Autoridad del Canal de Panamá

Impacto Económico del Canal y el Proyecto de Ampliación en Panamá

Resumen Ejecutivo

Mayo 2006

TABLA DE CONTENIDO

		Página
	INTRODUCCIÓN	1
1.	Componentes del Impacto Económico del Canal en Panamá	2
2.	La Importancia de las Exportaciones para el Crecimiento Económico	8
3.	El Impacto Económico de la Expansión del Canal	9
3.1.	Necesidad de la Expansión de la Capacidad del Canal	9
3.2.	El Impacto de la Construcción de las Adiciones al Canal	10
3.3.	El Impacto del Canal Ampliado en la Economía Nacional	10
3.3.1.	La Contribución de los Ingresos de la ACP a la Economía	11
3.3.2	La contribución del SEC a la Economía con el Canal Ampliado	12
	Conclusión	14

EL IMPACTO DE LA EXPANSIÓN DEL CANAL EN LA ECONOMÍA NACIONAL

INTRODUCCIÓN

Para apreciar adecuadamente el impacto económico y social en Panamá de la expansión del Canal se necesita conocer con precisión lo que el Canal contribuye en el presente, la trayectoria de los aumentos de esa contribución en los últimos 50 años y su impacto en la actividad económica. Este impacto económico puede ser macroeconómico (medible por las exportaciones, el PIB, la capacidad de consumir, de importar, etc.) o sectorial (cómo crece la agricultura o los servicios, por ejemplo). Estos agregados resultan de la actividad económica cotidiana de las empresas y personas.

En la actualidad el 80% de la producción nacional se ubica en el eje formado por Panamá, Colón, la Chorrera y el Canal. Ya el 60% de los panameños vive en ésta Región Interoceánica de Tránsito. El 78% de la actividad económica nacional es de servicios y el 75% de las exportaciones totales son servicios.

Gran parte de ello se debe al aprovechamiento de la estratégica posición geográfica que Panamá tiene en el Hemisferio Occidental y en el mundo. El comercio mundial y hemisférico, que en gran medida se lleva acabo en transporte marítimo, se beneficia del menor costo que resulta de las distancias más cortas entre orígenes y destinos por el uso del Canal de Panamá. A la vez, Panamá se beneficia de ese tránsito porque el mismo genera exportaciones de servicios panameños que repercuten favorablemente en la economía nacional, estimulando múltiples actividades que generan empleos y oportunidades de inversión y producción.

Ese impacto ocurre no sólo en la economía de la Región Interoceánica, donde la actividad canalera se concentra, sí no también en el interior del país a través de la demanda que aquella genera por los bienes y servicios que produce el interior y del gasto en el interior de ingresos públicos que se generan en la Región Interoceánica.

La formación de la Nación panameña ha estado vinculada, desde hace 500 años, a su estratégica posición geográfica y al servicio de tránsito que la misma ha facilitado entre los océanos.

La demanda mundial de ese servicio se ha podido satisfacer mediante la aplicación de diferentes tecnologías de transporte interoceánico a la ubicación geográfica a través del tiempo. Durante el período colonial, fueron las mulas de carga y las chatas de navegación en el Río Chagres. En el siglo diecinueve fue el ferrocarril. En el siglo veinte fue el Canal Interoceánico combinado con el transporte aéreo.

La aplicación de nuevas tecnologías de transporte permitió servir en forma más competitiva las necesidades mundiales de transporte. El tránsito frecuente por Panamá a su vez estimuló, en la segunda mitad del Siglo XX, la generación de una serie de actividades económicas adicionales, conexas y complementarias, que aumentan para Panamá el valor y el producto debido a su posición geográfica.

La concesión hecha a Estados Unidos permitió el desarrollo del Canal, pero también limitó el acceso de Panamá al pleno aprovechamiento de las oportunidades que ello significó. Sin embargo, el sentido de orientación nacional de los panameños y su lucha tesonera durante varias generaciones permitió, mediante las enmiendas al Tratado de 1903, hechas en 1936 y en 1955 y finalmente, con el nuevo Tratado Torrijos-Carter de 1977, ampliar gradualmente la contribución del Canal a la economía y comenzar a aprovechar mejor su territorio alrededor del mismo y tomar posesión y control de dicha infraestructura.

La economía mundial se expande en este siglo y también aumenta el comercio y el transporte marítimo y cambian las tecnologías de transporte y de comunicaciones. La posible expansión del Canal, aplicando nuevas tecnologías para acomodar un mayor número de tránsitos y de barcos más grandes, serviría al propósito de satisfacer esa creciente demanda en formas más competitivas y de ampliar las oportunidades de desarrollar las actividades económicas conexas alrededor del Canal, para consolidar la formación de un dinámico Conglomerado económico que contribuya más al desarrollo integral de Panamá. Esto ya lo hicieron en Singapur, Rotterdam, Hong Kong, y Panamá puede realizar algo parecido.

1. Componentes del Impacto Económico del Canal en Panamá

Es evidente que el Canal de Panamá tiene un impacto apreciable en la economía nacional. En general, se sabe que la operación del Canal aporta una suma anual al Gobierno Nacional ($545.1 millones en 2005) y que aproximadamente 9,000 panameños trabajan en la operación del Canal.

Pero el impacto económico del Canal en Panamá es mucho más amplio, por tres razones principales:

- Es una exportación de servicios. Sus ingresos lo pagan los usuarios del Canal. Como tal, forma parte del total de exportaciones del país que son motor fundamental del crecimiento económico nacional y de la generación de empleos, junto con las inversiones, el uso de tecnologías y la capacitación de la gente. Cada Dólar de exportaciones generado por el Canal tiene un efecto multiplicador en la actividad económica nacional ya que, al circular, causa demandas secundarias por otros bienes y servicios.

