



GEOPOLITICA Y COVID 19: EFECTOS EN LA RAMA MARÍTIMA MUNDIAL Y EL CANAL DE PANAMÁ. AÑOS: 2000-2020

GEOPOLITICS AND COVID 19: EFFECTS ON THE WORLDWIDE MARITIME BRANCH
AND THE PANAMA CANAL. YEARS: 2000-2020

José Morcillo¹

¹Universidad de Panamá, Facultad de Administración de Empresas y Contabilidad. Departamento de Desarrollo de la Empresa. Panamá.

Correo: jose.morcillo@up.ac.pa Identificador ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6055-5145>

Resumen

La investigación se propuso establecer el efecto que ha causado la geopolítica del comercio internacional implementada por la administración norteamericana entre 2017 a 2021 sobre la actividad marítima internacional y nacional. La hipótesis de investigación sugirió que la misma descendería después de 2017. En la investigación se aplicaron diversos métodos descriptivos. Se le brindó tratamiento a la geopolítica, sus antecedentes y aplicación. Igualmente, se revisa la evolución del comercio internacional y su vinculación a las inversiones directas. La investigación examina el comportamiento del transporte marítimo internacional y nacional. Se concluye en que, en efecto, la guerra comercial ha afectado negativamente tanto el transporte marítimo doméstico e internacional.

Palabras Clave: Canal de Panamá, carga marítima, puerto, guerra comercial, logística.

Abstract

The research aims to establish the effect caused by the geopolitics of international trade implemented by the North American administration between 2017 and 2021 on international and national maritime activity. The research hypothesis proposed that the average cargo transported by the Panama Canal would decrease after 2018 compared to 2017. Various descriptive methods were applied in the research. Geopolitics, its backgrounds, and application were treated. Likewise, the evolution of international trade and its link to direct investment are reviewed. The research examines the behavior of international and national maritime transport. The research concluded that, indeed, the trade war has negatively affected both domestic and international maritime transport.



Keywords: Panama Canal, seaborne trade, ports, commercial war, logistics.

Introducción

“La guerra comercial en el corredor logístico marítimo de Panamá” tiene el propósito de determinar los efectos de esta entre en el transporte y servicios marítimos entre naciones, regiones del mundo y, sobre todo, en las operaciones del canal ampliado de Panamá. Los principales actores de la guerra comercial son dos de los más importantes clientes del canal de Panamá y sus acciones afectan toda la operación de este corredor que, por demás, en 2016 inauguró el proyecto de ampliación de esclusas por un valor superior a cinco (5) mil millones de balboas. Hasta el presente, el tema no ha sido tratado por otros autores. Las preguntas por responder eran: ¿Cómo se define la geopolítica?, ¿quiénes son los actores de la guerra comercial y su rol?, ¿Cuál ha sido la evolución del comercio internacional y su vinculación con las inversiones directas?, ¿Cuál es el efecto amalgamado de la guerra comercial y la pandemia por el COVID 19? ¿Cómo afecta las acciones de guerra comercial entronizada entre las principales potencias económicas y el COVID 19 en el corredor logístico marítimo de Panamá?

La hipótesis de investigación propuso que los efectos de la guerra comercial y el COVID 19 adversos tanto a nivel internacional como internacional como efecto de la guerra comercial y el COVID 19.

A lo largo del estudio se exponen los conceptos esenciales necesarios para comprender el espectro de las medidas y contramedidas que se han aplicado las naciones en pugna y los fines que procuran las mismas. De modo seguido, se aborda la discusión respecto al trasfondo de la lucha comercial y el papel de la OMC. Finalmente, se introduce la descripción de los impactos preliminares de la guerra comercial abierta en el intercambio de bienes y servicios a nivel regional y, en particular, sobre el sector externo de la economía de Panamá. El documento concluye que la guerra comercial incide en el deterioro del comercio internacional y esto cobra especial significado para Panamá debido al descenso de sus operaciones que ponen en riesgo las recientes inversiones en la ampliación de sus infraestructuras.

Materiales y Métodos

El diseño de la investigación es mixto: cualitativo y cuantitativo. Es decir, que en su desarrollo se emplearon datos de carácter cualitativo e, igualmente, numéricos.

La naturaleza de esta investigación es documental por cuanto los datos recolectados tuvieron como fuente bases de datos de organismos internacionales y nacionales de carácter digital, reportes, documentos, revistas, tesis.



La investigación, por su alcance, se clasifica como longitudinal dado a que para el estudio de los eventos se empleó datos del periodo 2000-2020.

Por su profundidad, la misma se define como no experimental, descriptiva y causal. Para el análisis los datos se emplearon diferentes métodos descriptivos, gráficos variados y, además, se utilizó el análisis de regresión múltiple.

El objeto de la investigación incluyó: prácticas de guerra comercial de los principales jugadores, las actividades portuarias, transporte marítimo, carga marítima, ingreso por peajes, rentabilidad en regiones de Asia, Europa, América y Panamá.

Los datos empleados para la realización de esta investigación proceden de bases de datos digitales, documentos o reportes de organismos internacionales y nacionales. Estos datos fueron sometidos a procedimientos y nuevos análisis para alcanzar nuevos conocimientos.

Para el procesamiento de los datos se empleó el procesador de palabras Word, Excel y el paquete estadístico SPSS v 28.

Resultados y Discusión

¿Qué es la geopolítica?

La geopolítica se puede desglosar en dos términos: geo, de origen griego y que significa “tierra”; además, política, que significa el conjunto de decisiones previstas ante las circunstancias que rodean al tomador de decisiones al momento o en el proceso de desarrollo de los eventos que interesan resolver. En otras palabras, los grupos que dirigen una nación definen las formas (arreglos políticos, guerras de diversa naturaleza) de protección, supervivencia o expansión de sus dominios a otras áreas físicas, territoriales, virtuales o no. Es decir, que la vida de los pueblos y estados dependen directamente del espacio vital en donde se emplazan (Ministerio de Defensa, 2015), (Cairo, 2012), concepción similar al “destino manifiesto” para Estados Unidos.

Esta teoría sirvió de instrumento teórico para el expansionismo del estado fascista hitleriano que segó la vida a millones de personas entre 1939-1945.

La evolución posterior de la geopolítica provoca su inexorable vinculación con otras ciencias o especializadas o áreas de actividad humana. El proceso de vinculación está condicionado por el indudable nexo que tiene esta con las políticas comercio exterior y económicas del país. Tal es así, que en el presente



se puede identificar múltiples modificaciones al término “geopolítica”. Así tenemos: geoeconomía, geografía política, geopolítica del comercio internacional, geopolítica tecnológica y otras acepciones.

Reseña histórica de las sanciones como instrumento geopolítico.

Las referencias indican que las primeras acciones del tipo que se discute fueron aplicadas por Thomas Jefferson en 1807 mediante una Ley de embargo contra el comercio con Europa (Sayre, 2016). Otra acción punitiva de este tipo fue aplicada por los países aliados en la II guerra mundial contra Alemania como medida para sabotear los suministros de armas y de granos y debilitar su capacidad bélica.

Las sanciones, presumiblemente, vienen a sustituir la cada vez más inmoral vía armada para someter, imponer decisiones o acciones en determinado sentido y que favorece al país agresor. Sin embargo, los hechos demuestran que, por lo general, las sanciones solo se aplican como variante táctica, fase inicial de debilitamiento y guerra de baja intensidad para crear las condiciones para una invasión directa.

