



ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES PLATAFORMAS PORTUARIAS DE PANAMÁ: BALBOA, MANZANILLO Y CRISTOBAL

INFORME DE PASANTÍA A PANAMÁ

**Ana María Castaño Rivera
Mónica María Triana Correa**

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2014

ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES PLATAFORMAS PORTUARIAS DE PANAMÁ: BALBOA, MANZANILLO Y CRISTOBAL

INFORME DE PASANTIA A PANAMÁ

**Ana María Castaño Rivera
Mónica María Triana Correa**

Informe de pasantía presentado para optar al título de:
Profesional en Negocios Internacionales

Asesor (a):

Nombre del director(a) y título (Ph.D, MSc., Doctor, Químico, etc.)

Línea de Investigación:

Nombrar la línea de investigación en la que se enmarca el trabajo

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2014

Agradecimientos

Hoy queremos agradecer a Dios por haber sido nuestro guía y darnos la oportunidad de culminar con éxito una etapa más de nuestras vidas.

Agradecemos a nuestras familias por ser el apoyo incondicional y brindarnos la motivación para superarnos todos los días y ser mejores personas.

A la Institución Universitaria Esumer y a nuestros profesores por los conocimientos transmitidos durante todo el proceso del ciclo profesional.

Ana María Castaño Rivera
Mónica María Triana Correa

Resumen

El crecimiento panameño durante los últimos años se ha visto influenciado por la estabilidad, financiera, económica, política y social, que se ha logrado gracias al incremento en el comercio, el turismo y la prestación de servicios.

Este análisis está basado en tres de los puertos más importantes de Panamá que son Manzanillo, Balboa y Cristóbal, su conectividad y la implementación de plataformas logísticas, el papel que desempeñan los puertos en el crecimiento del sector servicios, sector turismo y el comercio en general ha dependido de la alta inversión privada en infraestructura, equipamientos, y operatividad para la prestación de un eficiente servicio en los puertos y con la creación de las zonas para las actividades logísticas como el empaque, embalaje, transporte, distribución, entre otras muchas actividades que acapare la gran demanda de comercio mundial que arriba a los puertos del país y que es de gran importancia para la interconexión continental que representan para el mundo. La transición de la República de Panamá ha sido metódica y cuidadosa, demostrándole al mundo que han sabido llevar una buena administración del canal latinoamericano más importante del mundo para los negocios internacionales.

Palabras clave: Logística, Plataformas continentales, Puertos, negocios internacionales, competitividad, infraestructura.

Abstract

Panama's growth during the last year has seen influenced by the stability financial, economic, politic and social, which it has accomplished thanking to the increase for the commercially, the tourism, and the services that they offered. This test is based on three of those ports most important of Panama such as Manzanillo, Balboa and Cristobal, their connectivity and implementation of logistics areas. Another important thing for those ports is the growth of services, tourism and commercially has generally relied on the high private investment in infrastructure, equipment, and operability to provide an efficient service at ports and creation of zones for logistics activities such as packing, packaging, transportation, distribution, and many other activities that monopolize the high demand for top global trade port the country and it is of great importance to the continental interconnection posed to the world. The transition for the Republic of Panama has been methodical and careful, showing to the world that they've all knowing how to care a decent administration for the Canal Latin-American most important on the world for International businesses.

Keywords: Logistics, continental shelves, ports, international business, competitiveness, infrastructure

Contenido

Resumen	VII
Abstract	VII
Introducción	1
1. Descripción del componente metodológico	3
1.1. Tema de estudio	3
1.2. Objeto de estudio.....	3
1.3. Planteamiento del problema.....	4
1.4. Objetivos.....	5
1.4.1. <i>Objetivo general</i>	5
1.4.2. <i>Objetivos específicos</i>	5
1.5. Justificación	6
2. Estado del arte	11
3. Desarrollo de la temática	17
4. Conclusiones y recomendaciones	23
4.1. Conclusiones.....	23
Referencias bibliográficas	25

Introducción

Con el presente informe se pretende dar a conocer el desarrollo que han tenido en los últimos años, tres de los principales puertos de Panamá los cuales son el Puerto de Cristóbal, Puerto Manzanillo y Puerto Balboa, la transformación de su infraestructura, los medios de transporte así como los equipos utilizados para el manejo de mercancías, la mano de obra, entre otras variables que complementan y que son en conjunto vitales para el desarrollo logístico y empresarial de la región.

Panamá posee una posición geográfica sobresaliente y favorecida para la actividad comercial y financiera, durante los últimos años se han realizado varias obras de inversión no solo a sus puertos sino a la construcción de un nuevo puerto, un centro de convenciones, el metro de panamá, entre otros. Panamá ha presentado un crecimiento acelerado y un desarrollo prometedor alrededor de los últimos años y todo esto gracias a la estabilidad financiera, económica, política y social que ha promovido su gobierno durante los últimos años basados en el comercio, el turismo y la prestación de servicios, así mismo la inversión extranjera que llega a su país cada vez es más grande gracias a su estabilidad económica la cual brinda una mayor confianza a la hora de invertir.

Los tres principales puertos de panamá han recibido millonarias inversiones para la mejora, adquisición e implementación de nuevos equipos así como de su infraestructura con el fin de lograr cambios para acondicionar los puertos, alrededor, en búsqueda de abrir nuevos espacios y eliminar las barreras y límites de espacio que en algún momento fueron un impedimento para el almacenamiento de una mayor cantidad de mercancías y que el día de hoy estos límites son aprovechados a favor del comercio para el almacenamiento de grandes cantidades de flujo de carga así como su distribución en el terreno portuario y el fácil acceso y movilización dentro de estos los han convertido en puertos más eficaces y competitivos.

Se pretende analizar cómo estos avances de infraestructura logística han logrado tener bajo control el flujo mundial de mercancías que entran y salen de estos puertos, así como su almacenamiento y la forma en la que son manejadas las cargas al entrar y salir del puerto por medio de los nuevos equipos que han adquirido y como han logrado darle

forma a la plataforma logística de panamá convirtiendo la región en una gran prestadora de servicios incluyendo servicios de medio de transporte, de mercancías y de personas con una gran capacidad de planificación y asistencia logística.

Con esta amplia renovación también se ofrece una amplia gama de servicios donde se ha buscado también la fidelización de los clientes principales que son la carga, donde se genera valor agregado como la agrupación y desagrupación, etiquetado, embalaje entre otros.