- Es eje de una variedad de actividades económicas adicionales que dependen del tráfico del Canal (tales como las agencias navieras, el combustible para barcos) o que están ubicadas en Panamá por la competitividad internacional que el tráfico por el Canal le da a la posición geográfica del país (tales como los puertos, la Zona Libre de Colón, el ferrocarril). Este conjunto de actividades económicas se definen como el Sistema Económico del Canal (SEC).

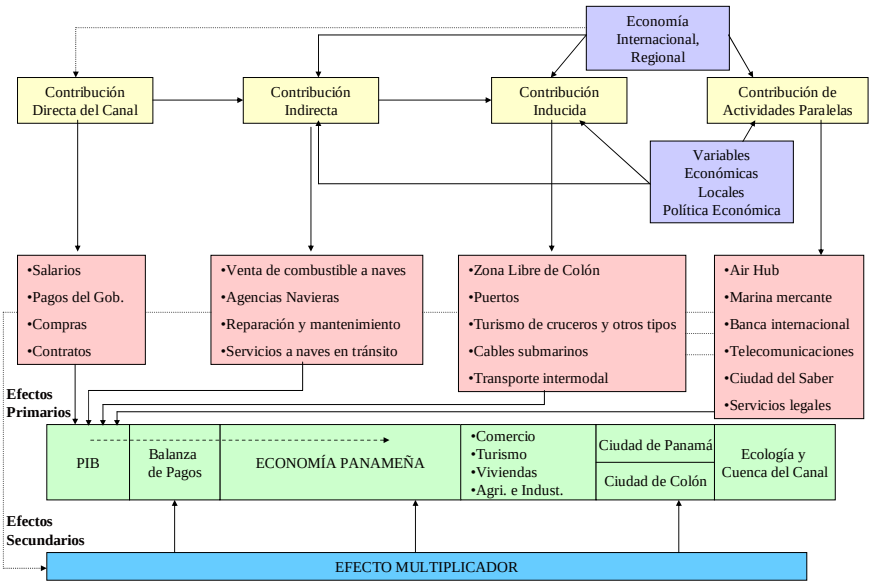
- Hay otras actividades económicas de exportación de servicios, ubicadas en la Zona de Tránsito, que han crecido estimuladas por el sistema monetario, el fiscal y/o por leyes especiales (como el registro de la marina mercante, el centro bancario, servicios legales) que, en forma creciente, se vinculan económicamente con el SEC. Por ejemplo, la Zona Libre (ZLC) depende en parte del crédito bancario; el tráfico

del Canal, los puertos, la Zona Libre y el aeropuerto internacional se complementan entre sí.

Al complementarse y vincularse entre sí, todas esas actividades económicas, 29 en total, 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.

El Gráfico 1 muestra las vinculaciones del Canal con los tres tipos de actividades y la incorporación de los ingresos que éstas generan a la economía nacional.

Gráfico 1
El Conglomerado y el Sistema Económico Derivado de Operaciones del Canal 1950-1980-2000[1]



Fuente: Desarrollado por INTRACORP y Asesores Estratégicos, S.A.

Como se mencionó, los ingresos así generados circulan en la economía nacional creando demandas secundarias por otros bienes y servicios. Así por ejemplo, los empleados del Canal gastan sus ingresos, prevenientes del exterior por la exportación del servicio del Canal, en los supermercados, los almacenes, sus automóviles, hipotecas, restaurantes, recreación y demás; que a su vez generan demandas secundarias de comestibles, ropa, gasolina, etc., causando un impacto múltiple a través de la economía, lo cual aumenta la producción, los ingresos fiscales y el empleo.

Por ello, el aumento de esas exportaciones aumenta la actividad económica mediante el efecto multiplicador. Los análisis hechos con modelos económicos de ecuaciones matemáticas indican que el multiplicador es de 1.27 para el período 1980-1999. Esto

[1] Ver Volumen II, Parte I, página I-4.

significa que cada Dólar generado por el SEC se convierte en $1.27 de actividad económica en el país.

El modelo económico se aplicó a las estadísticas reales de lo ocurrido durante 1980-99 y permitió aislar y cuantificar ese efecto multiplicador con un grado suficiente de confianza basado en métodos de las ciencias estadísticas.

Durante ese período y desde antes, Panamá logró:

- Aumentar la contribución directa del Canal a la economía por medio de incrementos de:
  - El empleo de panameños en el Canal y de sus salarios, incluyendo el seguro social panameño y el seguro educativo
  - La venta de bienes y servicios a la operación del Canal
  - El pago de anualidades al gobierno de Panamá

- Iniciar y expandir las actividades de exportación indirectas e inducidas ubicadas cerca del Canal, tales como los puertos, la Zona Libre de Colón y las ventas a naves en tránsito.

- Recibir todos los activos del Canal y de la Zona del Canal, incluyendo aquellos que ya contribuyen con ingresos a Panamá (ejemplo, el Canal y los puertos) y aquellos que fueron incorporados a la economía nacional en años recientes.

Como resultado, se ha acelerado la formación de un Conglomerado. La Tabla 1 muestra el listado de actividades económicas que lo conforman. . Algunas se iniciaron hace tiempo, como la Zona Libre de Colón y el Centro Financiero. Otras han cobrado mayor dinamismo recientemente, como los puertos, el turismo de cruceros y el ferrocarril.