En la actualidad, las sanciones registran una variedad y amplitud creciente. Las categorías de sanciones se encuentran agrupadas así: comerciales, corporativo, financiero, tecnológico, judicial, terrorismo, corrupción, criptomoneda, actividades cibernéticas, propiedad intelectual, corte internacional penal de derechos, intervenciones en las elecciones de EE. UU, sanciones relacionadas a Hong Kong, Magnitsky, Cuba, Venezuela, Irán, Mali, y otras. Cada una de las siguientes, cuenta con diseño estratégico, administración, recursos financieros y legales para otorgarles a las mismas un carácter de extraterritorialidad apoyadas en el poder disuasivo armado, el domino ejercido en los organismos multilaterales y la influencia política o chantaje a sus aliados.

Geopolítica como herramienta de la política exterior.

El escritor norteamericano y periodista Ian Bremer en su artículo “Nosotros estamos en una recesión geopolítica. Trump no es la causa, él es el síntoma” describió en 15 palabras lo que acontece hoy en los EE. UU al expresar que “El viejo orden mundial liderado por Estados Unidos se está desmoronando. Trump no es la causa. Él es simplemente su síntoma más visible” (Ian, 2019).

En el pasado reciente, las sanciones se procuraban sustentar bajo un manto de legalidad basadas en resoluciones de la ONU y otros organismos. A partir de la década de los 90’s, ante la falta de contrapeso político y militar y, en las ocasiones en que no existe apoyo de la ONU o el Consejo de Seguridad, los EE. UU ha venido ejecutando actos, incluso, bélicos al margen de la opinión internacional.



La administración de Trump ha dado uso intenso de las sanciones, las ha diversificado y desarrollado para darle máximo impacto con el objetivo de imponer normas de conducta a naciones, empresas, personas naturales que divergen es sus políticas u opiniones. La diferencia en el empleo de esta poderosa arma en manos de la administración Trump es rediseñar todo lo actuado por las administraciones anteriores en cuanto a las estructuras del mercado global y la forma de su funcionamiento hasta el presente. Por otro lado, las sanciones como herramienta geopolítica se han aplicado para trasgredir las reglas del mercado en favor de las empresas de esta nación utilizando para ello su posición hegemónica en las diferentes organismos e instituciones.

En otras palabras, estas medidas solo buscan sacar del mercado, aislar, obstaculizar la competencia de rivales en diversos mercados para sacar ventajas cuando estas están ausentes como, por ejemplo, en loa sectores: armamentos, gas, petróleo, tecnología, comercio internacional y otros. En este sentido, se ha podido extraer ciertas tendencias (Parvulescu, Smith, & Wood, 2019) en el comportamiento de EE. UU en cuanto a las sanciones:

- Mayor frecuencia en su aplicación;
- Desacuerdo dentro de los EE. UU en cuanto a las sanciones;
- Creciente desacuerdo de EE. UU con sus principales socios europeos;
- EE. UU ejerce fuertes presiones para que Europa adopte las mismas posturas y sanciones en materia de política comercial exterior;
- Proliferación de un régimen de sanciones extraterritoriales.

La virulencia de las medidas coercitivas de EE. UU contra naciones, empresas, entidades o individuos entre 2009 y 2019 se puede apreciar mediante el contraste de las medidas punitivas aplicadas a diversos actores alrededor del mundo.

El Centro por una Nueva Seguridad de EE. UU reporta que en el año 2009 las causas que más sanciones acumulaban era la lucha antinarcótica con alrededor de 200 acciones. Le siguen, muy detrás, sanciones por la proliferación de armas, terrorismo, y los países castigados eran Birmania, República Democrática del Congo e Irak. (*Reports / Center for a New American Security (En-US)*, 2020).

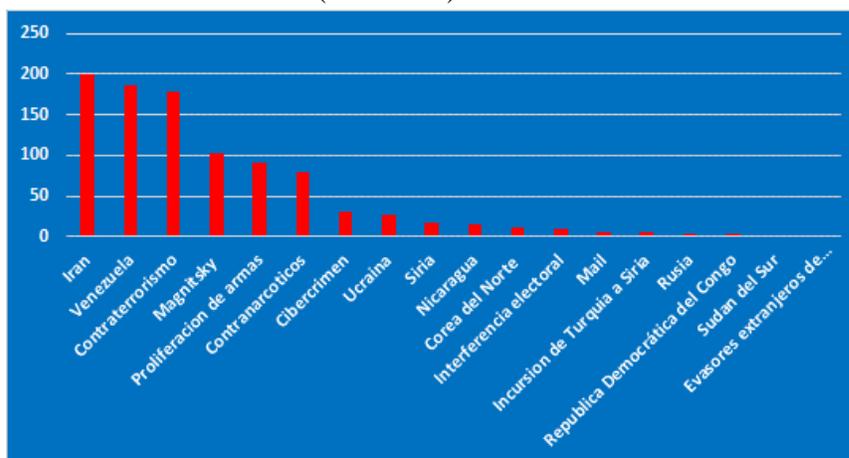
Para el 2018, la administración Trump provocó que las cifras de sanciones totales se colocaran alrededor de 1,400 y, además, diversificando los motivos, personas, empresas y naciones penalizadas.

En la figura 1 se enlista una mayor cantidad de motivos, causas o programas contra una amplia gama de actores alrededor del mundo. Entre los actores (naciones) y motivaciones sobresalen: Irán, Venezuela, Antiterrorismo, Magnitsky, proliferación de armas y otras. Los motivos anunciados



encubren las dimensiones de las sanciones aplicadas a naciones por vía indirecta bien sea que se enuncie a personas, empresas, entidades gubernamentales y autoridades nacionales de estas.

Figura 1. Entidades sancionadas por EE. UU. Año:2019
(unidades)



Fuente: en base a datos de www.cnas.or/publications. 2020

Las sanciones, especialmente, en los últimos años tienen un sesgo premeditado, preestablecido y condicionado por los intereses económicos y comerciales de las empresas multinacionales norteamericanas y otras áreas del mundo. Un claro ejemplo de esto, se tienen en el caso de la explotación y comercialización del petróleo.

Por décadas las diferentes administraciones perseguían mantener los precios bajos, por ejemplo, del petróleo. Ahora, cuando esta nación pasó de ser importadora a exportadora interesa a la actual administración presionar por su alza.

En 2018 Donald Trump decía que nosotros – EE. UU- “...protegemos a los países del Medio Oriente, no estarían seguros por mucho tiempo sin nosotros y, sin embargo, ¡continúan presionando por precios del petróleo cada vez más altos! Nos acordaremos. ¡El monopolio de la OPEP debe bajar los precios ahora!” (Bloomberg, 2020). Además, no solo por el hecho de ser importador, sino que al bajar los precios sus adversarios, es decir, Rusia, Irán y Venezuela verían reducidos ingresos y sus capacidades económicas. Finalmente, la demanda de Trump por precios más bajos fue escuchada en marzo del 2020 cuando Arabia Saudita decidió iniciar una guerra de precios con Rusia que se extendió hasta abril del mismo año en medio de la pandemia del COVID 19.



Principales actores de la guerra comercial moderna.

La guerra comercial es un hecho que el mundo observa desde el período de postguerra cuando los bloques de países luchaban por la hegemonía global, es decir, países miembros del CAME versus países de la UE y EE. UU.

La guerra comercial que se registra en la actualidad tiene sus orígenes en causas como (Pelufo, 2020):

- Déficit comercial de los EE. UU frente a China;
- Los fracasos de EE. UU ante la OMC en sus disputas contra China y otras naciones;
- La lucha por la hegemonía y dominio económico global.

Medidas coercitivas a la Federación de Rusia.

La Federación de Rusia ha sido sancionada ampliamente con motivo de sus posiciones políticas en el plano internacional y su actuación es considerada como contrarias a los intereses estratégicos de los EE. UU.

