

Distribución Física Internacional/ Canal Interoceánico de Nicaragua

¿El Canal interoceánico de Nicaragua generaría competitividad en el transporte mundial de mercancías?

Por: Legiscomex.com

Julio 10 del 2013

El comercio mundial ha crecido a un ritmo del 12% anual, durante los últimos cinco años. Nuevas rutas de comercio, buques portacontenedores con medidas más grandes (pospanamax) y la firma de tratados de libre comercio, hacen de la creación del Canal Interoceánico de Nicaragua una alternativa para el intercambio de mercancías en las rutas comerciales entre el Océano Atlántico y el Pacífico.

La Asamblea Nacional de Nicaragua (AN) aprobó el 13 de junio del 2013, la Ley Especial para el Desarrollo de Infraestructura y Transporte Nicaragüense Atingente al Canal, Zonas de Libre Comercio e Infraestructura Asociada.

La ley regulará las concesiones y los incentivos otorgados a los inversionistas que participen en la conformación y ejecución del canal y la infraestructura relacionada con este, bajo el Acuerdo Macro de Concesión e Implementación (MCA).

El MCA, celebrado en junio del 2013 entre el Gobierno de la República de Nicaragua, representado por el presidente Daniel Ortega Saavedra; La Comisión del Proyecto de Desarrollo del canal de Nicaragua, creada bajo esta Ley; la Autoridad del Gran Canal Interoceánico de Nicaragua; HK Nicaragua Canal Development Investment Co. Limited (HKND Group), sociedad de responsabilidad limitada con Wang Jing como presidente y único socio, y demás inversionistas acuerda las facultades otorgadas a los inversionistas para el desarrollo del proyecto del canal.

Entre estas disposiciones, está la concesión de pleno poder a los inversionistas para cumplir con las obligaciones según el MCA, el otorgamiento de la concesión y su respectivo plazo al patrocinador correspondiente; desarrollar y operar el sub proyecto; utilizar y recibir los beneficios de este; establecer y recolectar los peajes, tarifas, tasa y rentas; recaudar inversión de capital y financiamiento para el sub proyecto; la concesión del canal húmedo por 50 años renovable una vez más, la exclusividad en el proyecto del canal seco, las zonas de libre comercio, los aeropuertos, los puertos, oleoductos y demás infraestructura atinente al canal.

Según empresarios de Nicaragua la Ley, mencionada anteriormente, perjudica la propiedad privada, ya que les da a los inversionistas plena autoridad para realizar pagos por expropiación de tierras que se encuentren en la vía del canal. Adicionalmente, el presidente Daniel Ortega entregó como garantía del proyecto las reservas internacionales del país, sin tener en cuenta la autonomía del Banco Central de Nicaragua (BCN).

Ambientalistas y comunidades indígenas, como Rama y Creole, se han opuesto al proyecto del canal, ya que la principal reserva de agua dulce se afectaría, los indígenas serían expropiados de sus tierras y la selva de Nicaragua se reduciría considerablemente.

Canal Interoceánico de Nicaragua

Los estudios de factibilidad del canal durarán un año, su construcción comenzará a mediados de mayo del 2014 y HKND Group estima la finalización de las obras en diez años.

Según la Asamblea Nacional de Nicaragua (AN), el proyecto del canal interoceánico busca conectar al Océano Atlántico y el Océano Pacífico, a través de una infraestructura marítima donde puedan navegar en doble vía buques panamax y pospanamax, tendrá una longitud de 190 kilómetros (km) y pasará por un trayecto de 8.000 kilómetros cuadrados (km²), pertenecientes al lago Cocibolca, una de las reservas de agua dulce del país centroamericano y de América.

Este proyecto está acompañado de la creación de dos puertos, uno adicional al de Corinto ubicado en el Pacífico y otro en el Atlántico que complementará a Puerto Cabezas y Bluefields.