Las diferentes operaciones en los puertos están influidas por el conjunto de fluctuaciones en el tráfico marítimo, por esto mismo los puertos a tratar deben contar con diferentes servicios (transporte y distribución, entre otros servicios portuarios) que permitan el buen funcionamiento de la plataforma portuaria panameña, en el transcurso del informe se identificaran y se analizará las diferentes factores que permiten la eficacia y calidad del servicio portuaria prestado, adicionalmente se valorara los beneficios que posee panamá con su avanzada plataforma logística en ventaja a su ubicación geográfica que lo lleva a ser un país estratégico para el comercio internacional.

Panamá es un país, que además de poseer un canal Interoceánico cuenta logísticamente con puertos eficientes de alta competitividad en cuestión de tarifas, la conectividad que tienen el puerto de balboa, manzanillo y de Cristóbal con el mundo es tan amplia que son considerados puntos estratégicos para el comercio mundial, estos puertos cuentan con la presencia de las principales navieras y con más de 150 empresas dedicadas al transporte de carga.

El crecimiento de la actividad portuaria ha sido sobresaliente pasando de movilizar 587 mil contenedores en 1996 a movilizar alrededor de 6 millones de contenedores en el 2013, el movimiento de carga en los puertos de balboa, de Cristóbal y manzanillo, es una muestra del fortalecimiento del sector marítimo de panamá, el volumen de carga de tránsito y trasbordo ha desempeñado un papel trascendental en las operaciones logísticas que proporcionan un valor agregado y por ende un crecimiento constante.

1. Tema de estudio

El tema a estudiar es el crecimiento y desarrollo de tres de los principales puertos panameños: Balboa, Cristóbal y Manzanillo, durante los diez últimos años, se les ha invertido en tecnología e infraestructura llevando a estos puertos a ser plataformas logísticas innovadoras, se analizará como el crecimiento de las operaciones portuarias incentivan el comercio del país y de esta manera la economía panameña. La estructuración del proyecto se llevara a cabo con un profundo análisis sobre la historia y evolución del sistema logístico y portuario de Panamá, enfatizándose estrictamente en los puertos de Balboa, Manzanillo, y Cristóbal, se estudiara las principales problemáticas que amenazan la correcta ejecución de las operaciones, y se profundizara acerca del sector que más aporta al PIB del país, que está directamente relacionado con la eficiencia y operatividad de los 3 puertos a tratar.

1.1 Objeto de estudio

Llevar a cabo un análisis acerca de los tres de los puertos de Panamá que fueron visitados en la pasantía, los cuales son Balboa, Manzanillo y Cristóbal, para investigar y conocer su pasado, antecedentes, como fueron construidos y que actores intervinieron, así como conocer sus avances, inversiones estructurales y para el desarrollo logístico de estas grandes plataformas continentales y por ende el crecimiento de la región. Se conocerá esta información y más, gracias a las visitas realizadas a los puertos, observando sus sistemas de operación y manejo de la carga, llegada de los buques al puerto, manipulación de contenedores, entre otros, de esta manera, conoceremos que los hace tan eficientes y porque son puertos tan apetecidos para la interconexión y el flujo del comercio internacional.

1.2 Planteamiento del problema

Los puertos de Panamá son el principal eje de transporte y desarrollo logístico de la zona del Caribe, sin embargo el sector marítimo presenta problemáticas para cualquiera que desee operar en él, y este es el caso de los puertos de Balboa, Cristóbal y Manzanillo. Por su

naturaleza los océanos son inestables y su actividad es poco predecible, esta acción lleva a que los puertos se enfrenten a diversos factores que ponen en riesgo la eficiencia en sus operaciones, aspectos como el almacenamiento se han convertido en amenazas para la prestación de un servicio excelente, digno de estos 3 puertos, la alta demanda que se da en las zonas han llevado a que el alquiler de bodegas sea muy costoso, lo que provoca que muchos empresarios presidan de su actividad en los puertos de Balboa, Manzanillo y Cristóbal y prefieran almacenar su mercancía en puertos cercanos a estos, otra característica que afecta la estabilidad en la prestación del servicio es las demoras en los cargues y descargues de contenedores, debido a diversas razones, como el clima, los procesos de inspección, la asistencia de remolcadores, etc.

Las problemáticas mencionadas anteriormente son comunes en puertos con gran capacidad de carga y descarga, a pesar de que en Panamá se presenten este tipo de circunstancias, la eficiencia de las actividades logísticas es tan alta en comparación con otros puertos latinoamericanos, que se han logrado consolidar como un líder en operaciones portuarias, para Balboa, Manzanillo y Cristóbal, el centro de su mejoras debe estar enfocado en la creación de zonas logísticas que otorguen un valor agregado al servicio prestado, pues con la ampliación del canal se espera que más del 6% del comercio mundial se centre en estas áreas, lo que significa que los puertos cercanos a este deben contar con todo tipo de herramientas que mejoren la eficiencia de las operaciones y para que esto sea necesario los puertos deben invertir en áreas que faciliten el manejo de la carga.

A continuación se establecerán algunas preguntas que estructuran las situaciones a las que se enfrentan estos 3 puertos y que son pilares para el análisis que se presentará en el informe:

- ¿cuáles han sido las mejoras a nivel operativo y de infraestructura en los puertos de Balboa, Cristóbal y Manzanillo que han llevado al crecimiento del comercio de la zona en la que operan?
- ¿Qué estrategias pueden minimizar el tipo de problemáticas que presentan los puertos de Balboa, Cristóbal y Manzanillo que han afectado el nivel de servicio y la eficiencia de las operaciones?
- ¿Cuáles son los elementos que debe tener una plataforma logística moderna, y que no pueden faltar en ninguno de los 3 puertos en los que se enfoca este informe?
- ¿Cuál es el factor diferenciador de cada uno de los puertos que les genera ventaja competitiva sobre los demás de Latinoamérica?

- ¿Qué se espera que genere la ampliación del canal en los puertos de Balboa, Cristóbal y Manzanillo?
- ¿Cómo afecta la operación portuaria en Balboa, Manzanillo y Cristóbal al PIB del país y cuál es su participación en el sector servicios?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo general

Conocer más a fondo la trayectoria y los avances logísticos, tecnológicos y de desarrollo que han tenido a los largo de los últimos años los puertos de Balboa, Manzanillo y Colon en Panamá, estudiar sus procesos logísticos, así como su importancia para el comercio mundial de bienes y servicios, el valor agregado que ofrecen en sus servicios y por ende determinar cómo han logrado posicionarse como líderes de operaciones portuarias en Latinoamérica.

