



Valorar los beneficios que trae la ampliación del canal de Panamá a la actividad portuaria de Cartagena.

Andrea Rendón Mesa

Juan David López Gutiérrez

Julián Andrés Arbeláez Pineda

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2011

Valorar los beneficios que trae la ampliación del canal de Panamá a la actividad portuaria de Cartagena

Andrea Rendón Mesa

Juan David López Gutiérrez

Julián Andrés Arbeláez Pineda

Trabajo de investigación presentado para optar al título de:

Especialista en Logística Internacional

Director (a):

Andrés Felipe Álvarez Benítez

Docente facultad de estudios internacionales.

Línea de Investigación:

Multilateralismo y Regionalismo Abierto

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2011

Resumen

En este trabajo se presentan los beneficios que trae la ampliación del canal de Panamá al flujo del comercio y de tránsito al puerto de Cartagena, el cual es el principal puerto de Colombia

La ampliación del canal de Panamá traerá consigo un incremento del flujo de mercancía en la región y el puerto de Cartagena tiene una ubicación privilegiada, que con una buena planeación podría sacar provecho de la ampliación del canal y aprovechar también de los beneficios que trae consigo.

El puerto de Cartagena por su ubicación e importancia para el comercio exterior colombiano tiene en frente un gran desafío para seguir siendo parte de los puertos más importantes de Latinoamérica y seguir siendo el principal puerto de entrada y salida de mercancía del país, los principales retos se pueden considerar financieros pues debe estructurar y realizar modificaciones específicas para recibir mayor flujo de carga y la mayor envergadura de las embarcaciones, pues su ubicación geográfica le permite contar con más beneficios que retos.

De acuerdo a esto y debido a los grandes retos que traerá consigo la ampliación del canal de Panamá con este trabajo se busca ilustrar cuales serían los principales beneficios que obtendría el puerto de Cartagena y cuáles serían los principales retos para lograr percibir los beneficios derivados de la ampliación.

Para lograr esto se trabajó en un diagnóstico de la infraestructura actual del puerto de Cartagena y del canal de Panamá.

Posterior a esto se estudiaron las condiciones que generara la ampliación del canal de Panamá con miras a determinar el incremento en flujo de mercancía, el incremento en rutas marítimas, el incremento en servicios anexos, entre otras cosas.

Finalmente se concluye cuáles son los beneficios que traerá consigo la ampliación a la vez que los retos y/o modificaciones necesarias para poder acceder a estos beneficios.

Palabras clave:

Internacionalización

Infraestructura

Puerto

Canal de Panamá

Logística

Costos

Abstract

This paper presents present the benefits that the expansion of the Panama Canal brings to the flow of trade and transit, which is the main port of Colombia.

The Panama Canal expansion will result in an increased flow of goods in the region and the Cartagena port has a privileged location that with a good planning could get benefits from this expansion and also take advantage of other benefits it could bring.

The port of Cartagena for its location and importance to the Colombian foreign trade has in front a great challenge to remain as one of the most important ports in Latin America and also to remain as the main port of entry and exit of goods of the country, the main challenges could be considered as financial because it has to be a change in infrastructure and make significant changes in order to receive more load flow and the increased size of vessels, because its location allows to have benefits but it has to be some sort of preparation in order to enjoy the benefits.

According to this and because of the great challenges that the Panama Canal expansion will bring, this work is intended to illustrate what would be the main benefits to the port of Cartagena and which are the main challenges to achieve if the port wants to perceive the benefits of this expansion.

To accomplish this, we made diagnosis of the current infrastructure of the port of Cartagena and the Panama Canal.

Following this, we studied the conditions that are going to be generated because of the Panama Canal expansion in order to determine the increase in the flow of goods, the increase in shipping routes, increased in related services, among other things.

Finally, we conclude with the benefits that the expansion will bring and also the challenges or modifications necessary to access these benefits.

Keywords:

Internationalization

Infrastructure

Port

Panama Canal

Logistic

Costs

Contenido	<u>Pág.</u>
Lista de símbolos	1
Lista de abreviaturas	1
Introducción.....	2
1. Formulación del Proyecto.....	5
1.1 Antecedentes.....	5
1.1.1 Estado del Arte.....	5
1.2 Planteamiento del problema	8
1.3 Justificación	10
1.3.1 Justificación Teórica.....	11
1.3.2 Justificación Social.....	11
1.3.3 Justificación Personal	11
1.4 Objetivos.....	13
1.4.1 Objetivo general	13
1.4.2 Objetivos específicos	13
1.5 Marco metodológico	14
1.5.1 Método	14
1.5.2 Metodología	14
1.6 Alcances	16
2. Ejecución del Proyecto	17
2.5 Gráficos y Tablas.....	31
2.5.1 Gráficos	31
2.5.2 Tablas.....	32
3. Hallazgos	41
4. Conclusiones y recomendaciones	45
4.1 Conclusiones	45
4.2 Recomendaciones	48
Referencias bibliográficas.....	¡Error! Marcador no definido.

Lista de símbolos

%. Indica el símbolo de porcentaje

Lista de abreviaturas

TEU. Indica el acrónimo del término en Inglés Twenty-foot equivalent unit, lo que representa la unidad de medida de capacidad de carga de un contenedor estándar de 20 pies.

CONTECAR. Terminal de Contenedores de Cartagena S.A

ACP. Ampliación del Canal de Panamá.

TON. Tonelada

SPR. Sociedad Portuaria Regional

HUB: Centro logístico y de distribución

TLC. Tratado de Libre Comercio

Introducción

Este trabajo investigativo se realizó con el propósito de identificar los beneficios que obtendría el puerto de Cartagena producto de la ampliación del canal de Panamá, de manera que el lector podrá encontrar información específica tanto del puerto como del canal de Panamá.

Todo esto con el fin de valorar los beneficios e implicaciones que traerá consigo la ampliación del canal de Panamá al puerto más importante que tiene nuestro país.

Para lograr dicho objetivo fue necesario realizar un diagnóstico de la infraestructura actual del puerto de Cartagena con el fin de entender su funcionamiento actual en términos de mercancía movilizada e infraestructura del puerto, a la vez que se hizo lo mismo con el canal de Panamá.

Logrando hacer una conexión entre el estado actual del puerto y el canal se procedió a realizar un pronóstico del futuro del canal de Panamá para así generar un contexto anticipado de lo que podría llegar a generar dicha ampliación y de acuerdo a esto determinar el impacto que podría tener sobre el puerto de Cartagena.

Esta investigación fue basada en información secundaria, de acuerdo con esto la investigación recoge gran cantidad de información relevante a la ampliación del canal de Panamá y diferentes fuentes acerca de los retos y oportunidades para Colombia producto de la ampliación.

El resultado final de esta investigación mostrará a los lectores los beneficios que puede obtener el puerto de Cartagena si se trabaja en las condiciones necesarias para poder gozar de dichos beneficios, por lo cual también se especifican los retos más significativos que tiene el puerto de Cartagena para seguir siendo considerado el puerto más importante de la región y más competitivo de nuestro país.

1. Formulación del Proyecto

1.1 Antecedentes

1.1.1 Estado del Arte

Durante la historia siempre los grandes océanos dividían a pueblos y continentes hasta que en 1869 un hombre redujo el tamaño del globo para abrir paso por los desiertos de Arabia para construir el canal de Suez. Este hombre fue Ferdinand de Lesseps a quien su proeza lo convirtió en una leyenda. Luego de la construcción del canal de Suez, Lesseps propuso construir un canal que atravesara centro América en su punto más estrecho; Panamá, un canal que acortara la distancia de este a oeste y evitara la travesía por Suramérica, un canal que permitiera a los grandes barcos pasar del atlántico al pacífico. Creo en ese momento entonces la compañía oficial del canal, que fue inaugurado en el año 1914. La obra se considera la más costosa de la historia de la ingeniería. El canal inició en bahía limón en el atlántico. La mitad de la ruta seguiría el curso de un río pero luego se enfrentaron con una cordillera que bloqueaba el paso al pacífico y que no tenían presupuestada. Esta era la cordillera continental considerada columna vertebral del Panamá lo que les hizo pensar en que sería imposible finalizar el proyecto. Fue un proyecto ambicioso que consumía tiempo y demasiado dinero. Los críticos sugirieron que construyera esclusas para llevar los barcos por encima de las montañas, pero las críticas eran rechazadas y Lesseps pidió apoyo a los inversionistas para cuadruplicar la inversión con lo que podría llevar a cabo el proyecto a pesar del gran inconveniente que tenían con la cordillera continental y poder construir el canal a nivel del mar pero su idea no fue aceptada. En el año 1888 la compañía del canal tuvo una quiebra y los franceses

renunciaron al proyecto. Este fracaso provocó uno de los desastres financieros más grandes de la historia y Lesseps murió en la ruina a causa de este fracaso, de ser acusado del mismo. Después de 17 años se retomó la idea de construir el canal, labor asumida por norteamericanos. Lo primero que hicieron los americanos fue inspeccionar las obras que habían dejado iniciadas los franceses y fue poco lo que pudieron recuperar de ellas. Pero la idea de los americanos de construir el canal no era con fines comerciales sino políticos y militares para que las tropas marinas norteamericanas dominaran los océanos.

En 1905 comenzaron entonces en firme las obras del canal que fueron finalizadas en 1914 después de muchas controversias pero con el éxito esperado y con las ideas propuestas anteriormente por los franceses que se basaban en la construcción de un juego de esclusas que eran las estructuras de concreto más grandes del mundo. Con esta construcción habría cambiado la historia para el mundo por que se lograba la unión de dos océanos.

