



COMERCIO GLOBAL FACTOR DE CAMBIO

¿CÓMO SE ESTÁN PREPARANDO
LOS CARGADORES Y PUERTOS
PARA LA CULMINACIÓN DE
LA AMPLIACIÓN DE 5,25 MIL
MILLONES DE DÓLARES
DEL CANAL DE PANAMÁ?

El alboroto en torno a la ampliación del Canal de Panamá está llegando a su punto culminante a medida que el proyecto sin precedentes, en sus etapas finales, vuelve a esbozar las reglas para el comercio mundial. En respuesta, los puertos y otros interesados han estado invirtiendo en infraestructura para asegurar que los productos que viajan a través del canal ampliado entren y salgan de Estados Unidos de una manera eficiente y expedita.

Muchas partes interesadas en la comunidad marítima de Estados Unidos ven la ampliación como una gran oportunidad, ya que se espera que la ambiciosa actualización aumente el comercio de contenedores entre Asia y Estados Unidos de manera considerable.

La ampliación del Canal de Panamá está avanzada en un 94 por ciento y cerca de su finalización prevista para el 2016, informa la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). La ampliación es el proyecto más grande en el canal desde su construcción original en 1907, creando un carril adicional de tráfico a través de un nuevo grupo de esclusas. Las esclusas existentes permiten el paso de buques que pueden transportar hasta 5,000 TEU. Una vez terminada la ampliación, los buques post-Panamax, con capacidad de hasta 13,000 TEU, podrán atravesar el Canal de Panamá.

El principal objetivo del programa de ampliación es aumentar la capacidad para cumplir con la demanda creciente de un servicio al cliente mejorado, de acuerdo con la ACP. La ampliación se basa en una investigación de seis años, que incluyó más de 100 estudios sobre la viabilidad económica, la demanda del mercado, el impacto ambiental y otros aspectos técnicos de ingeniería.

En noviembre de 2014, el Canal de Panamá pospuso los trabajos de

mantenimiento no críticos en las esclusas, cambió su sistema de reservas, canceló las restricciones de calado y añadió más equipos para operar remolcadores, locomotoras y esclusas.

ACELERACIÓN DEL CRECIMIENTO

Si bien este esfuerzo de construcción significativo se acerca a su fin, el Canal de Panamá ya ha experimen-

tado un aumento considerable en el volumen, con un tonelaje de carga récord en 2015. El reciente repunte de la demanda puede atribuirse, en parte, al tráfico desviado desde la Costa Oeste de Estados Unidos y a un volumen mayor que lo normal de envíos que requieren medidas de seguridad adicionales, incluidos el petróleo y el gas, informa la ACP.

En Georgia, están en marcha las obras del Proyecto de Ampliación del Puerto de Savannah (SHEP), un esfuerzo diseñado para admitir los volúmenes mayores de la ampliación del Canal de Panamá y otros factores que trasladan el comercio de la Costa Oeste a la Costa Este de Estados Unidos.

Al ahondar el río Savannah a una profundidad de 47 pies en el nivel



Las inversiones de la Terminal en grúas nuevas, la expansión ferroviaria y carreteras posicionan al Puerto de Savannah para satisfacer los incrementos previstos en el volumen como consecuencia de la ampliación del Canal de Panamá.

medio de agua, el SHEP habilitará al puerto para que brinde un servicio más eficiente a los buques de mayor tamaño que se espera transiten una vez que finalice la ampliación del Canal de Panamá, de acuerdo con la Autoridad Portuaria de Georgia (GPA). Los buques de esta clase, que ya están visitando el puerto de Savannah, podrán hacerlo con cargas más pesadas y mayor flexibilidad una vez que el proyecto de profundización concluya.

Además, el puerto está comprando cuatro grúas de buque a tierra, lo que incrementará el número total

de grúas de contenedores con motor eléctrico a 26. Savannah también está añadiendo 30 grúas pórtico sobre neumáticos eléctricos (RTG), para seguir con la transición de la GPA de su flota de manejo de contenedores a energía eléctrica, y aumentar su flota RTG a 146.

