

ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ EN EL TRÁFICO MARÍTIMO REGIONAL Y PERSPECTIVAS FUTURAS DE LA LOGÍSTICA MARÍTIMA REGIONAL

Data de aceite: 02/06/2023

Fredy Armando Cuervo Lara

Jefe de planeación, Universidad Cooperativa de Colombia, Colombia

RESUMEN: Este estudio se realizó a partir de la necesidad de considerar cual ha sido el impacto de la ampliación del canal de Panamá a partir de su entrada en operación en julio de 2016. Para el comercio mundial y regional la ampliación del canal de Panamá juega un papel preponderante en la logística de servicios marítimos y de conectividad comercial entre continentes, de allí se desprende la importancia que tiene este estudio que pretendió analizar el impacto comercial de esta gran obra. Se realizó un análisis de las implicaciones del proyecto a nivel de administración de cadena de abastecimiento de insumos y factores preponderantes en la formulación, diseño, ejecución y puesta en marcha del proyecto; fueron analizadas las variables críticas que determinaron el diseño definitivo del proyecto, así como la logística necesaria para cumplir con cada uno de los requerimientos del proyecto. De esta forma se identificó que la magnitud del proyecto demandó el desarrollo de un sistema logístico de abastecimiento que entre cifras

tuvo que administrar la fundición de 3 millones de m³ de concreto, 220.000 ton de hierro, 16 compuertas rodantes de 4200 ton cada. La magnitud de estas cifras evidenció la necesidad de implementar el sistema logístico de abastecimiento del proyecto. Se realizó un análisis del comportamiento del tráfico en los 5 años anteriores a la entrada de la ampliación del canal, con una tipificación por tipo de tráfico, tipo de buque, tipología de carga y posteriormente se realizó la valoración comparativa del tráfico atraído en las diferentes líneas de negocio marítimo: contenedores, gráneles líquidos, gráneles sólidos, gas natural licuado, entre otros. Encontrando entre los principales resultados, como el efecto de ampliación abre un abanico de oportunidades en tráficos de buques post panamax de contenedores, gaseros que superan los 5 tránsitos semanales, estos nuevos tráficos representaron 1000 buques adicionales de tamaño neo panamax y postpanamax, batiendo el record de movilización de carga diaria en el mes de febrero de 2017 con un tonelaje de 1.18 millones de toneladas.

1 | INTRODUCCIÓN

La ampliación del canal de Panamá, fue un proyecto de impacto regional en la logística de transporte marítimo, que estuvo en la agenda del gobierno panameño desde 2002 hasta el 2016, fue un proyecto determinante en el comercio de la región, posibilitando el crecimiento de movimiento de carga, lo cual significa posibilidades de crecimiento para el sector portuario y marítimo en el área de influencia del canal.

El proyecto implicó una fase de planeación y de diseño que requirió de múltiples estudios geológicos, de geotecnia, de mecánica de fluidos, diseños de estructuras y canales, diseño de esclusas y canales subterráneos, entre otros. Dentro de la fase de planeación la adquisición y gestión de insumos jugó un papel preponderante, dada la magnitud de la obra, por lo que el sistema de abastecimiento montado para el proyecto, tuvo que considerar variables de reserva y demanda de insumos asociados con las obras civiles del proyecto.

Por otra parte, una vez entran en funcionamiento la ampliación de esclusas, inicia una dinámica de crecimiento y proyección de nuevos mercados de carga que requieren el cruce por el canal, la nueva proyección del canal le permitirá posicionarse como un punto cada vez más estratégico en el comercio de la región. Este estudio muestra como el funcionamiento del proyecto ha generado nuevo dinamismo en el comercio marítimo.