Entre las sanciones a las que ha sido sometida este país encontramos las siguientes (Congressional Research Service, 2020):

- Sanciones por la invasión a Ucrania y ocupación de Crimea. Las penalizaciones por esta causa están dirigidas a personas y autoridades vinculadas a estas acciones.
- *Actividades cibernéticas maliciosas*. Los motivos bajo esta categoría incluyen a ciberataques contra estructuras importantes; aquellas destinadas a obtener un beneficio; la destrucción de redes o computadoras; interferencias en las elecciones en las elecciones de los EE. UU.
- *Abuso de los derechos humanos y la corrupción*. Esta sanción está enfocada en la persecución de 55 personas asociadas en el arresto y posterior muerte del abogado Magnitsky.
- *Uso de armas químicas*. Para las autoridades de EE. UU la Federación Rusa empleó arma química para asesinar un ex oficial de seguridad ruso Sergio Skripal. Las medidas punitivas aplicadas están la prohibición a personas, entidades o gobiernos a brindar ningún tipo de financiamiento bajo ninguna denominación monetaria, exportar ningún bien o servicio controlados.
- *Proliferación de armas*. Bajo esta categoría de sanción, Rusia está vedada de comprar armas de ninguna entidad de los EE. UU, además de otras sanciones que se le aplica a este país por comercializar armas a Korea del Norte, Irán y Siria.



- *Sanciones relacionadas a Siria.* En este caso, las acciones punitivas se adoptan contra empresas, bancos, personas por el apoyo que se le brinda a la República de Siria.
- *Sanciones relacionadas a Venezuela.* Un banco de capital ruso – venezolano ha sido sancionado por brindar apoyo a la empresa Petróleo de Venezuela.
- *Oleoducto de exportación de gas.* Toda empresa, persona que venda, arriende o proporcione buques para la construcción del oleoducto ruso de gas natural conocido como Nord Stream 2 y el Turk Stream o cualquier oleoducto que los sustituya.

Línea temporal de las sanciones a la República Popular de China.

Bajo el lema de “América first”, la presidencia Trump en 2017 dio inicios a una pletórica campaña de sanciones comerciales contra, según este, el país más peligroso para los EE. UU.

De acuerdo con las cifras obtenidas (Dorcas Wong; Alexander Chipman Koty, 2020) hasta el año 2020, entre ambas naciones se intercambiaron medidas fiscales contra 10,413 productos de origen chino y 9,099 mercancías de origen norteamericano. El saldo acumulado de los impuestos sobre las exportaciones, en el caso de la República Popular de China, se fijó para ese año en \$550 mil millones. En contraste, las cifras para los Estados Unidos de América, se colocó en \$185 mil millones.

El perdedor final en la guerra comercial o geopolítica del comercio internacional aplicada por la saliente administración de EE. UU lo constituye el intercambio mercantil global, tal cual como se podrá apreciar en las secciones de adelante.

¿Proteccionismo o globalización?

El comercio internacional: fases de evolución.

En el acápite anterior se expuso el interés de la administración Trump en revertir el avance de los procesos de internacionalización de la producción que se impulsaba por amplios sectores del mundo. La propuesta que emerge en el presente gobierno norteamericano es la vuelta a las políticas prevaletientes en el período de la postguerra entre 1947 a 2016, esto es, el proteccionismo.

Los conceptos “proteccionismo” y “globalización”, o, mejor dicho, “libre comercio”, representan las posiciones de política de comercio exterior que la historia los coloca en posiciones antagónicas.



La primera, sustenta la necesidad de brindar protección al capital y a los puestos de trabajo que genera la producción de bienes y servicios producidos localmente ante el ingreso de aquellos producidos por empresas foráneas y que podrían desplazar a los nacionales de los mercados nacionales provocando con ello, pérdida de fuentes laborales. El arsenal empleado por los Estados para alcanzar este propósito es muy variado. Una de la más recurrente razón para reclamar el proteccionismo es el chovinismo exacerbado que ha cobrado vigencia en diversos períodos: 1870-1914; 1914-1929- período bélico de la Iª Guerra Mundial; 1930-1945- IIª Guerra Mundial; 1946-1973- periodo de los acuerdos de Bretton Woods y del patrón oro; 1974-2000 -emergencia del dólar como dinero mundial y la aparición del petrodólar; 2001 – 2018 – período de la integración financiera global en el marco de la globalización.

En contraste, la globalización o la política de libre comercio busca eliminar todas las barreras u obstáculos que restringen de alguna manera el flujo de factores de producción, bienes y servicios, incluidos a través de las fronteras. Los teóricos del libre comercio, desde Adam Smith, han enfatizado los beneficios de esta.

En efecto, la Organización Mundial de Comercio, reporta las cifras del comportamiento de las exportaciones por su volumen, valor y el PIB global (ver tabla 1). La información que se deriva de la tabla revela que el comercio ha atravesado distintas fases de su desarrollo.

Tabla 1. Tasa de crecimiento (%) por sexenio de las exportaciones y el PIB global. Período:1950-2018

Periodos	Valor	Vol	PIB
1950-63 - 1968	8.8	8.2	5.3
1969-1974	23.7	9.0	5.1
1975-1980	16.2	3.6	3.5
1981 - 1986	0.9	2.5	2.8
1987 - 1992	10.1	5.5	3.0
1993 - 1998	6.5	6.7	2.9
1999-2004	9.3	5.7	3.1
2005 - 2010	10.0	4.3	2.5
2011 - 2016	1.0	2.7	2.6
2017 - 2018	10.5	3.7	3.1

Fuente: en base a datos de la OMC, 2020.

El período 1950-1990 corresponde al lapso en la prevalece la lucha geopolítica entre dos formaciones político-económicas adversarias que determinarán el curso de los eventos históricos



subsiguientes. Por un lado, se da inicio al proceso de integración de la Unión Europea (UE) y, por otro, se crea el Consejo de Asistencia de Ayuda Mutua (CAME).

Los años comprendidos en ese período también se pueden descomponer en fases por efecto combinado de causas que le imprimen o desaceleran el crecimiento económico y del comercio.

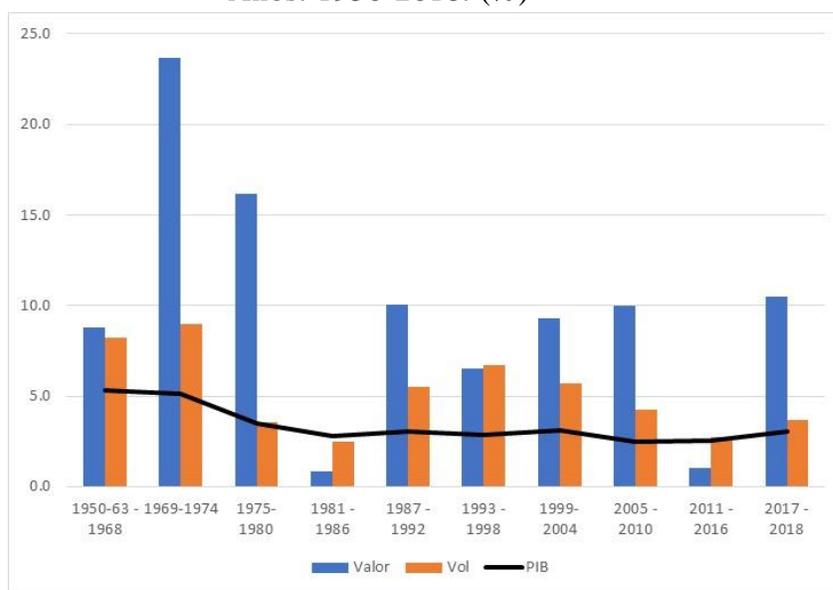
La reconstrucción de amplias zonas devastadas por la guerra marcó la dinámica económica y comercial entre 1950 y 1974. El dinamismo de expansión del volumen (9.0%) y del valor (23.7%) de las exportaciones se ubican entre las más elevadas de todo el período de postguerra. El comercio exterior se desarrolló en el marco de los Acuerdos de Bretton Woods de 1944 que estableció el patrón oro-dólar para las operaciones de intercambio internacional.

