



# ALCANZAR EL HORIZONTE

Cuenta regresiva para  
la ampliación del  
Canal de Panamá

A medida que el Canal de Panamá celebra su centenario, tiene la atención “dividida” de innumerables intereses estadounidenses e internacionales que esperan beneficiarse de sus riquezas.



por Joseph O'Reilly

EN LOS OCHO AÑOS TRANSCURRIDOS DESDE QUE LOS PANAMEÑOS aprobaron una consulta popular para modernizar el Canal de Panamá, ha habido especulaciones interminables acerca de cómo una maravilla de la ingeniería de principios del siglo XX podría sacudir el futuro del comercio mundial. La adición de un tercer juego de esclusas y el ahondamiento aun mayor a lo largo de la vía navegable, aumentará la capacidad de buques de 4,500 a 14,000 TEU al tiempo que permite otros 2,000 tránsitos al año, prácticamente abriendo paso a los flujos comerciales que se mueven entre los océanos Pacífico y Atlántico.

El juego final para los consignadores y consignatarios estadounidenses es nebuloso en el mejor de los casos. Pero una serie de tendencias actuales y la dinámica del comercio agregan un nuevo color a la pregunta de Panamá. Los conflictos laborales recurrentes en la Costa Oeste, las preocupaciones por la congestión, la escasez de equipo, una industria de transporte marítimo lenta y el near-shoring plantean diferentes dilemas.

“La situación del Canal de Panamá ha existido durante algún tiempo”, comenta Curtis Foltz, director ejecutivo de la Autoridad Portuaria de



La construcción continúa en la Esclusa de Miraflores, una de las tres esclusas que forman parte del Canal de Panamá.

Georgia. “Muchas compañías navieras han desviado la carga incremental hacia la Costa Este como una manera de mitigar el riesgo frente a los problemas de congestión y las discusiones de contratos laborales en los puertos de la Costa Oeste. Claramente, las navieras están preocupadas por la capacidad en el corto y largo plazo.”

El impacto duradero de un Canal de Panamá ampliado ha hecho que las navieras miren fijamente en ocho sus bolas de cristal para buscar respuestas. A un año de su gran reapertura, es probable que la pregunta del Canal de Panamá obtenga una respuesta evasiva: “La pregunta es confusa, pregunte de nuevo más tarde.”

### El renacimiento de la Costa Este

Hoy en día, el Canal de Panamá es un hervidero de actividad. Aparte del flujo normal de los buques en tránsito, la actividad de construcción está muy extendida en cada extremo de la franja de agua de 50 millas. Las grúas abarcan el horizonte en las nuevas esclusas de Gatún. Unos cuantos portacontenedores que esperan en el lago se toman su tiempo antes de hacer sus travesías programadas.

Lo que está ocurriendo en las Esclusas de Gatún y Miraflores en Panamá es un microcosmos de la inflación en la inversión en infraestructura portuaria en toda América, pero sobre todo en la Costa Este de Estados Unidos. La Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey se encuentra en medio de un proyecto de mil millones de dólares para elevar el Puente de Bayona de modo que pueda dar cabida a los nuevos buques Panamax más grandes. En Savannah, la Autoridad Portuaria de Georgia y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército han comenzado el dragado del canal del puerto a 47 pies. El Puerto de Miami ha completado un túnel de mil millones de dólares por debajo de la Bahía de Biscayne que conecta el puerto con la interestatal, eludiendo así la congestión del centro de la ciudad. El dragado es continuo en todas partes.

El puerto de Baltimore es ya lo suficientemente profundo para manejar los nuevos buques Panamax. Por lo tanto, se ha concentrado en mejorar la velocidad de la terminal, gracias al aumento de carriles para camiones, la creación de una “puerta trasera” para el manejo de contenedores vacíos, la

expansión de su flota de grúas RTG y una inversión de 10 millones de dólares en hacer mejoras a la principal carretera de acceso de la terminal.

“Esperamos ver más líneas navieras, en particular con los nuevos miembros aliados de nuestros transportistas”, señala Richard Powers, director de marketing de la Administración Portuaria de Maryland. “Ellos traerán nuevos puertos de origen y socios comerciales.”

