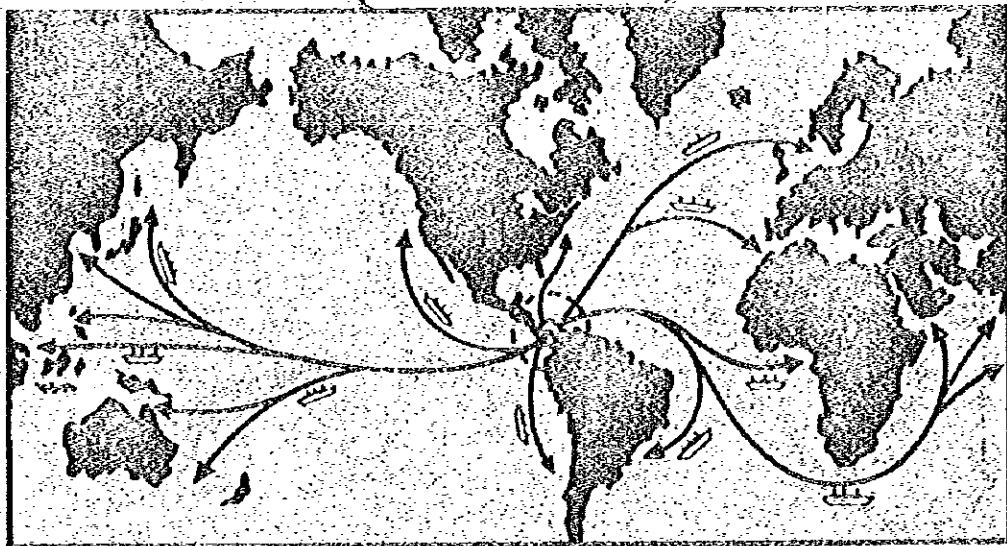
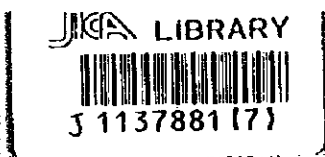


AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL
REPÚBLICA DE PANAMÁ

EL ESTUDIO DEL PLAN DE DESARROLLO DEL PUERTO DE BALBOA EN LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

INFORME FINAL

PARTE I SITUACIÓN ACTUAL



JUNIO DE 1997

THE OVERSEAS COASTAL AREA DEVELOPMENT INSTITUTE OF JAPAN (OCDI)
PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL (PCI)

SSF
JR
97-079(2/4)

TIPO DE CAMBIO

US\$1 = 1 Balboa = Y108.9
(a Setiembre de 1996)

AGENCIA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL DEL JAPÓN (JICA)

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL
REPÚBLICA DE PANAMÁ

ESTUDIO DEL PLAN DE DESARROLLO
DEL
PUERTO DE BALBOA
EN
LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

INFORME FINAL

PARTE I SITUACIÓN ACTUAL

JUNIO DE 1997



1137881 (7)

PREFACIO

En respuesta a la solicitud del Gobierno de la República de Panamá, el Gobierno de Japón decidió llevar a cabo el estudio del desarrollo del Puerto de Balboa, confiando la realización del estudio a la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA).

JICA ha enviado a Panamá, la Misión de Estudio encabezada por el Sr. Takao HIROTA, Presidente de Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI) integrado por los miembros de este instituto y otra compañía, Pacific Consultants International (PCI), en tres oportunidades entre mayo de 1996 y marzo de 1997.

La Misión ha mantenido discusiones con los funcionarios responsables del Gobierno de Panamá y desarrolló los estudios en el terreno en el área de estudio. Después del regreso de la Misión al Japón, se realizaron otros estudios complementarios y fue elaborado el presente informe.

Deseo que este informe contribuya a la promoción del proyecto y al estrechamiento de las relaciones amistosas entre los dos países.

Deseo expresar mi más sincero aprecio a los funcionarios relacionados del Gobierno de la República de Panamá por la estrecha cooperación que han brindado a la Misión.

Junio de 1997



Kimio FUJITA
Presidente

Agencia de Cooperación Internacional del Japón

NOTA DE TRANSMISIÓN

Junio de 1997

Sr. Kimio FUJITA,
Presidente,
Agencia de Cooperación Internacional del Japón

De mi consideración:

Tengo el placer de hacerle llegar por la presente, el Informe Final del Estudio del Plan de Desarrollo del Puerto de Balboa de la República de Panamá.

Este informe es el resultado de los trabajos desarrollados entre marzo de 1996 y junio de 1997, el cual incluye tres estudios realizados en el terreno. Los trabajos fueron desarrollados por Overseas Coastal Area Development Institute of Japan (OCDI) y Pacific Consultants International (PCI) conforme al contrato celebrado con la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA).

Basado en los resultados de estos estudios y utilizando los datos e informaciones recopiladas, el informe fue elaborado dentro del alcance de los trabajos que fueran acordados entre ambos gobiernos, cubriendo los siguientes aspectos:

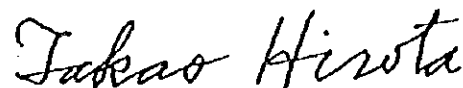
- (1) Formulación del Plan Maestro para el puerto existente y de nuevos terminales para las cargas de contenedores, etc. hasta el año 2015.
- (2) Realización del estudio de factibilidad del plan a corto plazo hasta el año 2005, basado en el Plan Maestro.

El estudio describe la importancia del desarrollo general del Puerto de Balboa y de su propia administración, manejo y operación. Deseo fervorosamente que sean tomadas las medidas necesarias para la implementación del proyecto y las recomendaciones.

Desearía destacar que la culminación del presente estudio se debe fundamentalmente a la colaboración de la APN (Autoridad Portuaria Nacional) y otras industrias relacionadas, organismos gubernamentales, autoridades, líneas y agentes de navegación.

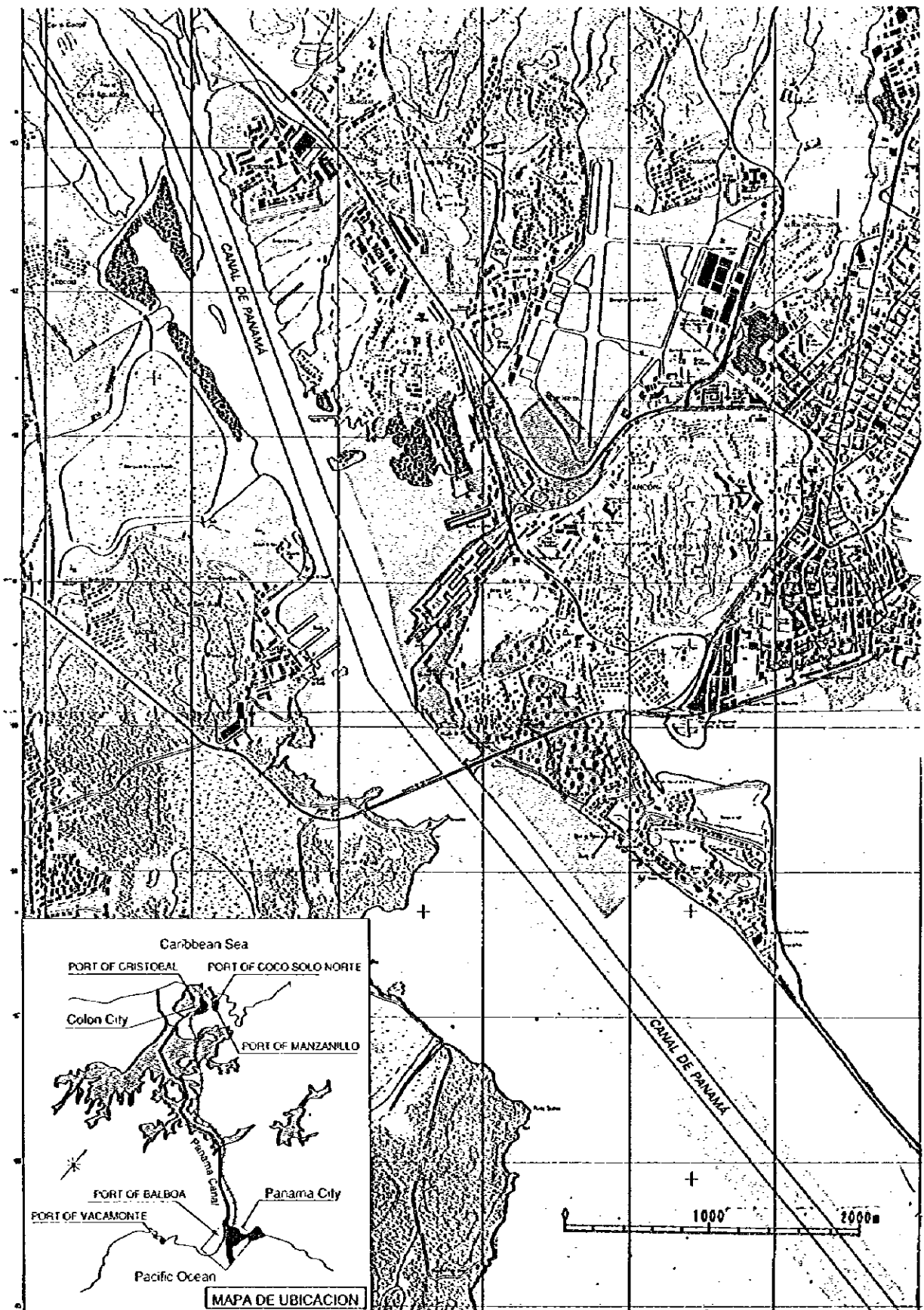
Deseo también expresar mi especial reconocimiento a JICA, al Ministerio de Asuntos Exteriores, al Ministerio de Transporte y a la Embajada del Japón en Panamá por los valiosos consejos y asistencia recibidos en todas las etapas del desarrollo del presente estudio.






Saludo a usted con mi mayor consideración.



Takao HIROTA
Jefe de la Misión de Estudio
del Plan de Desarrollo del Puerto de Balboa

USO CORRIENTE DE LAS TIERRAS



- | | | | |
|---|-------------|---|----------|
|  | APN (Land) |  | PCC |
|  | APN (Water) |  | U.S.Base |
| | |  | Air Port |

LISTA DE ABREVIATURAS

A	APN	Autoridad Portuaria Nacional
	APSA	Atlantic-Pacific, S.A.
	ARI	Autoridad de la Regional Interoceánica
B	B/L	Conocimiento de Embarque
	BNP	Banco Nacional de Panamá
	BOD	Demanda Bioquímica de Oxígeno
	BOT	Construcción, Operación y Transferencia
C	CCP	Concepto del Centro Puerto
	CCT	Terminal de Contenedores de Colón
	CFC	Factor de Conversión de Consumo
	CFS	Estación de Flete de Contenedores
	CIF	Costo, Seguro y Flete
	CITES	Convención sobre Comercio Internacional de Especies de Fauna y Flora Salvaje en Peligro de Extinción
	COD	Demanda Química de Oxígeno
COFRISA	Consorcio de Desarrollo de Folk River, S.A.	
D	DO	Oxígeno Disuelto
	DWT	Tonelaje de Peso Muerto
E	EIA	Evaluación del Impacto Ambiental
	EIRR	Tasa de Rentabilidad Interna Económica
	EIS	Estudio del Impacto Ambiental
	EPZ	Zona de Procesamiento de Exportación
F	FCL	Carga de Contenedores Lleno
	FEU	Unidad Equivalente a Cuarenta Pies
	FIO	Libre Ingreso y Salida
	FOB	Libre a Bordo
G	GCO	Controloria General
	GDP (PIB)	Producto Interno Bruto
	GT (TB)	Tonelaje Bruto
H	HHW	Pleamar Máxima
	HIT	Hongkong International Terminals
I	IDB	Banco Interamericano de Desarrollo
	IEE	Examen Ambiental Inicial
	IMF	Fondo Monetario Internacional