1.3.2 Objetivos específicos

- Identificar los elementos que permiten el funcionamiento de las plataformas portuarias de Cristóbal, Manzanillo y Balboa y las ventajas que le otorgan al comercio de la zona.
- Definir las mejoras que llevaran a cabo las entidades portuarias que fomentara la eficiencia de las operaciones y la prestación de un servicio óptimo y seguro
- Identificar las estrategias que tienen los puertos de Balboa, Manzanillo y Cristóbal que maximizan la aportación de valorar, el desarrollo económico y social de la región.
- Conocer la historia y evolución de los puertos de Balboa, Manzanillo y Cristóbal, identificando las variables que los llevaron a ser hoy en día plataformas logísticas desarrolladas.
- Investigar los planes a futuro para la implementación de zonas logísticas que permitirán dar un valor agregado a la carga que llega a los puertos de Balboa, Manzanillo y Cristóbal.

1.4 Justificación

1.4.1 Justificación

Justificación Teórica

El papel que desempeñan las plataformas portuarias en Panamá ha sido trascendental para el crecimiento económico durante los últimos 10 años, en este entorno portuario es característico la planificación, el cumplimiento de las regulaciones y normas de seguridad, la infraestructura progresiva y la prestación de un servicio óptimo y eficaz, estos aspectos en conjunto con la alta inversión privada en la región, han sido factores de posicionamiento que han permitido a los puertos de Balboa, Manzanillo, Cristóbal y Colon ser reconocidos a nivel mundial como plataformas logísticas desarrolladas.

Panamá es un país beneficiado por su posición geográfica, la convergencia con los océanos pacífico y atlántico, sitúan al país como un centro estratégico para el comercio mundial, por esta razón es indispensable que los puertos del país cuenten con todos los recursos necesarios para prestar un servicio óptimo. La eficiencia que han adquirido las principales terminales marítimas de Panamá se deben a la enorme conectividad, a la gran capacidad de carga (únicos puertos centroamericanos con capacidad de albergar buques con 12.600 contenedores), a la frecuencia de servicios prestados por las principales navieras del mundo, sin dejar a un lado la prestación de un servicio óptimo en los procesos de cargue, descargue y almacenamiento de la carga.

El Canal de Panamá desempeña un papel crucial en el desarrollo de las plataformas logísticas, con la ampliación que se estima termine en el 2015, el cambio en los patrones comerciales será significativo, al ingresar buques con mayor capacidad, puertos como Balboa, Cristóbal, Manzanillo y Colon deberán implementar estrategias que generen valor agregado al servicio prestado, ya que muchos de los buques que atravesaran el canal, tocaran puertos panameños y es indispensable mejoras en la oferta de servicios prestados, por el incremento en la demanda de trasbordos, almacenamiento, cargues y descargues. De igual forma es necesaria la creación de zonas y centros logísticos que presten actividades de distribución, etiquetado y empaque.

Como negociadores internacionales debemos conocer la situación económica y comercial de los países con los que desarrollamos tratados y nos relacionamos frecuentemente, Panamá

Ana María Castaño Rivera
Mónica María Triana Correa

Institución Universitaria Esumer

dispone de una posición geo-estratégica que lo convierte en uno de los centro logísticos de mayor nivel en el mundo, las actividades de transporte internacional a través del canal representan el 5% del comercio exterior del mundo, las oportunidades que nos ofrece Panamá en nuestro campo laboral, son muy amplias con importantes oportunidades de negocios en empresas de todo el mundo.

Justificación Social

El gobierno nacional de la Republica Panameña tiene como objetivo central la erradicación de la pobreza mediante el crecimiento económico, implementando inversiones sociales se planea el aumento de la riqueza nacional para una mejor distribución de ella y así poder ofrecer a la población una mejor educación, salud y calidad de vida.

Panamá es uno de los países latinoamericanos que muestra los mayores desequilibrios en la concentración de la riqueza, de los niveles de educación, salud y de las capacidades que tienen los diferentes grupos de la sociedad para mejorar sus niveles de vida. A pesar de ser un país con tantos recursos, posicionado estratégicamente, tiene una distribución muy desigual del ingreso. Las provincias con mayores niveles de desigualdad en el país son Bocas del Toro, Panamá y Colón, concentrándose en Colon el 10% de la pobreza extrema del país.

La pobreza en un porcentaje grande de la población panameña no es conveniente ni para sus habitantes ni para la inversión extranjera y las empresas que están radicadas allí, ya que no habría capacidad de compra, aumentaría la violencia, los robos y por ende las empresas se sentirían más inseguras al estar ubicadas allí. Es por esto que las empresas que deseen radicarse en Panamá deben contratar al menos cinco empleados de nacionalidad panameña, esto con el fin de fomentar el empleo para contribuir a la economía y al desarrollo profesional de los ciudadanos del país.

La Zona Libre de Colón cuenta con el acceso de una diversidad de rutas marítimos y una frecuencia de transportes que la convierten en un lugar privilegiado para el comercio Internacional. Más de 1,600 empresas usan las instalaciones y servicios que brinda la Zona Libre de Colón para importar, almacenar, ensamblar, reempacar y reexportar una amplia gama de productos, siendo está considerado como la gran vitrina comercial del continente americano. Aun así es notorio que el desarrollo de la ciudad aún no está completo, sobre todo en la zona de Colón, donde es evidente la pobreza y la inseguridad y cuesta creer que en esta zona sus transacciones comerciales o movimiento comercial anual generan US\$16,160 millones en importaciones y reexportaciones, y solo esta zona aporta el 9% al producto interno bruto del país, siendo el segundo mejor negocio después del canal interoceánico; dentro del área se

encuentran establecidas y representadas prestigiosas empresas como: Sony Corporation, LG Electronics Panama, Samsung Electronics Panama, Bristol Laboratories, May's Zona Libre, Pioneer Int'l Latin America, entre muchas otras, sin embargo es evidente la falta de salubridad, de seguridad, mostrando el desempleo y la pobreza extrema de esta región del país, que es acosada por la mala calidad de vida, con difícil acceso al agua potable y el saneamiento, además de las malas condiciones de las infraestructuras de las casas y edificios donde se pueden notar las grietas y que aún son habitadas por los panameños.

