

2006: por más éxitos

La certificación bajo las normas de ISO 9001-2000 para los sistemas de gestión de calidad de sus divisiones de Astilleros Industriales y de Electricidad y Acueductos; la reducción en el tiempo de tránsito por sus aguas; el incremento de buques de alto calado, y el aumento en el volumen de carga transitada, marcan con excelentes augurios el desempeño del 2006 para el Canal de Panamá. ◆ 3

Marco González



La foto es elocuente. Un buque portacontenedores colma la capacidad de la cámara de las esclusas.

Centro de Simuladores



Herramienta importante para el entrenamiento en situaciones cercanas a la realidad.

PAG>9

Paraíso natural



Coiba sirve de refugio para una rica flora y fauna, hoy bajo protección especial.

PAG>10

Mitos y realidades



Ningún canal seco, sea por México, Nicaragua, o Panamá es una mejor alternativa a la construcción de un tercer juego de esclusas.

PAG>6-7

30

Promotores en Agricultura Sostenible trabajarán en favor de la protección de la Cuenca del Canal.

CORRESPONDENCIA

23 de enero de 2006

Estimados señores:

Estoy muy encantado e impresionado por mi descubrimiento de su muy informativo sitio y cámara Web del Canal.
Uno de los capitanes que usa su Canal me informó sobre el sitio. Estoy muy impresionado por todos los honores a los que se han hecho acreedores y concuerdo con ellos; contiene una cantidad asombrosa de material educativo todo sobre el Canal y su operación. Llevo como un día observando la cámara Web.

Brian Firschein

La foto

Juan Ramón Noroëz



Paseando por el Canal.

De la Administración

Compromiso con la mejora continua y la calidad



JUNTA DIRECTIVA

Ricaurte Vásquez M.
Presidente

Adolfo Ahumada
Eloy Alfaro
Norberto R. Delgado D.
Antonio Domínguez A.
Mario Galindo H.
Guillermo Quijano Jr.
Eduardo Quirós
Alfredo Ramírez Jr.
Abel Rodríguez C.
Roberto R. Roy

Alberto Alemán Zubieta
Administrador
Manuel E. Benítez
Subadministrador
Stanley Muschett I.
Gerente de Administración Ejecutiva

Fernán Molinos D.
Gerente de Comunicación y Medios
Maricarmen Sarsanedas
Jefa de Información
Myrna A. Iglesias
Producción
Redacción
Ariyuri Mantovani
Manuel Domínguez
Octavio Colindres
Julieta Rovi
Maricarmen de Ameglio

...se confirma el alto nivel de profesionalismo del equipo de panameños y panameñas que logran día a día que el Canal continúe siendo la empresa más estratégica del país

Dos nuevas dependencias de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la División de Astilleros Industriales y la División de Electricidad y Acueductos, lograron la certificación mundial de calidad ISO. Antes la obtuvieron el Departamento de Operaciones Marítimas, la División de Capacitación y Desarrollo de Recursos Humanos, la División de Contratos y la División de Seguridad.

Cada una de estas certificaciones, además del significado que entrañan para una entidad del Estado, resaltan la orientación de la organización hacia sus clientes y revisten un hecho único y verificable: el compromiso de la ACP con el país no solo por mejorar sus niveles de desempeño, sino de redefinir continuamente sus estrategias para lograr un uso eficiente de sus recursos y aumentar su productividad.

Nos preocupamos por revisar y mejorar nuestros procesos y nos esforzamos en generar una dinámica de trabajo acorde con estándares mundiales. Con estas nuevas certificaciones, además, se confirma el alto nivel de profesionalismo del equipo de panameños y panameñas que logran día a día que el Canal continúe siendo la empresa más estratégica del país.

Nos sentimos sumamente orgullosos de este nuevo logro, por todo lo que significa hoy y por aquello que nos señala: un futuro pleno de desafíos pero con gente dispuesta a enfrentarlos, siempre pensando en Panamá. ☆

El Canal al Día

El programa de televisión que le actualiza sobre la vía acuática de **TODOS LOS PANAMEÑOS: El Canal al Día.**
No te lo pierdas en los siguientes horarios:

Telemetro Canal 13 Sábados 8:00 a.m.	RTVE Canal 11 Domingos 11:00 a.m. Lunes 7:30 p.m.	Mosanna Visión Domingos 9:30 p.m.	FETV Canal 5 Lunes 9:00 p.m.
------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------	---------------------------------------------	----------------------------------------

Reciben certificación ISO

Armando De Gracia



Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

La División de Astilleros Industriales y la División de Electricidad y Acueductos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) fueron certificadas con la norma ISO: 9001-2000 por la empresa internacional Det Norske Veritas (DNV).