	IMO	Organización Marítima Internacional
	INRENARE	Instituto Nacional de Recursos Naturales Renovables
L	LAQ	Arriendo del Muelle
	LCL	Menos de la Carga del Contenedor
	LLW	Bajamar Mínima
	LPG	Gas de Propano Licuado
	LUP	Licencia para Uso del Puerto
M	MARPOL	Prevención de la Contaminación del Mar de los Barcos 1973 y Protocolo de 1978
	M/O or O/M	Mantenimiento y Operación, u Operación y Mantenimiento
	MHW	Pleamar Media
	MIPPE	Ministerio de Planificación y Política Económica
	MIT	Terminal Internacional de Manzanillo
	MLB	Mini Puente de Tierra
	MLW	Bajamar Media
	MLWS	Marea de Bajamar Media
	MSL	Nivel Medio del Mar
N	NPV	Valor Neto Actual
O	ODA	Ayuda Oficial para el Desarrollo
P	PCC	Comisión del Canal de Panamá
	PLD	Referencia de Nivel Preciso
	PPC	Panama Ports Company, S. A.
	PTP	Petroterminal de Panamá, S.A.
R	Ro-Ro	Embarque y Desembarque por Tracción Propia
S	SCF	Factor de Conversión Normal
	SPM	Materias de Partículas en Suspensión
	SS	Sólidos en Suspensión
T	TEU	Unidad Equivalente a Veinte Pies
	T-N	Nitrógeno Total
	T-P	Fósforo Total
U	UN	Naciones Unidas
	UNCTAD	Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
	US	Estados Unidos de América
Z	ZLC	Zona Libre de Colón

CONTENIDO

PARTE I SITUACIÓN ACTUAL

CAPÍTULO I. DESCRIPCIÓN GENERAL DE PANAMÁ

1.1	Historia, Geografía, Topografía y Clima	1
1.2	Actividad Socioeconómica	2
1.3	Características Socioeconómicas y Política	7
1.4	Transporte	23

CAPÍTULO II. RESEÑA DE LOS PUERTOS PANAMENOS

2.1	Ubicación de los Puertos y Funciones Principales	28
2.2	Facilidades Portuarias del Puerto de Balboa	35
2.3	Uso del Área de Tierra y Agua Alrededor del Puerto de Balboa ...	54
2.4	Facilidades de Transporte Terrestre Alrededor del Puerto de Balboa	73

CAPÍTULO III. ACTIVIDADES PORTUARIAS DEL PUERTO DE BALBOA Y OTROS PUERTOS

3.1	Volumen de Carga Manipulada y Movimiento de Pasajeros	84
3.2	Situación Actual del Movimiento de Carga	99
3.3	Situación Actual del Movimiento de Pasajeros	107
3.4	Transporte de la Zona Interior y las Islas	110
3.5	Situación Actual de los Servicios de Suministro a las Naves	112
3.6	Naves en los Puertos	114

CAPÍTULO IV. TENDENCIA REGIONAL DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CONTENEDORES

4.1	Tendencia Mundial del Transporte de Contenedores	119
4.2	El Canal de Panamá y Estudio de Alternativas	121
4.3	Principales Propuestas Relacionadas con el Puerto de Balboa ...	129
4.4	Minipuerto Terrestre (MLB)	133
4.5	Situación Actual de los Puertos de Competencia en el lado del Pacífico de Centro y Sudamérica	137
4.6	Tendencia Mundial de la Estrategia de Marketing	147

CAPÍTULO V. CONDICIONES NATURALES Y AMBIENTALES ALREDEDOR DEL PUERTO DE BALBOA

5.1	Condiciones Meteorológicas	152
5.2	Condiciones Oceanográficas	157
5.3	Calidad del Agua del Mar	161

5.4	Condiciones Topográficas	163
5.5	Condiciones Batimétricas	167
5.6	Condiciones Geotécnicas	168
5.7	Terremotos	172
5.8	Actual Tráfico Vehicular	172
5.9	Distribución del Mangle y sus Condiciones	175
5.10	Residencia Local y Bienes Culturales	178
5.11	Reglamentos y Regulaciones sobre la Preservación Ambiental de Panamá	179

CAPÍTULO VI. DESARROLLO REGIONAL RELACIONADO CON LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS DEL PUERTO DE BALBOA

6.1	Áreas Devueltas	181
6.2	Zona Libre de Colón	191
6.3	Zona de Procesamiento de Exportación (EPZ)	202

CAPÍTULO VII. SISTEMA DE MANIPULACIÓN DE CARGA

7.1	Condiciones Generales	206
7.2	Sistema de Manipulación de Carga	211
7.3	Equipo de Manipulación de Carga	220
7.4	Mantenimiento y Reparación	223

CAPÍTULO VIII. SERVICIO DE REPARACIÓN DE EMBARCACIONES Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE MARINO

8.1	Servicio de Reparación de Embarcaciones	225
8.2	Suministro de Combustible Marino	227

CAPÍTULO IX. FACILIDADES PORTUARIAS EXISTENTES DEL PUERTO DE BALBOA Y SU ANÁLISIS ESTRUCTURAL

9.1	Información General	232
9.2	Muelles	235
9.3	Malecón (Terraplén Amador)	250
9.4	Patio de Reserva	251
9.5	Accesos Principales al Área Portuaria	252
9.6	Otras Facilidades Principales	255
9.7	Reglas y Reglamentaciones del Diseño Estructural de Panamá	256
9.8	Principales Costos Unitarios de Construcción en Panamá	263

CAPÍTULO X. ADMINISTRACIÓN, MANEJO Y OPERACIÓN DEL PUERTO

10.1	Reseña de la Administración, Manejo y Operación del Puerto	269
10.2	Organización	272
10.3	Manejo y Operaciones Portuarias del Puerto de Balboa	284

10.4	Comparación del Manejo del Puerto y la Operación en Otros Puertos	290
------	---	-----

CAPÍTULO XI. CONDICIÓN FINANCIERA ACTUAL

11.1	Sistema Contable de APN	296
11.2	Presupuesto	297
11.3	Condición Financiera Actual de APN	304
11.4	Tarifas Portuarias	320
11.5	Actividad Financiera de la Concesión de APN	325
11.6	Sistema de Compra	330
11.7	Condición Financiera Actual del Puerto de Balboa XI - 37	331

APÉNDICE I	FACILIDADES PORTUARIAS DE OTROS PUERTOS IMPORTANTES	A - 1
-------------------	--	--------------

APÉNDICE II	TOPOGRAFÍA Y BATIMETRÍA DE LOS PUERTOS EXISTENTES DE BALBOA Y DIABLO	
--------------------	---	--

PARTE II. PLAN MAESTRO

PARTE III. PLAN A CORTO PLAZO Y ESTUDIO DE FACTIBILIDAD

LISTA DE TABLAS

PARTE I. SITUACIÓN ACTUAL

Tabla 1-2-1	Población por Provincias de Panamá	3
Tabla 1-2-2	Producto Bruto Interno de las Industrias a Precios Corrientes	5
Tabla 1-2-3	Producto Bruto Interno de las Industrias en 1982 a Precios Constantes	5
Tabla 1-2-4	PBI y PBI per cápita en 1982 a Precios Constantes	6
Tabla 1-3-1	Balance Financiero del Gobierno Central (comparación del PBI)	7
Tabla 1-3-2	Rentas del Gobierno Central	8
Tabla 1-3-3	Transferencia de las Compañías Públicas	8
Tabla 1-3-4	Gastos del Gobierno Central (1994)	9
Tabla 1-3-5	Balance de la Cuenta Corriente	10
Tabla 1-3-6	Tasa de Incremento del Precio al Consumidor	11
Tabla 1-3-7	Participación del Empleo del Sector Industrial	12
Tabla 1-3-8	Desempleo en Panamá	12
Tabla 1-3-9	PBI del Sector Agrícola (Precio de 1982)	13
Tabla 1-3-10	Producción Real del Sector Manufacturero (Precios de 1970)	14
Tabla 1-3-11	Producción Real del Comercio, Restaurantes y Hoteles (a precios de 1970)	15
Tabla 1-3-12	Saldo Corriente del Centro Financiero Internacional (al 31 de diciembre)	16
Tabla 1-3-13	Evolución de los Salarios Mensuales	16
Tabla 1-4-1	Extensión de las Carreteras de Panamá	24
Tabla 1-4-2	Cantidad de Automóviles por Provincia	24
Tabla 1-4-3	Cantidad de Pasajeros y Distancia del Recorrido de los Ferrocarriles de Panamá	25
Tabla 1-4-4	Cantidad de Pasajeros y Volumen de Carga del Aeropuerto Internacional de Tocumen	26
Tabla 1-4-5	Caudal de Transporte del Oleoducto	27
Tabla 1-4-6	Cantidad y Tonelaje Bruto de Naves Matriculadas en Panamá	27
Tabla 2-1-1	Puertos de Panamá	30
Tabla 2-2-1	Características Generales del Puerto de Balboa	37
Tabla 2-2-2	Patio de Almacenamiento de Contenedores	45
Tabla 2-2-3	Movimiento de Carga y Utilización del Muelle por Muelle y Tipo de Nave en 1995	50
Tabla 2-2-4	Índice de Operación por Muelle en 1995	53
Tabla 2-2-5	Características Generales del Puerto de Rodman	54

Tabla 2-3-1	Instalaciones del patio de tanques de Balboa	59
Tabla 2-3-2	Lista de Patios de Materiales Privados y sus Áreas (Concesiones)	62
Tabla 2-3-3	Edificios Administrados en el Puerto de Balboa	66
Tabla 2-4-1	Volumen de Tránsito (Carretera Panamericana)	77
Tabla 3-1-1	Registro del Pasado del Volumen de los Puertos Panameños	84
Tabla 3-1-2	Volumen de Carga Manipulada por Operaciones en el Puerto de Balboa	86
Tabla 3-1-3	Volumen de Carga Manipulada por Tipo de Embalaje en el Puerto de Balboa	87
Tabla 3-1-4	Movimiento de Carga de Vehículos en el Puerto de Balboa	88
Tabla 3-1-5	Movimiento de Carga en Contenedores Manipulado en el Puerto de Balboa	89
Tabla 3-1-6	Características de los Contenedores Cargados en el Puerto de Balboa	90
Tabla 3-1-7	Relación de FCL/LCL de Contenedores Cargados en el Puerto de Balboa	90
Tabla 3-1-8	Volumen de Carga Manipulada por Operaciones en el Puerto de Cristóbal	91
Tabla 3-1-9	Volumen de Carga Manipulada por Tipo de Embalaje en el Puerto de Cristóbal	92
Tabla 3-1-10	Movimiento de Carga de Vehículos en el Puerto de Cristóbal	94
Tabla 3-1-11	Movimiento de Carga de Contenedores Manipulado en el Puerto de Cristóbal	94
Tabla 3-1-12	Características de Contenedores Cargados en el Puerto de Cristóbal	95
Tabla 3-1-13	Relación de FCL/LCL de Contenedores Cargados en el Puerto de Cristóbal	96
Tabla 3-1-14	Movimiento de Carga en Contenedores en MIT (1995)	97
Tabla 3-1-15	Movimiento de Pasajeros por Mar en los Principales Puertos	98
Tabla 3-2-1	Movimiento de Carga Importada por Destinos en el Puerto de Balboa	100
Tabla 3-2-2	Movimiento de Carga Exportada por Orígenes en el Puerto de Balboa	102
Tabla 3-2-3	Movimiento de Carga Importada por Destinos en el Puerto de Cristóbal	104
Tabla 3-2-4	Movimiento de Carga Exportada por Orígenes en el Puerto de Cristóbal	105
Tabla 3-2-5	Distribución de la Manipulación de Carga por Muelles en el Puerto de Balboa (1995)	106
Tabla 3-3-1	Las Cantidades y Características de los Barcos de Pasajeros en el Puerto de Balboa	108
Tabla 3-3-2	Características de los Pasajeros por Nave (Año Fiscal 1994)	109

