

**EL CANAL DE PANAMA
UN PUNTO ESTRATÉGICO EN EL DESARROLLO
DEL AGLOMERADO DE TRANSPORTE
INTERNACIONAL**

MARICEL G. DE VARGAS

Cursa estudios predoctorales en el Departamento de Regulación
macroeconómica y Planificación de la Facultad de Economía
Universidad de Rusia de la Amistad de los Pueblos
Calle Miklujo-Maklaya 6, apartado postal 117198, Moscú, Rusia.
mariceldevargas@mail.ru

RESUMEN

La autora destaca la importancia de las ventajas comparativas y competitivas del Canal de Panamá considerado como uno de los más importantes Centros Logísticos para el transporte y acopio de carga del mundo, en el que se ha diseñado una estrategia utilizando la teoría de los aglomerados, con la cual se logra agrupar estas ventajas, y mostrar el desarrollo de cada una mediante proyectos de inversión.

Por contar con una excelente posición geográfica y una de las rutas más importantes del comercio mundial, así como el enlace con las rutas marítimas más importantes del mundo (el Canal de Panamá) facilitan la creación de puentes multimodales, cuyo potencial en las áreas de mercadeo y producción son de importantes dimensiones.

El proyecto de Centro Logístico se apoyará en el competitivo sector de servicios, el cual incluye: la banca (financiamiento), seguros (protección de la carga), telecomunicaciones, energía, transporte y seguridad entre otros. En el se conjugan además otras de sus excelentes ventajas como lo son: los modernos puertos en ambos océanos, interconectados

por el ferrocarril, carreteras y aeropuertos internacionales, con capacidad para ofrecer todo tipo de servicios de manejo de carga.

La República de Panamá, localizada en el área más angosta del istmo centroamericano, sirve de enlace entre norte y sur América. Esta situación especialmente favorable de logística internacional, debido también a la existencia del Canal de Panamá y las facilidades de infraestructura de transporte, ha contribuido a desarrollar fuertemente sectores de apoyo a diferentes actividades comerciales, inclusive desde antes de ser descubiertos por los españoles.

El Canal de Panamá desde su inauguración en 1914, más de 775,000 buques han transitado el istmo, moviendo unos 192 millones de toneladas largas de carga y transportando más de 700,000 personas entre pasajeros y tripulantes. De 80 kilómetros de largo, el Canal se ha convertido en la forma más económica, segura, eficiente y competitiva para el transporte marítimo mundial.¹

Las Áreas revertidas a Panamá luego de la firma del Tratado Torrijos-Carter en 1977, se encuentran dentro de la llamada región interoceánica, la cual representa el 5% del área total de Panamá y van desde el Océano Atlántico al Pacífico. Unas 94,000 hectáreas de tierra, con unas 7,000 edificaciones e instalaciones, tales como aeropuertos, hospitales, escuelas, depósitos, edificios de oficinas y plantas de energía eléctrica, disponibles para ser utilizados comercialmente por empresas interesadas en desarrollarse en el Centro logístico de transporte y acopio de carga.²

En el sistema portuario, los cuatro puertos ubicados en las entradas del Canal de Panamá son manejados por tres de las compañías operadoras más importantes del mundo, las cuales ofrecen servicios de un alto rendimiento operativo a costos razonables.

En la costa Atlántica panameña existen tres terminales de transbordos: Manzanillo Internacional Terminal, Colon Container

Terminal y Panama Port Company, operadas respectivamente por Stevedoring Service of America, Evergreen Internacional Corporation y Hutchinson Port Holding; quien también opera la terminal del Pacífico. Juntos han invertido más de 500 millones de dólares en la construcción y modernización del sistema portuario, con excelentes resultados.³

El ferrocarril, ha sido dado en concesión a la empresa Panama Canal Railway Co. Para renovar y explotar comercialmente la vía ferroviaria que une a la Ciudad de Panamá, en la costa Pacífica con la Ciudad de Colón, en la costa Atlántica y corre paralela al Canal. Dicha línea ferroviaria, tiene aproximadamente 143 años de existencia y constituye el primer ferrocarril transcontinental.

La compañía Panama Canal Railway Co., es el resultado de la inversión conjunta realizada por las compañías Kansas City Southern Railway y Mijack Products, de Estados Unidos. La inversión que supera los 60 millones de dólares en su primera etapa, dando inicios de operación desde junio de 2000 moviendo carga y pasajeros.⁴

La moderna red vial con que cuenta la República de Panamá, es aproximadamente de 11, 303,3 kilómetros en carretera de concreto asfáltico (asfalto revestido y tierra). Uno de los cambios más significativos será la autopista que unirá las ciudades de Panamá y Colón, y cuya construcción constituye un excelente complemento del Centro Logístico de Transporte y Acopio de Carga, al sumársele al servicio que presta el Canal de Panamá y el Ferrocarril Interoceánico en el movimiento de carga entre los Océanos Pacífico y Atlántico. Además de la carretera Panamericana, que acerca la ciudad de Panamá con el interior del país, y corre desde Alaska hasta Panamá; se han construido dos nuevas y modernas autopistas, para acercar los puertos al centro de la ciudad y este al aeropuerto internacional. Estas autopistas fueron construidas por concesión, por las empresas ICA y PYCSA de México y funcionan mediante el sistema de peaje.