Imagen 1: Principales Puertos de Nicaragua



Fuente: Elaborado por Legiscomex.com

La ejecución de las obras, también incluyen la construcción de un oleoducto; un canal seco, constituido por una vía férrea exclusiva para el transporte de carga de costa a costa; el establecimiento de dos zonas de libre comercio, una cerca a la entrada del canal por el océano pacífico y otra por el atlántico, y un aeropuerto que límite con alguna de las zonas de libre comercio.

Actualmente, se están llevando a cabo los estudios de factibilidad tecnológica y económica, así como el impacto ambiental, social y regional de las diferentes vías para la construcción del canal, según lo informa HK Nicaragua Canal Development Investment Co. Limited (HKND Group). Adicionalmente, la empresa consultora en sostenibilidad a nivel mundial Environmental Resources Management (ERM) está evaluando el impacto ambiental y social, de forma independiente.

HKND Group sostiene que los análisis preliminares de la construcción del Canal Interoceánico de Nicaragua muestran potencial comercial, ya que el proyecto, en comparación al Canal de Panamá, está encaminado a generar mayor eficiencia, menores costos en las rutas de comercio mundial, por la reducción de kilómetros navegados, y mayor fiabilidad y seguridad de la carga, a través de las diferentes rutas creadas, teniendo en cuenta el comercio de EE UU hacia Asia, uno de los principales trayectos del intercambio global de mercancías.

Países centroamericanos avanzan en infraestructura

Centroamérica se proyecta como una región con un importante futuro logístico, que contribuirá en el aumento del intercambio mundial de mercancías. Puesto que además del Canal Interoceánico de Nicaragua, Guatemala busca la creación y ejecución de un canal seco de 372 kilómetros que permita el transporte de carga vía terrestre del Océano Atlántico al Pacífico.

Este proyecto que recibió el nombre de Corredor Interoceánico de Guatemala, pretende captar un porcentaje de clientes que utilizan el Canal de Panamá y el transporte terrestre al interior de EE UU para enviar la mercancía de Asia a la costa este de EE UU y viceversa. Según Gustavo Steiger, director financiero del proyecto, el costo y el tiempo al utilizar el canal seco de Guatemala, es menor al de las rutas existentes, como lo son Asia - Long Beach (EE UU) - Costa Este de EE UU, y Asia - Canal de Panamá - Costa Este de EE UU.

Estos menores costos, en comparación a la primera ruta mencionada, se ven reflejados en la disminución del transporte de mercancías por vía terrestre al interior de EE UU y al incremento de kilómetros navegables, que tienen fletes más económicos. Respecto a la ruta del canal de Panamá, el valor que se invertiría en combustible de los buques sería menor, ya que se ahorraría el trayecto hasta este país para atravesar el canal, así mismo, el tiempo que tardaría la carga al llegar al destino final bajaría.

El Corredor Interoceánico de Guatemala y su factibilidad se está analizando desde hace 10 años y la firma de la cesión de tierras que abarca este proyecto se realizará este año, debido a que cuenta con la aprobación de las 226 comunidades que habitan en estas zonas.

Honduras también anunció el proyecto de inversión para la construcción de un ferrocarril interoceánico que conecta la costa Atlántica con la Pacífica, con recursos de la empresa china, Harbour Engineering Company Limitada (CHEC) con la que firmará en el mes de julio del 2013 un memorando de entendimiento para el desarrollo de esta iniciativa.

Adicionalmente, el proyecto incluye la construcción de dos puertos, uno en el Golfo de Fonseca, en el Océano Pacífico y otro en el Atlántico, según lo anunció el presidente del país, Otto Pérez Molina.

Canal de Panamá

El canal de Panamá permite la conexión en doble vía entre el Océano Atlántico y el Pacífico, a través de un paso navegable de 80 kilómetros de longitud, de la que hace parte el Lago Gatún. El sistema de funcionamiento del paso del canal lo conforman: esclusas, compuertas, válvulas, compartimientos escalonados y tinas, que funcionan por medio de una red de alcantarillado.