Tabla 3-5-1	Movimiento del Suministro de Combustible Marino en el Puerto de Balboa	113
Tabla 3-5-2	Movimiento del Suministro de Agua en el Puerto de Balboa	114
Tabla 3-6-1	Cantidad de Naves que hacen Escala	114
Tabla 3-6-2	Características de las Naves por Tipo de Naves en el Puerto de Balboa (1995)	116
Tabla 3-6-3	Distribución del Tamaño de la Nave en Toneladas Brutas en el Puerto de Balboa (1995)	116
Tabla 3-6-4	Relación de Ocupación de los Atracaderos	117
Tabla 3-6-5	Tiempo de Espera	118
Tabla 4-1-1	Rendimiento Mundial de Contenedores por regiones (1986-1994)	121
Tabla 4-2-1	Tráfico del Canal de Panamá (Año Fiscal 1985 a 1994)	125
Tabla 4-4-1	Rendimiento de Contenedores de Norteamérica por Gamas de Puertos (1984-1994)	135
Tabla 4-5-1	Volúmenes del Puerto de Contenedores del Caribe/ Centroamérica por Principales Regiones (1984-1994)	138
Tabla 4-5-2	Volúmenes de los Puertos de Contenedores Sudamericanos por Países Costas (1984-1994)	140
Tabla 4-5-3	Rendimiento de Contenedores del Pacífico Centroamericano por Puertos 1984-94	142
Tabla 4-5-4	Rendimiento de Contenedores del Pacífico Sudamericano por Puertos 1984-94	143
Tabla 4-5-5	Facilidades Portuarias de los Puertos Competidores de Latinoamérica del Pacífico	146
Tabla 5-3-1	Estudio de calidad del agua por APN en 1992	164
Tabla 5-9-1	Especies de fauna del Parque Metropolitano	176
Tabla 5-11-1	Reglamentos y Regulaciones Existentes sobre Asuntos Ambientales	180
Tabla 6-1-1	Usos Actuales de las Tierras de la Zona del Canal	184
Tabla 6-2-1	Movimiento Comercial en la Zona Libre de Colón, 1986-1995	194
Tabla 6-2-2	Importación y Reexportación por Países/Áreas (Zona Libre de Colón) 1993-1994	197
Tabla 6-2-3	Importación y Reexportación por Ruta (Zona Libre de Colón) 1993-1994	198
Tabla 7-1-1	Principales Funciones del Departamento a Cargo de la Operación de de Manipulación de Contenedores/Carga	207
Tabla 7-1-2	Movimiento de Naves/por Tipo de Nave	208
Tabla 7-1-3	Promedio de Horas de Estadía en el Puerto	209
Tabla 7-1-4	Promedio de Horas de Espera	209
Tabla 7-1-5	Promedio de Horas en el Atracadero	210
Tabla 7-1-6	Relación, Horas de Espera: Horas en el Atracadero/ Horas de Estadía en el Puerto (1995)	210

Tabla 7-2-1	Formación de Cuadrillas	211
Tabla 7-2-2	Días de Estadía en el Puerto de los Contenedores de Importación	216
Tabla 7-2-3	Productividad Horaria de la Cuadrilla (Horas Brutas de Trabajo) (en toneladas métricas)	218
Tabla 7-2-4	Productividad Horaria de la Cuadrilla (Horas Brutas de Trabajo) (Contenedores)	219
Tabla 7-2-5	Productividad Horaria de la Cuadrilla (Horas Netas de Trabajo) (en toneladas métricas)	219
Tabla 7-2-6	Productividad Horaria de la Cuadrilla (Horas Netas de Trabajo) (Contenedor)	219
Tabla 7-2-7	Relación: Horas de Espera, Horas en el Atracadero, Horas Brutas de Trabajo, Horas Netas de Trabajo Efectivo/Horas de Estadía en el Puerto (1995)	219
Tabla 7-2-8	Relación: Horas Brutas de Trabajo, Horas Netas de Trabajo, Tiempo Muerto/Horas en el Atracadero (1995)	220
Tabla 7-3-1	Alzadores Pesados	222
Tabla 7-3-2	Tractor de Patio	222
Tabla 7-3-3	Chasis de Patio	222
Tabla 7-3-4	Montacargas	223
Tabla 8-1-1	Reseña de los Diques Secos	227
Tabla 8-2-1	Principales Fuentes del Petróleo Crudo	228
Tabla 9-1-1	Resumen de las Características Generales de los Muelles del Puerto de Balboa	234
Tabla 9-2-1	Estructuras del Muelle N°15	245
Tabla 9-7-1	Nave de Diseño	262
Tabla 9-8-1	Precios Unitarios de las Principales Obras de Construcción	264
Tabla 9-8-2	Tarifas de Arriendo de Equipos Pesados	265
Tabla 9-8-3	Salario Mínimo de los Trabajadores de la Construcción	267
Tabla 10-2-1	Cantidad de Empleados de APN por Grupos de Edad en 1995	280
Tabla 10-2-2	Cantidad de Empleados de APN en 1989-1995	281
Tabla 10-2-3	Cantidad de Afiliados Sindicados de 1989-1995	284
Tabla 11-2-1	Presupuesto Operacional de APN	298
Tabla 11-2-2	Presupuesto Operacional del Puerto de Balboa	299
Tabla 11-2-3	Presupuesto de Inversión de APN	301
Tabla 11-2-4	Presupuesto de Inversión por Puerto	302
Tabla 11-2-5	Evolución del Presupuesto de Inversión del Puerto de Balboa	303
Tabla 11-3-1	Rentas de APN	305
Tabla 11-3-2	Gastos Operativos de APN	306
Tabla 11-3-3	Estado Actual de las Deudas de APN	307
Tabla 11-3-4	Amortización y Saldo de los préstamos	308
Tabla 11-3-5	Amortización de Capital e Intereses	309

Tabla 11-3-6	Valor Actual de Libros de los Activos Fijos de APN (al 31 de diciembre de 1995).....	310
Tabla 11-3-7	Valor Actual de Libros y Depreciación de los Activos Fijos de APN (al 31 de diciembre de 1995).....	312
Tabla 11-3-8	Evolución del Valor Actual.....	313
Tabla 11-3-9	Evolución de la Tasa de Depreciación.....	314
Tabla 11-3-10	Ingresos Netos y Contribuciones.....	315
Tabla 11-3-11	Contribución al Gobierno Nacional.....	316
Tabla 11-3-12	Evolución del Patrimonio Total de APN.....	317
Tabla 11-3-13	Evolución de las Reservas Internas.....	317
Tabla 11-3-14	Balance de APN.....	318
Tabla 11-3-15	Estado de Ganancias y Pérdidas de APN.....	319
Tabla 11-3-16	Relación de Trabajo de APN.....	320
Tabla 11-4-1	Principales Tarifas de APN (para Puertos Internacionales).....	321
Tabla 11-4-2	Tarifas Nuevas y Viejas de APN (Caso de Contenedores).....	323
Tabla 11-4-3	Evolución de las rentas de las Tarifas de APN.....	324
Tabla 11-5-1	Cantidad de contratos de concesión por principales puertos (1995).....	325
Tabla 11-5-2	Evolución de las Rentas de Concesión de APN.....	327
Tabla 11-5-3	Evolución de las Rentas Provenientes de MIT.....	329
Tabla 11-7-1	Rentas de cada Puerto de APN (1995).....	331
Tabla 11-7-2	Evolución de las Rentas del Puerto de Balboa.....	333
Tabla 11-7-3	Componentes de las Rentas de Servicios de Embarcaciones en el Puerto de Balboa.....	334
Tabla 11-7-4	Componentes de las Rentas del Servicio de Carga en el Puerto de Balboa.....	335
Tabla 11-7-5	Comparación de las Rentas de las Concesiones por Puertos (1995).....	336
Tabla 11-7-6	Evolución de las Rentas de las Concesiones del Puerto de Balboa.....	337
Tabla 11-7-7	Gastos de Cada Puerto (1995).....	338
Tabla 11-7-8	Gastos del Personal por Puertos.....	339
Tabla 11-7-9	Evolución del Promedio de Gastos del Personal por Puertos.....	340
Tabla 11-7-10	Evolución de los Gastos de Reparaciones y Mantenimiento por Puertos.....	341
Tabla 11-7-11	Evolución de los gastos del Puerto de Balboa.....	342
Tabla 11-7-12	Evolución del Balance de Ingresos y Egresos por Puertos.....	343
Tabla 11-7-13	Relación de Trabajo por Puertos.....	344
Tabla 11-7-14	Valor Actual de Libros (al 31 de diciembre de 1995).....	345
Tabla 11-7-15	Evolución del Valor de los Activos Fijos excluyendo los terrenos del Puerto de Balboa.....	346
Tabla 11-7-16	Ejecución de las Principales Obras de Construcción del Puerto de Balboa.....	347

LISTA DE FIGURAS

PARTE I. SITUACIÓN ACTUAL

Figura 1-2-1	Población de Panamá	3
Figura 1-2-2	Producto Bruto Interno de Panamá	6
Figura 2-1-1	Ubicaciones de los Puertos de Panamá	31
Figura 2-2-1	Disposición actual del Puerto de Balboa	36
Figura 2-2-2	Disposición del Patio de Almacenamiento de Contenedores	44
Figura 2-2-3	Complejo de Dique Seco de Balboa	46
Figura 2-2-4	Utilización de Muelle por Muelle y tipo de Nave en 1995	52
Figura 2-3-1	Carta de Navegación alrededor del Puerto de Balboa	56
Figura 2-3-2	Área Portuaria de Balboa	58
Figura 2-3-3	Ubicación de los Patios de Materiales Privados	61
Figura 2-3-4	Futuro Plan de Ampliación de Tierras de Balboa	64
Figura 2-3-5	Uso Actual del Puerto de Balboa	65
Figura 2-3-6	Uso Actual de las Tierras alrededor del Puerto de Balboa	69
Figura 2-4-1	Rutas de Caminos y Ferrocarriles incluyendo los Proyectos de Principios Relacionados	75
Figura 2-4-2	Fluctuación Anual del Volumen de Tránsito	76
Figura 2-4-3	Ruta del Corredor Norte alrededor del Puerto de Balboa	79
Figura 3-1-1	Volumen de Carga de los Puertos Panameños	85
Figura 3-1-2	Volumen de Carga Manipulada por Operaciones en el Puerto de Balboa	86
Figura 3-1-3	Volumen de Carga Manipulada por Tipo de Embalaje en el Puerto de Balboa	87
Figura 3-1-4	Movimiento de Carga en Contenedores por Operación en el Puerto de Balboa	89
Figura 3-1-5	Volumen de Carga Manipulada por Operaciones en el Puerto de Cristóbal	92
Figura 3-1-6	Volumen de Carga Manipulada por Tipo de Embalaje en el Puerto de Cristóbal	93
Figura 3-1-7	Movimiento de Carga de Contenedores por Operación en el Puerto de Cristóbal	95
Figura 3-1-8	Movimiento de Pasajeros por Mar en el Puerto de Balboa	98
Figura 3-2-1	Movimiento de Carga Importada por Destino en el Puerto de Balboa	100
Figura 3-2-2	Movimiento de Carga Exportada por Orígenes del Puerto de Balboa	102
Figura 3-2-3	Movimiento de Carga Importada por Destinos en el Puerto de Cristóbal	104
Figura 3-2-4	Movimiento de Carga Exportada por Orígenes	

	en el Puerto de Cristóbal	105
Figura 3-2-5	Distribución de la Carga de Desembarque por Muelle en el Puerto de Balboa (1995)	106
Figura 3-2-6	Distribución de la Carga de Embarque por Muelle en el Puerto de Balboa (1995)	107
Figura 3-4-1	Ubicación de los Principales Consignatarios y Embarcadores del Puerto de Balboa	111
Figura 3-5-1	Movimiento del Suministro de Combustible Marino en el Puerto de Balboa	113
Figura 3-6-1	Cantidad de Naves que hacen Escala	115
Figura 3-6-2	Relación de Ocupación de los Atracaderos	117
Figura 3-6-3	Tiempo de Espera en los Puertos de Balboa y Cristóbal	118
Figura 4-1-1	Rendimiento Mundial de Contenedores por Regiones (1986-1994)	121
Figura 4-2-1	Perfil Longitudinal del Canal de Panamá	123
Figura 4-2-2	Cantidad de Tránsitos a través del Canal de Panamá (1985-1994)	125
Figura 4-2-3	Trazado del Canal de Esclusas de Alta Elevación alrededor del Puerto de Balboa	128
Figura 4-4-1	Rendimiento de Contenedores de los Estados Unidos por Gamas de Puertos (1984-1994)	135
Figura 4-5-1	Volúmenes del Puerto de Contenedores del Caribe/ Centroamérica por Principales regiones (1984-1994)	138
Figura 4-5-2	Volúmenes de los Puertos de Contenedores del Pacífico Sudamericano por Países	140
Figura 5-1-1	Temperatura Media Anual de la Superficie de Panamá	153
Figura 5-1-2	Precipitación Media Anual	155
Figura 5-1-3	Rosa de los Vientos en los Altos de Balboa	158
Figura 5-2-1	Mareas en Balboa y Cristóbal	160
Figura 5-3-1	Área estudiada y estaciones alrededor del Puerto de Balboa por APNen 1992	163
Figura 5-4-1	Mapa Topográfico de la Ciudad de Panamá	165
Figura 5-4-2	Topografía de la Vecindad del Puerto de Balboa	166
Figura 5-6-1	Mapa Geológico en la Vecindad del Puerto de Balboa	169
Figura 5-6-2	Ilustración de la Formación del Subsuelo del Puerto de Balboa	170
Figura 5-6-3	Perfil Estratigráfico del Subsuelo en el Muelle N° 16 del Puerto de Balboa	171
Figura 5-7-1	Epicentros de Panamá	173
Figura 5-9-1	Áreas y parques protegidos a lo largo del Canal de Panamá y sus ambientes	175
Figura 5-9-2	Distribución de Manglares del Distrito Diablo	178
Figura 6-1-1	Subregiones de la Zona del Canal	182

