

**IMPACTO DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ EN LOS COSTOS DE LA
IMPORTACIÓN DE FOSFATO DESDE CHINA HASTA COLOMBIA**

KATERYNE OLAYA OCAMPO

CARLOS ANDRÉS MESA FLÓREZ

**INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ESUMER
FACULTAD DE ESTUDIOS INTERNACIONALES
MEDELLÍN, COLOMBIA**

2015

**IMPACTO DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ EN LOS COSTOS DE LA
IMPORTACIÓN DE FOSFATO DESDE CHINA HASTA COLOMBIA**

KATERYNE OLAYA OCAMPO

CARLOS ANDRÉS MESA FLÓREZ

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

**Línea de Investigación:
Logística y Gestión de Cadena de Abastecimiento**

**Asesora:
Mg. LISBETH K. DUARTE HERRERA**

**INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA ESUMER
FACULTAD DE ESTUDIOS INTERNACIONALES
MEDELLÍN, COLOMBIA**

2015

CONTENIDO

	Pág.
1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO	8
1.1. Antecedentes:	8
1.1.1. Estado del Arte:	9
1.2. Planteamiento del problema:	10
1.2.1. Formulación del problema:	12
1.2.2. Consecuencias del problema:	12
1.3. Justificación:	13
1.3.1. Justificación Teórica:	14
1.3.2. Justificación Social:	15
1.4. Objetivos:	15
1.4.1. Objetivo General:	15
1.4.2. Objetivos Específicos:	15
1.5. Marco metodológico:	16
1.5.1. Método:	17
1.5.2. Metodología:	17
1.6. Alcance del trabajo (delimitar temporal-espacial):	18
2. EJECUCIÓN DEL PROYECTO	19
3. HALLAZGOS	27

4. CONCLUSIONES.....29

5. RECOMENDACIONES.....31

REFERENCIAS32

ANEXOS34

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Tendencia incremento valor flete internacional.....	20
Tabla 2. Variación costo flete internacional motonave sin atravesar el canal de Panamá....	21
Tabla 3. Costo final del producto unitario en pesos por cada kilo.	21
Tabla 4. Incremento de toneladas de fosfato que pasaron por el canal en los años fiscales de 2012 a 2014.....	25
Tabla 5. Valor del flete marítimo cobrado a la empresa conquinica por la importación de fosfato	26

LISTA DE GRÁFICAS

	Pág.
Gráfica 1. Tendencia incremento valor flete internacional.....	20
Gráfica 2. Variación costo flete internacional motonave sin atravesar el canal de Panamá.	21
Gráfica 3. Costo final del producto unitario en pesos por cada kilo.	22
Gráfica 4. Comparativo valor de fletes con cruce y sin cruce del canal de Panamá.....	23
Gráfica 5. Participación porcentual de las importaciones según principales países por valor año 2014.....	24
Gráfica 6. Participación porcentual de las reexportaciones según principales países por valor del año 2014.....	24
Gráfica 7. Valor del flete cobrado por naviera de traslado de fosfato de la empresa Conquímica.	26

LISTA DE ANEXOS

Pág.

Anexo 1. Costos de importación de fosfato:	34
---	-----------

1. FORMULACIÓN DEL PROYECTO

1.1. Antecedentes:

El incremento del comercio marítimo mundial ha significado una mayor demanda por el uso de rutas y acceso a los mercados. En este contexto, a partir del año 2007 Panamá, en su calidad de Administrador del Canal, decidió efectuar su ampliación considerando nuevas esclusas, el ensanche de sus cauces y el aumento del nivel de operación del lago Gatún. El proyecto duplicará la capacidad operacional del canal y producirá efectos en el comercio marítimo internacional.

Los efectos en el comercio se enfocarán en el empleo de naves de mayor tamaño a través de las rutas navieras internacionales. Así las cosas, los buques tendrán mayor capacidad, teniendo en cuenta la naturaleza de la carga y sus condiciones de transporte (líquidos, carga a granel, carga en contenedores, etc). De esta forma podrá responder a una mayor demanda por el uso de las estaciones de transferencia de carga desde su país de origen, en los transbordos internacionales y en el destino final de la carga.

Con los actuales cambios para la ampliación del canal de Panamá, se podrán reflejar impactos en los costos del transporte marítimo ya sea en torno a incrementos o rebajas en la nacionalización y liberación de la carga ya que con la ampliación del canal de Panamá se busca aumentar la capacidad de carga para satisfacer el crecimiento de la demanda con un mejor servicio al cliente.

Ahora bien, la ampliación del canal duplicará la capacidad del mismo, en tanto tiene un impacto directo en las economías de escala y el comercio marítimo internacional, en especial y en lo que respecta a este objeto de investigación, en la importación de fosfatos desde China hasta Colombia. Ciertamente, esto ayudará a mantener la competitividad en el mercado nacional (colombiano) siempre y cuando se aprecie una reducción significativa en los fletes internacionales en el momento en que la mercancía atraviese el Canal de Panamá.

1.1.1. Estado del Arte:

En la actualidad el paso de flotas marítimas que utilizan buques postpanamax a través del canal, presenta demoras al momento de hacer el cruce, esto debido al tamaño del buque, lo que puede ocasionar daños en los cascos y posibles inundaciones, las cuales generarían la pérdida total o parcial de los contenedores o carga específica de cada buque.

Los fosfatos que actualmente provienen de China y que cruzan por el canal, se transportan en contenedores de 40 HC, y los buques utilizados para este transporte son los panamáx. Con la ampliación del canal este mismo producto ingresaría al país a través del canal en buques de mayor capacidad llamados postpanamax, en teoría esto debería rebajar el costo del flete debido a que se puede presentar una economía de escala, sin embargo, es apresurado adelantar conjeturas al respecto, en tanto son materia de análisis en el presente informe, teniendo en cuenta desde luego, el análisis de costos de transporte.

1.2. Planteamiento del problema:

A través del tiempo el comercio marítimo ha sido uno de los principales ejes de la economía mundial, pues las rutas marítimas y el intercambio de productos entre naciones ha hecho que los países desarrollen y amplíen la visión de comercio, es allí donde la apertura del canal de Panamá constituye una nueva oportunidad para los empresarios colombianos que buscan permanentemente una disminución de los costos en sus productos al momento de realizar los procesos de importación.

El canal de Panamá permite la conexión en doble vía entre el Océano Atlántico y el Pacífico, a través de un paso navegable de 80 kilómetros de longitud, de la que hace parte el Lago Gatún. El sistema de funcionamiento del paso del canal lo conforman: esclusas, compuertas, válvulas, compartimientos escalonados y tinajas, que funcionan por medio de una red de alcantarillado (Legiscomex.com, 2013, párrafo. 1).