Justificación Personal

Es evidente que la República de Panamá es una conexión mundial no solo para el comercio sino que por su condición es también un gran centro para el turismo, es un país rico en cultura, arquitectura, vegetación, artesanías que son la razón de ser de su gente trabajadora, es una ciudad cosmopolita, siendo un gran eje del comercio mundial allí se encuentran más de 100 bancos que facilitan y hacen posibles todas las transacciones comerciales, de igual manera, es el cielo para las compras sobre todo de los turistas quienes pueden disfrutar de los beneficios que otorga la zona libre de colon, la cual es la segunda zona franca más grande del mundo y la más grande en nuestro continente, aun así, sus habitantes también pueden disfrutar del comercio gracias a los grandes y completos centros comerciales que albergan tiendas de grandes descuentos y a precios muy bajos.

Existe un alto índice de habitantes de otras nacionalidades que habitan en Panamá, en el cual se indican las inversiones que estos realizan a largo plazo allí, lo cual indica que hacen parte de su sociedad y lo seguirán siendo durante los próximos años, entre estos se encuentran estadounidenses, europeos, asiáticos y gente de otras nacionalidades latinoamericanas, especialmente jubilados que desean hacer una nueva vida de descanso en este país, el cual ha sido considerado como un asilo seguro donde hay gran estabilidad económica, es más asequible considerando los precios bajos de los productos de la canasta familiar y del resto de los productos en general.

El tipo de mercancía que cruza a través del canal hace de Panamá una de las plataformas de comercio más grandes del mundo, ya que no es solo su conexión entre el Atlántico y el Pacífico por medio del canal sino el tipo de mercancía que lo cruza. Así mismo ha tenido un gran desarrollo como centro de eventos internacionales identificándolo como una gran oportunidad de negocios para el sector privado y para el turismo produciendo eventos de alta calidad como conciertos y festivales. Considerando el crecimiento que este país ha tenido en los últimos años, es indiscutible que se ha venido consolidando como el centro de negocios de la región y

que la firma de un TLC con nuestro país Colombia, contraería grandes beneficios para la industria colombiana.

2. Estado del arte

“Zonas logísticas, el gran reto para el desarrollo de panamá”, es un artículo del editor Wilfredo Jordan S. Publicado en el diario La Prensa de la ciudad de Panamá, el 31 de enero del 2012. En este artículo el Doctor Wilfredo expone la importancia de desarrollar zonas logísticas para establecer centros que le permitan dar un valor agregado a la carga en los puertos panameños, en este artículo se explica la razón de crear zonas que permitan la etiqueta de mercancías, el ensamble de equipos y el empaque de productos, es indispensable que el puerto de Balboa de el paso a la creación de zonas logísticas, ya que si no se invierte en este tipo de aspectos, este puerto continuaran siendo solo lugares de trasbordo de carga, perdiendo la oportunidad de captar ingresos y generar empleos. El autor hace un breve análisis acerca de la situación logística de panamá enfatizando que la ampliación del canal de panamá permitirá la operación de buques cada vez más grandes en las costas de américa latina, la restructuración de las redes logísticas portuarias son elementos que hacen llamar la atención sobre la urgencia de invertir más en la operatividad y la infraestructura.

“Panamá debe definir estrategia logística” es un artículo presentado en el Diario La Prensa de la ciudad de Panamá, por el editor Wilfredo Jordan el 3 de abril del año 2012. En este apartado el escritor insiste en que Panamá debe definir una estrategia que le permita sacar provecho a los activos logísticos que posee el país como son los puertos, el canal y el ferrocarril. Su argumento está basado según el pensamiento de muchos analistas internacionales que afirman que es necesario llevar a cabo una conexión de los activos logísticos mencionados anteriormente para utilizarlos en el transporte de carga y el desarrollo de áreas logísticas, el autor expone que a pesar de que se poseen los recursos, estos no están conectados de manera coordinada. Como en el artículo anterior: “Zonas logísticas, el gran reto para el desarrollo de panamá”, el autor replantea su idea por crear centros logísticos donde se establezcan empresas que brinden servicios en la cadena de suministros, logrando la generación de valor al producto, recalca el éxito de la zona logística del atlántico y la importancia de invertir en centros logísticos en el pacifico, especialmente cerca del puerto de

Balboa, pues pese a su gran desarrollo es necesario la implementación de uno que fomente la generación de ingresos y el incremento de empleos.

“Los puertos y su gran potencial de desarrollo” es un artículo de la revista En exclusiva del Banco General de Panamá, publicado en el mes de Junio del año 2010, escrito por el Señor Mauricio Rodríguez Gómez, gerente de Investigación y análisis económico en INDESA, donde sustenta que el sector portuario es uno de los mayores contribuyentes del crecimiento económico de Panamá, este crecimiento es gracias al acceso de recursos privados que otorgaron concesiones a los principales puertos de Panamá, incluyendo los puertos de Balboa, Manzanillo y Cristóbal. El enfoque internacional ha llevado a que estos puertos desarrollen una infraestructura de talla Mundial, lo que ha permitido a este sector portuario engranar perfectamente en el dinámico sector logístico panameño. El autor también plantea que Panamá es un centro logístico de talla mundial, gracias a que allí confluye una completa infraestructura de transporte interconectado mediante ferrocarril, carreteras de doble calzada y por supuesto puertos como Balboa, Manzanillo y Cristóbal capaces de atender buques de cualquier tamaño, buques que por sus dimensiones no pueden transitar actualmente por el canal de Panamá, Mauricio Rodríguez finaliza su editorial mencionando que a pesar de que los puertos de Panamá sean pequeños en comparación con los principales del mundo, no debe ser interpretado como una debilidad, sino como una oportunidad, pues estos grandes puertos deben servir de inspiración para que inversionistas privados miren a Panamá como un centro logístico de clase mundial.

“La ineficiencia de los Puertos limita las exportaciones Latinoamericanas”, es un artículo del Periódico Expansión de España, publicado por el escritor Gustavo Arias Retana el 5 de mayo del año 2014. En este artículo el autor expone que las faltas de políticas a largo plazo y la poca coordinación entre los sectores públicos y privado, convierten a los puertos Latinoamericanos en un “cuello de botella” para el crecimiento sin embargo, él argumenta que Panamá es la excepción, ya que es el único país centroamericano que ha logrado colocarse entre los más competitivos en infraestructura portuaria del mundo. Ocupando el puesto número 6. Los panameños tienen un sistema portuario, en donde las terminales son todas privadas, lo que ha conllevado al incremento de la inversión y la competencia. La ventaja que posee los puertos de Panamá principalmente Balboa, Cristóbal y Manzanillo es que son administrados por el sector privado, haciéndose un mejor uso de los recursos, poseen un alto desarrollo logístico y las entidades que lo administran tienen visiones a largo plazo.

