

TERCERA ESCLUSA DE PANAMÁ: BENEFICIOS PARA EL DESARROLLO
ECONÓMICO DE PANAMÁ Y EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL

DIANA MARCELA SALCEDO RINCÓN

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS AGROPECUARIAS
VILLAVICENCIO

2017

TERCERA ESCLUSA DE PANAMÁ: BENEFICIOS PARA EL DESARROLLO
ECONÓMICO DE PANAMÁ Y EL COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL

DIANA MARCELA SALCEDO RINCÓN

Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de Administrador de Empresas
Agropecuarias

Director
Mg. JIMMY ALEXANDER PINEDA MUÑOZ
Magister en Economía

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS AGROPECUARIAS
VILLAVICENCIO

2017

Autoridades Académicas

P. JUAN UBALDO LÓPEZ SALAMANCA, O.P.

Rector General

P. MAURICIO ANTONIO CORTÉS GALLEGO, O. P.

Vicerrector Académico General

P. JOSÉ ARTURO RESTREPO RESTREPO, O.P.

Rector Sede Villavicencio

P. FERNANDO CAJICA GAMBOA, O.P.

Vicerrector Académico Sede Villavicencio

Adm. JULIETH ANDREA SIERRA TOBÓN

Secretaria de División Sede Villavicencio

Dr. MIGUEL ANDRES RIVEROS ROMERO

Decano de Facultad Administración de Empresas Agropecuarias

Nota de aceptación

MIGUEL ANDRES RIVEROS ROMERO

Decano de Facultad Administración de Empresas Agropecuarias

JIMMY ALEXANDER PINEDA MUÑOZ

Director trabajo de grado

•
Jurado

•
Jurado

Villavicencio, Mayo de 2017

Agradezco a Dios por ayudarme a culminar mi carrera, porque a pesar de las adversidades, cuando las cosas se hacen con amor se logra de verdad. A mi esposo por su apoyo tanto material como espiritual, a mi madre querida, porque gracias a ella he podido desarrollar con éxito cada uno de mis logros, a mis queridas y amadas hijas, porque son el motor que mueven mi vida, son la energía y fuerza más grande, para lograr todo lo que me propongo.

Los amo a todos con todo mi corazón.

DIANA MARCELA SALCEDO RINCÓN

Agradecimientos

El presente proceso investigativo fue posible gracias a la colaboración de algunas personas e instituciones. Sin embargo, se desea hacer una excepción a los más inmediatos colaboradores.

Dr. Jimmy Alexander Pineda Muñoz. Docente Universidad.

Empresa del Canal de Panamá. Por su información.

Universidad Interamericana de Panamá (Por su programa e información)

Un agradecimiento especial al Decano de la Facultad el Dr. Miguel Riveros, por el apoyo en la educación, permitiéndonos tener una buena experiencia en una Universidad Internacional.

A todos ellos gratitud y admiración por haberme ayudado a realizar este proceso.

Autor.

Tabla de contenido

	Pág.
Resumen	10
Introducción	12
1. Planteamiento del Problema	15
1.1. Formulación del problema	15
2. Objetivos	16
2.1. Objetivo general	16
2.2. Objetivos Específicos	16
3. Justificación	17
4. Marco de referencia	18
4.1. Transporte Marítimo	18
4.2. Canal De Panamá	19
4.3. Proyecto de la Tercera Esclusa.....	22
4.4. Comercio Marítimo Internacional.....	24
4.5. Tarifas empleadas por el Sistema Universal de Arqueo de Buques.....	30
4.6. Desarrollo económico de Panamá	33
5. Metodología	36
5.1. Investigación Analítica.....	36
6. Resultados	37
6.1. Factores Técnicos que Influyeron en la Creación de la Tercera Esclusa	37
6.2. Incremento en el desarrollo Económico de Panamá a Partir de la creación de la Tercera Esclusa.....	40
6.2.1. Tercera Esclusa del Canal de Panamá	44
6.2.2. Beneficios Esperados de las Actividades Directas e Indirectas del Canal Ampliado	46
6.3. Beneficios del canal de Panamá para Circulación del comercio Marítimo Internacional.....	47
Conclusiones	52
Referencias Bibliográficas	54

Tabla de ilustraciones

	Pág.
Ilustración 1 Transporte Marítimo (Buque Portacontenedores)	18
Ilustración 2 Paso del Océano Atlántico al Océano Pacífico.....	20
Ilustración 3 Tercera esclusa del canal de panamá	22
Ilustración 4 Esclusas existentes vs Nuevas Esclusas.....	23
Ilustración 5 Mapa Comercio Marítimo	29
Ilustración 6 Imagen Área del Canal de Panamá Año 2005	38
Ilustración 7 Financiamiento del Proyecto de Ampliación del Canal de Panamá	39
Ilustración 8 Imagen del Canal de Panamá en el 2016 (Ampliación y tercera esclusa)	40
Ilustración 9 Canal de Panamá cruce entre dos Océanos.....	47
Ilustración 10 Rutas Interoceánicas; Algunos países que utilizan el canal de Panamá	49

Lista de tabla

	Pág.
Tabla 1: Crecimiento del comercio mundial de mercancías y del PIB 2000 - 2006	24
Tabla 2 Segmentos de mercado en el canal de panamá	26
Tabla 3 Mercancía en Toneladas	27
Tabla 4 Tarifa de peaje por tonelada según segmentación	32
Tabla 5 Tarifas del peaje por totalidad en toneladas.....	32
Tabla 7 Comportamiento de la pobreza en Panamá.....	41
Tabla 8 Indicadores Económicos y social.....	42
Tabla 9 Evolución del PIB.....	42
Tabla 10 Actividades que conforman el PIB en Panamá.....	43

Resumen

Panamá un país costero de clima tropical, ubicado en Centro América, relacionado con el turismo, la parte empresarial. Un país que tiene un privilegio a diferencia de otros países, de poder conectar un océano con otro, para lograr una conexión comercial marítima muy importante.

Panamá anteriormente pertenecía a Colombia, pero por sus riquezas y posición, fue vista desde varios ángulos por países internacionales para crear y tener bajo el mando o el poder la conexión comercial. Primero fue conquistada por unos franceses, que vieron la opción de crear un canal que comunicara a los dos continentes, pero la malaria y la fiebre amarilla acabo con ellos, es por eso que entra en este proyecto el país de Estados Unidos, quien con ambición y facilidad se aliada con el pueblo panameño para lograr una independencia del departamento, convirtiéndose en un país sólido, respaldado por los Estados de América.

Es a partir de 1903 que panamá se independiza de Colombia, para pertenecer bajo contrato a Estados Unidos de América. A partir de allí, panamá inicia nueva economía, aunque algo restringida por los americanos, debido a que el canal ya no tenía un objetivo comercial, sino un objetivo de milicia, este canal fue convertido en un paso para embarcaciones de guerra que iban en busca de conquista material en otros países. Panamá al ver que su economía no avanzaba entra en una guerra civil con protestas y es ahí cuando el 31 de diciembre de 1999 panamá recibe el canal nuevamente bajo su mando.

A partir de ahí, se reactiva la parte comercial del canal, subiendo los dividendos en la riqueza de la nación, disminuyendo la pobreza y aumentando el nivel de vida.

Pero el acelere de la comercialización hace que los panameños en el 2006 consideren la ampliación del canal para que embarcaciones de otros continentes que han ido creciendo, fueran capaces también de transportar su mercancía y pasar por el canal sin ningún problema.

Es ahí cuando se considera la creación de la tercera esclusa. Proyecto que duró 10 años; a partir de Junio de 2016 inicio su funcionamiento para seguirle abriendo las puertas al crecimiento comercial marítimo, promoviendo el turismo, el comercio y las relaciones empresariales entre países.

Palabras claves. Comercio marítimo, canal de panamá, relaciones internacionales, comercialización, turismo, tercera esclusa, economía, disminución.

Introducción

Panamá, inició su tránsito hacia el siglo XXI con el reto de crear una sociedad nueva en el seno de una nación ya formada, y la necesidad de que esa tarea se realice al mismo tiempo que la de culminar el proceso de creación de un verdadero Estado Nacional independiente.

La Nación, en efecto, se ha desarrollado desde 1903 en la tensión entre la voluntad de los de abajo por constituirla en plenitud, el poder de los de arriba y el de afuera que se ha empeñado en mediatizar ese impulso, que nunca ha podido destruir. Es así como en 1903, aprovechando la derrota de los sectores campesinos y populares en que concluyó la guerra civil de 1899-1902, la oligarquía tuvo las manos libres para hacer aprobar en 1904, por una Asamblea Legislativa en la que tenía un virtual monopolio absoluto de la representación del país nuevo, el Tratado Hay-Bueneau Varilla, firmado en 1903 por un estadounidense y un francés, por el que Panamá cedía a los Estados Unidos la Zona del Canal "a perpetuidad", le permitía actuar en ella "como si fuera soberano" y le concedía, además, el derecho unilateral a intervenir en los asuntos internos de Panamá cuando ello fuera necesario para preservar el orden y la estabilidad. (Miró, 2000)

En efecto, la humillación para Colombia fue tan grande que no reconoció la independencia de Panamá sino hasta 1912, y las relaciones con Estados Unidos quedaron muy deterioradas. En 1921, el gobierno americano, para remediar esta situación, ofreció a Colombia una reparación por medio del tratado Urrutia-Thompson, concediéndole al país 25 millones de indemnización y los privilegios del tránsito libre. La ruptura de esta cláusula o acuerdo (renuncia de Colombia al tratado unilateral con estados unidos) en este tratado, permitió entrabar el pleno disfrute de Panamá por el logro gigantesco que significa haber abolido la "perpetuidad" y puesto fecha de cierre al enclave militar norteamericano en nuestro suelo. (Rueda, 2014)

Así respectivamente Panamá logro la Neutralidad Permanente y el Funcionamiento del Canal. Reconociéndole a los Estados Unidos la facultad -y no el derecho- unilateral de intervenir en Panamá, cuando considere amenazada la seguridad de dicho Canal. Este tipo de imposiciones indica claramente que la lucha de Panamá por completar su descolonización y alcanzar su plena

independencia no ha terminado, y es éste, precisamente, el reto más importante que tiene frente a sí, en el siglo XXI, la generación a la que le corresponderá administrar y defender el Canal de Panamá a partir del año 2000. (Miró, 2000)

La recuperación del Canal ha dado lugar al establecimiento de la comisión de Estudios de las Alternativas al Canal (CEAC) que incluyen el estudio de un canal con un nivel comercial, integrado por los gobiernos de Panamá, Japón y los Estados Unidos. A partir de lo que resulte de tales estudios, Panamá deberá negociar otra vez sus propios intereses, frente a las dos mayores potencias del mundo capitalista desarrollado, en condiciones en las que mucho dependerá que el gobierno de turno logre aglutinar en su respaldo a los grupos sociales mayoritarios del país, y movilizar en su apoyo a la opinión pública mundial. (Miró, 2000)

El canal de Panamá ha sido un paso estratégico para la economía Mundial, pero también un aporte para la economía Regional, lograda a partir del 31 de Diciembre de 1999 cuando el canal de panamá paso a ser parte de su economía.

Según la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) “Durante la mayor parte de su historia, el Canal estuvo bajo la administración estadounidense, con unos criterios operativos, y de servicios, diferentes a los del transporte marítimo comercial internacional. Sin embargo, desde el año 2000, el canal, bajo administración panameña, comenzó a diseñar y operar un perfil diferente, el cual ocurrió en momentos en que las limitaciones operativas por la capacidad de diseño original comenzaron a acercarse a sus máximos. Al mismo tiempo, el transporte marítimo internacional, la logística de la producción y el comercio, los servicios portuarios, etc., experimentaron un cambio espectacular en sus rutas, en las condiciones de aquel momento, como en las proyectadas, girando hacia una perspectiva no conocida previamente”. (Sabonge, 2009)

El Canal de Panamá une a las Américas, a la vez que permite optimizar la navegación marítima mundial, acortando las distancias entre países productores y consumidores. Aunque muchas veces se relaciona la actividad del Canal solamente con los grandes mercados internacionales, es preciso destacar que muchos países de América Latina y el Caribe (LAC) tienen una relación vital con aquel”. (Sabonge, 2009)

Po esto fue necesario, el estudio de la tercera esclusa, para ampliar el canal de Miraflores, permitiendo el desarrollo del canal y la entrada a embarcaciones de mayor calado, la cual traerá beneficios al comercio Internacional y al desarrollo económico de panamá.

