



**AMPLIACION DEL CANAL DE PANAMA VS NUEVO PROYECTO CANAL
DE NICARAGUA**

INFORME DE PASANTÍA A CIUDAD DE PANAMA

**Mara Liseth Barrientos Montoya
CandyMayling Yepes Guerra**

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2013

**AMPLIACION DEL CANAL DE PANAMA VS NUEVO PROYECTO CANAL
DE NICARAGUA**

INFORME DE PASANTIA PANAMA

**Mara Liseth Barrientos Montoya
CandyMaylingYepes Guerra**

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:

Logística internacional en el marco de la ampliación del canal de Panamá

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2013

Agradecimientos

Agradecemos a Dios por habernos regalado esta vida para ir día a día cumpliendo nuestros sueños y proyectos. A nuestros padres por habernos enseñado valores éticos y morales que nos ayudaran afrontar lo que es la vida. A nuestros profesores que han puesto un granito de conocimiento y entrega para culminar esta carrera y al Coordinador Gustavo Londoño Ossa por esa motivación, esfuerzo y apoyo en el camino que tuvimos en la universidad; muchas gracias.

Resumen

El canal de Panamá ha sido de vital importancia para la conectividad de los océanos atlántico y pacífico, siendo una de las mayores obras conocidas del planeta. Tiene actualmente una capacidad de carga entre 320 y 340 millones de toneladas anuales, pudiendo atravesar por él solo los buques Panamax. Con el acelerado desarrollo de los mercados y las economías a escala se vio la necesidad de ampliar el canal de Panamá para poder competir en dichos mercados y permitir el paso de buques Post-panamax aumentando la capacidad a 600 millones de toneladas anuales. Esta ampliación permitirá al canal el mejoramiento de los procesos logísticos incrementando la competitividad, cumpliendo con los requerimientos del mercado, reduciendo tiempos de tránsito internacional y optimizando los costos logísticos. Para ello se realizó un análisis basado en investigaciones expuestas por varios entes involucrados en esta actividad, especialmente de la ACP quien expone en línea cada uno de los avances que ha tenido la realización del proyecto. Adicional a esto teniendo en cuenta el proceso que pudimos apreciar personalmente del funcionamiento del canal de Panamá durante la pasantía de la universidad Esumer, sirviendo como evidencia de los grandes avances que ha tenido esta infraestructura y la buena administración y funcionamiento brindado por la ACP.

Palabras claves:

- Canal: vía de navegación interoceánica entre el mar Caribe y el océano Pacífico que atraviesa el istmo de Panamá en su punto más estrecho.
- Esclusa: obra hidráulica que permite vencer desniveles concentrados en canales navegables, elevando o descendiendo los navíos que se encuentran en ellas.
- Logística: parte del proceso de gestión de la cadena de suministro encargada de la “planificación”, implementación y control eficiente del flujo de materiales y/o productos terminados, así como el flujo de información relacionada, desde el punto de origen hasta el punto de destino, cumpliendo al máximo con las necesidades de los clientes y generando los mínimos costos operativos.
- Panamax: buques diseñados para ajustarse a las dimensiones máximas permitidas, por ahora, para el tránsito por el Canal de Panamá. El tamaño

máximo está determinado por la dimensión de las cámaras de las esclusas y su calado.

- Post-Panamax: Megabuques que pueden transportar en un solo viaje más de 9.500 contenedores, incluso hasta 12.000 contenedores. Tienen una eslora de 366 m (1,200'), manga de 49 m (160') y calado máximo de 15 m (50') en agua dulce tropical (ADT). También tienen la capacidad de acomodar hasta 19 filas de contenedores a lo ancho.

Abstract

The Panama Canal has been of vital importance to the connectivity of the Atlantic and Pacific oceans, being one of the greatest engineering works known on the planet. Currently has a capacity between 320 and 340 million tons per year, allowing just go through this channel Panamax vessels. With the rapid development of markets and economies of scale, the need arose to expand the Panama Canal to compete in those markets and allow passage of post-Panamax ships to increase capacity to 600 million tons annually. This widening will allow the canal to improve logistics processes increasing competitiveness, meeting the market requirements, reducing transit times and optimize international logistics costs. This analysis was performed based on investigations exposed by various entities involved in this activity, especially of the PCA (Panama Canal Authority) who exposes online each of the advances made by the project. The most enriching experience during ESUMER college internship was that we were able to personally see the way the Panama Canal operates, which becomes an evidence of the great progress that has had this infrastructure and the proper administration and operation provided by the PCA.

Keywords:

- Channel: oceanic waterway between the Caribbean Sea and the Pacific Ocean crossing the Isthmus of Panama in their narrowest point.