2 | ESTADO DE ARTE

2.1 Dimensiones del proyecto de ampliación del canal de Panamá

La ampliación de canal de Panamá por su importancia regional es un proyecto cuya magnitud, ejecución y seguimiento estuvo en la agenda de los gobiernos de la región, tanto en la fase de planeación, como en la fase de ejecución. Fue un proyecto que determinaba la competitividad logística global dada la dependencia del tráfico marítimo con el cruce del canal en las principales rutas. Para su ejecución fueron necesarios más de 100 estudios previos. El proyecto presenta las siguientes características hitos de requerimientos de insumos para su construcción¹: 4.4 millones de metros cúbicos de concreto, acero de refuerzo 220 mil toneladas, agregado pétreo 5 millones de toneladas, 16 millones de m³ cúbicos dragados, 810 mil m³ excavados

El canal ampliado ha generado un incremento en el tráfico, tanto en toneladas como en nuevos tipos de buques con mayor capacidad:

Durante el primer año de funcionamiento de la ampliación se logró la operación de 1000 buques adicionales neopanamax, en promedio diario transitaron 5.9 buques neopanamax, el record en tonelaje mensual movilizado fue de 36.1 millones de toneladas

¹ Autoridad del canal de Panamá.(2017). Componentes de la obra. Recuperado de micanaldepanama.com/ampliacion/documentos/componentes/

de carga, el record de movimiento diario de carga fue 1,18 millones de toneladas.²

En cuanto nuevos servicios de línea se han generado 10 nuevos servicios de línea con la ampliación del canal, entre los tráficos atraídos está el de buques de Gas natural licuado, el Promedio semanal de es de 5.2 tránsitos de buques de LNG, la proyección es de un buque LNG semanal.

Las principales rutas de canal de Panamá se distribuyen el tráfico³ de la siguiente forma: Asia Costa Este de los Estados Unidos 51%, Costa Oeste Suramérica- Costa oeste de Estados Unidos 18%, Costa oeste de Suramérica-Europa 10%, Costa oeste de Centroamérica-Costa este de Estados Unidos 8% , Europa- costa oeste de Estados Unidos- Canadá 7%, Otras rutas 12%.

Se observa como la ruta Asia – Costa este de los Estados Unidos es la ruta con mayor frecuencia en el canal de Panamá, es una ruta fundamental para la zona portuaria este de E.U , que incluye puertos como Savannah, Wilmington, Norfolk, Port Elizabeth, Nueva York y los puertos Asiáticos de norte y del sur.

2.2 Características de ampliación de la zona de esclusas

Características de ampliación de la zona de esclusas tiene las siguientes características:

En boca del Atlántico se realizará ampliación de un nuevo juego de esclusas en la zona de esclusas Gatún, las cuales tendrán una mayor capacidad y dimensiones más grandes localizadas como se observa en el mapa.



Figura 1. Zona de esclusas de Gatún y tercer juego de esclusas

2 Autoridad del canal de Panamá. (2010). Programa de ampliación. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/ampliacion/wp-content/uploads/2014/02/Programa2010-01.pdf>

3 Georgia tech Panamá.(2017). Estadísticas de canal de Panamá. Recuperado de <http://logistics.gatech.pa/es/assets/panama-canal/statistics>

El tercer juego de esclusas tiene varios componentes de ampliación identificados con números en la figura , los cuales son:

Componente de ampliación	Implicación (inicio septiembre de 2007)
1	Profundización de las entradas en pacífico y Atlántico
2	Ensanche y profundización de los cauces de navegación del lago Gatún y profundización de corte culebra
3	Construcción de las nuevas esclusas y tinas de reutilización de agua en el Atlántico y en el pacífico.
4	Subir el máximo nivel de operación del lago Gatún
5	Excavación en cuatro fases del cauce de acceso del pacífico

Tabla 1. Componente de ampliación del canal de panamá⁴

Las nuevas esclusas son 70 pies más anchas y 18 pies más profundas que las actuales, pero utilizan menos agua gracias a las tinas de reutilización de agua que reciclan el 60% del agua utilizada en cada esclusaje. En la zona del pacífico en proximidad a las esclusas de Miraflores se construirán las nuevas esclusas, las cuales tendrán un juego de tres niveles con tinas de recuperación de agua.