1. Planteamiento del Problema

El Canal de Panamá, desde su inicio, se vio como una buena opción para unir dos océanos que acortan la comercialización de Países Europeos y Latinoamericanos.

Desde la separación de Colombia en 1903, Panamá dejó de ser un Departamento, para convertirse en un País de América Central. Su economía fue deficiente hasta el 31 de Diciembre de 1999, cuando Panamá en medio de revueltas le pide a Estados Unidos que le devuelva el Canal. A partir del año 2000 Panamá crece económicamente y en el año 2006, el gobierno de Panamá toma la decisión de implementar una nueva esclusa, para ser competitivos con el crecimiento mundial; trabajo que iniciaron los Estadunidenses en 1942 y no se terminó por causa de la segunda Guerra Mundial.

Bajo estos argumentos, el problema de ampliación de la primera esclusa, se enfrenta a evaluar;

1.1. Formulación del problema

¿Cuáles son los beneficios que aporta la tercera esclusa para el desarrollo económico de Panamá y el Comercio Internacional?

2. Objetivos

2.1. Objetivo general

Analizar los beneficios de la tercera esclusa del canal para el desarrollo económico de Panamá y el comercio Internacional.

2.2. Objetivos Específicos

- Analizar los factores técnicos más determinantes que influyeron en la creación de la tercera esclusa.
- Relacionar la ampliación del canal con el desarrollo de la economía Panameña.
- Identificar las ventajas de la tercera esclusa del canal para la circulación del comercio marítimo internacional.

3. Justificación

El mundo está pasando por un proceso de radicales e intensas innovaciones en un contexto de diferentes dimensiones temporales que evolucionan cada día con la firma de nuevos tratados de libre comercio. Cada vez obtenemos más oportunidades de realizar negocios con otros países, lo que conlleva al aceleramiento y lucha dentro de un círculo competitivo. La importancia e impacto de la comercialización, permite que la mercancía se mueva a través de las rutas marítimas que son transitadas por disímiles de buques con carga en diferentes océanos del mundo, para llegar a puertos donde la mercancía es recibida por el país destino, este medio de transporte es una forma rápida, segura y más económica para llevar carga de mayor dimensión. Panamá, diseñó un paso para que los buques de carga no transitaran por los alrededores de los continentes, si no que acortaran su ruta pasando por centro américa. Durante años existió el paso por el canal de pequeños transportes. Mediante la dificultad de tiempo y espacio que duraban los buques en transitar, se propició el interés de diseñar una tercera esclusa en el canal de Panamá para aumentar el tránsito marítimo. Al proyectar el crecimiento fluvial (entradas de buques de mayor calado), la ACP (Autoridad del Canal de Panamá) visualizó que el ingreso de buques era restringido por la estructura de menor medida. Es así que en el año 2006 toman la decisión de diseñar una nueva esclusa que acortaría el recorrido comercial, mejorando la calidad y el tiempo transcurrido para que los buques lleguen a su destino, en un lapso de tiempo más corto, aumentando los ingresos económicos. Permitiendo a Panamá proyectarse económica, productiva y socialmente con esta nueva innovación.

Es así que el trabajo a realizar intenta mediante ayudas teóricas – prácticas, formalizar un ejercicio pragmático, que articulado con elementos conceptuales que sinérgicamente permitan un estudio de las ventajas que aporta la tercera esclusa para el desarrollo del país y el comercio internacional

4. Marco de referencia

4.1. Transporte Marítimo

Ilustración 1 Transporte Marítimo (Buque Portacontenedores)



Fuente. Fieras de la Ingeniería.com

“No es de la benevolencia del carnicero, el cervecero o el panadero que esperamos nuestra cena, sino de su relación con su propio interés. Nos dirigimos, no a su humanidad sino a su amor propio. Es "la mano invisible del mercado", que hace que toda la sociedad se beneficie del hecho de que los individuos busquen su propio beneficio particular.” (El Blog Salmón, 2010)

El transporte marítimo es el principal medio y modo de realizar el comercio internacional. A diferencia del transporte aéreo, carretero o el ferroviario, el transporte marítimo permite enviar grandes cantidades de mercancía a un costo muy económico. El transporte marítimo aglutina más del 80% del comercio internacional de mercancías. Como se puede observar en el mapa, la densidad de flujos marítimos es mucho mayor en el hemisferio norte, gracias a la existencia de

dos pasos estratégicos como el **Canal de Panamá** y el **Canal de Suez**¹, que evitan a los buques tener que rodear los continentes sudamericano y africano (El Orden Mundial del Siglo XXI, 2012)

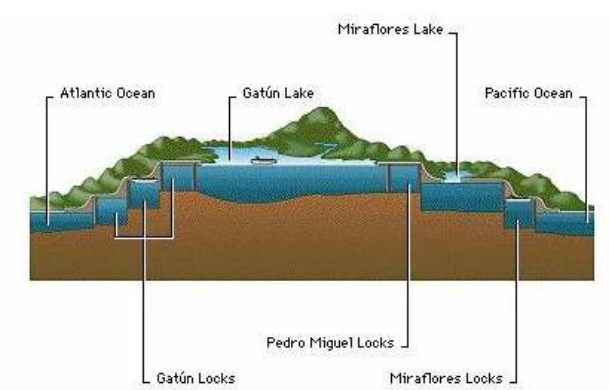
De forma artificial se creó, entre 1859 y 1869, el Canal de Suez, que sirvió para abrir una nueva ruta marítima, mucho más rápida, que conectaba Europa con los nuevos socios comerciales asiáticos (**El Sudeste Asiático**). Por otro lado, el Canal de Panamá, inaugurado en 1914, eliminó la necesidad de atravesar el Estrecho de Magallanes, al sur de Sudamérica, y de rodear todo el continente sudamericano para llegar desde una costa de América a otra, lo cual supuso una importante reducción de la distancia. (El Orden Mundial del Siglo XXI, 2012)

4.2. Canal De Panamá

El Canal de Panamá es una hidrovía de tipo de esclusas, operada hace 87 años, con una longitud total de 84,1 kilómetros, distancia media entre las aguas profundas de cada océano. La anchura mínima navegable del canal es 152,4 metros. Su profundidad navegable es variable y depende de los niveles del agua disponible almacenada en el área de la cuenca hídrica; sin embargo el calado normal permisible (distancia entre la línea de flotación y el fondo del casco) es de 12 metros en tránsito de agua dulce. Fue excavado a través de uno de los lugares más estrechos y de la parte más baja de la montaña del Istmo que une a Norte y Sur América. El lugar por donde cruza la Cordillera Continental, sumamente montañoso, originalmente estaba a más de 100 metros sobre el nivel del mar. (Vélez, 2001)

¹ Canal de Suez: Se extiende del Puerto de Said, pasa por Al – Ismailiya y concluye sobre el Mar Rojo en el Puerto de Tawfig (Cerca de la Ciudad de Suez), es la vía fluvial que hace posible pasar directamente del Mar Mediterráneo al Mar Rojo atravesando el Golfo de Suez, sin necesidad de bordear el continente Africano como lo hacían los barcos dos siglos atrás cuando deseaban ir de Europa a Asia.

Ilustración 2 Paso del Océano Atlántico al Océano Pacífico



Fuente: Elaborado por Isabel Sofía Vélez

El Canal corre del noroeste a sureste, estando la entrada del Atlántico a unos 54 kilómetros al norte y a más de 43 kilómetros al este de la entrada del Pacífico. La distancia por aire entre las dos entradas es de 69.1 kilómetros. Las dimensiones máximas permitidas para un navío en condiciones de tránsito regular y sin restricción alguna, son 294,1 metros de longitud (eslora) y 32,3 metros de ancho (manga). En general, a los buques que superan los 30,5 metros de manga, se les identifica como del tipo PANAMAX (o tipo de barco más grande que puede cruzar el canal de Panamá) y equivalen a una porción del 30% de aquellos buques que navegan por el canal con capacidad transoceánica.

Este trecho a nivel del mar en el sector Atlántico tiene un poco más de 10 kilómetros de largo y un ancho de 1452.40 metros y atraviesa un manglar que se encuentra en muchos lugares a muy poca altura sobre el nivel del mar. Las naves ascienden o descienden hasta 26.52 metros a través de las tres cámaras de las Esclusas de Gatún. Cada cámara tiene 304.80 metros de largo y 33.52 metros de ancho. El largo de las Esclusas de Gatún, incluyendo las paredes de acceso, es de casi 2 kilómetros. El funcionamiento de un canal con esclusas depende del agua. (Vélez, 2001)

Se conoce que el límite de operaciones diario que permite la infraestructura del Canal es de un máximo de 42 barcos.

Durante 1997 se registró un promedio de 38 tránsitos por día, por lo cual se puede concluir que el nivel actual de utilización del canal es de 89,3%. Una nave promedio tarda alrededor de 9 horas en transitar el Canal, además los barcos son remolcados por pequeñas locomotoras que circulan sobre los rieles en lo alto de las esclusas ya que no se permite que los barcos circulen por sus propios medios en las esclusas por temor a que pierden el control. Sus principales características son los dos puertos terminales; dos trechos cortos a nivel del mar, uno en cada extremo; los tres juegos de esclusas gemelas; el lago Gatún², y el Corte Gaillard³. (Vélez, 2001)

El Canal de Panamá ha estado en funcionamiento por noventa y tres años. En esos años el mundo ha cambiado mucho. El comercio mundial se ha expandido de unos cuantos de cientos de millones por año a más de 6.500 millones de toneladas métricas al año 2006. Gran parte de sector, se ha movido entre naciones y continentes por medio de transporte oceánico. Una revolución tecnológica ha estado impactando en la flota marítima Internacional. (Pellini Claudio , s.f.)

Según David Ricardo “Los países siempre tenderán a exportar aquellos bienes en los que presentan mayor productividad, por esta medida siempre existirá el comercio Mundial.” (Krause, 2014)

Es tanto así que el tamaño de los buques ha crecido progresivamente. Existe una generación denominada post-Panamax (diseño de embarcación de mayor) no tiene permitido pasar por las esclusas del Canal de Panamá. Los sistemas de propulsión han sido mejorados y los buques pueden cumplir con su compromiso de entrega mucho más rápido. Además de convenirse en una de las maravillas de la ingeniería moderna, el Canal es uno de los principales recursos económicos no solo para los panameños sino para otras naciones del mundo. En octubre de 2006 se aprobó ampliarlo con nuevas esclusas. (Pellini Claudio , s.f.)

² El Lago Gatún, en el que los buques navegan casi 44 kilómetros, desde las Esclusas de Gatún hasta el extremo norte del Corte Gaillard, es uno de los lagos artificiales más grandes del mundo. Cubre un área de 425 kilómetros cuadrados y fue formado por una represa de tierra construida a través del cauce del Río Chagres a un costado de las Esclusas de Gatún.

³ El Corte Gaillard lleva este nombre en honor al Coronel David Dubose Gaillard, ingeniero que estuvo a cargo de ésta sección durante la construcción del Canal. Anteriormente, durante la construcción del Canal, se llamaba Corte Culebra, pero posteriormente fue bautizado con el nombre de “Corte Gaillard”. Fue la parte más difícil de cortar, una franja de 12 Km. comprendida entre Bas Obispo y Pedro Miguel.

4.3. Proyecto de la Tercera Esclusa

Este es el proyecto más grande y complejo, el contrato fue otorgado el 15 de Julio de 2009 a Unidos por el Canal, consorcio formado por las compañías Sacyr Vallehermoso, S.A de España; Impregilo Spa de Italia, Jan de Nul n.v de Bélgica y Constructora Urbana, S.A de Panamá.