Tabla 1
Componentes del Conglomerado

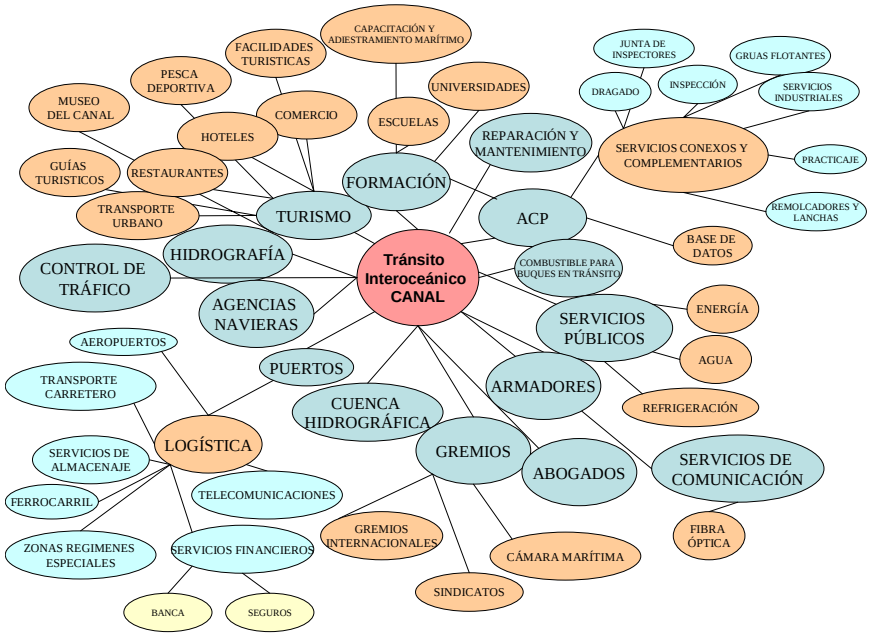
Directos	Indirectos	Inducidos	Paralelos
Operación del Canal	Líneas navieras	Puertos	Centro aéreo
		Zona Libre de Colón (ZLC) (1)	Zona Libre de Colón (ZLC) (1)
	Agencias navieras		Marina mercante
	Ventas de combustible a barcos	Operadores de Turismo Canalero	Telecomunicaciones
	Servicios a naves en tránsito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

Nota: (1) El análisis hecho en el Vol. II Parte VI, Sección 10, página vi-30, 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).
Fuente: Preparado por INTRACORP con base en información en el análisis de las entrevistas realizadas a las empresas e instituciones que comprenden el Conglomerado marítimo.

Con el tiempo se observa que esas actividades se relacionan más entre sí. Por ejemplo, al crecer la ZLC, crece el crédito bancario. Al aumentar el tráfico por el Canal, crecen la venta de servicios a los barcos, la actividad portuaria, el ferrocarril y la ZLC. Al incrementarse la marina mercante, crecen los servicios legales, la certificación de los barcos y los servicios del tribunal marítimo. Esas crecientes vinculaciones es lo que se llama un "Conglomerado" de actividades económicas que se complementan mutuamente.

El Gráfico 2 demuestra esas vinculaciones.