El canal de Panamá siempre ha sido considerado desde su construcción en 1914 una maravilla de la ingeniería que le proporcionaba a los buques la posibilidad de ahorrar dos semanas de navegación que era el tiempo que tardaba bordear todo Suramérica para pasar de un océano a otro. Durante muchos años esta construcción ha sido un recurso efectivo para los usuarios del transporte marítimo, pero la evolución del comercio mundial con el paso de los años ha obligado a los ingenieros a revisar la propuesta de rediseñar el canal ya que en caso que no lo hicieran este podría pasar a ser un recurso obsoleto y anticuado.

Debido a esta evolución el canal de Panamá ha venido en un proceso constante de transformación, de adaptación de su infraestructura de acuerdo a las necesidades del comercio mundial, a los avances tecnológicos en el campo de la negociación comercial entre países y a la evolución del transporte marítimo mundial. La obra de ampliación del canal de Panamá comenzó en el año 2007 con proyección a finalizar en el año 2014.

Este proyecto nace debido al sostenido crecimiento de las actividades de comercio entre muchos países en el mundo y que hacen del canal un actor protagónico dentro del desarrollo de esta actividad. Actualmente, se ha demostrado un eficiente manejo del canal con estándares de calidad altos y por ello se hace posible el proyecto de ampliación con el fin de optimizar su funcionamiento y de esta manera generar una rentabilidad sostenible para quienes pueden beneficiarse de él.

Según el documento Propuesta de Ampliación del canal de Panamá, en el tiempo que Panamá ha estado administrándolo ha demostrado que su modelo de gestión de la vía interoceánica ha sido eficaz y eficiente, evidenciando así grandes avances y un alto desempeño en la parte operativa, financiera, seguridad en la navegación y productividad. La ruta de Panamá debido a esto se muestra hoy como una de la más competitiva y utilizada por la industria marítima, debido a su alta confiabilidad y el elevado nivel de servicio. Es por esto que analizando la situación actual desde los puntos de vista financiero, operativo y de mercado, como lo dice el documento anteriormente mencionado que el Canal se encuentra preparado para incurrir exitosamente una nueva ampliación de su capacidad.

1.2 Planteamiento del problema

El canal de Panamá con su ampliación busca participar de una forma más amplia en el comercio mundial, pues ha sido un paso obligado para miles de buques que transitan buscando su destino final, en los últimos tiempos este cruce se convirtió en un cuello de botella pues por sus puertas no pueden cruzar buques de tamaños superiores a los que se conocen actualmente como los Post Panamax, por lo que deja de ser competitivo, pues el mercado global no da tiempo de espera para crecer en la parte logística al mismo nivel.

Colombia se ve beneficiado con la ampliación de dicho canal pues su principal puerto Cartagena, recibirá gran parte de la carga que pase por el canal de Panamá. Dicho puerto se ha visto obligado a mejorar su infraestructura y estar al nivel de los grandes puertos internacionales, este puerto pasó de estar en las manos del estado para ser jurisdicción de las sociedades portuarias regionales en 1993.

Por su ubicación geográfica la bahía se caracteriza por ser amplia, profunda y de aguas tranquilas lo que garantiza el acceso las 24 horas del día en todas las épocas del año.

Su posición estratégica y privilegiada para el tráfico marítimo internacional, debido a su cercanía con el Canal de Panamá, el golfo de México, los puertos del Caribe y la costa este de Estados Unidos. Si en Colombia se utilizaran los ríos como medios para transportar la carga las actividades nacionales y las internacionales se verían facilitadas por el alto número de vías navegables fluviales que comunican a este importante puerto con el interior del país.

Actualmente, el puerto de Cartagena cuenta con una oferta de 582 conexiones con el mundo, capacidad para transportar aproximadamente 4 millones de TEUS en un año y además permite el acceso de buques de gran calado como los Post-Panamax. Estas condiciones hacen de Cartagena el principal centro de

distribución Logística y de Transbordo de contenedores de Colombia y la región Caribe.

La ciudad maneja más contenedores que los demás puertos del país sumados, a lo cual, se espera que esta tendencia continúe y se intensifique con la ampliación del canal de Panamá.

Adicional a esto existe en el Caribe una relación entre puertos llamada el triángulo mágico, del cual hacen parte Cuba, Panamá y Cartagena sería el tercer vértice.

El puerto de Cartagena tendría la opción de constituirse como tercer vértice gracias a su posición estratégica y cercanía al canal de Panamá.

Este llamado triángulo mágico se constituye gracias a la localización que existe entre los puertos de los 3 diferentes países y su posición estratégica en cuanto a rutas marítimas por su cercanía con el golfo de México y la costa este de los Estados Unidos.

Las autoridades del canal de Panamá ven la participación del puerto de Cartagena como de vital importancia ya que puede llegar a constituirse como un punto de conexión o de distribución y lograr así economías de red.

Todo esto parte de la hipótesis que el puerto de Cartagena pueda llegar a unas condiciones de infraestructura óptimas que combinados con los actuales servicios que presta el puerto más nuevas estrategias derivadas de sus ventajas competitivas y comparativas, pueda llegar a ofrecer servicios de alimentación para las diferentes líneas marítimas que aumentarían debido al incremento de frecuencias marítimas y al tamaño de los nuevos buques que transitarán por la zona gracias a la ampliación del canal de Panamá.

1.3 Justificación

El desarrollo del presente estudio es importante, puesto que el comercio exterior internacional y nacional se han incrementado, y con la ampliación del canal de Panamá, no solo se beneficiara el área geográfica donde se encuentra ubicado, sino también sus alrededores y el mundo, pues por este importante canal es por donde circula alto flujo de la mercancía mundial, ya que este canal comunica los océanos pacifico con el atlántico, y une a los continentes.

Los países que mueven más carga a través del canal de Panamá son Estados Unidos, China, Chile, Japón, Corea, Ecuador y Colombia que se encuentra en el séptimo lugar según indica la autoridad del Canal de Panamá.

Lo que indica que Colombia comparte una gran parte del movimiento de carga en el Canal de Panamá, pues de los 108 países se encuentra de séptimo con 13'164.790 de toneladas largas. (AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA)

Todo lo anterior con el fin de mostrar la importancia que traerá la ampliación del canal para el principal puerto de Colombia, demostrando que no solo se puede mover o manejar más carga si no que los costos logísticos, de fletes y tiempos de tránsito y de espera se verán reducidos, pues esta ampliación harán más competitivo el transporte marítimo.

Los resultados de este estudio aportaran diferentes elementos que permitirán establecer de una mejor forma los beneficios con la ampliación del canal en el flujo de mercancía por el puerto de Panamá, lo que también traerá beneficios para las empresas generadoras de carga, exportadores e importadores, llegando hasta los productores nacionales que no son actores activos del comercio exterior.

Para este estudio será fundamental aprovechar todos los recursos documentales que sean disponibles a través de las páginas oficiales del canal de Panamá, de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, Bases de datos oficiales del

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y algunas bases de datos de orden privadas como Legiscomex.

El estudio directamente impactará como se mencionó anteriormente las empresas generadoras de carga.

1.3.1 Justificación Teórica

A través de esta investigación se podrá comprobar los beneficios que traerá la ampliación del Canal de Panamá a los principales puertos colombianos, especialmente al puerto de Cartagena, pues es el que podría, debido a sus condiciones recibir la mayor cantidad de carga trayendo así, para los implicados en el comercio exterior colombiano beneficios como economías de escala, tiempos de transito más cortos, reducción en los costos logísticos, incremento en la actividad portuaria y mayor flujo de embarcaciones

1.3.2 Justificación Social

Con este estudio queremos entregar a la sociedad y las personas interesadas en la ampliación del canal de panamá, una herramienta de consulta de las implicaciones de esta ampliación en Colombia más específicamente en el puerto de Cartagena.

1.3.3 Justificación Personal

El canal de Panamá y el flujo comercial que se presenta allí, siempre ha sido materia de investigación para el comercio mundial, igualmente viendo que este necesitará de un “apoyo” logístico de los puertos que lo rodean, vemos

claramente la posibilidad de mirar las implicaciones en el puerto de Cartagena, para beneficio de las empresas colombianas ya sean importadoras y/o exportadoras.

Al igual, este proyecto investigativo, es con el fin de obtener el título de Especialistas en Logística Internacional.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Valorar las implicaciones y beneficios de la ampliación del canal de Panamá en el flujo de carga en el puerto de Cartagena.

1.4.2 Objetivos específicos

- Identificar la infraestructura del puerto de Cartagena y del canal de Panamá.
- Mostrar el flujo de carga en los principales puertos de Colombia, enfocándose principalmente en el puerto de Cartagena e identificar el impacto de la ampliación en este.
- Determinar los nuevos retos que implica la ampliación del canal de Panamá para el puerto de Cartagena.

1.5 Marco metodológico

1.5.1 Método

El método que se utilizará para cumplir con el objetivo de la investigación, es la recolección de información relevante para conocer los posibles beneficios que trae la ampliación del Canal de Panamá para el puerto de Cartagena y todas las operaciones de las empresas colombianas que utilizan dicho puerto.

1.5.2 Metodología

El método a utilizar es el método científico como una manera planeada de trabajar el cual comprende las siguientes etapas.

1.5.2.1 Observación

En esta etapa se detectó la necesidad de encontrar información relevante que permita conocer la actualidad del tema en cuestión. Esta no realizó directamente en el campo, pero se hizo a través de la observación y seguimiento de información encontrada en diferentes medios.