Así, los buques logran alcanzar la altura del Lago Gatún que se encuentra a 26 metros sobre el nivel del mar y pasar el canal. El sistema permite el vertimiento de agua a los compartimientos escalonados, que poco a poco suben el buque hasta alcanzar el nivel adecuado para el ingreso o salida de éste por el paso interoceánico.

Imagen 2: Panamá



Fuente: Autoridad del Canal de Panamá (ACP)

En el 2005, Martín Torrijos presidente en esa época de Panamá, anunció la ampliación del Canal, con la implementación de un tercer juego de esclusas y la ampliación del cauce para dar entrada a buques de mayor dimensión llamados pospanamax. Lo anterior, respondiendo al crecimiento del comercio mundial; al aumento principalmente en el intercambio de mercancías entre EE UU y Asia, EE UU y Sudamérica, y Europa y Sudamérica; a la mayor congestión de buques, y a los mayores tiempos de tránsito al interior del canal.

Para el 2015, se proyecta la finalización de estas obras de infraestructura con una inversión superior a USD5,3 millones, y se espera tener al 2025, el paso de 80 buques panamax y pospanamax, el doble de lo que maneja en la actualidad el canal, así se busca en diez años recuperar la inversión y generar mayores ingresos para Panamá, según Jorge Luis Quijano administrador de esta gran infraestructura marítima.

Actualmente, la mercancía de mayor tránsito por este canal es la carga a granel seco; seguida por granel líquido, en buques cisterna; porta vehículos; refrigerada, y general. Estos buques manejan alrededor de 7.500 toneladas (tons) y el costo promedio por el paso del canal oscila entre UDS62.300 y USD77.000.

El incremento del tránsito de carga proyectado para el 2025 podría verse afectado por la creación de un nuevo canal en Nicaragua, ya que éste planea tener las mismas condiciones del panameño luego de la ampliación y mayores políticas de seguridad en el transporte de carga.

Nicaragua como competencia del canal de Panamá

Nicaragua surge como competencia del Canal de Panamá en algunas de las rutas existentes en el comercio mundial de mercancías, básicamente por tres factores, disminución de tiempos de tránsito, menores costos de transporte y el posicionamiento de nuevas rutas, según análisis de Legiscomex.com.

Imagen 3: Principales rutas del canal de Panamá



Fuente: Elaborado por Legiscomex.com

En el 2012, la ruta que presentó un mayor tráfico por el canal fue **Costa Este de EE UU hacia Asia (Lejano Oriente)**, con el 38,7% del total de la carga que transitó por este paso.

Le sigue, **Costa Este de EE UU hacia Costa Oeste de Sudamérica**, que concentró el 12,7%, del total de los productos que atravesaron el canal.

Con un 6,6%, la ruta de **Europa hacia la Costa Oeste de Sudamérica** se posicionó como la tercera más importante del tráfico de mercancías por Panamá.