Figura 6-1-2	Lado del Pacífico de la Zona del Canal	183
Figura 6-1-3	Programa de Devolución de la Zona del Canal hasta 2000	187
Figura 6-2-1	Volumen del Comercio en la Zona Libre de Colón, 1986-1995	195
Figura 6-2-2	Valor del Comercio en la Zona Libre de Colón, 1986-1995	196
Figura 6-2-3	Plan de Ampliación de la Zona Libre de Colón	201
Figura 7-2-1	Organigrama del Departamento de Manipulación de Contenedores	212
Figura 7-2-2	Flujo de Contenedores en el Puerto (Carga)	215
Figura 7-2-3	Flujo de Contenedores en el Puerto (Descarga)	216
Figura 7-2-4	Flujo de la Carga Fraccionada en el Puerto	217
Figura 7-4-1	Organigrama del Departamento de Mantenimiento	223
Figura 8-2-1	Sistema de Suministro de Petróleo en el Puerto de Balboa	230
Figura 9-1-1	Vía de Navegación del Puerto de Balboa	233
Figura 9-2-1	Croquis del Corte del Muelle N° 6	238
Figura 9-2-2	Corte del Muelle N° 7	240
Figura 9-2-3	Corte del Muelle N° 8	241
Figura 9-2-4	Croquis del Corte del Muelle N° 14	242
Figura 9-2-5	Croquis del Corte del Muelle N° 15	244
Figura 9-2-6	Croquis del Corte del Muelle N° 16	247
Figura 9-2-7	Croquis del Corte del Muelle N° 18	249
Figura 9-5-2	Vías Ferroviarias Activas en y los alrededores del Puerto de Balboa	253
Figura 9-7-1	Fuerza Sísmica de Diseño en Panamá	258
Figura 9-7-2	Carga del Elevador Superior	260
Figura 9-7-3	Carga del Tractor y Chasis con Contenedores Cargados en dos niveles	260
Figura 9-7-4	Carga Máxima (Área "A") para el Almacenamiento de Contenedores	261
Figura 9-7-5	Capacidad Portante de la Viga de Grúa	261
Figura 10-1-1	Organización de PCC	271
Figura 10-2-1	Organización de APN	273
Figura 10-2-2	Organización del Puerto de Balboa	276
Figura 11-2-1	Presupuesto Operacional de APN	298
Figura 11-2-2	Presupuesto Operacional del Puerto de Balboa	299
Figura 11-2-3	Presupuesto de Inversión de APN	301
Figura 11-2-4	Presupuesto de Inversión por Puerto	302
Figura 11-2-5	Evolución del Presupuesto de Inversión del Puerto de Balboa	303
Figura 11-3-1	Rentas de APN	305
Figura 11-3-2	Gastos Operativos de APN	306
Figura 11-3-3	Amortización y Saldo de los Préstamos	308
Figura 11-3-4	Amortización de Capital e Intereses	309

Figura 11-3-5	Valor Actual de Libros de los Activos Fijos de APN (al 31 de diciembre de 1995)	311
Figura 11-3-6	Valor Actual de Libros y Depreciación de los Activos Fijos de APN (al 31 de diciembre de 1995)	312
Figura 11-3-7	Relación de cambio del Valor Actual (basado en el año 1990) ...	313
Figura 11-3-8	Evolución de la Tasa de Depreciación	314
Figura 11-3-9	Evolución de los Ingresos Netos y Contribución al Gobierno Nacional	315
Figura 11-3-10	Evolución de la Contribución al Gobierno Nacional	316
Figura 11-4-1	Evolución de las Rentas de las Tarifas de APN	324
Figura 11-5-1	Evolución de las Rentas de la Concesión de APN	327
Figura 11-5-2	Evolución de las Rentas Provenientes de MIT	329
Figura 11-7-1	Componentes de las Rentas por Puertos (1995)	332
Figura 11-7-2	Relación de Composición de las Rentas (1995)	332
Figura 11-7-3	Evolución de las Rentas del Puerto de Balboa	333
Figura 11-7-4	Componentes de las Rentas de los Servicios de Embarcaciones en el Puerto de Balboa	334
Figura 11-7-5	Componentes de las Rentas de Servicio de Carga en el Puerto de Balboa	335
Figura 11-7-6	Comparación de las Rentas de las Concesiones por Puertos (1995)	336
Figura 11-7-7	Evolución de las Rentas de las Concesiones del Puerto de Balboa	337
Figura 11-7-8	Gastos Totales por Puertos (1995)	338
Figura 11-7-9	Relación de Composición de los Gastos (1995)	338
Figura 11-7-10	Evolución de los Gastos del Personal por Puertos	339
Figura 11-7-11	Evolución del Promedio de Gastos del Personal por Puertos ...	340
Figura 11-7-12	Evolución de los Gastos de Reparaciones y Mantenimiento por Puertos	341
Figura 11-7-13	Evolución de los Gastos del Puerto de Balboa	342
Figura 11-7-14	Evolución del Balance de Ingresos y Egresos por Puertos	343
Figura 11-7-15	Relación de Trabajo por Puertos	344
Figura 11-7-16	Composición del Valor Actual de Libros de los Activos Fijos del Puerto de Balboa (al 31 de diciembre de 1995)	345
Figura 11-7-17	Comparación del Valor Actual de Libros (al 31 de diciembre de 1995)	346
Figura 11-7-18	Evolución del Valor de los Activos Fijos excluyendo el Terreno del Puerto de Balboa	347
Figura AII-1	Topografía y Batimetría de los Puertos Existentes de Balboa y Diablo	

I DESCRIPCIÓN GENERAL DE PANAMÁ

1.1 Historia, Geografía, Topografía y Clima

(1) Historia

1. Después de 12 años del descubrimiento del "Mar del Sur" (Océano Pacífico) por Vasco Núñez de Balboa el 25 de setiembre de 1513, Rodrigo de Bastidas descubrió el istmo que fue la iniciación de la historia de Panamá como un centro internacional.

2. Entre 1544 y 1731, la Feria de Portobelo convirtió a Panamá en el centro comercial mundial más importante. Posteriormente, los ataques de los piratas y corsarios afectaron adversamente la importancia de Panamá, hasta que la antigua Compañía de Ferrocarriles de Panamá construyó en 1850 el Ferrocarril Transístmico que atrajo a los aventureros que venían en busca del oro en las minas de California a través del istmo. Durante la segunda mitad del siglo XIX, estuvo caracterizado por ser el período en el cual, se discutió la necesidad de la construcción del canal interoceánico que conecten los Océanos Atlántico y Pacífico.

3. Después de su independencia de España, Panamá fue inmediatamente anexada en 1821 a Colombia y se convirtió en uno de sus Estados hasta la separación en 1903. En el mismo año, los Estados Unidos de América firmó el tratado por el cual asumieron la construcción del canal. El esfuerzo de los Estados Unidos y la culminación del "sueño de siglos" se convirtió en un hecho el 15 de agosto de 1914, abriendo una nueva ruta marítima al comercio mundial, y un nuevo y promisorio futuro para la República del Panamá.

4. La importancia del registro y la operación eficiente del Canal Interoceánico, dio a Panamá una gran importancia en el mundo marítimo. El rol de Panamá adquirió nueva importancia en 1977 cuando fue aprobado el Tratado Torrijos-Carter, el Tratado del Canal y el Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal de Panamá. Los tratados entraron en vigor en 1979. El tratado estipula la transferencia de la administración del Canal de los EE. UU. a Panamá para fines del año 1999. Basado en este tratado, el Gobierno de Panamá, EE. UU. y Japón, estudiaron juntos sobre la construcción del canal a nivel del mar o posibles alternativas para el canal existente, para estar preparado para un tráfico internacional mayor después del año 2000.

(2) Geografía y Topografía

5. Panamá, con un área de 75,517 km² está ubicado entre el Norte y Sudamérica limitando con el Mar del Caribe en el norte y el Océano Pacífico en el sur, con Colombia en el este y Costa Rica en el oeste (entre 7° 12' y 9° 39' latitud norte y 77° 10' y 83° 03' longitud oeste). La geografía del país es larga de este a oeste y angosta de norte a sur. El ancho del país es de 50 km en el punto más angosto y de sólo 190 km aún en los puntos más anchos. Panamá es un país montañoso y el pico más alto es el Volcán Barú de la Provincia de Chiriquí que tiene una altura de 3,475 m y está ubicado en la parte occidental del país.

(3) Clima

6. Panamá está ubicada en la zona tropical. La temperatura media anual del ambiente es de 26°C en la zona costera y de 19°C en la zona montañosa. Existen dos diferentes estaciones: la época seca de enero a abril y la época de lluvias de mayo a diciembre. La precipitación registrará más de 5,000 mm en la zona costera del Mar del Caribe.

1.2 Actividad Socioeconómica

1.2.1 Población

7. La Tabla 1-2-1 y la Figura 1-2-1 muestran la tendencia general de la población de Panamá por provincias. Como se indican en la Tabla y la Figura, la población de Panamá se ha incrementado rápidamente, especialmente desde la década de los 60. Aunque la población de 1960 era de sólo 1,1 millones, llegó a los 2.3 millones en 1990. La tasa media de crecimiento desde 1980 hasta 1990 fue de alrededor del 2.6% anual.

8. Entre las provincias, la Provincia de Panamá tiene la porción más grande de la población nacional. Fue de 1,1 millones de 1990, representando el 46% de la población. La Provincia de Chiriquí ocupa el segundo lugar en población, seguido de las Provincias de Veraguas y Colón con poblaciones de 370, 204 y 202 mil habitantes en 1990, respectivamente.

9. Mientras que la participación de la población de la Provincia de Panamá se ha incrementado, muchas de las demás provincias ha sufrido la disminución de la población, lo cual indica claramente que la población fue

concentrándose en la Provincia de Panamá.

10. En la Tabla y la Figura, se detallan también la proyección de la población hasta el año 2015. De acuerdo con esta proyección, la tasa media de crecimiento desde 1995 hasta 2015 es de alrededor del 1.4% anual, que es casi la mitad del 2.6% desde 1960 hasta 1990.

Tabla 1-2-1 Población por Provincias de Panamá

Año	Población Nacional	Bocas del Toro	Coclé	Colón *	Chiriquí	Darién	Herrera	Los Santos	Panamá	Vera-guas
1911	336,742	22,732	35,011	32,092	63,364	8,992	23,007	30,075	61,855	59,614
1920	446,098	27,239	45,151	58,250	76,470	10,728	28,984	31,638	98,035	66,603
1930	467,459	15,851	48,244	57,161	76,918	13,391	31,030	41,218	114,103	69,543
1940	622,576	16,523	65,737	78,119	111,206	14,930	38,118	49,621	173,328	84,994
1950	805,285	22,392	73,103	90,144	138,136	14,660	50,095	61,422	248,335	106,998
1960	1,075,511	32,600	93,156	105,416	188,350	19,715	61,672	70,554	372,393	131,685
1970	1,428,082	43,531	118,003	134,286	236,154	22,685	72,549	72,380	576,645	151,849
1980	1,805,287	63,487	140,993	162,454	287,350	26,524	81,963	70,261	809,100	173,245
1990	2,329,329	93,361	173,190	202,338	370,227	43,832	93,681	76,947	1,072,127	203,626
1995	2,631,013	119,336	189,579	226,139	407,849	55,538	101,198	79,935	1,232,390	219,049
2000	2,855,703	140,923	200,079	240,264	433,500	65,412	104,070	79,514	1,367,593	224,348
2005	3,067,480	163,697	209,278	252,633	454,664	76,163	105,914	78,143	1,500,296	226,692
2010	3,266,166	187,388	216,948	263,608	476,870	87,553	106,780	75,989	1,625,232	225,798
2015	3,451,401	211,519	222,884	273,262	493,830	99,237	106,676	73,152	1,748,960	221,881

* La población de San Blas está incluida en Colón.