1.5.2.2 Recolección de información Secundaria

Se realizará una investigación en páginas web, para conocer que investigaciones se han realizado y conocer todos los conceptos que tienen los diferentes actores conocedores de la materia.

Igualmente en las revistas especializadas sobre logística de puertos y sobre el canal de Panamá que se puedan encontrar en Internet o de forma física.

Se consultaran bases de datos como Legiscomex y Bacex donde nos permita conocer que empresas están utilizando el puerto de Cartagena para la entrada y salida de mercancías, y así, tener un concepto más claro de que empresas se verían beneficiadas.

1.5.2.3 Medición

Se analizaron diferentes estudios de diferentes actores para confrontar toda esta la información y mirar cual es la más relevante e importante para el estudio.

1.5.2.4 Clasificación

Después de analizar la información recolectada se clasificó y se extrajo la más adecuada para abarcar los objetivos específicos con aras de lograr el objetivo general.

1.5.2.5 Hipótesis

Se pretende demostrar con la información recolectada, los beneficios que traerá la ampliación del canal de Panamá para el comercio mundial y específicamente para el puerto de Cartagena.

1.6 Alcances

La investigación se centrará el período 2008 – 2011, y geográficamente se desarrollará en Panamá y Cartagena.

Este trabajo se realizó para identificar el impacto que generara la ampliación del canal de panamá en la actividad portuaria del puerto de Cartagena.

2. Ejecución del Proyecto

2.1 El Puerto de Cartagena

Cartagena se encuentra estratégicamente ubicada en la costa norte colombiana en el norte de Suramérica, lo que convierte esta ciudad en uno de los centros de desarrollo logístico, industrial, comercial y turístico más importantes.

Todas estas condiciones han generado el desarrollo de una actividad logística y portuaria que permite el desarrollo de múltiples proyectos productivos a favor de los empresarios, usuarios de la actividad portuaria y a favor del desarrollo económico del país.

Actualmente el puerto de Cartagena se consolida como el principal actor portuario del Caribe. Al ser uno de los puertos más importantes del continente este recibe a diario buques cargueros con procedencia de diferentes puertos de todas partes del mundo. El puerto de Cartagena recibe más cantidad de TEUS que lo que reciben el resto de los puertos de Colombia sumados entre sí. Esto demuestra que es el puerto líder en Colombia comparativamente con el resto de los puertos del país.

Debido a su ubicación estratégica, El Caribe ofrece mayor conectividad y menores costos de transporte a los productos Colombianos.

“Cartagena ha sido seleccionada por la Asociación de Navieras del Caribe como el mejor Puerto del Caribe por cuatro años consecutivos (2005,2006,2007,2009 y 2010), compitiendo frente a puertos de ciudades como Houston, Miami, New Orleans, Kingston, y de países como Panamá, República Dominicana y México entre otros. (5 AÑOS MEJOR PUERTO DEL CARIBE)

Actualmente el puerto de Cartagena ofrece más frecuencias marítimas, menores tiempos de tránsito, mayores opciones de rutas con conexión a otros puertos y fletes más bajos. Esto hace del puerto de Cartagena un canal directo al comercio mundial y garantiza que los productos del país se van a volver competitivos en los mercados internacionales.

Según la superintendencia de transporte en el informe titulado Capacidad Logística Y Portuaria, en el año 2010, el puerto de Cartagena maneja el 64.3% de la carga movida en contenedores en el país y el 87% de la Costa Caribe Colombiana. Según lo comenta la Ocean Shipping Consultants, el área del Caribe tendrá un rol decisivo e importante en el comercio mundial en los años venideros, esperando manejarse en el área un volumen de más de 5 millones de TEUs en el Caribe y centro América.

Como se puede apreciar en la

SOCIEDAD PORTUARIA	# CONTENEDORES (Ton)	% REPRESENTADO
SPR Barranquilla	52.555	6,59%
SPR Buenaventura	208.805	26,19%
SPR Santa Marta	23.072	2,89%
SPR Cartagena	512.937	64,33%

Tabla 1. Colombianos en el año 2010. El puerto de Cartagena es el que mueve la mayoría de carga a nivel nacional representando como se mencionó anteriormente el 64.3% del total, duplicando al segundo, que es el puerto de Buenaventura.

“Cartagena, como ciudad puerto, posee ventajas en cuanto a la conectividad, en donde cuenta con una amplia oferta de conexión a 134 países con destino a aproximadamente 582 puertos.” (TRAFICO MARITIMO Y CONECTIVIDAD CON PAISES Y PUERTOS EXTRANJEROS)

Esto hace que la oferta a los usuarios del transporte marítimo sea mucho más

amplia y que los empresarios puedan pensar en entrar a diferentes mercados internacionales.

En la Ilustración 1.se puede apreciar el número de recaladas, numero de navieras, número de países y número de puertos por cada uno de los puertos de Colombia. Demostrando así la supremacía del puerto de Cartagena sobre los demás puertos colombianos en todos los rubros de la gráfica.

A su vez, en los muelles de Cartagena como se pueda apreciar en la misma ilustración recalcan variedad de navieras de reconocimiento mundial que hacen más diversa la oferta hacia los usuarios del transporte marítimo sumando un total de 2084 en dicho puerto.

En la Tabla 2. Se puede apreciar cuáles son las empresas de transporte marítimo internacional que tienen presencia en dicho puerto y que prestan sus servicios de distribución en el mundo.

El Puerto de Cartagena geográficamente es el puerto mejor ubicado con relación a Panamá. Esto lo convierte en la primera opción a considerar por las líneas navieras en razón de la ubicación geográfica, situación económica y logística operativa. Con relación a Panamá es importante resaltar la importancia que reviste la ampliación de este con relación a los puertos Colombianos especialmente el puerto de Cartagena ya que estos entrarán a ser apoyo logístico generando grandes oportunidades y beneficios a las exportaciones e importaciones del país.

2.2 El canal de Panamá

Según información de la autoridad del Canal de Panamá este tiene una longitud de aproximadamente 80 kilómetros entre los océanos Atlántico y Pacífico. Como lo analizó Lesseps quien fue el que pensó por primera vez en dicho canal, este se encuentra construido en una de las áreas más estrechas del continente, la vía

interoceánica une a Norte América con Sur América.

La forma de funcionamiento del canal es a través de un sistema de esclusas con puertas de entrada y salida, curiosamente llamadas según el poblado donde fue construida, las cuales funcionan como elevadores de agua: suben los buques desde el nivel del mar hacia el nivel del Lago Gatún (26 metros sobre el nivel del mar); así, los buques navegan a través del cauce del Canal, en la Cordillera Central de Panamá.

Con el actual sistema de esclusas que tienen 33.53 metros de ancho por 304.8 metros de longitud, según información dada por la autoridad del canal de Panamá, lo cual permite transitar buques de un ancho de 32.3 metros con un calado de 12 metros y 294.1 metros de largo dependiendo del tipo de buque.

El Lago Gatún es quien por gravedad suministra el agua para subir y bajar los buques en cada una de las esclusas, ésta es distribuida a las esclusas por medio de un sistema de alcantarillado.

Por el canal de Panamá transitan buques a diario de todas partes del mundo, lo que se ve reflejado en un indicador entre 13 mil y 14 mil barcos anuales cruzan el Canal, representando el 5% del total del transporte comercial a nivel mundial.

Con este importante porcentaje el canal se convierte en un punto vital para el comercio mundial generando empleo aproximadamente 9 mil personas, las cuales permiten el funcionamiento del canal las 24 horas del día los 365 días del año, lo que ofrece un servicio a toda motonave que quiera transitar por el canal sin importar su país de procedencia o bandera de la embarcación. De acuerdo a esto el Canal funciona 24 horas al día, 365 días al año, ofreciendo servicio de tránsito a naves de todas las naciones sin discriminación alguna.

“El canal de Panamá finalizó el año fiscal 2010 con 14.230 tránsitos, una disminución del 0,8 por ciento con respecto a los 14.342 tránsitos del año fiscal

anterior.” (INFORME ANUAL DEL CANAL DE PANAMA)

En la Ilustración 2 Número de buques que transitaron por el Canal de Panamá desde el año 2008 hasta el año 2010. M se puede ver un decrecimiento en los años analizados pero que tienen que ver mucho con la crisis mundial que se vivió en esa época, y analizando más profundamente se ve esta reducción porque su mayor usuario que es Estados Unidos fue quien más se vio afectado por la crisis anteriormente mencionada.

“Los buques de alto calado representaron un total de 12.591 tránsitos en el año fiscal 2010, para un promedio de 34.5 tránsitos diarios. Los tránsitos de buques Panamax aumentaron en un 3.6 por ciento.” (INFORME ANUAL DEL CANAL DE PANAMA)

En la Ilustración 3 puede observarse el número de tránsitos de buques de alto calado que transitaron por el Canal de Panamá. Como se mencionó anteriormente esta ilustración también refleja el decrecimiento en el número de tránsitos de buques de alto calado a causa de la crisis.

En la Ilustración 4 puede observarse el número de tránsitos por tipo de buques, los graneleros tuvieron el mayor registro de tránsitos con un total de 3050 tránsitos, seguidos de los buques porta contenedores que registraron 3031 tránsitos durante el año 2010.