Otro aspecto fundamental en la ampliación es la modernización del tipo de esclusas, las cuales van a ser corredizas y no de bisagra, lo que permitirá administrar mejor el flujo de agua en las esclusas. De igual manera el sistema de inyección y expulsión del agua se constituye con un moderno juego de tinas de recuperación, dotado con válvulas de inyección de flujo y contraflujo de aguas para la elevación de los barcos en las esclusas, este sistema se observa en la figura.

Las construcciones de los canales para las esclusas demandaron el trabajo simultaneo de más de 30 frentes de trabajo por esclusa dotados con grúas telescópicas para colocación de concreto pre forzado, siendo necesaria la coordinación de los frentes desde un comando central de operaciones que tenía la visión global del avance coordinado de la obra.

Simultáneamente a la construcción en Panamá se estaba realizando el proceso de fundición y ensamble de las 16 compuertas de esclusas, en la siderúrgica especializada de san Giorgio Di Nogaró en Italia, durante el 2014. Las esclusas fueron unas piezas únicas con unas características de sobredimensionamiento cuya construcción, ensamble, transporte, localización y puesta en funcionamiento representó un proyecto alterno. Fueron transportadas vía marítima y localizadas en la boca del canal para su ubicación individual.

El peso unitario de cada compuerta es de 4242⁵ toneladas, lo cual implicó un manejo especializado y un proceso riguroso de ubicación en cada sitio estipulado, que no admitía

4 Autoridad del canal de panamá (2014). Componentes de ampliación. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/ampliacion/wp-content/uploads/2014/12/ProgramaDiciembre2014.pdf>

5 Autoridad de Canal de Panamá. (2015). Programa de ampliación Informe Junio 2015. Recuperado de <https://micanal-depanama.com/ampliacion/wp-content/uploads/2015/08/ProgramaJunio2015.pdf>

errores, dada la magnitud de cada pieza a ubicar. El proceso se realizó movilizándolo cada compuerta por vía terrestre a través de terraplenes con pendientes que permitieran el avance horizontal de plataformas con gatos hidráulicos.

El 26 de junio de 2016 fueron inaugurados los nuevos juegos de esclusas, para dar paso a una nueva era de administración del istmo, con un costo final de 5450 millones de dólares⁶ (incluyendo las demoras y sobrecostos incurridos), pero finalmente entregado operando

3 | METODOLOGÍA

La metodología de este estudio, incluye un análisis de dimensionamiento del proyecto de ampliación del canal de Panamá, haciendo un análisis basado en el modelo SCOR (Supply chain operation reference), bajo el cual se analizan elementos de planificación y ejecución de abastecimiento de insumos del proyecto.

Posteriormente se realizó un análisis de los efectos de la ampliación del canal considerando fuentes de información de autoridad del canal de Panamá, evaluando variables como el tráfico mundial y tendencias, tráfico por tipo de esclusas y segmento de mercado. También se analizó el impacto del canal ampliado en la expansión portuaria con nuevos proyectos en la región, se analizó también la situación actual de alianzas comerciales de navieras para competir por el mercado de carga.

Se realizó un análisis de la influencia del canal y su ampliación en proyectos de infraestructura portuaria e infraestructura logística en países como Panamá, Colombia, Costa Rica, analizando impacto por tipo de tráfico e impacto en capacidad instalada

Se realizó un análisis del comportamiento del tráfico en los 5 años anteriores a la entrada de la ampliación del canal, con una tipificación por tipo de tráfico, tipo de buque, tipología de carga y posteriormente se realizó la valoración comparativa del tráfico atraído en las diferentes líneas de negocio marítimo: contenedores, graneles líquidos, graneles sólidos, gas natural licuado, entre otros.

