El Caribe y la ampliación del Canal de Panamá: ¿panacea o problemas?

El Caribe y la ampliación del Canal de Panamá: ¿panacea o problemas?

El Canal de Panamá, cuando se abrió, cambió la faz del tráfico marítimo en todo el orbe. La ruta a través del Canal redujo muchísimo el tiempo que toma a los barcos navegar entre el Océano Pacífico y el Atlántico, evitando así las peligrosas rutas alrededor del extremo sur del continente sudamericano. El proyecto del Canal, cuya construcción se inició en 1869, es considerado uno de los más grandes proyectos del siglo XX. Completado en 1914 luego de varios comienzos fallidos, extendiéndose 80 kilómetros que atraviesan el Istmo de Panamá y con un costo de aproximadamente $400,000,000.00 USD, el Canal redujo la distancia de tránsito entre los dos océanos en más de 20,000 kilómetros.

Desde la construcción del Canal, el volumen y las dimensiones de los buques que maneja se ha multiplicado exponencialmente, aumentando el tráfico anual de alrededor de 1000 barcos cuando el Canal abrió en 1914, a 13,660 en el 2013. La demanda del tráfico marítimo global continúa aumentando rápidamente dado el crecimiento continuo en el mercado mundial, y según los reportes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), solo en el 2012 se estima que el porciento de crecimiento fue de 4.3 en el comercio marítimo internacional. Este aumento se atribuye en gran medida a una mayor demanda interna en China, así como a un ascenso del comercio Sur-Sur. Además de la cantidad de buques que tratan de atravesar el Canal, hay limitantes en cuanto al tipo de embarcación que puede entrar en las esclusas actuales. El tipo de buque de contenedores más grande que puede utilizar el Canal se conoce como Panamax, cuyas dimensiones son 294 m de eslora y 32 m de manga.

Casi un siglo después de que el Canal de Panamá quedara oficialmente inaugurado el 15 de agosto

de 1914, esta histórica vía marítima creada por el hombre está atravesando por una transformación de envergadura reconociendo la limitante en cuanto a las dimensiones de los buques. La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha llevado a cabo un plan de ampliación que construirá esclusas Post-Panamax tanto en el lado del Pacífico como del Atlántico, además de la profundización y la ampliación de los canales de navegación existentes. A tono con el plan de construcción del 2007 por un costo estimado de $5.25 billones USD, la Autoridad del Canal de Panamá está planificando la instalación de un nuevo set de esclusas que permitirá una tercera línea de tráfico, duplicando así la capacidad actual. Cuando se hayan completado, las nuevas esclusas acomodarán buques Nuevos o Post Panamax que tienen un 25 porciento más de eslora, un 53 porciento más de manga y cuyo calado es un 23 porciento más profundo que los buques actuales de tipo Panamax. Esto potenciará la capacidad de manejo de buques del Canal, de 4400 TEU, a 12 600 TEU, con lo cual se facilita el paso eficaz de incluso más carga por esta ruta de transporte marítimo de las Américas. El consenso general sobre la ampliación es que conllevará al mayor cambio en la actividad naviera que se haya producido desde los años 1950, cuando comenzó a transportarse la carga en contenedores.

Si bien se albergan ciertas incertidumbres en cuanto al futuro tras la ampliación, hay una cosa que sí es segura, una vez completada, cambiará una vez más la forma en que las compañías navieras de todo el mundo operan sus redes globales. La expansión permitirá el tránsito de buques mucho más grandes que pueden llevar casi tres veces la cantidad de contenedores y los exportadores podrán traer mercancías desde Asia a las Américas a un costo menor. Se espera también que el proyecto impulse la posición estratégica de Panamá como un centro comercial y hub de transbordo para Centro y Sudamérica. El Gobierno panameño ha indicado que una razón de peso tras el programa de ampliación es elevar la tasa de transbordo y las correspondientes operaciones logísticas en Panamá. Con independencia de este propósito, el proyecto de ampliación afectará el transporte de carga en las Américas, dando lugar a la formación de hubs logísticos, así como nuevas rutas de transporte y patrones de distribución en América del Norte y en América del Sur.

En este momento, la vía más rápida para trasladar carga hacia el este de Estados Unidos desde Asia, es con una combinación de barcos y ferrocarril, lo cual demora aproximadamente 22 días. Utilizando el Canal y evitando el transporte ferroviario en tierra firme lleva a aumento en el tiempo de transportación de 26 días. En consecuencia, el 75 porciento de las importaciones de Asia utilizan una ruta en la costa occidental y solo el 19 porciento usa el Canal. Se discute mucho la escala del desvío del tráfico que se prevé, oscilando los estimados desde un 20-35 porciento del transporte actual en la costa occidental. En la actualidad, los cobros que se imponen a los buques de carga se calculan por unidad de contenedor: cargado o vacío. Con la ampliación, se espera que los costos de transportación por unidad disminuyan debido al incremento en las dimensiones de los barcos, independientemente del aumento que se espera en los peajes para usar el Canal. Por ende, se prevé que la magnitud del cambio dependa, en parte, de la estrategia de fijación de precios que utilice la ACP.