La norma ISO 9001:2000 ha sido desarrollada por la Organización Internacional de Normalización (ISO), y su objetivo consiste en establecer requisitos internacionales para los Sistemas de Gestión de Calidad.

El certificado ISO 9001:2000 demuestra que su Sistema de Gestión de Calidad ha sido certificado sobre la base del cumplimiento de los requisitos de la norma y las buenas prácticas.

El administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán

Zubieta, afirmó que “este proceso de gestión de calidad nos debe llevar a pensar que siempre hay maneras de hacer las cosas mejor. Esta meta que hemos alcanzado es una más de muchas otras que estoy seguro vamos a alcanzar, y por ello nos sentimos muy orgullosos”.

El director de Servicios Industriales, Esteban G. Sáenz, bajo cuya dirección se encuentran las divisiones certificadas, expresó: “se trata de un compromiso que adquieren tanto los gerentes como los mismos empleados para cumplir con un patrón de calidad enfocado en sus clientes. Para nosotros, en el departamento de Servicios Industriales, es un orgullo que ambas divisiones se hayan certificado en el sistema de calidad porque es una muestra del mejoramiento continuo tanto de los gerentes como de su personal en esa visión de calidad”.

El gerente de Astilleros Industriales, Karamjit Singh,

manifestó que “nuestras actividades diarias son complejas, nuestros procesos muy variados, y la dinámica operativa nunca es igual. Siempre fuimos conscientes que la certificación del Astillero representaba un gran reto, especialmente por ser un área de reparaciones”.

Por su parte el gerente de la División de Acueductos y Electricidad, Ernst Schnack, manifestó que su división “tiene el reto de dar servicio de excelencia a sus clientes. La certificación ISO 9001:2000 nos compromete a buscar maneras de mejorar los servicios de generación eléctrica, producción de agua potable, climatización y mantenimiento eléctrico, y dar a la vez a los gerentes y supervisores una buena herramienta para lograrlo”.

En el año 2001, luego de completar la auditoria de certificación, la empresa DNV otorgó la certificación internacional ISO 9001 a los

departamentos de Operaciones Marítimas, eje del funcionamiento del Canal de Panamá, y a la División de Capacitación y Desarrollo del Departamento de Recursos Humanos, encargada de la preparación y adiestramiento del personal que opera y mantiene la vía.

El proceso de asesoría durante el desarrollo e implementación de los Sistemas de Gestión de Calidad de las otras unidades de la ACP se lleva a cabo con recursos internos del Departamento de Operaciones Marítimas.

Cumplida esta certificación, DNV auditará periódicamente a la ACP de manera que se asegure el cumplimiento de los requisitos de la norma. Paulatinamente, otras dependencias de la ACP iniciarán sus respectivos procesos para lograr la certificación ISO 9000. De esta manera toda la empresa canalera operará bajo procesos de la más alta y rigurosa calidad internacional. ✨

Año inicia con excelentes resultados

Redacción de El Faro
aep-ed@pancanal.com

Con una disminución del tiempo promedio de tránsito de buques por el Canal y un aumento del volumen de carga así como de un incremento en el tránsito de buques de alto calado concluyó el primer trimestre del Año Fiscal 2006 de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

El primer trimestre del Año Fiscal de la ACP abarca desde el 1 de octubre hasta el 31 de diciembre de 2005.

El tiempo en aguas del Canal (TAC), es decir el tiempo promedio que le toma a un buque transitar por la vía acuática incluyendo el tiempo de espera, disminuyó en 16.1 por ciento; de 24.51 horas en el mismo período del Año Fiscal 2005 a 20.57 horas en el primer trimestre del presente año fiscal. Además el tiempo en aguas del Canal para los buques con reservación de tránsito disminuyó en un 7 por ciento de 16.66 horas en el primer trimestre del AF 2005 a 15.51 horas en el mismo período del presente año fiscal.