4 | RESULTADOS

4.1 Efecto comercial de la ampliación del canal de Panamá

Al observar el panorama de rutas de transporte marítimo mundial, geográficamente se encuentran varios puntos cuya operación es estratégica para el comercio mundial, entre esos está el estrecho de Malaca, el estrecho de Gibraltar, el estrecho de la Mancha, el estrecho de mar Adriático y el canal de Panamá, todos estos puntos representan atajos comerciales para el comercio mundial, cada uno de ellos compete por posicionarse como

⁶ EFE. (26 de junio de 2016). Panamá inauguró el canal ampliado. La Nación. Recuperado <https://www.lanacion.com.ar/1912822-panama-inauguro-la-ampliacion-del-canal-costo-5450-millones-de-dolares>

el más estratégico y lograr así encausar flujos de comercio y ganar importancia comercial, económica y estratégica. Ver figura.



Figura 2. Puntos estratégicos del comercio mundial⁷

Fuente: inteligencia petrolera.org

En la figura se observa que en occidente el punto más importante es el canal de Panamá, con una ubicación casi equidistante entre el norte y sur de América y entre oriente y occidente, de ahí su importancia estratégica para las líneas marítimas y operadores logísticos globales.

De igual forma las rutas de transporte marítimo presentan unos flujos casi que predeterminados por los orígenes, destinos y facilidades de distribución de la carga, las rutas de primer nivel (mayores a 500 millones de ton año) se encuentran en la ruta del petróleo, entre el norte de Europa, sur de África, medio oriente y sudeste asiático, nótese que estas rutas no hacen uso de puertos de sur y centro América, en la medida que estos buques de gran tamaño tiene restricciones operativas en algunos terminales y en el canal de Panamá (antes de ampliación). Las rutas de segundo nivel (300 a 500 millones de toneladas) y las de tercer nivel (menores de 300 millones de ton, si hacen uso del canal de Panamá y hacen parte del mercado actual que el canal atiende.

4.2 La carga Mundial

El transporte marítimo ha movido un total de 10.745⁸ millones de toneladas de mercancías en 2017, lo que supone un incremento del 2% con respecto a las manipuladas en 2015, según datos de la consultora Clarkson analizados por Anave.

El mayor crecimiento de la demanda de transporte se ha concentrado en los **tráficos de crudo y productos del petróleo**, que **han crecido un 4,8%**, sumando 2.926 millones de toneladas.

⁷ Inteligencia petrolera.(2017). Movimiento de petróleo mundial. Recuperado de <http://inteligenciapetrolera.com.co/inicio/movimiento-de-petroleo-a-traves-de-puntos-estrategicos-chokepoint/>

⁸Cadenas de suministro. (2016) Informe de otro año difícil para el transporte marítimo. Recuperado de <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/el-transporte-maritimo-de-graneles-solidos-experimentara-otro-ano-dificil-en-2016/>

El tráfico de contenedores ha aumentado un 3,1%, hasta 1.691 millones de toneladas, **y el de gases licuados un 2,2%**, sumando 327 millones de toneladas. Por el contrario, el tráfico de **graneles sólidos**, que había experimentado fuertes crecimientos en ejercicios anteriores, **ha descendido un 0,3%**, totalizando 4.681 millones de toneladas.

4.3 El mercado emergente de tráfico de petroleros en el canal

Uno de los mercados que el canal de Panamá visualiza en crecimiento moderado de prestación de servicios es el mercado petrolero, el cual viene presentando un desbalance entre la oferta de buques y el volumen de crudo y derivados a transportar, este desbalance se viene presentando desde el 2006 año a partir del cual el encargo de buques petroleros se incrementó considerablemente y llegó a un punto crítico en el año 2015, en donde la sobreoferta de transporte y los precios de los fletes llevaron al sector a paralizar un grupo representativo de la flota, debido a la sobreoferta de transporte, los bajos fletes y la baja rentabilidad de movilizar crudo y derivados en esas condiciones⁹.

Las condiciones de ampliación abren una nueva posibilidad de mercado al canal de Panamá, dado que se empieza a dar una dinámica de tráfico de buques petroleros tipo ULC en el canal y esto genera competitividad a las rutas de crudo y derivados.

