

**El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio
marítimo internacional**

Alejandra Milena Salazar Quiceno

Universidad Santo Tomas

Facultad de Mercadeo

Bogotá D.C.

Colombia

2016

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional

RESUMEN

El ensayo enfoca el desarrollo de la ampliación del Canal de Panamá, dejando ver desde la historia, hasta la actualidad los desafíos de su permanencia en el mercado, mostrando las evidentes proyecciones y efectos de su ampliación, influyendo principalmente el sector económico de las industrias y compañías que intervienen en el comercio marítimo internacional.

Aportando opiniones consecuentes a los autores que interviene, mostrando una postura profesional frente a la funcionalidad del Canal ampliado en aspectos de infraestructura, desarrollo tecnológico y logístico con base en la determinación tomada por la ACP (Autoridad del Canal de Panamá) de ampliar dicho canal, como consecuencia del inminente desarrollo y crecimiento de la economía en la actualidad. Evidenciando principalmente el aumento de la capacidad operacional, permitiendo la implementación de naves de mayor tamaño a través del nuevo canal, aumento de los ingresos inherente de una mayor demanda de carga y una disminución de los costos del transporte marítimo a nivel mundial.

Palabras claves: comercio marítimo, marketing internacional, Canal de Panamá, logística

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional

El Istmo de Panamá que ha marcado el paso de un comercio mundial, nos acerca a una de las historias más importantes sobre el inicio de la apertura de un canal de paso entre dos océanos, dejándonos llevar por la corriente del majestuoso río Chagres hasta caer en la inmensidad del hermoso lago Gatún, descubriendo poco a poco los secretos de las aguas más transitadas a través de los años por solemnes buques cargueros de todo el mundo, que cuentan historias de las industrias y de los hombres mercaderes que admiramos los profesionales de esta rama, llevando el conocimiento por una misma corriente al inminente mercado global.

El presente ensayo tiene como objetivo dar a conocer al lector los efectos provocados por la apertura de un tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá, para el comercio marítimo internacional.

Conociendo más a fondo los sucesos históricos de este importante paso marítimo, nos remontamos al año 1513 donde el conquistador Vasco Núñez de Balboa, dio con el imponente Istmo de Panamá, él se planteó la construcción de un paso por esta pequeña franja de tierra, con la finalidad de acortar distancias, pero el nulo desarrollo tecnológico y los pocos recursos de la época, fueron determinantes para cancelar los impulsos de construir dicho paso.

Los intentos fallidos de negociación de Estados Unidos con Colombia para evaluar la factibilidad del proyecto del canal de Panamá, hicieron perder esperanzas para cualquier viabilidad. Al lograr su independencia de Colombia en 1903, Panamá firma el “Tratado Hay-Bunau-Varilla” el 2 de diciembre del mismo año, estipulándose el derecho para que Estados Unidos construyera el Canal de Panamá.

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional

Sesenta años después Estados Unidos y Panamá firmaron el tratado “Torrijos-Carter”, en el que establece la devolución total del Canal a los panameños, dando así paso a la responsabilidad total por la administración y mantenimiento del Canal, mediante la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), este suceso llevó a su administración a desarrollar múltiples estrategias para lograr el funcionamiento actual. . Fuente campos Marc (1998). “Un puente Entre los mundos Fernán Molinos Delaswsky”

Anteriormente, se pensó que el Istmo de Panamá antes que una virtud por ser el punto más angosto entre el océano Atlántico y Pacífico era una carencia de posesión de tierras, pero Panamá termino siendo indudablemente un referente de progreso ya que su canal es un logro que entrego a las naciones, el acercamiento de un comercio entre dos océanos.

La creación del canal original revolucionó las tendencias del comercio mundial, y fue un impulso para el crecimiento de los países desarrollados. También es un hecho que en su construcción, las áreas aisladas del mundo experimentaron una motivación de expandir sus economías.

Fue tanto su acogida, que el canal original empieza a experimentar el límite de capacidad de tránsito y esto es lo que lleva a la nueva administración a desarrollar un nuevo proyecto para ampliarlo. También reconocen que la competencia, el canal de Suez permite transitar buques con mayor capacidad de carga, esto haciendo al canal original de Panamá menos competitivo.

Una de las estrategias de la nueva administración para permanecer como canal y puerto líder de Latinoamérica, fue determinar las opciones de rutas de transporte y un peaje favorable para beneficiar a los países que reciben insumos más económicos o colocan sus productos de exportación a precios más competitivos en el mercado internacional, teniendo como ventaja, que el Canal de Panamá sigue siendo la ruta principal de paso de altos volúmenes de productos a nivel mundial. Según datos obtenidos de la (ACP, 2014), (Autoridad del Canal de Panamá) Plan Maestro Del Canal De Panamá “para el año 2013

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional

por el Canal transitó el 2.3% de comercio marítimo internacional, tomando en cuenta todos los segmentos de mercado que maneja el Canal.”