Nota: Las cifras de 1955 son la proyección de la población.

Fuente: GCO

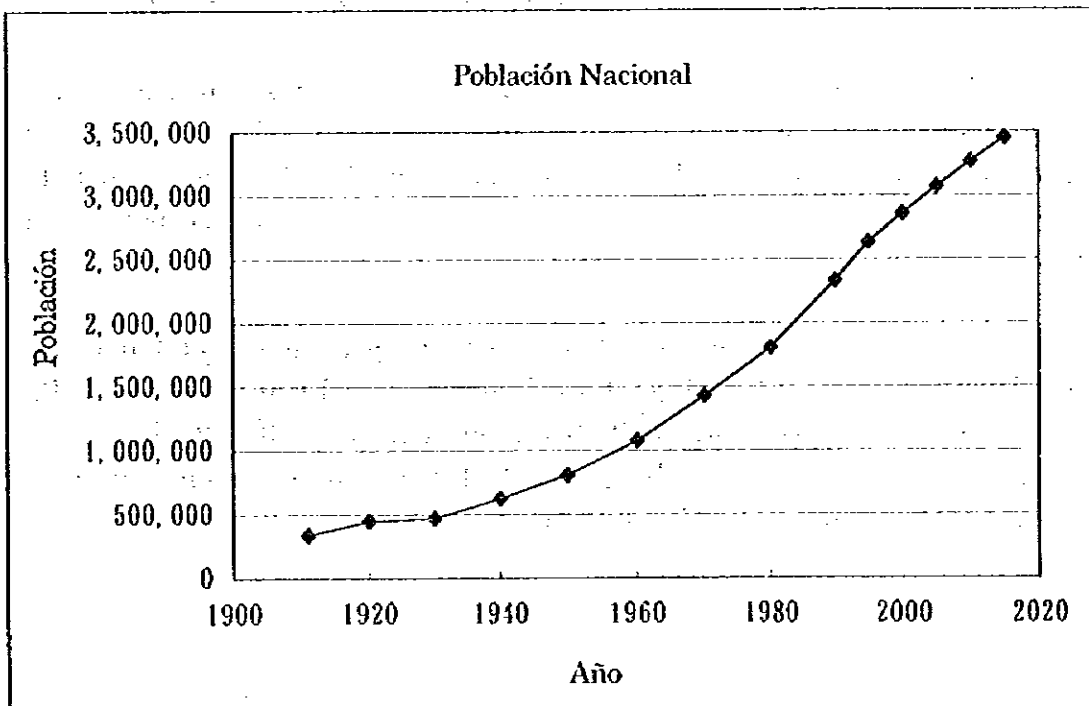


Figura 1-2-1 Población de Panamá

1.2.2 Producto Bruto Interno

11. La tendencia general del producto bruto interno (PBI) de los sectores industriales de Panamá, se detalla en la Tabla 1-2-2, Tabla 1-2-3 y la Figura 1-2-2. Como se indican en estas tablas y la figura, el PBI cayó notablemente en 1988 y 1989 cuando los EE. UU. impuso las sanciones económicas y fue intervenida militarmente. Sin embargo, desde ese entonces, el PBI comenzó a crecer nuevamente y en el año 1991 superó el nivel de 1987.

12. Entre los sectores industriales, el sector bancario y asegurador, el sector comercial y el sector de transporte y comunicación tienen grandes participaciones con el 27%, 22% y 14% respectivamente. La participación total de estos tres sectores suman más del 60% de todas las industrias.

13. Debido a que la superficie terrestre de Panamá no es grande y Panamá no tiene suficiente capital local, debieron introducirse las inversiones extranjeras y se han creado los centros de distribución y finanzas, haciendo uso máximo de su posición geográfica estratégica para servir como puente entre el Centro y Sudamérica, y uniendo los Océanos Atlántico y Pacífico para promover el intercambio comercial y turismo. La Zona de Libre Comercio de Colón y el Centro Financiero Internacional abiertos en 1853 y 1970 respectivamente, son los ejemplos típicos que simbolizan esta situación. Por estas razones, los tres sectores mencionados, tienen una participación grande dentro del PBI.

14. Por otra parte, los sectores industriales primarios y secundarios como el sector agrícola, sector manufacturero, etc. son todos débiles. En 1995, la participación del sector agrícola, forestal y pesca fue de sólo alrededor del 10% del total. La participación del sector manufacturero es también baja, con el 12% y el sector minero es de casi 0%.

15. La tendencia general del PBI y del PBI per cápita del Panamá se detalla en la Tabla 1-2-4. Al igual que la tendencia del PBI industrial, el PBI per cápita cayó notablemente en 1988 y 1989, cuando los EE. UU. impusieron las sanciones económicas y luego, el PBI per cápita comenzó a crecer nuevamente, alcanzando los US\$ 2,154 en 1994.

Tabla 1-2-2 Producto Bruto Interno de las Industria a Precios Corrientes

Unidad: Millones de US\$

Año	Total todas las Industrias	Agricul., Ganader., y Pesca	Minería	Manufactura	Electr., Gas y Agua	Construcción	Comerc., Restaur. Y Hoteles	Transp. y Comunicaciones	Banco, Seguros y Negoc.	Otros
1986	4,922.6	483.7	4.7	614.7	234.5	203.0	886.0	829.2	1,381.8	281.9
1987	4,946.1	491.3	5.7	590.0	240.9	196.2	952.3	861.3	1,318.7	289.7
1988	4,262.5	455.7	3.3	453.0	247.2	93.9	845.5	786.0	1,133.0	244.9
1989	4,319.5	488.1	2.2	446.0	263.8	56.7	1,003.0	745.6	1,016.9	267.2
1990	4,818.8	503.8	3.5	502.2	214.0	58.4	1,199.9	847.2	1,210.4	279.4
1991	5,300.5	525.3	5.8	560.7	237.6	147.8	1,338.9	886.5	1,310.6	287.3
1992	6,058.3	539.7	10.2	621.0	228.1	217.3	1,637.7	939.4	1,559.4	305.6
1993	6,427.1	561.3	13.6	641.4	276.9	309.6	1,746.5	970.1	1,598.6	309.1
1994	6,775.1	567.2	15.4	672.9	278.6	327.2	1,878.7	1,003.0	1,704.7	327.4

Fuente: GCO

Tabla 1-2-3 Producto Bruto Interno de las Industrias en 1982 a Precios Constantes

Unidad: Millón de US\$

Año	Total de Todas las Industrias	Agricul., Ganader. y Pesca	Minería	Manufactura	Electr., Gas y Agua	Construcción	Comerc. Restaur. y Hoteles	Transp. y Comunicaciones	Banco, Seguro y Negocios	Otros
1986	4,385.9	431.3	4.4	481.4	219.3	177.8	849.5	681.4	1,267.1	273.7
1987	4,505.8	453.5	5.4	514.5	212.7	164.3	851.3	697.2	1,328.6	278.3
1988	3,715.3	424.4	3.1	398.9	228.6	77.6	655.7	638.5	1,053.0	235.5
1989	2,977.8	448.1	2.1	404.1	229.1	46.3	67.6	620.8	907.4	252.3
1990	3,993.6	455.0	2.9	459.8	230.5	54.6	831.4	640.3	1,052.0	267.1
1991	4,248.5	459.9	4.6	507.9	217.2	126.6	956.3	657.1	1,067.8	251.1
1992	4,691.8	480.2	7.1	554.4	203.3	173.1	1,073.7	681.3	1,252.4	266.3
1993	4,874.1	480.4	8.3	589.5	240.0	243.2	1,114.2	657.9	1,271.5	269.1
1994	5,127.0	495.5	9.1	614.6	251.9	248.6	1,165.9	678.8	1,380.4	282.2
1995	5,277.2	543.1	8.6	615.8	261.8	251.8	1,159.4	731.4	1,411.9	293.4

Fuente: GCO

* Las cifras de 1995 son preliminares y pueden cambiar.

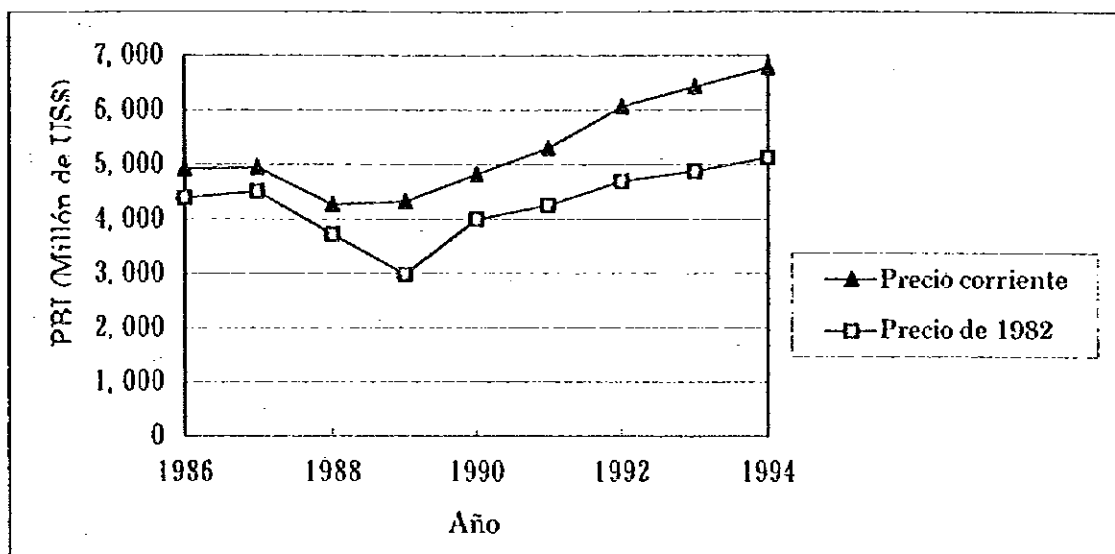


Figura 1-2-2 Producto Bruto Interno de Panamá

Tabla 1-2-4 PBI y PBI per cápita en 1982 a Precios Constantes

Año	PBI (Millón de US\$)	PBI per cápita (US\$)	Tasa de Crecimiento de PBI per cápita
1985	4,467.7	2,061	s/d
1986	4,667.1	2,110	2.4%
1987	4,808.2	2,131	1.0%
1988	4,175.9	1,813	-14.9%
1989	4,143.8	1,764	-2.7%
1990	4,451.1	1,857	5.3%
1991	4,803.2	1,966	5.9%
1992	5,149.9	2,070	5.3%
1993	5,363.0	2,116	2.2%
1994	5,562.1	2,154	1.8%
1995	5,670.3	2,155	0.0%

* Las cifras de 1995 son preliminares.

Fuente: GCO

1.3 Características socioeconómicas y Política

1.3.1 Actividad Económica

(1) Actividad Económica del Gobierno

1) Balance Fiscal del Gobierno Central

16. La Tabla 1-3-1 muestra el balance financiero del Gobierno Central. Al igual que todos los países del Sur y Centroamérica, está arrojando un saldo deficitario. Sin embargo, el déficit está disminuyendo gradualmente.