El mercado granelero de buques está presentando un desbalance entre el crecimiento de oferta de transporte y la demanda de transporte, con una diferencia de más de 1.000.000 ton de capacidad en buque incrementadas en los últimos 5 años y un crecimiento de carga inferior al 2% anual, esta coyuntura puede tener una oportunidad para rutas que bajen los fletes reduciendo distancia y costos operativos de flota, es lo que puede ofrecer el canal de Panamá. Este mercado empieza a crecer paulatinamente en el canal y la proyección futura es seguir atrayendo las rutas de sur de América, Norte de Europa, Canadá y Estados Unidos.

Por otra parte la fusión de navieras, las alianzas colaborativas entre navieras están generando un escenario de competencia fuerte en mercados como el asiático europeo en donde tres alianzas compiten por el mercado de carga: THE Alliance (Hapag Lloyd, Mitsui OSK, Kline, NYK, Yang ming line) con participación de 30%, Ocean alliance (CMA, Cosco, Evergreen, OOCL) con el 33% de participación y Alianza 2M (Maersk, MSC) con 34% de participación. En el mercado de Asia y Norteamérica: el 17% es para alianza 2M, 35% para ocean alianza y 39% para THE alianza.¹⁰

4.4 Tráfico por segmento de mercado en el canal de Panamá

En cuanto al tráfico que el canal ha tenido desde su ampliación, se observa el tráfico de buques en esclusa neo panamax en portacontenedores, graneleros, Ro-Ro, GLP y GNL,

⁹ Asociación de navieros españoles ANAVE. (2017). 2017 otro año crítico. Recuperado de https://www.anave.es/images/editorial/2016/editorial_bia1216.pdf

¹⁰ Cámara de Comercio de Santa Marta. (2018). Boletín digital de Comercio Exterior. Recuperado de <https://shoutout.wix.com/so/6L-5DiLu?cid=0®ion=a46d9926-94d0-4163-50f4-c80eb20e84df#/main>

presentó un aumento con la ampliación de esclusas, de estos mercados el de Gas natural licuado GNL y el de Gas líquido petrolizado GLP, se incrementó 10 veces con respecto a 2016, ha sido una de las apuestas claras de expansión del mercado del canal.

La cifras de carga contenedorizada en 1017 por exclusiva panamax representa el 55% de la carga movilizada por esclusa Neo panamax, en 2017, esto agregado a que la gestión de servicios del canal en esclusas neopanamax ha reducido los tiempos de espera de embarcaciones para el cruce del canal,

De igual forma el tonelaje de GLP por las esclusas para buques panamax, en 2016 fue de 3 millones, para 2017 se incremento a 11 millones por las esclusas Neopanamax, el incremento fue de 120% con respecto a 2016.

En cuanto al tonelaje de petroleros el comportamiento de la carga , sigue concentrado en el uso de esclusas panamax, en 2017 llego a ser de 14.1 millones de toneladas , mientras que en esclusas neo-panamax en 2017 se movilizaron 628 mil toneladas de petróleo.

Tráfico del Canal de Panamá por Tipo de Esclusa y Segmento de Mercado⁽¹⁾

Años Fiscales 2017-2016

Segmento de Mercado	Tránsitos				Carga				CP/SUAB ⁽²⁾			
	Panamax		Neopanamax		Panamax		Neopanamax		Panamax		Neopanamax	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Portacontenedores	1,539	2,833	954	144	19,196,769	34,426,794	34,459,114	5,224,379	53,473,710	106,612,818	89,139,804	13,187,408
Graneleros	2,790	2,633	125	1	88,565,552	89,451,106	7,675,437	73,815	70,353,604	65,714,490	8,781,606	85,293
Portavehículos/RoRo	779	799	22	10	4,604,043	4,748,991	187,343	75,286	45,229,645	46,055,170	1,576,582	703,529
Quimiqueros	1,955	1,899	4	-	39,301,754	38,318,565	162,343	-	42,374,190	39,618,769	98,748	-
Gas Licuado de Petróleo	337	398	539	51	3,582,151	5,053,593	11,737,064	1,180,457	7,374,749	9,560,778	21,123,436	1,981,356
Petroleros	607	578	20	3	14,151,752	14,914,318	628,542	151,929	16,269,404	15,378,212	1,072,729	196,764
Gas Natural Licuado	4	2	159	15	-	-	6,359,634	549,806	76,360	38,180	17,015,521	1,468,488
Pasajeros	239	213	1	-	-	-	-	-	9,740,883	8,184,574	71,280	-
Refrigerados	868	948	-	-	3,274,474	3,340,147	-	-	8,450,045	9,040,294	-	-
Carga General	654	710	-	-	5,038,298	4,845,678	-	-	7,808,221	8,419,346	-	-
Otros	392	447	4	-	2,074,209	2,349,421	8,849	-	2,721,273	3,199,449	18,345	-
Gran Total	10,164	11,460	1,828	224	179,789,002	197,448,614	61,218,325	7,255,672	263,872,084	311,822,080	138,898,051	17,622,838

