

Competitividad del Canal de Panamá*

Diana Patricia Amaya Vargas**

Yesenia Blandón Guerra***

Resumen

Panamá posee una excelente y poderosa posición estratégica que carece de algún sustituto en el mundo, es claro que su ubicación le brinda una gran ventaja competitividad en el comercio internacional. Su canal y la zona adyacente, a él tienen una gran importancia tanto económica como geopolítica, ya que, más de un 10% del comercio internacional¹, utiliza el canal panameño para optimización de sus tiempos de tránsito y en búsqueda de salidas y cercanía, es tan necesario que países como Nicaragua, Cuba, El Salvador, Ecuador y Perú dependen de esa vía para mover su comercio exterior.

Según la Autoridad del Canal de Panamá (ACP, 2011)², la cantidad de buques Panamax³ han aumentado, y por eso, reconocieron la necesidad de ampliar y mejorar su infraestructura, para esto, definieron la construcción de un tercer juego (expansión) de esclusas con cámaras de mayor tamaño, las cuales fueron entregadas en Junio de 2016, con el fin de satisfacer las demandas futuras de tráfico y asegurar que el canal de Panamá mantenga su competitividad como una ruta marítima preferida y eficaz. En este manuscrito se pretende mostrar que la ampliación de tercera expansión de esclusas fue beneficioso, sin embargo, la dinámica del comercio mundial ha sido muy cambiante e innovadora, con necesidades cada vez más elevadas de transporte y logística que exigen canales de mayor envergadura y tecnología, se habla actualmente de buques Neopanamax⁴, con capacidad de 150 mil TEUS que requieren de nuevas inversiones, esto es, a la cuarta expansión de esclusas para atender la necesidad del comercio mundial.

1 Anguizola, Rammes (2016). Conferencia: “Competitividad de las plataformas logísticas y transporte de carga de Panamá”. Universidad Latina de Panamá.

2 La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) es una entidad del Gobierno de Panamá creada en el Título XIV de la Constitución Nacional y a la que le corresponde privativamente la operación, la administración, el funcionamiento, la conservación, el mantenimiento, el mejoramiento y modernización del Canal, así como sus actividades y servicios conexos, conforme a las normas constitucionales legales vigentes, a fin de que el Canal funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable.

3 Panamax: barcos de máximo tamaño que transitan por el Canal actual y con capacidad máxima para 5,000 contenedores.

4 Neopanamax: Buques con capacidad de 150 mil TEUS, actualmente no cruzan Canal, Anguizola, Rammes (2016)

* Documento producto de pasantía para optar por el título de Especialista en Gerencia de Logística Internacional, Institución Universitaria Esumer, Medellín, Colombia.

** Especialista en Gerencia de Logística Internacional, Institución Universitaria Esumer, Medellín, Colombia.
Correo electrónico: amaya0123@hotmail.com

*** Especialista en Gerencia de Logística Internacional, Institución Universitaria Esumer, Medellín, Colombia.
Correo electrónico: yesenia_blandon610@hotmail.com

Palabras clave:

Logística, competitividad, Canal de Panamá

Introducción

El negocio del Canal de Panamá ha sido exitoso, pero ahora se debe tener una mirada prospectiva hacia la innovación, la expansión del Canal, es una opción que crea una avenida más amplia de transporte, que permite el intercambio comercial entre países y el aumento de la competitividad, pero esta expansión debe estar acorde al crecimiento logístico del comercio exterior y sus medios de transporte.

La Globalización ha conllevado a que muchos países no estén suficientemente preparados para enfrentar este fenómeno, es decir, no están en condiciones de seguir o estar a la par en el actual mercado global competitivo, que cada día exige más innovación, desarrollo y rentabilidad en las cadenas de abastecimiento; Las debilidades logísticas de los países son mayores y más evidentes, y es por esto que a través de la inversión, tecnología e innovación deben aumentar su fuerza competitiva, productividad y mantener sostenibilidad en lo político, económico, logístico y ambiental; Un ejemplo claro es Panamá, el país de los servicios logísticos mundiales, que con su Canal potencializan su ciudad y el comercio internacional, sin embargo en este proyecto se pretende demostrar que tan preparado esta Panamá con su Canal y puertos en pacífico y atlántico para enfrentar las nuevas necesidades mundiales y que otras alternativas de mejora pueden tener este país, como plataforma logística mundial?.