Por el canal de Panamá se presentó una disminución del segmento de carga refrigerada, según “El Informe Anual del Canal de Panamá” se debe principalmente a la transición del transporte de carga refrigerada en buques convencionales refrigerados a buques portacontenedores en servicios de línea, tendencia que empezó desde hace varios años y bajo la cual se continuarán transportando mercaderías refrigeradas en muchas rutas comerciales. Según el mencionado informe el transporte en contenedor refrigerado ofrece un medio más eficiente, logrando reducir el tiempo de tránsito y a su vez la reducción de los costos de transporte e inventario”.

La crisis económica de los años 2004 a 2007 permeó las finanzas del Canal de Panamá, reflejándose en una disminución significativa de tránsitos de buques portacontenedores a través de la vía durante el 2010, en dicho año que inició con 34 servicios de línea; durante el transcurso del primer semestre, los operadores eliminaron cuatro servicios y en el último semestre, el tráfico mostró mejoría producto del aumento de carga en las rutas principales del eje este-oeste y se reincorporaron tres servicios, cerrando el año con un total de 33 servicios de línea a través del Canal de Panamá, con un cambio no muy significativo al finalizar el año de 34 a 33 servicios.

Por otro lado el mismo informe señala que el tránsito de buques Panamax presento un aumento de 216 (3.6 por ciento) tránsitos Panamax en el año fiscal 2010, en relación al año fiscal 2009. Este incremento se observó principalmente en los buques graneleros (+470) y los porta vehículos (+140). Así como también se presentó una disminución significativa en el segmento de portacontenedores (-310).

También nos señala que el tránsito de buques Panamax representa el 49.5 por ciento de tránsitos de alto calado. El número de tránsitos de buques de eslora mayor o igual a 900 pies muestra una disminución de 257 buques (-16.0 por ciento) en relación con el año fiscal 2009. Estos buques representan el 10.7 por ciento de los tránsitos de alto calado

En la Ilustración 5, puede observarse el número de tránsitos de buques Panamax que transitaron por el Canal de Panamá desde el año 1995 hasta el año 2010. En esta grafica se puede evidenciar el incremento que venía presentando desde el año 1997, pero que en el año 2007 a raíz de la crisis económica presento una caída y empezó a recuperarse ligeramente en el año 2010.

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

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

En la Ilustración 6 puede observarse un mapa donde se marcan las principales rutas comerciales que transitan por el canal, donde se puede justificar la importancia del Canal para el comercio mundial, pues es desde allí donde se alimenta el comercio exterior de la mayoría de los continentes.

En la Tabla 3, puede observarse la cantidad de toneladas netas y toneladas largas que transitaron por cada una de las diferentes rutas comerciales que atraviesan el canal y se muestra claramente como influyen el continente americano y el europeo en la economía y sostenibilidad del canal, así como también la utilización de sur América de este importante paso.

2.3 Ampliación del Canal de Panamá

La ampliación del Canal es el resultado de un largo proceso de maduración técnica. Desde 1998, la administración del Canal comenzó una serie de estudios e investigaciones orientadas a identificar y analizar las futuras necesidades de la vía desde una visión de largo plazo. Pero solo hasta el 24 de abril de 2006 se dio pronunciamiento formal de la ampliación del Canal. La decisión de la ampliación del canal se llevó a un referéndum nacional, con el cual se demostró la aprobación del pueblo panameño por un alto margen del sí sobre el no.

Cabe resaltar que aunque el gobierno panameño comenzó los estudios en 1998, el planteamiento de la ampliación del canal se había pensado muchos años atrás, cuando era manejado por los norteamericanos, pues fueron ellos quienes proyectaron el alto valor que tenía dicho tramo para el comercio mundial y comenzaron obras de ampliación, obras que dejaron inconclusas por su

participación en la Segunda Guerra Mundial.

Con la ampliación del canal de Panamá lo que se busca es desbloquear una de las mayores limitaciones, la gran capacidad actual de los buques de carga, los buques llamados Post-Panamax que buscan con su gran tamaño lograr economías de escala para así abaratar los costos logísticos de los generadores de carga, el crecimiento de este tipo de buques se ha presentado como una curva exponencial, debido a que desde que se construyó el primero en 1996 para finales del presente año la flota total de portacontenedores de dimensiones mayores a Panamax será de aproximadamente 670 buques con capacidad total de 4.6 millones de TEUs, cerca del doble de la capacidad actual de TEUs en buques post Panamax como lo menciona el estudio “Shipping Intelligence Network, Febrero 1 de 2005” . Por ende para el 2011 aproximadamente el 37% de la capacidad de flota mundial de buques portacontenedores como se menciona en la Propuesta de ampliación del canal de Panamá, proyecto del tercer juego de esclusas, del 24 de abril de 2006, será de buques que no pueden transitar por sus dimensiones por el canal y gran parte de esta flota estará remplazada en rutas competidoras con la ruta de Panamá, como son la ruta transpacífica-intermodal y la ruta del Canal del Suez.

El otro aspecto que se busca es la apertura de nuevas vías para la navegación transoceánica. Se tiene calculado que el comercio mundial pasara del 5 al 6% por dicha ruta como lo menciona en la revista de logística el artículo “Ampliación del canal de Panamá”. Igualmente lo que se busca es lograr mayor eficiencia, productividad y competitividad, aprovechando así la ventaja geográfica con la que cuenta Panamá de ser el paso más estrecho entre el océano pacifico y el atlántico.

La ampliación del canal consiste en la construcción de dos nuevas esclusas cada una de tres niveles con tres tinajas de reutilización de agua por nivel, una en el lado Atlántico y otra en el lado Pacifico. Para conectar ambas esclusas la del Pacifico y

la del Atlántico se llevara a cabo la excavación en seco de un nuevo cauce de acceso de 6.1 km de largo.

En dicha ampliación no solo se realizará unas nuevas esclusas sino que también se realizara el ensanche de los ya existentes causes de navegación que lograra un mayor tráfico por el canal.

Las nuevas esclusas y sus cauces conformarán un sistema de tránsito y navegación integrado con las esclusas existentes. (PROPUESTA DE AMPLIACIÓN)

Para la ampliación del canal se realizaron estudios no solo técnicos, sino que también se analizaron aspectos tan importantes como el impacto en el medio ambiente, en la fauna y en la flora, en la calidad del agua, en las áreas cercanas, población e infraestructura, recursos culturales, históricos, paleontológicos, etc., donde lo que se quiere mostrar es el compromiso de toda una nación con el desarrollo sostenible de esta.

El Canal es la principal actividad económica del país, y su ampliación constituye un paso fundamental para el continuo desarrollo del conglomerado de servicios de Panamá, que aprovecha la posición geográfica del istmo y que ha convertido a Panamá en un centro mundial de enlace de comercio, transporte y logística. (PROPUESTA DE AMPLIACIÓN)

Según el estudio “Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá, Tercer Juego de Esclusas”, la inversión en el Canal está presupuestada en U\$ 5.250 millones de dólares, incluyendo en este valor pronósticos de inflación y todo lo referente a los costos de la construcción del canal.

2.4 Puertos colombianos afrontan la oportunidad de la ampliación del Canal

El transporte marítimo es el que aporta la gran mayoría de carga de comercio

exterior al país por lo que cada puerto con sus características reviste un actor importante dentro del crecimiento y desarrollo económico de Colombia. Esto ha hecho pensar a cada uno de los puertos a prepararse para el aumento en la actividad portuaria del país con la ampliación del canal.

Cabe resaltar entonces la importancia de los demás puertos Colombianos y analizar el flujo de carga de los principales en el país que son el puerto de Buenaventura, el puerto de Barranquilla y el puerto de Santa Marta.

Después del puerto de Cartagena el puerto de Buenaventura es quien gana mayor competencia a nivel nacional. También se encuentra cerca del Canal de Panamá y geográficamente está más cerca al lejano oriente. La sociedad portuaria regional de Buenaventura ha mostrado también bastantes cambios a nivel tecnológico, de infraestructura y optimización de procesos operativos.

En la Tabla 4 se puede observar el flujo de movimiento de contenedores por el puerto de Buenaventura durante el año 2010 y el primer semestre del año 2011, mostrando las principales navieras que utilizan dicho puerto y el porcentaje que representan para el puerto.

El puerto de Barranquilla posee las instalaciones portuarias más extensas de Colombia lo que lo hace también un puerto principal para el país. También se encuentra geográficamente localizado cerca a principales orígenes y destinos de todo el mundo. Es un puerto en continuo crecimiento para responder en un futuro cercano a las necesidades del comercio internacional.

“Durante el primer semestre del 2010 se movilizaron a través de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla 1.911.789 toneladas de carga, frente a 1.630.292 toneladas movidas en el mismo periodo del año anterior, lo que significó un incremento de un 17.3% representado en 281.497 toneladas

adicionales. El primer semestre del año 2010 estuvo marcado por una tendencia económica de revaluación que incidió directamente en los volúmenes de carga movilizados por el puerto de Barranquilla.” (RESULTADOS PRIMER SEMESTRE DE 2010)

El puerto de Santa Marta se encuentra ubicado en el extremo noroccidental de la ciudad. Es el único puerto de la costa Atlántica con servicio de ferrocarril lo que da la posibilidad de realizar cargues y descargues directos en los muelles. El puerto posee un calado natural y recibe embarcaciones provenientes de diferentes partes del mundo y también desde este puerto zarpan embarcaciones a diferentes puertos. Es un puerto que aunque no ha obtenido gran desarrollo tal como los demás ha venido desde el año 2007 en proyectos y ejecución de operaciones de adecuación para recibir buques de gran tamaño.