Así, los buques logran alcanzar la altura del Lago Gatún que se encuentra a 26 metros sobre el nivel del mar y pasar el canal. El sistema permite el vertimiento de agua a los compartimientos escalonados, que poco a poco suben el buque hasta alcanzar el nivel adecuado para el ingreso o salida de éste por el paso interoceánico (Legiscomex.com, 2013, párrafo. 2).

De acuerdo con el diario La Patria (2013): los análisis y estudios de esta magna obra dicen que a través del Canal de Panamá se permitirá el paso de los grandes barcos, que por espacio, nunca antes habían podido transitar. “Las rutas marítimas y los esquemas de distribución de la carga particularmente en nuestro hemisferio cambiarán. Los beneficios de la eficiencia y la economía derivada de los gigantes del mar, serán aprovechados por quienes tengan la capacidad de explotarlos” (La patria, 2013, párrafo. 4).

Es Colombia y sus puertos, los beneficiarios de esta vía estratégica de interés mundial para el comercio y por ende por la economía de escala planteada, dado el incremento del volumen de carga que se espera movilizar con esta ampliación del canal.

Por lo expuesto anteriormente, hay una relación directa entre el costo y el volumen de carga que se espera movilizar con las importaciones desde Colombia. Para este trabajo es de especial interés la importación de fosfatos provenientes de China y que atraviesan el Canal de Panamá hasta llegar al puerto de Buenaventura, donde finaliza el proceso de transporte internacional en el país.

El Canal de Panamá es uno de los referentes de la región del sur de América, generalmente algunos procesos portuarios en Colombia son el cuello de botella que no permite que la competitividad se dispare en nuestro país, por lo tanto, Panamá es un modelo a seguir ya que comparado con los puertos del sur del continente y de nuestro país tiene una infraestructura que permite tener una respuesta eficiente al tema de tiempos y costos, con procesos altamente tecnificados, estandarizados y de respuesta rápida a las necesidades del comercio exterior.

Según el Informe Global sobre Competitividad 2014-2015 (2014) de los países de la región, sólo Panamá se ubica entre las 40 naciones más competitivas del mundo, nueve lugares arriba del puesto que ocupó el año anterior cuando estaba de número 49. Esto indica que el país panameño le está invirtiendo y tornándose en uno de los más competitivos de la región.

Actualmente, en los países del área los costos de logística representan el 40% del valor del producto final, mientras que en otras naciones de Latinoamérica como Chile el costo es de apenas un 18%, y la diferencia es aún mayor si se compara con los integrantes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), cuyo gasto promedio es de un 8%. Falta de equipos, limitada capacidad para recibir barcos más grandes o de más carga para los exportadores

e importadores del país, es una muestra fehaciente del atraso en el que se encuentran los países de América Latina (Banco Mundial, 2013).

1.2.1. Formulación del problema:

De acuerdo con el informe de la Revista Dinero (2014) con la ampliación del canal de Panamá transitarán buques con mayor capacidad de carga lo que influye directamente en la economía de escala de todos los productos que ingresen o salgan de nuestro país. Actualmente se movilizan 320 millones de toneladas al año por el canal de Panamá y para el año 2025 se esperan movilizar 510 millones de toneladas por esta misma ruta.

Uno de los productos que ingresa al país a través del canal y cuyo destino final es el puerto de Buenaventura es el fosfato (grado alimenticio), por lo tanto se espera que el ingreso de los buques con destino al puerto que traen este producto presente una disminución en su precio, el cual es el tema de análisis de presente proyecto.

Frente al ingreso de los fosfatos a Colombia en un proceso normal de importación, ¿podrá presentarse alguna reducción en el costo del transporte internacional, debido a la ampliación del canal de Panamá?

1.2.2. Consecuencias del problema:

De no realizar un análisis al problema planteado, puede presentarse que en determinado momento las empresas comercializadoras que importen fosfatos o aquellas que utilicen este producto como insumo no tengan un análisis claro y objetivo del costo real de este insumo. De lo

anterior depende el nivel de rentabilidad, por consiguiente es necesario realizar un estudio detallado, teniendo en cuenta no solo la ampliación del canal sino también los costos realizados por las navieras y otros terceros implicados en los procesos de importación.

1.3. Justificación:

La ampliación del canal de Panamá repercute directamente en la economía de escala no solo de Colombia sino también en los países latinoamericanos dados los avances de la obra y la cantidad de productos movilizados a través de esta puerta marítima. Según los análisis económicos “A nivel de países Panamá liderará la expansión regional con un alza de 6,0 %, seguido de Antigua y Barbuda (5,4 %), República Dominicana y Nicaragua (ambos con 4,8 %). Colombia pasará de 3,4 % a 3,0 %, mientras que México alcanzará un producto interno bruto (PIB) de 2,4 %” (Portafolio, 2015, párrafo. 3), de acuerdo con lo anterior, el volumen de productos que ingresarán a través del canal es de gran interés del gobierno nacional y del sector privado en los próximos años para el incremento de la productividad y la competitividad del país en el comercio internacional.

Los puertos marítimos tienen un papel fundamental en el desarrollo de las operaciones comerciales de Colombia. Actualmente, más del 90% de las exportaciones e importaciones que realiza el país se efectúan por esta vía. Colombia cuenta con nueve zonas portuarias, siete de ellas en la Costa Caribe: la Guajira, Santa Marta, Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Golfo de Morrosquillo, Urabá y San Andrés, y dos en el Pacífico: Buenaventura y Tumaco. Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, principales puertos del Caribe colombiano, conforman una oferta diversificada tanto en terminales públicos como en privados que compiten entre sí y con otros de la región. Por su parte, en el Pacífico, Buenaventura se ha consolidado como el principal puerto multipropósito del país, epicentro de buena parte de las exportaciones e importaciones de productos no tradicionales. No obstante, y pese a que la calidad de los servicios portuarios ha mejorado notablemente en los últimos 15 años, el sector requiere mejorar en ciertas áreas, si quiere ser competitivo en el entorno mundial (Revista de Logística, s/f, párrafo. 2-6).

Así las cosas y dadas las expectativas en los diferentes sectores económicos, se tiene todo dispuesto para aprovechar la ampliación del canal de Panamá y realizar procesos de importación y exportación con precios más competitivos, generando nuevas oportunidades de negocio a empresas generadoras de desarrollo que brinden sostenibilidad, innovación y eficiencia a los procesos de comercio exterior.

1.3.1. Justificación Teórica:

Dada la importancia del canal de Panamá, la ampliación del mismo y teniendo en cuenta que la logística juega un papel fundamental dentro del tema propuesto, es de vital importancia no solo para la logística sino también para los importadores de fosfatos realizar un análisis de la variación de costos de importación de este producto, esto debido a que el sector económico que comercializa y utiliza este producto es uno de los más importantes para la industria alimenticia, también impacta directamente a los pequeños comercializadores dado que la variación de los costos incrementa el precio final del producto, lo que genera un impacto negativo en el mercado y una disminución en el consumo del producto, buscando productos sustitutos con menores costos.