Además, el puerto está comprando cuatro grúas de buque a tierra, lo que incrementará el número total

de dólares en proyectos de infraestructura de capital que ahora están finalizados. El puerto ofrece actualmente grúas pórtico súper post-Panamax que pueden dar servicio a buques de carga de hasta 22 contenedores de ancho, nueve contenedores sobre cubierta y 11 contenedores debajo. Además, un proyecto de dragado terminado de -50/-52 pies permite ahora que el puerto aloje buques portacontenedores más grandes que navegan los océanos, incluidos los buques neo-Panamax que pueden transportar hasta 13,000 TEU.

En otras mejoras de infraestructura, un túnel de acceso rápido conecta el Puerto de Miami directamente con el Sistema de Autopistas Interestatales de Estados Unidos. El puerto también ofrece un servicio ferroviario intermodal en el muelle por medio de una asociación con el Ferrocarril de la Costa Este de Florida (FECR).

Desde 2010, la visión del FECR de transportar mercancías que transiten por el Canal de Panamá ampliado ha sido una iniciativa clave para el ferrocarril y sus puertos asociados, entre ellos el Puerto de Miami y el Puerto de Everglades en Fort Lauderdale. El ferrocarril asegura que ha hecho mejoras importantes en su infraestructura, lo que permite brindar un mejor servicio intermodal a importadores y exportadores.

“En 2014, abrimos una Instalación de Transferencia de Contenedores Intermodal de 43 acres (ICTF) adyacente al Puerto de Everglades, y regresamos al servicio ferroviario intermodal en el muelle hacia el Puerto de Miami, lo cual logra una transferencia sin complicaciones de los buques al ferrocarril y agiliza el movimiento hacia el mercado para los cargadores”, comenta Jim Hertwig, presidente y CEO del FECR.

“Cuando las puertas de las esclusas se abren, estamos listos para el negocio”, añade.

Los funcionarios del Puerto de Miami repiten sus comentarios: “Estamos posicionados para capturar nuevas oportunidades de comercio

Abajo, en Florida, el Puerto de Miami invirtió más de mil millones

de dólares en proyectos de infraestructura de capital que ahora están finalizados. El puerto ofrece actualmente grúas pórtico súper post-Panamax que pueden dar servicio a buques de carga de hasta 22 contenedores de ancho, nueve contenedores sobre cubierta y 11 contenedores debajo. Además, un proyecto de dragado terminado de -50/-52 pies permite ahora que el puerto aloje buques portacontenedores más grandes que navegan los océanos, incluidos los buques neo-Panamax que pueden transportar hasta 13,000 TEU.



La Terminal de Garden City del Puerto de Savannah, que abarca 1,200 acres, tiene la capacidad de manejar un volumen de carga mayor de los buques súper Post-Panamax.

compañías navieras aprovecharán los ahorros en los costos que esta ruta marítima ofrece para servir al mercado del sudeste de Estados Unidos, una de las regiones de más rápido crecimiento en ese país.

“Se espera que el número de megabuques que visitan Savannah se incrementa con la ampliación del Canal de Panamá”, afirma un portavoz de la GPA.

Abajo, en Florida, el Puerto de Miami invirtió más de mil millones

de dólares en proyectos de infraestructura de capital que ahora están finalizados. El puerto ofrece actualmente grúas pórtico súper post-Panamax que pueden dar servicio a buques de carga de hasta 22 contenedores de ancho, nueve contenedores sobre cubierta y 11 contenedores debajo. Además, un proyecto de dragado terminado de -50/-52 pies permite ahora que el puerto aloje buques portacontenedores más grandes que navegan los océanos, incluidos los buques neo-Panamax que pueden transportar hasta 13,000 TEU.



Como una sola terminal, el Puerto de Savannah puede concentrar sus equipos de manipulación de contenedores en las áreas de necesidad, un beneficio que no se encuentra en las instalaciones independientes arrendadas.

una vez que la ampliación del canal se haya completado”.