Según el informe de la sociedad portuaria de Santa Marta en el primer trimestre del 2010 la carga movilizada por este puerto alcanzó 1,4 millones de toneladas, evidenciando así una disminución del 17% respecto al primer trimestre del 2009 (1,7 millones de toneladas). En este mismo informe se reportó que las exportaciones evidenciaron una disminución en la cantidad de carga movilizada comparativamente con el año anterior del 21%, caso contrario en las importaciones las cuales se mantuvieron constantes.

El informe resalta como dato importante que el principal tipo de carga movilizada fue el carbón con una representativa participación del 94%, la carga general con el 4% y granel líquido del 2%.

Los proyectos de inversión para la restructuración de todos los puertos de Colombia avanzan constantemente. Algunos más preparados que otros pero en un proceso continuo.

La Ilustración 7 muestra el movimiento de Contenedores en sociedades portuarias

regionales de Cartagena, Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta entre los años 2004 – 2010.

A pesar de que el puerto de Cartagena actualmente cuenta con la mejor infraestructura logística y portuaria del Caribe, debe prepararse para asumir el reto y enfrentar las consecuencias que traería la ampliación del canal, ya que este puerto es la mejor opción de integrarse a este mega proyecto. El puerto debe prepararse y crecer en infraestructura tal y como viene sucediendo especialmente en el puerto de Cartagena.

Acondicionar los terminales portuarios para que cualquier nave de una capacidad mayor pueda recalar en sus muelles. Toda esta inversión sobre el puerto de Cartagena está obviamente enfocada en aumentar los niveles de competitividad. Se debe tener en cuenta el mejoramiento a la infraestructura en zonas de alistamiento de cargas, servicios del terminal, optimización general en la operación del puerto, canales de acceso, oportunidades en disminución de tarifas, seguridad, frecuencias de líneas marítimas, tecnología, entre otros.

Con la ampliación del canal la relación entre el puerto de Cartagena y el Canal de Panamá se estrecha por lo que debe responderse con toda la altura que abarca una operación de este tamaño. A pesar de que Colombia ya está invirtiendo en la evolución infraestructural de sus puertos todavía está algo lejos de poder competir y afrontar lo que se espera con la ampliación del canal, aunque la inversión en los puertos no solo se hace por enfrentar los cambios que vendrán con el canal de Panamá sino también por razones de apertura económica y relaciones internacionales de comercio con otros países que también avanzan en grandes proyectos con Colombia.

Resalta entre estos actualmente el TLC entre Colombia y Estados Unidos que también tendría relación con el comercio que se mueve por el canal de Panamá hacia territorio Colombiano.

Con el TLC firmado con los Estados Unidos hecho que es muy relevante para Colombia, pues desde hace un par de años se venía buscando, es otro aliento al plan de expansión de la Sociedad Portuaria de Cartagena, en la cual se tiene pensado invertir 650 millones de dólares hasta el año 2017.

Según el artículo Cartagena, un puerto que espera el arribo del TLC donde el capitán (r) Alfonso Salas Trujillo, gerente de la Sociedad, menciona que el plan busca fortalecer la conectividad y aumentar la competitividad nacional con el Caribe y con el mundo. "Este plan garantizará la posibilidad de recibir los barcos más grandes y modernos, además de aumentar la capacidad actual de movilización del puerto de 1,6 millones a 5 millones de contenedores en los próximos cinco años", dijo el capitán Salas.

Las oportunidades que desde el Caribe se presentan para Colombia en el ámbito del comercio exterior son amplias y claras pues, puede aprovechar la ampliación del Canal de Panamá y la llegada de nuevos tratados de libre comercio.

El puerto de Cartagena tiene una conexión con 595 terminales marítimas en 136 países según el artículo "Cartagena, un puerto que espera el arribo del TLC", el cual también ha sido galardonado cinco veces como el más eficiente del Caribe y que apuesta a consolidarse como el centro de conexiones (Hub) más importante de la región y que pueda ser comparado con Panamá y Miami.

Como se puede evidenciar como acción del plan maestro de desarrollo que tiene el puerto, es la puesta en operación del Centro de Distribución Logística de Contecar, el cual se considera una pieza clave del mencionado plan y que ayudara a agilizar la operación del puerto en términos de almacenamiento, distribución y transporte.

Este Centro es un edificio que dispone de 10 mil metros cuadrados para almacenar mercancía y el cual demando una inversión de 10 millones de dólares.

El cual, según el mismo artículo mencionado anteriormente y donde el capitán Juan Carlos Acosta, gerente de Contecar, menciona que este centro busca reducir los tiempos de transporte, el cual también permite almacenar y gestionar inventarios sin costos aduaneros y mantener la mercancía en bodegaje hasta por un año, sin que ello genere el pago de impuestos.

Para la operación del Centro de Distribución Contecar, se realizó una alianza con una de las firmas más reconocidas en el mundo en soluciones logísticas especiales, capacidad para el transporte marítimo, aéreo y así como también una de las primeras firmas en manejo de carga por carretera y ferrocarril en el continente europeo, Kuehne Nagel.

El presidente de la firma en sur y centro América, Ferdinan kurt, resalto a Colombia y que junto a Brasil, India y China, hace parte del grupo de países con mayor potencial para el desarrollo del comercio internacional en la actualidad.

Lo que encontró la firma Kuehne Nagel, según su presidente en sur y centro América, para aliarse con la Sociedad Portuaria de Cartagena radicó fundamentalmente en la eficiencia "de primer mundo" que observa ese terminal marítimo y que está a la altura de Hong Kong o Singapur, en Asia.

Según comenta el ministro de Transporte, Germán Cardona Gutiérrez, en el mismo artículo es que las iniciativas emprendidas por la Sociedad Portuaria son apuestas de futuro, para aprovechar los acuerdos comerciales que requiere la construcción del Canal de Varadero, en lo que el Gobierno está comprometido.

Explicó que una vez terminado los estudios de ese proyecto, se decidirá si puede ejecutarse mediante una alianza público-privada, o a través de una licitación.”
(JIMENEZ, 2011)

2.5 Gráficos y Tablas

2.5.1 Gráficos

Numero de Recaladas, Navieras, Países y Puertos por cada uno de los puertos del país.

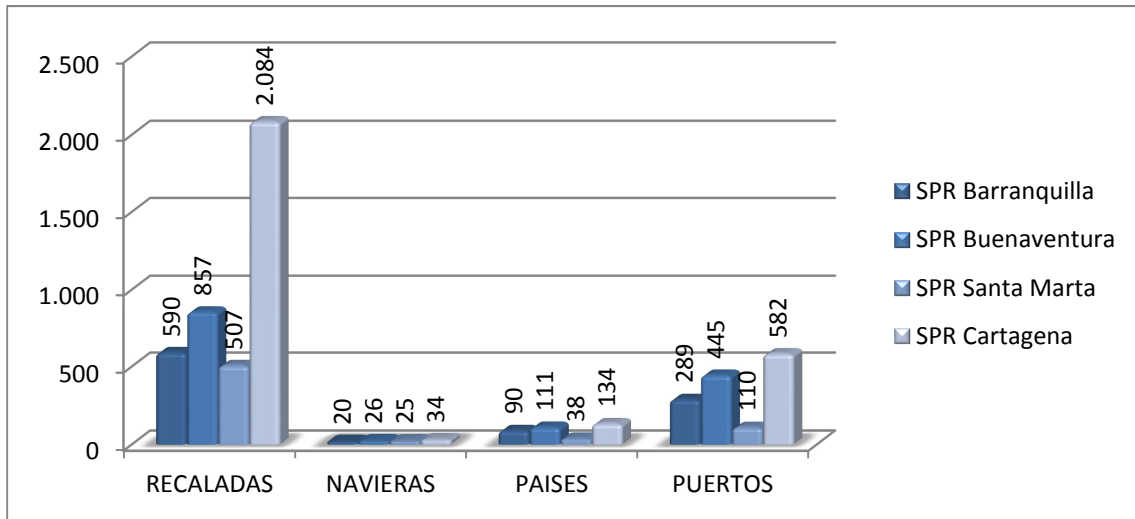


Ilustración 1. Número de recaladas, número de navieras, número de países y número de puertos por cada uno de los puertos de Colombia. Elaboración propia. Fuente: Sociedad portuaria regional de Cartagena.