Una de las líneas del programa de especialización en gerencia logística, es el dominio y manejo del tema de análisis de variación de costos de este tipo de productos, no solo por su composición sino también para demostrar al sector que cualquier producto que tenga tránsito por el canal de Panamá puede ser susceptible a variación de precio y tiene relación directa con la ampliación del canal.

Es allí donde este análisis tendrá un alto impacto para cualquier sector económico que esté interesado en saber a ciencia cierta, si de acuerdo al volumen de carga y la capacidad de respuesta

del canal con su ampliación, los precios de los productos presentarán una tendencia a la baja en su costo.

1.3.2. Justificación Social:

Todos los sectores que intervienen en la logística de transporte en determinado momento tendrán acceso a la información que se presentará en este trabajo, pues no solo servirá a empresas del sector, sino también, a cualquier persona interesada en conocer a fondo la importancia que tiene el canal de Panamá en el traslado de bienes y el intercambio no solo de productos sino también de otro sector importante para la economía del país como son los turistas ya que se prevé que con la apertura del canal lleguen a algunos puertos; cruceros con mayor número de visitantes que ayudarán de manera directa al crecimiento económico de las regiones que están ubicadas en la zona de arribo de estas naves.

1.4. Objetivos:

1.4.1. Objetivo General:

Analizar la variación del costo en la importación del fosfato antes y después de la ampliación del canal de Panamá.

1.4.2. Objetivos Específicos:

1. Realizar una visita al canal de Panamá para conocer la cantidad de rutas marítimas que utilizan este paso para el tránsito de estas mercancías, teniendo en cuenta los costos internacionales que se incluyen en el cobro de fletes de la carga antes y después de la ampliación.

2. Comparar la variación del valor de los fletes internacionales antes y después de la ampliación del canal de Panamá.

3. Analizar la capacidad de carga de los buques que transitan antes y después de la ampliación del canal de Panamá.

4. Verificar el volumen de fosfatos que cruzan a través del canal.

1.5. Marco metodológico:

Se dio respuesta al problema planteado, con base en la siguiente metodología:

Se hizo una monografía del tema propuesto en el cual un integrante realizó trabajo de campo en el canal de Panamá tal como se definió en los objetivos del proyecto. Fue una propuesta interesante y por demás enriquecedora para el objeto de estudio, dado la importancia del tema en cuestión. Dicha metodología mixta, ayudó no solo en la recolección de información que se realizó paralelamente en campo, en el canal de Panamá, sino también la que se recabó en Colombia en bases de datos, revistas y demás bibliografía que permitió llegar a un resultado final del objeto de estudio.

Se tomó información consultando a diferentes navieras que transportan los contenedores, en este caso para la importación de fosfato, y se tuvo en cuenta los costos de transporte antes y después de la ampliación del canal.

1.5.1. Método:

Se procedió con una investigación sobre los costos generados; teniendo en cuenta una importación de fosfato de la empresa Conquimica S.A, que utiliza la naviera Transmares y esta utiliza la ruta China- Buenaventura pasando por el canal de Panamá, de igual manera, se recopilaron datos sobre los fletes de transporte internacional, los cuales se analizaron, esperando encontrar una variación comparativa por años con una tendencia para proyectar a futuro una posible disminución de los fletes.

1.5.2. Metodología:

Se realizó una monografía basados en los costos de la importación del fosfato que llegó al puerto de Buenaventura, se complementó la investigación con una visita al canal de Panamá en la que se analizó la variación de las tarifas que cobra el canal por el paso de buques antes y después de la ampliación del canal de Panamá, así mismo, en la visita al canal se indagó sobre lo propuesto y si hay una economía de escala al momento que el canal empiece a dar paso a los buques postpanamax. Siguiendo con la investigación, en la visita se pretendió confirmar si existe una posibilidad de generar una economía de escala al momento de la ampliación del canal, se examinó si esta economía de escala incide en el precio de importación de los Fosfatos que estiman llegar al puerto de Buenaventura.

Por otro lado, se procedió con una recolección de datos consultando con la empresa ubicada en el municipio de Itagüí llamada Conquimica S.A, la cual importa fosfatos, esta es una empresa 100% nacional, fue fundada en el año de 1977 con el propósito de suministrar materias primas a la industria nacional en los diferentes sectores económicos.

Basados en la información de las importaciones de la empresa Conquimica S.A, se realizó un análisis comparativo de costos basados en la información real de la empresa y la información recolectada en el trabajo de campo.

1.6. Alcance del trabajo (delimitar temporal-espacial):

El trabajo se realizó de la siguiente manera: un 50 % como trabajo de investigación en Colombia en la empresa Conquimica y un 50% como trabajo de campo en Panamá en puerto Colon y en el puerto de Cristóbal.

Los datos se recopilaron partiendo de un precio de importación de fosfato de la empresa Conquimica con un peso de 24 toneladas y se comparó tomando como referencia los años 2006 a 2007 ya que estos años fueron el preámbulo donde se dio inicio a la ampliación del canal de panamá, posterior a este análisis, se realizó un comparativo con un precio base para 24 toneladas los años 2013 y 2014.

Luego de analizar los años 2006, 2007 y 2013,2014, se analizó la tendencia del valor del flete internacional.

2. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

De acuerdo con los objetivos planteados en el presente trabajo y con base en la visita realizada a Panamá, se evidenciaron los siguientes hallazgos en el trabajo de campo:

Es de vital importancia resaltar que la obra de ampliación está retrasada, la entrega estaba prevista para el mes de octubre del año 2014, sin embargo, la fecha aproximada de entrega de la obra es para el mes de enero del año 2016, así las cosas y de acuerdo con lo consultado en la visita esto cambió el panorama de lo planteado en el presente trabajo.

