que para Estados Unidos está entre 8-9%, “no se es competitivo en lo que queremos ser”. Además, señala que los costos de logística interno son mayores que los de la logística internacional y esto le resta competitividad al país.

El economista José Sokol indica que se deben reducir significativamente los costos y tiempos que toman procesar los trámites con el Estado, así como la excesiva intervención de sindicatos en actividades que dependen del comercio internacional.

Por otro lado, es importante tomar en consideración el capital humano para desarrollar todas las actividades relacionadas con el Conglomerado. En el informe del Programa de Dimensión del Impacto del Canal en Panamá sobre la Economía del País (2012), se destaca que uno de los cuellos de botella es la escasez de mano de obra con el nivel necesario de habilidades. Sugiere, el informe citado, que se debe crear una estrategia nacional para hacer frente a las acciones que deben llevarse a cabo dentro del sistema de educación pública para mejorar la reserva de mano de obra. Esto debe incluir la participación del sector privado para que la educación pública coincida con la formación privada y los programas de educación. Dado que los cambios de un sistema educativo pueden tomar mucho tiempo para dar resultados, entonces la política de inmigración también debe ser examinada para asegurar que las habilidades críticas y los niveles salariales permitan a las empresas del clúster ser competitivas.

La Estrategia Logística Nacional de Panamá 2030, publicada en el 2017, implicó un importante proceso de colaboración y participación de los sectores público y privado vinculados a la Logística, así como la Academia. De allí surgieron diversos programas y proyectos para ejecutar sus estrategias siendo uno de esos proyectos el “Desarrollo del Recurso Humano”. Este proyecto involucra al Instituto Técnico Superior del Este (ITSE), el Centro de Investigación e Innovación de Georgia Tech y una Plataforma de Formación Logística con la participación del sector privado. El poder impulsar la implementación de esta importante estrategia permitirá ir mejorando la competitividad del capital humano.

CASO DE ÉXITO: EL SECTOR LOGISTICO DE SINGAPUR

Una pregunta siempre surge, ¿por qué nos comparamos con Singapur? Según entrevista realizada al experto Rodolfo Sabonge (comunicación personal, 6 de mayo 2020) quien es Ingeniero especialista en planificación estratégica con un Máster en Desarrollo Marítimo y miembro de la Junta Directiva de la Cámara Marítima de Panamá indicaba: “el compararnos con otros países que son muy diferentes a Panamá no es correcto”, y considera que Singapur es una economía similar a la panameña y representa un punto de comparación.

De acuerdo con Legiscomex de Colombia, Singapur es considerado un Centro Logístico de talla internacional gracias a su ubicación; adicionalmente es considerado como el corazón del sudeste asiático y cuenta con la conexión de las rutas más importantes del comercio mundial. Ese país, ha invertido para obtener una infraestructura de clase mundial y permite la conectividad entre todos los medios de transporte. Este país se encuentra posicionado entre los primeros 10 países más competitivos en el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial-2018.

Singapur tiene una ubicación geográfica estratégica, según cita el artículo “Cómo Singapur pasó de ser una isla pobre a uno de los países más ricos del mundo” de BBC. Esto le ha permitido estar en una ruta clave de comercialización entre gigantes como China, India y el sudeste asiático. Además, desde 1960 implementaron una serie de “programas de empleo y la construcción de viviendas sociales, una política social que fue de la mano de un estricto control de la vida privada y la supresión de libertades individuales”. Resultando con los años en altos niveles de educación, sanidad y competitividad económica, y la no tolerancia a la corrupción.

De acuerdo con el diario citado, Singapur cuenta con una población que habla diversos idiomas y que está capacitada, tiene instituciones fuertes y con ausencia de corrupción. Además, aplicó incentivos generosos a la inversión extranjera y firmo tratados de libre comercio con importantes países.

El Consejo de la Economía Futura (en inglés, Future Economy Council), ha contribuido con el proceso. Este comité fue creado en el 2016 e integrado por 30 expertos del Gobierno, sector académico y el sector privado, y se encarga de definir estrategias que buscan el éxito de su país ante un mundo en constante cambio. De esta forma logran planificar para llegar a sus objetivos y ajustar la estrategia acorde a la dinámica mundial.