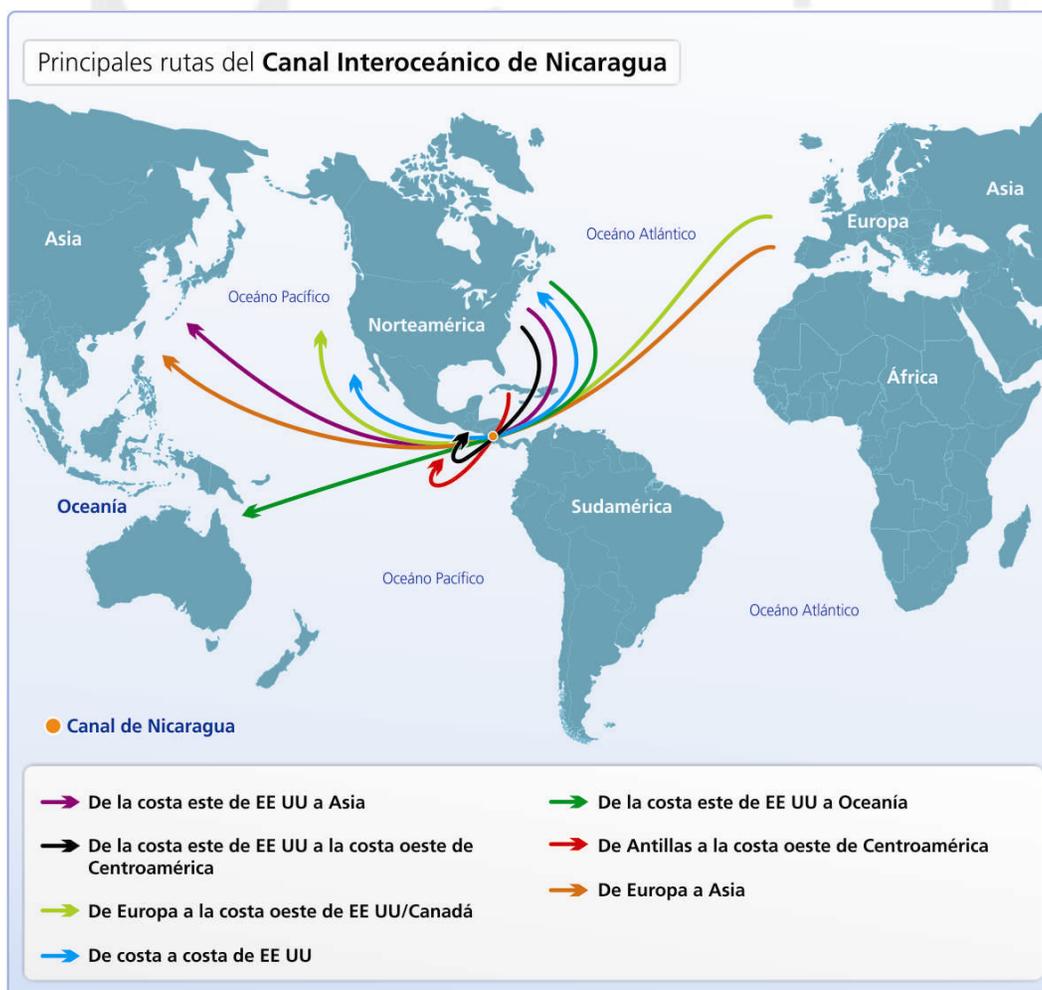
En el cuarto lugar, está la ruta **Costa Este de EE UU hacia la Costa Oeste de Centroamérica**, con un 5,6% del total del transporte por este medio.

El envío de carga de **costa a costa de Sudamérica** también representó un volumen considerable para los ingresos del canal, con un 5% del total transportado.

Nicaragua entraría a competir directamente en dos de las rutas anteriores y se posicionaría en otras que tienen un menor tráfico por el canal de Panamá.

El Canal Interoceánico de Nicaragua, en la ruta más importante **(EE UU – Asia)**, por su posición entra con una ventaja comparativa frente al canal de Panamá, ya que el buque se ahorra 600 kilómetros que debe recorrer hasta el canal panameño desde la Costa Este de EE UU. Por ello, el tiempo de transito de la mercancía es menor y el ahorro en el combustible, significativo.

Imagen 4: Principales rutas del Canal Interoceánico de Nicaragua



Fuente: Elaborado por Legiscomex.com

Así mismo, en la ruta de la **Costa Este de EE UU hacia la Costa Oeste de Centroamérica**, el canal de Nicaragua ofrecería mejores opciones que el de Panamá, por reducción de tiempos de transporte y costos.

En este marco, **Europa – Costa Oeste de EE UU/Canadá** tomaría más importancia para Nicaragua y entraría a posicionarse como la tercera ruta de tráfico del Canal Interoceánico de

Nicaragua, que para Panamá se encuentra en el sexto lugar al concentrar en el 2012, el 4,5% del transporte de carga por este paso.