-
- Lock: closed compartment within a channel to raise or lower the water level so that ships can pass through sections with different heights.
 - Logistics: part of the supply chain management responsible for planning, implementing and controlling the efficient flow of materials and / or finished goods as well as the flow of information linked to it, from the point of origin to point of destination, fulfilling the most of customer needs and generating minimum operating costs.
 - Panamax: vessels designed to fit the maximum dimensions, for now, for transit through the Panama Canal. The maximum size is determined by the size of the lock chambers and their draft.
 - Post-Panamax: megaships that can carry in one trip over 9,500 containers, even up to 12,000 containers. They have a length of 366 m (1,200 feet), beam of 49 m (160 feet) and maximum draft of 15 m (50 feet) in tropical freshwater (TFW). They also have the capacity to accommodate up to 19 rows of containers across

Tabla de contenido

Resumen.....	V
Abstract	VI
Introducción	1
Descripción del componente metodológico	3
1.1 Tema de estudio.....	3
1.2 Objeto de estudio	3
1.3 Planteamiento del problema	3
1.4 Objetivos	4
1 1.4.1 Objetivo general	4
2 1.4.2 Objetivos específicos.....	4
1.5 Justificación.....	5
Estado de Arte.....	7
Desarrollo de la temática.....	9
1.6 El Canal de Panamá	9
1.7 Ampliación del Canal.....	10
1.8 Canal de Nicaragua.....	14
1.9 Nuevo proyecto (2013).....	14
Colombia se prepara para nuevos retos	16
1.10 Principales puertos Colombianos	18
3 1.10.1 Cartagena	18
4 1.10.2 Buenaventura	18
El mundo debate los cambios / Comercio Mundial	20
Gráficos	21
Conclusiones y recomendaciones	23
1.11 Conclusiones.....	23
Referencias bibliográficas.....	25
ANEXOS:	27
1.12 Reporte fotográfico pasantía de Panamá	27

Introducción

Es de tener en cuenta que la importancia de los mares, ríos y salidas al mar han sido factores muy importantes en el desarrollo económico y poder de un país; gracias a la mayor facilidad de explorar y explotar los recursos naturales con los que cuenta. Y es ahí donde surge la importancia de canales de tránsito marítimo para el comercio mundial, actualmente los 3 canales de navegación más importantes en el mundo han permitido conectar los diferentes continentes a través de los océanos.

El canal de Suez: inaugurado en 1869

El canal de Panamá: terminado de construir en 1914

El canal de Kiel; inicio de operaciones en 1985

Con el acelerado crecimiento económico y desarrollo de los mercados internacionales el Canal estaba perdiendo competitividad por su infraestructura actual, por esto la ACP, identificó la necesidad de ampliar el Canal de Panamá para permitir el paso de buques de mayor tamaño que los Panamax, es decir, los Post-Panamax para así aumentar su capacidad y captar la creciente demanda de tonelaje con niveles de servicio apropiados para cada segmento de mercado haciendo que sea más productivo, seguro y eficiente.

El propósito de este trabajo es dar a conocer mediante un análisis más detallado las diferencias entre el canal de Panamá (después de su ampliación) y el llamado “gran canal de Nicaragua (aun en proyecto), adicionalmente las repercusiones que trae consigo la existencia de 2 canales interoceánicos en el continente y su afectación para el comercio de Colombia.

Descripción del componente metodológico

1.1 Tema de estudio

El tema a estudiar por evidentes razón está en el marco de la logística y distribución física internacional, en áreas de DFI y comercio internacional

La metodología para la realización de este proyecto está enmarcada en investigación y análisis de dos canales más importantes para el comercio mundial (panamá) en comparación con el que podría ser su competencia el llamado gran canal de Nicaragua

1.2 Objeto de estudio

El canal de Panamá en contra posición con el canal de Nicaragua, dimensiones, capacidad, tiempos de tránsito, principales rutas. Se conocerán a través de la realización de una investigación e información recibida en la pasantía internacional para establecer su grado de importancia para el comercio mundial

1.3 Planteamiento del problema

El canal de Panamá una de las mayores obras más conocidas del planeta que une los océanos Atlántico y Pacífico, tiene actualmente una capacidad de carga entre 320 a 340 millones de toneladas anuales, siendo esta la principal deficiencia del canal, ya que las dimensiones de las esclusas actuales limitan el tránsito de buques con mayor cantidad, capacidad y volumen, dificultando la operación de portacontenedores, porta vehículos y pasajeros siendo estos los principales usuarios del canal. Esto trae consecuencias como el aumento de costos logísticos y demoras en tiempos de tránsito y congestión en puerto, haciendo que el canal sea poco competitivo frente a otras rutas marítimas. El plan es duplicar la capacidad, es decir a más de 600 millones de toneladas anuales, en cuanto a los buques, hoy en día circulan naves con alrededor de cuatro mil 800 TEUS y con la nueva esclusa podrían pasar barcos de hasta 12 mil 600 TEUS, dando la posibilidad de que transiten los POSPANAMAX.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Analizar las repercusiones que trae la ampliación del Canal de Panamá Vs el canal de Nicaragua en el marco del comercio mundial

1.4.2 Objetivos específicos

Conocer el estado actual en el que se encuentra el desarrollo del proyecto de la ampliación del canal de Panamá.

Detectar los principales cambios que se evidenciarían en la ampliación del Canal de Panamá con la utilización de los buques Pospanamax.

Definir la viabilidad comercial que conlleva la apertura del canal de Nicaragua frente a la ampliación del Canal de Panamá y que efectos secundarios generaría a Colombia.

1.5 Justificación

La ampliación del Canal de Panamá busca tres componentes principales:

- Construcción de dos complejos de esclusas- uno en el Atlántico y otro en el Pacífico - de tres niveles cada uno, que incluyen tinajas de reutilización de agua;
- Excavación de cauces de acceso a las nuevas esclusas y el ensanche de los cauces de navegación existentes;
- Profundización de los cauces de navegación y la elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún.