En el mercado actual del Canal, el segmento de portacontenedores constituye el principal impulsor del crecimiento del tráfico por la ruta del Canal. Este segmento representó en el año fiscal 2005, 98 millones de toneladas, el 35% del volumen total que transitó por el Canal y el 40% de sus ingresos. Ese mismo año, el segmento de graneles secos representó un volumen de 55 millones de toneladas y el 19% de los ingresos, mientras que el segmento de porta vehículos generó 35 millones de toneladas, un 11% de los ingresos. Dentro del segmento de carga contenerizada, el comercio entre el noreste de Asia y la costa este de los Estados Unidos aporta el mayor crecimiento de tráfico por el Canal. Esta ruta representa actualmente más del 50% del volumen del segmento de carga contenerizada que transita por el Canal y se proyecta como impulsora clave del crecimiento del Canal. Según la revista Dinero.com; Agosto 26 de 2014 “Unos 35 buques pasan a diario por el istmo, dejándole al país centroamericano ingresos diarios de unos US\$6 millones.” Con lo anterior se espera que con la ampliación se logre superar las cifras anteriormente citadas.

Según la revista Dinero.com; Agosto 26 de 2014 “Para el 2025 la ACP espera tener ingresos muy cerca a los US\$4.000 millones comparados con los US\$2.400 millones que tiene actualmente.” La alta confiabilidad y el elevado nivel de servicio que brinda el Canal, hacen de la ruta de Panamá una de las más competitivas y utilizadas por la industria marítima. Por ello, el Canal se encuentra hoy en una situación propicia, desde los puntos de vista financiero, operativo y de mercado, para emprender exitosamente una nueva ampliación de su capacidad, ahora mediante la construcción del tercer juego de esclusas.

El nuevo canal representa una oportunidad significativa para los países de América Latina, ya que permite generar un crecimiento en sus exportaciones impactando así la economía mundial dinamizando el intercambio comercial y económico del mundo.

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional

En el escenario más probable de demanda, el volumen de carga que transita por el Canal crecerá durante los próximos veinte años, duplicándose para el año 2025 el tonelaje del 2005. “ACP”

Según el periódico El Comercio (Julio 29 de 2016) (José Reyes, director de proyectos del Canal de Panamá.)

“El comercio mundial experimenta una reconfiguración, la cual ha traído como consecuencia que las navieras comiencen a firmar alianzas entre ellas para consolidar una gran cantidad de carga de bienes.” Como consecuencia empiezan a construir barcos cada vez más grandes que demandarán puertos y pasos marítimos de gran profundidad. Esta causa ha impulsado a la Autoridad del Canal de Panamá al desarrollo de su ampliación y modernización, lo cual cambiara el flujo de carga marítima en la región.

Modificar el Canal, aumentando su capacidad para el tránsito de buques de mayor tamaño hará que el Canal sea más eficiente al permitir manejar un mayor volumen de carga con relativamente menos tránsitos y menor utilización de agua. Las ventajas competitivas de dicha ampliación serán notorias para las rutas alternas ya que el Canal de Panamá pretende ser el punto principal de transito aportando benéficos económicos y de reducción de tiempos para el paso del comercio internacional.

El Canal maneja varios segmentos que intervienen y transitan en él, clasificándose en el tipo de carga y sus especificaciones.

Según los datos de (ACP, mayo 2016) Autoridad del Canal de Panamá. Impacto Económico del Canal y el Proyecto de Ampliación en Panamá. “El segmento de buques, más importante para el Canal de Panamá es el de gráneles”

Respecto a lo anterior, uno de los segmentos de la economía mundial que será beneficiado, son los buques de gránele secos, que abarcan una amplia gama de productos

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional

pudiendo transitar con mayores volúmenes de carga mejorando el nivel de competitividad en los precios incidiendo a la vez positivamente en la rentabilidad de los mismos gracias a la economía de escala.

Vagle (2013) (El transporte marítimo de productos refrigerados en América del Sur: comparación entre la costa occidental y la costa oriental CP)

El anterior estudio revela que la carga refrigerada transporta productos perecederos como frutas, carnes, mariscos y lácteos, estos son de paso rápido por el tránsito, pero además está claramente sometido a los tiempos de cosechas presentando desventaja para la demanda del tránsito convirtiéndose en un paso estacional, por esta razón el nuevo canal tendrá incidencia también en este segmento ya que permitirá un tránsito más rápido por el canal mermando las pérdidas de los productos refrigerados permitiendo una mayor rentabilidad para los productos de este sector.

