



**NUEVAS OPCIONES DE TRÁNSITO EN EL COMERCIO
INTERNACIONAL PONEN EN RIESGO AL CANAL DE
PANAMÁ**

INFORME DE PASANTÍA A (PANAMÁ)

Katherin Grajales Jaramillo

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2014

NUEVAS OPCIONES DE TRÁNSITO EN EL COMERCIO INTERNACIONAL PONEN EN RIESGO AL CANAL DE PANAMÁ

INFORME DE PASANTIA (PANAMÁ)

Katherin Grajales Jaramillo

Informe de pasantía presentado para optar al título de:

Profesional en Negocios Internacionales

Asesor:

Gustavo Adolfo Londoño Ossa, Docente

Línea de Investigación:

Comercio internacional

Institución Universitaria Esumer

Facultad de Estudios Internacionales

Medellín, Colombia

2014

Agradecimientos

Quiero agradecer de manera sincera a las personas que de alguna manera aportaron a la realización de este trabajo, a la docente Lisbeth Duarte, quien me brindo su asesoría profesional y su mayor colaboración desde el comienzo. Deseo agradecer a mi familia, quienes han sido fundamentales para el cumplimiento de todas mis metas y finalmente a Dios por permitirme finalizar esta tesis satisfactoriamente.

Resumen

Esta tesis fue realizada con el fin de plantear opciones de tránsito alternos al canal de Panamá, donde se pueda evidenciar un poco la tendencia del comercio mundial. Se plantearon tres alternativas, las cuales fueron el ferrocarril transcontinental de Estados Unidos, la ruta ártica y el canal de Nicaragua. Dichas opciones surgen de la necesidad de considerar diferentes medios de transporte diferentes al canal de Panamá.

Basándose en el análisis previamente realizado y partiendo de la metodología por medio de la cual se aborda la investigación se puede deducir que el canal de Panamá seguirá siendo un centro de logística muy importante para el desarrollo del comercio internacional por la importancia geoestratégica en la que está ubicado el país, sin embargo, a medida que las otras rutas comiencen a consolidarse (ruta ártica) y el canal de Nicaragua sea construido la afluencia en dicho canal sin duda disminuirá, puesto que, pese a su ampliación no alcanza a cumplir con las exigencias del mercado actual con buques cada vez más grandes, lo que obliga a las compañías buscar medios alternos que satisfagan sus requisitos.

Palabras clave:

Ruta ártica: nueva travesía por el océano Índico y el mar Mediterráneo, que enlaza oriente y occidente.

Comercio exterior: cada país fabrica sus propios bienes y servicios, pero también tiene escases de algunos insumos. El intercambio que se presenta entre dos naciones al importar o exportar sus productos es lo que se denomina comercio exterior

Rutas alternas: caminos opcionales, direcciones diferentes a las más frecuentadas.

Ruta ártica: nueva travesía por el océano Índico y el mar Mediterráneo, que enlaza oriente y occidente.

Trafico transoceánico: hace referencia al traslado de las mercancías; para el caso del proyecto, traslado de contenedores de un océano a otro.

Agencia naviera: son agencias dedicadas a las negociaciones con buques y barcos por rutas comerciales ya establecidas, hacen parte del sistema marítimo fluvial y juegan un papel calve en el rumbo que pueda tomar el tráfico en el comercio mundial.

Abstract

This thesis was conducted in order to identify options for alternative transit the Panama Canal, where you can show some trends in world trade. Three alternatives were proposed, which were the transcontinental railroad in the United States, the Arctic route and channel Nicaragua. These options arise from the need to consider different means of transport different to the Panama Canal.

Based on the analysis previously performed and based on the methodology by which research is addressed to deduce that the Panama Canal will remain a center of very important for the development of international trade logistics geostrategic importance in which it is located nationwide, however, as the other routes begin to consolidate (Arctic route) and the Nicaragua canal is built on that channel the flow will certainly decrease, since, despite its expansion fails to meet the requirements current with ever-larger ships market, forcing companies to look for alternative means to meet your requirements

Keywords:

Arctic route: new journey across the Indian Ocean and the Mediterranean Sea, linking East and west.

Foreign trade: each country makes its own goods and services, but also has some shortages of inputs. The exchange that occurs between two nations to import or export their products is what is called foreign trade.

Alternate routes: optional paths, different directions at the busiest.

Arctic route: new journey across the Indian Ocean and the Mediterranean Sea, linking East and West.

Transoceanic traffic: refers to the transfer of goods; in the case of the project, transfer of containers from one ocean to another.

Shipping agency: agencies are engaged in negotiations with ships and boats already established trade routes are part of the inland maritime system calve and play a role in the course you can take traffic in world trade.