El canal de Nicaragua busca:

- satisfacer la creciente demanda de una nueva ruta de tránsito interoceánico en la región.
- Potencial de abrir nuevas rutas, más económicas, para enviar materias primas, especialmente petróleo, LNG y acero, de los Estados Unidos hasta Asia, y el mineral de hierro de Brasil

Dado lo anterior podemos inferir que estos Gobiernos vieron la necesidad de generar una ampliación como el proyecto del Canal de Nicaragua para agilizar los mercados, buscando tener una presencia importante y competitiva de los productos; La eficiencia en los procesos de comercio exterior aumenta y diversifica la oferta exportable de bienes y servicios en función de la demanda mundial.

En cuanto a Colombia; el mercado nacional no es suficiente para impulsar el crecimiento del país y por eso debemos buscar mercados en los demás países. En la medida en que exportemos más, la economía nacional crecerá, se crearán nuevos puestos de trabajo y mejorarán los ingresos promedio de todos los habitantes, lo que generará a su vez una mayor demanda para quienes abastecen el mercado nacional.

El fallo de la corte internacional de la Haya evidentemente impulsó que la construcción del canal de Nicaragua fuera concebido como una realidad, sin duda hay quienes piensan que dicho fallo no puede ser acatado por el estado Colombiano, sin embargo mientras pasa el tiempo en discusiones, en revisiones, o en buscar nuevos negociadores que puedan enviar este proceso a cortes superiores hay un tema que Colombia no debe ignorar por mucho tiempo; nuestra posición geográfica de este lado del mundo permite que entre el 40 y 45% de los buques de tránsito internacional tengan que pasar por nuestro territorio, y mientras nos desgastamos en procesos tediosos que difícilmente logran devolvernos aquello que alguna vez le perteneció a Colombia, países como Perú, Chile, y Brasil cada día modernizan más sus puertos marítimos, actualizan sus sistemas de comercio y de aduana, su enfoque ha sido de infraestructura, de carreteras internas que permiten hacer tránsitos máximo de 3 días a nivel nacional, y mientras Nicaragua firma contratos con consorcios para la construcción de un nuevo canal, Panamá avanza en su proyecto de ampliación de su canal, ¿qué hace Colombia? ¿Que podríamos hacer para cambiar las discusiones acerca de un fallo perdido por proyectos de visión internacional? ¿Por proyectos de mega estructuras?, tal vez hoy el panorama de puertos internacionales sería diferente si por ejemplo el puerto de Urabá fuese más un compromiso que una promesa de políticos.

Este trabajo tiene como fin analizar la ampliación del Canal de Panamá y la creación del canal de Nicaragua en el marco de la competitividad internacional.

Estado de Arte

La construcción de la nueva esclusa del Pacífico en el marco de la ampliación del Canal de Panamá lleva un retraso de nueve meses por lo que las obras no concluirán hasta junio de 2015, según el último informe trimestral de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). El consorcio Grupo Unidos por el Canal (GUPC), del que la española Sacyr es socio mayoritario junto a la italiana Impregilo entre otras, ha informado de que la terminación de esta esclusa, que estaba prevista para el 21 de octubre de 2014, no concluirá hasta el 30 de junio de 2015, mientras que la esclusa del Atlántico, donde las obras van más adelantadas, estará terminada el 31 de marzo de 2015, de acuerdo con el último informe, que recoge este martes el diario local 'La Prensa'. Según ha explicado la ACP, la demora se debe a que las mezclas de hormigón presentadas inicialmente por GUPC "no cumplían con las especificaciones" que se requerían para un proyecto que debe tener una vida útil de 100 años. (diario <http://www.europapress.es/latam/panama/noticia-panama-proyecto-ampliacion-canal-panama-demorara-nueve-meses-junio-2015-20131029110612.html>)

Las dos primeras esclusas, de las 16 que se utilizarán en los dos nuevos complejos, se instalarán el 15 de noviembre en el lado Atlántico de la vía marítima. El diseño y construcción de las nuevas esclusas es el componente más importante del proyecto de ampliación de la vía, que se construye a un valor de 5.250 millones de dólares y que busca duplicar la capacidad operativa de la instalación, inaugurada hace 99 años, explicó González.

El martes arribaron las cuatro primeras compuertas de acero procedentes de Italia a un muelle en Gatún, en el lado Atlántico del Canal de Panamá, y una de ellas fue desembarcada el jueves. A este lugar llegarán todas las compuertas y desde aquí se transportarán las que operarán en el Pacífico (2013-08-23 <http://noticias.starmedia.com/sucesos/llegan-compuertas-para-ampliacion-canal-panama.html>)

“En la entidad canalera se optó por maximizar los recursos existentes para crear un sistema igual de eficiente y que cumpliera con los estándares de navegación aérea

nacionales e internacionales”. Desde febrero de 2008 se contaba con cámaras de video de alta definición que permitían visualizar el desarrollo del proyecto, pero surgió la necesidad de innovar este proceso, creando así un caparazón que permite proteger las cámaras instaladas en los helicópteros de la presión del viento y los cambios climáticos, además de la montura de estas en los helicópteros que debían cumplir con las regulaciones establecidas por la Administración Federal de Aviación^{(Edición Especial de “El Faro”}

No.53- Avances de la Ampliación del Canal de Panamá 2012)

Desarrollo de la temática

1.6 El Canal de Panamá

Un poco de historia

El canal de Panamá es el producto del ingenio y el coraje humano que se remonta a inicios del siglo XVI cuando los españoles llegaron al istmo. Desde entonces, surgió la idea de construir una ruta que uniera los océanos Atlántico y Pacífico.