La existencia del Canal actual, representa un 5% del comercio mundial promoviendo así la actividad turística, reconociendo este segmento igual de importante para el Canal con un alto valor de servicio recreativo y turístico, viendo esta práctica como una oportunidad en el efecto generado por ampliación.

Uno de los componentes clave para obtener un impacto positivo en las relaciones con los diferentes países, son los Tratados de Libre Comercio (TLC) produciendo un incremento relevante en los volúmenes de carga transitados por el Canal y enfatizando nuevamente la causa de su ampliación, el Canal empieza poco a poco a alcanzar sus límites de capacidad de respuesta a tan inmenso comercio, viendo en ello una oportunidad para el fortalecimiento del mercado global, agregándole el desafío de un comercio mucho más potencial a la demanda creciente en las rutas y mercados marítimos de productos, esto como resultado del actual aumento de tamaño de los buques por la creciente economía de escala. (Mayor volumen, menores costos).

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional

Según La Emisora (Las Voces Del Mundo; Publicado el Junio 26 de 2016) “Con la ampliación del Canal, se espera que el volumen de mercancías transportadas al año pase de 300 a 600 millones de toneladas”CP. El aprovechamiento de esta nueva economía, da como resultado nuevas estrategias para la administración, como invertir en la capacidad y tecnología necesaria permitiendo el desarrollo competente de un país y de una economía mundial, logrando una ventaja sostenible para los principales competidores aportando indudablemente un aspecto positivo al comercio marítimo mundial.

Con la ampliación del Canal, la administración supera el reto de atender por el tránsito el creciente número de barcos con mayor capacidad de cargar pudiendo prever otro gran impulso a la economía, a la sociedad y a la infraestructura de todo un país. Pudiendo triplicar la capacidad de los contenedores frente al Canal original. Como consecuencia positiva, el Canal podrá atender sin ningún problema el rápido crecimiento de economías como la de China e India que generan actualmente los mayores tráfico de mercancías.

Además de esto, recordamos que el Canal tiene 100 años funcionando continuamente, generando mantenimientos periódicos obligando al cierre temporal de uno de los carriles o vías de algunas de las esclusas, llegando así a funcionar con muy poca capacidad operacional. Según datos obtenidos de (Simulación y análisis de la capacidad operativa del canal de Panamá Marzo 15 de 2016). “La ACP programa usualmente alrededor de seis cierres de vía por mantenimiento al año.”

Según lo anterior, evidenciamos que con las nuevas esclusas en funcionamiento, se reducirán tiempos de demora para los buques aumentando el nivel de servicio.

Vemos también que la viabilidad del tercer juego de esclusas será la causa del incremento de rentabilidad para el país y de la solidez en infraestructura, fortaleciéndose hacia los competidores nuevos y existentes, logrando con éxito los objetivos propuestos para maximizar su capacidad fidelizando sus clientes existentes y ampliando considerablemente su mercado.

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional

El potencial crecimiento de los países más importantes que mueven actualmente el Canal original, en participación, se encuentra a Estados Unidos con un 42% china con un 14% Chile con un 9% Japón 6% Colombia y Corea del Sur con un 5%, que puede verse afectada con el atraso del proyecto por parte de la ACP y el (GUPC) Grupos unidos por el canal. Según la revista Semana (Julio 29 de 2016) “El consorcio conformado por Italia, España, Bélgica y Panamá tiene la participación de las obras de la ampliación, éstos anunciaron sobrecostos geológicos por 1.600 millones de dólares equivalentes al 50 por ciento del valor total del diseño de construcción”. El impacto Económico que ha tenido la construcción y el atraso puede generar la pérdida de captación de los mercados crecientes y los existentes por esta razón. Las estrategias de marketing del Canal de Panamá apuntan a generar ventajas competitivas gracias al uso constante del Canal, transportando cargas hacia múltiples destinos implementado el servicio en nuevas sedes regionales de grandes y medianas empresas, donde se ofrecen diversas facilidades que favorecen las actividades de inversionistas, tales como servicios logísticos de valor agregado, conectividad terrestre, aérea y una agencia gubernamental establecida en el lugar para simplificar los trámites, consiguiendo reducir dicho impacto económico además de fidelizar sus clientes exclusivamente con el Canal de Panamá. De esta manera se pretende obtener solidez en el proyecto desde su apertura y un crecimiento garantizado en el transcurso de los años.

El Canal es para el mundo, el enlace vital de la cadena de transporte marítimo con un porcentaje alto como vía de navegación de tránsito entre Asia y el este de los Estados Unidos, palpando su ampliación se mantendrá igualmente competitivo frente a otras alternativas, como el Canal de Suez y los sistemas intermodales, optimizando los aportes al país, fortaleciendo el posicionamiento en el mercado global, además, abriendo la posibilidad de introducir nuevos mercados, agregando mayor valor a la ruta del nuevo Canal, o Canal ampliado.