Gráfico 2
Conglomerado del Canal

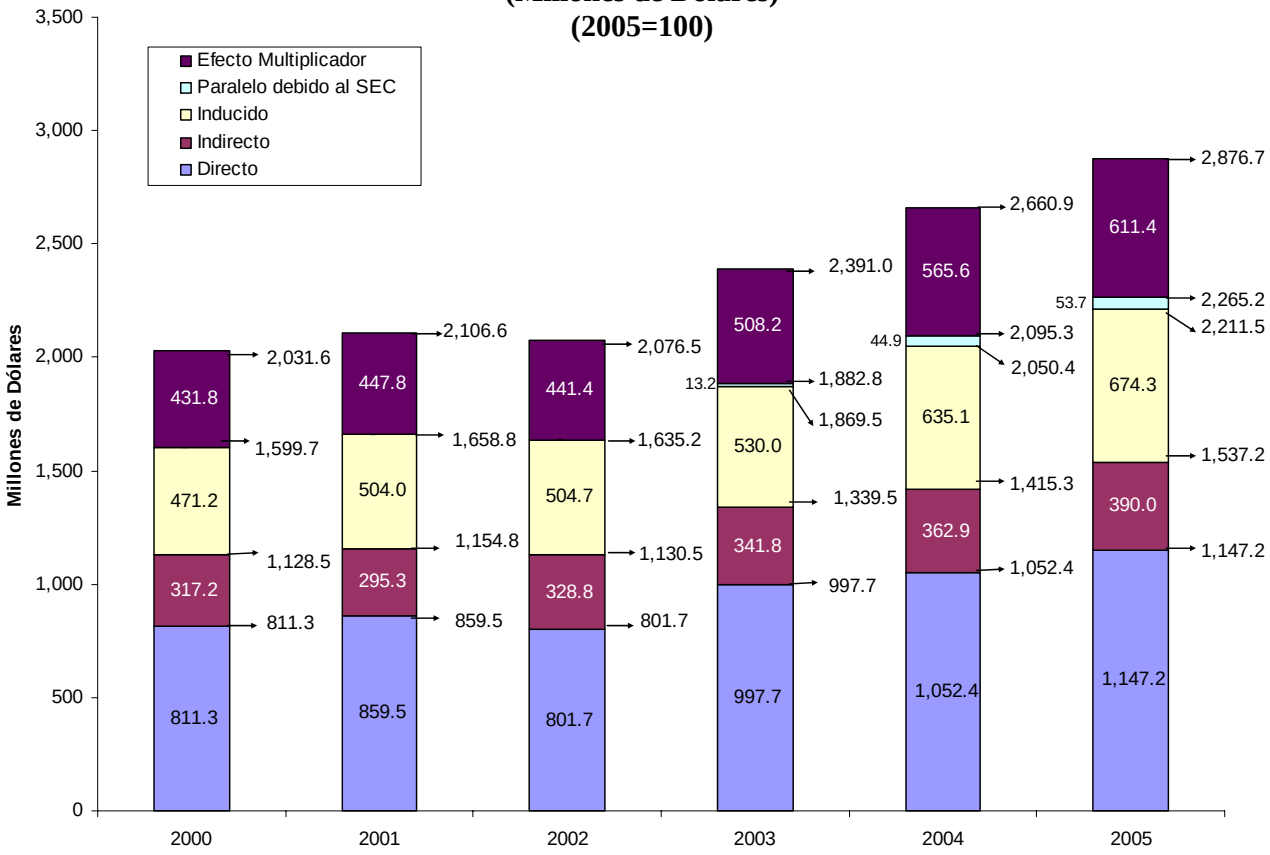


Nota: Colores: Su intención es facilitar la lectura del Gráfico.
Fuente: Desarrollado por Intracorp.

Cuando se considera la expansión del Canal y las contribuciones que éste pueda hacerle al país, se necesita verificar el efecto del mayor tráfico por el Canal sobre el desarrollo de todas las actividades del Conglomerado.

El Gráfico 3 muestra el resultado de las actividades del SEC en la economía nacional en los últimos seis años. Cada barra, por ejemplo la de 2005, muestra la contribución a la economía: 1) del Canal (directo) $1,147.2 millones; 2) la venta de servicios a los barcos en tránsito (indirecto) $390 millones, y 3) de las actividades inducidas por el Canal como los puertos, el ferrocarril y ZLC (inducidas) $674.3 millones. Además, la barra incluye el efecto multiplicador de todos esos ingresos en la economía en general, que fue de $611.4 millones, para un gran total de $2,876.7 millones en 2005.

Gráfico 3
Impacto Directo, Indirecto, Inducido y Paralelo debido al SEC del Canal sobre la Economía Nacional
(Con Efecto Multiplicador)
Años 2000-2005
(Millones de Dólares)
(2005=100)



Fuente: Preparado por Intracorp con base en información proporcionada por la Autoridad del Canal de Panamá y la construcción de un modelo macroeconométrico de equilibrio general. Para la estimación de los parámetros de dicho modelo, se utilizó la información de los boletines de "Cuentas Nacionales" de la Contraloría General de la República, publicada en año base 1982 y correspondiente al periodo de 1980-1999. Las cifras presentadas difieren del actual sistema utilizado por la Contraloría General de la República, cuyo año base es 1996 e introduce cambios metodológicos. El año base de éste Gráfico es 1982, el año anterior usado por la Contraloría General; con el nuevo sistema en última instancia, los valores absolutos serían mayores manteniéndose en buena medida los valores relativos o porcentuales.

El Canal le pagó $545.1 millones al gobierno Nacional en 2005. Pero esto, más toda la actividad del SEC, representó $2,876.7 millones, más de cinco veces aquella suma.

Por tanto, la contribución económica del Canal a todos los panameños incluye:

- el aporte al Gobierno, que se usa en el presupuesto nacional para pagar servicios de educación, salud, viviendas, infraestructuras y otros

- la contribución adicional del SEC a la economía con su efecto multiplicador.

En 2005, los $ 2,876.7 millones representaron más del 22% de la producción nacional, incluyen más del 41% de las exportaciones, generaron más del 28% de los ingresos

fiscales y el 25% del empleo en el país, 293,000 panameños tienen empleo por el efecto de las exportaciones del SEC, en la actividad de toda la economía. Por lo tanto, el SEC como fuente de exportaciones, es uno de los principales motores de crecimiento económico y de empleo que tiene el país.

2. La Importancia de las Exportaciones para el Crecimiento Económico

El intercambio comercial internacional es importante para todos los países. Les permite vender lo que mejor producen y con las divisas que ganan pueden comprar todo aquello que no pueden producir, de mejor calidad y a menores precios. Los países pequeños como Panamá (3 millones de habitantes solamente) necesitan exportar aún más porque hay muchos productos que necesitan y desean que no se pueden producir bien en un mercado propio tan pequeño (por ejemplo automóviles, artefactos eléctricos, televisores, radios y ropa). Panamá necesita ser exportador para:

- generar divisas que paguen por las importaciones
- pagar el servicio de su deuda externa
- mejorar la productividad de sus recursos produciendo mayores volúmenes exportables a mercados más grandes.

Cuando más ha crecido la economía es 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. La recuperación económica de los últimos años ha sido liderada por exportaciones de servicios del Canal, de la Zona Libre, de los puertos, del turismo, de bienes agroindustriales y de la pesca y por la dinámica de la construcción, parte de la cual también es exportación por las ventas a extranjeros.

En general, para que la economía crezca 5% al año en promedio, se necesita que las exportaciones crezcan no menos de 7% anual en promedio.

El crecimiento es esencial para generar empleo, aumentar los recursos fiscales para atacar la pobreza y mejorar las oportunidades para todos.

¿Qué exporta Panamá? El 75% de estas 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 25% son bienes de la pesca, agropecuarios e industriales.

¿En qué es Panamá más competitivo para exportar? Comprobadamente en toda la gama de servicios que se generan en la Región Interoceánica, muchos de ellos relacionados con el Canal, como se vió previamente.

Una Estrategia de Desarrollo Nacional debe enfatizar el aumento de las exportaciones de todas las fuentes. Pero todo indica que el mayor aumento puede derivarse de la plataforma de servicios de la Región Interoceánica. Ésta representa más del 60% del total de exportaciones, teniendo así una mayor base desde la cual crecer.