Transito de buques por el Canal de Panamá

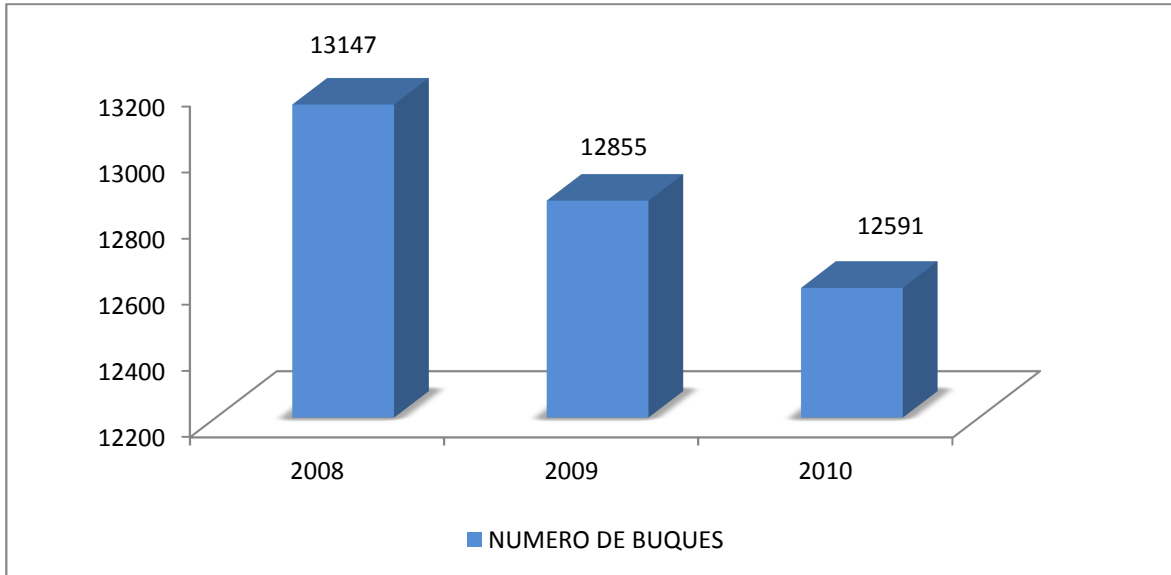


Ilustración 2 Número de buques que transitaron por el Canal de Panamá desde el año 2008 hasta el año 2010. Elaboración propia. Fuente: Informe anual del canal de Panamá

Transito de buques de alto calado

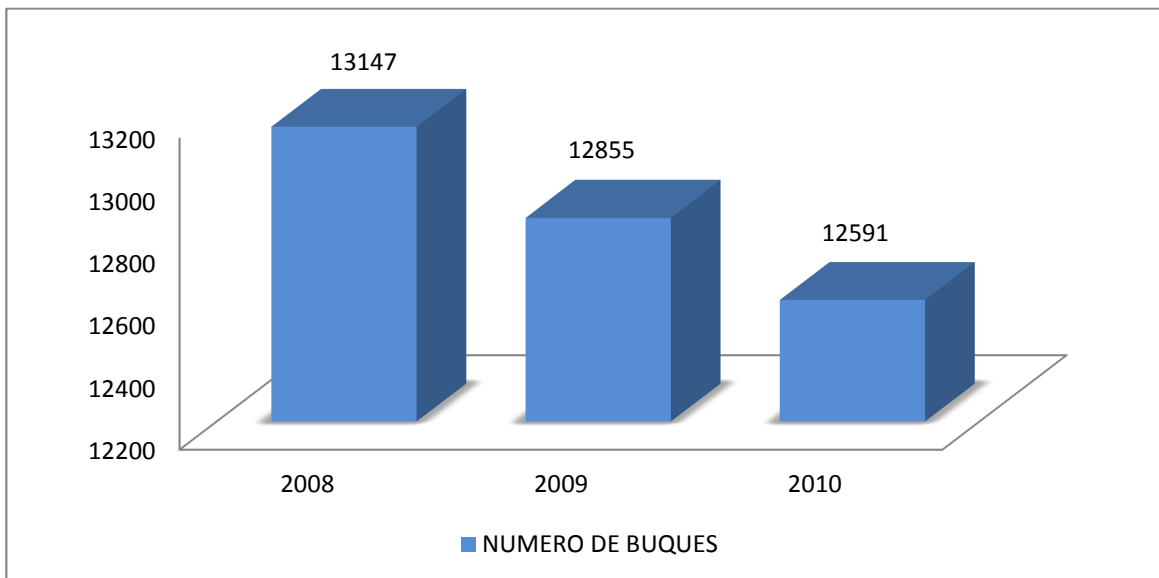


Ilustración 3 . Número de tránsito de buques de alto calado desde el año 2008 a 2010. Elaboración propia. Fuente: informe anual del canal de Panamá

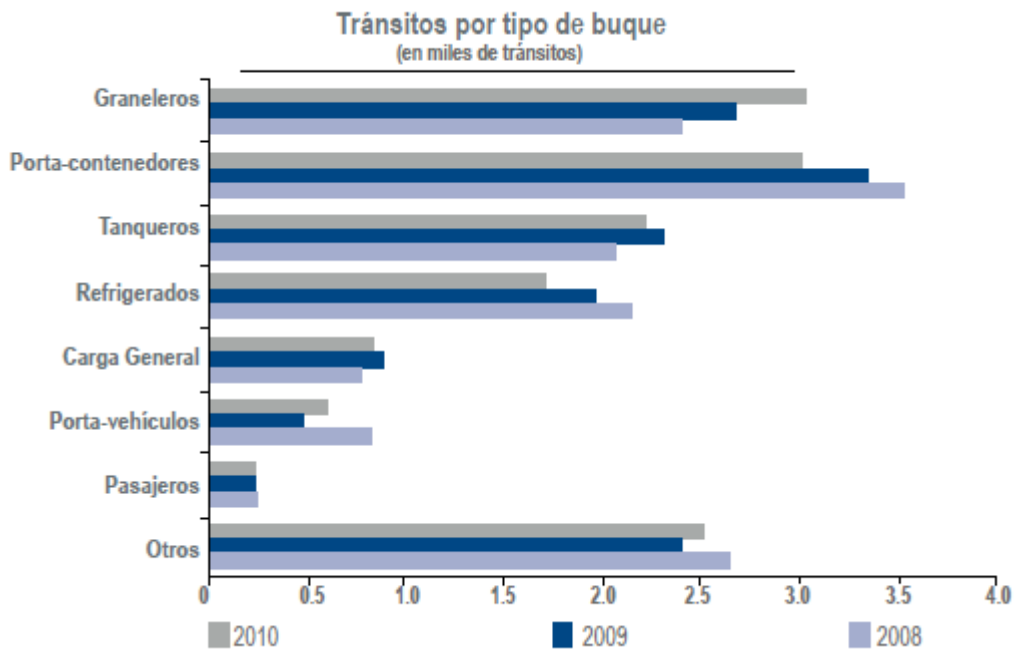


Ilustración 4. Número de tránsitos por tipo de buque. Fuente: Informe anual del Canal de Panamá

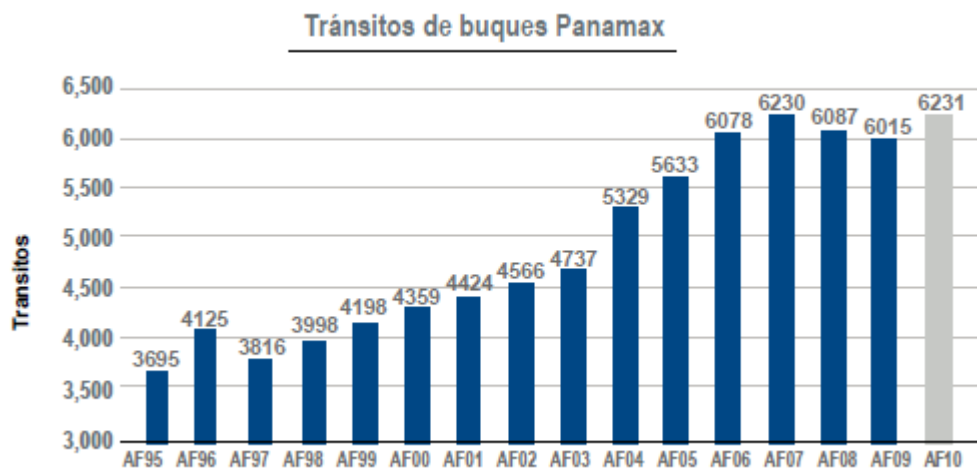


Ilustración 5. Número de tránsitos de buques Panamax desde el año 1995 hasta el año 2010. Fuente: Informe anual del canal de Panamá.

Principales rutas comerciales del Canal de Panamá



Ilustración 6. Fuente: Informe anual del canal de Panamá

Movimiento de contenedores por sociedad portuaria

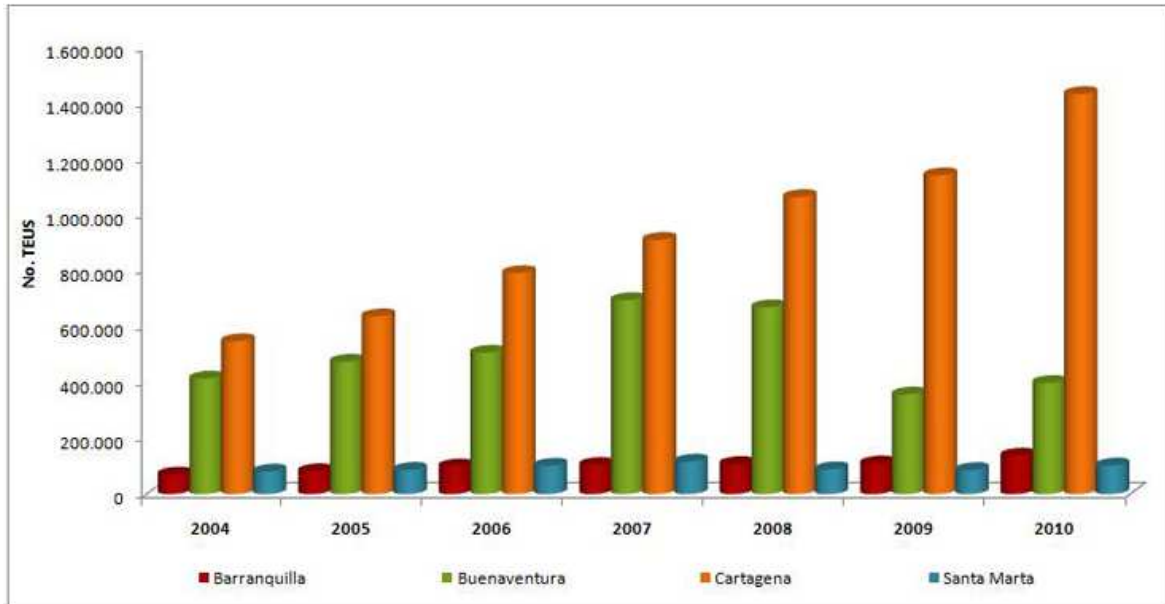


Ilustración 7 Movimiento De Contenedores En Sociedades Portuarias Regionales De Cartagena, Barranquilla, Buenaventura Y Santa Marta Entre Los Años 2004 – 2010. Fuente: Superintendencia de puertos y transporte 2010.