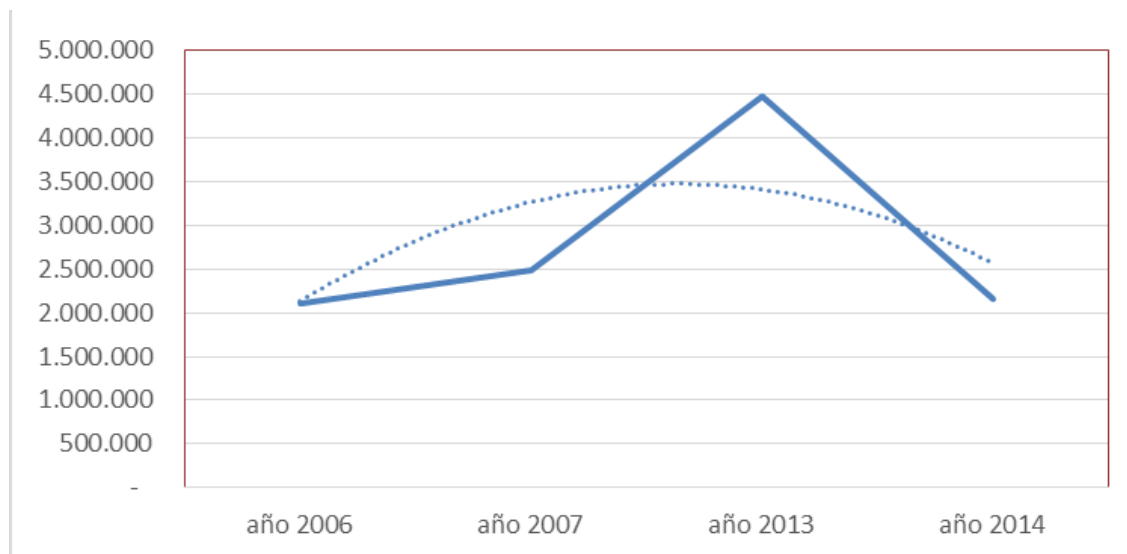
El valor del cobro del paso de buque se basa en la conectividad y el valor agregado de los componentes logísticos panameños tales como; los servicios de cargue y descargue de grúas tipo pórtico, infraestructura portuaria acorde al peso y volumen de las principales flotas navieras que cruzan el canal además del ahorro en distancia y tiempo de los buques que transitan por este sitio, el cobro de los peajes contienen parámetros de eslora, manga y calado lo que marca una diferenciación entre las esclusas panamax y neopanamax; sin embargo, se hace la salvedad de que las limitaciones de eslora, manga y calado son determinadas por las instancias competentes y en ocasiones se realizan evaluaciones de manera individual, de acuerdo al concepto y criterio de operaciones del canal.

A partir del año 2007 que se inició el proyecto de la ampliación del canal de Panamá se empezó a realizar el cobro de manera diferente a cada buque que cruza el canal como lo relaciona la tabla número 1.

Tabla 1. Tendencia incremento valor flete internacional.

CANTIDAD IMPORTADA: 24 Tons	Año 2006	Año 2007	Año 2013	Año 2014
FLETE INTERNACIONAL	2.101.482	2.485.057	4.484.927	2.163.541

Fuente: Elaboración propia. Datos tomados de facturas reales agencia marítima Transmares Utilizadas en las importaciones de Conquímica S.A.

Gráfica 1. Tendencia incremento valor flete internacional.

Fuente: Elaboración propia. Datos tomados de facturas reales agencia marítima Transmares utilizadas en las importaciones de Conquímica S.A.

De acuerdo con la gráfica se aprecia una variación representativa en el valor del flete en el año 2013, sin embargo para el año 2014 disminuye casi al valor del flete cobrado en el año 2006. Los datos aun no son concluyentes teniendo en cuenta que aún no se han terminado las obras del canal.

En el año 2009 la crisis económica mundial impactó directamente el tránsito de buques en el canal, por lo que la administración implementó una serie de medidas temporales para ayudar a los usuarios del Canal a mitigar los efectos de la crisis. Estas medidas incluyeron la aplicación de la tarifa de lastre a aquellos buques portacontenedores que transitaran con 30 por ciento (30%) de utilización o menos de su capacidad, y reducciones en ciertas tarifas de reservación de tránsitos. Las medidas temporales fueron implementadas para el periodo comprendido entre el 1 de junio al

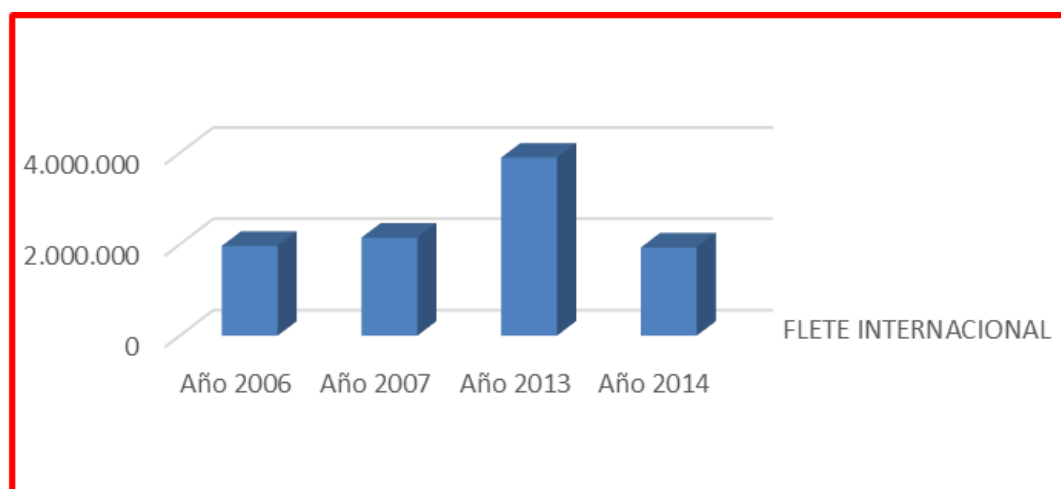
30 de septiembre de 2009, y a petición de la industria, fueron extendidas hasta el 30 de abril de 2010. De igual manera, en consideración al impacto de la crisis económica en los usuarios, la administración del canal no ajustó precios del paso de buques en el año 2010 (Tabla y Grafica numero 2).

Tabla 2. Variación costo flete internacional motonave sin atravesar el canal de Panamá.

CANTIDAD IMPORTADA: 24 Tons	Año 2006	Año 2007	Año 2013	Año 2014
FLETE INTERNACIONAL	1.964.429	2.144.761	3.896.740	1.931.094

Fuente: Elaboración propia. Datos suministrados por la empresa Conquimica S.A.

Gráfica 2. Variación costo flete internacional motonave sin atravesar el canal de Panamá.



Fuente: Elaboración propia. Datos suministrados por la empresa Conquimica S.A.