Los tránsitos totales disminuyeron en un 1.9 por ciento de 3.363 registrados en el primer trimestre del AF 2005 a 3.299 en igual período del AF 2006. Sin embargo el volumen de carga transitado por la vía en este período aumentó en 1.3 por ciento, de 70.2

“La reducción del tiempo de tránsito ejemplifica el compromiso de la ACP de un servicio rápido y confiable, sin que ello comprometa su calidad”, Alemán Zubieta.

millones de toneladas CP-SUAB (Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá) en el primer trimestre del AF 2005 a 71.5 millones de toneladas CP-SUAB durante el mismo período del presente año fiscal.

Adicionalmente el tránsito de buques de más de 900 pies de largo o de alto calado, aumentó en este período en un 11.4 por ciento, de 577 a 643.

La utilización del sistema de reservaciones también registró un aumento; del 85.7 por ciento del

total de reservaciones disponibles en el primer trimestre del AF 2005 a 88.8 por ciento disponible al mismo período del presente AF 2006. Cabe destacar que el 56.7 por ciento del total de tránsitos durante el primer trimestre de 2006 utilizó el sistema de reservaciones del Canal de Panamá lo que demuestra que nuestros clientes son mas exigentes en cuanto a obtener una garantía del día de tránsito.

La ACP ha hecho esfuerzos para atender la creciente demanda de buques aumentando dos cupos adicionales en su sistema de reservaciones, disponibles para buques del tipo “super”; es decir aquellos con 91 pies o más de manga (ancho). Estos cupos adicionales han estado disponibles a partir del pasado 1 de enero de este año.

“Estos números son un excelente inicio del 2006. La reducción del tiempo de tránsito ejemplifica el compromiso de la ACP de un servicio rápido y confiable, sin que ello comprometa su calidad”, declaró el administrador de la Autoridad del Canal de Panamá, Alberto Alemán Zubieta.

El administrador agregó que “el Canal está invirtiendo en proyectos que aumentan su capacidad y que permitan ofrecer cupos de reservación adicionales a nuestros clientes; con lo cual aumentamos el valor y rendimiento de la vía acuática”. ✨

Promotores en agricultura sostenible

Omar Rodríguez
oarodriguez@pancanal.com

Los agricultores que viven en comunidades aledañas a las subcuencas de los ríos Los Hules, Tinajones y Caño Quebrado de La Chorrera han empezado a trabajar la tierra desde otra perspectiva: hacer producir el suelo sin tener que destruir la naturaleza.

Las talas y quemadas están quedando atrás. También está quedando en el olvido el uso de abonos e insecticidas químicos que tanto daño causan al ambiente y al hombre.

La producción de cultivos en grandes extensiones de tierra sin que se obtengan los resultados esperados en la cosecha es otra de las prácticas que se está superando.

“Ahora en pequeñas parcelas cultivamos arroz, maíz, yuca y otros productos”, afirmó el agricultor Delfín Alonso, quien antes practicaba la agricultura tradicional y que ahora se muestra orgulloso, al igual que sus compañeros, de ser un productor orgánico.

Graduación

Recientemente la comunidad de Cerro Cama de La Chorrera fue escenario de un acto poco frecuente: Un total de treinta padres y madres de familia obtuvieron los certificados que los acreditan como Promotores en Agricultura Sostenible.

Los nuevos promotores fueron capacitados a través del Proyecto de Agricultura Sostenible que ejecutó en las subcuencas de Los Hules, Tinajones y Caño Quebrado la organización no gubernamental IDEAS.

Los recursos fueron provistos por el Fondo para la Conservación y Recuperación de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá establecido por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID). “Estas son las primeras semillas que arroja el Fondo. Siempre hemos dicho que la sostenibilidad de los proyectos la hace efectiva la propia gente y en este caso los promotores tienen la responsabilidad de aplicar y enseñar lo que aprendieron”, aseveró Tomás Martínez, de la Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica (CICH).

Los nuevos promotores están felices y no es para menos. “Me siento muy contenta con mi certificado y estoy dispuesta a seguir practicando la agricultura sostenible y a enseñarle a mis hijas lo que he aprendido”, comentó Yadira Martínez, de Los Hules Arriba.