Tabla 1-3-1 Balance Financiero del Gobierno Central
(comparación del PBI)

Año	1988	1989	1990	1991	1992
Rentas	13.2	12.4	19.5	19.9	21.4
Gastos	24.9	26.0	24.7	24.2	24.6
Saldo	-11.7	-13.6	-5.2	-4.3	-2.8

Fuente: FMI

2) Rentas del Gobierno Central

17. La Tabla 1-3-2 muestra la evolución de las rentas del Gobierno Central desde 1991 hasta 1993. Las rentas totales han sido netamente estables, oscilando entre 1,500 y 1,600 millones de Balboas durante este período. Los ingresos por impuestos constituyen una parte substancial del total (57.1%).

18. Las rentas no imponibles representaron el 31.0% del total en 1993. El derecho del canal que se contabiliza como renta no imponible, fue del 14.6% de todas las rentas no imponibles de 1993, siendo una de las principales rentas no imponibles. La licencia naval representó sólo el 0.1% de las rentas no imponibles.

Tabla 1-3-2 Rentas del Gobierno Central

(1.000 B/)

Año	1991	1992	1993
Total	1.605,607	1,611,336	1,505,159
Rentas Corrientes	1.078,454	1,226,659	1,351,982
Rentas Imponibles	731,364	827,396	860,939
Rentas no Imponibles	331,060	391,920	467,349
(Transferencia de la Compañía Pública)	73,859	141,238	186,053
(Derechos de Canal)	65,214	64,536	68,251
(Licencia Naval)	1		551
Saldo de Bancos y Caja	131,974	68,282	86,123
Rentas de Capital	395,179	316,395	67,051
(Recursos de Crédito)	158,234	93,754	25,245

Fuente: GCO

3) Transferencia de las Compañías Públicas

19. La transferencia de las compañías públicas fue la renta no imponible más importante representando el 39.8% de las rentas no imponibles de 1993.

20. La Tabla 1-3-3 detalla los fondos transferidos desde las compañías públicas de 1991 a 1993.

Tabla 1-3-3 Transferencia de las Compañías Públicas

(1.000 B/)

Año	1991	1992	1993
TRANSFERENCIA DE COMPAÑÍAS PÚBLICAS	73,859	141,238	186,053
Autoridad Portuaria Nacional	1,869	10,062	8,200
Cítrico de Chiriquí	207		
Corporación Azucarera La Victoria	6,727	1,037	4,000
División de Limpieza Metropolitana			1,000
División de Aeronáutica Civil			1,000
Empresa Estatal de Cemento Bayano	2,636	5,927	7,450
Instituto de Marketing de Agricultura			2,000
Instituto Nacional de Telecomunicaciones	55,479	105,679	145,522
Instituto de Recursos Hidráulicos y Electrificación		7,069	7,000
Zona Libre de Colón	6,941	11,464	9,881

Fuente: GCO

4) Gastos y Deudas del Gobierno Central

21. La Tabla 1-3-4 muestra los gastos del Gobierno Central de 1994. El porcentaje de los gastos corrientes fue del 91% del total, mientras que los gastos de inversiones fueron de sólo 9%. Los gastos de amortización e intereses fueron tres veces mayores que los gastos de inversión.

Tabla 1-3-4 Gastos del Gobierno Central (1994)

Unidad	Gastos Corrientes	(Amortización e Intereses)	Gastos de Inversión
(Millones de B/.)	1,429.7	449.3	141.1
(%)	91.0	28.6	9.0

Fuente: GCO

22. El monto total de las deudas incluyendo los intereses impagos del Gobierno Nacional fue de 74,400 millones de Balboas al 31 de diciembre de 1994. Las amortizaciones de las deudas privadas (alrededor del 60% de las deudas en moneda extranjera) fueron interrumpidas desde 1987.

5) Ajuste Estructural

23. El Gobierno Nacional debe realizar los ajustes estructurales para satisfacer los términos establecidos por el Banco Mundial y otras Instituciones Financieras Internacionales. Las principales condiciones para los desembolsos establecidas por el Banco Mundial en 1993 fueron las siguientes.

- a) Controlar el pago de los servicios públicos.
- b) Reestructurar los sectores de telecomunicaciones, energía, obras de suministro de agua y puerto.
- c) Transferir las compañías públicas al control privado.
- d) Cesar la política proteccionista de la industria local
- e) Reformar el sistema de seguro social

(2) Comercio Exterior

1) Saldo de la Cuenta Corriente

24. La Tabla 1-3-5 detalla el saldo de las cuentas corriente de 1993 a 1995. La cuenta corriente fue negativa durante este período. El saldo comercial también fue negativo.

25. El saldo del comercio invisible también fue negativo desde 1993 hasta 1994. Gran parte del comercio invisible deriva de las actividades de la Zona Libre de Colón y del Centro Financiero Internacional. Los ingresos del Canal contribuyeron positivamente en este saldo. El saldo del comercio invisible acusó un superávit en 1993, debido al ingreso de los servicios de pasajeros y el incremento del petróleo y otros aceites.

Tabla 1-3-5 Balance de la Cuenta Corriente

(1.000 B/.)

Año	1993	1994	1995(p)
Saldo de Cuenta Corriente	-573,855	-519,031	-586,845
Saldo del Comercio	-517,669	-536,498	-924,931
Exportación (FOB)	5,333,612	5,916,501	5,972,376
Importación (FOB)	-5,831,281	-6,452,999	-6,897,307
Saldo del Comercio Invisible	-296,933	-203,057	110,656
Flete. Seguro	-673,380	-772,121	-762,987
Transporte	561,737	594,981	723,378
Viaje	103,158	112,254	182,887
Ingresos de Inversión	-711,207	-555,863	-453,466
Otros	422,180	417,692	420,844
Saldo de la Cuenta de Transferencia	271,326	220,524	227,430

(p): Provisional

Fuente: GCO

2) Exportación

26. El monto de exportación fue de 5.9 millones de Balboas en 1994. Los principales bienes de exportación fueron plátanos (39.6% del total) y camarones (11.2%). Los principales bienes del comercio de Panamá están limitados a los productos primarios.

27. Del total de las exportaciones, el 34.6% fue a los Estados Unidos.

3) Importación

28. El monto total de importación fue de 5.9 millones de Balboas en 1993.

29. Los Estados Unidos tuvieron la participación más alta de las importaciones, representando el 36.5% (CIF) en 1993. Debe notarse que

Panamá importa desde la Zona de Libre Comercio que tuvo la segunda participación más alta de 16.6% en 1993.

(3) Precios

1) Precios al Consumidor

30. La estabilidad del precios es un objetivo importante de la macroeconomía. La Tabla 1-3-6 muestra la tasa de incremento de los precios al consumidor desde 1987 hasta 1995. La tendencia es muy estable. Debido a que el dólar estadounidense es la moneda en circulación. Panamá no ha sufrido la alta inflación experimentada por los países del Sur y Centroamérica.

Tabla 1-3-6 Tasa de Incremento del Precio al Consumidor

Año	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Tasa (%)	1.0	0.6	0.1	0.8	1.3	1.8	0.5	1.3	1.2

Fuente: GCO

2) Precios Controlados

31. El Gobierno Nacional vino controlando los precios de ciertos alimentos y otras necesidades desde 1969. Anteriormente, unos 150 renglones estuvieron sujetos al controles de precio, pero desde el 24 de junio de 1996, esas cifras se redujeron a 18.

(4) Empleo

1) Composición del Empleo por Sectores Industriales

32. La Tabla 1-3-7 muestra la participación del empleo por sectores industriales. Esta tabla indica que las participaciones tanto del Sector Transporte/Telecomunicaciones como del Sector Bancos/Seguros son bajos en comparación con el PBI, acusando participaciones de sólo 7.4% y 5.4% respectivamente en 1995. Por otra parte, la participación del sector Agrícola parece alta, con 19.7% en 1995.

Tabla 1-3-7 Participación del Empleo del Sector Industrial

(%)

Año	1991	1992	1993	1994	1995(P)
Industria Primaria	27.4	25.2	23.2	20.1	21.0
Agricultura y Ganadería	26.2	24.3	22.3	19.1	19.7
Silvicultura y Pesca	1.1	0.7	0.8	0.8	1.0
Minería y Canteras	0.1	0.2	0.1	0.2	0.3
Industria Secundaria	13.1	15.6	16.4	17.1	16.7
Manufacturera	9.5	10.2	10.3	10.8	10.5
Construcción	3.6	5.4	6.1	6.3	6.2
Industria Terciaria	59.5	59.2	60.4	62.8	62.3
Electricidad, Gas y Agua	1.2	1.2	1.1	1.1	1.0
Comercio, Restaurantes, Hoteles	19.5	19.6	19.8	20.9	20.6
Transporte, Comunicaciones	7.1	6.4	7.3	7.3	7.4
Finanzas, Seguros y Negocios	4.1	4.7	5.1	5.5	5.4
Sector Público, Servicio Social	21.2	20.2	20.4	21.0	21.1
Otros	6.4	7.1	6.7	7.0	6.8

(P): Datos Provisionales

Fuente: GCO

2) Desempleo

33. La Tabla 1-3-8 muestra la tasa de desempleo y la cantidad de desocupados. La misma muestra que la tasa de desempleo fue alta en 1988 y 1989, cuando los Estados Unidos impuso las sanciones económicas y llevó a cabo la intervención militar. Posteriormente, se ha recuperado ligeramente, pero el nivel de 1995 estuvo aún alto.

Tabla 1-3-8 Desempleo en Panamá

Año	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Cantidades	127,767	133,708	-	135,952	134,353	124,718	135,468	138,232
Tasas (%)	16.3	16.3	-	16.0	14.7	13.3	14.0	13.7

(P): Datos Provisionales

Fuente: GCO

1.3.2 Actividad Industrial

(1) Agricultura

34. La participación ocupada por el valor agregado de la producción agrícola dentro del PBI fue del 18.0% en 1994. La Tabla 1-3-9 detalla la composición del valor agregado de la producción agrícola. Las frutas, nueces y especies representaron la parte más importante de este valor agregado.

Tabla 1-3-9 PBI del Sector Agrícola (Precio de 1982)

Año	1993	1994	1995(P)
Agricultura	275.6	284.9	278.7
Cereales y Otros Productos	82.9	81.7	85.4
Legumbres y Hortalizas, etc.	18.0	18.4	19.0
Frutas, Nueces, Especies, etc.	158.5	165.9	158.3
Servicios de Agricultura	16.2	15.9	16.0

(P): Datos Provisionales

Fuente: GCO

35. Los productos agrícolas más importantes de Panamá son el plátano, la caña de azúcar y café. Ellos son también las exportaciones más grandes e importantes de Panamá.

a) Plátano

Plátano es el producto de exportación más importante y es exportado principalmente a Alemania e Italia. La "Compañía Chiriquí Land" que es la empresa privada de producción de plátano, produjo alrededor del 70% del total en 1993.

b) Caña de azúcar

El azúcar es también un producto importante de exportación, cuya mayor parte se exporta hacia los Estados Unidos. La oficina principal de la compañía nacional "Compañía Azucarera La Victoria" está ubicada en la Provincia de Veraguas.

c) Café

La Provincia de Chiriquí es la zona de producción más importante del café, registrando alrededor del 70% de la producción total. El café también es el producto de exportación de importancia, cuya mayor

parte se exporta a los Estados Unidos.

(2) Sector Manufacturero

36. La participación del PBI real del sector Manufacturero (a precios de 1982) fue sólo del 12.0% en 1994, debido principalmente a su pequeño mercado local. Por lo tanto, difícilmente puede justificarse el mérito de escala del sector manufacturero.

37. La Tabla 1-3-10 detalla la composición de la producción real del sector manufacturero. El procesamiento de alimentos representa la participación más grande.

Tabla 1-3-10 Producción Real del Sector Manufacturero (precios de 1970)

(millones de B/.)

Año	1991	1992	1993	1994(P)
Manufactura	188.3	203.6	217.8	227.7
Procesamiento de Alimentos	65.4	69.6	72.9	72.4
Producción de Bebidas	33.5	31.1	35.9	37.1
Procesamiento de Tabaco	4.9	5.0	5.7	7.5
Productos Textiles, Indumentaria	16.7	17.7	18.5	18.8
Muebles, Producción de Madera	4.4	4.9	4.8	4.8
Papel, Productos de Papel	10.1	10.3	10.6	13.3
Edición y Productos de Imprenta	4.7	5.5	5.9	6.7
Productos Químicos	16.8	18.6	20.0	21.1
Productos de Refinación de Petróleo	3.5	5.5	5.0	3.0
Plásticos y Productos Minerales	16.9	20.0	24.0	27.4
Productos Minerales Metálicos	6.4	7.1	7.9	8.4
Otros	5.0	5.3	6.6	7.2

(P): Datos Provisionales

Fuente: GCO

(3) Comercio, Restaurantes y Hoteles

38. La participación del PBI real (a precios de 1982) del sector de comercio, restaurantes y hoteles fue del 22.7% en 1994. Fue el segundo sector más grande de la economía panameña.