El primer esfuerzo en firme de construir una ruta toda agua por Panamá lo iniciaron los franceses en 1880, pero los problemas financieros y las enfermedades tropicales dieron al traste con la iniciativa. Cuando Panamá consolida su independencia en 1903 pacta con Estados Unidos la construcción del canal que ese país terminaría el 15 de agosto de 1914 y que luego administró hasta el 31 de diciembre de 1999.

Desde entonces Panamá asume la plena operación, administración, mantenimiento, modernización y ampliación del canal, en cumplimiento de los tratados Torrijos-Carter pactados con Estados Unidos en 1977 y el título XIV de la Constitución Política de la República de Panamá. Desde entonces, la vía es administrada por la autoridad del canal de Panamá (ACP), una entidad gubernamental autónoma.

¿Cómo funciona?

El canal de Panamá funciona como un atajo marítimo para ahorrar distancia, tiempo y costos en el transporte de todo tipo de bienes. La vía, con una extensión de aproximadamente 80 kilómetros, comunica los océanos Atlántico y Pacífico en el punto más angosto del istmo de Panamá y del continente Americano.

El canal de Panamá ha prestado servicios a más de un millón de tránsitos de buques de todo el mundo. La histórica marca fue alcanzada el 4 de septiembre de 2010 con el paso del FortunePlum, un buque granero.

La vía interoceánica opera mediante un sistema de tres complejos de esclusas, de dos vías cada uno, que sirven como ascensores de agua que elevan los buques al

nivel del lago Gatún, a 26 metros sobre el mar, para permitir el cruce por la cordillera central, y luego bajarlos al nivel del mar al otro lado del istmo.

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

1.7 Ampliación del Canal

Los trabajos de ampliación del canal de Panamá iniciaron en septiembre del año 2007 y avanzan hacia su objetivo de doblar la capacidad de la vía interoceánica para atender la creciente demanda del comercio mundial

Para asegurar la viabilidad social y ambiental del proyecto, la ampliación cumplió con los estudios de impacto ambiental que incluyen medidas de mitigación como reforestaciones, rescate de vida silvestre, rescate arqueológico y geológico.

La ampliación contribuirá, además, a mitigar el cambio climático, ya que a través de la ruta del canal transitarán buques de mayor tamaño, reduciendo las emisiones globales de CO₂ que resultan al utilizar rutas alternas más largas.

“La corte Culebra es la parte más estrecha del canal y sus 12.7 kilómetros representan casi una quinta parte de la extensión total de la vía. Este segmento fue excavado a través de roca y piedra caliza de la cordillera central del istmo de Panamá. Con el material excavado durante su construcción se podrían erigir hasta 63 pirámides iguales a las de Egipto”

Con un tránsito anual de más de 14.000 buques el canal actual impulsa la ampliación de la vía mediante un tercer juego de esclusas al mantenerse como una ruta confiable al servicio de comercio mundial en el siglo XXI.

Durante la primera semana de julio, la ACP anunció que extiende hasta el próximo 10 de diciembre el plazo para que los cuatro consorcios que están en la puja por quedarse con el contrato de ampliación del Canal presenten sus propuestas técnicas, presupuestales, de diseño y construcción del tercer juego de esclusas de la vía. Según explicó el vicepresidente ejecutivo de Ingeniería y Administración de programas de la ACP, Jorge Luis Quijano, esta prórroga se hizo a solicitud de los consorcios y no

afecta el cronograma de ejecución de la obra, cuya finalización está prevista para el año 2014, cuando se realizará la celebración del primer centenario del Canal de Panamá.

El paso por el Canal en los últimos años estaba generando retrasos a embarcaciones menores de hasta ocho y quince días, para su tránsito hacia el océano Pacífico, con los consiguientes sobre costos para la carga. Pensando en eso, una vez se entregue la ampliación, podrán pasar naves de mayor calado, es decir, con más capacidad de carga y, por ende, más grandes y pesadas.

Preocupada por la logística que implica mover estos gigantes, la ACP le adjudicó, a la compañía china Cheoy Lee Shipyards, un contrato para la construcción de 10 remolcadores, que entrarán a reforzar la flota de 29 que ya están en operación. Las nuevas embarcaciones comenzarán a llegar a partir de noviembre de 2010 y se espera la contratación de por lo menos 130 trabajadores más para operar la nueva flota ya que los remolcadores que están en servicio emplean alrededor de 400 personas entre capitanes, jefes de máquina y marineros.

Los Componentes del Programa de ampliación se resumen en:

Excavación en cuatro fases del cauce de acceso del pacífico, una nueva zanja de 6.1 kilómetros de extensión casi paralela a la actual vía de navegación del canal, que unirá las nuevas esclusas del pacífico con el corte culebra.

La profundización y ensanche de las entradas del canal en el pacífico y el atlántico.

La profundización y ensanche del lago Gatún y profundización del corte Culebra.

La elevación de niveles de lago Gatún.

El diseño y construcción del tercer juego de esclusas, el cual consiste en la construcción de dos nuevos complejos de esclusas, uno en el pacífico y otro en el atlántico, con tres cámaras, tinajas de reutilización de agua, un sistema de llenado y vaciado lateral y compuertas rodantes.