Sin embargo, nuevos conflictos que surgen en el Medio Oriente amenazan el dinamismo económico y su comercio. Es así como entre 1969-1974 el embargo de venta de petróleo a EE. UU impuesto por los países miembros de la OPEP con motivo de la guerra de Yom Kipur entre Israel contra Egipto y Siria impacta la economía global. Modo seguido, en 1979 se registra la crisis Irán – EE. UU y dos años más tarde la guerra entre Irak e Irán que llevaron a una nueva convulsión en los mercados del petróleo y al alza de los precios de combustible (Mártel, 2016).

Los sucesivos aumentos en el precio del petróleo motivados por las crisis descritas antes provocaron un gran flujo de recursos financieros entre los países exportadores de este commodity. Estos últimos, sin planes de inversión hacia dónde colocarlos, decidieron depositarlos entre bancos y entidades financieras de Europa y América. A partir de ese momento se inicia un proceso de endeudamiento desenfrenado por parte de los países no productores de petróleo para financiar proyectos de alto riesgo, la expansión del gasto fiscal y déficit presupuestario. El propósito anunciado era el crecimiento en el marco del proteccionismo, subsidios, barreras al comercio, tipo de cambio fijos y otras políticas, pero sin modificar la carga impositiva a las élites locales. Las tasas de crecimiento del comercio de bienes descienden en esos años, pasando de 3.6% a 2.5% entre 1975 a 1986. La desaceleración del comercio y la economía se recienten con la declaratoria de impago de la deuda de muchos países latinoamericanos, europeos y asiáticos a partir de 1982 con lo cual se inicia una crisis financiera que estremece el mundo de los negocios.



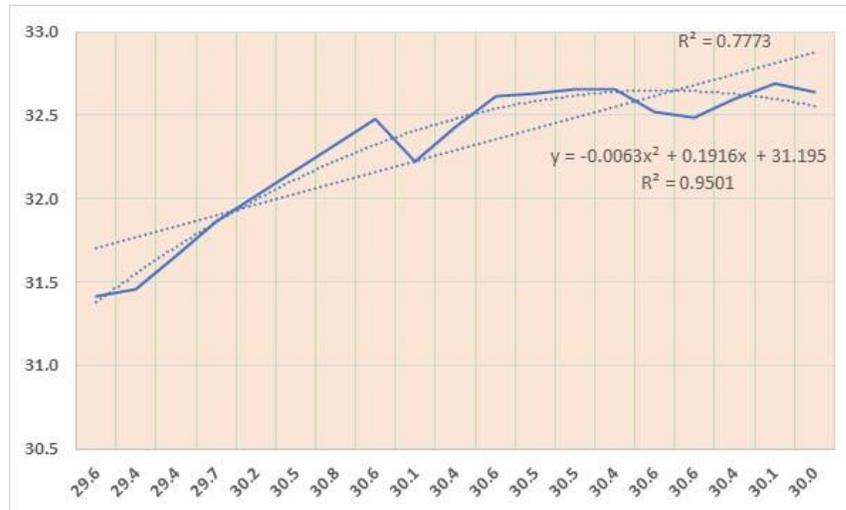
Figura 2. Tasa de crecimiento por sexenio de las exportaciones y el PIB global.
Años: 1950-2018. (%)



En la siguiente etapa comprendida entre 1990- 2010 el comercio, mas no la economía global, muestran signos positivos de modesta aceleración por su volumen de intercambio el cual registró tasas a nivel de 6.7%, 5.7% y 4.3%, respectivamente, en los sexenios descritos. Importantes eventos rodearon este fenómeno, entre los cuales se pueden mencionar: la creación de la OMC, abandono de las barreras al comercio por parte de muchos países interesados en integrarse a los procesos de internacionalización de la producción y el comercio.

Durante el sexenio 2011-2016 el comercio de bienes, por su volumen y valor, se desploman a raíz de la profunda crisis financiera que se engendra en USA. El conglomerado global financiero integralmente entrelazado recibió el impacto de la crisis, provocando con ello la contracción de las inversiones (Ver Figura 3).

Figura 3. Ln de la evolución del comercio de bienes y las inversiones directas extranjeras.
Período: 2001-2019.



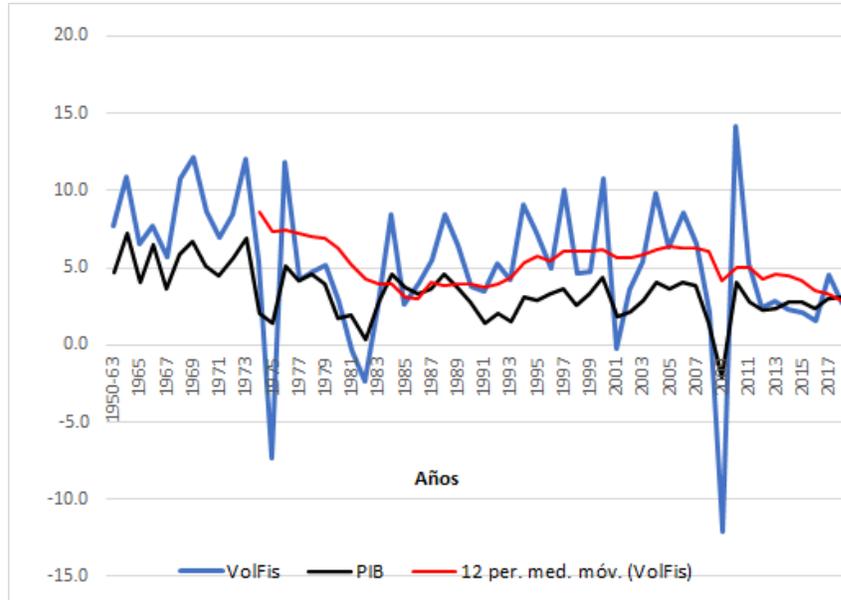
Fuente: en base a la base de datos. OMC. 2020

Finalmente, el período bienal 2017-2018 presenta promedios de crecimiento satisfactorio. Sin embargo, el crecimiento por separado del comercio en 2017 se fijó en 4.5%, en tanto que para el 2018 fue de solo 2.8% por motivos atribuibles a las prácticas de la denominada geopolítica del comercio internacional, proteccionismo o chovinismo económico.

Tendencia del comercio de bienes en el periodo: 1950-63 a 2018.

En la siguiente figura 4 queda plasmada la evolución del comercio en todo el período examinado. En esta se puede resaltar que la tendencia del comercio de bienes, obtenida por promedio móvil de 12 años (línea de color rojo), es claramente descendente. También es claro, que el coeficiente de variación del comercio tiende a 1.0; entretanto, el del PIB global se acerca a 0. Es decir, el comportamiento de las exportaciones es mucho más volátil que las del crecimiento del PIB global.