Contenido

Resumen	VII
Abstract	VII
Introducción	1
1. Descripción del componente metodológico	2
1.1. Tema de estudio.....	2
1.2. Objeto de estudio	2
1.3. Planteamiento del problema	2
1.4. Objetivos	3
1.4.1. <i>Objetivo general</i>	3
1.4.2. <i>Objetivos específicos</i>	3
1.5. Justificación.....	4
2. Estado del arte	5
3. Desarrollo de la temática	6
4. Conclusiones y recomendaciones	8
4.1. Conclusiones	8
4.2. Recomendaciones	8
Referencias bibliográficas	9

Introducción

La globalización y las operaciones de comercio internacional cada día crecen con mayor rapidez y por ende traen consigo una cantidad de requisitos que se vuelven indispensables a la hora de elegir la ruta y el lugar para operar, volviendo a los involucrados en el tema cada vez más competitivos.

Actualmente hay diferentes rutas al canal de Panamá que pueden servir de alternativa a la hora de tomar una elección, por ejemplo el ferrocarril de Estados Unidos, la ruta ártica los cuales ya se encuentra en funcionamiento y el canal de Nicaragua que iniciará su construcción a finales del presente año. Este último sería posiblemente la opción más competitiva para el canal de Panamá, pese a las reservas que tienen algunos expertos en cuanto a su construcción. De estas rutas alternas se habla mucho más a lo largo de todo el proyecto.

La logística internacional va tomando poco a poco una dinámica mucho más competitiva y va dejando de lado aquellos puertos o canales que no cuentan con la infraestructura necesaria y adecuada para participar oportunamente del comercio y lo que ocasionan básicamente es hacer más costosas y restringidas las operaciones, reduciendo la capacidad de carga de los buques y quedando ellos mismos por fuera del negocio, lo que hace que este sea un negocio realmente de pocos. Las compañías navieras son las que ponen las reglas con la creación de los buques cada vez más grandes obligando a los centros logísticos actualizarse para poder competir en el mercado.

1. Descripción del componente metodológico

1.1 Tema de estudio

El asunto a estudiar está relacionado con diferentes áreas como la logística, el comercio exterior y las relaciones internacionales, además de la demanda y la necesidad del mercado en temas de transporte en todas sus modalidades.

La metodología para la realización del proyecto está enmarcada en la Investigación de tendencias en el transporte para el comercio internacional.

1.2 Objeto de estudio

Dada la situación actual del comercio mundial se plantan algunos cuestionamientos sobre la ampliación del canal de Panamá; y es que dicha ampliación logre o no, satisfacer los requisitos que el comercio exige. Debido a esto, surge la evidente necesidad de crear rutas y medios alternos como lo son el sistema intermodal de los Estados Unidos, la ruta ártica, la creación del canal de Nicaragua, y la posibilidad de canales secos en América latina que brinden de manera eficiente una respuesta a la globalización.

Según lo mencionado anteriormente, se puede plantear el siguiente interrogante: ¿lograrán las rutas y medios de transporte alternos al canal de Panamá ser la primera opción en las operaciones del comercio mundial?

1.3 Planteamiento del problema

Dada la situación actual del comercio mundial se plantan algunos cuestionamientos sobre la ampliación del canal de Panamá; y es que dicha ampliación logre o no, satisfacer los requisitos

que el comercio exige. Debido a esto, surge la evidente necesidad de crear rutas y medios alternos como lo son el sistema intermodal de los Estados Unidos, la ruta ártica, la creación del canal de Nicaragua, y la posibilidad de canales secos en América latina que brinden de manera eficiente una respuesta a la globalización.

Según lo mencionado anteriormente, se puede plantear el siguiente interrogante: ¿lograrán las rutas y medios de transporte alternos al canal de Panamá ser la primera opción en las operaciones del comercio mundial?

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Identificar las rutas alternas al canal de Panamá que se pueden consolidar en su potencial competencia.

1.4.2 Objetivos específicos

- analizar el impacto y la importancia que traería consigo el funcionamiento de las múltiples rutas y medios alternos al canal de Panamá en las operaciones de comercio internacional.
- Evaluar las incidencias que puede ocasionar en el canal de Panamá la creación y consolidación de las nuevas rutas transoceánicas.
- Conocer cuál de las vías opcionales que plantea el proyecto puede ser la principal elección a la hora maximizar beneficios de las compañías navieras.

1.5 Justificación

Justificación Teórica

Actualmente el comercio mundial crece con extraordinaria rapidez, dicho crecimiento plantea nuevas exigencias y necesidades que se ven reflejadas en diferentes aspectos; por ejemplo, la creación de buques portacontenedores cada vez más grandes, quienes se ven obligados a utilizar nuevos medios y nuevas rutas que le plateen soluciones a su condición. Ahora bien, el objetivo final los participantes del comercio internacional con el crecimiento que se está presentando, es maximizar sus beneficios, reduciendo sus costos y acortando los tiempos de tránsito.

