



Las Exportaciones de Servicios y el Canal

*Por: Manuel Castillero
Analista del CNC*

Las Exportaciones de Servicios y el Canal

Panamá es por excelencia un punto de tránsito del comercio regional. Por el país pasan dos ejes cuales son el Este-Oeste y el Norte-Sur, lo cual le convierte en el centro del comercio de todo el hemisferio americano.

El hecho es que Panamá ha logrado aprovechar esta ubicación para generar actividades vinculadas con el propio Canal, conformando el denominado "clúster" de logística internacional, así como un conjunto de actividades conexas al mismo y otros conglomerados asociados.

Estos incluyen, además del señalado clúster logístico, el Centro Bancario Internacional (CBI), la Zona Libre (ZLC) de Colón, servicios legales a nivel internacional varios, el "hub" aéreo, seguros y otros. En conjunto los mismos representan alrededor del 60% de las exportaciones totales del país.

La posición geográfica de Panamá como se ha dicho, ha sido clave para el desarrollo de estos sectores, pero igualmente crítico han sido ciertas políticas que han reforzado esta ventaja natural. Por ejemplo la dolarización de la economía y la vigencia de leyes tributaria especiales que contribuyen con la competitividad de todos estos sectores.

Otra política tradicional, y de incuestionable trascendencia para el país en general, y para el sector en particular, es el alto nivel de apertura al flujo de Inversión Extrajera Directa (IED).

Este flujo de capitales ha contribuido de manera considerable al desarrollo de nuevas infraestructuras como puertos y la instalación de diversos equipos y maquinarias especializadas y de alto valor que sirven el transporte internacional.

La Ley 41 del 2013, que a su vez modifica la Ley 56 de 2008 que dicta disposiciones sobre el trabajo en el mar y las vías navegables, estableció que las empresas de suministros de víveres y combustibles deben pertenecer en un porcentaje no menor de 75% a panameños.

La misma parece ir en contravía de ciertas disposiciones que aprobó Panamá dentro del marco de diversos tratados de libre comercio, específicamente con respecto de los capítulos de servicios. Todo lo anterior de paso afecta no solo la industria de "avitallamiento" sino que puede menoscabar la imagen de todo el "clúster".

De hecho se estima que el 5% del comercio mundial utiliza la vía interoceánica, donde la principal ruta es la de Asia-Pacífico-Este de los Estados Unidos de Norteamérica, que representa casi en promedio un 40% del valor total de la mercancía que atraviesa la vía acuática.

De hecho, por el Canal pasan más de 13 mil barcos cada año, trabajan alrededor de 9 mil empleados permanentes, y se generan dividendos anuales que superan los \$1 mil millones anuales (ACP aportó al Tesoro esta cifra en el 2013).

De allí que las leyes que se aprueben deben evaluarse con una perspectiva amplia tomando en cuenta que un hecho aislado podría afectar la buena imagen y credibilidad del mayor "clúster" de Panamá, imagen que se ha venido labrando por años.

De allí que en el futuro deban tomarse las precauciones para garantizar que haya un alineamiento total entre las nuevas políticas del sector y las correspondientes normas internacionales suscritas por el país.

Es decir, debemos asegurarnos que las decisiones en el sector y la economía en general ocurran con apego a un principio que ha caracterizado a Panamá en cuanto a su apertura a la IED. Es decir, no deben introducirse barreras discriminatorias.

También resulta conveniente definir políticas dentro del contexto de una estrategia marítima que se asiente en los principios anteriores, y que programe de forma específica y coherente cuáles son las distintas acciones y programas que van a continuar imprimiéndole a este sector la competitividad que requiere para que continúe siendo uno de los principales ejes de la economía.