Panamá y su canal

Panamá es un país con gran potencial logístico y plataformas multimodales, con su localización estratégica permite la conexión mundial a través del Canal, de una forma más ágil y menos costosa, convirtiéndose en el “hub logístico de las Américas”, ofreciendo diferentes opciones de distribución internacional y mercado libre (Zona Libre de Colón), con sus 5 puertos en los océanos Pacífico y Atlántico y parques logísticos, que convierten al país en un atractivo Logístico a nivel mundial (Anguinzo, 2016).

Imagen 1. Puerto de Balboa



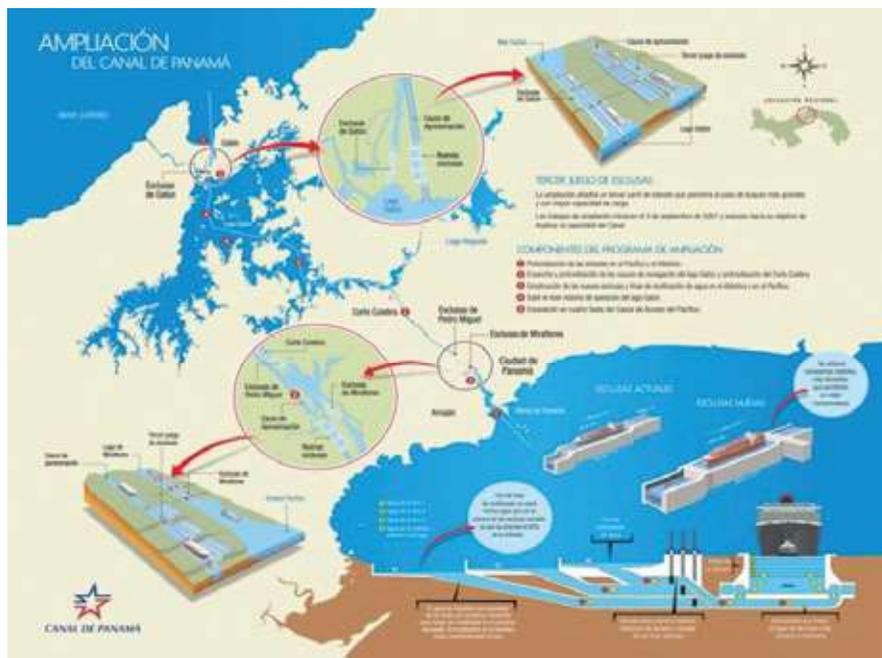
Fuente: archivo del autor

La expansión de esclusas en Junio de 2016⁵ permitió grandes beneficios tanto para el país como para el comercio mundial, posibilitando el cruce y recepción de un mayor volumen de carga, otros de los principales beneficios que presentó la expansión de esclusas fueron:

- La expansión del Canal le permite a Panamá convertirse en el centro logístico y de transporte de las Américas, permitiendo el fortalecimiento de las rutas marítimas a través del Istmo (Georgia Tech, 2006).
- Se reducirán los costes por unidad de transporte, al poder mover más cantidad de producto en menos tiempo.
- Mayor eficiencia a través de las economías a escala.
- Aumentaría su importancia a nivel de transporte mundial, del que ya sirven a más de 160 países.
- Se podrá utilizar para cruceros de ocio, como para transportar otro tipo de mercancía que antes no podía como el gas licuado.
- Con la ampliación se ahorrará más de 7 % de agua de la que antes se usaba (Perez, 2016).

5 El programa de expansión del Canal consistió en la construcción de dos nuevos complejos de esclusas Post-Panamax, una en el Pacífico y otra en el lado Atlántico del Canal. Cada esclusa tiene tres cámaras con tinas de reutilización de agua, un sistema de llenado y vaciado lateral y compuertas rodantes. La esclusa Post-Panamax del Pacífico tiene un canal de acceso con una excavación de aproximadamente 50 millones de metros cúbicos de material seco a lo largo de 6.1 kilómetros. La expansión también incluye el dragado de ambas entradas del Canal (Atlántico y Pacífico), así como la ampliación y profundización de los canales de navegación existentes en el Lago Gatún y la profundización en el Corte Culebra. Con las nuevas esclusas, el canal ampliado puede manejar naves de hasta 1,200 pies (366 metros) de eslora, 160 pies (49 metros) de manga y 50 pies (15.2 metros) de calado en agua fresca tropical. El Canal de Panamá estima que con la ampliación, el nuevo canal doblará la capacidad actual alcanzando unas 600 millones de toneladas CP/SUAB, manejará barcos portacontenedores hasta 13,000 TEU's y otras naves de hasta aproximadamente 170,000 toneladas de peso muerto, con algunas restricciones de calado. Georgia Tech (2006).