Costa a Costa de los EE UU incluida Alaska y Hawái sería la cuarta ruta más transitada por el canal interoceánico, ya que ofrece las mismas ventajas comparativas que en las anteriores, además de las ventajas competitivas que podría tener este nuevo canal húmedo. En el 2012, esta conexión tuvo el 2,6%, del tráfico por el canal panameño.

Otras rutas que prevalecerán para Nicaragua más que para Panamá, son **Costa Este de EE UU – Canadá/Oceanía**, con una participación del 0,9%, sobre el total de la carga que transitó por el canal de Panamá, en el 2012; **Antillas – Costa Oeste de Centroamérica**, con un 0,55%, y **Europa – Asia**, con un 0,4%.

El Canal Interoceánico de Nicaragua no sería una competencia tan directa para el de Panamá en la ruta **Costa Este de EE UU – Costa Oeste de Sudamérica**, ya que no presenta ninguna ventaja comparativa por su ubicación, solo dependería de ofrecer mejores servicios de seguridad para la carga; menores tiempos de tránsito dentro del canal; tarifas más bajas, de peaje, accesorios logísticos (pasacables, locomotoras, anclaje y amarre, entre otros), servicios (Inspección de buques, arqueo, salvamento), entre otras ventajas competitivas. Esta ruta es la segunda en importancia para Panamá.

Igualmente, Nicaragua no representaría mayor competencia en la ruta **Europa hacia la Costa Oeste de Sudamérica**, porque el trayecto no disminuiría, antes aumentaría, ya que el paso por esta vía es de 190 kilómetros y por el canal de Panamá es de 80 kilómetros. La oferta de servicios que tendría a disposición de los clientes el canal interoceánico debería ser muy atractiva para lograr captar algunos usuarios de la tercera ruta más importante del canal panameño.

Así mismo, en las rutas de la **Costa Este de Sudamérica hacia la Costa Oeste de EE UU y de Costa a Costa de Sudamérica**, Nicaragua no se proyectaría en ganar participación en el tráfico, ya que no tendría ninguna ventaja frente a lo que ofrece el canal de Panamá. En el 2012, estos trayectos concentraron el 1,7% y el 5% del total de la carga por el paso panameño, respectivamente.

Conclusiones

El proyecto del Canal Interoceánico de Nicaragua es ambicioso, ya que se estima la inversión en USD40.000 millones y la superación de los obstáculos naturales para su construcción en un tiempo record de diez años, según HK Group.

Al establecerse en Centroamérica un nuevo canal, este competiría directamente en algunas rutas con el de Panamá y lograría tener un mercado representativo, ya que captaría un porcentaje de los usuarios que transportan su carga de la **Costa Este de EE UU hacia Asia (Lejano Oriente)**, principal ruta del comercio por esta vía.

Adicionalmente, el incremento del intercambio comercial entre las naciones generó la ampliación del canal de Panamá y el continuo crecimiento en las negociaciones de tratados de libre comercio y acuerdos de cooperación y complementación económica proyecta que el comercio mundial de mercancía seguirá en ascenso, y que un segundo canal en el hemisferio sería necesario.

Actualmente, el tránsito por el canal de Panamá, que cuenta con dos juegos de esclusas, está congestionado y en el 2025 proyecta alcanzar el doble del tráfico con la puesta en marcha de un tercer juego de esclusas, lo que nuevamente generaría congestión. En este punto el Canal Interoceánico de Nicaragua se convertiría en una alternativa para el transporte de mercancías de un continente a otro, así como al interior de América.

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC), el volumen del comercio mundial ha crecido en un 12% durante los últimos cinco años, lo que ha llevado a los países centroamericanos a generar proyectos de inversión en infraestructura para convertirse en centros logísticos de recepción y despacho de mercancías entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico, no solo Nicaragua proyecta una evolución de este tipo, Honduras y Guatemala, también están direccionados a ser parte de este nuevo cambio en la oferta de estos servicios.

Material
de consulta
LEGISCOMEX.com