Por lo tanto, la pregunta pertinente resulta ser: ¿crecerán más los servicios de exportación del Conglomerado de la Región Interoceánica con la expansión del Canal que sin ella? La respuesta es afirmativa. Será ese mayor crecimiento de exportación de servicios suficiente para justificar la inversión en expandir el Canal? La respuesta es también afirmativa.

3. El Impacto Económico de la Expansión del Canal

El Impacto de la expansión del Canal tendría dos etapas:

- durante la construcción de 2007 a 2014. La obra implica construir un tercer juego de esclusas, paralelas a las actuales; profundizar el cauce del Canal con mayor dragado y propiciar el reciclaje de agua usada por el tránsito de barcos y aumentar la capacidad del lago Gatún.

- el aumento del tráfico por el Canal, después de 2014, con mayores volúmenes de carga, que producirá mayores ingresos para la Autoridad del Canal de Panamá y para el país. El aumento de tráfico tendrá un efecto positivo sobre el desarrollo de las 29 actividades del Conglomerado ya que aumentará la productividad y la competitividad del transporte, la logística, el comercio, los servicios y la transformación de productos exportables.

3.1 Necesidad de la Expansión de la Capacidad del Canal

El Canal, que ya tiene 92 años de construido, ha recibido mejoras sustanciales para modernizarlo en los últimos 10 años. Se ensanchó el Corte Culebra, se instalaron nuevos equipos eléctricos e hidráulicos, se mejoró la iluminación, los sistemas de comunicaciones y controles. Se han gastado más de $1,000 millones en su modernización.

Como resultado se tiene un Canal más eficiente, seguro, con un pequeño aumento en la capacidad de tránsito diario.

Pero el tráfico por el Canal va en continuo aumento. También crece el tamaño de los barcos y el porcentaje de barcos que cargan contenedores. Ya casi el 50% de los barcos que transitan el Canal son Panamax (el máximo tamaño que puede transitar por el Canal); cerca del 30% de los tránsitos son carga-contenedores.

El comercio marítimo mundial se hace cada vez más por contenedores de mercancías. Esto ha llevado a que aumente el tamaño de los barcos para cargar contenedores y para abaratar los costos de transporte. Como resultado ha sido necesario aumentar el tamaño y el calado (profundidad) de los puertos en todas partes. Ello también ha dado pie a cambios en los patrones de transporte marítimo, usando la combinación de carga contenedores más grandes (inclusive de barcos Post-Panamax que ya no caben por el Canal) y de barcos más pequeños, para llevar los contenedores desde su origen a su destino final. En su tránsito marítimo, los contenedores se trasbordan en los puertos desde barcos más grandes (Panamax y Post-Panamax) a barcos más pequeños, para ser llevados a su destino final. Sencillamente ha resultado ser más barato hacerlo así.

El éxito dramático de los grandes puertos de contenedores construidos en los últimos diez años en ambas entradas del Canal es indicativo de la importancia y del potencial de Panamá como centro logístico de tránsito, de trasbordo de contenedores y de transformación de mercancías como se hace en la Zona Libre de Colón.

La información de la ACP y de la variedad de estudios hechos para esta entidad indican que la capacidad máxima del Canal estará en pleno uso hacia los años 2010 – 2012. Después de esa fecha no habrá capacidad para el mayor tránsito de barcos ni de más carga.

La demanda internacional seguirá aumentando, pero la capacidad del Canal no permitiría un mayor uso de la posición geográfica del país para estos propósitos.

Desde luego que el estancamiento del tráfico por el Canal tendría un efecto negativo sobre el desarrollo de todas las actividades del Conglomerado económico de la Región Interoceánica. La principal fuente de exportaciones del país se vería afectada negativamente por el estancamiento del tráfico por el Canal, ya que perderían capacidad competitiva en la región y en el mundo.

La menor capacidad de exportar servicios afectaría el crecimiento de la producción nacional. Esto a su vez, afectaría las oportunidades de invertir, la generación de empleo, de mayores ingresos fiscales para acometer las necesidades sociales de la población y en general de las oportunidades para los panameños.

3.2 El Impacto de la Construcción de las Adiciones al Canal

De decidirse favorablemente sobre la expansión, La construcción de las adiciones al Canal tomaría 8 años. Durante ese período se gastarían $4,720 millones (a precios de 2005) que equivalen a $5,250 millones a precios corrientes. De esa cantidad se gastaría en la economía nacional cerca del 40% del total en la contratación de servicios laborales, compra de equipos y materiales y servicios profesionales diversos.

Al inicio en 2007 se contratarían más de 2,000 personas, llegando a un máximo de algo más de 6,000 personas en 2010, cuando las exclusas están en plena construcción y terminaría con unos 1,000 empleados en el año final de la fase de construcción 2014.

El gasto en Panamá generaría, con el efecto multiplicador, un aumento en la producción nacional, en las inversiones y en el empleo. Los empleos totales (directos e indirectos) que se generarían en toda la economía nacional llegarían a más de 44,000 en el año 2010.

Mientras esto ocurre, el tráfico por el Canal existente seguiría aumentando sin alteraciones entre las opciones con y sin expansión, hasta 2010-12 cuando se estancaría temporalmente, ya que la expansión no se terminaría hasta 2014.

3.3 El Impacto del Canal Ampliado en la Economía Nacional

Una vez terminada la ampliación del Canal en 2014 podrá aumentar el tráfico por el Canal, de acuerdo con la demanda para todo tipo de barcos, incluyendo los barcos Post-Panamax.

La terminación de la ampliación del Canal creará expectativas favorables en inversionistas que verán oportunidades renovadas de crecimiento en las actividades económicas del Conglomerado descritas anteriormente.