El gran alcance de la inversión y el desarrollo de sur a norte es una prueba suficiente del efecto del Canal de Panamá. Se espera que los puertos de la Costa Este y de la Costa del Golfo, y sus socios del sector privado, inviertan casi 30 mil millones de dólares entre 2012 y 2016, según la Asociación Americana de Autoridades Portuarias. Los puertos de la Costa Oeste contribuirán con otros 15 mil millones.

“Si el canal no se estuviera ampliando, ¿habría un argumento menos convincente para gastar dinero en el ahondamiento de los puertos? Sí. El canal justifica la inversión”, asegura Bill Rooney, vicepresidente de transporte marítimo trans-Pacífico

del proveedor de logística tercero internacional Kuehne & Nagel.

Los buques más grandes que transitan por el canal logran mayores economías de escala. Los puertos de la Costa Este tienen que ser capaces de acomodar de 8,000 a 10,000 TEU, y luego acelerar el trasbordo dentro y fuera del puerto.

“Esto cambia la economía de llevar una caja de Asia a la Costa Este en un cierto tiempo”, añade Rooney. “La llegada a través del Canal de Suez extiende el tránsito al este hacia Singapur y Hong Kong. Si los transportistas tienen la capacidad de mover barcos más grandes, los tiempos de tránsito de Panamá a la Costa Este son más atractivos, ya que pueden entregar a un costo menor.”

La manera como los flujos comerciales se adaptan a un aumento de volumen a través del Canal de Panamá tiene implicaciones que van más allá del Continente Americano. La industria del transporte marítimo se ha inundado de incertidumbre en los últimos años. Una recesión global y el exceso de capacidad han creado desequilibrios comerciales difíciles de manejar y la subutilización de activos, obligando a la industria a hacer algunos cambios audaces. Muchas navieras ponen sus buques en inactividad para restringir la oferta artificialmente, quitan la propiedad de chasis, encuentran socios aliados con quienes compartir la capacidad, reconsideran las escalas en los puertos e identifican nuevos mercados en crecimiento.

El constante cambio en la economía global también tiene un impacto. China ya no es el imán de fabricación de bajo costo que una vez fue. La producción está migrando hacia el sudeste de Asia. El reshoring está trayendo la capacidad de fabricación de regreso a América. Incluso África está empezando a mostrar signos de progreso.

Si bien el comercio de Suez ha dominado los flujos de carga en los últimos años, la ampliación del Canal de Panamá liberará capacidad e impulsará los patrones de comercio, hasta tal punto que incluso los puer-

tos en el Reino Unido esperan tomar el pulso de las nuevas demandas.

“Esto deja entrever algunas oportunidades, sobre todo para el futuro del Liverpool”, observa David Appleton, asesor principal de envío de contenedores de Peel Ports.

“Lo mismo ocurre con el comercio norte-sur. MSC, por ejemplo, está operando naves de 12,000 TEU en Sudáfrica y subiendo hacia el norte de Europa y América. Los barcos más grandes –buques de 9,000 TEU de poco calado– van a los puertos de América del Sur. Podrán pasar por Panamá en el futuro, pero en la actualidad no pueden hacerlo”, añade.

El Puerto de Liverpool, que es propiedad de Peel Ports, se encuentra en medio de un importante proyecto de renovación –Liverpool2, que ahondará el canal de Mersey y añadirá una nueva terminal de contenedores con capacidad de atraque para dos buques Panamax nuevos. En 2015, el puerto podrá acomodar buques de 13,500 TEU, el triple del tamaño de lo que actualmente transita por el Canal de Panamá.

Los buques más grandes de 8,000 a 10,000 TEU que salen del comercio entre Asia y Europa están desplazando lentamente a los buques Panamax. Los puertos atendidos del Atlántico no pueden manejarlos por ahora. Pero eso va a cambiar.

“Las navieras tienen como entidades separadas la utilización en el Transpacífico y en Asia-Europa-Atlántico. Una vez que Panamá se ensanche, los tamaños de los buques se podrán homogeneizar más fácilmente y el uso se podrá racionalizar”, explica Appleton.