Félix Lorenzo y María González también se mostraron satisfechos ya que además de obtener su certificado, durante la capacitación que se extendió por más de nueve meses, vieron nacer a su pequeño hijo a quien reconocen como “un bebé orgánico”.

Haciendo efectivo el enfoque de



Arriba, uno de los promotores recibe su certificado. Abajo, la señora Yazmín Rodríguez muestra orgullosa el certificado que la distingue como promotora en agricultura sostenible. Este proyecto permitió también fortalecer los lazos familiares y de amistad entre los participantes, al tiempo que contribuye a la economía de los hogares y a mejorar su calidad de vida.

género que promueve la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, los agricultores y las amas de casa aprendieron nuevas técnicas agrícolas como la producción de insecticidas y abonos orgánicos, la rotación de cultivos, colocación de barreras vivas, curvas a desnivel,

¿Qué es la agricultura sostenible?

Las prácticas agropecuarias que hacen énfasis en el ambiente y que garantizan la sostenibilidad de la explotación de las tierras para todas las generaciones forman parte de la agricultura sostenible. Para hacerla efectiva se promueven cambios en las prácticas tradicionales de los productores para fortalecer el rendimiento de la tierra protegiendo el ambiente.

La agricultura orgánica es a su vez un sistema que toma en cuenta las posibles repercusiones ambientales y sociales, eliminando la utilización de insumos como fertilizantes y plaguicidas sintéticos, aditivos, medicamentos veterinarios, semillas y especies modificadas genéticamente.

En cambio se desarrollan otros métodos culturales, biológicos y mecánicos (abonamiento y fumigación con productos orgánicos, rotación de cultivos, barreras vivas), los cuales mantienen e incrementan la fertilidad del suelo a largo plazo y evitan la propagación de plagas y enfermedades.

“La agricultura orgánica es un sistema de gestión de la producción que fomenta y mejora la salud del agroecosistema, y en particular la biodiversidad, los ciclos biológicos, y la actividad biológica del suelo. Hace hincapié en el empleo de prácticas de gestión prefiriéndolas respecto al empleo de insumos externos a la finca...”. (Comisión del Codex Alimentarius, 1999 FAO-OMS).

Este método de gestión es el que promueven la ACP y USAID a través del Fondo para la Conservación y Recuperación de la Cuenca Hidrográfica, tanto en el campo de la agricultura sostenible como en el de otras áreas como la ganadería y el cultivo de piña, entre otras.

Adicionalmente se desarrollan proyectos de reforestación, agua y saneamiento, y producción más limpia.

La idea es buscar soluciones a problemas ambientales identificados, validar la planificación del manejo integrado de la Cuenca, las políticas y las mejores prácticas amigables con el ambiente, promoviendo además el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

Tanto en la identificación de las necesidades de estas áreas específicas como en la ejecución de los proyectos la comunidad participa de forma activa y directa.

entre otras.

Pero lo más importante que aprendieron fue a cultivar la tierra en armonía con la naturaleza. “Esperamos que los conocimientos adquiridos por estos promotores lleguen al resto de los agricultores de la zona, unos 400 en total. Cada promotor debe impactar a por lo

menos 10 productores con lo cual alcanzaremos un 70% de cobertura”, explicó Bolívar Pou, de la Academia Educativa para el Desarrollo (AED), administradora de los fondos aportados por USAID.

Igualmente se espera replicar este proyecto en otras áreas de la Cuenca Hidrográfica del Canal.★

La propuesta del Canal reliquia

Armando De Gracia



Lizeika Granados
La autora es especialista en logística

No me deja de sorprender que algunas personas, con un dudoso conocimiento de la industria marítima, apuesten por que no se lleve a cabo la ampliación del Canal de Panamá y en su lugar proponen la adopción del Canal Reliquia, que es, al final, aspirar a un país cuyo principal activo se quede a medio desarrollo.

No ampliar el Canal significa despedirnos de cualquier posibilidad de enfrentar competitivamente las presiones del comercio internacional. Bolivia echó mano al gas natural para sacarle provecho como su elemento más fuerte; Venezuela maneja el petróleo consciente de que lo hace jugar un papel clave en el concierto mundial; Chile hace lo mismo con el cobre. ¿Y Panamá? Bueno, durmiendo en los laureles de su principal activo.