Figura 1. Ampliación Canal de Panamá 2016



Fuente: Canal de Panamá (2016)



Está claro que la construcción del Canal es una mega estructura eficiente para el país y para el comercio Internacional, pero en un futuro muy cercano, la vía interoceánica seguirá creciendo, la capacidad y tamaño de los buques está aumentando y el Canal debe ajustarse a estas nuevas necesidades; como se mencionó anteriormente el transbordo de cargas y el cruce ferroviario no son una alternativa competitiva para los buques Neopanamax. actualmente las grandes navieras como Maersk y Hamburg Süd, ya cuentan con este tipo de equipos, así que no pueden acceder a dicha ruta marítima por el tamaño que actualmente posee el canal y deben asumir más costos por un cruce multimodal, lo cual hace que pierdan poco a poco su atractivo, de esta forma convirtiendo la opción de expansión de las cuartas esclusas, en el plan logístico más óptimo y ajustable. El mundo no esperará otros 100 años para el cuarto juego de esclusas, este proyecto debe ser algo cercano y de pronta ejecución. Por esta razón a continuación se exponen posibles estrategias para el fortalecimiento del Canal y sus procesos logísticos:

- Ejecución inmediata de una cuarta expansión de esclusas que esté acorde al tamaño y volumen que se espera a futuro con los buques.
- Ofrecer beneficios económicos a las líneas navieras más poderosas (Maersk, Hambuug Süd, etc), para que dentro de sus itinerarios y rutas sea El Canal de Panamá como su primera opción.
- Pavimentación de las vías principales para potencializar el transporte terrestre.
- Personal capacitado en idiomas y modernización de transporte y logística
- Flexibilidad aduanera en temas documentales que permita agilidad en el proceso logístico.
- Construcción de nuevos parques logísticos que permitan la creación de mega plataformas de *cross docking*.

Con estas alternativas Panamá estará preparado para la competitividad que exige el comercio internacional actual, ser competitivos exige compararse con los mejores, Panamá y su Canal deben seguir los lineamientos de países como Alemania y Singapur impulsores logísticos mundiales.

- **Alemania:** Este país ha adoptado el concepto de “ciudad logística”, en donde se han adelantado una serie de estrategias, con el fin de incrementar su competitividad y eficiencia – definición de las rutas, seguimiento a los vehículos encargados del transporte de mercancía y la instauración de la distribución a los hogares y el empleo de camiones que no contaminen el medio ambiente-. También cuenta con centros de carga, que surgieron como espacios donde se facilitaba el intercambio modal, dentro de los que se destaca el localizado en la ciudad de Bremen, cuyo éxito ha sido reconocido por diferentes países europeos (Zona Logística, 2014).

- **Singapur:** La ubicación estratégica de Singapur en el corazón del sudeste asiático y la conexión con las más importantes rutas de transporte, han convertido al país en un importante centro logístico para el comercio mundial. 15 de las 20 empresas de logística del mundo tienen operaciones en Singapur; empresas como DHL, Kuehne + Nagel, Sankyu, Schenker, Toll, UPS y Yusen Logistics han establecido sus sedes regionales o mundiales en el país (Cancillería, 2015).

Un factor determinante para la competitividad de un país, es la efectividad con la cual coordina y ejecuta sus operaciones logísticas, o que tan sofisticados son sus negocios (World Economic Forum [WEF], 2016), una de las opciones que permiten el adecuado desarrollo de éstas operaciones son las plataformas logísticas; cuentan con las suficientes conexiones, equipos e infraestructura para satisfacer las necesidades de todos los actores y operadores logísticos que intervienen en la cadena de abastecimiento.

Las plataformas logísticas o parques logísticos, se pueden definir como aquellos sitios divididos por zonas, donde se pueden llevar a cabo diferentes actividades que componen el proceso logístico, tales como: transporte, empaque y embalaje, almacenamiento, y distribución, *cross docking*, aduana y consolidación de carga, tanto a un nivel nacional como internacional, y estos sitios pueden ser contratados por cualquier operador logístico.

