



**CANAL DE PANAMÁ Y SU REPERCUSIÓN EN EL  
COMERCIO INTERNACIONAL DE LAS  
EMPRESAS COLOMBIANAS**

**INFORME DE PASANTÍA A PANAMÁ**

**CRISTIAN ALBERTO DUQUE GIRALDO**

Institución Universitaria Esumer  
Facultad de Estudios Internacionales  
Medellín, Colombia  
Año 2016



# **canal de panamá y su repercusión en el comercio internacional de las empresas colombianas**

## **INFORME DE PASANTIA PANAMÁ**

**Cristian Alberto Duque Giraldo**

Informe de pasantía presentado para optar al título de:  
**Especialista Gerencia Logística Internacional**

Institución Universitaria Esumer  
Facultad de Estudios Internacionales  
Medellín, Colombia  
Año 2016







## Resumen

Panamá ha tomado la decisión de construir dos complejos de esclusas adicionales lo que permitirá el paso de entre 10 y 12 buques neopanamax, lo cual claramente traerá efectos tanto positivos como negativos para el transporte marítimo internacional que Colombia ha tenido hasta el día de hoy. La llegada de estos buques más grandes, causarán una reducción de costos tanto para Panamá como para Colombia aumento de rutas logísticas, incremento en el número de operaciones de comercio exterior (exportaciones e importaciones) beneficiando el comercio internacional de las empresas colombianas.

**Palabras clave:** Canal de Panamá, buques, contenedores, logística, comercio mundial, puertos.

## Abstract

Panamá made the decision of bulding two extra locks that will allow the entrance of 10 or 12 neopanamax ships, wich will clearly have positive and negative effects for Colombia's international transport. This bigger ships will bring down the logistics costs for Panamá and Colombia, an increase in maritime routes, and extra international commerce trade of products for colombian companies.

**Keywords:** Canal de Panama, ships, containers, logistics, worldwide commerce, ports.

# Contenido

|   |     |
|---|-----|
| <b>Resumen</b> .....                                    | VII |
| <b>Abstract</b> .....                                   | VII |
| <b>Introducción</b> .....                               | 1   |
| <b>1. Descripción del componente metodológico</b> ..... | 3   |
| 1.1. Tema de estudio.....                               | 3   |
| 1.2. Objeto de estudio .....                            | 4   |
| 1.3. Planteamiento del problema .....                   | 4   |
| 1.4. Objetivos .....                                    | 5   |
| 1.4.1. <i>Objetivo general</i> .....                    | 6   |
| 1.4.2. <i>Objetivos específicos</i> .....               | 6   |
| 1.5. Justificación.....                                 | 7   |
| <b>2. Estado del arte</b> .....                         | 9   |
| <b>3. Desarrollo de la temática</b> .....               | 11  |
| <b>4. Conclusiones y recomendaciones</b> .....          | 17  |
| 4.1. Conclusiones .....                                 | 17  |
| 4.2. Recomendaciones .....                              | 17  |
| <b>Referencias bibliográficas</b> .....                 | 19  |



# Introducción

El canal de Panamá es una impresionante obra de infraestructura inaugurada en 1914, la cual cambió la importancia económica, logística y geopolítica de un país tan pequeño como Panamá pero con una clara ventaja geográfica: la posibilidad de unir los océanos Atlántico y Pacífico.

Panamá es una pieza fundamental en el comercio mundial que ayuda a las exportaciones de diferentes países y que desde su apertura en 1914 han transitado más de 1 millón de buques con una carga total superior a las 9 mil millones de cargas. Cerca del 3 % del comercio marítimo internacional transita por dicho canal. (Autoridad del Canal de Panamá, 2013).

Las obras que se vienen realizando en la ampliación del canal de Panamá consiste en la instalación de un nuevo juego de esclusas, con dimensiones de 427 metros de largo, 55 de ancho, y 18,3 de profundidad, que permiten el paso de buques de mayores dimensiones, con un llenado y vaciado más rápido, consumo de agua 7% inferior y un aumento de la superficie transitable de aproximadamente un 40%.