Tabla . Tráfico de canal de Panamá por tipo de esclusa y segmento de mercado.

Mes a mes el canal viene presentado un incremento de carga y de número de buques atendidos, que evidencia el impacto del canal en la logística de la región, considerando que el pico de atención de buques se presentó en el mes de marzo de 2017 con 1296 buques atendidos y 35 millones de toneladas¹¹ de arqueo atendidas.

Según Sr. Jorge Quijano, CEO de la Autoridad del Canal de Panamá, a la agencia de noticias Reuters, la proyección estimada de crecimiento en el transito de buques cargueros de Gas Natural Licuado (LNG ships) por sus siglas en ingles será del 50% en los próximos 3

11 Autoridad del canal.(2017). Estadísticas de trafico. Recuperado de <http://micanaldepanama.com/ampliacion/2017/03/canal-ampliado-alcanza-hito-de-mil-transitos-neopanamax/>

años¹². La proyección estadística de la Autoridad del Canal de Panamá estima alcanzar los 30 millones de toneladas para finales del 2020. Muestra de este incremento, fue el hecho particular ocurrido el día 17 de abril cuando por primera vez en la historia, tres (03) buques LNG transitaron por el canal en el mismo periodo de 24 horas. En operaciones normales cada semana transitan en promedio seis (06) buques LNG, gracias al tercer set de esclusas que fueron habilitadas en el 2016.

En cuanto a la oferta y demanda de este producto primario; como se evidenció el año pasado, Estados Unidos incremento la producción (Oferta) de Gas Natural Licuado (GNL) y por ende sus exportaciones desde el puerto Sabine Pass en Lousina, operado por Cheniere Energy¹³, único puerto con capacidad de exportación de GNL, hacia puertos en la costa del norte de Asia y la costa pacífica de Sur América, empleando el canal de Panamá. De igual forma, el factor de protección ambiental y la rápida transición que las economías están haciendo de combustibles de alto impacto contaminante como el carbón y el petróleo, hacia el gas natural a incrementado la demanda de este producto. Adicionalmente, es importante considerar que la oferta en el mediano plazo también sufrirá cambios, ya que Estados Unidos tiene proyectos de exploración de GNL, buscando pasar de una producción anual de 18 millones de toneladas en el 2017, hasta alcanzar 70 millones de toneladas anuales.

5 I PROYECTOS DE EXPANSIÓN PORTUARIA RELACIONADOS CON LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

La ampliación del canal ha traído una nueva dinámica comercial y de asignación de tráfico hacia las rutas de sur, centro y norte América, esto ha evidenciado aún más la necesidad de modernización de terminales portuarios de la región, en las áreas de influencia del canal y que presten servicios complementaria de transbordo y tránsito de carga a nivel regional.