Según la revista Zona Logística (2014), Algunas de las ventajas que genera la configuración de esta red de plataformas logísticas son:

- Disminuir los costos logísticos globales del sistema.
- Centralizar las labores de manipulación y clasificación de los flujos de mercancía.
- Permitir que los operadores de transporte se beneficien de las economías de escala que ofrece la configuración de flujos.

Según la anterior es posible exponer, que la reducción de costos se convierte en el factor determinante y atractivo para utilización de estas zonas, El Canal de Panamá por su ubicación y fuerte posicionamiento en el comercio internacional puede poner a disposición del comercio internacional la tecnología, infraestructura y personal capacitado para acceder a la contratación de éstas. Países como México, cuentan con este tipo de iniciativas dentro de su plan de desarrollo (Plan Nacional de Desarrollo [PND], 2013), en el cual uno de sus principales objetivos es: “Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social”, convirtiéndolos en un país con visión global competitiva. Por esta razón en este manuscrito, se recalca la necesidad de inversión de Panamá (como nodo logístico) en este tipo de megaproyectos innovadores, que al generarlos alrededor del Canal, no solo potencializan su transporte multimodal sino también la mejora de los suelos y su accesibilidad, y lo más importante se incrementa y mejoran los ingresos y la generación de nuevos empleos para el país.

Conclusiones

De lo anterior se puede concluir que Panamá con su crecimiento constante poco a poco ha alcanzado ser reconocido mundialmente como potencia logística, sin embargo, se hace necesario resaltar que debe ajustarse a las necesidades del comercio internacional que cada vez exige más competitividad y optimización de costos. Una cuarta extensión de esclusas es la estrategia fundamental para desarrollar el Plan Nacional Logístico de Panamá, puesto que de allí se pueden potencializar otros sectores logísticos como: parques Logísticos, medios de transporte multimodal, puertos etc.

Ofrecer a las grandes navieras el cruce directo de buques Neopanamax, le otorgaría a Panamá una ventaja competitiva dinamizando tanto el comercio como su economía, generando más empleo y obteniendo mano de obra especializada.

- Anguizola, R. (2016). *Competitividad de las plataformas logísticas y transporte de carga de Panamá*. Trabajo presentado en la Universidad Latina de Panamá, Ciudad de Panamá, Panamá.
- Autoridad del Canal de Panamá (2011). Mi Canal de Panamá. Recuperado <http://micanaldepanama.com>
- Bougrine, H. (2001). Competitividad y comercio exterior. *Revista Bancomex*, 768-771. Recuperado de <http://revistas.bancomext.gob.mx>.
- Cancillería de Colombia (2015). Singapur: un centro logístico de talla mundial. Recuperado de <http://www.cancilleria.gov.co>
- Diario Oficial de la Federación (s.f). Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018. Recuperado de <http://www.dof.gob.mx>
- Díaz, D. (2012). Ampliación del Canal disparó los pedidos de barcos postpanamax. Recuperado de <http://www.panamaamerica.com.pa/content/ampliacion-del-canal-disparo-los-pedidos-de-barcos-postpanamax>
- Georgia Tech Panama (2006). Expansión del Canal de Panamá. Recuperado de <http://logistics.gatech.pa/es/assets/panama-canal/expansion>
- Government of Canada (1991). *Prosperity through Competitiveness*. Trabajo presentado en Public Forum in Vancouver, Canada.
- Ortuño, A. (octubre de 2006). Panamá: escenarios socio-políticos de mediano plazo. Recuperado de http://papep-undp.org/sites/default/files/user/panama_escenarios_socio-politicos_de_mediano_plazo_ortua-octubre_2006.pdf
- Pérez, J. (17 de junio de 2016). Como influye la ampliación del canal de Panamá Ventajas y Desventajas. *Escuela de Organización Industrial*. Recuperado de <http://www.eoi.es/blogs/madeon/2016/06/17/como-influye-la-ampliacion-del-canal-de-panama-ventajas-y-desventajas/>
- Revista Zona Logística (2014). Plataformas Logísticas en Perú y Ecuador. Recuperado de <http://www.zonalogistica.com>
- Tack, J. (1999). *El Canal de Panamá*. Recuperado de <http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/canal1.pdf>
- World Economic Forum (2016). Global competitiveness report. Recuperado de <https://www.weforum.org>