Conforme a la opinión del Dr. Nicolás Ardito Barletta, por el tamaño de la economía, el desarrollo de Panamá debe ser tipo Singapur: hacia afuera, una economía exportadora que le permite importar lo que no somos capaces de producir y con la conectividad que permite aprovechar la posición geográfica.

Según el Informe No.8-Programa de Dimensión del Impacto del Canal en Panamá sobre la Economía del País, la Agencia Estadística de Singapur produce matrices insumo-producto cada cinco años y están interesados en desarrollarlas sobre una base anual. Su modelo es el más completo y abarca 152 sectores de productos de la economía. Ellos cuentan con una definición precisa del clúster logístico con sus actividades y desarrollan indicadores clave para su desempeño.

5. ¿Qué tan afectado se verá el Conglomerado del Canal por el COVID-19?

La situación originada por la pandemia del COVID-19 por la que atraviesa el mundo impacta e impactará el desempeño de las actividades económicas. El Conglomerado no escapa a ello. Las proyecciones de crecimiento de las economías a nivel mundial han sufrido revisiones, como es el caso del Fondo Monetario Internacional (FMI) que proyectó un crecimiento de 3.3% en 2020 y 3.4% para el 2021. No obstante, la afectación del COVID-19, obligó la revisión de las estimaciones, resultando en una “contracción de -3% en 2020, mucho peor que la registrada durante la crisis financiera de 2008–09” (Perspectivas de la Economía Mundial, abril 2020).

La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) actualizó sus estimaciones de crecimiento para la región de Latinoamérica, donde las proyecciones prevén una contracción regional promedio de -5.3% para 2020. Esta situación mundial afecta directamente al empleo, por lo que, la Organización Mundial del Trabajo (OIT), indicó que en los primeros tres meses del 2020 se perdieron unos 200 millones de empleos en todo el mundo.

La publicación de Capital Financiero del 10 abril de 2020, señaló que los aportes del Canal proyectados para este año podrían verse afectados por el impacto del coronavirus en Estados Unidos y por la lenta reactivación de las fábricas en China, los dos principales usuarios del Canal. Añade que la ACP había estimado aportes para el año fiscal 2020 “al Tesoro Nacional por B/.1,824 millones”, cifra que podría verse comprometida por el COVID-19.

Según un comunicado de la ACP (17 de abril de 2020), se indica que cerró la primera mitad del año fiscal 2020 (marzo) con 258.4 millones de toneladas (CP/SUAB), lo que significa que está por encima de lo presupuestado, pero sigue de cerca el impacto global que tendrá el COVID-19 en los próximos meses. Se indica también que la ACP está monitoreando y evaluando la evolución de la pandemia, mientras se asegura de que se utilicen los datos más actualizados para sustentar la toma de decisiones. Esto incluye la planificación basada en diferentes escenarios, así como el monitoreo cercano de varios factores que impulsan el comercio global, entre ellos: la relación comercial entre los Estados Unidos y China, la entrada en vigor de la norma IMO 2020, el precio del petróleo, la implementación de las medidas de conservación del agua y los ajustes de calado, así como las rutas alternativas que incluyen el Canal de Suez, el Cabo de Buena Esperanza y el transporte intermodal en los Estados Unidos.

Recientemente, Ricaurte Vásquez, administrador del Canal de Panamá, indicó al diario La Prensa (Conferencia virtual, Café con la Prensa, 29/5/20) que “Estamos comenzando a sentir el impacto de la situación en el tránsito”. Comentó que en abril se registró un tránsito de 1,022 (-169 buques de lo esperado) y en mayo pasaron por el Canal 915 buques. “Esto nos indica cuáles son los segmentos de mercado que se ven más afectados, el primero es el de pasajeros de cruceros”, seguido por el paso de carga rodante de vehículos y el transporte de gas.

Por su parte, el Consejo Empresarial Logístico de Panamá (COEL) indica que, según datos extraídos de la presentación El Coronavirus y su Impacto en la Economía de Panamá y el Mundo del Ministerio

de Economía y Finanzas- marzo 2020, el cierre parcial de puertos podría desacelerar la actividad logística a corto y mediano plazo, ya que representa cerca del 35% de las importaciones a granel seco por vía marítima.

Se añade a lo anterior, la suspensión de los vuelos locales e internacionales, así como los embarques y desembarques de cruceros, la afectación a la ZLC cuya actividad comercial a marzo 2020 (última cifra disponible) cayó en -17.5%, entre otras actividades del conglomerado que seguramente se verán afectadas por el COVID-19.