Se espera que la ampliación de canal de Panamá incida en un aumento de las rutas internacionales, genere economías de escala al transportar un mayor número de carga lo cual se traduciría en mejores costos logísticos y una mejora en los tiempos de tránsitos. Cartagena y Barranquilla se promoverán como los puertos más cercanos recibiendo dichos beneficios colaterales, consolidándose inclusive como puertos Hub para Suramérica.

Esta investigación tuvo en desarrollo general de información secundaria, de acuerdo a esto la investigación recoge gran cantidad de información relevante a la ampliación del canal de panamá y diferentes fuentes de información acerca de los retos y oportunidades para Colombia producto de la ampliación.

# **1. Descripción del componente metodológico.**

## **1.1 Tema de estudio**

El tema a estudiar está dentro de áreas de los negocios internacionales, economía y la logística.

Para ello se realizó una visita de campo buscando entender la operación actual del canal de Panamá y los cambios o mejoras en términos de eficiencia y ahorros que éste traerá.

## **1.2 Objeto de estudio**

Implicaciones (beneficios) que traerá la ampliación del Canal de Panamá al comercio internacional de las empresas colombianas. Estos beneficios y sus impactos se conocerán a través de observación en campo.

## **1.3 Planteamiento del problema**

A lo largo de los años se ha evidenciado los problemas logísticos y en infraestructura portuaria que presenta Colombia, debido al mal estado de sus carreteras, dificultad de acceso a los puertos, exceso de demora en estos, una gran limitante de llegada de buques por temas de profundidad, entre otros, son realidades que enfrenta el país al mirar su desarrollo portuario y logístico.

Muchos han sido los estudios que han realizado entidades como las sociedades portuarias regionales, Fedesarrollo, la autoridad del canal de Panamá, la CEPAL para mejorar o intervenir en los puertos y así lograr una mayor importancia y competitividad en las rutas logísticas internacionales, pero es ahora, indudablemente con la ampliación del canal en donde todas

esas oportunidades se harán realidad y es necesario que las empresas conozcan esos beneficios para lograr aprovechar las ventajas que de éste se deriven.

Estos estudios argumentan que el canal de Panamá es una pieza fundamental en el comercio mundial que ayuda a las exportaciones de diferentes países y que desde su apertura en 1914 han transitado más de 1 millón de buques con una carga total superior a las 9 mil millones de cargas. Cerca del 3 % del comercio marítimo internacional transita por dicho canal. (Autoridad del Canal de Panamá, 2013).

¿Cuáles serán las repercusiones para el comercio internacional de las empresas colombianas la ampliación del canal de Panamá?

Si las empresas colombianas no empiezan a prepararse para aprovechar las oportunidades que ofrecerá la ampliación del canal, veremos pasar de frente la posibilidad de incrementar el comercio internacional y mejorar en materia de competitividad logística.

## **1.4 Objetivos**

### ***1.4.1 Objetivo general***

Identificar los beneficios que traerá para el comercio internacional de las empresas colombianas la ampliación del canal de Panamá.

### ***1.4.2 Objetivos específicos***

- Analizar el incremento en rutas que tendrán los puertos colombianos debido a la ampliación del canal.
- Describir como se beneficiarán las empresas exportadoras o importadoras con dicha ampliación.
- Determinar el número o volumen de carga que transitará desde y hacia puertos colombianos gracias a la ampliación del canal.

## 1.5 Justificación

### Justificación Teórica

Este trabajo busca dejar claridad sobre las mejoras que está implementando el canal de Panamá, y establecer el impacto económico y repercusiones que trae para el comercio internacional de un país como Colombia las obras que se vienen adelantando en el canal.

### Justificación Social

Esta investigación permitirá conocer los beneficios que generará el canal a nivel logístico tanto para ellos como para países cercanos como Colombia, que finalmente se podrá convertir en una plataforma logística en Suramérica. Así mismo cómo se beneficiarán las empresas colombianas con las llegadas de buques más grandes, buques post-panamax, que traerán consigo unos costos logísticos más competitivos gracias a las economías de escala que genera el transportar un mayor número de carga.