Respecto a los aeropuertos, Panamá cuenta con 27 aeródromos Públicos y 41 Privados. De estos aeródromos Públicos cinco son aeropuertos, es decir que cuentan con oficinas de migración, aduanas y reciben pasajeros de carga para otros países. El principal es el de Tocúmen, ubicado en las afueras de la ciudad capital, a unos 45 minutos del centro de la ciudad. Una moderna autopista comunica el aeropuerto con el centro bancario. El segundo en importancia es el Marcos A. Gelabert, también en la ciudad capital, y que da servicio a vuelos internos. Las principales líneas aéreas de carga y de pasajeros brindan servicios desde Panamá hacia todas partes del mundo, incluyendo el oriente. Mediante dos vuelos semanales directo.

La Zona Libre de Colón, creada en 1948, en el litoral Atlántico, es la segunda zona franca comercial del mundo, después de la de Hong Kong, y la primera en importancia de las Américas. En la Zona Libre de Colón puede importarse, almacenarse, someter a modificaciones y re-exportarse todo tipo de productos sin que estén sujetos a derechos arancelarios de entrada o salida, ni impuestos específicos. Sus más de 1,800 empresas instaladas, en poco más de 400 hectáreas, cubren todo tipo de productos, desde medicamentos hasta licores, joyas, ropas, productos enlatados, muebles y electrodomésticos. Desde su inauguración hace más de 50 años, ha promovido el comercio mundial; hoy en día más de 250,000 personas la visitan cada año, para hacer negocios.⁵

Las Zonas Procesadoras para la Exportación creadas en 1992, son zonas francas y de libre empresa, específicamente delimitada. Dentro de ellas se desarrollan las infraestructuras, instalaciones, edificaciones de soporte, así como la organización operativa y la gestión administrativa que sean necesarias, bajo criterio de máxima eficiencia, para que se establezcan allí empresas de todas partes del mundo cuyas actividades sean la producción de bienes y servicios para la exportación. Entre las zonas procesadoras ya establecidas en la República de Panamá

podemos mencionar la Zona Procesadora de Ojo de Agua-Panexport, Zona Procesadora de Davis, Telepuerto Panamá S.A., Tocúmen Export Processing Zone, Proexport Internacional Development Inc., Zona Procesadora de Albrook Panamá-Pacífico, Corporación de Desarrollo Panamá-Corea y MARPESCA.⁶

El Tecno Parque de Panamá, es un espacio abierto a nuevas iniciativas empresariales comprometidas con el desarrollo, aplicación e innovación de nuevas tecnologías. La estrategia del Tecno parque se ha orientado a la estructuración de “polos de competencia”, ente los que se encuentra el polo de comunicación en el que se contemplan dos centros de excelencia: uno de transporte multimodal y otro para el desarrollo de nuevas tecnologías de información y comunicación, ambos importantes para el desarrollo del Centro Logístico de Transporte y Acopio de Carga. Este proyecto se encuentra dentro de la ciudad de Saber.⁷

BIBLIOGRAFÍA

- ¹ Información de la Autoridad del Canal de Panamá. 2009.
- ² Información de la ARI, Autoridad de la Región Interoceánica. Centro del Comercio Internacional.
- ³ Información de la Autoridad del Canal de Panamá. 2009.
- ⁴ Información de la ARI, Autoridad de la Región Interoceánica. Centro del Comercio Internacional.
- ⁵ Panamá- Comercio e Inversión, Revista del Ministerio de Comercio e Industria. Marzo de 2010
- ⁶ Información del Taller de Competitividad y Desarrollo Sostenible en Panamá y en las áreas revertidas. Panamá, 11 de Dic. de 2000.
- ⁷ Suplemento de la Ciudad del Saber. Oportunidades del Nuevo Milenio. Panamá 2008.

8 Suplemento de la Ciudad del Saber. Oportunidades del Nuevo Milenio. Panamá 2008.

Información del Taller de Competitividad y Desarrollo Sostenible en Panamá y en las áreas revertidas. Panamá, 11 de Dic. de 2000.

9 Panamá- Comercio e Inversión, Revista del Ministerio de Comercio e Industria. Marzo de 2010.

MARICEL G. DE VARGAS

Economist of the Republic of Panama

She studied pre-doctoral in the Department of Macroeconomic Regulation and Planning, Faculty of Economics at the People's Friendship University of Russia

6, Miklujo-Maklaya Str., 117198 Moscow, Russia

ABSTRACT

The author highlights the importance of our comparative and competitive benefits the Panama Canal one of the most important Logistics Centers for Transport and Cargo Storage in the world's, they have designed a strategy using the Theory of Clusters, the grouping these benefits together and demonstrating the development of each one by means of investment projects