Ilustración 3 Tercera esclusa del canal de panamá

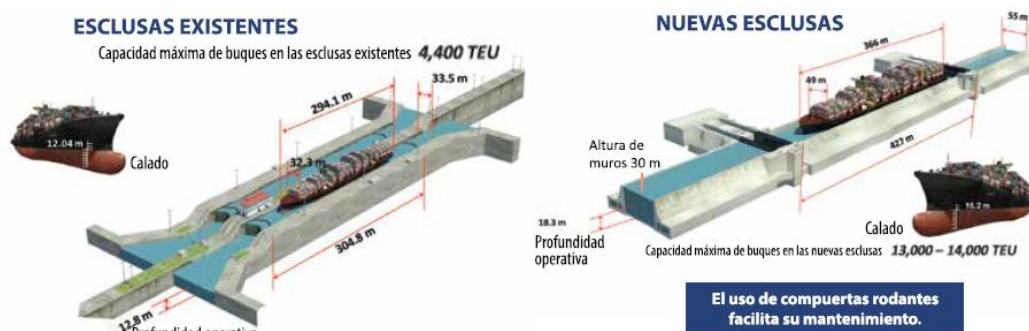


Fuente: Elaborada por la ACP (autoridad del canal de panamá)

El proyecto involucra el diseño y la construcción de dos complejos de esclusas similares, uno en el Pacífico y otro en el Atlántico, cada uno con un total de 3 cámaras con 9 tinajas de reutilización de agua y un sistema redundante de ocho compuertas rodantes. (Canal de Panamá, 2013)

Al visualizar las esclusas existentes y el diseño de las esclusas nuevas realizadas en el cruce de Miraflores, se logra observar la profundidad de la estructura para lograr el movimiento dentro de la esclusa de embarcaciones de mayor calado.

Ilustración 4 Esclusas existentes vs Nuevas Esclusas



Fuente: Elaborado por la ACP (Autoridad del Canal de Panamá)

- **Paredes de las Esclusas:** El diseño de las paredes contarán con drenajes, los cuales reducen las cargas hidrostáticas e hidrodinámicas, logrando estructuras más eficientes que logran las metas de desempeño de fuerza y durabilidad.
- **Diseño Sísmico:** Usando técnicas vanguardistas de diseño sísmico, se desarrollaron configuraciones para las paredes de las esclusas que cumplen con los estrictos criterios sísmicos a un costo mínimo.
- **Consumo de Agua:** Las tinas de recuperación de agua son las más grandes en el mundo. Las tinas están diseñadas para reutilizar hasta 60% del agua consumido por el esclusaje. El diseño cuenta con un sistema de llenado y vaciado que cumple con exigentes criterios de desempeño para la eficiencia y rendimiento del sistema.
- **Sistema Integrado de Operaciones y Controles:** El diseño de las compuertas de las esclusas para abrir y cerrar de manera rápida, en conjunto con un eficiente sistema de llenado y vaciado basado en un innovador diseño hidráulico y tecnología de control y operación permiten que la seguridad, eficiencia y el rendimiento del sistema sean maximizados. (Grupo Unidos por el Canal, 2017)

El proyecto de Ampliación del Canal de Panamá, será probablemente el que concentre hasta la fecha el mayor esfuerzo constructivo de la historia, en relación a la ejecución de sus elementos electromecánicos. En menos de tres años, se habrán construido en diferentes partes del mundo, todos los elementos necesarios para que en el futuro, en el lapso de tiempo de 45 minutos,

cualquier buque con un calado⁴ tipo de 50 pies, pueda acceder o salir sin ninguna dificultad del nuevo Canal de Panamá. Para conseguirlo, entre otros elementos, vale la pena enfocarnos en las puertas de acceso y salida. Estas puertas, no son sino grandes buques con forma prismática, y pesos superiores en algunos casos a las 3.000 Toneladas. Para tener una idea más clara, se construirán, en ese plazo de tiempo, el equivalente a tres de los grandes buques “car carriers” que todos los días vemos pasar bajo el Puente de las Américas. (Grupo Unidos por el Canal, 2017)

4.4. Comercio Marítimo Internacional

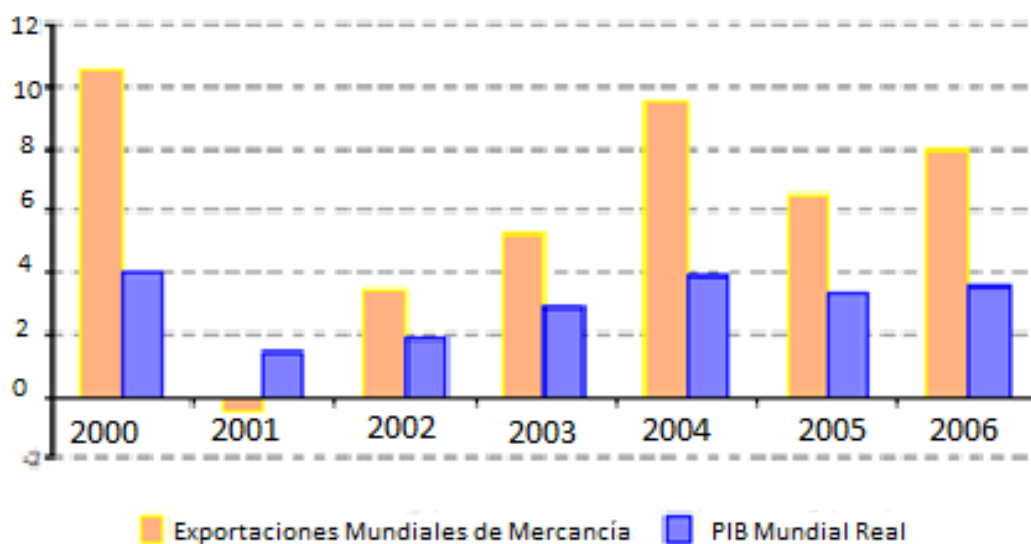
El mundo ha evolucionado fuertemente en los últimos años en sus intercambios comerciales, y a su vez, estos se realizan a través del mar.

Según Gregory Mankiw “La economía abierta en un país eleva el ahorro o reduce la inversión, generando superávit comerciales. Asimismo, las medidas que reducen el ahorro o elevan la inversión provocan déficit comerciales. En ambas economías, las medidas comerciales proteccionistas hacen que el tipo de cambio se aprecie, pero no influyen en la balanza comercial.” (Mankiw, 2013)

Según datos de la Organización Mundial del Comercio, el ritmo de expansión de comercio internacional de mercancías en los últimos siete años, medido por las explotaciones globales, ha sido 1,8 veces del crecimiento del PIB mundial tal relación ha estado influida, por la crisis económica de inicios de la corriente década, tal como puede verse en el gráfico a continuación que registra una importante caída de comercio en el año 2001. Sin embargo, si se considera el periodo 2003 – 2006, el comercio mundial creció un promedio de 2.11 veces más que el PIB Mundial. (Sabonge, 2009)

Tabla 1: Crecimiento del comercio mundial de mercancías y del PIB 2000 - 2006

⁴Calado: Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de una embarcación: buque de gran calado.



FUENTE: Elaborado por Rodolfo Sabonge en base a OMC.

El comercio internacional y el transporte de mercancías han adquirido suma importancia con el fenómeno de globalización y la integración de bloques económicos.

Según Peter A. Diamond basado en el Libro NEW KEYNESIAN ECONOMICS “ The source of local inefficiency is a trading externality while the source of multiple equilibrium is a positive feedback workin trough this externality. The externality come from the plausible assumption that an increase in the number of potential trading partnerts make trade easier. The positive feedbackis thay easier trade in turn make production more pofitable.

These results are demonstrated in a model where the trade process is mechanistic with the production decisión as the only control variable”⁵ (Mankiw & Romer, 1997)

⁵ La fuente de la ineficiencia local es una externalidad comercial mientras que la fuente del equilibrio múltiple es un trabajo de retroalimentación positiva a través de esta externalidad. La externalidad proviene de la suposición plausible de que el aumento del número de posibles socios comerciales facilita el comercio. La retroalimentación positiva es que el comercio más fácil a su vez hace la producción más favorable.

Estos resultados se demuestran en un modelo donde el proceso comercial es mecanicista con la decisión de producción como la única variable de control.

El transporte marítimo es una de las formas más antiguas por las que las mercancías han sido transportadas de un lugar a otro. El transporte marítimo es uno de los modos más utilizados para el comercio internacional, por su gran capacidad de soporte de peso. Por medio del transporte marítimo se puede transportar lo que son personas, pasajeros o mercancías, como mercancías en contenedores o gráneles secos o líquidos. (Ortiz, 2014)

Tabla 2 Segmentos de mercado en el canal de panamá

SEGMENTO DEL MERCADO	NÚMERO DE TRÁNSITOS		%
	2016	2015	TRANSITS
PORTACONTENEDORES	2,977	3,069	3.0%
GRANELEROS	2,634	3,264	19.3%
PORTAVEHÍCULOS/RORO	809	844	4.1%
QUIMIQUEROS	1,899	1,679	13.1%
PETROLEROS	581	654	11.2%
GAS LICUADO PETRÓLEO	449	420	6.9%
REFRIGERADOS	948	963	1.6%
CARGA GENERAL	710	804	11.7%
PASAJEROS	213	208	2.4%
GAS NATURAL LICUADO	17	2	750.0%
OTROS	447	476	6.1%
TOTAL	11,684	12,383	5.6%

Fuente: Elaborado por servicios marítimos canal de panamá

En la tabla se puede observar las cantidades de buques que ingresan al canal, en diferentes segmentos de mercado, se puede apreciar la comparación de dos años fiscales, mostrando el porcentaje de la comparación. Si se realiza un análisis, la disminución de carga del año 2015 al 2016 se hace evidente, esto puede ser por dos razones: la primera por el fenómeno del niño que presento panamá reduciendo su caudal, restringiendo la entrada de algunos buques, la segunda opción, la ampliación del canal, le da paso a buques de mayor tamaño, donde la cantidad de carga puede ser mayor.

Tabla 3 Mercancía en Toneladas

TONELADAS NETAS CP/SUAB(2)(miles)		TONELADAS LARGAS DE CARGA (miles)	
2016	2015	2016	2015
119,800	115,125	39,651	38,953
65,800	82,944	89,525	114,955
46,759	48,207	4,824	4,979
39,619	34,766	38,319	33,805
15,575	18,283	15,066	18,897
11,542	10,165	6,234	5,164
9,040	8,989	3,340	3,319
8,419	9,054	4,846	5,666
8,185	8,374	-	-
1,507	38	1	-
3,199	4,070	2,349	3,405
329,445	340,016	204,704	229,144

Fuente: Elaborado por servicios marítimos canal de panamá

La siguiente tabla nos muestra la reducción de 2016 de toneladas en SUAB⁶, indicando que la disminución de buques es por el fenómeno del niño que se inició en el año 2015. (Canal de Panamá, 2012)

El tránsito de buques por el Canal de Panamá y la distribución de agua potable para los moradores de la capital y San Miguelito está en aprietos.

La razón: los lagos Gatún y Alajuela que abastecen de agua al Canal y a la potabilizadora de Chilibre, están siendo afectados por el fenómeno de El Niño. El lago Alajuela ha disminuido su nivel 47.85 pies; actualmente está en 205.15 pies cuando su máximo es de 253 pies. Este lago además de aportar agua a la vía interoceánica es el responsable de abastecer a 1.3 millones de panameños y extranjeros que residen en la capital y San Miguelito. (Peña, 2015)

⁶ El Sistema de medición de Tonelaje utilizado en el Canal, en la mayoría de los casos, se conoce como Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB), siguiendo las normas promulgadas por la Convención Internacional de Arqueo de Buques de 1969. Este sistema aplica una fórmula matemática al arqueo del volumen total de la nave para determinar el tonelaje neto del Canal. Una tonelada neta del Canal es igual a 100 pies cúbicos de capacidad volumétrica. La tarifa apropiada se aplica dependiendo de si el barco está cargado o en lastre (vacío). Se aplica la tarifa de "cargado" a los buques que llevan carga, contenedores o pasajeros y la tarifa de "lastre" a los buques que no llevan ni pasajeros, ni carga ni contenedores. (Canal de Panamá, 2017)

También tiene como ventaja que la gran mayoría del planeta tierra es agua⁷ y nada mejor que el transporte marítimo para realizar o cruzar mercancías a través de ella. El transporte marítimo de mercancías se realiza a través de diferentes tipos de embarcaciones dependiendo del tipo de mercancía que se quiera hacer llegar a su destino. Las embarcaciones se pueden clasificar de acuerdo a su velocidad, capacidad de carga, dimensiones y de cómo este estructurado para la adecuada mercancías que se llevara en él. (Ortiz, 2014)

En el siguiente mapa podemos ver el transporte marítimo y el papel principal que realiza el canal de panamá al permitir realizar un cruce en menos tiempo desde el océano Pacífico hasta el atlántico, para conectar américa con Asia, Europa y Africa, permitiendo una exportación o acceso de las mercancías a diferentes países de manera rápida, económica y fácil.