El Puerto de Everglades ya maneja buques post-Panamax, que son demasiado grandes para pasar por el Canal de Panamá en la actualidad, pero los barcos deben cargarse ligeramente. “Esto es ineficiente e impulsará el negocio en otra parte”, observa Ellen Kennedy, una portavoz del Puerto de Everglades.

Para prepararse mejor para la ampliación del Canal de Panamá, el Puerto de Everglades se asoció con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos con el propósito de iniciar un esfuerzo de 18 años para ahondar y ampliar sus canales de navegación y dársenas de maniobras. Los objetivos del proyecto son profundizar el canal de navegación principal de 42 pies a 50 pies, y ampliar el canal de entrada y el Canal de Acceso de Southport que tiene una maniobrabilidad restringida. El puerto prevé comenzar el diseño del proyecto en el año 2015; la construcción se completará en 2022.

COMERCIO DE ASIA EN ASCENSO

El comercio asiático en el Puerto de Miami ya está en ascenso, con múltiples servicios semanales de Miami a Asia mediante alianzas con tres de los principales transportistas del mundo, que incluyen a 2M, O3 y G6. “Una vez que la ampliación del canal termine y empiece a dar servicio, anticipamos

un crecimiento adicional del comercio asiático”, señala un portavoz de puerto.

Durante 2015, el comercio con América Latina y el Caribe representó aproximadamente el 50 por ciento del tráfico marítimo del Puerto de Miami. Seaboard Marine, actualmente el mayor socio de carga en el puerto, manejó más carga hacia América Latina y el Caribe que cualquier otro transportista que hacía envíos a través del Puerto de Miami.

La FECR espera un aumento constante en el número de transportistas marítimos que elegirán el sur de Florida como la puerta de entrada a Estados Unidos una vez que la ampliación del Canal se complete. El ferrocarril anticipa el aumento del volumen intermodal para el negocio de importación y exportación, en particular de China al sur de Florida, ya que los puertos del sur de Florida están preparados para manejar buques más grandes que serán capaces de atravesar el canal.

“En Florida, en la actualidad hay cuatro movimientos intermodales hacia el sur por cada uno que viene del norte”, explica Hertwig. “Eso significa que cuando los barcos atracan en Miami o en Fort Lauderdale, reciben tarifas de ‘transporte de regreso’ (backhaul) debido al desequilibrio.

“Con el aumento previsto de la carga que se mueve a través del sur de Florida tras la finalización de la

ampliación, el FECR espera que el sistema comience a equilibrarse en consecuencia, ofreciendo a los cargadores, transportistas, terceros y, en última instancia, a los clientes finales mejores economías de escala”, añade.

LISTO Y PREPARADO

El Puerto de Miami, el Puerto de Everglades y el Puerto de Savannah todos experimentaron un crecimiento en el volumen en 2015, y los funcionarios que representan a los puertos confían en que sus respectivas instalaciones estarán preparadas para volúmenes aún mayores después de que la ampliación del canal haya finalizado.

En 2015, el Puerto de Miami registró un incremento de 15 por ciento en los movimientos de carga en contenedores con un total de 1,007,800 TEU. Las inversiones en el ferrocarril intermodal en el muelle y un túnel para proporcionar acceso a las autopistas están proporcionando los cargadores un servicio rápido, aseguran los funcionarios portuarios.

El Puerto de Everglades informa que los volúmenes de carga en contenedores crecieron cinco por ciento durante 2015, con base en los informes entre el 1 de octubre 2014 y el 30 de septiembre 2015, alcanzando 1,060,506 TEU.

El Puerto de Savannah experimentó un crecimiento de 17 por ciento en los volúmenes de unidades de contenedores en 2015. El puerto pudo



Jim Hertwig, presidente y CEO del FECR (tercero desde la izquierda), se reúne con funcionarios del Canal de Panamá y del Puerto de Miami en las obras de construcción de la ampliación.

manejar la afluencia de carga sin congestión debido a varias facetas de la operación, que está diseñada para proporcionar un servicio eficiente y flexible, según la GPA.