En base a lo anterior, es fundamental tener conocimiento no solo de la situación actual del comercio internacional, sino de las opciones que podría reemplazar el frecuentado canal de panamá, incluso con su ampliación totalmente terminada. Del desarrollo de esta situación dependerá el rumbo que tomen los negocios, las rutas y hasta la logística de las compañías navieras y demás participantes del comercio internacional. De aquí radica la importancia que este proyecto tiene en los negocios internacionales.

Justificación Social

La realización de proyecto tendría incidencias importantes en el aspecto social; para empezar podría permitir que las compañías nacionales que realizan operaciones de comercio exterior revalúen su logística y sus procesos. Es un abanico de posibilidades para negociar, al tener pleno conocimiento de las opciones que se tienen. La región latinoamericana se podría fortalecer con el desarrollo de proyectos internacionales, aumentando de esta manera el interés por invertir de países extranjeros que pueden inyectar capital a la región. Para Colombia en específico facilitaría la comercialización de mercancía con más lugares del mundo.

2. Estado del arte

Ahora bien, es importante conocer el estado actual del tema de la investigación, por ello veremos brevemente lo que indican algunas fuentes de las rutas anteriormente mencionadas. La situación para el ferrocarril de Estados Unidos cada vez mejora y esto se debe a la tecnología que piensa implantar para la seguridad de los trenes. Se trata de una tecnología basada en GPS, capaz de evitar colisiones entre trenes, descarrilamientos a causa de la velocidad excesiva, incursiones no autorizadas en zonas de trabajo y el movimiento de trenes debido a interruptores que quedaron en la posición incorrecta. PTC monitorea y, de ser necesario, controla el movimiento del tren en caso de un error humano. Además, PTC detiene los trenes en forma segura en caso de desastre natural (metrolink, 2014) La ruta ártica actualmente está siendo considerada como el canal dorado por la industria marítima, ya que puede reducir entre 12 y 15 días de las rutas tradicionales. Los volúmenes de transporte de carga en la Ruta Ártica están creciendo rápidamente en medio de un clima más cálido, lo que ha mantenido el pasaje relativamente libre de hielo durante más tiempo que en las últimas décadas (Mercante, 2013) En cuanto a la creación del canal de Nicaragua se encuentra en debate internacional debido al científico nicaragüense Jorge Huete-Pérez que afirma "se ha podido crear un desastre ambiental en Nicaragua" al dar viabilidad a un canal interoceánico en el país centroamericano. La comunidad científica está muy preocupada por los posibles impactos que pueda tener la construcción del canal y su funcionamiento", manifestó el científico, quien publicó un artículo en la revista científica más prestigiosa del mundo. El canal sería más grande que el de Panamá, uniría el mar Caribe con el Océano Pacífico, tendría una vía húmeda, una terrestre, un oleoducto, dos puertos de aguas profundas, dos aeropuertos y zonas francas, y su construcción se iniciaría en diciembre de 2014 según los planes de la concesionaria HKND Group, que dirige el empresario chino Wang (colombiano, 2014)

Corbett (2014) afirma: "Realmente los panameños no estamos altamente preocupados por la creación del canal de Nicaragua, puesto que tardará mucho tiempo para su creación por las pretensiones que se tienen con dicho canal".

Actualmente surgen nuevas propuestas de competencia al canal como lo son Guatemala, Ecuador, Honduras y el Salvador, estos gobiernos han anunciado la propuesta de construir un canal seco en cada país (Panamá América, 2013) Cabe aclarar que aunque dichas propuestas fueron oficiales por el jefe estado de cada país, se encuentran realmente en una etapa muy prematura, pues no hay ni siquiera una fecha de inicio de construcción, caso contrario al canal de Nicaragua por ejemplo, donde ya se realizó la licitación y se tiene una fecha establecida para el inicio de la construcción del proyecto.