⁷ La superficie de agua sobre el planeta supera abundantemente a la continental. En la tierra el 71% es agua, distribuida así: el 70% corresponde a mares y océanos, pero a abundancia es relativa. El 97,5% del total existente en el planeta es agua salada, mientras que solo el 2,5% restante es agua dulce. Del porcentaje total de agua dulce casi el 79% se encuentra en forma de hielo permanente en los hielos polares y glaciares, por lo tanto no está disponible para su uso. Del agua dulce en estado líquido, el 20% se encuentra en acuíferos de difícil acceso por el nivel de profundidad en el que se hallan (algunos casos superan los 2.000 metros bajo el nivel del mar). **Sólo el 1% restante es agua dulce superficial de fácil acceso. Esto representa el 0,025% del agua del planeta.** (Greenpeace Colombia, 2010)

Ilustración 5 Mapa Comercio Marítimo



Fuente: EL Orden Mundial.com

El transporte de mercancías, es de gran importancia en el comercio internacional y por este medio es uno de los más utilizados en la actualidad y para poder llevar a cabo este tipo de comercio es necesario fabricar un buque que se acomode a las necesidades de las mercancías y de que estas lleguen de manera adecuada al lugar en donde se encuentra el comprador. Para una entrega adecuada en la actualidad se utilizan diferentes tipos de embarcaciones, los cuales se diseñan de acuerdo a la carga que transportan para que así el cliente se sienta más seguro de que su mercancía llegara en buen estado. Y por este motivo existen diversos tipos de buques como lo es el granelero por ejemplo, es el que se realiza en una embarcación que transporta lo que es carga seca a granel. (Ortiz, 2014)

Esta embarcación se caracteriza por su gran tamaño y baja velocidad a la que transita. Por otra parte las mercancías también son transportadas en el buque de carga general el cual se distingue de transportar mercancías de todo tipo. (Ortiz, 2014)

El transporte marítimo presenta alrededor del 90% del comercio mundial de mercancías. Se trata del sistema de transporte internacional más eficiente y rentable para la mayoría de las mercancías y además puede considerarse el más seguro. A diferencia del transporte aéreo, el transporte por carretera o el transporte ferroviarios, el marítimo permite enviar grandes cantidades de mercancía a un costo muy reducido. (Universia España, 2016)

4.5. Tarifas empleadas por el Sistema Universal de Arqueo de Buques

A partir del 1 de octubre de 1994 los peajes se han calculado sobre la base del Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB), el cual a su vez tiene como base el estándar internacional de arqueo de tonelaje establecido por la Convención Internacional de Arqueo de Buques de 1969. Con la transferencia del Canal a finales de 1999, la gestión del Canal pasó de una operación de punto de equilibrio a un modelo orientado al mercado que se enfoca en la atención al cliente, la confiabilidad y la rentabilidad. (Canal de Panamá, 2017)

Los peajes constituyen el pago que hacen los buques por utilizar el Canal. En términos generales, los peajes se determinan de acuerdo a parámetros relacionados a las medidas del buque. El sistema adoptado sigue el precepto contenido en el artículo 315 de la Constitución Política de la República de Panamá en el sentido de que el Canal de Panamá "permanecerá abierto al tránsito pacífico e ininterrumpido de las naves de todas las naciones", y es consistente con los principios de Derecho Internacional, a la vez que garantiza igualdad de trato para todos los usuarios de la vía. (Canal de Panamá, 2017)

Los ingresos generados por los peajes se destinan a financiar inversiones de capital y mejoras del Canal, los cuales permiten a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) continuar brindando un servicio de tránsito seguro, confiable y eficiente a todos sus clientes. La ACP ha elaborado los reglamentos necesarios para el arqueo de buques y para la fijación de peajes, el procedimiento para el cambio de las reglas de arqueo y peajes y para la fijación de peajes, tasas y derechos por el tránsito de las naves por el Canal. (Canal de Panamá, 2017)

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

Este sistema aplica una fórmula matemática al arqueo del volumen total de la nave para determinar el tonelaje neto del Canal. Una tonelada neta del Canal es igual a 100 pies cúbicos de capacidad volumétrica. La tarifa apropiada se aplica dependiendo de si el barco está cargado o en lastre (vacío). Se aplica la tarifa de "cargado" a los buques que llevan carga, contenedores o pasajeros y la tarifa de "lastre" a los buques que no llevan ni pasajeros, ni carga ni contenedores. (Canal de Panamá, 2017)

Para que un buque reciba la tarifa de lastre (vacío) no podrá llevar combustible para su propio consumo que exceda el volumen de los tanques certificados con marca oficial para combustible líquido. Otras embarcaciones flotantes, incluyendo los barcos de guerra, exceptuando los de transporte militar y naval, carboneros, barcos de abastecimiento y buques hospitales, pagan con base a su tonelaje de desplazamiento real. Una tonelada de desplazamiento equivale a una tonelada larga de 35 pies cúbicos de agua salada. (Canal de Panamá, 2017)

El Canal ha mantenido un servicio confiable, seguro y eficiente, que ha satisfecho las necesidades tanto de los navieros como de los dueños de la carga, y les ha permitido transportar las mercaderías a su destino en los periodos de tiempo requeridos y a un costo razonable.

Tabla 4 Tarifa de peaje por tonelada según segmentación

		2012				2013			
SEGMENTO DE MERCADO		TARIFA VIGENTE				TARIFA APROBADA			
		TARIFA POR TON CP/SUAB							
		A partir del 1 de	1Eras 10mil	2Das 10mil	RESTO	A Partir del 1 de	1Eras 10mil	2Das 10mil	RESTO
Carga General	Cargado en Lastre	Octubre	4.74	4.64	4.57	Octubre	5.1	4.99	4.91
			379	3.72	3.66		4.07	4	3.93
Graneleros Secos	Cargado en Lastre	Octubre	4.71	4.55	4.47	Octubre	5.06	4.89	4.81
			3.76	3.63	3.58		4.04	3.9	3.85
Tanqueros	Cargado en Lastre	Octubre	4.68	4.61	4.53	Octubre	4.92	4.84	4.75
			3.75	3.69	3.62		3.94	3.87	3.8
Quimiqueros	Cargado en Lastre	Octubre	4.82	4.74	4.65	Octubre	5.06	4.98	4.89
			3.86	3.79	3.73		4.05	3.98	3.91
Porta Vehiculos	Cargado en Lastre	Octubre	4.4	4.31	4.24	Octubre			
			3.52	3.45	3.4				
Otros	Cargado en Lastre	Octubre	4.96	4.86	4.78	Octubre	5.33	5.22	5.14
			3.97	3.89	3.83		4.27	4.18	4.12

Fuente: Elaborado por Autoridad del Canal de Panamá (ACP)

Tabla 5 Tarifas del peaje por totalidad en toneladas

Rango de Eslora		Tonelaje Aproximado	Peaje Actual	Tarifa de Peaje Aprobada a partir del 1 de Octubre de 2012
Metros	Pies			
<= 15.24	<= 50	194	\$500.00	\$800.00
>15.24 <= 24.384	>50 <= 80	291	\$750.00	\$1,300.00
> 24.384 <= 30.480	> 80 <= 100	389	\$1,000.00	\$2,000.00
> 30.480	> 100	583	\$1,500.00	\$3,200.00

Fuente: Elaborado por Autoridad del Canal de Panamá (ACP)

En los últimos catorce años, la demanda por el servicio de tránsito por el Canal ha ido en aumento, registrando incrementos sustanciales en el tonelaje en periodos de auge económico con una muy leve disminución durante la crisis económica mundial, lo que evidencia el valor que ofrece la ruta a sus usuarios. (Canal de Panamá, 2017)

4.6. Desarrollo económico de Panamá

Durante la última década, Panamá ha sido una de las economías de más rápido crecimiento en todo el mundo. El crecimiento medio anual fue del 7.2 por ciento entre 2001 y 2013, más del doble del promedio de la región. La economía panameña creció un 6.2 por ciento en 2014, un 5.8 por ciento en 2015, y para el 2016 la previsión es de un 6.0 por ciento, aumentando ligeramente al 6.1 y 6.2 por ciento en 2017 y 2018, respectivamente. (Banco Mundial, 2016)

A mediano plazo, hay buenas razones para esperar que el crecimiento de Panamá se mantenga entre los más altos de América Latina, del 6 al 6.5 por ciento. Con el proyecto de construcción de la segunda línea del Metro y el tráfico adicional generado por la ampliación del Canal, las inversiones públicas también se mantendrán altas. Además, la inversión privada deberá seguir siendo fuerte. Las perspectivas de alto crecimiento en los próximos años también se sustentan en las nuevas oportunidades para el crecimiento impulsado por el sector privado en áreas clave como transporte y logística, minería, servicios financieros y turismo. (Banco Mundial, 2016)

Según Gregory Mankiw “Cualquier medida que aspire a reducir la tasa natural de paro debe reducir la tasa de destrucción de empleo o aumentar la tasa de creación de empleo. Asimismo, cualquier medida que influya en la tasa de destrucción o de creación de empleo también altera la tasa natural de paro.” (Mankiw, 2013)

Panamá ha logrado progresos significativos en la reducción de la pobreza en años recientes. Entre 2008 y 2014, un período que incluyó la crisis financiera global, Panamá consiguió reducir la pobreza de un 26.2 por ciento a un 18.7 por ciento, y la pobreza extrema de un 14.5 por ciento a un 10.2 por ciento. Esto significa que, de una población de cerca de 3.9 millones de personas, en ese periodo, alrededor de 168.000 panameños salieron de la pobreza extrema mientras que casi 300.000 salieron de la pobreza. (Banco Mundial, 2016)

SEGÚN ADAM SMITH “La mayor importancia de la mano invisible aumenta en la medida en que la sociedad se va desarrollando y la división de trabajo crece. Con la existencia de este orden

natural hace que la intervención gubernamental sea innecesaria en la mayoría de las materias y es precisamente que Adam Smith se identifica con el Laissez Faire. Los labores del gobierno, por lo tanto, deben centrarse en la defensa interior y exterior, en administrar la justicia y en proveer bienes públicos, el resto lo debe hacer la mano invisible. La mano invisible es el símbolo del mercado libre y está se convierte en el símbolo transparente de la doctrina económica de Adam Smith” (Economía-adam smith, s.f.)

La economía panameña responde mucho más a las necesidades del comercio internacional que a la demanda interna de su población. A pesar de lo que pudiera parecer, el Canal de Panamá no es tan influyente en su Producto Interno Bruto (PIB)⁸, dando trabajo a 1% de la población activa, y los ingresos que obtuvo el país durante el siglo XX equivalían aproximadamente a 6% del PIB de forma directa. Pero el canal de Panamá al ser un espacio negociador de mercancía entre varios países, contribuye de forma indirecta en el PIB de la economía Panameña en un 20%.

No obstante, el peso del Canal en la economía aumentó tras el traspaso definitivo el 31 de diciembre de 1999. Y es un hecho que la actividad del comercio internacional que ha impulsado el Canal ha condicionado la economía de Panamá. La economía panameña está muy centrada en el sector terciario, siendo el subsector comercio internacional y financiero el que se lleva más de la cuarta parte del PIB. Su sistema bancario ha sido reconocido internacionalmente como uno de los más sólidos del continente. El turismo representa una de las principales actividades del país, con énfasis en el turismo con fines de exploración comercial, playas y comercio. (Bittan, s.f.)