Figura 4. Tendencia del Comercio y el PIB Global: 1950-2019.
(en %)



Fuente: Base de datos de la OMC. 2020

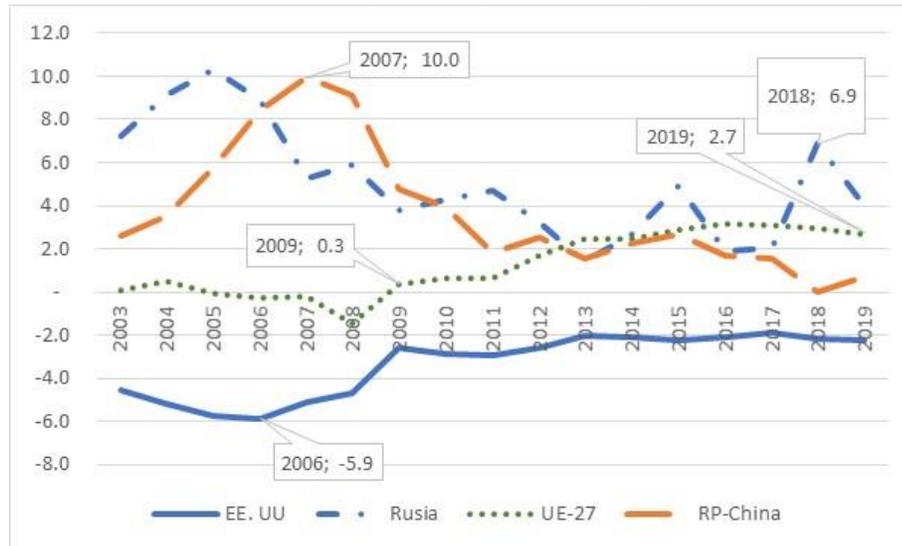
El fenómeno subyacente en la evolución del comercio internacional y que sirve de gatillo o catalizador de las guerras comerciales es el crecimiento desigual, la distribución desigual de los beneficios del libre comercio entre regiones o países.

La figura 5 es clara en expresar quiénes son los ganadores y perdedores en un ambiente de liberalidad comercial global.

La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) reporta en su publicación del 2021 el comportamiento del déficit de la cuenta corriente expresado en porcentajes del PIB de cada nación que tanto Rusia como la República Popular de China, además, la Unión Europea-27 han obtenido excelentes registros en su vinculación comercial con el resto del mundo. En contraste, los Estados Unidos de América mantiene un pernicioso saldo negativo por largo período (OCDE, 2019).



Figura 5. Déficit de la cuenta corriente en porcentajes del PIB por nación. Años: 2003-2019.



Fuente: propia del autor en base a datos de la OCDE. 2021

Geopolítica y el Covid 19: influencia en el sector del transporte marítimo internacional y nacional.

En los acápitos anteriores se ha podido apreciar la vertiginosa actividad agresora de las naciones involucradas en la lucha, unos por mantenerse y otros para colocarse en las primerísimas posiciones en cuanto al comercio y la economía global. Además, se ha dado revisión a las afectaciones que registra el comercio internacional de bienes.

En los siguientes apartados procederemos a examinar las repercusiones de los eventos históricos que se registra la historia contemporánea en el comercio internacional sobre el sector marítimo internacional y local de Panamá.

Mercado internacional de transporte marítimo.

Esta sección está dedicada a examinar el comportamiento del sector marítimo de carga en contenedores en virtud de la importancia que ha alcanzado este segmento del mercado de carga.



Flota de transporte marítimo de carga contenerizada.

El parque de naves dedicada al transporte de carga contenerizada para el mes de julio de 2020 se fijó en 5,337 unidades y entre todas acumulan 23,228,497 TEU's (Ver tabla 2). En la misma se puede observar que el parque se descompone en dos: propias y alquiladas. Estas últimas, usualmente han venido participando activamente en la oferta de carga y representa el 57.5% del total de las unidades o capacidad ofertada.

Cabe resaltar que el canal ampliado en Panamá puede brindar servicios a este parque de naves hasta el 87% del mismo dada sus dimensiones y capacidad de carga la cual puede ascender hasta 15,000 TEU's.

Tabla 1. Flota de portacontenedores en el mercado por capacidad y tipo de propiedad.
Año: 2020.

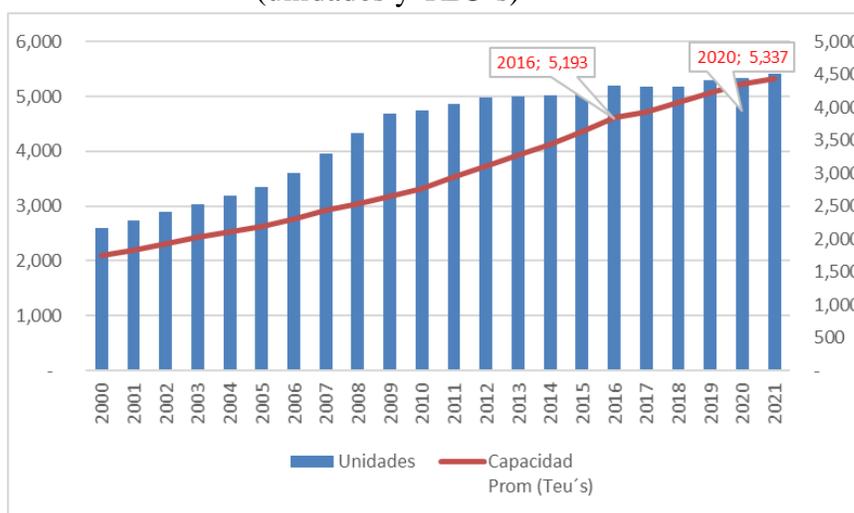
Capacidad	Todos los portacontenedores		De estos, alquilados		
	Uni	Teu's	Uni	Teu's	%Alquiler
18,000-24,000	115	2,311,433	48	983,490	42.5%
15,200-17,999	42	703,681	9	153,489	21.8%
12,500-15,199 NPX	252	3,469,931	148	2,041,110	58.8%
10,000-12,499	164	1,760,937	110	1,169,788	66.4%
7,500-9,999	480	4,235,592	273	2,421,749	57.2%
5,100-7,499	448	2,791,383	246	1,522,263	54.2%
4,000-5,099	631	2,859,792	362	1,631,157	57.0%
3,000-3,999	252	878,393	155	544,982	62.0%
2,000-2,999	675	1,723,100	420	1,074,536	62.4%
1,500-1,999	601	1,034,715	321	557,009	53.8%
1,000-1,499	709	817,562	417	489,092	59.8%
500-999	786	582,565	431	332,109	57.0%
100-499	182	59,413	53	17,077	28.7%
TOTAL	5,337	23,228,497	2,993	12,937,851	57.5%

Fuente: Alphaliner. Monthly Monitor. Julio, 2020

Las proyecciones de crecimiento de este parque, de acuerdo con las ordenes de construcción vigentes que nos proporciona Alphaliner, edición de julio 2020, permiten prever que en el 2021 el total de unidades alcance un valor de 5,422 unidades (Ver Figura 6).



Figura 6. Evolución del parque de portacontenedores. Período: 2000-2021.
(unidades y TEU's)



La tabla 3 preparada en base a los datos de Alphaliner Monthly Report del mes de julio de 2020, muestra que el crecimiento de la flota de portacontenedores refleja tasas de crecimiento anual promedio de hasta 5.6% entre 2006-2010. Así mismo, se puede apreciar que en el periodo inmediatamente posterior y siguiente esa rapidez de crecimiento se desplomó en el lapso subsiguiente 2011-2015 y 2016-2020 con tasas significativamente inferiores, es decir, 0.8% y 0.5%, respectivamente.

Tabla 2. Intensidad de crecimiento del parque de portacontenedores. Años: 2000-2020.

Períodos	Promedio de unidades	Tasa de crecimiento promedio anual (%)
2000-2005	2,967	5.2%
2006-2010	4,265	5.6%
2011-2015	4,984	0.8%
2016-2020	5,236	0.5%

Fuente: Alphaliner. Monthly Monitor. Julio, 2020



Puertos de contenedores internacionales.

La sección anterior describe la ampliación del parque de portacontenedores registrada en el pasado reciente y que, en apariencia, iba a significar un crecimiento en el manejo de la carga contenerizada a nivel mundial.

En este apartado, se examina evolución del movimiento de contenedores en los principales regiones y puertos de carga, especialmente, en los puertos chinos.