“Las navieras pueden implementar los servicios de extremo a extremo del péndulo que se vieron limitados por los buques Panamax de 4,500 TEU y se volvieron demasiado caros de proporcionar”, añade. “Los servicios globales vuelven a ser viables. Ese fue el modelo de negocios de Evergreen durante 20 años. Luego los barcos se volvieron demasiado grandes. Ahora, las compañías navieras pueden ofrecer de nuevo estos servicios.”

Más cerca de casa, se están filtran-

do permutaciones similares a medida que los puertos se preparan para una cascada de nuevos buques portacontenedores Panamax que vienen a través del canal. Considere la cartera comercial actual de la Autoridad Portuaria de Georgia: 65 por ciento de su volumen de contenedores entrante viene del océano procedente de Asia. Más del 35 por ciento entra a través de Suez en comparación con el 30 por ciento desde Panamá.

“El Canal de Suez se ha vuelto dominante debido a las limitaciones de Asia en el Canal de Panamá”, explica Foltz. “Ha sido la ruta comercial de más rápido crecimiento en Georgia en los últimos años. Pero eso va a cambiar una vez que el canal se expanda.”

Las líneas navieras sujetas a reducir los costos operativos, han reestructurado los servicios interoceánicos de Asia y la Costa Este de Estados Unidos desde el Canal de Panamá hacia el Canal de Suez, en los últimos años. En 2013, Maersk en particular hizo el cambio, afirmando que todo gira en torno a la economía. Si un transportista marítimo puede duplicar el número de contenedores en un buque a través de Suez, de 4,500 a 9,000 TEU, eso significa que necesita menos barcos en el servicio. Menos peajes. Menos combustible. Tiene sentido empresarial.

A través del Canal de Suez, los tiempos de navegación son ligeramente más largos (por días, dependiendo del origen) y los peajes marginalmente más costosos. Cuando el Canal de Panamá tenga capacidad para buques de mayor tamaño, la economía se equilibrará.

APL, por ejemplo, sigue de cerca la situación de los costos de la ruta de Panamá. Basará cualquier decisión que tome con respecto los usos futuros del Canal ampliado en los costos necesarios para satisfacer la demanda, así como en las posibles oportunidades de colaboración con socios.

“A medida que los portacontenedores se hacen más grandes, las escalas en una rotación de servicio tienden a ser más selectivas”, señala un portavoz de APL. “Las terminales deben ser capaces de manejar alta



En 2013, Maersk dejó de mover carga por el Canal de Panamá a favor del Canal de Suez más económico. Desde entonces ha regresado a la ruta de Panamá.

densidad de carga y contar las maniobras, ofrecer capacidades de transbordo y estar dispuestas a sacar/meter los contenedores por la puerta en conexiones intermodales ferroviarias o por carretera de manera eficiente.”

Desde la perspectiva de las navieras, Foltz identifica dos escenarios que pueden desarrollarse.

“En primer lugar, la carga que sale de Hong Kong y China continental ha migrado artificialmente al Canal de Suez debido a las economías de escala con los barcos más grandes que están llegando a la Costa Este”, explica Foltz. “Una vez que el Canal de Panamá se expanda, ese volumen volverá a la ruta con servicio a Panamá.”

“En segundo lugar, el canal va a ganar cuota de mercado a través de la carga intermodal que actualmente se mueve de a Costa Oeste a la Costa Este de Estados Unidos”, añade.

Powers está de acuerdo en que un servicio de la Costa Este más rentable alterará el paradigma actual.

“Con más carga que viene directamente hacia el este, los patrones de envío cambiarán, específicamente la carga que se mueve desde la descarga en la Costa Oeste”, dice un portavoz de la Administración Portuaria de Maryland.

Una situación de recuperación es

plausible, dado que los tránsitos de Suez hacia la Costa Este son ligeramente más largos. Pero eso también supone que las tarifas se mantendrán competitivas. Como resultado de los sobrecostos que retrasaron la construcción a principios de 2014, la Autoridad del Canal de Panamá aumentará los peajes para compensar una factura final que podría superar los 7 mil millones de dólares.