El hecho de que se trata de un operador propietario y no de espacio alquilado en una terminal a diferentes líneas navieras proporciona por sí mismo un ahorro de tiempo, según la GPA. Con cerca de 10,000 pies de espacio para atracar contiguo a la Terminal de Garden City, los buques que llegan pueden manejarse sobre la base del primero que llega es el primero en ser atendido, en lugar de tener que esperar por un espacio limitado en una instalación arrendada. La GPA opera actualmente 22 grúas de buque a costa y 136 grúas pórtico sobre neumáticos.

En 1,200 acres, la Terminal de Garden City tiene la capacidad de manejar la afluencia de carga de los súper buques post-Panamax que transportan mercancías para múltiples líneas navieras aliadas. Además, como una sola terminal, el equipo de manipulación de contenedores puede concentrarse en las áreas de necesidad -una ventaja que no ofrecen las instalaciones arrendadas separadas. Los conductores de camiones sólo siguen un proceso de registro cuando entregan y recogen cajas de líneas navieras independientes.

Los tiempos de rotación medios son de 33 minutos para una operación de una sola caja y 53 minutos para una operación de dos cajas. Los chasis de los camiones se encuentran en un solo lugar, lo que simplifica el proceso para los camioneros.

El software de pre-registro y seguimiento de Savannah mejora aún más la eficiencia al acelerar las interacciones de los camiones en las puertas, e informar a los operadores de grúa cuando un camión específico llega para entregar o recibir una carga.

Otro beneficio de ser un operador propietario es el mayor incentivo para mantener e invertir en la infraestructura de la terminal. La GPA realiza inversiones continuas para mantener la capacidad aproximadamente en un 20 por ciento por encima de la demanda, ayudando a evitar la congestión. La ubicación de la Terminal de Garden City al oeste de Savannah y los enlaces directos con las carreteras interestatales 95 y 16, a sólo seis millas del puerto, implican que los conductores de camiones no tienen que lidiar con el tráfico de la ciudad.

Savannah es un centro para los CD operados por los principales puntos de venta al por menor. Los centros de distribución están a pocos minutos de la terminal, lo que reduce el tiempo de conducción y aumenta la eficiencia

de la cadena de abastecimiento. A las 38 visitas semanales de los buques, Savannah ofrece una amplia gama de conexiones globales. “Esto significa más opciones a más destinos, con una mayor flexibilidad de programación”, comenta un portavoz de la GPA.

El Puerto de Savannah ofrece servicio en la terminal de ferrocarriles de Clase I de Norfolk Southern y CSX Transportation, acelerando la transición de los buques al ferrocarril (o viceversa). Savannah cuenta con tiempos de tránsito ferroviario rápidos hacia el oeste en la región del Atlántico Sur, incluyendo el servicio nocturno para un área de cinco estados que incluyen Alabama, Georgia, Florida, Carolina del Norte y Carolina del Sur.

Muchos ven la ampliación del Canal de Panamá como una gran oportunidad. “El mayor reto es tener infraestructura en el lugar para manejar grandes barcos, y ya estamos listos”, afirman los funcionarios del Puerto de Miami. El Puerto de Savannah hace eco de esas palabras.

Establecer un puerto de embarque alternativo a las rutas tradicionales una vez que finalice la ampliación del Canal de Panamá es beneficioso para las empresas con sede en el sudeste de Estados Unidos, las cuales exigen opciones de la cadena de abastecimiento alternas a las rutas tradicionales que se han visto obstaculizadas por las limitaciones de infraestructura, los conflictos laborales y la congestión de puertos y carreteras, provocando retrasos y frustración, advierte el FECR.

“Nadie gana cuando las cadenas de abastecimiento se interrumpen”, advierte Hertwig. “Los problemas que se han experimentado y las averías que se han producido son mucho más costosos de lo que piensa el consumidor común, pero las personas informadas lo saben.

“A largo plazo, la esperanza es que este esfuerzo global aborde estas cuestiones que a la larga darán como resultado mejoras en las cadenas de abastecimiento de todo el país”, añade. “El objetivo es una cadena de abastecimiento segura, confiable y fluida”. ■