Países, como Panamá, Colombia, Costa Rica, Jamaica han realizado proyectos de modernización que tienen que ver con la dinámica de tráfico atraído por el canal ampliado. Algunos de esos proyectos se relacionan a continuación:

¹² Tsukimori, O. (2018, 20 de abril). *Panama Canal LNG volume soars as global demand grows*. MarineLink. Recuperado de <https://www.marinelink.com/news/panama-volume-global436608>

¹³ Moreno, E. (2018, 7 de febrero). *Panama Canal expects LNG tanker traffic to rise 50 pct -official*. Reuters. Recuperado de <https://www.reuters.com/article/panamacanal-Ing/panama-canal-expects-Ing-tanker-traffic-to-rise-50-pct-official-idUSL2N1PV1EJ>

País	Proyecto	Foco de carga	Capacidad operativa
Colombia	Puerto aguadulce PSA	Contenedorizada	650.000 teus
Colombia	CCTO APM	Contenedorizada	500.000 teus
Colombia	Tecbuen	Contenedorizada	650.000 teus
Panamá	Panamá terminal internacional PSA	Contenedorizada	2.000.000 teus
Costa Rica	Puerto Moin APM	Contendorizada	2.500.000 teus
Panamá	Puerto verde	Servicios y suministro de combustible a buques	
Panamá	Mystic rose Balboa	Suministro combustible	
Panamá	Panamá Colon Container Port	Contenedores	2.000.000 teus
Panamá	Terminal de Corozal	Contenedores	5.000.000 teus.
Jamaica	Modernización puerto de kingston	Contenedores	Ampliación a 3.200.000 teus
Colombia	Puerto Antioquia	Contenedores	600.000 teus
Colombia	Puerto Pipisi	Contenedores	450.000 teus
Colombia	Puerto Darien	Contenedores	400.000 teus

Tabla 6. Proyectos de expansión portuaria

Fuente: Elaboración propia.

Si se analiza la magnitud de movimiento de carga , en Colombia se estaría generando capacidad instalada para mover 6.5 millones de teus adicionales en instalaciones que no se tenían y que indudablemente deberán trabajar en la red global de puertos de cada concesionario.

Las fusiones en el sector portuario cambiaran el panorama, solamente en 2017 las fusiones portuarias han representado más de 3100 millones de dólares¹⁴ , impulsados principalmente por operadores chinas , entre ellos Cosco shipping ports y China Merchants ports. Más del 50% de negocios portuarios han sido realizados por chinos, la valoración de sus negocios portuarios y terminales oscila entre 13x y 26x EV/EBITDA. Los actores chinos están más cómodos con el riesgo que los operadores globales de terminales internacionales establecidos en este momento, y tienen una estrategia geopolítica más que puramente financiera. Están ganando activos y oportunidades, además tienen el apetito y la influencia financiera para tomar muchas más en los próximos años¹⁵

6 | CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La envergadura del proyecto de ampliación canal de Panamá, muestra la necesidad

14 The Bolletin Panamá. (2017).Operadores portuarios chinos se extienden de modo agresivo. Recuperado de <http://thebulletinpanama.com/es/2017/08/operadores-portuarios-chinos-se-expanden-de-un-modo-agresivo/>

15

de emprender proyectos estratégicos regionales que permitan crecer en competitividad y posicionar Latinoamérica con infraestructura marítima a la altura del primer mundo.

Los hitos o records de insumos requeridos para la construcción , demuestra la importancia que tiene la cadena de abastecimiento del proyecto y la programación de proyectos paralelos dentro del gran proyecto, sin esa cadena de abastecimiento hubiese sido imposible lograr el cometido de inauguración de las esclusas el 26 de junio de 2016.

Desde el punto de vista comercial el canal impacta las rutas interoceánicas de norte a sur y de este a oeste, se está generando trafico adicional en función de las esclusas neopanamax, lo cual ha permitido diversificar los nichos de mercado del canal de Panamá.

Hablar hace 10 años de la posibilidad de atender buques tipo GNL, GLP en el canal de Panamá , era una utopía, que hoy en día se está convirtiendo en una alternativa de crecimiento real del canal y que pronto impactará la logística regional.

La ubicación estratégica del canal de Panamá es una alternativa para tratar de mejorar la rentabilidad de rutas y mercados que actualmente presentan un desbalance ente la sobreoferta de transporte y la carga a transportar, el canal esta ingresando a mercado de buques petroleros, a pesar de no estar en las rutas primarias de crudo que se movilizan entre norte de Europa.- Medio Oriente y Asia.