39. En Panamá, los visitantes del exterior del país pueden gozar de una amplia variedad de compras de artículos importados, particularmente en la

Zona de Libre Comercio de Colón. Entre ellos, están disponibles las mercaderías de alta calidad a bajos precios, gracias al sistema fiscal de este país. Por lo tanto, muchos turistas de compra visitan Panamá desde los países de los alrededores del Mar del Caribe y países de América Central. Así es que el turismo es un enorme factor de la economía nacional.

40. La Tabla 1-3-11 detalla la composición de la producción real del sector de comercio, restaurantes y hoteles.

Tabla 1-3-11 Producción Real del Comercio, Restaurantes y Hoteles
(a precios de 1970)

Año	(millones de B.)			
	1991	1992	1993	1994(P)
TOTAL	241.3	260.9	275.0	284.4
Comercio Mayorista	88.1	92.4	96.9	101.9
Comercio Minorista	116.1	128.5	136.5	139.8
Restaurantes y Hoteles	37.1	40.0	41.6	42.7

(P): Datos Provisionales

Fuente: GCO

(4) Negocios Financieros

41. La participación del PBI real (a precios de 1982) del sector bancario y asegurador y de negocios fue del 26.9% en 1994. Fue el sector más grande de la economía panameña.

42. El Centro Financiero Internacional fue inaugurado en 1970. El Gobierno Nacional ha otorgado un tratamiento favorable para que tributen los impuestos comerciales de los fondos extraterritoriales del centro.

43. La Tabla 1-3-12 detalla el saldo corriente de la balanza del Centro Financiero Internacional desde 1990 hasta 1992. Los activos totales, créditos y depósitos se incrementaron constantemente durante este período. La participación de los depósitos externos fueron del doble de los depósitos internos.

**Tabla 1-3-12 Saldo Corriente del Centro Financiero Internacional
(al 31 de diciembre)**

(millones de B/.)

Año	1990	1991	1992	1993	1994	1995(P)
Activos Totales	18,384	20,682	23,034	26,078	32,807	33,842
Créditos Totales	10,976	11,628	13,503	15,776	18,758	20,941
Depósitos Totales	15,072	17,119	19,006	21,251	26,006	26,204
Internos	4,243	5,446	6,421	7,534	8,726	9,611
Externos	10,829	11,673	12,585	13,717	17,280	16,593

(P): Datos Provisionales

Fuente: CBN

1.3.3 Otras Condiciones Socioeconómicas

(1) Salarios

44. La Tabla 1-3-13 detalla la evolución de los salarios mensuales desde 1960 hasta 1995. El salario del área del canal fue cuatro veces mayor que el salario de otros sectores en 1995.

Tabla 1-3-13 Evolución de los Salarios Mensuales

(B/.)

Sector	Privado	Público	Área del Canal
1960	113.33	116.70	162.34
1970	177.30	184.05	399.47
1980	336.69	326.29	1,036.22
1991	388.33	458.07	1,741.25
1995	491.49	513.67	2,351.15

Fuente: GCO

45. Desde 1960 está en vigencia el sistema de salarios mínimos. Los actuales salarios mínimos de la Ciudad de Panamá son los siguientes.

Agricultura	0.69 B/. por hora
Manufactura	0.94 B/. por hora
Construcción	1.25 B/. por hora
Comercio	0.94 B/. por hora
Transporte	1.00 B/. por hora
Negocios Financieros	1.00 B/. por hora

(2) Distribución Desigual de los Ingresos

46. De acuerdo con el Informe del Banco Mundial publicado el 20 de julio de 1995, la economía panameña presenta características muy diferentes, como resultado de lo que se denomina "economía dual".

47. Los principales sectores de la economía panameña contribuyen altamente en el PBI, especialmente las exportaciones, pero generan una pequeña cantidad de trabajos. Por ejemplo, la Zona Libre de Colón (ZLC) representa el 8% del PBI, pero sólo el 1% de la fuerza laboral.

48. El informe del Banco Mundial establece:

"Pese al ingreso per cápita relativamente alto de Panamá, dos quintos de la población viven en la pobreza. Dos tercios de los pobres residen en el interior y más de la mitad de los panameños rurales viven en la pobreza. La distribución de los ingresos es altamente declinante y se ha tornado más regresiva durante la década pasada. En 1979, el 20% más pobre recibió el 4% de los ingresos y en 1989, ese porcentaje se ha precipitado al 2%. En 1989, Panamá tuvo una de las distribuciones de ingreso más desiguales del hemisferio. Más aún, en 1989, el ingreso medio real del 40% de la población más pobre fue un tercio menor que en 1979."

(3) Influencia Económica de los Militares Americanos

49. De acuerdo con el Tratado del Canal de Panamá, todo el personal militar de los EE. UU. se retirarán en el año 2000. La cantidad de soldados y civiles disminuyeron gradualmente, permaneciendo en Panamá 7,500 soldados en diciembre de 1995.

50. En 1994, la influencia económica de los militares americanos fue como sigue. En ese momento, existían 10,500 personas de la clase militar estacionadas en Panamá.

- a) Los ingresos netos de los trabajadores panameños pagados por los militares americanos fueron 94 millones de Balboas.
- b) Los gastos militares americanos en Panamá sumaron 61 millones de Balboas.
- c) Los bienes y servicios vendidos al Departamento de Defensa de los EE. UU. en el Área del Canal de Panamá tuvo un valor de 149 millones de Balboas.

1.3.4 Plan de Desarrollo Nacional

(1) Contenidos del Plan

51. El Gobierno del Presidente de la República Pérez Balladares aprobó el Plan de Desarrollo Nacional denominado "Política Pública para el Desarrollo Integral: Desarrollo Social con Eficiencia Económica" en setiembre de 1994, para los años 1994 - 1999, correspondiente a la presidencia actual.

52. Este lineamiento señala la política básica del desarrollo económico del Gobierno para el presente período presidencial y consiste de los siguientes renglones:

1) Principales problemas socioeconómicos reales y sus causas, 2) Objetivos del programa, 3) Naturaleza de la política económica desde el punto de vista del Gobierno, 4) Política económica y social, 5) Propuesta específica, 6) Resultados esperados, y 7) Conclusiones.

(2) Reseña de la Política Relacionada con los Puertos

53. El siguiente es una reseña de la Política directamente o indirectamente relacionada con los puertos.

1) Principales Problemas Socioeconómicos Reales y sus Causas

a) Problemas

- Empleo

54. La tasa media de desempleo es como sigue:

1970~79	7.3 %
1982~89	11.9 %
1991~93	14.2 %

Nota) No se incluye el semidesempleo.

- PBI

55. La tasa media del crecimiento económico expresado en PBI (Producto Bruto Interno) es como sigue:

1951~60	4.0 %
1960~69	7.7 %

1970~79	3.8 %
1980~89	2.1 %
1990~93	6.9 %

56. La velocidad del crecimiento real de la producción del país fue bajando lentamente después de la década de los 60. En la década de los 90, el ritmo del crecimiento también fue descendiendo después del alto nivel de 1991 (9.3%).

- Competitividad

57. La economía panameña no es internacionalmente competitiva debido a sus costos de producción, lo cual impide la exportación de productos de la mayoría de la industria manufacturera y gran parte de la agricultura, afectando aún la competitividad de los servicios. La falta de competitividad explica también la falta de inversiones directas extranjeras en Panamá. El índice la productividad económica global de cada década desde 1950 es como sigue: (1950~60 = 100.0)

1950~60	100.0 %
1960~70	129.9 %
1970~80	55.5 %
1980~90	32.6 %

- Esquema Legal Inadecuado

58. Es indispensable que se introduzca una reforma substancial en el esquema legal existente, con el propósito de posibilitar las reformas propuestas en este Programa.

b) Causas

- Ineficiencia de la economía

59. Panamá utiliza recursos muy ineficientes. Es necesario que se invierta más que en otros países para generar una unidad de producción (Para crear 100,000 puestos de trabajo, se requiere una inversión de B/3,000 millones). La productividad laboral es también baja, lo cual eleva el costo laboral de cada unidad de producción, causando la falta de competitividad.

60. En Panamá, los factores de producción -capital, trabajo y tierra- están ociosas en una gran porción. El problema no es la cantidad de factores, sino la

política inadecuada para el uso de los recursos que ha venido adoptándose hasta la fecha.

• **Servicios Públicos Costosos**

61. Según las comparaciones en el ámbito internacional, la electricidad, teléfono, agua y puerto son excesivamente costosos e ineficientes. El incremento de los costos de las actividades productivas, afecta seriamente la competitividad.

2) **Objetivo del Programa**

62. Es fundamental que se incremente el nivel de la competitividad y productividad del sistema, a través de la eliminación de las distorsiones económicas, reorientando la economía hacia afuera y redefiniendo el rol del sector público, para convertir en organizaciones que faciliten y hagan que las actividades del sector privado sean más eficientes.

63. Una parte de la financiación necesaria para ciertas obras de infraestructura, se obtendrán otorgando concesiones al sector privado, a través del mecanismo de concesión administrativa directa o el sistema BOO (construcción, operación y posesión) o sistema BOT (construcción, operación y transferencia).

3) **(Omisión)**

4) **Política Económica y Social**

a) **Política de la Reforma de la Administración Pública**

64. El Gobierno Central y el sector público descentralizado será reorganizado sobre la base de las nuevas funciones del Estado, modernizando los procedimientos y sistemas de manejo, lo cual posibilitará la eficiencia de los servicios públicos.

b) **Política de Reestructuración de las Empresas Públicas**

65. Una de las limitaciones que pudiera menoscabar el mejoramiento y la competitividad de la economía, es la ineficiencia, poca confiabilidad y alto costo de los servicios públicos.

66. Para resolver estos problemas estructurales del servicio público, se proponen varias medidas, como la reestructuración administrativa, otorgamiento de concesiones, contrato de servicios con el sector privado y la privatización. Esto requiere la creación de la organización reguladora para las actividades de control de cada sector. La privatización, se aplicará a las empresas estatales cuyas actividades no estén en directa competencia del Estado, tomando en consideración su implicancia social.

67. Dentro del modelo que será utilizado para obtener la mayor eficiencia de las empresas públicas como el puerto:

La operación de los principales puertos deberá contratarse a los operadores con experiencia internacional, reteniendo el Estado la propiedad de las instalaciones y la supervisión de las operaciones como se procede en la mayoría de los puertos modernos de hoy día.

c) Política para el Uso de las Áreas Devueltas

68. El uso de los activos de Áreas Devueltas a través de un proceso rápido y claro para los fines de la producción, es requisito esencial para obtener un mayor crecimiento económico en el período de cinco años. Es necesario acelerar la ejecución de los planes que ARI necesita para asignar la mayoría de los activos. ARI tendrá el Plan General que requiere una ley para actuar en forma eficaz para mediados de 1996.

d) Política Laboral

69. La garantía de los derechos fundamentales del trabajo universalmente aceptado es la piedra angular de este tema. El propósito de la política laboral consiste en crear las condiciones necesarias del mercado laboral para lograr un alto nivel de empleo, teniendo una legislación que sea competitivo con los demás países que también tratarán de atraer a los inversionistas extranjeros y obtener un alto nivel de productividad que fortalezca la posición competitiva internacional de Panamá.

70. El logro de estos objetivos es esencial para la modernización de la economía y para superar el desempleo. La legislación laboral deberá modificarse en corto plazo.

e) Política de Turismo

71. Esta industria, adecuadamente desarrollada, tendrá la capacidad de generar varios cientos de millones de Balboas de ingreso adicional en pocos años. En corto plazo, es necesario que se eliminen los obstáculos que dificulten las actividades de desarrollo, incluyendo los requisitos para la entrada a Panamá, tarifas aéreas comparadas con otros de la competencia, atención para los turistas recibidos al arribo de los principales aeropuertos internacionales, condiciones de costo, conveniencia y seguridad de transporte desde el aeropuerto hasta la ciudad y falta de opciones, suministro limitado de habitaciones en hoteles de primera clase y falta del transporte adecuado para el crucero de pasajeros que transiten el Canal.