## **2.Estado del arte**

Entidades como Fedesarrollo, la autoridad del canal de Panamá, la CEPAL y las Sociedades Portuarias Regionales de Cartagena y Buenaventura han realizado diferentes estudios para analizar las implicaciones que tendrá la ampliación del canal, y como conclusión han identificado un claro incremento de rutas logísticas que pasarán a través del canal, permitiendo que los puertos atiendan buques con capacidad de 14.000 TEUs, con una reducción en costos por carga, aprovechar los acuerdos y tratados de libre comercio que viene implementando el gobierno colombiano. Además acercando cada vez más los centros de producción con los centros de consumo (Asia, Europa) convirtiendo a la región en un hub logístico mundial.

Este informe llegará al punto de detallar el impacto que se espera de la ampliación gracias a la llegada de buques más grandes, reduciendo costos tanto para Panamá como para Colombia aumento de rutas logísticas, incremento en el número de operaciones de comercio exterior (exportaciones e importaciones) beneficiando el comercio internacional de las empresas colombianas.





### **3. Desarrollo de la temática**

Para analizar este tema se tuvieron en cuenta dos variables a analizar: comercio internacional y empresas colombianas.

El comercio internacional es, según (Czinkota, Ronkainen, & Moffett, 2007) transacciones diseñadas y realizadas entre fronteras nacionales para satisfacer los objetivos de individuos, compañías y organizaciones. Las formas básicas son el comercio de exportaciones e importaciones y la inversión extranjera directa. Además destacan la importancia de los negocios internacionales ya que una combinación de negocios domésticos e internacionales presenta más oportunidades para la expansión, crecimiento e ingresos que lo que representan los negocios domésticos solos.

Se debe tener en cuenta que dentro de un ambiente adecuado para la gestión de negocios internacionales se observan elementos como lo son la comunicación, la afinidad entre necesidad “conveniente”, ofrecimiento “oportuno” de los diferentes países, reglas para llevarlo a cabo y un entorno de paz. Todo ello para alcanzar un punto de encuentro. Como efecto de la globalización, se ha facilitado los acuerdos comerciales buscando en ellos encontrar la competitividad, la especialización y la depreciación de los precios. Un agente de cambio de la liberación del comercio transfronterizo es el consumidor, que ahora de forma grupal, se organizan para solicitar o exigir condiciones favorables de consumo. (Hernandez, N.d).

El Canal de Panamá utiliza un sistema de esclusas -compartimientos con puertas de entrada y salida. Las esclusas funcionan como elevadores de agua: suben las naves desde el nivel del mar (ya sea Pacífico o del Atlántico) hacia el nivel del Lago Gatún (26 metros sobre el nivel del mar); así, los buques navegan a través del cauce del Canal, en la Cordillera Central de Panamá.

Cada juego de esclusas lleva el nombre del poblado en donde fue construido: Gatún (en el lado Atlántico), Pedro Miguel y Miraflores (en el Pacífico).

El agua que se utiliza para subir y bajar las naves en cada juego de esclusas se obtiene del Lago Gatún por gravedad: es vertida en las esclusas a través de un sistema de alcantarillas principales, que se extiende por debajo de las cámaras de las esclusas desde los muros laterales y el muro central.

Con la labor de aproximadamente 9 mil trabajadores, el Canal funciona 24 horas al día, 365 días al año, ofreciendo servicio de tránsito a naves de todas las naciones sin discriminación alguna.

Las principales rutas comerciales que usan en el canal de panamá son:

- De la costa este de Estados Unidos al Lejano Oriente
- De la costa este de Estados Unidos a la costa oeste de Sudamérica
- Desde Europa a la costa oeste de Estados Unidos y Canadá

Gracias a las obras que actualmente se están llevando a cabo en el canal de Panamá, los buques Post-panamax, los más grandes del mundo, con capacidad de hasta 14.000 TEUs, tendrán la posibilidad de atravesar el canal y así mismo llegar a los puertos colombianos incrementando los niveles de competitividad y conectividad de las empresas colombianas (Malagón, 2014). De acuerdo a un análisis de cifras realizado por Fedesarrollo se calcula que, una reducción del 1% de los fletes, produciría un aumento de las exportaciones de las empresas colombianas en un 8,2% en términos generales.