A pesar de constantes crecimientos económicos, por encima de 3% anual, el sector primario aporta poco al PIB. La agricultura supone 7% del PIB y la minería, 1%. La industria y la construcción aportan alrededor de 12%. El resto pertenece a los servicios: comercio interno, 9%; transporte y comunicaciones, 9%; Zona Libre de Colón, 7%; Canal, 6%; finanzas, 8%; administración pública, 10%, etc.

⁸ PIB = Consumo + Inversión + Gasto del Gobierno + (Exportaciones – Importaciones); El cálculo incluye el consumo de bienes (por ejemplo, comprar un carro, leche, pan); el consumo de servicios (corte en la peluquería, un servicio financiero); inversión (gasto de las empresas para mayor producción en las mismas); el gasto del Gobierno; y compras en el exterior e interior del país (exportadores e importadores).

A pesar de estas cifras macroeconómicas la renta per cápita de los panameños se sitúa en torno a los \$ 12.700 dólares (2010), logrando subir de niveles en pocos años su situación económica. Pudiera tener una cifra más alta, pero hay que recalcar que se trata de una economía orientada al comercio internacional, con muy poca repercusión local. (Bittan, s.f.)

5. Metodología

5.1. Investigación descriptiva

La investigación se desarrolló como un estudio de caso a partir de información primaria tomada directamente por el investigador a través de una visita de observación al canal, mediante la cual se describió lo observado en la empresa del Canal de Panamá, relacionado con el comercio Interno, se recogió información secundaria del aumento del tránsito marítimo, cantidad de buques internacionales que ingresan por la nueva esclusa del canal, cifras económicas, e información complementaria de utilidad para la investigación a partir de artículos, páginas web, Pdf; relacionados con el proceso investigativo, orientando el enfoque a la realización literaria que se pretende llegar.

6. Resultados

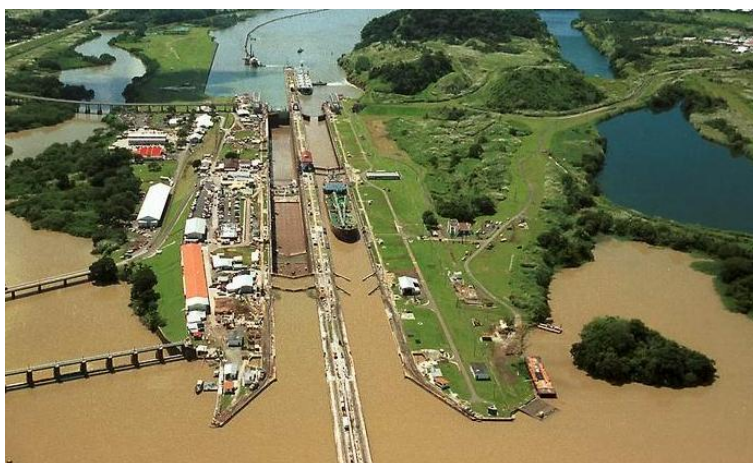
6.1. Factores Técnicos que Influyeron en la Creación de la Tercera Esclusa

La construcción del Canal de Panamá, a principios del siglo pasado, cambió los patrones del comercio internacional al abrir nuevas rutas entre países que tradicionalmente, por su lejanía, no realizaban intercambios comerciales. El Canal fue construido con propósitos militares, pero con el pasar del tiempo, se convirtió en un facilitador del comercio al acortar tiempos y distancias entre mercados de producción y de consumo. Desde su inauguración, hasta finales del año fiscal 2013, más de un millón de buques habían transitado por el Canal de Panamá y más de 9.400 millones de toneladas largas de carga. Lo que deja ver que el Canal de Panamá ha sido un catalizador del comercio internacional que ha reducido el tiempo y distancia de transporte, lo que se ha traducido en mayor competitividad para muchos países y regiones. (Sabonge, 2014)

Con la transferencia, el país logró su sueño de ser soberano en todo su territorio; sin embargo, el Canal que entregó Estados Unidos estaba cerca de quedarse obsoleto, en parte debido a que la demanda estaba muy cerca de alcanzar su capacidad, pero también porque los cambios que se habían dado en la flota mundial favorecían el emplazamiento de buques de mayor tamaño, que no caben por el Canal actual. (Sabonge, 2014)

Hace más de dos décadas se advierte que el Canal de Panamá es muy estrecho para la nueva generación de buques que se han estado construyendo. También porque los canales secos, la modernización de otros métodos de carga alrededor del mundo y la posibilidad que se construya un nuevo Canal en Centroamérica, amenazan con disminuir la importancia de la ruta Panamá en el Comercio Mundial. (Abdiel , 2005)

Ilustración 6 Imagen Área del Canal de Panamá Año 2005



Fuente: Elaborado por el blogs Jaragual

Debido a los cambios de la flota mundial, la ACP emprendió una titánica labor de realizar más de 70 estudios a un costo de USD\$140 millones para determinar la viabilidad técnica, económica y ambiental, de ampliar el Canal. La Autoridad del Canal contrató a las principales consultoras del mundo en materia de ingeniería, estudios ambientales, análisis de demanda, impacto económico y modelaje financiero, entre otros, para realizar estos estudios, los cuales fueron integrados en un Plan Maestro que se tuvo que llevar a referéndum nacional en el año 2006 y en el cual cerca del 78% de los votantes le dieron el SÍ al proyecto de ampliación. (Sabonge, 2014)

Al mismo tiempo, la ACP se enfocó en mejorar su rendimiento financiero, se hicieron inversiones cuantiosas para mejorar la calidad y confiabilidad del servicio, medido en tiempos en aguas del Canal, y se rompieron récords de tráfico y carga. Todo lo anterior permitió a la ACP obtener un grado de inversión con el cual logró el financiamiento necesario, en excelentes términos y condiciones, para llevar a cabo el proyecto de ampliación, estimado en un costo de \$5.250 millones.

En plena recesión económica mundial, las principales multilaterales del mundo, como el Banco Europeo de Inversión, el Banco Japonés de Cooperación Internacional, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Financiera Internacional y la Corporación Andina de Fomento, avalaron el proyecto, acordando concedernos préstamos por \$2.300 millones para financiar la ampliación. (Sabonge, 2014)

Ilustración 7 Financiamiento del Proyecto de Ampliación del Canal de Panamá

El financiamiento, aprobado el 9 de diciembre de 2008, cubre \$2,3 millones de los \$5,25 millones presupuestados para el Programa y está asignado de la siguiente forma:



Banco Europeo de Inversión (BEI)	500 M
Banco Japonés de Cooperación Internacional (JBIC)	\$ 800 M
Banco Internacional del Desarrollo (BID)	\$ 400 M
Corporación Financiera Internacional (IFC)	\$ 300 M
Corporación Andina de Fomento (CAF)	\$ 300 M
Subtotal	\$ 2 300 M
ACP	\$ 2 950 M
Total	\$ 5 250 M

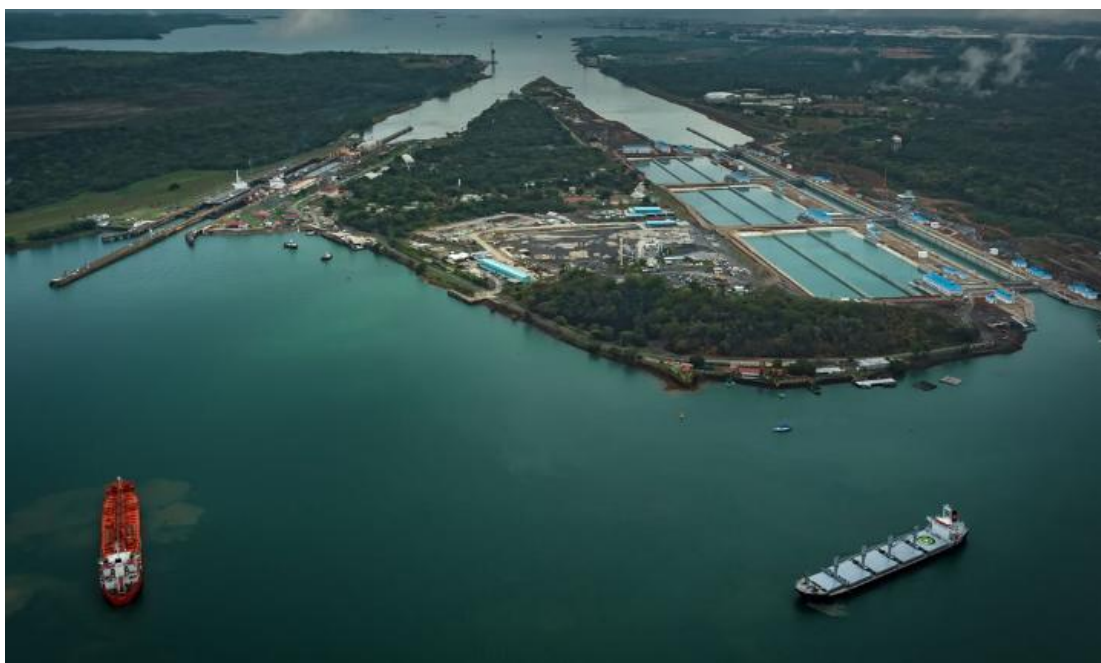


Fuente: Elaborado por Rodolfo Sabonge.

El proyecto de ampliación inició en el año 2007 y como era de esperar, el comercio ha continuado cambiando, al tiempo que los pronósticos económicos y de demanda han tenido que ser ajustados. Estos factores inciden en el tráfico por el Canal de Panamá; sin embargo, para Panamá, lo importante no es el crecimiento o disminución del comercio global como un todo, sino el crecimiento en las rutas relevantes del Canal. (Sabonge, 2014)

Las nuevas esclusas del Canal de Panamá miden 55 metros de ancho y tienen una profundidad de 18,3 metros. Permitirán la navegación a toda clase de buques de hasta 366 metros de eslora y 49 metros de manga y con un calado máximo de 15,2 metros. La ampliación del canal ofrecerá nuevas oportunidades para el comercio internacional y permitirá a Panamá elevar su capacidad competitiva como centro logístico. (RT Noticias, 2016)

Ilustración 8 Imagen del Canal de Panamá en el 2016 (Ampliación y tercera esclusa)



Fuente: Elaborado por la ACP

Panamá logro en el 2016 abrir las puertas a buques más grandes, que tenían que hacer recorridos más largos, para llegar a su destino. Así con este nueva esclusa Panamá desarrolla el paso por el canal, acortando el tiempo y la distancia de las embarcaciones que no utilizaban esta ruta por tener dimensiones mayores, pasando de 2 semanas que duraba el recorrido a 8 horas, que dura en este momento.

También mejoro el flujo de las embarcaciones, que esperaban días, para pasar por el canal, debido al acceso restringido que existía por las pequeñas dimensiones de las esclusas existentes.

6.2. Incremento en el desarrollo Económico de Panamá a Partir de la creación de la Tercera Esclusa

En el tiempo que se realizó la salida a la ciudad de Panamá, se evidencio algo de realidad del país, y muchos factores que influyen en la economía del mismo. Al realizarse recorridos por diferentes provincias, se pudo evidenciar la estratificación que se maneja en este país, a pesar de

ser un país con una población según el censo de 3.913.275 habitantes para el 2014 (Instituto nacional de estadística y censo, 2014).

Población relativamente pequeña, donde no debería haber pobreza ni si quiera para la población flotante que va en busca de oportunidades.

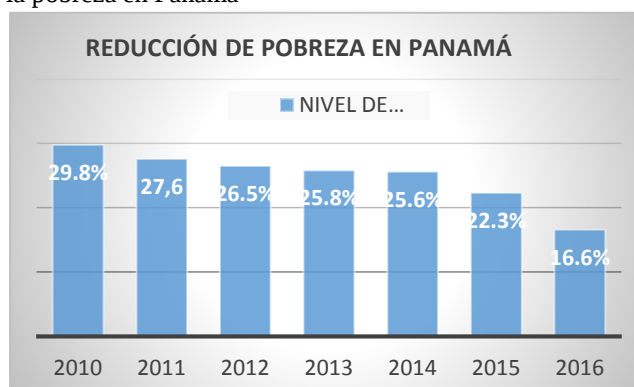
Panamá se dedica a varias actividades tanto nocturnas como diurnas. El mayor o mejor mecanismo de recaudo, se evidencia a través del turismo, es una ciudad donde existe población flotante de muchos países, siendo este país un centro logístico donde diversidad de empresas realizan relaciones comerciales.