La incógnita más grande es la cantidad de volumen que los puertos de la Costa Este realmente pueden esperar desviar desde el puente terrestre intermodal de la Costa Oeste. Eso dependerá de cómo los transportistas y los ferrocarriles respondan con respecto a la fijación de tarifas.

### ¿Cambio sostenible?

“El Canal de Panamá tiene una nueva trampa para ratones”, advierte Rooney. “Los buques más grandes permiten una mejor economía de carga, lo cual impulsa más volumen en esa dirección. Pero abre nuevas interrogantes sobre la forma en que otros actores responden a eso. Porque lo harán.”

Los puertos de la Costa Oeste no se han quedado de brazos cruzados, aun cuando las negociaciones laborales se han estancado. El Puerto de Los

Ángeles anunció planes a principios de 2014 para invertir 3 mil millones de dólares en mejoras de infraestructura en la próxima década. Los funcionarios dicen que es parte de una iniciativa de crecimiento a largo plazo, pero es difícil imaginar que el Canal de Panamá no ha acelerado la causa.

“En el corto plazo, las interrupciones en Los Ángeles y Long Beach ponen a los transportistas en la posición de hacer envíos a donde puedan a través de los puertos de las Costas Este u Oeste”, agrega Rooney. “Pero ¿qué pasa con el efecto a largo plazo? ¿El porcentaje de carga enviada a la Costa Este aumentará en relación con la Costa Oeste?”

No es que los transportistas y consignatarios de Estados Unidos no se hayan enfrentado a preguntas similares antes. El cierre de los puertos de la Costa Oeste en 2002 catalizó el interés a corto plazo en las navegaciones interoceánicas de Asia a la Costa Este de Estados Unidos. La congestión continua a lo largo de la década de 2000 alimentó de manera similar esa propuesta de valor. Pero el cambio nunca ha sido sostenible.

Rooney sospecha que los puertos de la Costa Este capturarán algo de esa cuota de mercado. “La combina-

# La Fiebre del Oro del Sur de Florida

Para toda la especulación que rodea al impacto del Canal de Panamá en los flujos de comercio de Asia a Estados Unidos, ha habido una fiebre del oro virtual en el desarrollo de infraestructura a lo largo de la costa del Atlántico sudoriental. Los intereses de Florida, en particular, han hecho valer su derecho para traer al país más volumen interoceánico de Asia mediante la estrategia de los puertos del Sur de Florida.

A medida que la situación laboral de la Costa Oeste sigue inquietando a los transportistas, el Sur de Florida está ocupándose de su propio negocio. El estado en general ha hecho un esfuerzo concertado para invertir en y desarrollar infraestructura que aprovechará al máximo el oleaje en el volumen previsto para el Canal de Panamá una vez que su ampliación se haya completado a principios de 2016.

Florida East Coast Railway (FECR) con sede en Jacksonville ha sido el catalizador de gran parte de la acción a lo largo del corredor I-95. El ferrocarril recorre 351 millas de vías entre Miami y Jacksonville, y es una pieza clave no sólo en el movimiento intermodal de carga dentro y fuera del Sur de Florida, sino también en la fusión del apoyo para el desarrollo de infraestructura.

En los últimos años, el Puerto Everglades, el Puerto de Miami y FECR han estado trabajando en conjunto para atraer fondos para diversos proyectos en el Sur de Florida. Sus esfuerzos se han convertido en un modelo de colaboración público-privado.

El Puerto Everglades, por ejemplo, abrió un patio nuevo de buque a ferrocarril, de 43 acres, en julio de 2014. La Instalación de Transferencia Intermodal de Contenedores mitigará algunos problemas de congestión de larga duración en la zona, mientras que el aumento de ascensos intermodales de 100,000 a 500,000 al año, mejorará en gran medida el rendimiento dentro y fuera del puerto. Más notable es el mecanismo de financiación que hizo del proyecto una realidad. El estado contribuyó con 18 millones de dólares, 20 millones provinieron del Condado de Broward y FECR aportó 35 millones, de los cuales 30 millones provenían de un préstamo de infraestructura estatal.