El Dr. Nicolás Ardito Barletta sobre la afectación del Conglomerado a causa de la pandemia, indica que efectivamente seremos impactados fuertemente. Las actividades de turismo se están viendo afectadas duramente, y recordó que muchas empresas utilizan a ZLC como un centro de distribución regional, la cual también se afectara con la situación del comercio mundial. Sin embargo, considera que, a pesar de los efectos, la expansión del Canal ha abierto nuevas oportunidades.

Además, comenta que, aunque existen riesgos por la situación política entre China y Estados Unidos, es positivo que empresas de China apuesten por seguir moviendo sus mercancías (exportar) ya que dicho país, es uno de los principales socios de la ZLC.

Sobre este tema, el especialista en temas logísticos Rodolfo Sabonge, indicó que para comprender el impacto del COVID-19 sobre el sector logístico, hay que identificar el “driver” que tiene el sector marítimo panameño y es que este funciona de acuerdo con la economía mundial y al comercio internacional.

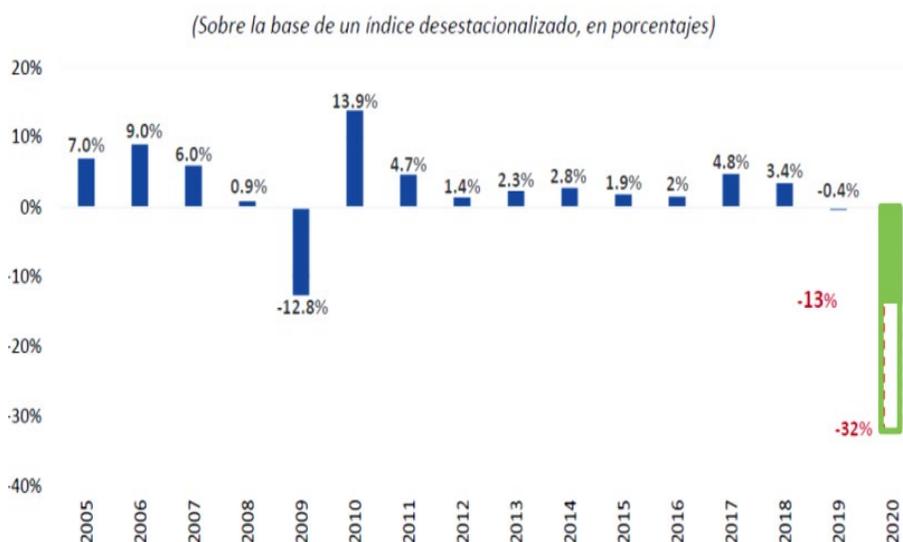
En ese sentido, existen ya pronósticos sobre cómo se afectará la económica mundial y los posibles escenarios del comercio para lo que resta del año. La Organización Mundial del Comercio, a través de su director general Roberto Azevedo (en rueda de prensa virtual, INFOBAE, 9 de junio de 2020) estima que el comercio mundial se contraerá entre un -13% y -32% (véase Gráfica 6) y "Ante la que podría ser la recesión más profunda o el revés económico más grave de nuestra existencia, debemos utilizar todos los motores potenciales de un crecimiento duradero para revertir la situación".

Por otro lado, en una presentación realizada por Sabonge en el Foro Virtual Retos de la Industria Marítima ante la Pandemia del COVID-19 (29-30 de abril de 2020) de la Universidad Marítima de Panamá y la Cámara Marítima de Panamá, destacó que la pandemia tendrá un impacto en la economía mundial. Entre otros elementos será afectada por la reducción de la oferta de China, la reducción de la demanda (Estado Unidos, Unión Europea y el resto del mundo), caída en el precio de los *commodities*, empeoramiento de las condiciones financieras mundiales y la menor demanda de turismo y transporte de personas. Todos esos aspectos incidirán en el empleo, pobreza y desigualdad y en el Producto Interno Bruto.

