



El Canal de Panamá: tiene competencia?

*Por: Roger Durán
Analista del CNC*

¿El Canal de Panamá: tiene competencia?

Como consecuencia de la globalización y el advenimiento de modernas tecnologías, ha venido aumentando el comercio mundial (hay más exportaciones e importaciones). Así mismo ha habido una evolución importante en la modalidad mediante la cual se transportan estos bienes a su destino final.

Si bien, durante la crisis financiera mundial suscitada a partir del año 2008 se afectó el crecimiento mundial, resulta ahora previsible que la economía internacional se estabilizará e igualmente continuará creciendo el comercio.

Solo en el año 2012 se registró un comercio mundial por valor de 18 trillones de dólares, el cual se espera se duplique al 2030 mediante un crecimiento promedio anual de 5%. Resulta importante destacar que entre un 70% y un 80% de este comercio ocurre a través de medios navieros.

El hecho es que a partir del 2006 Panamá inicia el estudio para el proyecto de ampliación del Canal de Panamá a través del tercer juego de esclusa, propuesta que fue aprobada mediante referéndum nacional ese año.

El proyecto que se inició a partir del 2007, y se espera concluya en el 2015, permitiría al Canal la capacidad de atender barcos Post-Panamá (es decir con capacidad superior a los 4,500 TEUS).

El propósito del proyecto consiste por ende en captar este mayor volumen de naves, particularmente Post-Panamá cuya construcción ha venido aumentando de forma sostenida como consecuencia del señalado incremento del comercio, y la necesidad de la industria naviera de lograr óptimos niveles de eficiencia y competitividad.

Algunos pronósticos indican que este patrón se mantendrá y que, inclusive, como consecuencia del crecimiento de economías como la China, va a aumentar la demanda de transporte marítimo para carga a granel y súper tanqueros petroleros lo cuales, por su alto calado, no podrían transitar por el canal ampliado --lo cual supone naturalmente un desafío para la vía interoceánica.

Otro desafío deriva del posible deshielo del Polo Norte como consecuencia del calentamiento global lo que generaría nuevas rutas sustitutas, así como la ampliación del puente terrestre norteamericano compuesto por puentes, carreteras y vías férreas que permite el flujo de bienes y pasajeros entre la Costa Este y Oeste de ese país.

Igualmente ha surgido ahora la posibilidad de un Canal por Nicaragua. Debe destacarse sin embargo que dicha iniciativa, que aun no cuenta con un diseño o estimación más exacta de costos, tendría como objetivo precisamente atender esta demanda que quedaría insatisfecha por el canal ampliado.

Existen por ende alternativas al canal, así como indicios de que el tercer juego de esclusa podría resultar insuficiente para atender la demanda. Sin embargo por la magnitud de las inversiones requeridas para un nuevo canal, y que Panamá ya ha destinado miles de millones de dólares al mejoramiento de su infraestructura, podría decirse que al canal que está operando ya le resulte más económico captar este margen adicional de naves (por razones de economía de escala).

Ello implica que Panamá puede con menores costos --marginales-- captar esa carga y el movimiento adicional. En tal sentido, sería interesante que Panamá evaluara en un tiempo perentorio la opción de construir un cuarto juego de esclusas para atender esa demanda adicional así como el paso de las súper naves que rebasaría la capacidad del tercer juego de esclusas.

Por último, más allá de la inminente competencia o no que podría enfrentar el Canal de Panamá es un hecho que deben continuar aplicándose políticas que consoliden la competitividad tanto del Canal como del conglomerado dentro del cual se inserta esta vía acuática. Esto último constituye la mejor garantía de que el Canal seguirá siendo competitivo y que Panamá continuará beneficiándose de esta centenaria obra.