2.5.2 Tablas

Movimiento de contenedores por puertos

SOCIEDAD PORTUARIA	# CONTENEDORES (Ton)	% REPRESENTADO
SPR Barranquilla	52.555	6,59%
SPR Buenaventura	208.805	26,19%
SPR Santa Marta	23.072	2,89%
SPR Cartagena	512.937	64,33%

Tabla 1. Elaboración propia. Fuente: Superintendencia de puertos y transporte.

Navieras que recalán en Cartagena.

NAVIERAS	NAVIERAS
Alica	Kline
APL	King Oceanservices
ATL	Libra
CCNI	Maersk Line
CMA-CGM	Marfret
Cosco	Maruba
Costa Container Line	MSC
CSAV	Mitsui
EWL	NYK Car Carriers
Evergreen	Seaboard Marine
FrontierLinerServices	Wallenius-Wihelsem
Hamburg Sud	Zim
Hapag Lloyd	Mol
HornLinie	MediterraneanShippin Co
Intermarine	

Tabla 2. Elaboración propia. Fuente: Sociedad portuaria regional de Cartagena.

Total carga movilizada por ruta comercial

Ruta Comercial del Buque	Año Fiscal 2010		Año Fiscal 2009		Porcentaje de Incremento o (Decremento)	
	Toneladas Netas	Carga (Toneladas Largas)	Toneladas Netas	Carga (Toneladas Largas)	Toneladas Netas	Carga (Toneladas Largas)
	CP/SUAB*		CP/SUAB*		CP/SUAB*	
Costa Este E.U.A. - Asia (Lejano Oriente)	122,598	83,262	119,513	79,113	2.6%	5.2%
Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Suramérica	25,857	23,848	30,852	23,641	(16.2%)	0.8%
Alrededor del Mundo	183	151	542	330	(66.3%)	(54.1%)
Europa - Costa Oeste Suramérica	21,759	13,291	20,463	11,707	6.3%	13.4%
Europa - Asia	2,100	1,899	5,773	3,290	(63.6%)	(63.6%)
Europa - Costa Oeste E.U.A./Canadá	7,655	7,738	6,781	7,321	12.9%	5.7%
Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Centroamérica	10,951	10,328	10,317	9,674	5.7%	6.7%
Costa a Costa Suramérica	18,607	12,702	14,043	9,819	32.4%	29.2%
Antillas - Costa Oeste Centroamérica	3,091	1,578	7,658	4,522	(59.6%)	(65.1%)
Costa-a-Costa, E.U.A. (incluye Alaska y Hawaii)	13,661	5,960	14,048	6,363	(2.8%)	(6.3%)
Costa Este E.U.A./Canadá - Oceanía	2,119	1,413	3,458	1,776	(39.8%)	(23.2%)
Costa Este Suramérica - Costa Oeste E.U.A./Canadá	3,982	3,496	3,158	3,178	26.1%	10.0%
Sub Total	232,563	165,666	236,606	160,735	(1.8%)	3.0%
Otras Rutas	67,240	39,188	61,707	37,160	8.8%	5.1%
Total	299,803	204,854	298,313	197,896	0.3%	3.4%

Tabla 3. Total toneladas netas y largas movilizadas entre los años 2009 y 2010 y porcentajes de incrementos o decrementos de un año a otro. Fuente: Pagina web canal de Panamá, <http://www.pancanal.com/esp/index.html>

Movimiento de contenedores por línea naviera en el puerto de Buenaventura.

Línea Naviera	Unidades de Contenedores			
	Año 2011	Part %	Año 2010	Part %
MEDITERANEAN SHIPPING MSC	34.191	20,5%	32.736	17,3%
CMA CGM COLOMBIA LTDA	21.172	12,7%	26.430	14,0%
MAERSK COLOMBIA S.A.	6.710	4,0%	32.534	17,2%
EVERGREEN	18.008	10,8%	16.978	9,0%
CSAV CIA SUDAMER VAP	16.532	9,9%	14.687	7,8%
HAMBURG SUD SAWC	7.235	4,3%	14.041	7,4%
NYK LINE	10.821	6,5%	9.601	5,1%
CHINA SHIPPING CONTAINER LINE	12.174	7,3%	6.060	3,2%
HAPAG LLOYD AG	11.125	6,7%	5.223	2,8%
K- LINE	6.203	3,7%	7.537	4,0%
CCNI	4.112	2,5%	8.771	4,6%
NETLINE	5.448	3,3%	6.805	3,6%
APL	4.462	2,7%	5.227	2,8%
HANJIN SHIPPING	5.940	3,6%	0	0,0%
OTRAS LINEAS	2.885	1,7%	2.739	1,4%
TOTAL	167.018	100,0%	189.369	100,0%

Tabla 4. Fuente: Sociedad portuaria regional de Buenaventura

3. Hallazgos

En un marco general y mirando el desarrollo de la política de comercio exterior de Colombia en los últimos 10 años, para nadie es un secreto que para lograr el mayor beneficio de estos acuerdos se debe contar con una infraestructura adecuada para que los productos, por costos logísticos no dejen de ser competitivos frente a los de los demás productores a nivel mundial, es por esto que los puertos y principalmente el de Cartagena que es el de mayor importancia en el país debe estar a la altura de los grandes puertos mundiales para aprovechar todo el alto flujo de carga que se está presentando y que se va a presentar, tanto de importaciones como de exportaciones.

El proyecto de ampliación del canal de Panamá enmarca definitivamente una oportunidad de crecimiento para el comercio mundial y hay una evidente relación de este canal con el puerto de Cartagena lo que representa para Colombia una oportunidad para el crecimiento económico a través del incremento en la actividad portuaria, el crecimiento de las importaciones y exportaciones

Se pueden evidenciar grandes oportunidades de mejora que deben implementarse en el puerto de Cartagena para asumir este nuevo reto. El principal hallazgo y que no debe ser algo nuevo es la necesidad de mejora de infraestructura que va tener que realizar el puerto de Cartagena si desea seguir siendo importante y competitivo en la región, con el objetivo de poder atender esta nueva clase de buques que navegaran por las cercanías gracias a la ampliación del canal de Panamá.

Dicha ampliación traerá consigo buques con un mayor capacidad de contenedores lo cual exigirá a los puertos colombianos mayor capacidad de infraestructura no solo para permitir el arribo de estos buques a los puertos sino también la capacidad de contar con patios con una oferta buena de espacio para contenedores, igualmente los puertos deben ampliar el calado de sus aguas para recibir este tipo de buques.

El Puerto de Cartagena se ha consolidado a lo largo de los últimos diez años como uno de los principales puertos de Colombia que aportan al desarrollo económico del país. En este sentido, la ampliación en infraestructura del puerto de Cartagena lo ubica en un lugar privilegiado de las rutas del comercio marítimo mundial más importantes

Dentro de este proyecto de ampliación del puerto de Cartagena, ya se han otorgado las primeras concesiones a las empresas que van a trabajar en las nuevas instalaciones. Según el informe de Desarrollo Económico de Cartagena (07 de febrero de 2011) (DESARROLLO ECONOMICO DE CARTAGENA), el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Cartagena acordó adjudicar el Concurso Público convocado para el equipamiento y explotación, bajo régimen de concesión administrativa, de una terminal de gráneles sólidos en el muelle sur de la ampliación de la Dársena de Escombreras a la empresa Ership. En líneas generales, la concesión otorgada consiste en un muelle de 600 metros con 24 metros de calado y 90.000 m² de superficie parcialmente rellena, así como el derecho a explotar la terminal durante el plazo acordado.

Colombia debe acondicionar sus puertos para que cualquier nave de gran tamaño que comience a navegar por el Canal de Panamá y a recalar en los muelles de Panamá tenga la opción de recalar en puertos colombianos. Esto representaría a Colombia un acto protagónico dentro del transporte marítimo a nivel mundial.

La ampliación del Canal de Panamá es una construcción que revolucionará el transporte marítimo de todo el mundo ya que este puerto por su funcionalidad juega un papel protagónico en la logística internacional del transporte marítimo.

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

También al dinamizar la economía de la ciudad de Cartagena y a su vez el desarrollo económico del país, Colombia tendrá gran impacto en las economías de escala y esto se vería reflejado en mejores tarifas de sus productos en el comercio mundial, las navieras podrían ofrecer a los usuarios del transporte marítimo mejores fletes internacionales y permitiría la competitividad en el mundo de muchos productos Colombianos. Al igual podrían obtenerse productos de diferentes países de procedencia al contar con mayor número de rutas y frecuencias para el tráfico de insumos y materias primas importadas y a un mejor costo.