El mayor tráfico por el Canal y mayores interconexiones con los puertos del mundo, con tráfico más frecuente, mejoraría 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 aumentarán. Por un lado,

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

- la contribución de las exportaciones del SEC a la economía crecerán mucho más rápido "con" que "sin" la expansión del Canal.

3.3.1 La Contribución de los Ingresos de la ACP a la Economía

Toda la proyección de los ingresos que genera el Canal entre 2006 y 2025 lleva el supuesto de un aumento real en los peajes de 3.5% anual en promedio. Esto significa que los ingresos del Canal crecen por el aumento del tráfico y de los peajes.

Después de cubrir sus costos de operación, la ACP hace pagos directos al Gobierno Nacional, conformado por un pago directo en tonelada neta, el pago de servicios públicos, el excedente que resulta de la operación del año (de acuerdo con su ley orgánica) el cual ha sido cuantioso en años recientes. En adición, hace los pagos del impuesto sobre la renta descontados de sus empleados y la cuenta patronal y laboral del seguro social. Pero, además, los gastos en la economía de los salarios de los empleados del Canal, de los contratos de servicios hechos localmente y de la compra de otros bienes y servicios causan la generación de ingresos fiscales adicionales provenientes de las empresas receptoras de esos gastos.

Los ingresos del Gobierno Nacional generados en esa forma solamente, por la actividad del Canal, crecerían mucho más rápido con la expansión que sin ella después del 2015. De una diferencia positiva de más de $200 millones "con" que "sin" expansión en 2016, ésta diferencia aumentaría vertiginosamente a más de $1,465millones en 2025.

En adición, la ACP paga salarios a sus empleados y hace compras locales, los cuales se difunden en la economía nacional con el efecto multiplicador explicado previamente.

Cuando este efecto se agrega al de los pagos directos por la ACP al Gobierno Nacional, la contribución del Canal a la economía (PIB) con expansión sobre sin expansión aumenta a más de $1,720 millones en 2025.

Toda esa contribución a la producción nacional también tiene un impacto positivo sobre la generación de empleo. Aún después del cese de la construcción en 2014, se generarían aproximadamente 13,000 empleos más con expansión que sin ella en 2015 y esta adición aumentaría gradualmente a más de 73,700 empleos en 2025, solamente por el impacto de los ingresos del Canal en la economía.

Pero el impacto total del Canal, a través del SEC, va más allá del aporte directo del Canal en si.

3.3.2. La Contribución del SEC a la Economía con el Canal Ampliado

Como se vio previamente, el SEC consiste en la combinación del Canal, de la venta de servicios a los barcos en tránsito y de una cantidad apreciable de los servicios de actividades, como la ZLC y los puertos, que están en Panamá por la existencia del Canal.

En adición, como se explicó antes, las actividades "Paralelas" al SEC, como el centro aéreo, el centro bancario y financiero, la marina mercante y servicios legales se vinculan cada vez más estrechamente con las actividades del SEC, prestándole servicios.

El efecto completo del SEC sobre la economía se da agregándole aquel porcentaje de actividades "Paralelas" que se generan al prestarle servicios a las actividades del SEC.

El aumento en el tráfico por el Canal de 2015 en adelante, por razón de la expansión, propicia un aumento más acelerado en las actividades del SEC mediante el incremento de sus exportaciones. A la vez, este aumento requiere la expansión periódica de la capacidad de proveer sus servicios, lo cual estimula inversiones adicionales en ellas como también en infraestructuras públicas como carreteras, calles, electricidad y agua.

Los estudios nacionales e internacionales hechos, las proyecciones del crecimiento de cada actividad, la medición de las vinculaciones entre actividades, las opiniones e información procedentes de los responsables de las actividades económicas del Conglomerado, han permitido cuantificar que dichas actividades crecerán más rápido con la expansión del Canal que sin ella.

Por un lado, aumentará el volumen del tráfico por el Canal, que adquirirá mayores servicios en Panamá y ampliará la actividad portuaria. Por otro lado, la mayor frecuencia de tránsitos hará más competitivas a todas las actividades del Conglomerado en los mercados externos con los que el Canal las vincula. Al mismo tiempo, esa mayor actividad aumentará la demanda de servicios Paralelos.