3. Desarrollo de la temática

Es claro que hay una tendencia en dinamizar cada vez más el tema del transporte y la logística internacional, una confirmación de ello, es el aporte que hace el autor en el siguiente párrafo. Los avances en las tecnologías y comunicaciones, han revolucionado, entre otras cosas, el comercio, la logística y el transporte. Los mercados se volvieron demandantes (pull) y la producción comienza a orientarse hacia el cliente. Todo esto ha hecho variar la razón de ser del puerto, ya no como una inter fase entre modos sino como un modo integral a las cadenas logísticas. En el paradigma emergente denominado Landlord, la gestión portuaria reformó la postura. Ya no esperan a que lleguen las cargas cautivas, sino que la tendencia es salir a cautivar cargas y afianzar las relaciones con los clientes. Las líneas navieras transitan mayoritariamente las rutas con más demandas, en un sistema denominado Equatorian Round The World (ERTW), con buques cada vez más grandes, los cuales tocan escasos puertos, con infraestructura suficiente como para poder recibirlos y brindarles los servicios correspondientes. En estos puertos denominados Hub, generalmente la mercancía se “rompe” y es posible redistribuirla a puertos spokes (rayos), con líneas alimentadoras o feeders. En este aspecto, fundamental para el intermodalismo, crece la tendencia hacia el desarrollo del Short Sea Shipping (SSS) y la navegación fluvial, consolidando cada vez más a estas rutas feeders.

Los puertos no quedaron ajenos a los cambios que se han producido con el avance de los mercados globales y la apertura de los mercados y en ese sentido , debieron adecuarse

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

La realización de la pasantía fue muy productiva, puesto que ver en funcionamiento al mismo tiempo los diferentes medios de transporte de los que se habló a lo largo del proyecto verdaderamente es muy gratificante.

Por otra parte, es cierto que el comercio exterior cada vez tiene exigencias mayores y esto se ve reflejado en la búsqueda constante de otros medios para el transporte de las diferentes cargas, de hecho la creación de estas nuevas rutas podría poner en riesgo el servicio de transporte que los panameños poseen, dejando así de ser crucial para la operaciones de comercio internacional. Sin embargo, Panamá cuenta con un centro logístico verdaderamente muy completo que abarca todos los medios de transporte existentes, lo que pone a la ruta ártica y al ferrocarril de Estados Unidos en desventajas y con respecto al canal de Nicaragua su creación podría tardar mucho más de lo que se tiene previsto al ser un proyecto bastante ambicioso, incluso se puede dudar de su realización por la extensión tan grande que hay entre el atlántico y el pacífico.

Sin duda para los usuarios del comercio exterior son poco relevantes todos estos temas, ellos solo harán uso de la ruta que les disminuya el tiempo de tránsito, abarate los costos y maximice sus utilidades. .

4.2 Recomendaciones

Se recomienda evaluar en un tiempo prudente la situación de las rutas alternas mencionadas a lo largo de proyecto, (el ferrocarril de Estados Unidos, la ruta ártica y el canal de Nicaragua) para así dependiendo de su estado determinar con más presión los efectos que estos tendrán sobre el canal de Panamá.

Referencias bibliográficas

Anónimo. (2007). *Reseña de la historia de Estados Unidos*. Recuperado de <http://photos.state.gov/libraries/argentina/8513/ushistory/RHEUCap8.pdf>

Anónimo. (2011). El avanzado deshielo del Ártico abre dos rutas navegables. *El mundo*. Recuperado de <http://www.elmundo.es/elmundo/2011/08/26/natura/1314366298.html>

Anónimo. (2014). *Metrolink inicia una Demostración de Control Positivo de Trenes para Salvar Vidas durante el Servicio Suburbano*. Recuperado de http://espanol.metrolinktrains.com/news/news_item/news_id/901.html

Anónimo. (2014). El canal por Nicaragua se debate entre daños al medio ambiente y progreso. *El colombiano*. Recuperado de http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/E/el_canal_por_nicaragua_se_debate_entre_danos_al_medio_ambiente_y_progreso/el_canal_por_nicaragua_se_debate_entre_danos_al_medio_ambiente_y_progreso.asp

Anónimo. (2013). Surgen nuevas propuestas de competencia al Canal. *Panamá América*. Recuperado de <http://backend.panamaamerica.com.pa/notas/1600833-surgen-nuevas-propuestas-competencia-al-canal-%20y%20http>:

Corbett, A. (2014). *Perspectivas del crecimiento logístico y económico de Panamá 2012*. 2014. Panamá: universidad Usma.

Córdoba, M. (2013). El sueño del canal postergado por siglos. *El nuevo diario*. Recuperado de <http://www.elnuevodiario.com.ni/especiales/290958>

Legiscomex. (2013). *Nicaragua como competencia del canal de Panamá*. Recuperado de <http://www.legiscomex.com/BancoConocimiento/C/canal->

interoceanico-nicaragua-competencia-panama-rci276/canal-interoceanico-nicaragua-competencia-panama-rci276.asp

Mercante, M. (2013). *El Ártico, una ruta dorada para las navieras*. Recuperado de <http://marinamercante.org/?p=1850>

Varzilio, N. (2007). *Comercio internacional, infraestructura y transporte* (tesis). Universidad Nacional.