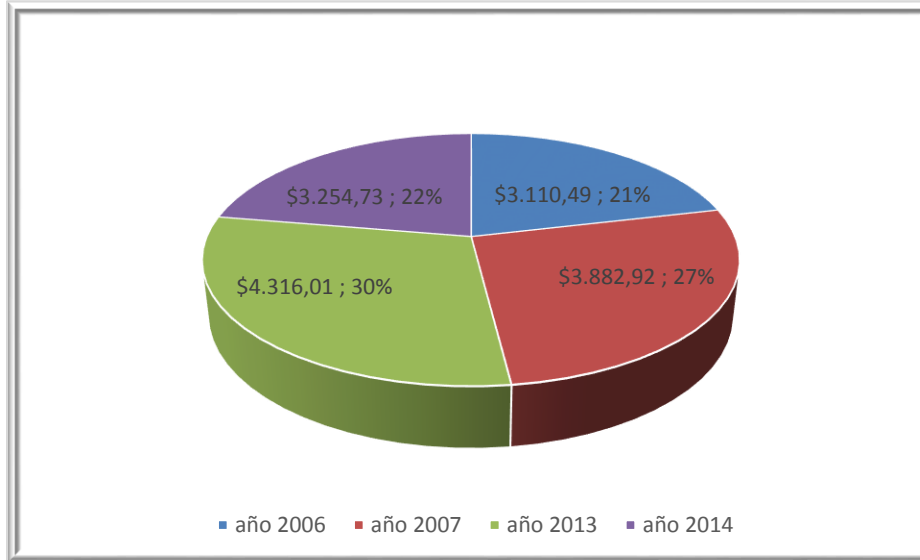
En el año 2012 y 2013, se ajustaron los precios en dos etapas, la primera a partir del 1 de octubre de 2012, y la segunda a partir del 1 de octubre de 2013. En dicha ocasión no se realizaron ajustes a los segmentos de portacontenedores, pasajeros, ni carga refrigerada, para los cuales se mantuvieron las tarifas vigentes desde el año 2011 (Tabla y Grafica numero 3).

Tabla 3. Costo final del producto unitario en pesos por cada kilo.

CANTIDAD IMPORTADA: 24 Tons	año 2006	año 2007	año 2013	año 2014
COSTO FINAL UNITARIO EN PESOS (PARA COSTOS)	\$ 3.110,49	\$ 3.882,92	\$ 4.316,01	\$ 3.254,73

Fuente: Elaboración propia. Costos totales importación fosfatos empresa Conquimica S.A (ver datos anexos costos de importación).

Gráfica 3. Costo final del producto unitario en pesos por cada kilo.

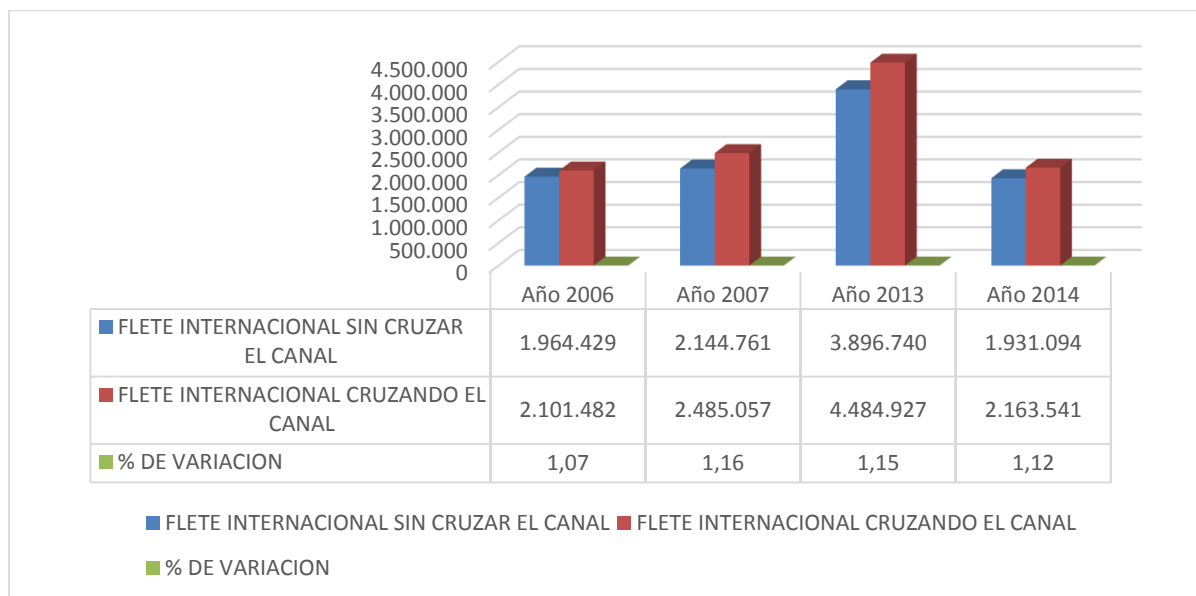


Fuente: Elaboración propia. Costos totales importación fosfatos empresa Conquimica S.A (ver datos anexos costos de importación).

El transporte de fosfato desde China hacia Colombia que pasa a través del canal se hace en buques denominados Portacontenedores y la tarifa que se espera cobrar para el año 2016 para este tipo de buque tiene en cuenta la capacidad máxima de carga de TEU sobre y bajo cubierta y el porcentaje de utilización de capacidad de carga así como la cantidad de esclusas por las cuales el buque transitará ya sean las esclusas panamax o neopanamax.

La administración del canal determinará cobro adicional de acuerdo al número de contenedores vacíos al momento del tránsito, pero esto es una decisión que tomará al momento del paso del buque.

Gráfica 4. Comparativo valor de fletes con cruce y sin cruce del canal de Panamá.

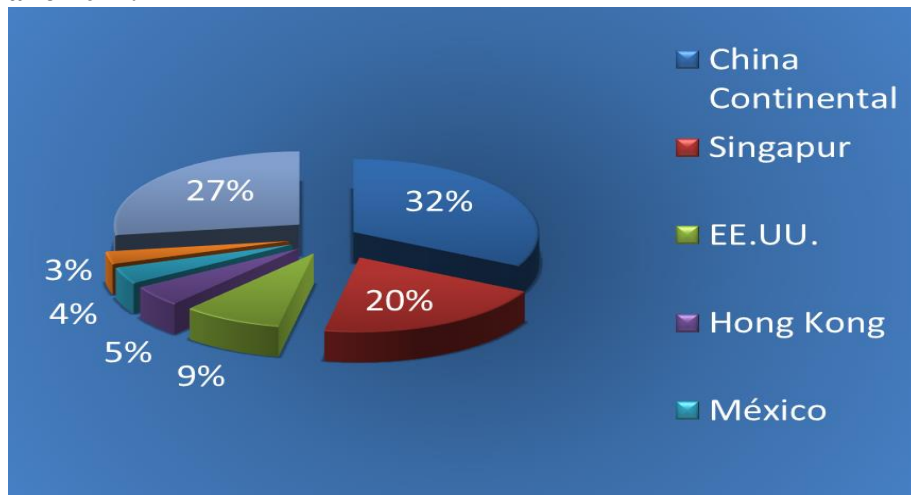


Fuente: Elaboración propia. Datos empresa Conquimica S.A.

En la gráfica número 4 se relaciona el comparativo de las tarifas en los años 2006, 2007, 2013 y 2014, se aprecia que el paso a través del canal es más costoso que realizar un transbordo de contenedores.