Otra fuente de ingreso es el Impuesto que se paga en muchas partes por la compra que se hace de diferentes artículos, este impuesto genera ingresos fiscales para la Nación; y la participación del Canal de Colón, que en el 2016, abrió las puertas a la tercera esclusa para nuevos ingresos económicos y navieras más grandes pudieran pasar en menos tiempo por centro América.

Según Adam Smith “La riqueza de una nación no se mide con la cantidad de oro acumulado, sino por la magnitud de su capacidad productiva.” (Smith, 1997)

Con esta expectativa Panamá espera aumentar la cantidad de empresas que realizan logística para controlar el paso de su mercancía, aumentando las exportaciones e importaciones del país, el ingreso per cápita, el PIB nacional, disminuyendo la pobreza y el trabajo informal.

Tabla 6 Comportamiento de la pobreza en Panamá



Fuente: Elaborado por el autor del trabajo con datos de la ONU y el gobierno de Panamá

La decisión tomada en el 2006, ayudo a que más países se interesaran en panamá, aumentando el comercio y el turismo, aunque la progresión de la reducción de la pobreza es lenta.

La ampliación del Canal favorece al aumento de ingresos, reduciendo el déficit fiscal, y los niveles de endeudamiento público. Desde el 2010 el canal se utilizó en construcción, obteniendo resultados desde el inicio por la nueva construcción y ampliación de alguno de los pasos (Lago Gatún, pedro miguel lock). Este resultado, trajo más inversionista y empresas logísticas, desarrollando más empleo para la comunidad, logrando así la reducción de pobreza como se observa en la Tabla 7.

Tabla 7 Indicadores Económicos y social

PRINCIPALES INDICADORES		
	PERIODO	VARIACIÓN
PIB (Trimestral)	III/2016	4.8%
PIB (Anual)	2015	5.8%
DESEMPLEO TOTAL (Agosto)	2016	5.5%
TASA DE DESEMPLEO ABIERTO (Agosto)	2016	4.4%
SUBEMPLEO VISIBLE (Agosto)	2016	2.3%
SUBEMPLEO INVISIBLE (Agosto)	2016	7.1%
EMPLEO INFORMAL (Agosto)	2016	40.2%

Fuente: Elaborado por la Contraloría General de la República de Panamá

El PIB en términos nominales alcanzó la suma de B/.52,132.3 millones, con una tasa de crecimiento de 6.0 por ciento, comparado con el del año anterior, que corresponde a un incremento anual de B/.46.982 millones. (Instituto nacional de estadística y censo, 2015)

Tabla 8 Evolución del PIB

EVOLUCIÓN ANUAL DEL PIB			EVOLUCIÓN ANUAL DEL PIB PER CAPITA		
Fecha	PIB MILL. US	Crecimiento del PIB %	Fecha	PIB Pér capita Mill US	Var. Anual
2015	46.982	5.8%	2015	11.957	27.0%
2014	36.999	6.1%	2014	9.567	9.1%
2013	33.773	6.6%	2013	8.77	6.8%
2012	31.079	9.2%	2012	8.205	23.8%
2011	24.704	11.8%	2011	6.634	11.3%

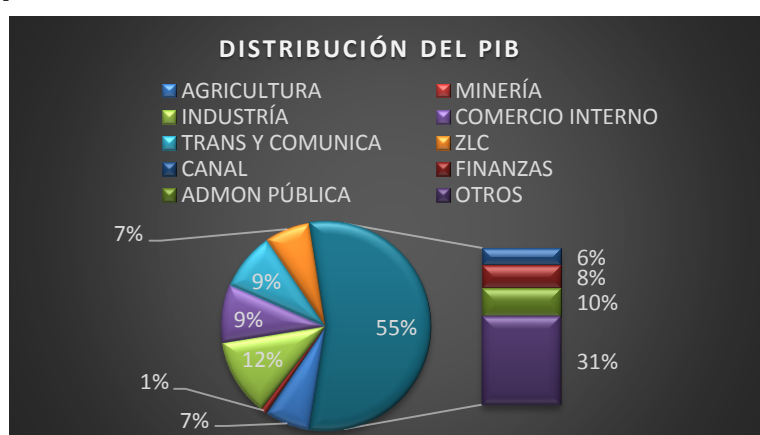
Fuente: Elaborado por el periódico Expansión de Panamá

El desempeño de la economía panameña en el segundo trimestre de 2016, medido a través del Producto Interno Bruto Trimestral (PIBT), presentó un incremento de 5.2 por ciento, respecto al mismo período del año previo. El PIB valorado a precios del 2007 (en medidas encadenadas de volumen), registró un monto de B/.9,191.8 millones para el trimestre estimado, que corresponde a un aumento de B/.450.7 millones comparado con igual trimestre de 2015. (Central America Data, 2016)

Este crecimiento es explicado, por el comportamiento de las actividades económicas relacionadas con el sector externo. Entre éstas, se destacan: puertos, actividades financieras, turismo y los servicios del Canal de Panamá; a su vez el comercio en la Zona Libre de Colón y las exportaciones de frutas.

En el sector interno presentaron crecimiento las actividades de: cría de ganado porcino y aves de corral; minas y canteras, construcción, electricidad y agua, comercio al por mayor y menor, restaurantes y hoteles, inmobiliarias, transporte regular de pasajeros, de carga y el de cabotaje, las telecomunicaciones, enseñanza y salud privada, y los otros servicios comunitarios, sociales y personales. (Instituto nacional de estadística y censo, 2015)

Tabla 9 Actividades que conforman el PIB en Panamá



Fuente: Elaborado por el autor del trabajo con información del periódico el Mundo

El comportamiento del PIB de la economía Panameña es bastante favorable, se cataloga como uno de los países más estables de América Latina, una persona estaría viviendo con 996 dólares mensuales, si la riqueza fuera bien distribuida.

Una de las obras más esperadas en el 2016, la tercera esclusa de Panamá, contribuye al crecimiento del PIB, se espera que el crecimiento de empresas que operan en Panamá crezca, debido a la ampliación que permite que cualquier tamaño de embarcación circule por este país ahorrando tiempo y dinero.

6.2.1. Tercera Esclusa del Canal de Panamá

Si se observa la distribución de la tabla 10, se aprecia que el canal de Panamá contribuye con el 6% del 100% correspondiente al PIB, cuando al ser una de los grandes proyectos de Panamá debería contribuir con una cantidad mayor.

En la visita que se realizó a una de las empresas de Libre Colon; FARMAZONA, ellos operan diferente al resto de empresas del interior del país. De acuerdo a una serie de normas empleadas por el gobierno, estas empresas deben ayudar en la inclusión de pobladores que viven en los alrededores, motivando el trabajo interno de la población.

El canal de Panamá debe manejar algo similar, debido a que es elaborado por una sociedad entre varios países, para el bienestar del mundo, pero al igual que en estas empresas que quedan dentro de Colón, el personal debe ser regional, promoviendo el trabajo formal.

Según el portal la Guía “La economía panameña responde mucho más a las necesidades del comercio internacional que a la demanda de su población. A pesar de lo que pudiera parecer el canal de Panamá influye, directamente, poco en el PIB, sólo da trabajo al 1% de la población activa, y los ingresos que obtuvo Panamá durante el siglo XX equivalían al 6% del PIB. No obstante, el peso del Canal en la economía aumentó tras el traspaso definitivo el 31 de diciembre de 1999. (La Guía, 2007)

Sin embargo, la actividad del comercio internacional que ha impulsado el Canal ha condicionado la economía de Panamá. En primer lugar la moneda que circula por el país es el Balboa, que es equivalente al dólar estadounidense el cual circula legalmente en todo su territorio desde 1904. Es una economía totalmente dolarizada y sin banco central. La presencia de puertos

Franco, como Colón, de libre circulación de capitales y mercancías, y sin impuestos, ha propiciado la presencia de gran número de empresas.” (La Guía, 2007)

Aunque el aporte directo al canal es de menor cuantía, el canal realiza una serie de procesos que indirectamente aporta en la economía Panameña.

Un estudio de la empresa Intracorp, encargado por la Cámara Marítima de Panamá (CMP), determinó que del 33.5% que aporta la industria marítima al PIB, el 20% corresponde al Canal de Panamá, 18% al sector marítimo y 62% a los otros segmentos vinculados con la logística para el comercio mundial.

“Estos resultados no solo muestran la importancia del sector en la economía de nuestro país, sino que refuerza la estrategia que sigue el sector”, manifestó Luciano Fernandes, director ejecutivo de la Cámara Marítima de Panamá. (Revista Summa, 2015)

En 2001, cuando apenas había revertido el Canal a Panamá, el sector marítimo representó aproximadamente el 10.36% del PIB del país, según los datos estadísticos de la Contraloría de la República.

Además del Canal y los puertos, la actividad marítima incluye la venta de combustibles marinos, las agencias y líneas navieras, la pesca, el transporte por el ferrocarril entre las terminales portuarias del Pacífico y el Atlántico, el transporte marítimo interno, el oleoducto, entre otros. (Revista Summa, 2015)

La industria marítima y logística es una cadena de servicios complementarios que interactúan entre sí para reforzar el sector. El Canal de Panamá es el imán principal del sector, es el que inicialmente atrae a los barcos que luego deciden transbordar sus mercancías aquí debido a que se encuentran con todos los servicios auxiliares que les permiten operar de una manera eficiente y eficaz”, señala Fernandes, quien antes de asumir la dirección ejecutiva de la CMP era el gerente general de la naviera CMA-CGM.

Los aportes directos al Estado, durante los últimos 15 años de administración panameña (2000-2014), el Canal ha entregado al Tesoro Nacional 9 mil 621 millones de dólares, esto es más de cinco veces los mil 833 millones que recibió Panamá de la administración estadounidense en 85 años (1914-1999). (Revista Summa, 2015).

Es así que el canal aporta más del 6% al PIB de Panamá, ayudando a aumentar la economía del país.

6.2.2. Beneficios Esperados de las Actividades Directas e Indirectas del Canal Ampliado

Según el sociólogo Olmedo García la Autoridad del Canal de Panamá, el comercio mundial mantendrá la dinámica de crecimiento actual, factor que permitirá al Canal ampliado aumentar sus niveles de carga y de tránsito proyectando para la primera década en 1,250 millones de toneladas, que corresponderá a 1150 millones de dólares por año en ingresos. Para el 2025 los ingresos de la ACP oscilarían en 6,000 millones de dólares por año. Los ingresos del Canal, constituirán un aporte importante al tesoro nacional: según datos de la propia institución canalera, dicho aporte sería de aproximadamente 8,500 millones de dólares en los primeros 11 años. (La Estrella de Panamá, 2016)

La ACP establece que la ampliación generará beneficios más allá de su propia funcionalidad, por cuanto que estima que el Canal es un eje rector de un conglomerado de servicios y actividades conexas, que influyen en los aportes de la creciente economía nacional. Este conglomerado está integrado por el sistema de puertos, ferrocarril, las navieras, venta de combustible a buques, partes de la Zona Libre de Colón, el sector turismo, transporte terrestre y aéreo, servicios legales, financieros, telecomunicaciones, entre otros. Todas estas actividades económicas se fortalecen con la ampliación y la explotación de la posición geográfica del país según los planteamientos de la ACP. (La Estrella de Panamá, 2016)

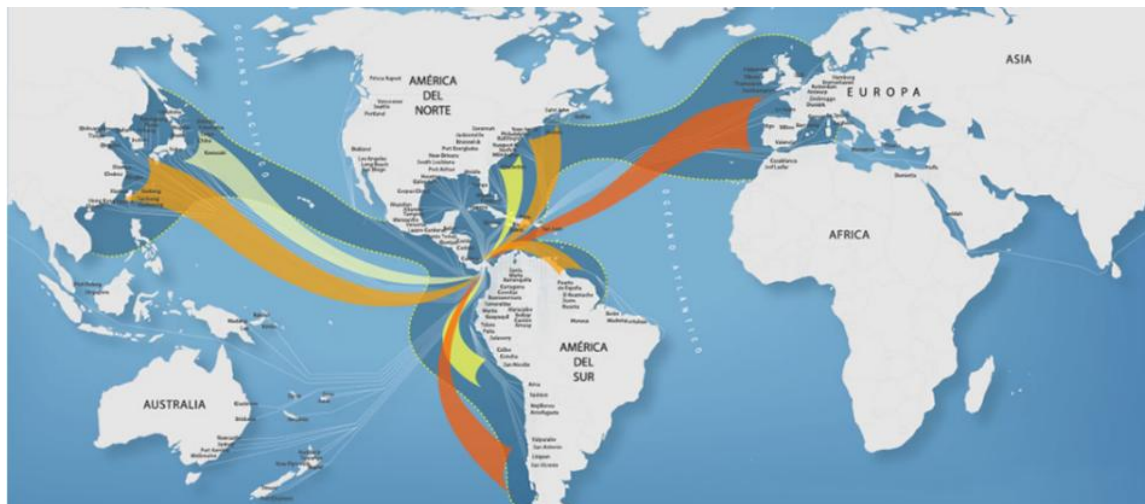
Servicios que aportaran en el PIB del pueblo Panameño, aumentando la calidad de vida de cada persona, se espera que esta obra culminada en el año, logre disminuir totalmente el hambre en algunos lugares de Panamá.