“Puertos Panameños crecen 6.9% en TEUS entre enero y marzo del 2014” es una Edición del Periódico La Prensa de Panamá, publicado en la revista Mundo Marítimo el 5 de mayo del año 2014. En este artículo se expone que el sistema Portuario de Panamá registro un crecimiento del 6.9% con respecto al mismo periodo del año pasado, se enfatiza que los puertos de Balboa, Cristóbal, Manzanillo y Colon movilizaron un millón 643 mil TEUS (un TEU es igual a un contenedor de 20 pies) comparado con el mismo periodo del año anterior son 105 mil 745 contenedores más, a pesar de ser un cifra positiva, los analistas argumentan que el sector portuario panameño ha perdido el impulso observado en el año 2011, la principal razón de la decaída del sector son las constantes huelgas de los trabajadores que laboran en las terminales, otra razón es la implementación de un sistema tecnológico en el año 2013 que prometía agilizar las operaciones del puerto de Balboa, pero contrariamente termino paralizando todas las operaciones del puerto. Estas paralizaciones en los puertos de Balboa, Cristóbal y Manzanillo han generado desconfianza a los exportadores, pues prefieren no parar su carga en Panamá para no obtener perdida de costos y tiempo.

“CRISTOBAL, en el umbral del liderazgo portuario” es una noticia expuesta por la compañía Panamá Ports Company, empresa encargada de la administración de dos de los principales puertos de Panamá: el puerto de Balboa en el pacifico y el puerto de Cristóbal en el Atlántico. En este texto informativo se relata un poco la historia sobre la creación del Puerto de Cristóbal, el cual en sus inicios poseía muelles hechos a mano y armados con madera, estos muelles datan aproximadamente del año 1851 y 146 años después Panama Ports Company empezó el procesos de transformación del muelle, para adecuarlo a las necesidades del comercio mundial, es decir el transporte de contenedores. Esta expansión del muelle logro la ampliación del puerto de Cristóbal obteniendo una capacidad instalada de 1.5 millones de TEUS. Adicionalmente a los logros ya obtenidos con la transformación del puerto se enfatizan en nuevos proyectos como un nuevo patio para el manejo de carga general en el muelle 16, la construcción de una galera para almacenar la carga que no se puede mojar, entre otros aspectos que deben realizarse para ofrecer un mejor servicio y contrarrestar el aumento de la demanda.

“Puertos Panameños crecen 14.4%” Es una edición del Periódico La Estrella de Panamá, publicado en la revista Mundo Marítimo el 19 de mayo del 2014. En este artículo se expone que según la AMP (Autoridad Marítima De Panamá) los 3 primeros meses del año se movilizaron

1.6 millones de contenedores TEUs, superior a las 988 mil contenedores movilizados en igual periodo de 2013, el informe de la AMP reveló también el aumento de otras actividades del sector como el movimiento de vehículos en los puertos, el argumento que se dio, frente al incremento presentado, fue que el sistema de carga de los puertos panameños se consolidó como uno de los sectores más dinámicos y con mayor proyección de la economía panameña.

“Canal de Panamá obliga a mejorar sistemas portuarios de la región” es un artículo publicado en la revista Summa+ de Argentina el 2 de mayo del 2014, editado por Angélica Zamora. Donde se expone que la ampliación del canal de Panamá no es solo una mega-obra de ingeniería, sino que es un desafío para la región, se argumenta que la nueva dinámica comercial y logística que generara la ampliación del canal, en conjunto con la llegada de buques de mayor capacidad, ejercerán presión sobre la redes de transporte, los gobiernos y operadores portuarios, para modernizar la infraestructura, aumentar la capacidad y mejorar el servicio. Para el caso de los puertos panameños (Balboa, Cristóbal, Manzanillo y Colon) y el de Caicedo en República Dominicana, se observa que son los únicos puertos de la región con capacidad de albergar buques con 12.600 contenedores (post-panamá), estos puertos también son los únicos en ofrecer servicios directos desde Asia, lo que les genera una ventaja comparativa sobre los demás puertos de Centroamérica.

“Panamá, la reinención permanente” es un artículo del escritor José Meléndez, publicado en el Diario El País de España el 16 de Junio del 2013, en él se expone que el país es una plataforma clave para la inversión y la logística, el autor explica que Panamá es más que un Canal y una Zona libre para el comercio, más que un centro bancario internacional, que un punto neurálgico de servicios mundiales, más que un puerto para el abanderamiento de barcos de múltiples origen, él afirma que Panamá es ante todo una posición geográfica: una bisagra multifuncional, su posición geográfica se constituye en la mejor ventaja competitiva. Panamá también destacó el autor, se encuentra conectado con cinco cables submarinos y transoceánicos de fibra óptica, esto complementa la conectividad aérea y portuaria que el país ofrece como plataforma logística, recalcando que es el país mejor conectado por vía marítima en América Latina y el Caribe según las Naciones Unidas, la inversión privada y la especialización del sector servicios han llevado a Panamá a ser el país con mayor crecimiento en América Latina.

“Más sectores aportan PIB Panameño” es un artículo Publicado en el Diario La estrella de Panamá, divulgado el 1 de Noviembre del 2012, donde se sustenta el aumento en la diversificación de los sectores que más le aportan valor a la economía panameña, los datos expuestos en el artículo fueron presentados por el Ministro de Economía y Finanzas, Frank de Lima, el funcionario destacó que los 4 sectores que mayor peso tienen en el PIB, eran el de transporte y comunicaciones, intermediación Financiera, comercio y Zona libre de Colon, estos sectores en conjunto representan el 75%, sin embargo durante el siguiente periodo se generó una disminución en el porcentaje de aportación de estos sectores en el PIB debido al crecimiento que tuvieron los sectores de construcción y turismo. A pesar de las ventajas otorgadas por estos sectores, Panamá debe de invertir en la Educación, pues es un sector que no presenta mejoras, sino que por el contrario demuestra decrecimiento.