De otro lado teniendo en cuenta la visita a la ciudad de Panamá en el trabajo de campo, se visitó la zona libre de Colon y según las estadísticas presentadas por la administración del puerto, en promedio China envía hacia Panamá una gran cantidad de carga, la cual representa el 32% de las importaciones de este país, de acuerdo con la siguiente gráfica:

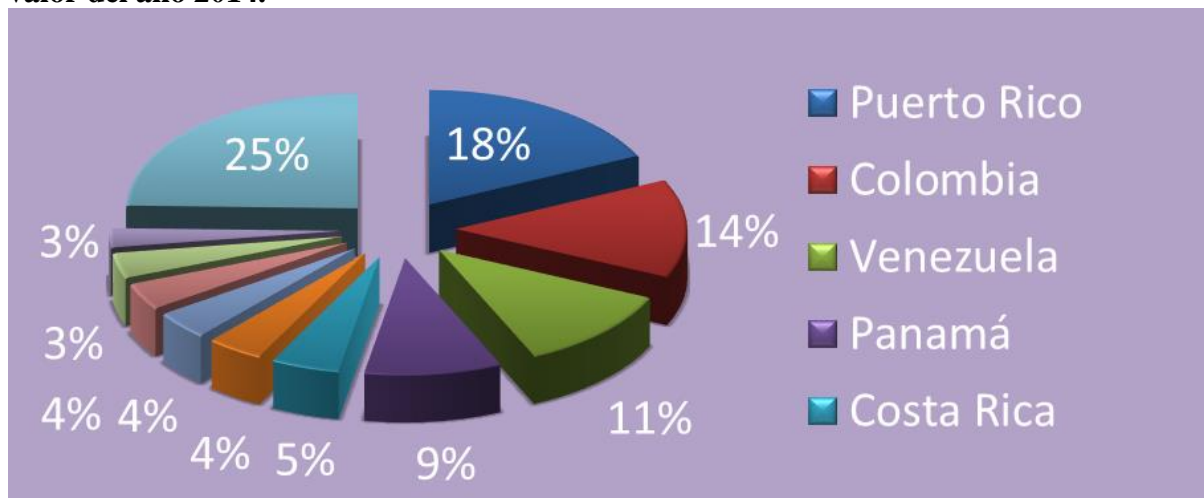
Gráfica 5. Participación porcentual de las importaciones según principales países por valor año 2014.



Nota: En la gráfica se aprecia que el 32% de las importaciones de Panamá provienen de China Continental.

Fuente: Propia-Tomado de la visita al puerto de Colón.

Gráfica 6. Participación porcentual de las reexportaciones según principales países por valor del año 2014.



Nota: En esta gráfica se aprecia que Colombia es el segundo país que reexporta mercancía desde Panamá después de Puerto Rico.

Fuente: Propia-Tomado de la visita al puerto de Colón.

De acuerdo con la gráfica anterior, Colombia reexporta desde Panamá el 14% de los productos que llegan al canal, específicamente para textiles y calzado. Entre los gobiernos de Panamá y Colombia buscan controlar los precios tan bajos con los que entran a Panamá estos productos.

La cantidad en toneladas de fosfatos que transitan desde China hacia Suramérica por el canal de Panamá en los años fiscales 2012 a 2014 en sentido atlántico pacifico varían como se relaciona a continuación (Tabla 4):

Tabla 4. Incremento de toneladas de fosfato que pasaron por el canal en los años fiscales de 2012 a 2014.

Atlántico a Pacífico			MERCADERÍAS	Pacífico a Atlántico		
2012	2013	2014		2012	2013	2014
111	84	121	Soda y compuestos de sodio	89	144	252
187	76	24	Azufre	259	497	559
3,995	3,988	4,116	Nitratos, Fosfatos y Potasa:	3,602	3,061	2,57
-	6	-	Harina de pescado	-	-	7
-	-	-	Nitrato de soda	33	93	55
141	263	485	Fosfatos	975	513	964
17	16	4	Potasa	-	17	94
3,837	3,703	3,628	Fertilizantes misceláneos	2,594	2,437	1,45
2,574	2,846	2,925	Misceláneo:	4,438	3,897	3,722

Nota: se aprecia el incremento del volumen de fosfato pasando desde el océano atlántico al pacifico.

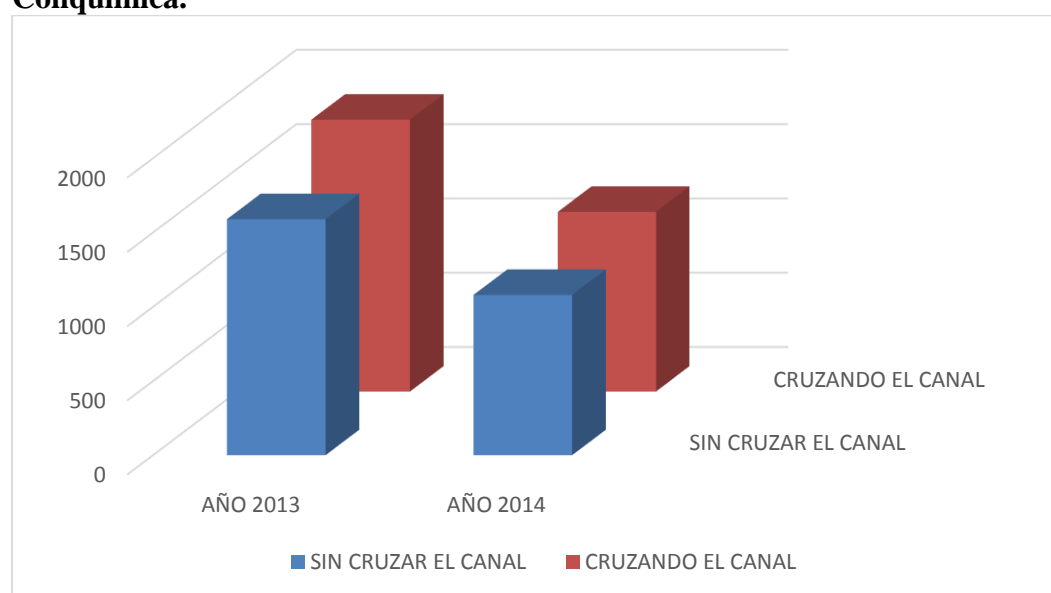
Fuente: Administración del Canal de Panamá. (s/f). *Principales Mercaderías Transportadas a través del Canal de Panamá*. Recuperado de: <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/03/2012-tabla07.pdf>

Lo anterior indica un notable incremento de importación de fosfatos entre estos años, esto refleja que de acuerdo al objetivo propuesto en el presente trabajo existe una variación de incremento en el tránsito de buques que transportan fosfatos a través del canal.