A través del canal, circula el 5% del comercio mundial y Colombia debe mejorar su infraestructura portuaria para permitir que los buques que atraviesen el canal puedan llegar a Colombia mejorando la logística de exportaciones e importaciones del país en donde el transporte marítimo es el más utilizado en comercio internacional, 67,97% de los productos exportados y 66,13% de los productos importados utilizan este medio. (Gaviria, (s.f))

---

La Zona Franca de Cartagena también ha desarrollado estudios acerca de cómo la ciudad se ha venido preparando para afrontar la ampliación del Canal, y cómo las empresas ubicadas en sus zonas francas, clústers y empresas instaladas serán las principales beneficiadas dada la cercanía con el canal. (Zona Franca Parque Central , 2013)

De acuerdo a un informe de Procolombia (antes Proexport), la oferta de servicios marítimos desde Colombia hacia Panamá es de 12 navieras con servicios directos, y con tiempos en tránsito desde los puertos colombianos del atlántico de en promedio 1 día. (Procolombia, 2012)

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL, ha desarrollado un estudio que detalla los efectos económicos de la ampliación del canal y la importancia para toda América Latina además de una proyección de operaciones que tendrá el canal a 2025. (Sabonge & Sanchez, 2009).

Los puertos Colombianos indudablemente por su posición geográfica frente al canal se convertirían en soportes logísticos internacionales mientras que las exportaciones e importaciones en Colombia se beneficiarían una vez se lleven a cabo las mejoras en infraestructuras que serán necesarias para el nuevo tráfico de buques y volúmenes de carga.



## **4. Conclusiones y recomendaciones**

### **4.1 Conclusiones**

Se espera que la ampliación de canal de Panamá incida en un aumento de las rutas internacionales, genere economías de escala al transportar un mayor número de carga lo cual se traduciría en mejores costos logísticos y una mejora en los tiempos de tránsitos. Cartagena y Barranquilla se promoverán como los puertos más cercanos recibiendo dichos beneficios colaterales, consolidándose inclusive como puertos Hub para Suramérica.

El Puerto de Cartagena geográficamente es el puerto mejor ubicado con relación a Panamá. Esto lo convierte en la primera opción a considerar por las líneas navieras en razón de la ubicación geográfica, situación económica y logística operativa.

De acuerdo a un análisis de cifras realizado por Fedesarrollo se calcula que, una reducción del 1% de los fletes, produciría un aumento de las exportaciones de las empresas colombianas en un 8,2% en términos generales.

### **4.2 Recomendaciones**

Para aprovechar las ventajas que ofrece la ampliación del canal, los puertos colombianos deben acondicionar sus terminales para permitir que motonaves de mayor calado puedan llegar a sus muelles, así como mejorar las zonas de alistamiento de carga, canales de acceso, servicios en general de las terminales, tecnología, personal capacitado, atención 24/7, entre otros.

## Referencias bibliográficas

- Autoridad del Canal de Panamá. (2013). *Informe Anual Panamá*. Ciudad de Panamá.
- Czinkota, M., Ronkainen, I., & Moffett, M. (2007). Negocios Internacionales . En M. Czinkota, I. Ronkainen, & M. Moffett, *Negocios Internacionales* (págs. 5,6). México: Thomson.
- Gaviria, A. H. ((s.f)). Ampliación del Canal: oportunidades para Colombia. *Revista de Logística*.
- Hernandez, F. (N.d). *Introducción a los negocios internacionales*. Tamaulipas.
- Malagón, Jhonatan. Fedesarrollo. (2014). *Impacto económico y social del puerto de Cartagena*. Bogotá.
- Organización Mundial De Comercio. (2013). *Informe sobre el comercio mundial 2013*. Ginebra.
- Procolombia (2012). *Perfil de logística desde Colombia hacia Panamá*. Bogotá.
- PROCOLOMBIA. (2015). *Informe de Exportaciones*. Bogotá.
- Sabonge, R., & Sanchez, R. (2009). *El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile.
- Zona Franca Parque Central . (2013). *Cartagena de Indias: Centro logístico y de negocios de Colombia y el Caribe*. Bogotá.