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional

Concluyendo, se ha podido constatar la importancia que representa el Canal de Panamá para el comercio marítimo internacional y para las grandes industrias globales, gracias a que representa una fuente actual de ingresos importante para las dos grandes potencias mundiales, China y Estados Unidos. La gran visión por parte de la ACP para innovar en dicha ampliación, está influyendo en la actualidad a esta vía de navegación con beneficios para el tránsito marítimo, mejorando los tiempos de tráfico establecidos y adaptándose con rapidez a las economías de escala, permitiendo en el tránsito del canal, buques de mayor capacidad, mostrando una oportunidad de crecimiento económico mundial, además de la alta competitividad que generara este nuevo canal participando en el mercado de exportaciones e importaciones en los principales países de los continentes de América, Asia y Europa. Teniendo en cuenta la participación de los países interesados y la administración del proyecto del canal, estos toman las medidas y estrategias necesarias para disminuir el efecto económico negativo que dejó la obra por los sobrecostos y demoras no contemplados en el programa estipulado, para seguir dando curso a las metas propuestas.

Según la Revista Marina (Revismar 2/2011) “El volumen de carga que transita por la vía crecerá en un 3% anual,” lo que significa una correcta implementación de la economía de escala, optimizando el tránsito de carga en unidades de transporte más grandes y, al mismo tiempo, una menor utilización de agua en el canal.

Las adecuaciones del Canal pretenden ofrecer servicios más eficientes y seguros para poder constituirse en una mayor competencia a los servicios actualmente existentes, ya que el hecho de que en el futuro, los buques tipo postpanamax puedan navegar la ruta del Canal,

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional

impactará sobre las estaciones de transferencia de carga, el tamaño y número de las grúas de los puertos a nivel mundial y la demanda por el uso de las facilidades portuarias.

Se estipulan efectos económicos sobre las rutas empleadas por el comercio marítimo mundial, porque con el manejo de buques más grandes, estos permitirán reducir los costos disminuyendo la cantidad de tráfico de buques pequeños evitando costos derivados de congestión en los puertos.

Gracias a la globalización de los mercados y las disminuciones arancelarias, el incremento del comercio marítimo mundial, generara una mayor demanda por el uso de rutas y accesos a los mercados de consumo. Por esta razón dicha ampliación es necesaria para aportar al canal el tráfico adecuado de buques más grandes sin restricciones y en efecto una mayor demanda de transferencia de carga en los puertos de destino de los países que se benefician de estas economías, dando una importante disminución de los costos del transporte marítimo mundial.

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional

REFERENCIAS

- Autoridad del Canal de Panamá (2006). Impacto Económico del Canal y el Proyecto de Ampliación en Panamá. Tomado de <http://www.pancanal.com/esp/plan/estudios/0019-exec-ext.pdf>
- Marc, C (1998) Tomado de (Un puente Entre los mundos Fernán Molinos Delaswsky)
- (ACP2006) (Plan Maestro Del Canal De Panamá) Tomado de <http://www.pancanal.com/esp/plan/estudios/0019-exec-ext.pdf>
- Revista Dinero.com (Agosto 26 de 2014) Recuperado de <http://www.dinero.com/internacional/articulo/impacto-economico-ampliacion-del-canal-panama/200238>
- Vagle:(2013) Occidental y la costa oriental. Tomado de <http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36175/FAL-320->
- Periódico (El Comercio Julio 29 de 2016) Recuperado de <http://elcomercio.pe/economia/peru/marino-morikawa-cientifico-peruano->

El impacto de la ampliación del Canal de Panamá sobre el comercio marítimo internacional

[que-merece-aplauso-noticia-1919990?ref=nota_economia&ft=mod_interesa&e=titulo](#)

- Emisora (Las Voces Del Mundo Publicado el Junio 26 de 2016)
Recuperado de <http://es.rfi.fr/americas/20160626-se-inaugura-el-nuevo-canal-ampliado-de-panama>
- Simulación y análisis de la capacidad operativa del canal de Panamá
(Marzo 15 de 2016) Tomado de <http://www.pancanal.com/esp/plan/estudios/0267-01.pdf>
- Revista Semana (Julio 29 de 2016) Recuperado de <http://www.semana.com/economia/articulo/canal-de-panama-su-retraso-en-la-ampliacion-tendria-efectos-internacionales/370463-3>
- Revista Marina (Revismar2/2011) Recuperado de <http://revistamarina.cl/revistas/2011/2/galvez.pdf>