6.3. Beneficios del canal de Panamá para Circulación del comercio Marítimo Internacional

Actualmente Panamá ha dejado de ser conocido únicamente por su Canal Interoceánico y ha pasado a representar un punto de suma importancia para la gestión de manejo, distribución y transporte de mercancía. Los mercados cambiantes, la constante búsqueda de eficiencia logística y las exigencias de los clientes ha obligado a Panamá evolucionar y a desarrollar un esquema logístico eficiente a partir de su estratégica posición geográfica. (Bolaños, 2015)

Todo este desarrollo se ha enfocado principalmente en la creación de plataformas operativas que permitan cumplir con el objetivo logístico de lograr el manejo y movimiento de productos en las cantidades correctas, en el tiempo necesario, en el lugar requerido y a un precio competitivo. (Bolaños, 2015)

Ilustración 9 Canal de Panamá cruce entre dos Océanos



Fuente: Elaborado por logística Canal de Panamá

La posición geográfica de Panamá, la cual se encuentra en el centro del Continente americano y cuyo acceso es por tierra, aire y mar, aunado a un clima tropical durante todo el año y libre de

desastres naturales, de la mano con una economía dolarizada, permite a este país el llegar a convertirse en una gran plataforma que sea de gran provecho para el comercio mundial. Panamá es un centro de trasbordo que no puede estar ajeno de las presiones y exigencias del comercio internacional, por lo que cuenta con unas de las terminales portuarias más modernas y competitivas de Latinoamérica. (Bernal & Aguilar, 2016)

A través de la Zona Libre de Colón, se da un enorme intercambio de mercancías, la cual es la segunda zona franca más importante del mundo, donde se ofrece servicios para el acopio y redistribución de bienes. Además, el Canal de Panamá está facilitando el comercio mundial, sirviendo 120 rutas marinas a más de 80 países del mundo, complementando con el sistema de terminales de contenedores en el Pacífico y el Caribe. (Bernal & Aguilar, 2016)

El principal usuario del Canal de Panamá, por el que pasa actualmente cerca de 6% del comercio mundial, es Estados Unidos, seguido de China y Chile. El número de buques que han reservado cupo para cruzar el nuevo canal ha aumentado en los últimos días hasta los 167, la mayoría de las reservas, 142, son portacontenedores y 17 buques GNL (gas natural licuado). El transporte de GNL es una de las oportunidades de negocio que se abren con la ampliación de la ruta. Hasta ahora, era un mercado que no se había explotado porque los buques que se usan en la industria energética, los conocidos como Neo-Panamax, no cabían por las esclusas antiguas. (Nuestro Mar - Web de la Fundación NuestroMar, 2016)

“Esta nueva ruta de tránsito es la punta del iceberg para que Panamá una vez más se consolide como el centro logístico de las Américas”, dijo el administrador del Canal, Jorge Luis Quijano.

Principales Rutas del Canal De Panamá:

Ilustración 10 Rutas Interoceánicas; Algunos países que utilizan el canal de Panamá

Principales Rutas Comerciales del Tráfico del C.P	Año Fiscal 2016	Año Fiscal 2015
Ruta Comercial del Buque	Toneladas Netas CP/SUAB	Toneladas Netas CP/SUAB
Costa Este E.U.A - Asia	104.791	104.903
Costa Este E.U.A - Costa Oeste de Suramérica	35.877	38.606
Europa. Costa Oeste de Suramérica	21.768	12.334
Costa a Costa Suramérica	18.845	9.281
Costa Este E.U.A - Costa Oeste Centro américa	15.954	12.338

Fuente: Elaborado por el Canal de Panamá

Las autoridades prevén aumentar el comercio entre Asia y puertos en la costa este de Estados Unidos, quedan dudas de que no todos los puertos están preparados para manejar los enormes buques de carga de clase Neo-Panamax. Así, el volumen neto de carga a través del canal de la Costa Este de Asia hacia Estados Unidos cayó un 10,2% en 2015, según las estadísticas oficiales. Puesto que el canal fue entregado desde el control de Estados Unidos a finales de 1999, la vía interoceánica ha generado cerca de 10.000 millones de dólares en ingresos directos al país y es responsable de aproximadamente el 40% de su PIB. (Nuestro Mar - Web de la Fundación NuestroMar, 2016)

Una de las principales razones por las que el Canal de Panamá debió expandirse tiene que ver, justamente, con esa crisis: las navieras empezaron a construir embarcaciones de mayor porte para trasladar mayor volumen de mercadería y así abaratar costos.

Como son tan voluminosas estas embarcaciones, no cabían en el Canal antes de su ensanche. Ahora, las compuertas más altas tienen 33 metros, miden 55 metros de largo y pesan 4.300 toneladas. La ampliación, que demoró nueve años - y le costó al país centroamericano US\$ 5.450 millones, permitirá ampliar la capacidad de navegación hasta 600 millones de toneladas anuales. (Clarín Mundo, 2016)

Hoy en día atravesar 77 kilómetros de un océano a otro (Pacífico/Atlántico), el buque de origen chino debió pagar a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) un peaje de US\$ 586.000. Sus dimensiones generaron asombro entre la multitud: mide 48,2 metros de manga (ancho) y 299,9 metros de eslora (longitud), con capacidad para transportar 9.400 contenedores a bordo, y el recorrido duro 10 horas, que es lo que se estima el tiempo en pasar la embarcación. (Clarín Mundo, 2016)

Antes las embarcaciones no podían pasar el canal, debían andar kilómetros y meses para llegar de un lugar a otro, haciendo trasbordos en camiones que se movían del oeste de Estados Unidos al este de América.

Según la ACP “El proyecto casi duplica la capacidad del Canal en términos de tonelaje. Nosotros medimos el tráfico a través de una unidad que se llama CPSUAB (Canal de Panamá Sistema Universal de Arqueo de Buques). El año pasado trasladamos 280 millones de toneladas CPSUAB. La capacidad máxima del Canal con la configuración actual, se ha estimado en 330 millones de toneladas por la limitación que ponen las esclusas, que son un cuello de botella que no podemos mejorar, porque al ser de concreto no podemos ensancharlas. Esa capacidad actual nos pone en un 85% de su uso.

Se estima que el tercer carril permitirá el tránsito de 10 a 12 buques adicionales por día. Y además son buques que pueden llevar mucha más carga. Hoy transitan por el canal buques de hasta 4500 contenedores, pero esta propuesta permitiría el tránsito de naves Post – Panamax, de hasta 12000 contenedores. Entonces, se estima que el sistema completo (los 2 carriles existentes más el tercer carril) permitiría al Canal manejar más 600 millones de toneladas CPSUAB.”

Según el Presidente del Canal “A pesar de que la ampliación, desde el punto de vista del Canal, sería de un salto muy grande, en cuanto al atractivo que tendrá para el comercio mundial de carga, realmente no prevemos que creará cambios fundamentales en los patrones de tránsito. Lo que podría ocasionar es que, los patrones que se están dando ahora mismo continúen.”

La competencia principal del Canal es el sistema intermodal, porque muchas empresas llevan la carga proveniente de oriente hasta la costa oeste de Estados Unidos y luego la movilizan por tierra (a través de camiones o trenes) hacia la costa este. Este sistema tiene el 60% del mercado. En el año 2000, el Canal de Panamá tenía solamente el 11% de participación en esta ruta, que es una de la más importante del mundo. Con el aumento que tuvo, el Canal ha demostrado que es una ruta que tiene mucho valor y que cada vez es mayor. (Giani, 2006)

Los buques más grandes tienen economías de escala y otros factores que los hacen muy atractivos para las empresas que transportan carga. Y en la medida que el Canal sea el elemento que restringe el tamaño del buque podría ser que otras rutas ganaran mayor atractivo. En cuanto al impacto que tendrá en las tarifas debido a los aumentos graduales de peaje que se estuvieron analizando para financiar parcialmente el proyecto, los análisis que hemos hecho demuestran que el Canal continúa siendo, como es ahora, una ruta que ofrece ahorros enormes a los navieros. El canal es un atajo, y los costos de combustibles altos hacen que sea cada vez más atractivo. (Giani, 2006)

Estos avances son una buena alternativa para Panamá. Permite la entrada de más empresas dentro del país, incursionando nuevas oportunidades de trabajo y desarrollo social dentro del libre colón. Ayudando al estado Panameño en la inclusión de personas que viven de estos grandes desarrollos. Panamá al ser un país con dimensiones pequeñas (La Guía, 2007)⁹; la oportunidad empresarial es mínima y únicamente turístico por considerarse un país costero, como vive el resto de países así. Esta gran oportunidad que le ofrece la ubicación geográfica (vea ilustración 5), al tener un estrecho que permita transitar de un océano a otro, sin necesidad de recorrer una mayor distancia, permitió a este país vivir de un desarrollo empresarial, que se evidencia en la zona de libre colón.

⁹ La República de Panamá es un país de América Central que limita al oeste con Costa Rica, al este con Colombia, al norte con el mar Caribe y al sur con el océano Pacífico. Es la parte más estrecha del istmo.

Panamá tiene una superficie de 78.200 km², su capital es la ciudad de Panamá, el idioma oficial el español, la moneda el balboa, y se encuentra en el huso horario UTC-5. Sus costas tienen una longitud de unos 2.490 km, la frontera con Colombia 225 km y la de Costa Rica 330 km.

Conclusiones

El transporte marítimo representa alrededor del 90% del comercio mundial de mercancía.

El sistema de transporte marítimo internacional es el más eficiente, rentable y seguro para el comercio de mercancía entre países.

La posición geográfica de Panamá cuyo acceso es por tierra, aire y mar; además de ser una economía dolarizada, permite a este país convertirse en una gran plataforma para el aprovechamiento del comercio mundial.

El factor técnico más relevante para la creación de la tercera esclusa fue la innovación de las navieras, al establecer buques de mayor calado, capaces de llevar mayor tonelaje de carga (contenedores).

El desarrollo económico de Panamá entre el (2001 – 2013), en promedio fue de 7.2%. Panamá aprovechó la situación favorable de la economía mundial de 2003 – 2008 para afianzar su crecimiento a un promedio de 8.5% anual, a pesar de la crisis de la crisis internacional de 2009. Panamá se mantiene entre las economías más altas de América Latina con un PIB entre (6 - 6.5 por ciento) Anual.

Entre el 2008 – 2014, Panamá logró reducir la pobreza de un 26.2% a un 18.7% y de 14.5% a 10.2% la pobreza extrema¹⁰.

¹⁰La "pobreza extrema" o "indigencia" se entiende como la situación en que no se dispone de los recursos que permitan satisfacer al menos las necesidades básicas de alimentación. En otras palabras, se considera como "pobres extremos" a las personas que residen en hogares cuyos ingresos no alcanzan para adquirir una canasta básica de alimentos, así lo destinaran en su totalidad a dicho fin. A su vez, se entiende como "pobreza total" la situación en que los ingresos son inferiores al valor de una canasta básica de bienes y servicios, tanto alimentarios como no alimentarios.