Como lo señala el informe de la revista Logística (Edición N°14/2011) (AMPLIACION DEL CANAL DE PANAMA), el movimiento de carga en los buques Post-Panamax representaría un ahorro en costos hasta del 19% por cada contenedor transportado en la ruta Pacífico- Atlántico, a través del Canal de Panamá, hacia los Estados Unidos. Este ahorro se ve reflejado en toda la cadena de abastecimiento en la actividad de distribución física internacional. Este mismo informe señala también que la disminución del volumen de carga para los buques que actualmente navegan por el canal y el puerto de Cartagena también representaría disminución en tiempo y economía ya que contarán con una ruta descongestionada, se invertirá menos tiempo y se ahorrarán un sobre costo que implican actualmente los retrasos por congestión en volúmenes de carga. El

informe señala también que en el último año, el transporte marítimo fue el modo más usado por Colombia en materia de comercio exterior. El 67,97% de los productos exportados salieron del país en barco, del mismo modo lo hizo el 66,13% de los que ingresaron. Los buques Post-Panamax son la base de la llamada 'economía de escala' en el transporte marítimo. Según este concepto, los costos unitarios de producción disminuyen al aumentar la cantidad de unidades producidas. En este caso, 'producción' hace referencia a volumen transportado.

Con la ampliación del canal de Panamá el Caribe será transitado por buques de alto calado que recalaran solo en aquellos puertos preparados para recibirlos, mientras que aquellos que no se prepararen, recibirán buques de segunda línea o alimentadores. La gran meta que tiene el puerto de Cartagena es estar listo para recibir estos grandes buques y así poder llegar a ser un Hub logístico o centro de distribución ya que con su ventaja comparativa que le otorga la cercanía al canal más una ventaja competitiva generada por la inversión en infraestructura el puerto de Cartagena sería la mejor opción en el Caribe.

Consciente de esta situación la sociedad administradora del puerto de Cartagena, ha venido realizando diferentes mejoras en la infraestructura del puerto para así ganar mayor importancia en el comercio exterior mundial, es por esto que con un plan ambicioso de inversión inicial de 250 millones de dólares creó un centro de distribución logístico llamado Contecar el cual es el más grande de Latinoamérica según la autoridad del puerto de Cartagena, con este se busca subsanar las deficiencias que se tiene en puerto por espacio, almacenamiento, distribución y manejo de la carga.

Este centro de distribución se suma a los diferentes servicios que tiene el puerto logrando así una diferenciación que pone de primero en la lista el puerto de Cartagena no solo por sus condiciones naturales sino también por el trabajo que se ha realizado para que este sobresalga de los demás puertos de la región.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

Después de realizar una investigación por cada una de las partes asociadas al problema en cuestión que son: el Canal de Panamá, La ampliación del Canal de Panamá y el Puerto de Cartagena, se puede obtener como resultado varias sucesos que se trataran de explicar en estas conclusiones de una forma simple y corta.

La ampliación del Canal no se presentó por el solo hecho de las nuevas embarcaciones y sus tamaños, pues como se enuncio en el estudio este también se hizo para mejorar el flujo comercial y se estaba planeando mucho tiempo atrás, e inclusive mucho antes de pensar en los nuevos tamaños de los busques, con esto se muestra que la ampliación se da en una época donde existen los recursos primero que todo y donde la actividad comercial marítima más lo necesita, pues al ser la principal actividad de la economía panameña estaba en riesgo de quedarse rezagada y perder competitividad, dicho efecto fue el que impulso su creación al disminuir el tránsito en 2 semanas y los costos considerablemente.

Con dicha ampliación no solo se beneficiará Panamá como tal, sino también los países que están cerca de esta importante obra y que pueden atraer más flujo de carga debido a la ampliación y los grandes buques que podrán transitar, beneficiándose de los costos logísticos más económicos, sacando provecho de las economías de escala, reducción en los tiempos de cruce por el canal y un aumento en el número de tránsitos que actualmente se realizan por el canal.

Es por lo anterior que toma importancia el Puerto de Cartagena pues al ser el puerto más próximo en el océano atlántico será quien según proyecciones recibirá más flujo de carga, siempre y cuando se prepare adecuadamente, cosa que está realizando con inversiones en mejora de la infraestructura del puerto, en mejorar la profundidad del calado así como también con inversiones en centros logísticos que no se conviertan en un cuello de botella para la carga en el momento de arribo o de despacho.

Adicional a esto se está buscando ofrecer servicios diferenciadores tales como el centro de distribución logística ubicado en Contecar y que fue realizado en por la sociedad portuaria de Cartagena en conjunto con Kuehne Nagel firma de carga marítima con sede principal en Suiza y de mucha experiencia y recorrido en el mercado; este nuevo servicio permitirá al puerto ofrecer mayor conectividad a la vez que lo hace más competitivo en la región.

Esto es aún mejor cuando el principal puerto de Colombia por donde fluye el 64% de los contenedores se ve obligado a mejorar por condiciones externas, pues cuando una actividad se ve presionada por algo que lo puede dejar en el olvido, todos los agentes involucrados toman decisiones para no permitir que esto pase, pues mientras las cosas están en el círculo del equilibrio y nada las altera, no se presentan modificaciones ni se hacen cambios, cuando hay una amenaza latente despierta al implicado y lo dispone a actuar.

No podemos solo hablar del puerto de Cartagena como el más “beneficiado” en la ampliación del Canal, pues sería una teoría que se podría caer fácilmente, pues todo el comercio mundial va a resultar beneficiado, se habla de Cartagena porque es el puerto más cercano, pero igual pasa en Buenaventura donde también se están preparando para no dejar pasar esta oportunidad de convertirlo o posicionarlo como un puerto competitivo y dispuesto a la apertura económica.

Un tema de la actualidad que es importante mencionar es la firma de los acuerdos comerciales que tiene y está firmando el estado colombiano con el mundo, pues estos son acuerdos bilaterales donde ambas partes deben de contar con una excelente logística e infraestructura para poder obtener el mejor provecho de estos acuerdos, es por esto que es importante contar con puertos altamente competitivos, que abaraten un poco los costos logísticos pues por conocimiento de causa sabemos que exportar o importar en Colombia se convierte muchas veces en algo que nos resta competitividad frente a los productos de otras nacionalidades, pues la logística se convierte en un peso de casi el 30%.

Adicional a todo lo anterior el Puerto de Cartagena hace parte de un triángulo que cobra cada vez más importancia para el comercio internacional, en compañía de Panamá y Cuba, logrando ser los 3 países con mayor protagonismo en la región Caribe en cuanto a prestación de servicio en puertos para el comercio mundial.

Son una gran cantidad de beneficios que obtendrán tanto los puertos colombianos, como los partícipes del comercio exterior, si se saben aprovechar y si estamos en el cuarto de hora correcto, pues como se mencionó anteriormente y a lo largo de este trabajo traerá beneficios en costos, en tiempo, en ampliación de número de rutas, de tránsitos, mayor número de navieras podrán recalar en los puertos colombianos, y un sinfín de otros beneficios que no son tan claros a la simple vista de esta investigación, pero obviamente para sacar provecho de todo lo anterior en especial los puertos, deberán realizar inversiones con aras de alcanzar y lograr la mayor competitividad.

4.2 Recomendaciones

En esta investigación se pretendió mostrar las implicaciones que tendrá la ampliación del canal de Panamá en los puertos colombianos, especialmente en el puerto de Cartagena, identificando los principales retos que tiene por delante, como son la inversión en infraestructura portuaria, inversión en tecnología, inversión en logística portuaria y centros de distribución, almacenamiento, ampliar el calado, modificar los muelles para las nuevas embarcaciones, etc.

De acuerdo a esto no existen recomendaciones que se puedan realizar pues el carácter del trabajo es investigativo y no aplicativo.

Referencias bibliográficas

5 AÑOS MEJOR PUERTO DEL CARIBE. (s.f.). Recuperado el 8 de OCTUBRE de 2011, de http://www.icesi.edu.co/ingenieria_industrial/eudii18/images/stories/presentaciones/pto_cartagena.pdf,

AMPLIACION DEL CANAL DE PANAMA. (s.f.). Recuperado el 08 de NOVIEMBRE de 2011, de OPORTUNIDADES PARA COLOMBIA: <http://www.revistadelogistica.com/art-11-Ampliacion-del-Canal.asp>

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA. (s.f.). Recuperado el 8 de OCTUBRE de 2011, de <http://www.pancanal.com/esp/op/transit-stats/tabla13.pdf>

DESARROLLO ECONOMICO DE CARTAGENA. (s.f.). Recuperado el 8 de NOVIEMBRE de 2011, de <http://servicios.laverdad.es/extras/desarrolloCTG06/suscr/nec8.htm>

INFORME ANUAL DEL CANAL DE PANAMA. (s.f.). Recuperado el 8 de OCTUBRE de 2011, de <http://www.pancanal.com/esp/general/reporte-anual/2010/flash.html#/20/>

JIMENEZ, F. A. (19 de OCTUBRE de 2011). CARTAGENA UN PUERTO QUE ESPERA EL ARRIBO DEL TLC. *EL COLOMBIANO* .

PROPUESTA DE AMPLIACIÓN. (s.f.). Recuperado el 8 de OCTUBRE de 2011, de <http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-de-ampliacion.pdf>

RESULTADOS PRIMER SEMESTRE DE 2010. (s.f.). Recuperado el 18 de OCTUBRE de 2011, de http://www.sprb.com.co/index.php?option=com_content&task=view&id=122&Itemid=69

TRAFICO MARITIMO Y CONECTIVIDAD CON PAISES Y PUERTOS EXTRANJEROS. (s.f.). Recuperado el 8 de OCTUBRE de 2011, de <http://central.com.co/dock-and-logistics-capacity>