Si bien el Proyecto de Ampliación del Canal busca mantener el predominio del Canal de Panamá como la ruta preferida para el transporte naviero, la continuación de su importancia no está garantizada. Los buques Post-Panamax ya usan el Canal de Suez para cruzar el Atlántico. Ello significa que hay que idear una estrategia que cree incentivos y que ofrezca niveles de precios, para así atraer un aumento en la escala de la actividad naviera y justificar los gastos de este proyecto.

La ampliación del Canal de Panamá es un suceso de tremenda importancia para el Gran Caribe por varias razones. En primer lugar, pese a la incertidumbre sobre los cambios que puedan darse como resultado de la ampliación, también se presentan oportunidades. Muy pocos puertos en el litoral este de los Estados Unidos de América están listos para acoger el nuevo tipo de buques. En este momento solo dos puertos en la costa oriental, Norfolk y Baltimore, están en condiciones de aceptar estos barcos. En un intento por sacar frutos del nuevo tráfico que se prevé y aprovechar la oportunidad que se presenta, varios puertos de la región están iniciando proyectos para profundizar las bahías y expandir la capacidad de manejo. Los proyectos de expansión portuaria ya comenzaron en Las Bahamas, Jamaica, Cuba y la República Dominicana, aunque algunos quizás no estén listos a tiempo para la apertura de las nuevas esclusas en el 2015. Lo que buscan estos países es sacar partido de la falta de una infraestructura en los Estados Unidos y servir como puertos en los que se haga el transbordo hacia buques más pequeños. Sin embargo, puede que estas inversiones de envergadura en la infraestructura portuaria resulten 'demasiada inversión en busca de muy poca actividad naviera'.

Lo que es más importante, la oportunidad clave para las economías del Caribe no descansa precisamente en la aceptación de buques y la prestación de servicios de transbordo, sino en la provisión de oportunidades de conexión para las líneas navieras. En gran medida de la misma forma en que un Canal ampliado mejora la economía de la actividad naviera desde Asia hacia las Américas, igualmente perfeccionará la economía del transporte marítimo desde América Latina y el Caribe hacia Asia. Una de las consecuencias de la laguna en el terreno comercial entre Asia y las Américas es que los buques se trasladan desde Asia a plena capacidad y regresan cruzando el Pacífico sin estar llenos, lo que desemboca en una gran cantidad de contenedores de carga vacíos que se dejan en las Américas. Si estos flujos comerciales llegan a ser más equilibrados, el costo de la transportación a través del océano se reducirá. Esto permite la exportación hacia centros en Europa y Asia a un costo significativamente menor, mejorando así la competitividad de los productos de la región.

Además, las compañías globales ven la ampliación del Canal como una oportunidad para añadir nuevos elementos a su proceso de optimización. La expansión trae consigo una flexibilidad que no existía anteriormente en cuanto a su capacidad de liberación y disminución de los embotellamientos críticos en la logística global. Durante la última década, los negocios offshore se han centrado en las diferencias en cuanto al costo de la mano de obra entre Asia y las Américas. Esta dinámica está cambiando, ya que los salarios de China aumentan en concordancia con su economía. Los manufactureros analizan ahora el coste total en destino y las oportunidades de subcontratación en la vecindad que reduzcan los gastos por concepto de almacenamiento y transportación e impulsen la celeridad hacia el mercado. La posibilidad de mantener un inventario en el Caribe para su redistribución o para otras actividades manufactureras de valor agregado o contratación logística, representa una oportunidad que está por explotar. Esta dinámica afectará las estrategias de abastecimiento y alineación de redes de las compañías. En consecuencia, los países del Caribe deben prever un incremento en los proveedores logísticos de terceros, transportistas, corredores, financieros y proveedores tecnológicos, ya que la tendencia hacia la contratación de transporte y logística no hará más que crecer, basado en la necesidad de responder a la demanda, las redundancias en las cadenas de suministro y la agilidad del mercado.

Resulta difícil predecir los beneficios o las consecuencias de la ampliación del Canal de Panamá. El proyecto conducirá a una mayor competencia entre los puertos regionales y las líneas navieras y, sin dudas, los expedidores serán los rotundos ganadores. Las oportunidades están ahí, esperando a que los Gobiernos de la región las exploten. Ya sea por el azar, por la necesidad o por estar imbuidos de una clara visión, la ampliación conducirá a los puertos y economías del Gran Caribe a una red global más eficiente.

George Nicholson es el Director de Transporte y Kaliyma Boxill es la Asistente de Investigación de la Dirección de Transporte de la AEC. Los comentarios o correspondencia pueden ser enviados a feedback@acs-aec.org