La construcción del tercer carril o juego de esclusas abarca principalmente obras de excavación de tierra, dragado y la construcción de dos nuevos complejos de esclusas más largas y anchas que las actuales, a fin de permitir el paso de buques con mayores dimensiones (Superpanamax)

Notas importantes

- Panamá en el año 2012 movió 6.857.724 contenedores, y 6.3 millones de transbordo de los cuales 500.000 TEUS fueron de carga local.
- El 99% de los 6.3 millones lo manejaron los 4 principales puertos de Panamá
- De los 14.600 barcos que transitan por el canal el 40% son solo buques alimentadores (feeders). Hay 274 grúas en puertos latinoamericanos y el 23%; es decir 64 grúas están en Panamá
- Más de 5.250 millones de dólares invertirá el Gobierno de Panamá en la ampliación del emblemático paso que conecta, desde 1914, el océano Atlántico con el Pacífico mediante dos juegos de esclusas dispuestas en los 80 kilómetros de recorrido interoceánico
- “Los terminales marítimos son los primeros proveedores de servicio para el comercio, de ahí que las inversiones en puertos sean claves para la competitividad de cualquier país”, afirma el experto en estudios latinoamericanos Diego Ojeda León.
- Según este experto, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), al aumentar el costo del peaje y las tarifas de los servicios adicionales que presta a las embarcaciones y sus tripulaciones, podrá tener un flujo de caja que sustente las obras de manera anticipada y así se evita hacer un drástico aumento una vez esté terminada la ampliación. Hoy en día, la tarifa de peaje promedio es de alrededor 54.000 dólares, pero varía según el tamaño del buque y el peso de la carga.
- La obra, que arrancó en septiembre de 2007, comprende la construcción de dos complejos de esclusas de tres niveles (un nuevo juego), uno en el lado del Pacífico y otro en el del Atlántico, también se ensancharán y profundizarán los cauces de navegación existentes en el lago Gatún, tanto en el Océano Atlántico como en el Océano Pacífico, y en el Corte Culebra. Adicionalmente, se realizará la excavación en seco de un nuevo cauce de acceso, con una extensión de 6,1 kilómetros de largo, para conectar las esclusas del Pacífico con el Corte Culebra.

- El objetivo de esta megaobra es permitir el paso de los buques cargueros conocidos como Pospanamax, que tienen capacidad para llevar entre 4.000 y 5.000 contenedores estándar o TEU de 20 pies, porque en la actualidad surcan el Canal los de tamaño Panamax o menor, es decir, los barcos capaces de cargar un máximo de 4.000 contenedores y un promedio de 65.000 toneladas.
- Según la Organización Mundial del Comercio (OMC), entre los puertos marítimos se moviliza cerca del 90% del comercio exterior mundial. El transporte a través de los océanos, a pesar de ser más lento, es el medio más económico para llevar grandes cantidades de carga de un lugar a otro y, aunque se emplea menos dinero usando los mares, la operación no resulta barata por lo que los constructores navieros están fabricando cargueros de tamaños cada vez mayores.
- En la actualidad hay embarcaciones conocidas como Superpospanmax, con capacidad de 5.000 a 8.000 TEU y barcos Plus, que alcanzan los 13.000 contenedores y pueden transportar hasta 130.000 toneladas.¹

¹Ver figura 1

1.8 Canal de Nicaragua

El Canal de Nicaragua es una propuesta de construcción de una vía fluvial que conectaría el mar Caribe, el océano Atlántico con el océano Pacífico a través de Nicaragua en América Central. Dicho canal iría por río hasta el Lago Cocibolca (Lago Nicaragua), y cruzaría el istmo de Rivas para alcanzar el Pacífico.

Se propusieron varias rutas, todas ellas empleando el Lago Nicaragua (el segundo más grande de América Latina, que está a 32 msnm)

Una de las rutas propuestas en 1902. En Notes on the Nicaragua Canal de Henry Isaac Sheldon.

- Bluefields a río Escondido y de ahí a un canal artificial al lago.
- Punta Gorda al Río Punta Gorda y de ahí a un canal artificial al lago.
- San Juan del Norte al Río San Juan y de allí al lago.

Un canal artificial cortaría el Istmo de Rivas (su punto más bajo está a 56 msnm) y alcanzaría el océano Pacífico en San Juan del Sur.

1.9 Nuevo proyecto (2013)

El 3 de julio de 2012 la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó con amplia mayoría la ley que autoriza construir un canal interoceánico de gran calado entre el Caribe y el Pacífico, una obra que durará unos 15 años y costará 40.000 millones de dólares.

El 7 de junio de 2013 Nicaragua entregó a China la concesión del nuevo canal y el 13 el congreso adjudicó su construcción a una firma china.

El 13 de junio, la Asamblea aprueba construcción del Canal. Con 61 votos a favor, 25 en contra, dos presentes y una abstención, la legislación fue aprobada la "Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense atingente a El Canal, Zona de Libre Comercio e Infraestructuras Asociadas", tras un debate que

duró tres horas. La ley otorga la concesión por 50 años, prorrogables por el mismo periodo, a la empresa china HK Nicaragua Canal Development. Además, esta concesión le otorgaría a la nueva “Empresa Desarrolladora de Grandes Infraestructuras S.A”, la construcción de un oleoducto que conectaría espacios en litorales del Pacífico y del Atlántico; la construcción de dos puertos de aguas profundas, uno en el Pacífico y otro en el Caribe, ambos serían unidos por un canal seco por el cual circularía un ferrocarril de carga. También se crearían dos zonas de libre comercio y la construcción o ampliación de un aeropuerto internacional en cada una de esas zonas.