Destacó Sabonge que el principal riesgo es no hacer nada y pensar que todo va a regresar a la “normalidad”, ya que nada regresará a la “normalidad” del pasado pues el COVID-19 seguirá con nosotros. Identificó, además, oportunidades en buscar la forma de aprovechar nuestra posición geográfica dentro de los nuevos parámetros de “normalidad”. La forma de hacerlo será ajustando la propuesta de valor a los protocolos de salud e higiene y a las nuevas realidades sobre oferta y demanda. Comprender mejor las implicaciones que tiene la nueva “normalidad” en las cadenas de

suministro globales. Modernizando y adecuando la tecnología para mejorar la transparencia, confiabilidad y calidad de servicio. Cambiando radicalmente la institucionalidad en torno a la planificación y gestión del Hub Logístico (eliminar barreras, homologar procesos, adecuar infraestructura, mejorar condiciones para atraer inversión).

Gráfica 6. Volumen de Comercio Mundial de Bienes: Tasa de Variación Interanual (2005-2020)



Fuente: CEPAL sobre la base de CPB Netherlands Bureau, OMC.
a/ 2020 estimaciones de la OMC

Añade Sabonge, en conversación personal, que las estadísticas del Canal en cuanto a tránsitos al primer semestre del año fiscal 2020 han crecido con relación a lo proyectado (7,528 vs. 7,029). Pero, hay un tiempo entre cuando las cosas ocurren y cuando realmente terminan de impactar. Para los próximos 6 meses se visualizan caídas importantes, caídas que no solo alcanzarán al Canal, sino que se van a reflejar en los puertos y en todo el sistema logístico

Puso como ejemplo el caso de las líneas de contenedores que acaban de desviar 20 servicios que antes iban por el Canal de Suez y ahora van por Cabo de Buena Esperanza. La razón que motiva esta situación es la misma que afectará el tráfico del Canal pues en lugar de enviar la carga por el Canal de regreso de Estados Unidos, podrían optar por pasar por el citado cabo debido a que la baja del combustible (aunado a la baja demanda), no les obliga a buscar atajos cuando no hay carga. Se prefiere evitar el pago de un peaje, ponen al buque a navegar lentamente al regreso aún con un combustible barato, ya que le sale mucho más rentable que hacerlo si no hay carga que recoger. En la medida que disminuye el tráfico de los buques así mismo disminuyen los servicios auxiliares que se le brindan.

Conclusiones

- Las actividades que conforman el Conglomerado del Canal fueron identificadas por primera vez en 2006 y revisadas en 2014 (de forma privada). No obstante, el dinamismo y crecimiento de la economía en años recientes hace imperante revisarlas y actualizarlas permitiendo un mejor conocimiento del Conglomerado. Ello toma relevancia para evaluar las repercusiones en sus actividades ante la situación del COVID-19.
- Se requiere, desde fuentes oficiales, disponer de datos actualizados, fiables y concatenados que permitan, no solo análisis más profundos sino también estimar el factor o efecto multiplicador del Conglomerado ya que, desde el 2006, se ha utilizado el valor de 1.27.
- Entre 1999 (antes de la reversión del Canal) y 2019, el Conglomerado:
 - ✓ ha aumentado los aportes a los ingresos del gobierno en B/.3,246 millones, es decir, se ha incrementado en 500%,
 - ✓ En cuanto a su relación con los Ingresos Totales del SPNF, pasó de 28.6% y se ubica en 31.5% en el año 2019.
 - ✓ Logró incrementar su participación en las exportaciones totales del país en 28 puntos porcentuales al pasar de 41.2% a 69.2%.
 - ✓ Ha representado en promedio el 20.4% de los ocupados (estimándose que al 2019 el número de personas ocupadas era de 352,749.
- El aporte del Conglomerado del Canal es significativo para la economía panameña representando, a 2019, el 20% del PIB lo que equivale a B/.13,358.1 millones. El efecto multiplicador para ese mismo año fue de B/.2,839.9 millones.
- Las contribuciones del Conglomerado son elementos fundamentales para el crecimiento y desarrollo del país: son significativas para las exportaciones, en la generación de empleo y la obtención de los recursos que necesita el gobierno para operar en términos de capacidad de inversión y generación de bienestar social. Además, son un catalizador para que otras actividades se desarrollen.
- Al relacionar el aporte del conglomerado con el PIB a precios corrientes se refleja con los años, en términos porcentuales, una menor participación a pesar del aumento consistente (con excepción del 2018) en sus valores absolutos. Esto se puede explicar porque la economía panameña se ha diversificado y los motores de crecimiento han cambiado, así como la relevancia del Conglomerado que genera y atrae oportunidades de inversiones productivas que son reflejadas en otros sectores.
- Los principales indicadores de competitividad dejan en evidencia que nuestro Conglomerado es bueno, pero esto no es suficiente. Los países han de aprovechar la mínima oportunidad para desarrollarse y crecer, razón por la que Panamá no puede dilatar acciones y/o decisiones que se deben tomar en torno a su eficiencia y productividad. Los efectos del