“No habría espacio para expansión del puerto de Balboa” es un artículo presentado en el Diario Panamaamerica, publicado el 11 de octubre de 2013, donde se exponen la opinión del administrador del Canal y el jefe corporativo de la PPC. Acerca de la ampliación del puerto de Balboa, el administrador del Canal de Panamá Jorge Quijano afirma que los terrenos en la zona de Corozal fueron comprados por 89 millones de dólares y que no está dispuesto a cederlo a la empresa administradora del puerto del pacífico (Panama Ports Company) para su expansión, sin embargo la posición del jefe de asuntos corporativos de la PPC Rommel Troetsch fue de oposición, pues él afirma que todos los operadores portuarios han tenido la necesidad de expandirse más allá de su concesión original, por lo que el estado ha otorgado tierras adicionales. La contrariedad entre estos dos expertos, pone en riesgo un factor central de la economía panameña, ambos defienden sus puntos de vista, pero lo cierto es que sin la ampliación del puerto de Balboa, los servicios no podrán otorgarse efectivamente considerando el aumento de la demanda que se ha observado durante los últimos periodos.

“Crece inversión Portuaria en Panamá” es un artículo publicado en el Diario Panamaamerica, divulgado el 2 de enero del 2013, en este artículo se menciona la inversión que planea hacer la empresa Panama Ports Company en su puerto del Atlántico: Cristóbal, Rommel Troetsch jefe corporativo de la empresa expresa que se está modernizando el puerto, especialmente en la estructura del muelle 9 donde se instalaron 4 grúas pórticos tamaño Panamax, acompañadas de 12 grúas pórticos de patio y 40 tractores remolques, la inversión que realizan en su infraestructura portuaria tiene un valor de 90 millones de dólares. La razón de las adecuaciones es por el aumento en la clientela y los volúmenes de carga.

“Puertos de Panamá, líderes en movimiento de carga” es un artículo del editor Wilfredo Jordan S. Publicado en el diario La Prensa de Panamá el 12 de diciembre del 2012, donde explica el desempeño que han tenido los Puertos de Balboa y Colon frente a los demás puertos Latinoamericanos, estos dos puertos de Panamá ocupan el primero y segundo lugar en el ranking de volumen de carga movida, el crecimiento que han tenido los puertos se debe a las inversiones realizadas durante los últimos años que superan los 5 millones de dólares, el autor explica a Panamá como un líder en la cantidad de máquinas instaladas, superando el de toda la región. En el artículo también se recalca la opinión de varios expertos que manifiestan que el crecimiento en los puertos dinamiza la economía con la generación de empleos y otros servicios conexos al comercio, como el transporte de carga terrestre y el de combustible.

“Panamá: Puerto Manzanillo, de primer mundo” es un artículo de la revista Mercados & Tendencias, elaborado por su grupo de redacción encabezado por Boris Ríos, publicado el 22 de abril del 2013, donde se expone el movimiento de carga del puerto de Manzanillo como un factor de productividad, el cual oscila entre 26 a 28 contenedores por hora, este aspecto lo ha llevado a posicionarse como uno de las terminales más productivas de la región, en el artículo se redacta un poco la historia del puerto de Manzanillo, el cual en sus inicios era una instalación de almacenamiento y centro de distribución de vehículos hasta que en 1993 es transformado en una instalación portuaria de clase mundial dedicada a las operaciones de trasbordo, entre las principales funciones otorgadas por el personal de la terminal, encontramos ofrecer servicios portuarios a la líneas navieras que transitan a través del canal. El puerto cuenta con la gran ventaja de tener acceso directo a la Zona Libre de Colon, la inversión que se le ha hecho a la terminal ha permitido la construcción de más muelles, instalación de más grúas porticas súper post panamax, construcción de nuevas áreas para almacenaje, entre otras modificaciones que permiten dar la prestación de un servicio óptimo y oportuno.

3. Desarrollo de la temática

Los puertos son parte de la cadena de transporte internacional y el comercio mundial, anteriormente la tendencia era que la administración de los puertos fuera por el gobierno de la localidad, sin embargo los últimos años esta administración ha sido concedida a empresas privadas y este es el caso de los puertos de Balboa, Manzanillo y Cristóbal, el desarrollo en estos puertos se ha debido a la alta inversión privada, llevando a estos, a ser hoy plataformas logísticas que estimulan el comercio y la economía de la Zona. Los puertos de Panamá son sitios especializados en sistemas de producción, comercialización, logística y transporte internacional, las terminales de Balboa, Manzanillo y Cristóbal desempeñan un papel trascendental en la cadena de transporte, pues la eficiencia de sus operaciones, fomenta el crecimiento del comercio, la alta conectividad con demás terminales del mundo lo hacen un centro estratégico para los negocios, y la presencia de las mejores navieras del mundo le dan la opción al comprador de elegir quien preste un mejor servicio.

La eficiencia en los puertos puede deberse a diversas razones, algunos de los factores externos que pueden afectar la operatividad y la competitividad son los cambios ambientales, las problemáticas en la administración, la competencia, la alta demanda y la poca oferta, entre otros, a continuación se presenta una imagen que grafica mejor lo planteado:



Para el caso de los puertos de Panamá, muchos de estos factores han sido superados, principalmente por la inversión en infraestructura y mano de obra, recalcando que los puertos que se encuentran administrados de manera privada, mejoran su competitividad, no poseen problemáticas burocráticas u otros afines al estado

Una de las ventajas competitivas que poseen los puertos de Balboa, Manzanillo y Cristóbal, son contar con tecnología especializada que permite que se desarrollen procesos de intercambio Modal, la gestión logística brindada por estos puertos permite obtener gran operatividad en el manejo de contenedores, buques y vehículos.

Dentro de la historia portuaria de Panamá encontramos que el crecimiento y desarrollo que han obtenido los 3 puertos a tratar en este informe ha sido insólito, basta solo con analizar un poco acerca de sus precedentes para darnos cuenta de la evolución tan marcada que han desarrollado

El puerto de Balboa tiene sus orígenes en el antiguo puerto francés de la Boca, al iniciar los trabajos del canal, los norteamericanos implementaron una gran actividad en los puertos,