72. Para fortalecer la actividad de desarrollo, el Estado deberá invertir en la infraestructura básica, concentrando en la primera fase en áreas con alto potencial de turismo. Deberá otorgarse la prioridad para la preparación de un plan integral para el desarrollo turístico.

f) Política Ambiental

73. Para asegurar el mecanismo que garantice que desarrollo y crecimiento económico y no afecte los recursos naturales y el ambiente.

5) Propuestas Específicas

74. En el área económica, se intenta que la estrategia resuelva los problemas que son identificados, de manera que se capitalicen todas las ventajas de oportunidades que ofrecen la posición geográfica, las áreas devueltas y los sectores primarios, secundarios y terciarios, o sea:

- a) Eliminar simultáneamente la doble distorsión de los excesivos incentivos de capital e inflexibilidad laboral.
- b) Eliminar el proteccionismo, reduciendo gradualmente las tarifas aduaneras hasta un nivel razonable y coordinado con otras medidas, y aboliendo las restricciones cuantitativas para las importaciones.
- c) Bajar los precios mediante la reducción de la protección, controlando el monopolio y el oligopolio y liberando el sistema de precios.
- d) Eliminar las barreras para entrar en ciertas actividades.
- e) Construir la infraestructura adecuada para las necesidades del país.

1.4 Transporte

1.4.1 Generalidades

75. Panamá ha sido bendecida con una ubicación geográfica estratégica para servir como puente entre Centro y Sudamérica y de unir los Océanos Atlántico y Pacífico para el intercambio comercial y el turismo. Durante siglos, Panamá atrajo el interés de los Estados Unidos y los países europeos por su ubicación. En 1855 se inauguró el Ferrocarril Panamá-Colón y las obras de construcción del Canal de Panamá concluyeron en 1914.

76. El Canal de Panamá es una gran arteria marítima que une los Océanos Atlántico y Pacífico. Los puertos de Cristóbal y Balboa están situados sobre los lados opuestos del Canal de Panamá. Fueron construidas las infraestructuras como la Autopista Panamericana, Ferrocarril Panamá-Colón, Aeropuerto Internacional de Tocumen, Oleoducto entre Chiriquí Grande y Puerto Armuelles y otras que sirven de apoyo para la economía nacional de Panamá.

77. Sin embargo, algunas de ellas y especialmente los puertos y ferrocarriles, requieren la adecuada rehabilitación o la realización de nuevas obras de construcción debido a su deficiente mantenimiento y manejo.

78. Las condiciones actuales de los caminos, ferrocarriles, aeropuertos y oleoducto, se ilustran en las siguientes secciones.

1.4.2 Caminos

79. La Tabla 1-4-1 detalla la extensión de los caminos de Panamá. En Panamá existe un total de 10,303 km de caminos construidos y habilitados. Su extensión fue creciendo gradualmente en los últimos años. El porcentaje relación de caminos pavimentados es superior al 30%. Entre ellos, la carretera central que es parte de la Carretera Panamericana y la carretera transversal que une las Ciudades de Panamá y Colón, son las más importantes. Actualmente tienen dos carriles, salvo algunos pequeños tramos.

80. La Tabla 1-4-2 detalla la cantidad de automóviles matriculados de Panamá, con alrededor de 246,000 unidades en total. La cantidad ha venido creciendo constantemente en los años recientes. En 1994, alrededor del 70% de los automóviles matriculados se concentraban en la Provincia de Panamá, obligando a introducir el control de tránsito en casi todas las calles, adoptando

las manos únicas en la Ciudad de Panamá.

Tabla 1-4-1 Extensión de las Carreteras de Panamá

Año	(km)				
	Total	Caminos de Hormigón	Caminos de Asfalto	Caminos de Tierra	Caminos no Pavimentados
1984	9,531.8	738.9	2,277.2	3,950.3	2,565.4
1985	9,693.7	729.2	2,422.1	4,078.8	2,463.6
1986	9,718.9	809.6	2,355.0	4,078.7	2,475.6
1987	9,715.7	810.9	2,373.3	3,982.1	2,549.4
1988	9,689.7	810.9	2,359.9	3,971.6	2,547.3
1989	9,781.4	799.1	2,346.5	4,077.9	2,557.9
1990	10,014.9	783.8	2,246.6	4,422.8	2,561.7
1991	9,956.3	783.5	2,420.1	3,904.1	2,848.6
1992	10,103.1	793.1	2,477.5	3,963.1	2,869.4
1993	10,146.3	793.1	2,523.8	3,985.5	2,843.9
1994	10,302.9	809.6	2,629.4	4,110.9	2,753.0

Fuente: GCO

Tabla 1-4-2 Cantidad de Automóviles por Provincia

Provincias	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Total	186,201	173,904	186,943	206,239	213,734	231,333	246,493
Bocas del Toro	1,307	1,301	1,292	1,117	947	1,224	907
Coelé	6,572	6,772	5,945	7,051	7,180	7,688	7,578
Colón	11,221	11,449	11,405	12,387	12,742	13,797	13,369
Chiriquí	18,972	20,116	18,887	21,275	23,104	23,016	24,308
Darién	253	271	310	352	374	254	336
Herrera	6,113	5,483	6,268	6,713	6,893	7,417	7,750
Los Santos	6,107	6,961	6,823	7,072	7,710	7,281	8,292
Panamá	118,588	106,637	122,930	135,178	141,012	155,505	169,806
Veraguas	5,568	5,414	5,007	6,037	6,483	6,961	6,783
Oficiales	11,550	9,500	8,076	9,057	7,289	8,195	7,369

Nota: Los vehículos oficiales no están distribuidos por provincias.

Fuente: GCO

1.4.3 Ferrocarriles

81. Panamá tiene cinco sistemas ferroviarios incluyendo el Ferrocarril Panamá-Colón que fue transferido de los Estados Unidos, conforme al tratado del Canal de Panamá. Aunque existen el Ferrocarril Chiriquí y otras líneas

ferroviarias locales, el Ferrocarril Panamá-Colón es la principal línea entre ellos. Esta línea tiene el trayecto a lo largo del Canal de Panamá y une las Ciudades de Panamá y Colón. La extensión de las vías es de 80 km con una trocha de 1.5 m.

82. La Tabla 1-4-3 detalla la distancia total del recorrido y la cantidad de pasajeros. La distancia de recorrido y la cantidad de pasajeros disminuyeron drásticamente después de 1987. A fines del año 1989, se interrumpió el servicio de transporte de pasajeros como consecuencia del mantenimiento y manejo deficiente. Sin embargo, en abril de 1994, se reanudaron los servicios de pasajeros para turistas en cierto tramo (Ciudad de Panamá - parque nacional la Cumbre) durante los días domingos. La frecuencia de los servicios de carga es de alrededor de dos veces por día.

Tabla 1-4-3 Cantidad de Pasajeros y Distancia del Recorrido del Ferrocarril de Panamá

Año	Cantidad de Pasajeros	Distancia del Recorrido (km)
1986	129,049	189,795
1987	103,632	190,867
1988	44,636	132,113
1989	41,036	164,169
1990	.	.
1991	.	.
1992	.	.
1993	.	.
1994	42,670	8,340
1995	40,782	9,540

Fuente: Ferrocarriles de Panamá

1.4.4 Transporte Aéreo

83. El rol de los aeropuertos de Panamá tiene mayor significado que la red de caminos. La cantidad de aeropuertos totaliza 121 incluyendo 48 aeropuertos públicos. Existen cinco aeropuertos internacionales, pero las líneas de servicios regulares sólo hacen escala en el Aeropuerto Internacional de Tocumen.

84. La Tabla 1-4-4 detalla la cantidad de pasajeros y el volumen de manipulación de carga del Aeropuerto Internacional de Tocumen. La cantidad de pasajeros que fue de 900,000 personas desde 1989 hasta 1990, se incrementó

hasta alrededor de 1.4 millones entre 1989 y 1995. El volumen de carga aumentó también en forma constante. En 1995 fue de alrededor de 68,000 ton, pese a que en 1989 había sido sólo de 36,000 ton.

85. Panamá tiene dos compañías internacionales de aviación, "COPA" (Compañía Panamá de Aviación) y "Panamá Air International". Ésta última es la anterior aerolínea nacional "Air Panamá International" que fue fundada en noviembre de 1991. Sin embargo, aún no inició sus operaciones.

Tabla 1-4-4 Cantidad de Pasajeros y Volumen de Carga del Aeropuerto Internacional de Tocumen

Descripción	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Pasajeros (Miles de personas)	902	901	1,016	1,089	1,192	1,313	1,385
Arribos	328	335	406	448	498	534	519
Salidas	326	330	403	451	501	531	513
Tránsito	248	235	207	191	193	248	353
Volumen de Carga (Toneladas métricas)	36,337	38,015	44,582	61,089	62,236	73,509	68,519
Arribos	11,516	12,800	15,542	19,644	18,777	20,843	20,767
Salidas	24,820	25,215	29,040	41,445	43,459	52,666	47,753

Fuente: Secretaría de Aeronáutica Civil

1.4.5 Oleoducto

86. En 1983, se inauguró el Oleoducto entre Chiriquí Grande y Puerto Armuelles. Este oleoducto fue construido para reducir la cantidad de buques cisternas que atravesasen el Canal de Panamá transportando el petróleo crudo de Alaska hacia la Costa Este de los Estados Unidos. Es operado por "Petroterminal de Panamá S.A.", una compañía asociada con dos empresas americanas y el Gobierno de Panamá que retiene alrededor del 40% de las acciones de la compañía.

87. Como se detalla en la Tabla 1-4-5, el caudal de transporte del oleoducto disminuyó drásticamente en los años recientes, debido a la reducción de la producción del petróleo de Alaska y la entrada en operación del oleoducto entre California y Texas. Además, sufrió una brusca caída durante el último año, debido a que el petróleo crudo de Alaska fue permitido exportar por el Gobierno de Estados Unidos en 1995, siempre y cuando se usaran buques cisternas registrados en el país.

88. Esta compañía está supervisada por el Directorio integrado por diez directores, cuatro de ellos del Gobierno de Panamá, figurando entre ellos el Ministro de Planificación, Finanzas o Comercio, con atribuciones de decisión final para proteger los intereses nacionales confiadas a la oficina del Presidente de la República. APN está parcialmente involucrado en la recepción del pago anual de un millón de dólares como cargo de los servicios portuarios y por la contaminación del agua. Recibe anualmente US\$50,000 adicionales cuando esta compañía inicie la manipulación de nuevas cargas secas después de la ampliación en un futuro cercano.

Tabla 1-4-5 Caudal de Transporte del Oeloducto

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Caudal de Transporte (miles de barriles)	91,722	85,162	61,575	29,094	27,990	24,799
Ingresos del Gobierno (US\$1,000)	10,467	9,946	7,405	3,778	3,596	2,815

Nota: Estadísticas de años calendarios
Fuente: Petroterminal de Panamá S.A.

1.4.6 Matriculación de Naves

89. Panamá juega un rol muy importante en la matriculación de naves de todas las partes del mundo. La cantidad de naves y el tonelaje bruto fue creciendo constantemente desde 1990, eludiendo la influencia directa de las sanciones económicas impuestas por el Gobierno de los Estados Unidos en la década de los 80. En 1993, superó a Liberia en cuanto a tonelaje bruto, alcanzando la primera posición del mundo, tanto por la cantidad como por el tonelaje bruto. En 1994, las naves matriculadas en Panamá fueron 10,674 unidades con 68,553,000 toneladas brutas.

Tabla 1-4-6 Cantidad y Tonelaje Bruto de Naves Matriculadas en Panamá

Año	Cantidad Total de Naves	Tonelaje Bruto Total de Naves
1988	9,654	46,194,652
1989	9,954	48,261,888
1990	9,482	45,292,822
1991	9,795	50,808,814
1992	10,254	55,490,037
1993	10,356	60,779,663
1994	10,674	68,386,577

Fuente: GCO