Entre las empresas contratadas para este proyecto, se encuentran por una parte EnvironmentalResources Management (ERM), la consultora que se encargará de manera independiente investigar el impacto ambiental y social de la ruta seleccionada para este canal. Por otro lado, China RailwayConstructionCorporation fue contratada para llevar a cabo la evaluación de viabilidad inicial de acuerdo a estándares internacionales, técnicos, entre otras compañías seleccionadas por HKND Group. McKinsey&Company por otra parte es la empresa encargada de proporcionar a HKND Group la investigación y análisis del proyecto del gran canal de Nicaragua.

Este nuevo canal permitirá aumentar el tránsito de barcos de carga más grandes, pesados y con mayor calado, ayudará a promover el comercio entre los países de América Latina y Europa, y entre China con América, Brasil y Europa, al permitir un mayor tránsito de carga a un menor tiempo de entrega de mercadería, lo que permitirá aumentar la importancia comercial y de navegación del Océano Pacífico en el nuevo siglo.²

²Ver figura 2

Colombia se prepara para nuevos retos

El país podría ser uno de los más beneficiados con la ampliación, gracias a que la llegada de buques de mayor capacidad de carga se traduce en reducción de los costos de transporte de todo lo que pase por el Canal de Panamá hacia el territorio nacional, especialmente a Buenaventura desde el océano Atlántico. Según las estadísticas portuarias de América Latina y el Caribe, que aparecen en el último Perfil Marítimo, elaborado por la Cepal y las Naciones Unidas, Colombia pasó de mover por sus puertos 718.700 contenedores durante el año 2000 a más de 1'300.000 en 2006, cuando, por Cartagena, circularon más de 711.000 TEU, mientras que por Buenaventura transitaron cerca de 622.000 contenedores.

El informe de la CEPAL también evidencia que, por toneladas, el puerto de la Drummond en Colombia fue el más importante al movilizar una cifra superior a 20 millones de toneladas métricas de carga durante 2006, seguido de Cartagena con más de 11 millones de toneladas ese mismo año y de Buenaventura con unos 10'800.000 toneladas.

En el escalafón de la CEPAL, el puerto de Santa Marta se ubicó en el cuarto puesto en importancia, con 8'724.000 toneladas de carga, y el de Barranquilla en el quinto, con más de 5'500.000 toneladas. El crecimiento constante de estos volúmenes ha supuesto la implementación de nuevas herramientas para el manejo de los puertos del país y la ampliación de la infraestructura que se requiere para el óptimo manejo de la carga que llega a Colombia y en esto ya ha avanzado el Estado.

El Gobierno nacional está elaborando un documento Conpes, que presentará en el segundo semestre de este año y en el que definirá lo que ha llamado Plan Nacional de Logística. Para su estructuración, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) le encargó a la firma AdvancedLogisticsGroup un análisis sobre la infraestructura del país y sus cadenas productivas, informe que ya fue entregado. En materia de puertos,

el documento recomienda la creación de zonas de actividad logística portuaria (ZAL) en ciudades como Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Turbo y Buenaventura, además de un puerto seco en Buga, que apoye a la última.

El DNP ha dicho que someterá a debate público el borrador del Conpes, documento que articulará las actividades logísticas del país en un solo texto.

1.10 Principales puertos Colombianos

1.10.1 Cartagena

El puerto de la heroica también se está preparando para enfrentar los futuros retos en materia logística y de comercio exterior del país y, para ello, la sociedad portuaria regional de Cartagena tiene proyectada una serie de inversiones con las que pretende fortalecer y adecuar sus instalaciones de cara a mayores volúmenes de carga. La sociedad portuaria informó que en los próximos años efectuará inversiones en infraestructura que permitan llegar a la capacidad de manejar 2.5 millones de TEU anuales. Para lograrlo, construirá un muelle de mil metros de longitud y 15 de profundidad y desarrollará zonas de almacenaje en bodegas de 80.000 metros cuadrados, depósitos de contenedores vacíos de 60.000 metros cuadrados y una zona de inspección de 20.000 metros cuadrados. Adicionalmente, los administradores de la concesión anunciaron que comprarán 12 grúaspórtico, conocidas como STS (superpospanmax) y 60 RTG (Transtainers o grúas pórtico de patio) y ampliarán la capacidad de almacenaje para contenedores a 45.000 celdas.³

1.10.2 Buenaventura

Analistas aseguran que el puerto de Buenaventura es uno de los que mejores posibilidades de crecimiento tienen gracias a su cercanía con las principales rutas marítimas que atraviesan el planeta hacia todos los destinos, así como las condiciones geográficas lo permiten ser un puerto concentrador y de transbordo para los barcos de gran porte que todavía no pueden pasar por el canal de Panamá y que, a pesar de la ampliación, no podrán hacerlo en el futuro. El gobierno nacional y la administradora del principal puerto colombiano sobre el Pacífico pactaron 20 años adicionales de concesión; es decir, la sociedad portuaria regional de Buenaventura operará hasta el año 2034. En este tiempo se ejecutarán inversiones por 450 millones de dólares.