COVID-19 en el comercio mundial afectarán negativamente las actividades del Conglomerado, esto requerirá ser aún más competitivos, con una amplia capacidad para adaptarse (con tecnología, capital humano, nuevos modelos de negocio, entre otros) a la “nueva normalidad”. En ese sentido, expertos consideran importantes aspectos como la formación del capital humano (incluyendo la colaboración entre el sector privado y la Academia); las métricas (información); el poder disminuir costos; y agilizar y facilitar los trámites.

Bibliografía

América Economía. Panamá proyecta crecimiento de 5% en los próximos diez años, tras la ampliación del Canal. Recuperado de: <https://www.americaeconomia.com/economia-mercados/finanzas/panama-proyecta-crecimiento-de-5-en-los-proximos-diez-anos-tras-la-amplia>

Autoridad del Canal de Panamá. Informe Anual 2017 al 2019. Recuperado de: <https://micanaldepanama.com/nosotros/sobre-la-acp/rendicion-de-cuentas/informes-anuales/>

Autoridad del Canal de Panamá. El Canal de Panamá cierra el primer semestre del año fiscal 2020 con la mirada puesta en el Impacto del Covid. Recuperado de: <https://micanaldepanama.com/canal-de-panama-cierra-primer-semester-del-ano-fiscal-2020-con-la-mirada-puesta-en-el-impacto-de-covid-19/>

Autoridad Marítima de Panamá (AMP). Indicadores Marítimos Portuarios 2017-2019. Recuperado de: <https://amp.gob.pa/wp-content/uploads/2020/01/F-191-Indicadores-Mar%C3%ADtimos-Portuarios-122019.pdf>

Banco Mundial. Índice de Desempeño Logístico. Recuperado de: <https://lpi.worldbank.org/international/global>

BBC News. Enero 2019. Cómo Singapur pasó de ser una isla pobre a uno de los países más ricos del mundo (y qué amenaza enfrenta ahora). Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-47032379>

Barletta, N. A. (2011). Estrategia para el Desarrollo Nacional. República de Panamá: Editorial Exedra.

Barletta, N. A. (2016). Huellas-Contribuciones Públicas Nacionales e Internacionales (Memorias). República de Panamá.

Capital Financiero. Septiembre 2018 ACP realiza ajustes a proyectos de parque logístico. Recuperado de: <https://elcapitalfinanciero.com/acp-realiza-ajustes-a-proyectos-de-parque-logistico-y-puerto-de-corozal/>

Capital Financiero, 16 de diciembre 2019. Expertos piden a la ACP concretar terminal de ro-ro y parque logístico. Recuperado de: <https://elcapitalfinanciero.com/expertos-piden-a-la-acp-concretar-terminal-de-ro-ro-y-el-parque-logistico/>

Capital Financiero, 10 de abril 2020. COVID-19 podría comprometer aportes del Canal proyectados para 2020. Recuperado de: <https://elcapitalfinanciero.com/covid-19-podria-comprometer-aportes-del-canal-proyectados-para-2020/>

Centro Nacional de Competitividad. El desarrollo del Conglomerado del Canal: Desempeño y desafíos. Recuperado de: <https://cncpanama.org/phocadownload/Competitividad%20al%20Dia%20No6%20-%20Conglomerado%20del%20Canal.pdf>

CEPAL y ACP. 2009. El canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe. Recuperado de: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3693/1/S2009042_es.pdf

DW Noticias. 8 de abril 2020. La OMC prevé un posible desplome del 32% del comercio mundial. Recuperado de: <https://www.dw.com/es/la-omc-prev%C3%A9-un-posible-desplome-del-32-del-comercio-mundial/av-53069020>

Ficha logística de Singapur. Octubre 2015. Legiscomex. Recuperado de: <https://www.legiscomex.com/Documentos/ficha-logistica-singapur-2016>

Fondo Monetario Internacional. Abril 2020. Perspectivas de la Economía Mundial. Recuperado de: <https://www.imf.org/es/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020>

Global Peace Foundation. Resume de Nicolás Ardito Barletta. Recuperado de: <https://www.globalpeace.org/es/people/h-nicol%C3%A1s-ardito-barletta-vallarino>

Harvard Business Review. The Competitive Advantage of Nations. Recuperado de: <https://hbr.org/1990/03/the-competitive-advantage-of-nations>

Intracorp y Asesores Estratégicos. (2006). Estudio del Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional: Volumen III Periodo de Post-Transferencia 2000-2025.