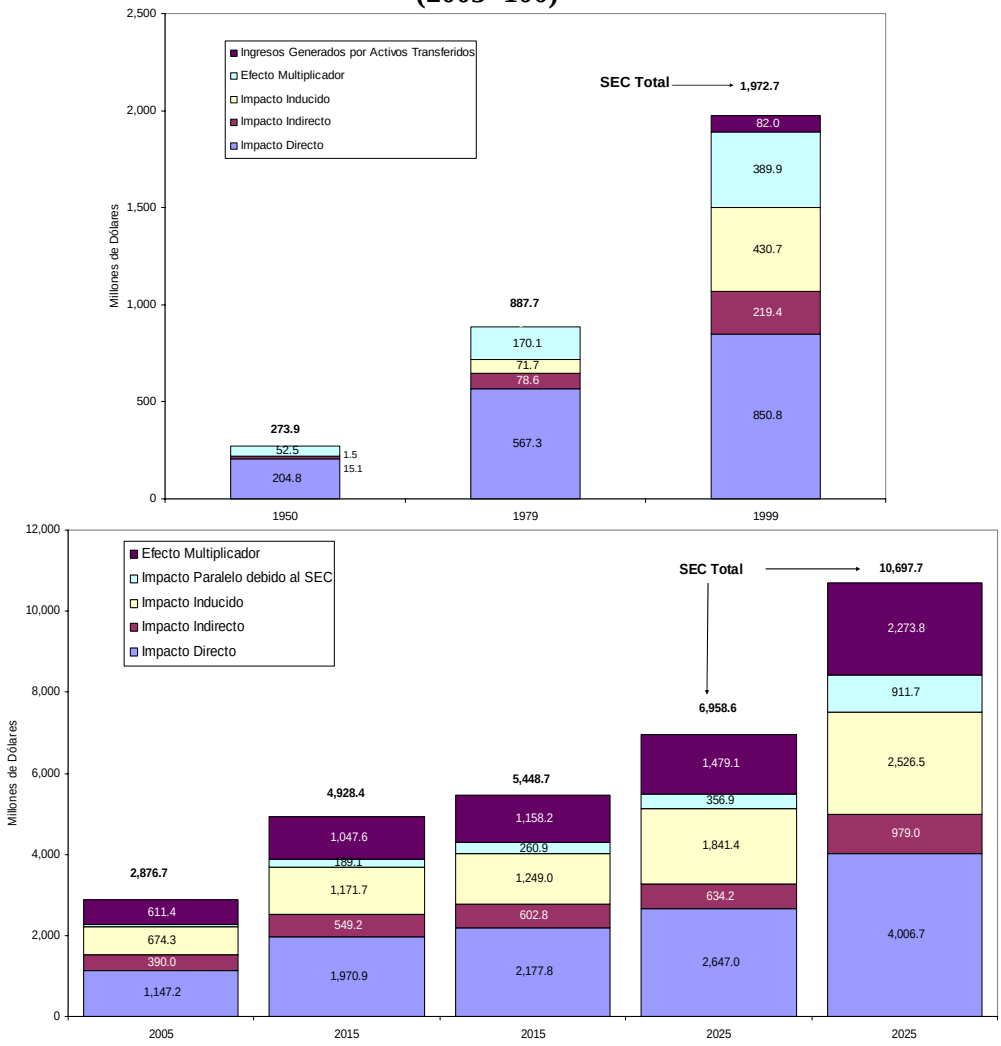
En conjunto, las exportaciones del SEC tendrán un aumento mayor "con" que "sin" expansión a partir de 2015, de unos $600 millones, que crecen rápidamente hasta llegar a $4,200 millones más en 2025.

Como resultado, el efecto neto de esas exportaciones en la producción nacional sube de $520 millones adicionales en 2015 a más de $3,700 millones adicionales en 2025. Los ingresos adicionales del Gobierno Nacional aumentan más de $1,700 millones en 2025.

También el empleo adicional causado por el SEC sube de 32,700 personas en 2015 a más de 87,700 unidades en 2025.

La contribución de las exportaciones adicionales del SEC y del Conglomerado debidas al SEC, no solo causan con el multiplicador aumentos en la economía en las proporciones citadas en los párrafos anteriores. Además, imprimen una dinámica adicional en toda la economía con efectos aditivos a través del tiempo, lo que se llama en economía un efecto acelerador. Para 2025, todos estos efectos combinados agregan a la producción nacional $6,303 millones, o sea 25% más que sin expansión y permiten generar, comenzando en 2015, aumentos adicionales de empleos en toda la economía que van aumentando anualmente hasta llegar a unas 252,000 unidades adicionales en 2025.

Gráfico 4
Impacto del SEC en la Economía Nacional durante el Período de 1950-2025 [2]
(Con Efecto Multiplicador)
Años 1950, 1979, 1999, 2005, 2015, 2025[3]
(En Millones de Dólares)
(2005=100)



Nota:
Para 1950, el Impacto Inducido del Canal fue pequeño ($1.5 millones) en comparación con los Impactos Directos e Indirectos del Canal. Por lo tanto, no se puede apreciar bien en el Gráfico. Cuando se agrega el Impacto Inducido del Canal, la Contribución del Canal aumenta de $219.9 millones (Impactos Directos e Indirectos) a $221.4 millones, como lo muestra el Gráfico.
La escala vertical varía en las dos partes del Gráfico para ilustrar mejor la dimensión del Impacto Total.
Fuente: Preparado por Intracorp con base en información proporcionada por la Autoridad del Canal de Panamá y la construcción de un modelo macroeconométrico de equilibrio general. Para la estimación de los parámetros de dicho modelo, se utilizó la información de los boletines de "Cuentas Nacionales" de la Contraloría General de la República, publicada en año base 1982 y correspondiente al periodo de 1980-1999.

[2] El Sistema Económico del Canal está compuesto de impactos Directos, Indirectos, Inducidos, Paralelos–SEC y de un efecto multiplicador. Estos componentes se definen en el Gráfico 1, del Resumen Ejecutivo del Periodo Pre-Transferencia (Parte II), pág. II-ii y en el texto de esa página y en el Gráfico 1, pág. III-ii y los Gráficos 8a y 8b, pág. III-xxii, del Resumen Ejecutivo de Post-Transferencia (Parte III), ambos en este volumen.
[3] Las proyecciones a los años 2015 y 2025 están hechas con base en un aumento de 3.5% anual en peajes en términos reales.

El Gráfico 4 muestra el impacto del Sistema Económico del Canal en el PIB a través del tiempo. La diferencia entre los casos "con" y "sin" expansión es más evidente después de 2015 y su crecimiento gradual se refleja plenamente para 2025.

Todo lo anterior repercute en el crecimiento de la economía nacional, sustentado por el aumento en las exportaciones del Conglomerado económico. Desde 2006 a 2025 el crecimiento promedio del PIB con la expansión sería de 4.8% al año, sin expansión sería 3.8% anual, en efecto 26% menos por año. La diferencia sería mayor de 2015 en adelante, una vez que la expansión entra en servicio. El promedio con expansión sería más de 5% anual, sin expansión sería 2.9% al año, una diferencia de 72% al año.