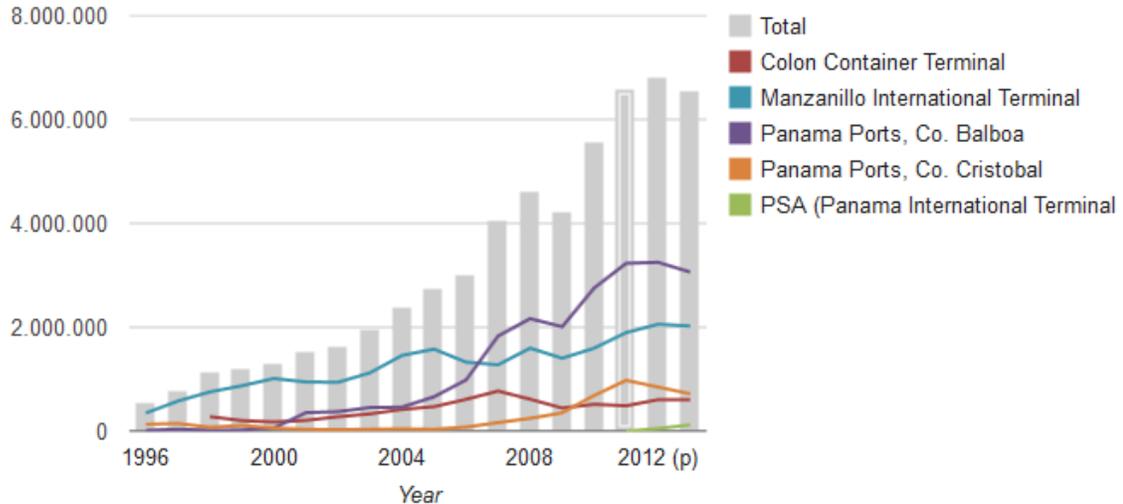
transformando el puerto de la Boca, en un enorme centro logístico que desde 1909 sería conocido como el puerto de Balboa, el papel que desempeñó la terminal en ese periodo fue trascendental para el comercio marítimo en el Pacífico, a partir de ese momento las inversiones y mejoras en el puerto han incrementado su competitividad, llevando a este puerto a tener el 30% del mercado de carga que se moviliza en los puertos panameños. En la actualidad la terminal de Balboa se encuentra administrada por la empresa Panamá Ports Company, miembro del grupo Hutchinson Port Holding

El puerto de Cristóbal tiene más de un siglo de estar operando comercialmente, en sus inicios los primeros muelles fueron construidos en madera, el puerto era utilizado para el descargue de materiales para la construcción del ferrocarril transistmico, tiempo después el puerto fue reconstruido por los franceses en Colon, convirtiéndose en el actual puerto de Cristóbal, en 1997 Panamá Ports Company adquirió la administración del puerto, adecuándolo a las necesidades del comercio mundial, convirtiendo el puerto en una terminal para la recepción de carga en contenedores, el Puerto de Cristóbal posee un gran potencial gracias a su accesibilidad al canal de Panamá y a rutas marítimas, los programas de expansión, la inversión y la mano de obra son factores cruciales que permitirán desempeñar mejores servicios ante los altos volúmenes de carga que se generaran con la ampliación del canal.

Manzanillo International Terminal inicio operaciones en el año 1995, en sus inicios el puerto era utilizado como un área de almacenamiento y distribución de vehículos, pero con la llegada de la multinacional SSA Marine, el área fue transformada en la terminal de contenedores que funciona hasta el día de hoy, con más de 1600 metros de muelle, equipado con grúas porticas y sistemas informáticos de alta gama para la administración.

La gran trayectoria que han tenido los puertos de Balboa, Manzanillo y Cristóbal ha promovido el desarrollo y la competitividad del sector servicios, la eficiencia en las operaciones portuarias generan un valor agregado y un factor diferenciador sobre los demás puertos de la región, sin mencionar que estos puertos son los únicos en Centroamérica que tienen la capacidad de albergar buques de gran capacidad como los post-panamax, el incremento en la demanda ha permitido que los puertos se proyecten y busquen maneras de expandirse, la inversión que se ha generado para el mejoramiento en la infraestructura y operatividad ha fomentado la prestación de un servicio especializado, logrando un crecimiento sistemático para la economía del país

A continuación se presenta una gráfica de los movimientos de contenedores de los principales puertos de Panamá durante los últimos 16 años



Fuente : Georgia Tech Panama, Logistic Innovation and Research Center based on information from the Panama Maritime Authority

Según la gráfica se puede deducir que el puerto que más incremento ha tenido en el movimiento de contenedores ha sido el de Balboa pasando de mover alrededor de 17.000 contenedores en el año 1996 a mover 3 millones de contenedores en el 2012, en segundo lugar se aprecia el puerto de Manzanillo que aunque en sus inicios era el puerto con más movimiento de contenedores (alrededor de 320.000 en 1996) en el 2012 registro el movimiento de alrededor de 2 millones en el 2012, un millón por debajo del puerto de Balboa, en tercer lugar se encuentra el puerto de Cristóbal con una diferencia de 150 mil contenedores en 1996 a 950 mil contenedores movilizados en el 2012. El incremento en la movilización de contenedores en los 3 puertos se ha debido a la alta inversión en infraestructura y mano de obra, la ampliación de los puertos desde sus inicios ha permitido la recepción de buques con mayor capacidad de carga, ofreciendo servicios óptimos, y tolerando el incremento en la demanda.

Panamá ha logrado ser líder en operaciones portuarias de toda América Latina, y es por ello que se han implementado plataformas cerca de los puertos donde se puedan llevar a cabo nuevos procesos que le brinden un valor agregado a la carga que está ubicada en los puertos. Esto viene siendo posible gracias a los terrenos disponibles en áreas cerca a estas zonas de los puertos, sobretodo en la zona del pacifico para así poder disminuir los costos del

transporte de carga. El puerto de Manzanillo ha sido uno de los que ya han implementado estas zonas logísticas y allí se albergan empresas como Caterpillar, donde los equipos son reparados para luego hacer su correspondiente redistribución por toda la región. Es conveniente para Panamá establecer más centros logísticos cerca de los puertos, sobretodo en el Pacífico, ya que muchas empresas del mundo llegan a Panamá con el deseo de establecer sedes allí cerca de los puertos con el fin de disminuir costos y tener una posición estratégica para sus productos y/o servicios, también es importante ya que es limitante con Asia y es de allí donde viene y se maquila a un bajo costo de mano de obra, así como uno de sus principales clientes. Por ellos es de gran ventaja para Panamá y para el resto del mundo que en el Pacífico existan zonas logísticas donde se pueda etiquetar mercancía, seleccionar y envasar, ensamblar equipos o empacar productos, generando mayores beneficios en ingresos y empleos para el país.

Las plataformas logísticas deben contener el equipo necesario para el funcionamiento de estas actividades con los servicios vehiculares y de personas que estén completamente capacitadas para ayudar en estas tareas, a este estímulo de la actividad logística se deben sumar la competitividad de la región en cuanto al transporte, a sus carreteras, puertos, aeropuertos y el transporte férreo, de esta forma se determinara la eficiencia para el traslado logístico de la carga desde el puerto hasta las zonas logísticas, ofreciendo mayor respaldo y calidad a sus clientes.