Intracorp. Resume de Rubén Lachman. Recuperado de: <http://www.intracorppanama.com/quienes-somos/>

Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. Balanza de Pagos 2017-2019. Recuperado de: https://www.inec.gob.pa/publicaciones/Default3.aspx?ID_PUBLICACION=997&ID_CATEGORIA=4&ID_SUBCATEGORIA=24

Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. Cuentas Nacionales-Avance de Cifras del Producto Interno Bruto: Anual y Trimestral 2019. Recuperado de: https://www.inec.gob.pa/publicaciones/Default3.aspx?ID_PUBLICACION=996&ID_CATEGORIA=4&ID_SUBCATEGORIA=26

Instituto Nacional de Estadísticas y Censo. Encuesta Continua de Hogares. Recuperado de: https://www.inec.gob.pa/publicaciones/Default2.aspx?ID_CATEGORIA=5&ID_SUBCATEGORIA=38

La Estrella de Panamá. 13 de febrero 2020. Canal de Panamá tiene carta blanca para incursionar en el negocio portuario, dictó la Corte. Recuperado de: <https://www.laestrella.com.pa/amp/nacional/200213/canal-panama-carta-blanca-incursionar-negocio-portuario-dicto-corte>

La Prensa. 29 de mayo 2020. El Canal de Panamá ya siente el impacto del coronavirus. Recuperado de: <https://www.prensa.com/economia/el-canal-de-panama-ya-siente-el-impacto-negativo-del-coronavirus/>

Ministerio de Economía y Finanzas. Marzo 2020. El Coronavirus y su Impacto en la Economía de Panamá y el Mundo. Recuperado de: <https://www.digeca.gob.pa/tmp/file/1975/Ministerio-Economia-Panama.pdf>

Ministerio de la Presidencia. Estrategia Logística Nacional de Panamá 2030 (extracto). Recuperado de: <https://www.presidencia.gob.pa/pdfs/ELNP.pdf>

Nathan Associates Inc. 2012. Programa de Dimensión del Impacto del Canal en Panamá sobre la Economía del País. Informe No.8.

Organización de Estados Americano. Resume de Nicolás Ardito Barletta. Recuperado de: http://www.oas.org/en/sedi/desd/PSF/bios/Ardito_Barletta_s.pdf

Radio Panamá. 20 de marzo 2020. Expertos del sector marítimo y logístico debaten sobre las consecuencias del covid-19. Recuperado de: <https://www.radiopanama.com.pa/noticias/actualidad/expertos-del-sector-maritimo-y-logistico-debaten-sobre-las-consecuencias-del-covid19/20200320/nota/4024669.aspx>

Panamá América. 6 de abril de 2020. 12 mil empleos del sector aéreo en riesgo. Recuperado de: <https://www.panamaamerica.com.pa/economia/12-mil-empleos-del-sector-aereo-en-riesgo-1160595>

Rodolfo Sabonge. Foro Virtual Retos de la industria marítima ante la pandemia del Covid 19, 29-30 de abril 2020 de la Universidad Marítima de Panamá y la Cámara Marítima de Panamá.

Oxford Economics. Beneficios del Transporte Aéreo en Panamá. Recuperado: <https://www.iata.org/contentassets/9ecfb8aacd7c4d2586bb411eb905e42e/beneficios-economicos-del-transporte-aereo-en-panama.pdf>

UNCTAD. Índice de Conectividad Marítima. Recuperado de: <http://unctadstat.unctad.org/EN/>

Zona Libre de Colón. Compendio Estadístico 2014-2018. Recuperado de: <http://www.zolicol.gob.pa/sites/default/files/2019-05/COMPENDIOESTADISTICO%202014-2018.pdf>