Otro factor importante de análisis es el que en efecto al momento de realizar la ampliación del canal de Panamá se incrementará el tránsito de buques por el canal nuevo, sin embargo, hay que esperar a la apertura del mismo para tener cifras concretas que determinen la cantidad exacta de buques Postpanamax que cruzarán por este sitio.

Según la gráfica 7, el precio final del producto importado (fosfato) presenta una variación significativa comparando los años 2013 vs 2014, lo cual es positivo para la empresa dado que baja notablemente el precio final por cada kilo de fosfato importado; sin embargo otro factor determinante para este valor es la TRM, variable que es fluctuante de acuerdo al mercado internacional, aun el resultado no es concluyente.

Gráfica 7. Valor del flete cobrado por naviera de traslado de fosfato de la empresa Conquimica.



Fuente: Elaboración propia. Datos empresa Conquimica S.A.

Tabla 5. Valor del flete marítimo cobrado a la empresa Conquimica por la importación de fosfato

AÑOS	SIN CRUZAR EL CANAL	CRUZANDO EL CANAL
AÑO 2013	1590	1830
AÑO 2014	1080	1210

Fuente: Elaboración propia. Datos empresa Conquimica S.A.

De acuerdo con la gráfica superior para la empresa es más económico pagar un flete marítimo que no cruce por el canal de Panamá, ya que en los costos del flete internacional está implícito el valor del peaje cuando atraviesa el canal para llegar a su destino final.

3. HALLAZGOS

De acuerdo con lo evidenciado en la visita al canal de Panamá y a la zona del puerto de Cristóbal, y teniendo en cuenta que el fosfato es uno de los principales productos que importa nuestro país y que ingresa a través del canal, es necesario que los importadores de este producto, sean incisivos y enfáticos en la clase de buques portacontenedores que van a realizar el traslado de los contenedores, ya que depende de su capacidad de carga el precio final del producto cuando llegue a nuestro país.

Sin embargo no solo es este tema relevante al momento de analizar el costo del producto, pues el mismo depende del valor del combustible y del precio del dólar, lo que impide al importador tener un histórico de precios seguro debido a los precios tan fluctuantes en este mercado.

En la visita al puerto de Cristóbal también se detectó que muchas navieras prefieren atracar sus barcos en ambos puertos del canal y pasar los contenedores a través del ferrocarril, ya que cuando son pocos, sale más barato pasar estos contenedores de esta forma y así se evitan pagar un alto costo de peaje marítimo; esta información fue brindada por el señor Marcelo Maestre quien hace más de 12 años trabaja en el puerto de Cristóbal según las preguntas realizadas en la visita al canal, de igual manera según lo afirmó el señor Maestre la ampliación del canal ahorra de 5 a 7 días a las embarcaciones que llegan directamente de China hacia Buenaventura tomando la ruta de ingreso por América del Sur, pero en ocasiones se compensa este tiempo con la cantidad de dinero que deben pagar ciertas embarcaciones cuando cruzan el canal, por tanto agrego, que depende del tiempo de entrega y del costo de la mercancía algunas

navieras prefieren demorarse más tiempo con tal de no pagar tanto dinero por el paso que les cobra el canal. Sin embargo la administración del canal es enfática en afirmar que la ampliación del canal incrementará el paso de buques postpanamax que por su tamaño tienen que tomar la ruta de América del Sur y demorarse más tiempo de lo habitual, afirman que el precio que cobrarán por el paso de estos buques es menor que el del combustible que gasta un buque de este tamaño al momento de cruzar el canal. Tal como lo mencionamos en los objetivos del presente trabajo esto lo determinará la cantidad de contenedores de cada naviera y que el canal garantice unos precios accesibles para quienes decidan tomar esta ruta marítima

Para presentar estos hallazgos se tuvieron en cuenta los objetivos propuestos y la visita a Panamá en la cual se pudo extraer la información acá plasmada.

4. CONCLUSIONES

De acuerdo al trabajo de campo realizado y con base en la información recopilada, se concluye que se puede presentar una disminución en el precio de los fletes internacionales para la importación de fosfatos, esto debido al incremento de flotas navieras provenientes de Asia, la desaceleración presentada hoy día en la economía a nivel mundial y la gran caída del petróleo.

Todos estos factores hacen que el mercado naviero, cada día de nuevas y mejores alternativas en cuestión de fletes marítimos, de los cuales gran cantidad de productos ingresan a la economía Colombiana.

Después de la administración y entrega por parte de EEUU del canal de Panamá, este país aprendió y se basó en el modelo que dejaron los estadounidenses para la administración y el usufructo del canal, sin embargo la ampliación del canal está retrasada en tiempo y tiene un sobre costo de US \$233 millones, lo que puede afectar en los próximos años el incremento de la tarifa del paso de los buques a través del canal.

Las utilidades del canal de Panamá solo representan el 15% de su economía, ya que Panamá es considerado centro bancario internacional, es allí donde a nuestro modo de análisis de un posible sobre costo de peajes, la economía panameña debe soportar este sobre costo para que no se incrementen mucho los costos de peaje de los buques.

Se presenta una economía de escala en la logística interna de los puertos de Cristóbal y Colon debido a toda la modernización e infraestructura portuaria, ya que la firma administradora

del canal llamada Hutchison Port Holdings Group es inversionista, desarrollador y operador en el área de puertos con intereses en un total de 315 atracaderos en 52 puertos, que abarca 26 países en toda Asia, el Oriente Medio, África, Europa, América (Argentina, Bahamas, México y Panamá) y Australasia. Además posee inversiones en las áreas de aeropuertos y logística, entre otros.

Hasta que el canal no sea terminado es incierto el valor final que cobrará el canal por el paso de buques y si en efecto esto traerá una economía de escala de productos que ingresen por este sitio, es apresurado tener una conclusión en cuanto a la disminución o incremento en las tarifas pues como se ha dicho la obra presenta un retraso de más de un año.

5. RECOMENDACIONES

Se recomienda a la empresa Conquímica S.A. negociar los fletes internacionales teniendo en cuenta la ruta marítima a transitar, en lo posible, negociar fletes marítimos bajo el termino Iconterm (FOB) para tener más control y dominio al momento de elegir la naviera con la cual transitará y conociendo muy bien la ruta internacional seleccionada por la flota naviera, ya que el paso por el canal de Panamá puede generar incrementos en el costo final del producto.

En la actualidad el incremento de la TRM afecta directamente a las importaciones colombianas, por tanto hay que buscar diferentes alternativas al momento de reducir costos, una alternativa es una buena negociación de fletes marítimos internacionales, lo que genera autonomía de la carga y conocimiento del costo real del producto.