Miami ha visto una colaboración similar. El puerto recibió 23 millones de dólares en fondos de subsidios federales del programa TIGER (Inversión en el Transporte que Genera Recuperación Económica) para mejorar la infraestructura ferroviaria en el muelle. FECR contribuyó con 9 millones, el condado de Miami-Dade con 5 millones y el Departamento de Transporte del estado asignó 9 millones de dólares a sus arcas. El Puerto de Miami también está dragando el canal a 50 pies a un costo de 77 millones de dólares, dinero que el gobernador Scott asignó del fondo estatal de transporte cuando fue elegido por primera vez.

Luego está el beneficio adicional de mil millones dólares que se repartió entre el Condado de Miami-Dade, la ciudad de Miami y el estado para la construcción del túnel del Puerto de Miami recientemente terminado. El nuevo paso subterráneo descarga el tráfico de camiones dentro y fuera del puerto directamente desde la carretera interestatal 95, eludiendo así el tráfico del centro de Miami.

Así que cuando el presidente y CEO de FECR Jim Hertwig habla sobre la estrategia de los puertos del Sur de Florida, hay una conexión tangible entre los diferentes accionistas públicos y privados. En su participación en la conferencia de RailTrends en noviembre de 2014, en la ciudad de Nueva York, Hertwig relató una reciente misión comercial a Asia, donde se reunió con muchas líneas navieras importantes. “Hubo un gran interés en la solución del Sur de Florida, teniendo en cuenta que vamos a tener aguas profundas para 2016”, compartió.

Más allá de la proximidad de Florida al Canal de Panamá, está un mercado de consumo rebosante de potencial. Cerca de 13 millones de personas viven tan solo en el centro y sur de Florida. Ahora que FECR tiene capacidades en el muelle tanto en el Puerto de Miami como en el Puerto Everglade, puede dirigirse al norte a su rampa de Cocoa y entregarnos en Orlando, que está a 30 millas de distancia. Eso es un recorrido intermodal de 200 millas. Esta ventaja permite que el ferrocarril compita con el transporte por carretera en ruta que salió previamente de los puertos del Sur de Florida, Jacksonville e incluso Savannah.

Por cada cuatro contenedores intermodales de 53 pies que se mueven hacia el sur en Florida hoy día, sólo uno regresa cautivo –tal es la dinámica de la oferta y la demanda en una economía de estado orientada en gran medida al servicio y al consumo. Pero esto significa que hay un gran incentivo y la escala para nivelar ese desequilibrio al jalar nuevo volumen a través de los puertos del Canal de Panamá y del Sur de Florida.

ción de una mejor economía a través del Canal de Panamá y los problemas de la Costa Oeste puede tener un impacto duradero”, concluye.

### La Costa del Golfo se caldea

También se está generando un consenso sobre qué puertos de la Costa del Golfo podrían desempeñar un papel más importante. Houston y Nueva Orleans son los dos principales puertos de Estados Unidos en términos de tonelaje, en gran parte debido al petróleo, el gas y el negocio de productos químicos. Ambos tienen una gran oportunidad y el incentivo para diversificar la mezcla de productos básicos y hacer crecer los volúmenes de contenedores. La descarga del producto directamente en el corazón de Estados Unidos, lo que ofrece una excelente conectividad ferroviaria, podría influir en los transportistas que también están enfrentando problemas de capacidad de camiones.

“El Golfo ha sido siempre problemático para los transportistas porque no les permite servir a las Costas del Este y del Golfo. O el Golfo no tenía suficiente carga como para justificar una serie de buques dedicados. Ahora se están abriendo centros de distribución en Houston”, comenta Rooney.

“Luego está Mobile, Alabama, que puede tener un futuro dando servicio a partes del país que se extienden desde la Costa del Golfo a lo largo del cinturón de manufactura de automóviles en el sureste”, añade. “Mobile puede llegar a ser una opción razonable para esa parte del país.”

Los ferrocarriles son otro comodín. El Canal de Panamá se convierte ahora en la competencia.