De allí se entiende claramente porque la prosperidad del país sería menor sin expansión. Su fuente principal de exportaciones perdería competitividad.

El mayor crecimiento se reflejaría en todos los sectores. El impacto inicial es en los servicios y el comercio que después de 2015 crecería casi el doble más rápido "con" que "sin" expansión. Pero la industria y manufactura también crecería 75% más por año y el sector agropecuario, llevando ingresos a las áreas rurales, crecería 80% más rápido por año entre 2015 y 2025.

Los estimados anteriores se han hecho utilizando el modelo económico de ecuaciones matemáticas usado para conocer las relaciones económicas históricas de 1950 a 1999 entre las contribuciones del Canal y del SEC al resto de la economía. Como se recordará, este método permitió calcular el efecto multiplicador histórico de las exportaciones de servicios del SEC en la economía. Esos estimados fueron validados por el uso de otra metodología económica matemática llamada de "matrices Insumo-Producto", hechas para 1996 y 2001. Dos metodologías económicas y matemáticas identificaron la dimensión del multiplicador dentro del mismo margen.

Para el análisis del futuro, se proyectaron primero las exportaciones de todas las actividades del Conglomerado, incluyendo sistemáticamente las interacciones entre ellas. Esa información se introdujo en el modelo económico y se obtuvieron los efectos que las exportaciones causan en la economía nacional, en su producción, a los ingresos fiscales, en el empleo y en los principales sectores de la economía.

Desde luego que todas esas proyecciones se hacen con base en un futuro incierto. Por ello se construyeron escenarios "Más Probables", "Mejores" y "Peores", dependiendo de las fluctuaciones económicas internacionales y nacionales. Por ejemplo, el logro de esas posibilidades implica que se hacen mejoras sustanciales, a través del tiempo, en la políticas económicas, en la capacitación de los panameños, en la infraestructura, en las instituciones y en la eficiencia del Gobierno Nacional. En otras palabras, la realización de esas posibilidades que se abren con la expansión del Canal tienen que ser construidas por todos los panameños, en la vida privada y pública, armonizando los diferentes componentes económicos y sociales que permiten aprovechar las oportunidades con disciplina, esfuerzo y participación, enmarcados dentro de una institucionalidad sólida y estable.

También, requieren una apreciable continuidad a través de varios gobiernos nacionales futuros para que se puedan cumplir metas de mediano plazo en una forma eficaz.

Igualmente, se necesita el compromiso nacional de dedicar una mayor cantidad de recursos al desarrollo integral incorporando a la población pobre a las oportunidades nacionales.

Pero las proyecciones hechas, presentadas aquí de acuerdo al escenario "Más Probable", son lo suficientemente reveladoras que indican claramente que el país estaría mucho mejor con la expansión del Canal que sin ella. Los resultados obtenidos pueden asimilar un margen de error apreciable sin menoscabo de las conclusiones obtenidas.

Conclusión

El impacto económico de una posible expansión del Canal en la economía nacional hay que situarlo dentro de su función de generar exportaciones.

Las exportaciones, en un país de economía propia pequeña, son esenciales para mantener un crecimiento económico dinámico vinculando al país con mercados más grandes. Un crecimiento sostenido de 5% anual en el PIB necesita de al menos 7% anual en promedio de aumento en las exportaciones, además de incrementos en las inversiones, en la capacitación de la gente y en la adopción de nuevas tecnologías.

El 78% de la economía panameña y el 75% de las exportaciones son servicios. Más del 65% de las exportaciones son los servicios exportados por las actividades del Conglomerado de la "Región Interoceánica de Tránsito", la mayoría de los cuales guardan relación con la actividad del Canal.

Por ello el crecimiento económico de Panamá, como ha quedado demostrado en este estudio, depende en gran parte de las exportaciones de servicios del Conglomerado y del SEC que representa el 61.3% del Conglomerado.

El otro 25% de las exportaciones, que son bienes agropecuarios, marinos e industriales, son importantes, es de interés nacional también fomentar su aumento. Pero su aporte para cubrir la necesidad nacional es mucho menor que el aporte de los servicios, porque su base, de ser sólo el 25% del total, reduce su impacto potencial.

La experiencia está demostrando que la gran ventaja comparativa y competitiva de Panamá está en las actividades de exportación de servicios del Conglomerado, son los que han reflejado un mayor crecimiento en años recientes. Ellas y el turismo (y buena parte del mismo está en la región de tránsito) contribuyen muy significativamente al crecimiento y a la generación de empleo.

El Canal es el eje del SEC y a través del mismo influye en el Conglomerado. Un Canal expandido permitiría el aumento sostenido del tráfico (tránsito más carga) y permitiría un mayor crecimiento del SEC, del Conglomerado y del total de la economía. También estimularía las inversiones en las actividades del Conglomerado y de la economía en su conjunto.

Un Canal sin expandir llegaría a su tope de capacidad para el periodo 2010-2012, el tráfico se estancaría. Esto reduciría la competitividad de la posición geográfica y del Conglomerado y reduciría su ritmo de crecimiento.

Como revela este estudio, para el año 2025 el SEC con el Canal expandido contribuiría al PIB más de $3,700 millones adicionales con una generación en primera instancia de más de 87,700 empleos, pero su repercusión total en toda la actividad económica influye para generar más de 250,000 empleos adicionales en la economía nacional, reduciendo el desempleo total hacia un 3.4%.

Además, los ingresos adicionales del gobierno aumentarían con la expansión más de $1,700 millones en 2025. El aumento comienza desde 2015 y va creciendo gradualmente. Con esos recursos adicionales, el sector público tendría una mayor capacidad para ampliar las inversiones en el desarrollo humano y social de la población.