³Ver figura 3

Según la sociedad portuaria, ya se están invirtiendo 245 millones de dólares en el plan de modernización “que busca convertir al puerto de buenaventura en uno de los terminales marítimos más competitivos de América Latina”

Con la millonaria inversión se busca hacer más eficiente su operación. Con la especialización de los puestos de atraque, que tendrán tres muelles para contenedores, tres para gráneles sólidos, una para azúcar, uno para gráneles líquidos y tres muelles multipropósito. Durante el año pasado se terminó de construir la profundización y dragado del canal de acceso al puerto, que deja la bahía interna con una profundidad de 12.5 metros⁴

⁴Ver Figura 4

El mundo debate los cambios / Comercio Mundial

A mediados de este año se realizó en Panamá el XVII Congreso Latinoamericano de Puertos, donde se debatió acerca de la situación en que se encuentran los terminales marítimos de la región para atender el crecimiento del tráfico de contenedores, las ventajas comerciales que supondrá la ampliación del Canal de Panamá, el tamaño de los buques que llegarán a los diferentes puertos en los próximos 20 años y la financiación necesaria para el crecimiento portuario.

Sobre este último aspecto, el director ejecutivo del Consejo Nacional para las Sociedades Públicas y Privadas, Richard Norment, aseguró durante el evento que, para financiar el crecimiento de sus puertos y atender las nuevas demandas logísticas, América Latina y el Caribe necesitan la asociación de los sectores público y privado de cada país. “Esta asociación funciona como un acuerdo comercial entre una entidad pública estatal del orden nacional o local y una del sector privado.

Mediante este acuerdo, los recursos, habilidad es y fortalezas de cada sector se combinan para dar mejor servicio o para optimizar las instalaciones portuarias”, explicó Norment. Para el experto, compartir recursos públicos y privados en el desarrollo de este tipo de infraestructura implica que los socios también comparten los potenciales riesgos y recompensas. “El secreto del éxito está en balancear las fortalezas de ambos sectores”

Gráficos



Figura 1. Canal de Panamá



Figura 2. Proyecto Canal de Nicaragua



Figura 3. Puerto Cartagena



Figura 4. Puerto Buenaventura

Proyecto: ampliación del canal de panamá

Figura 5. Dimensiones de esclusas, Canal de Panamá.

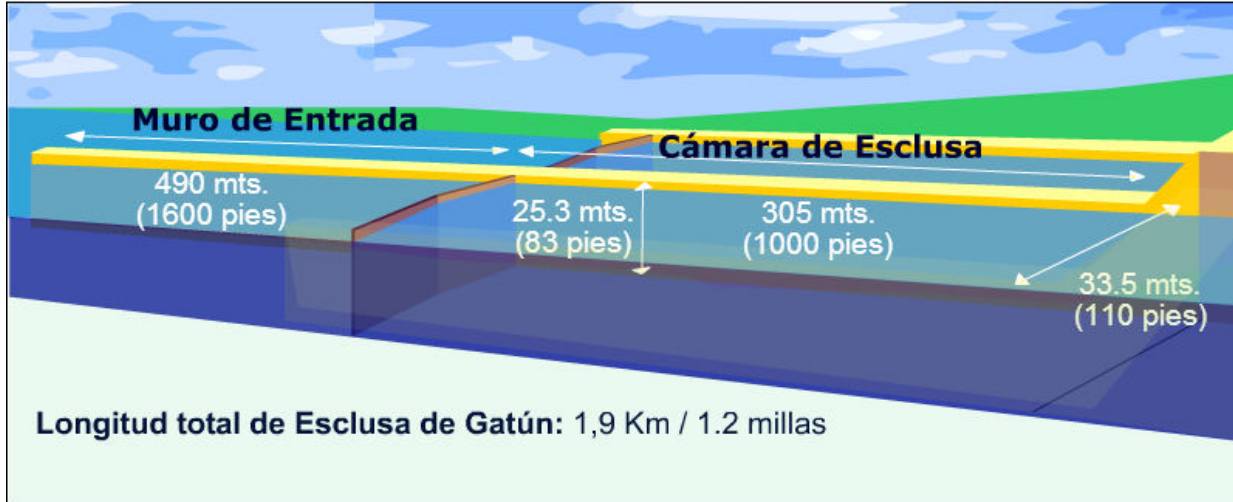
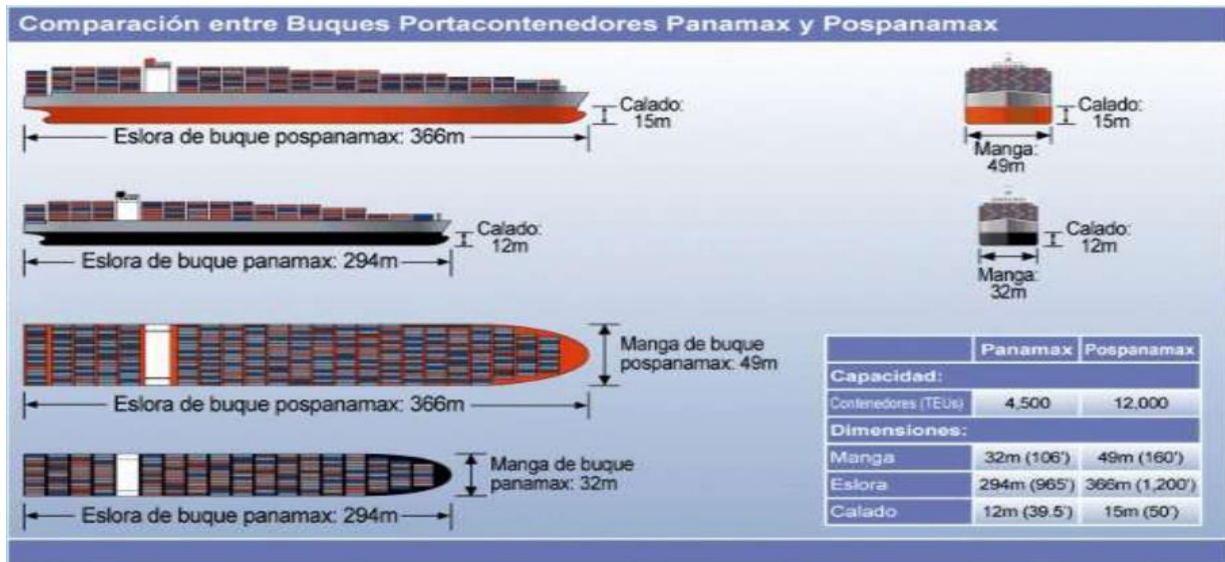