Los datos que presenta la tabla 4 resaltan el hecho trascendental de que, para todas las regiones geográficas del mundo, entre mayo 2019 a mayo 2020, las actividades portuarias se han desmoronado en cuanto a su tasa de crecimiento interanual. Recae sobre las regiones de América del Norte y Europa los mayores descensos en su actividad.

En lo que se refiere a la República Popular de China se puede señalar que esta presenta una caída del orden del -3.4% y, a escala global, la tasa de decrecimiento se coloca en -7.9% anual.

Tabla 3. Índice regional de crecimiento interanual en los puertos de contenedores.
Años:2019-2020.

Índice	Períodos, según;			Variación (%), según;	
	may-19	abr-20	may-20	Mensual	Anual
Global	133.00	121.30	122.50	1.0%	-7.9%
China	142.60	131.40	137.70	4.8%	-3.4%
Asia, exc China	131.00	121.50	119.40	-1.7%	-8.9%
Europa	126.10	114.60	111.30	-2.9%	-11.7%
América del Norte	141.60	124.60	121.00	-2.9%	-14.5%
América Latina	104.90	106.20	103.40	-2.6%	-1.4%
África	101.80	81.00	87.80	8.4%	-13.8%

Fuente: en base a Drewry Maritime Review. Julio, 2020

En la figura 7 se presenta la variación de las actividades portuarias de un mes a otro del mismo año; nos referimos a la dinámica de dichos puertos entre abril y mayo del 2020. De acuerdo con esta proyección temporaria, solamente los puertos de África y la China muestran ascensos de 8.4% y 4.8% en sus actividades por mes, respectivamente.



Figura 1. Crecimiento mensual y anual de actividad portuaria. Años: 2019-2020.



Gráficamente, la dinámica mensual por región (barras en azul) deja plasmado que, a nivel global, la cifra alcanzada en mayo de 2020 se fija en tan solo 1%. En tanto, que el cambio interanual (barras rojas), se ubican en zona negativas para todas las regiones examinadas.

En la tabla 5 se muestran 13 grupos de bienes exportados e importados y resume el efecto combinado de la guerra comercial, además, acentuado por la pandemia COVID 19 que se hace sentir por todas las regiones del mundo en los primeros meses del 2020.

Tabla 4. Giro comercial por región y grupos de bienes. Años: 2019-2020.

Sector	China		European Union		LatinAmerica and Caribbean		World	
	Exports	Imports	Exports	Imports	Exports	Imports	Exports	Imports
Agriculture, Hunting and Fishing	-19.5	-21.5	-9.6	5.6	-3.0	6.9	-8.0	1.7
Oil and mining	-62.7	-45.1	24.7	7.9	6.6	-18.4	5.9	-10.2
Food, bevbaccoerages and tobacco	-20.4	-25.7	-6.7	6.0	-0.4	4.9	-1.4	3.0
Wood, pulp and paper	-28.6	-11.9	-2.4	0.4	-4.3	7.2	-8.0	-4.6
Textiles, apparel and footwear	-19.3	-4.0	-0.3	5.4	-2.1	2.8	-2.8	3.3
Chemicals and pharmaceutical	-11.0	-19.6	13.2	7.0	-1.9	3.0	4.3	3.7
Rubber and plastic	-14.5	1.4	5.7	8.3	-5.2	6.4	-3.1	5.0
Non-metallic and minerals	-11.8	-17.9	0.9	-1.5	-4.8	8.4	-2.7	-1.0
Metals and related products	-39.9	-10.4	-0.7	-0.5	-2.6	0.2	-5.1	-6.2
Machinery and equipment	2.3	-15.8	0.6	7.5	-2.0	2.4	-1.9	-0.9
Automotive	-22.0	-11.0	0.6	5.5	4.3	16.9	-0.6	6.4
Other manufactures	-38.4	-5.5	9.4	9.0	-3.6	-7.4	-4.6	1.9
All products	-18.9	-12.4	5.5	6.6	-0.3	2.8	-1.0	0.3

Fuente: en base a cifras de Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC), on the basis of International Trade Centre (ITC).



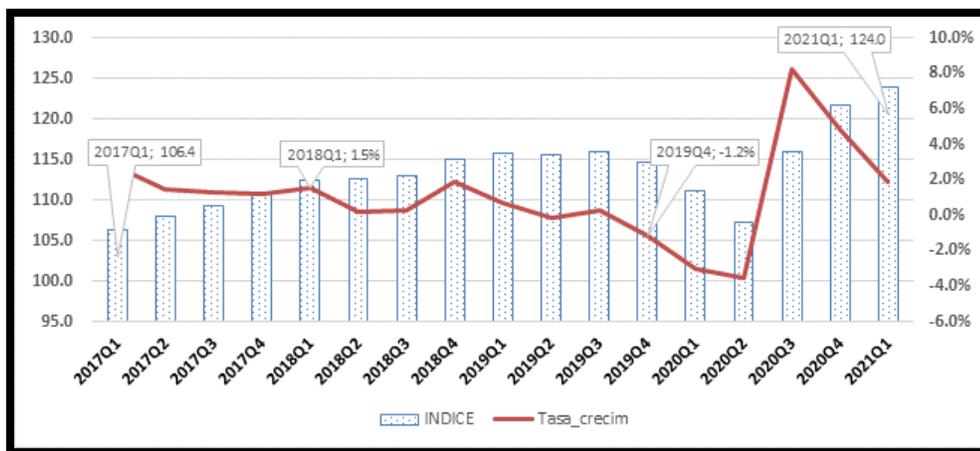
Considerando el número de grupos que registran variaciones negativas en el período se obtiene que las regiones más asoladas por el derrumbe de exportaciones e importaciones en el periodo examinado son, en orden decreciente: China (92.3% y 92.3%); América Latina (84.6% y 15.4%); Unión Europea (46.2% y 15.4%). En resumen, el comercio global se vio impactado negativamente en el 84.6% de los grupos de bienes exportados y 38.5% de los importados.

En el mismo contexto, la actividad contenerizada mundial, expresada mediante el índice trimestral del índice ISL, ha declinado desde el primer trimestre del 2017. (Ver Figura 8).

La información contenida en la gráfica nos desglosa el comportamiento del volumen de la carga contenerizada a nivel de los principales puertos de contenedores del mundo.

De acuerdo con la figura 8 (línea roja), los puertos mundiales inician una etapa de desaceleración y descenso en la intensidad de expansión a partir del primer trimestre del 2017 y se extiende hasta el segundo trimestre del 2020. La misma inicia en 2017 con un nivel de 2.7% de crecimiento, pero en el cuarto trimestre de 2019 ya registraba tasas negativas de -1.2%; en medio de la pandemia, en el segundo trimestre se registró un decrecimiento de -3.5% en el movimiento de contenedores a nivel mundial. (Institute of Shipping Economics and Logistics., 2020).

Figura 2. Índice ISL de la actividad global en los puertos de contenedores.
Período: Q1 2017 a Q1 2020.



Fuente: <https://www.isl.org/en/containerindex/may-2021>

La hipótesis de esta investigación sugirió que la tasa de crecimiento de la actividad marítima portuaria o el índice ISL iba a declinar como resultado de la guerra comercial y el COVID 19. Para el



contraste se eligió el uso de la prueba de T- Student para medias relacionadas o emparejadas de las tasas de crecimiento (decrecimiento) del ISL por trimestre por tratarse de un fenómeno que se examina en el tiempo.