“Para los transportistas de la Costa Oeste que tienen un contrato a largo plazo con Union Pacific, y poseen una terminal, el transporte interoceánico a través del Canal de Panamá no es una buena idea. Mi hipótesis es que los ferrocarriles no están a favor de que lo sea”, aclara Appleton.

La manera como los ferrocarriles reaccionan frente a las tarifas podría influir en las decisiones. ¿Van a seguir

centrados en el negocio lucrativo que brota de la tierra en la región central de Estados Unidos en lugar del transporte intermodal? A pesar del actual entorno laboral, la escasez de chasis y la congestión recurrente, la Costa Oeste tiene la ventaja de la infraestructura ferroviaria y la densidad de la red. Las probabilidades son que los ferrocarriles responderán en la medida de lo necesario. Así es como funcionan los mercados.

### La cuenta regresiva final

Si los puertos de la Costa Este experimentarán un cambio enorme en el tamaño de los buques que llegan a través del canal es una pregunta abierta, pero intrigante. Los transportistas que ponen en servicio buques de 10,000 TEU buscarán puertos que puedan acomodar el calado necesario, así como el volumen de carga que se debe transbordar. La alternativa es una mayor actividad de trasbordo en un lugar más alejado y la entrega de servicios de enlace con el puerto.

Foltz cree firmemente que la redistribución ocurrirá cuando el producto llegue al puerto, como lo hace hoy, y no en un centro de transbordo. Demasiada masa crítica y volumen llegan a la Costa Este para nada a reemplazar las escalas directas.

“La carga vendrá a nosotros”, asegura Foltz. “No veo que el comercio esté dominado por barcos que entren y transborden la carga en Panamá o en otros centros de transbordo en el Caribe, y luego envíen esa carga por un alimentador hacia los principales centros de la Costa Este.

“Los clientes no pueden asumir el costo incremental de la manipulación de contenedores, ni el comercio aceptará la demora”, añade. “Los requisitos principales del centro y de los servicios en el noreste, Atlántico Medio y el sudeste continuarán cumpliéndose directamente con los buques de la línea principal de Asia.”

Foltz sí permite un incremento en la carga que se transborda en Panamá y otros centros del Caribe, pero eso será para el resto de América Latina.

Naturalmente, las opiniones divergen. Por ejemplo, en Panamá hay

un poco de acuerdo respecto a que los puertos del país pueden convertirse en un centro de transbordo importante para el transporte de carga en todo el Continente Americano. Colón es el mayor puerto de contenedores de América Latina en términos de volumen, el 85 por ciento de su caudal es de transbordo.

La especulación rodea a los grandes minoristas estadounidenses que están considerando el uso de Panamá como un centro de distribución para reponer inventario semanal. La región requiere una navegación de siete y ocho días desde Nueva York y Los Ángeles, respectivamente, y de tres días desde Miami.

Para los puertos y transportistas la Costa Este, la propuesta de valor del Canal de Panamá también supone un aumento significativo en el volumen. Eso dista mucho de ser seguro, dado que las importaciones estadounidenses procedentes de Asia no son tan robustas como lo eran hace varios años. El reshoring a Estados Unidos, México y Brasil erosionará aún más parte de ese comercio. También hay más competencia, de Canadá y México en particular, así como de otros puertos de Estados Unidos. ¿Cuántos ganadores puede haber?

El optimismo de la Costa Oeste acerca de que los buques Panamax más grandes serán comunes también es especulativo. Actualmente, los buques más grandes que están en operación se utilizan en el comercio entre Asia y Europa. Es poco probable que eso cambie. Dado el renacimiento de los puertos de la Costa Este, ¿habrá suficiente volumen para rodear todos los puertos de la Costa Oeste para ver buques más grandes?

A pesar de las muchas preguntas sin respuesta, una cosa está clara: está ocurriendo un cambio significativo en los puertos estadounidenses a medida que la silueta de los gigantes de más de 10,000 TEU se asoma en el horizonte. Las inversiones en la infraestructura muy necesaria han sido masivas. Eso es una victoria para los negocios de Estados Unidos, independientemente de cómo se desarrolle el asunto del Canal de Panamá. ■