La primera meta del Milenio está formulada en términos de una línea de pobreza extrema que equivale a "1 dólar diario". Dicho umbral representa un estándar internacional mínimo de pobreza, desarrollado por el Banco Mundial a los efectos de disponer de una medida de pobreza absoluta comparable entre las distintas regiones y países en desarrollo. El valor utilizado corresponde al promedio de las líneas nacionales de pobreza adoptadas por los países con los menores niveles de ingreso per cápita en el mundo. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe - (CEPAL), 2010)

La renta per cápita de los panameños se sitúa en torno a los 12.700 dólares en el 2016 aumentando el valor a diferencia del año 2015 que fue de 11.957 dólares.

La creación de la tercera esclusa permitió aumentar la cantidad de empresas internacionales que controlan el paso de sus buques, ayudando en la inclusión económica, social de los panameños. El PIB en términos nominales alcanzó la suma de \$52.132.3 millones de dólares, con una tasa de incremento del 6% en el año 2016; comparado con el año anterior que tuvo un aumento de 46.982 millones de dólares, incremento del 5.8%.

Durante los 15 años de administración panameña (2000 – 2014) el canal le entregó al tesoro nacional 1.621 millones de dólares, más de lo que entregó la administración estadounidense (1914 – 1999) que durante los 85 años le entregó al tesoro nacional 835 millones.

Panamá logró disminuir la ruta en el 2016 de 2 semanas que duraban las embarcaciones a 8 horas que dura el recorrido de los 77 km que mide el canal, beneficiando a países con embarcaciones de mayor dimensión. Esta reducción beneficia a los países en el desarrollo de su economía mundial; para ellos es más rentable pasar por el canal, que durante meses dar la vuelta por cualquiera de los dos continentes. Permitiendo el ahorro en combustible, en tiempo de recorrido y personal de tripulación.

Panamá desde la separación de Colombia desde 1903, ha sido un país perseverante en el desarrollo de su pueblo, logrando grandes hazañas, primero por medio de protestas lograron separarse de Estados Unidos en 1999, uno de los países beneficiados para propiciar la guerra y pasar sus barcos de guerra por el canal, son muchos los procesos que ha tenido que evidenciar este pueblo, para tener esperanza del nuevo desarrollo del canal. Se espera que después de cancelar la deuda en la que se ven involucrados, este servicio Internacional. Logre disminuir totalmente la pobreza extrema en Panamá y reducir un porcentaje de la pobreza. En el 2006 se hizo un referendo que permitía o daba a conocer el proyecto de las ampliación de las esclusas del canal, 10 años después la nueva esclusa está en funcionamiento, y así como cuando Panamá en el 2000 inició con el canal, obteniendo grandes cantidades de beneficios. En el 2017 también ha aumentado los beneficios reduciendo unos puntos de la pobreza, aunque se espera mucho más.

Referencias Bibliográficas

Abdiel , A. (11 de Agosto de 2005). *El Canal de Panamá y su futuro*. Obtenido de jaragual.blogspot.com.co/: <http://jaragual.blogspot.com.co/2005/08/el-canal-de-panam-y-su-futuro.html>

Banco Mundial. (19 de Septiembre de 2016). *Panamá: panorama general*. Obtenido de bancomundial.org: <http://www.bancomundial.org/es/country/panama/overview>

Bernal Payares, O., & Aguilar González, E. (08 de Octubre de 2016). Panamá como Centro Logístico Multimodal de las Américas en un mundo globalizado. *Revista Aglala*, 6(1), p.121-141. Obtenido de <http://revistas.curn.edu.co/index.php/aglala/article/view/723/568>.

Bittan, M. (s.f.). *Panamá: el istmo que une al progreso*. Obtenido de elmundo.com.ve: <http://www.elmundo.com.ve/firmas/moises-bittan/panama--el-istmo-que-une-al-progreso.aspx>

Bolaños, A. (14 de Mayo de 2015). *Panamá, Centro Logístico Multimodal de la Américas*. Obtenido de The World Business Organization: <http://iccpanama.org/panama-centro-logistico-multimodal-de-la-americas/>

Canal de Panamá. (2012). *Panama Canal Traffic by Market Segment - Fiscal Years 2016-2015*. Obtenido de micanaldepanama.com: <http://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2016/10/2016-Tabla10.pdf>

Canal de Panamá. (2013). *Programa de Ampliación Canal de Panamá*. Panamá: Canal de Panamá. Obtenido de <https://micanaldepanama.com/ampliacion/wp-content/uploads/2016/04/ProgramaEnero2016.pdf>

Canal de Panamá. (2017). *Evaluación de Peajes*. Obtenido de micanaldepanama.com: <http://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/evaluacion-de-peajes/>

Castro Manjarrez, G. (9 de Junio de 2010). *Fuentes y tecnicas de recoleccion de informacion*. Obtenido de es.slideshare.net: <http://es.slideshare.net/Giovannycastromz/fuentes-y-tecnicas-de-recoleccion-de-informacion>

Central America Data. (16 de Septiembre de 2016). *Panamá: PIB crece 5,2% a Junio 2016*. Obtenido de [centralamericadata.com](http://www.centralamericadata.com): http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Panam_PIB_crece_52_a_Junio_2016

Clarín Mundo. (26 de Junio de 2016). *El primer buque en cruzar el nuevo Canal de Panamá pagó US\$ 568.000 de peaje*. Obtenido de clarin.com: http://www.clarin.com/mundo/primer-cruzar-canal-panama-us_0_SJ2YeDar.html

Comisión Económica para América Latina y el Caribe - (CEPAL). (2010). *Indicadores de pobreza y pobreza extrema utilizadas para el monitoreo de los ODM en América Latina*. Obtenido de [cepal.org](http://www.cepal.org): <http://www.cepal.org/cgi-bin/getprod.asp?xml=/MDG/noticias/paginas/1/40211/P40211.xml&xsl=/MDG/tpl/p18f.xsl&base=/MDG/tpl/top-bottom.xsl>

Economía-adam smith. (s.f.). *Mano Invisible*. Obtenido de cspoliticasadamsmith.wordpress.com: <https://cspoliticasadamsmith.wordpress.com/mercado-libre/mano-invisible/>

El Orden Mundial del Siglo XXI. (14 de Diciembre de 2012). *El transporte marítimo*. Obtenido de elordenmundial.com: <http://elordenmundial.com/2012/12/el-transporte-maritimo/>

Giani, N. (13 de Julio de 2006). *“El Canal de Panamá duplicará su capacidad”*. Obtenido de [logisticamx.enfasis.com](http://www.logisticamx.enfasis.com): <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/4030-el-canal-panama-duplicara-su-capacidad>

Greenpeace Colombia. (2010). *Agua: Disponibilidad del recurso*. Obtenido de [greenpeace.org](http://www.greenpeace.org): <http://www.greenpeace.org/colombia/es/campanas/contaminacion/agua/>

Grupo Unidos por el Canal. (2017). *Tercer Juego de Esclusas* . Obtenido de gupc.com.pa: <http://www.gupc.com.pa/es/proyecto/tercer-juego-de-esclusas>

Instituto nacional de estadística y censo. (01 de Julio de 2014). *Estimación de la población total en la república*,. Obtenido de Contraloría General de la república: <https://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P6991211-01.pdf>

Instituto nacional de estadística y censo. (01 de 12 de 2015). *Cifras estimadas del producto interno bruto de la república, a precios corrientes y en medidas encadenadas de volumen con año de referencia 2007, anuales y trimestrales: año 2015*. Obtenido de Contraloría General de la república: <https://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P7361COMENTARIO.pdf>

Krause, M. (20 de Agosto de 2014). *El principal aporte de David Ricardo, la ley de las ventajas comparativas, ¿o no era de Ricardo?* Obtenido de Punto de Vista Económico: <https://puntodevistaeconomico.wordpress.com/2014/08/20/el-principal-aporte-de-david-ricardo-la-ley-de-las-ventajas-comparativas-o-no-era-de-ricardo/>

La Estrella de Panamá. (03 de Julio de 2016). *La ampliación del Canal y su valor estratégico*. Obtenido de laestrella.com.pa: <http://laestrella.com.pa/panama/politica/ampliacion-canal-valor-estrategico/23948835>

La Guía. (08 de Agosto de 2007). *Panamá: economía - Tabla de contenidos de la Geografía de Panamá*. Obtenido de geografia.laguia2000.com: <http://geografia.laguia2000.com/economia/panama-economia>

Mankiw, G. (2013). *Principios de Economía*. México D.F.: Cengage Learning Editores.

Mankiw, G., & Romer , D. (1997). *New Keynesian Economics*. Cambridge Massachusetts: The Mit Press.

Miró, C. (2000). Panamá en el umbral del siglo XXI. *Revista de la Comunicación de la SEECI*, 98 - 101. doi:<https://doi.org/10.15198/seeci.2000.6.98-110>

Nuestro Mar - Web de la Fundación NuestroMar. (30 de 06 de 2016). *Canal ampliado: desarrollo, progreso y competitividad para Panamá y toda América Latina* . Obtenido de nuestromar.org: <http://www.nuestromar.org/noticias/categorias/62943-06-16/canal-ampliado-desarrollo-progreso-y-competitividad-panam-y-toda-am-rica-latina>

Ortiz Abrego, J. (07 de 2014). *El transporte marítimo en el comercio*. Obtenido de eumed.net: <http://www.eumed.net/ce/2014/3/comercio-maritimo.html>

Pellini Claudio . (s.f.). *Historia de la construcción del Canal de Panamá Y Canal de Suez*. Obtenido de historiaybiografias.com: <http://historiaybiografias.com/panama/>

Peña, J. (15 de Agosto de 2015). “Niño” pone en aprietos al Canal y la distribución de agua potable. Obtenido de elsiglo.com: <http://elsiglo.com/panama/nino-pone-aprietos-canal-distribucion-agua-potable/23885616>

Revista Summa. (22 de 09 de 2015). *Canal aporta tercera parte de economía de Panamá*. Obtenido de revistasumma.com: <http://www.revistasumma.com/canal-aporta-tercera-parte-de-economia-de-panama/>

RT Noticias. (27 de Junio de 2016). *Canal de Panamá: el antes y el después de la ampliación*. Obtenido de actualidad.rt.com: <https://actualidad.rt.com/actualidad/211438-canal-panama-renovado-ampliado-reapertura>

Rueda, M. (01 de Julio de 2014). *¿Cómo ayudó Colombia a recuperar el canal de Panamá a los panameños?* Obtenido de Diario El tiempo: <http://www.eltiempo.com/mundo/latinoamerica/entrevista-de-maria-isabel-rueda-a-alfonso-lopez-caballero/14189637>

Sabonge, R. (2009). *El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Obtenido de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3693/1/S2009042_es.pdf

Sabonge, R. (Agosto de 2014). *La ampliación del Canal de Panamá: Impulsor de cambios en el comercio internacional*. Obtenido de [cepal.org: http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37038/S1420342_es.pdf;jsessionid=740F4F48ED1E7377EA14C3EAF1C60A06?sequence=1](http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37038/S1420342_es.pdf;jsessionid=740F4F48ED1E7377EA14C3EAF1C60A06?sequence=1)

Smith, A. (1997). *La riqueza de las naciones*. Madrid: Alianza.

Universia España. (27 de Julio de 2016). *El comercio marítimo, gran motor de la economía mundial, reclama profesionales cualificados*. Obtenido de [noticias.universia.es: http://noticias.universia.es/educacion/noticia/2016/07/27/1142212/comercio-maritimo-gran-motor-economia-mundial-reclama-profesionales-cualificados.html](http://noticias.universia.es/educacion/noticia/2016/07/27/1142212/comercio-maritimo-gran-motor-economia-mundial-reclama-profesionales-cualificados.html)

Vélez, I. (2001). *El Canal de Panamá*. Obtenido de [fluidos.eia.edu.co: http://fluidos.eia.edu.co/hidraulica/articulos/es/historia/panama/panama.h](http://fluidos.eia.edu.co/hidraulica/articulos/es/historia/panama/panama.h)