Entonces la hipótesis a contrastar queda así:

$$H_i: \mu > 0$$

$$H_o: \mu < 0$$

Estadístico de prueba.

$$t = \frac{\bar{d}}{s_d / \sqrt{n}}$$

	<i>Crec_antes</i>	<i>Crec_despues</i>
Media	0.013982644	0.002954476
Varianza	6.32019E-05	0.000100638
Observaciones	6	6
Coefficiente de correlación de Pearson	0.4806	
Diferencia hipotética de las medias	-	
Grados de libertad	5.0000	
Estadístico t	2.8932	
P(T<=t) una cola	0.0170	
Valor crítico de t (una cola)	2.0150	
P(T<=t) dos colas	0.0341	
Valor crítico de t (dos colas)	2.5706	

Los resultados obtenidos con la aplicación Análisis de datos del programa Excel se obtuvo que el estadístico de prueba (t- student) es igual 2.8932. Entretanto, el valor crítico t de una cola es 2.0150 lo cual supone la necesidad de rechazar la hipótesis nula ($H_o: \mu < 0$) de que la tasa de crecimiento de la actividad marítima portuaria después de 2018-2019 es mayor que el periodo 2017-2018. En conclusión, se acepta la hipótesis de investigación ($H_i > 0$).

Evolución del corredor logístico marítimo de Panamá.

La República de Panamá en un alto grado mantiene una economía abierta, en especial, en lo que respecta al sector logístico, bancario, comercio de bienes y servicios. Esta característica ha sido fuente de riqueza y crecimiento, pero también la expone sensiblemente a múltiples riesgos del mercado internacional.



Modo seguido, examinaremos los impactos que reflejan las actividades marítimas de la geopolítica del comercio internacional y, además, con el efecto acentuado por la pandemia del Covid 19.

Los principales indicadores de sus actividades están representados por: movimiento de naves, volumen de carga y el ingreso generado por tránsito de las naves a los cuales le someteremos a una revisión.

Tránsito de naves

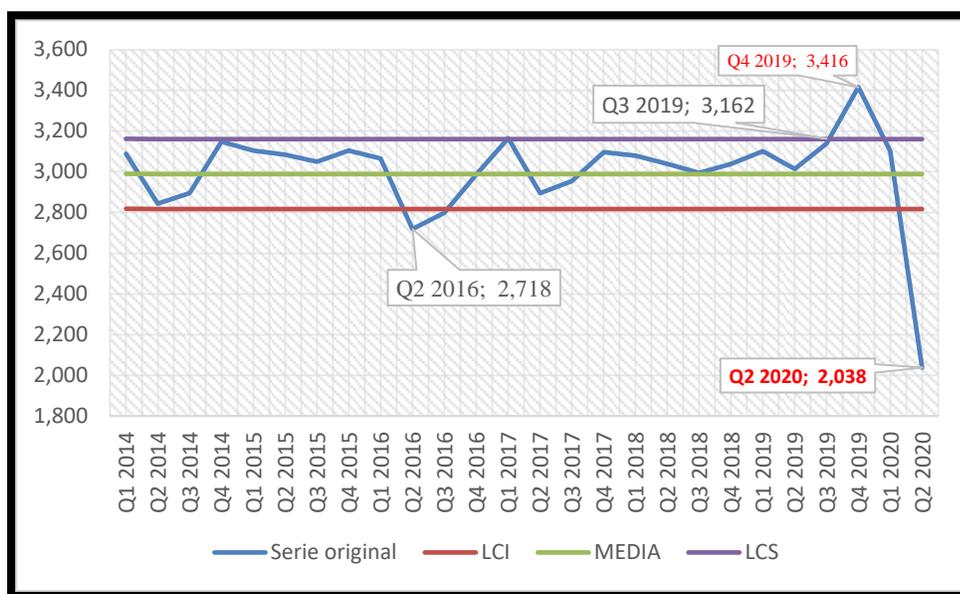
El canal interoceánico desde el 2014 a 2016 venía produciendo u operando con una media de medias de 3,000 buques de alto calado (Panamax) por trimestre. Alrededor de ese parámetro, se ha podido construir un Figura de medias para evaluar si el proceso de paso de naves a través del canal ha sufrido cambios.

El Figura n°9 denominado carta de control de medias permite establecer algunos rasgos visibles en la operación de esta infraestructura:

- Previa a la inauguración (antes del 2do trimestre, 2016) el proceso mostraba cambios positivos en el nivel del proceso. Esto se puede constatar porque entre los trimestres: Q4 2014, Q1 2015 a Q1 2016, es decir, 6 trimestres consecutivos la media de tránsito supera la línea central o media de media. Las causas de este cambio en el nivel de proceso deben estar asociado a las mejoras que fueron introducidas en sus infraestructuras (Gutierrez P., 2012).
- Se registró un descenso marcado en el nivel de tránsito de naves (Q2 2016; 2,718). Las causas de este abrupto descenso podrían estar vinculado a las labores de terminación e inauguración de nuevas las esclusas que darían servicio a las naves Post Panamax.;
- El servicio de transporte internacional de transporte empieza a registrar el cambio de nivel (nuevas esclusas ampliadas) a partir del Q4 2017 hasta Q4 2019 cuando las cifras de promedio de transito superan a la media de medias en el período.



Figura 3. Carta de control de media del tránsito de naves de alto calado.2014-2020.
(nro. de naves)



- La irrupción del COVID 19 y la guerra comercial provocan un brinco en la media de tránsito que coloca al proceso fuera de los límites de control inferior y causando el desplome sin precedentes del tránsito de naves a partir del Q1 2020.

Carga transportada

Las operaciones del canal interoceánico reflejan una caída en el volumen de carga transportada en ambas direcciones, es decir, norte – sur y sur – norte entre en el período comprendido entre los años 2017 al 2019, antes del COVID 19 (Ver tabla n°9 y n°10). Específicamente, la caída mencionada se produce en el año 2019/2018, justo cuando la Administración del presidente Trump eligió el rumbo hacia la guerra multifacética.



Tabla 5. Transporte de carga por el Canal Interoceánico: Atlántico al Pacífico.
Años: 2017,2018,2019.

(en Ton Largas)

Origen de la carga	Carga transportada, según;			Variación absoluta, según;		
	2017	2018	2019	2018/2017	2019/2018	2019/2017
Total	127,682,525	155,993,883	151,559,561	28,311,358	-4,434,322	23,877,036
Costa Este de los Estados Unidos	86,889,303	105,337,820	101,300,388	18,448,517	-4,037,432	14,411,085
Costa Este de Suramérica	14,663,853	16,908,479	18,763,727	2,244,626	1,855,248	4,099,874
Europa	12,812,978	17,251,643	15,185,561	4,438,665	-2,066,082	2,372,583
Antillas	7,852,989	9,539,768	9,124,732	1,686,779	-415,036	1,271,743
África	1,995,802	2,671,969	2,840,396	676,167	168,427	844,594
Costa Este de Canadá	1,461,923	1,845,042	1,785,599	383,119	-59,443	323,676
Costa Este de Centroamérica	1,119,950	1,336,658	1,303,892	216,708	-32,766	183,942
Asia y el Lejano Oriente	544,143	921,485	621,782	377,342	-299,703	77,639
Cristobal, República de Panamá	222,558	84,804	51,506	-137,754	-33,298	-171,052
Alrededor del Mundo (Atlantic)	119,026	96,215	581,978	-22,811	485,763	462,952

Fuente: <https://micanaldepanama.com/transparencia/>, 2020

De acuerdo con las cifras de la ACP, el volumen de carga que dejaron de atravesar el canal ese año en ambos sentidos ascendió a 8.7 millones de toneladas largas.

Varias son las regiones que desde el Atlántico contrajeron la carga marítima el 2018. Obviamente, las principales de estas son: la Costa Este de los Estados Unidos, Europa y Antillas. Las cargas de estas se redujeron, respectivamente, en alrededor de 4.0, 2.0 y casi 0.5 millones de toneladas largas.