La influencia del canal de Panamá en la expansión portuaria regional ha generado movimientos estratégicos de operadores portuarios globales, que ven la vecindad del canal como una alternativa de crecimiento y de apertura de negocio portuario en la región. Se observa como en Colombia en los próximos 5 años se tendrá una capacidad instalada aumentada en 6.5 millones de teus, todos estos proyectos tienen una relación estrecha con la operación del canal.

Es recomendable que se realicen los planes de expansión portuaria regional, considerando variables como la actividad del canal, la dinámica de puertos regionales, el crecimiento de los diferentes segmentos de mercado marítimo.

Si los terminales del vecindario del canal no se adaptan e integran a la dinámica operativa que este genera, es muy probable que las posibilidades de crecimiento en movimiento de carga y tráfico se vean limitadas y se de apertura a una inversión intensiva de operadores globales portuarios.

REFERENCIAS

1. Autoridad del canal de panamá. (2017). Componentes de la obra. Recuperado de micanaldepanama.com/ampliacion/documentos/componentes/

2. Autoridad del canal de panamá. (2010). Programa de ampliación. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/ampliacion/wp-content/uploads/2014/02/Programa2010-01.pdf>

3. Georgia tech Panamá. (2017). Estadísticas de canal de panamá. Recuperado de <http://logistics.gatech.pa/es/assets/panama-canal/statistics>

4. Autoridad del canal de Panamá (2014). Componentes de ampliación. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/ampliacion/wp-content/uploads/2014/12/ProgramaDiciembre2014.pdf>
5. Autoridad de Canal de Panamá. (2015). Programa de ampliación Informe Junio 2015. Recuperado de <https://micanaldepanama.com/ampliacion/wp-content/uploads/2015/08/ProgramaJunio2015.pdf>
6. EFE. (26 de junio de 2016). Panamá inauguró el canal ampliado. La Nación. Recuperado <https://www.lanacion.com.ar/1912822-panama-inauguro-la-ampliacion-del-canal-costo-5450-millones-de-dolares>
7. Inteligencia petrolera. (2017). Movimiento de petróleo mundial. Recuperado de <http://inteligenciapetrolera.com.co/inicio/movimiento-de-petroleo-a-traves-de-puntos-estrategicos-chokepoint/>
8. Cadenas de suministro. (2016) Informe de otro año difícil para el transporte marítimo. Recuperado de <http://www.cadenadesuministro.es/noticias/el-transporte-maritimo-de-graneles-solidos-experimentara-otro-ano-dificil-en-2016/>
9. Asociación de navieros españoles ANAVE. (2017). 2017 otro año crítico. Recuperado de https://www.anave.es/images/editorial/2016/editorial_bia1216.pdf
10. Autoridad del canal. (2017). Estadísticas de tráfico. Recuperado de <http://micanaldepanama.com/ampliacion/2017/03/canal-ampliado-alcanza-hito-de-mil-transitos-neopanamax/>
11. Cámara de Comercio de Santa Marta. (2018). Boletín digital de Comercio Exterior. Recuperado de <https://shoutout.wix.com/so/6L-5DiLu?cid=0®ion=a46d9926-94d0-4163-50f4-c80eb20e84df#/main>
12. Tsukimori, O. (2018, 20 de abril). *Panama Canal LNG volume soars as global demand grows*. MarineLink. Recuperado de <https://www.marinelink.com/news/panama-volume-global436608>
13. Moreno, E. (2018, 7 de febrero). *Panama Canal expects LNG tanker traffic to rise 50 pct -official*. Reuters. Recuperado de <https://www.reuters.com/article/panamacanal-Ing/panama-canal-expects-Ing-tanker-traffic-to-rise-50-pct-official-idUSL2N1PV1EJ>
14. The Bulletin Panamá. (2017). Operadores portuarios chinos se extienden de modo agresivo. Recuperado de <http://thebulletinpanama.com/es/2017/08/operadores-portuarios-chinos-se-expanden-de-un-modo-agresivo/>