Se recomienda a la empresa Conquímica S.A. buscar países productores de fosfato diferentes a la China, lo anterior debido a su lejanía y costo de transporte marítimo.

El paso de buques estará sujeto al cobro de fletes por parte de la administración del canal, por lo anterior se recomienda realizar un comparativo de fletes marítimos teniendo en cuenta el cruce del canal y otra ruta que no lo haga para que sirva de referente a la empresa Conquímica y pueda negociar el flete teniendo en cuenta estas variables.

REFERENCIAS

Administración del Canal de Panamá. (2015). *Propuesta de modificación de los peajes y las reglas de arqueo del canal de panamá*. Recuperado de: <http://www.pancanal.com/peajes/pdf/propuesta-peajes-2015.pdf>

Administración del Canal de Panamá. (s/f). *Principales Mercaderías Transportadas a través del Canal de Panamá*. Recuperado de: <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/03/2012-tabla07.pdf>

Banco Mundial. (2013). *BM/Centroamérica: Costos logísticos son severo escollo*. Recuperado de: <http://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2013/02/08/costos-logisticos-son-severo-escollo>

Dinero. (2014). *Canal de Panamá duplicará sus ingresos en 10 años*. Recuperado de: <http://www.dinero.com/internacional/articulo/impacto-economico-ampliacion-del-canal-panama/200238>

La patria. (2013). *Ampliación del Canal de Panamá beneficia a Colombia: Dimar*. Recuperado de: http://www.lapatria.com/nacional/ampliacion-del-canal-de-panama-beneficia-colombia-dimar-30221?qt-lo_m_s10=0

Legiscomex.com. (2013). *Canal de Panamá*. Recuperado de: <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/C/canal-interoceanico-nicaragua-canal-panama-rci276/canal-interoceanico-nicaragua-canal-panama-rci276.asp>

Portafolio. (2015). *Crecimiento económico del país será de 3,4 %: Cepal*. Recuperado de:
<http://www.portafolio.co/economia/crecimiento-economico-colombia-2015-cepal>

Revista de Logística. (s/f). *Los puertos marítimos colombianos se la juegan por la infraestructura*. Recuperado de:
http://www.revistadelogistica.com/Puertomaritimoscolombianos_n1.asp

Schwab, K. (Ed.). (2014). *The Global Competitiveness Report 2014–2015*. Recuperado de:
http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2014-15.pdf

ANEXOS

Anexo 1. Costos de importación de fosfato:

FUENTE INFORMATIVA: CONQUIMICA S.A

COSTO IMPORTACIÓN TRIPOLIFOSFATO
P.A. : 28.35.31.00.00 ARANCEL 0%

ORIGEN

AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2014	AÑO 2015
ene-01	ene-01	feb-03	feb-03
REAL	REAL	REAL	REAL
MEDELLIN	MEDELLIN	MEDELLIN	MEDELLIN
FENCHEM	FENCHEM	FENCHEM	FENCHEM
BIOTEC LTD	BIOTEC LTD	BIOTEC LTD	BIOTEC LTD
FOSFATO -	FOSFATO -	FOSFATO -	FOSFATO -
TRIPLIFOSFA	TRIPLIFOSFA	TRIPLIFOSFA	TRIPLIFOSFA
TO DE SODIO-	TO DE SODIO	TO DE SODIO -	TO DE SODIO -
REF STPP	REF STPP	REF STPP	REF STPP
M216S	M216S	M216S	M216S
24.000 Kg 960	24.000 Kg 960	24.000 Kg 960	24.000 Kg 960
SACOS X 25Kg	SACOS X 25Kg	SACOS X 25Kg	SACOS X 25Kg
TT 90 DIAS	TT 90 DIAS	TT 90 DIAS	TT 90 DIAS
FECHA DE B/L	FECHA DE B/L	FECHA DE B/L	FECHA DE B/L
REDUCCION	REDUCCION	REDUCCION	REDUCCION
DE ARANCEL	DE ARANCEL	DE ARANCEL	DE ARANCEL
0% SEGUN	0% SEGUN	0% SEGUN	0% SEGUN
DECRETO 1703	DECRETO 1703	DECRETO 1703	DECRETO 1703
DE	DE	DE	DE
AGOSTO/12/20	AGOSTO/12/20	AGOSTO/12/20	AGOSTO/12/20
13 VIGENTE	13 VIGENTE	13 VIGENTE	13 VIGENTE
HASTA	HASTA	HASTA	HASTA
AGOSTO/15/20	AGOSTO/15/20	AGOSTO/15/20	AGOSTO/15/20

	15	15	15	15
	FOB CHANGAI	FOB CHANGAI	FOB CHANGAI	FOB CHANGAI
COSTO UNITARIO CFR EN DOLARES	1,55	1,56	1,565	1,59
COSTO FOB EN DOLARES PUERTO DESTINO	29.062,50	37.440,00	37.560,00	38.160,00
TASA DE NEGOCIACIÓN REEMBOLSO DE DIVISAS	\$2.284,22	\$2.238,79	2.450,78	1.788,05
GASTOS DE NACIONALIZACIÓN	16.544.845	16.345.959	17.796.245	14.254.695
FLETE INTERNACIONAL	1.964.429	2.144.761	3.896.740	1.931.094
MAS FLETE NACIONAL	3.800.000	3.950.000	3.980.000	4.380.500
COSTO CFR PRODUCTO EN PUERTO	29.062,50	37.440,00	37.560,00	38.160,00
COSTO TOTAL	32.622	41.473	42.026	43.556
PESO NETO IMPORTADO	24.000,00	24.000,00	24.000,00	24.000,00
COSTO FINAL UNITARIO EN DOLARES (PARA PRECIOS)	1,359	1,728	1,751	1,815
COSTO FINAL UNITARIO EN PESOS (PARA COSTOS)	3.105	3.869	4.292	3.245
SOBRE COSTO DE IMPORTACIÓN:	12,20%	10,80%	11,90%	14,10%

Fuente: Elaboración propia. Tomada de las importaciones de Fosfatos de Conquimica S.A.

En esta tabla, podemos ver la variación en el valor del flete internacional. Se presenta un incremento del 9% entre los años 2006 y 2007. Precisamente revisamos este periodo, ya que fue en estos dos años en que se continua con la ampliación al canal de Panamá y por ende se da los inicios de todas las creación de nuevas flotas navieras a nivel mundial. Empezamos a ver más competencia de fletes en el mercado internacional.

Para los años 2013 y 2014, se encuentra un gran número de oferentes en flotas navieras, a más ofertas mejores precios de los fletes marítimos, lo que podemos ver del años 2013 al 2014, donde se presentó un decremento del valor del flete, en un 50% llevando al mercado a encontrar más variedad y mejores posibilidades a la hora de conseguir carga "bueno bonito y barato", como dice el adagio popular a la hora de hacer una buena negociación.