Tabla 6. Transporte de carga por el Canal Interoceánico: Pacífico al Atlántico.
Años: 2017,2018,2019.

(en Ton Largas)

Origen de la carga	Carga transportada, según;			Variación absoluta, según;		
	2017	2018	2019	2018/2017	2019/2018	2019/2017
Total	72,199,999	94,404,595	90,131,258	22,204,596	-4,273,337	17,931,259
Asia	33,572,724	42,684,961	40,389,080	9,112,237	-2,295,881	6,816,356
Costa Oeste de Sur América	20,728,819	29,003,991	26,358,849	8,275,172	-2,645,142	5,630,030
Costa Oeste de Centro América	6,823,502	8,937,068	9,201,805	2,113,566	264,737	2,378,303
Costa Oeste de Canadá	5,860,056	7,485,431	7,268,422	1,625,375	-217,009	1,408,366
Costa Oeste de Estados Unidos	3,547,322	4,289,087	4,603,832	741,765	314,745	1,056,510
Oceanía	1,428,878	1,461,097	1,192,393	32,219	-268,704	-236,485
Alrededor del Mundo (Pacífico)	151,548	539,535	473,892	387,987	-65,643	322,344
Balboa, Rep de Panamá	87,150	3,425	642,985	-83,725	639,560	555,835

Fuente: <https://micanaldepanama.com/transparencia/>, 2020



Ingresos de peaje.

La tabla 11 presenta la serie temporal de carga transportada por el canal de Panamá entre 2014-2020. En la misma, se resalta el hecho de que, luego de la inauguración del canal ampliado en 2016, los ingresos por peaje en 2017 sufren un incremento significativo en su crecimiento de 17.6% o 347,265 balboas respecto al año 2016.

Tabla 7. Ingresos por peaje de naves en tránsito. Años: 2014-2020.
(en balboas)

Años	Cifras Originales	Variación, según;	
		Absoluto	Relativo
2014	1,920,350		
2015	1,988,045	67,695	3.5%
2016	1,969,042	-19,003	-1.0%
2017	2,316,307	347,265	17.6%
2018	2,513,259	196,953	8.5%
2019	2,665,443	152,183	6.1%
2020	2,134,402	-531,041	-19.9%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de IEC-CGR y Estadísticas de ACP, 2020

A partir de ese año, las cifras reflejan un sensible decrecimiento anual en términos absolutos y relativos. A pesar de lo mencionado, la tasa de crecimiento promedio anual de los ingresos entre 2014-2019 se fija en 10.6%. Sin lugar a duda, si se consideran los ingresos de I^{er} y II^{do} trimestres anualizados, los peajes quedaría en -\$531,041 por debajo del registro de peajes del 2019. En otras palabras, la guerra comercial y el COVID 19 han devuelto a las operaciones del canal alrededor de los niveles del 2016.

Conclusiones

La geopolítica del comercio internacional, guerra comercial, sanciones, etc son armas en manos de las potencias económicas, comerciales, militares utilizadas para imponer a sus contrarios, contener o someter a sus enemigos a:

- ritmo de expansión económico inviiables;
- su expulsión de la competencia de sectores económicos, áreas geográficas estratégicas que afectan los intereses de las potencias contrarias;
- a los cauces de conducta que satisfagan los deseos de los contrarios; o bien,
- provocar su destrucción, cambio de gobierno o provocar un estado fallido.



En el presente, los jugadores más importantes que participan activamente en la geopolítica del comercio internacional son, entre otros: EE. UU, Rusia, China, Unión Europea, Irán, Venezuela, Cuba u otras naciones.

La cantidad de medidas punitivas han sido elevadas a niveles sin precedentes en el periodo de la administración republicana y, todo parece indicar, que las mismas se mantendrán en la nueva gestión democrata.

La repartición desigual de los beneficios del libre comercio entre regiones y naciones; además, los resabios de la guerra fría como propósitos políticos puro, explican la exacerbación y virulencia de las medidas punitivas en el presente. La guerra comercial, por otro lado, es un abandono de las políticas neoliberales total o parcialmente y un intento por recuperar competitividad a través de la protección y la imposición de barreras al comercio e inversión.

La actividad marítima portuaria mundial ha sido castigada severamente por los efectos del COVID 19 y la geopolítica del comercio internacional. La afirmación se sustenta en el contraste de la hipótesis de investigación que comprobó que el crecimiento trimestral del movimiento de carga contenerizada expresado mediante el índice ISL decreció desde que asumió su cargo el Expresidente Trump, y se vio agravado por la aparición en el mundo del COVID 19.

En Panamá, la geopolítica ha dejado sus efectos directos en la forma de caída del dinamismo de expansión de las actividades logísticas en el corredor marítimo del país. En concreto, ha impactado en una caída estimada de -8.7 millones de toneladas largas de carga transportada y el ingreso por peaje estimado en B/. -531,041.

Referencias Bibliográficas

Bloomberg. (8 de Abril de 2020). *Bloomberg*. Obtenido de Bloomberg:

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-08/trump-forced-by-oil-war-into-unthinkable-push-for-higher-prices>

Cairo, H. (2012). La Geopolítica como “ciencia del Estado”:el mundo del general Haushofer. *Geopolitica, vol 3, num 2, 337-345.*

Congressional Research Service. (2020). *U.S. Sanctions on Russia: An Overview*. Washington: In Focus.

De La Cruz, V. (3 de Mayo de 2017). La nueva Política del Gran Garrote y la Diplomacia de las Cañoneras. *La República.net*, pág. 1.



Dezan Shira & Associates. (20 de Jan de 1992). *China Briefing*. Obtenido de Dizam Shira and Associates: <https://www.china-briefing.com/news/the-us-china-trade-war-a-timeline/>

Gutierrez P., H. (2012). *Calidad y Productividad*. México: McGraw Hill.

Ian, B. (10 de Septiembre de 2019). <https://www.washingtonpost.com/outlook/2019/09/10/>. Obtenido de We are in a geopolitical-recession-trump-isnt-cause-hes-symptom: <https://www.washingtonpost.com/outlook/2019/09/10/were-geopolitical-recession-trump-isnt-cause-hes-symptom/>

Institute of Shipping Economics and Logistics. (14 de Septiembre de 2020). *Institute of Shipping Economics and Logistics*. Obtenido de RWI/ISL Container Throughput Index: <https://www.isl.org/en>

Mártel, I. (13 de Febrero de 2016). *Econuestra*. Obtenido de Historia del precio del petroleo: <https://blogs.publico.es/econuestra/2016/02/13/la-historia-del-precio-del-petroleo-subidos-a-una-montana-rusa/>

Ministerio de Defensa. (2015). *Geopolítica Líquida del Siglo XXI*. Madrid: Ministerio de Defensa de España.

Organización Mundial del Comercio . (28 de Julio de 2020). *Organización Mundial del Comercio*. Obtenido de Historia del Comercio: <https://meet.google.com/ytm-napt-bab>

Parvulescu, S., Smith, H., & Wood, J. (30 de Octubre de 2019). *Navigating the global sanctions landscape in 2020*. Obtenido de Control RIsks: <https://www.controlrisks.com/es>

Peluffo, A. (2020). *China - US Trade War: ¿Will it Impact on Latin America Countries?* Montevideo: Universidad de Uruguay.

Sayre, A. (23 de junio de 2016). *Ssanction Alert*. Obtenido de Santions Alert: <https://sanctionsalert.com/history-suggests-that-effectiveness-of-economic-sanctions-may-depend-on-targeted-measures/>

Sullivan, M. O. (28 de julio de 2020). Obtenido de https://baripedia.org/wiki/El_comercio_y_la_econom%C3%ADa_mundial:_1974_-_2000