Figura 6. Comparación entre Buques Portacontenedores Panamax y Pospanamax



Conclusiones y recomendaciones

1.11 Conclusiones

Analizamos la importancia de la ampliación del canal de Panamá para el desarrollo de los procesos logísticos y avanzando cada día en el mejoramiento continuo para satisfacer la demanda creciente de los mercados internacionales.

Identificamos la necesidad de mejorar la infraestructura portuaria para la competitividad de los mercados internacionales y los procesos logísticos que deben ser implementados, no solo en el canal de Panamá, que debe servir como ejemplo, sino también en todos los países que tengan acceso a vías marítimas.

Con la ampliación del canal de Panamá identificamos las grandes oportunidades que brindará a los mercados internacionales al optimizar su infraestructura y recursos portuarios para agilizar las operaciones en costo y tiempo, además de aumentar la capacidad de carga que transita a través de él.

Con las normas de seguridad que regulan el tráfico en el Canal de Panamá han mantenido libre de accidentes que contaminen el agua de los lagos de Gatún y Maden. Estos dos lagos también suministran el agua para la ciudad de Panamá y otras ciudades y pueblos que están en el área de influencia del canal. Lo anterior es una evidencia que la implementación de regulaciones estrictas para el tránsito por el canal y características constructivas de los buques de la industria de tanqueros, serán una herramienta para proteger, entre otros, el Lago de Nicaragua.

Logramos concluir que la realización del Proyecto del Gran Canal es el acelerador que por su propia naturaleza, contribuiría decisivamente, más que ningún otro factor

aisladamente considerado, al desarrollo humano, económico y sostenible de los nicaragüenses y de Nicaragua, aún antes de entrar en operación.

La apertura del Canal de Nicaragua ha tocado territorio Colombiano, con el fallo de la haya cuyo resultado fue quitar Mar Colombiano para cederlo a territorio nicaragüense y beneficiar la construcción que a futuro tiene el país de Nicaragua con convenio con China

Referencias bibliográficas

Edición Especial de “El Faro” No.53- Avances de la Ampliación del Canal de Panamá - Informe al País; Pág. 8, 23, 26, Septiembre de 2012; En línea: <http://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/09/elfaro-20120930.pdf>

Megaproyecto, ampliación del canal de panamá, 12 de Julio de 2007. En línea: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=520253>

Página Mundo Electoral, El proyecto de infraestructura más importante de la región; Año 2008 En línea: <http://www.mundoelectoral.com/html/index.php?id=14>

Página web disponible en: <http://espanol.cri.cn/782/2013/06/09/1s280972.htm>
http://www.frbatlanta.org/documents/pubs/econsouth/10_q3_southeast_ports_espanol

Página Web Mi canal de Panamá oficial; octubre 2013; en línea: <http://micanaldepanama.com/>

Revista de logística; Amado Hernández Gaviria edición 11; Ampliación del Canal de Panamá: oportunidades para Colombia; noviembre de 2010- enero de 2011; en línea: <http://www.revistadelogistica.com/art-11-Ampliacion-del-Canal.asp>

Revista de la logística. En línea: http://www.revistadelogistica.com/retos_opportunidades_n3.asp

Revista de Logística “Retos y Oportunidades de la Ampliación del Canal de Panamá”. Julio de 2009; En línea: <http://www.wharton.universia.net/index.cfm?fa=viewArticle&id=1758>

Revista TheEconomist; Los temores de que un Canal de Panamá nuevo y mejorado pueda desviar el comercio; 28 de enero del 2012: en línea: <http://www.economist.com/node/21543551>

Tendencias de la Ingeniería, La ampliación del canal de panamá, colosal obra de ingeniería; viernes 3 de noviembre del 2006. En línea: http://www.tendencias21.net/La-ampliacion-del-Canal-de-Panama-colosal-obra-de-ingenieria_a1213.html

ANEXOS:

1.12 Reporte fotográfico pasantía de Panamá

Figura 7. En el canal de Panamá



Figura 8. Vaciado de Esclusa Miraflores