Dentro del plan nacional de la República de Panamá para la transformación de las zonas logísticas han sido identificadas algunos núcleos potenciales que con la ayuda de una importante inversión servirán para el crecimiento de la región, entre estas esta la interconexión vial entre la autopista Panamá-Colón hasta los puertos, mejorar la infraestructura entre los puertos y ampliar la zona libre de Colón, así como la expansión del corredor norte hasta el aeropuerto internacional de Tocumen; con esto se busca que los puertos, aeropuertos, carreteras, zonas logísticas, estén integradas en una sola estructura abierta. El gobierno desea implementar un Hub logístico lo cual es equivalente a un plan logístico que este interconectado como uno solo para el estudio y descubrimiento de los cuellos de botella que puedan estar afectando esta nueva plataforma, con el fin de ofrecer un mejor servicio que beneficie a los panameños y a los extranjeros.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

Panamá es la conexión para el comercio más grande de América Latina, es allí donde atracan miles de barcos con toneladas de mercancías todas las semanas para países de ambos océanos Atlántico y Pacífico.

Los puertos que tienen establecidas zonas para la realización de las actividades logísticas tienen mayores ventajas competitivas que otros puertos que no incorporan estas zonas y son autónomos e indiferentes al desempeño de cadena logística y su forma de producir, transportar, entre otros.

Todos los proyectos planeados y ya puestos en marcha, le darán mayor importancia y destacaran la trascendencia que ha tenido esta región del continente, gracias a su transformación y avances en materia logística.

Todas las actividades de la cadena de suministros deben ser planeadas con el fin de generar mayores ingresos a la economía del país y así ofrecer un mejor servicio logístico a todos los clientes que utilizan sus puertos y zonas de actividades logísticas como un trampolín para el comercio exterior.

El objetivo principal para el desarrollo de las plataformas logísticas deberá ser la atención inmediata de aquellos obstáculos que impiden el crecimiento y la competitividad del país.

La buena distribución de los ingresos nacionales puede ayudar a mejorar la calidad de vida de miles de panameños que se encuentran en situación de pobreza, reforzar la seguridad del país para atraer más inversión extranjera, tomando iniciativas para la creación de obras de forma sostenible que no tengan mayor impacto sobre el medio ambiente.

Referencias bibliográficas

Jordan Wilfredo (2012). Zonas Logísticas, el gran reto para el desarrollo de Panamá. Diario La Prensa Panamá. Obtenido de:

<http://www.prensa.com/impreso/economia/zonas-logisticas-el-gran-reto-para-el-desarrollo-de-panama/61393>

Jordan Wilfredo (2012). Panamá debe definir estrategia logística. Diario La Prensa de Panamá. Obtenido de:

<http://www.prensa.com/impreso/economia/panama-debe-definir-estrategia-logistica/81365>

Rodrigo Gómez Mauricio (2011). Los puertos y su gran potencial de desarrollo. Revista En exclusiva, banco general panameño. Obtenido de:

<https://www.bgeneral.com/Revista/articulos/2011/2011-06/Puertos.asp>

Arias Retana Gustavo (2014). La ineficiencia de los puertos limita las exportaciones latinoamericanas. Diario Expansión. Obtenido de:

<http://www.expansion.com/2014/05/04/latinoamerica/1399238628.html>

Puertos Panameños crecen 6.9% TEU's entre enero y marzo (2014). Revista Mundo Marítimo de Chile. Obtenido de:

<http://www.mundomaritimo.cl/noticias/puertos-panamenos-crecen-69-en-teus-entre-enero-y-marzo>

Cristóbal, en el umbral del liderazgo portuario. Panamá Ports Company. Obtenido de:

http://www.ppc.com.pa/cristobal_es.php

Puertos Panameños crecen 14.4% (2014), autoridad marítima de Panamá. Revista Mundo Marítimo. Obtenido de:

<http://www.mundomaritimo.cl/noticias/puertos-panamenos-crecen-144>

Zamora Angélica (2014). Canal de Panamá obliga a mejorar sistemas Portuarios de la región. Revista Summa. Obtenido de:

<http://www.revistasumma.com/edicion-impres/edicion-240/48169-canal-de-panama-obliga-a-mejorar-sistemas-portuarios-de-la-region.html>

Meléndez José (2013). Panamá, la reinención permanente. Diario El País de España.

Obtenido de:

http://economia.elpais.com/economia/2013/06/14/actualidad/1371237367_603824.html

Más sectores aportan PIB Panameño (2012). Diario La estrella de Panamá. Obtenido de:

<http://www.laestrella.com.pa/online/impreso/2012/11/01/mas-sectores-aportan-al-pib-del-pais.asp>

No habría espacio para la expansión del puerto de Balboa (2013). Central América Data.

Obtenido de:

http://www.centralamericadata.com/es/article/home/No_habra_espacio_para_expansin_de_Puerto_de_Balboa

Crece inversión portuaria en Panamá (2013). Central América Data. Obtenido de:

http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Crece_inversin_portuaria_en_Panam

Puertos de Panamá líderes en movimiento de carga (2012). Central América Data. Obtenido de:

http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Puertos_de_Panam_lideres_en_movimiento_de_carga

Ríos Boris (2013). Panamá: Puerto Manzanillo, de primer mundo. Revista Mercados & Tendencias. Obtenido de:

<http://revistamyt.com/2013/04/panama-puerto-manzanillo-de-primer-mundo/>

Los puertos de Balboa y Cristóbal. Portal: Somos Panamá. Obtenido de:

<http://www.somospanama.com/canal/puertos.php>

Balboa, Puerto líder en Latinoamérica. Panama Ports Company. Obtenido de:

http://www.ppc.com.pa/balboa_es.php

Manzanillo International Terminal. Obtenido de:

<http://www3.mitpan.com/index.php/quienes-somos/historia>

Panama debe desarrollar zonas logísticas. Colombianos Panama. Obtenido de:

<http://www.colombianospanama.com/articulos-colombianos-en-panama/panama-debe-desarrollar-zonas-logisticas.html>

Panama desarrolla su plataforma logística. Las plataformas logísticas como variables de desarrollo marítimo portuario. Obtenido de:

<http://plataformalogisticapma.bligoo.com/panama-desarrolla-su-plataforma-logistica#.U49w7vI5NqV>

Wilfredo Jordan. Zonas logísticas el gran reto para el desarrollo de Panamá. Obtenido de:

<http://www.prensa.com/impreso/economia/zonas-logisticas-el-gran-reto-para-el-desarrollo-de-panama/6139>