Ya es hora, entonces, de que Panamá se apropie de verdad del Canal, su principal recurso, para hacer diferencias notables con el resto de la región y encaminarnos hacia un mejor futuro para todos.

No ir por todo el potencial que nos ofrece la vía es apostar por más de lo mismo: pobreza, desigualdades, atraso. Es sin duda quedarnos con el Canal Reliquia dejar el protagonismo para los que sí se atrevieron a gestionar sus potenciales.

El transporte es un negocio. Por ello, las personas que participan en él tienen el objetivo de lucrar al invertir en dicha actividad. Dicho esto, es importante entonces comprender que los actores de la industria naviera se basan en proyecciones económicas para colocar

No ir por todo el potencial que nos ofrece la vía es apostar por más de lo mismo: pobreza, desigualdades, atraso. Es sin duda quedarnos con el Canal Reliquia dejar el protagonismo para los que sí se atrevieron a gestionar sus potenciales.

sus buques en rutas comercialmente rentables, y emprender inversiones de capital en equipo que les representen oportunidades de generar mayores ingresos y ganancias. Para lograr esto deben garantizar la mayor utilización posible de la capacidad de su equipo.

Dadas las limitaciones y problemas para crecer del Canal existente, es prudente diseñar un juego de esclusas que permita acomodar buques que puedan exceder el tamaño de los buques en la flota y en construcción. Esto brinda la oportunidad de capturar el futuro crecimiento del mercado y no limita nuestra competitividad. Los expertos indican que el buque típico en los próximos años para el mercado relevante al Canal será de 8 mil - 12 mil contenedores.

La tendencia y los proyectos de los puertos de la costa este de Estados Unidos, el principal destino u origen de la carga que se transporta por el Canal (la ruta que más ingreso genera al país), es la de ampliar con el fin de aumentar su profundidad hasta 50 pies y desarrollar nuevas instalaciones con capacidad para acoger buques post-panamax.

Inversiones recientes se caracterizan por grúas con capacidad de alcance de hasta 20 contenedores que pueden servir buques de hasta 12 mil contenedores de capacidad. Expertos sostienen que las ventajas en cuanto a la economía de escala (costo de operación por contenedor) y la creciente demanda de carga en contenedores podría hacer factible la construcción de buques de este tamaño.

Aproximadamente en 10 años la flota mundial de buques porta contenedores ha crecido a ritmos extraordinarios. Ello se debe, principalmente, a que la contenerización no solo ha influenciado el mercado de carga general, sino que también ha incursionado en productos de granel (líquidos y secos) y ha brindado la oportunidad de intercambiar bienes no tradicionales de exportación.

De hecho, de los buques pedidos o en construcción, los post panamax tienen el 52.4% de capacidad de contenedores, lo que significa un millón 728 mil 801 contenedores.

Las estadísticas, entonces, demuestran claramente la tendencia de este segmento de la industria. Esto obviamente no debe preocupar a todos debido a que los buques de contenedores conforman el segmento de mayor crecimiento de nuestra vía, mismo que apunta sus inversiones de capital a buques que no pueden transitar por la vía. Los números hablan por sí solos.

Ignorarlos es ir por el Canal Reliquia con impredecibles consecuencias, todas malas. Como panameña aspiro a un Canal de Futuro, no un Canal de Reliquia.★

Tomado de La Prensa, 21 de enero de 2006.

PARA LEER

Siglas de uso frecuente en los diarios nacionales:

ACNUR: Alto Comisionado de las Naciones Unidas para refugiados
AID: Agencia Internacional de Desarrollo
AL: América Latina
AMOACSS: Asociación de Médicos, Odontólogos y Afines de la Caja de Seguro Social
AMUPA: Asociación Municipios de Panamá
ANAGÁN: Asociación Nacional de Ganaderos
ANAPROF: Asociación Nacional Pro Fútbol
ANCÓN: Asociación Nacional para la Conservación de la Naturaleza
APEDE: Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresa
AU: Asociación de Usuarios de la Zona Libre
BDA: Banco de Desarrollo Agropecuario
BID: Banco Interamericano de Desarrollo
BNP: Banco Nacional de Panamá
CAPAC: Cámara Panameña de la Construcción
CEASPA: Centro de Estudios y Acción Social de Panamá
CEE: Comunidad Económica Europea
CEPAL: Comisión Económica para América Latina.
CLICAC: Comisión de Libre Competencia y Asuntos del Consumidor
COI: Comité Olímpico Internacional
CONATO: Consejo Nacional de Trabajadores Organizados
CONCACAF: Confederación Norte, Centroamericana y del Caribe de Fútbol
CONEP: Consejo Nacional de la Empresa Privada
COP: Comité Olímpico de Panamá
CNT: Central Nacional de Trabajadores
CSS: Caja de Seguro Social
CTRP: Central de Trabajadores de la República de Panamá
DEA: Agencia Antidrogas Estadounidense
DIIP: Dirección de Información e Investigación Policial.

ABC del Agua

Los ríos de América Central, una de las regiones del mundo con más recursos hídricos, están llenos de basura. Las naciones del área producen al año cerca de 19.000 toneladas de desechos sólidos y líquidos, de los cuales la mitad no reciben tratamiento alguno, y un alto porcentaje va a parar a los cauces naturales. En los 523.000 kilómetros cuadrados de la región cohabitan siete Estados que suman 36 millones de habitantes, en su mayoría pobres. Casi 15 millones de habitantes de la región carecen de acceso a agua potable y servicios de saneamiento, y ese problema se exacerbará en los próximos 20 años, ya que en 2025 habrán disminuido cerca de 20 por ciento las fuentes de agua del istmo.

Tierramérica

Canal Seco vs. Canal de Panamá: Mitos y Realidades

Rodolfo Sabonge
Director de Planificación Corporativa
y Mercadeo

Algunos de los que se oponen a la construcción de un tercer juego de esclusas han emitido opiniones en el sentido de que es posible que mejoras en el sistema de transporte multimodal panameño pudieran ser una alternativa más viable como solución al problema de capacidad del Canal de Panamá y que aportaría más beneficios para el país. Creemos que es importante mencionar algunos de los mitos y realidades que subyacen en esta supuesta alternativa.

Mito: Un Canal seco podría resolver el problema de capacidad del Canal de Panamá.

Realidad: La necesidad de ampliar el Canal de Panamá está predicada sobre la base del crecimiento en la demanda que se ha venido dando en los últimos 10 años y que proyecta un continuo crecimiento en los próximos veinte. Los pronósticos de demanda anticipan que el tráfico de contenedores por Panamá podría llegar a triplicarse, para el año 2025, a aproximadamente 21 millones de contenedores de 20 pies (TEU). En la actualidad, la capacidad operativa del ferrocarril está en el orden de 500,000 TEU al año. Para poder asimilar el crecimiento de la demanda pronosticada, el Canal seco tendría que contar con una infraestructura capaz de manejar más de 30 veces la capacidad actual del ferrocarril. Este crecimiento en la demanda no se resuelve con la construcción de tres vías ferroviarias adicionales como indica un escrito del Ing. Humberto Reynolds.

Mito: Mejorar las instalaciones portuarias y ferroviarias sería menos costoso que la construcción de un tercer juego de esclusas.

Realidad: Como ha sido ampliamente divulgado, el gobierno está interesado en aumentar la capacidad portuaria de la costa del sector Pacífico del país mediante la construcción de una terminal en el área de Farfán-Palo Seco. Se ha estimado que el costo para desarrollar un proyecto portuario con capacidad de manejar 2.4 millones de contenedores al año estaría en el orden de B/.671 millones. Solamente la conexión mediante ferrocarril de esa terminal con la vía de ferrocarril existente costaría más de B/.150 millones adicionales. Estas cifras preliminares dejan ver que el total de inversiones necesarias para ampliar la capacidad del sistema multimodal de transporte a los niveles requeridos por el crecimiento pronosticado de la demanda están muy por encima de los requeridos para ampliar la capacidad del Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas.

Para aumentar la capacidad del sistema multimodal de tal forma que se pueda acomodar la demanda proyectada (14 millones de contenedores adicionales), se



requeriría de por lo menos diez veces la capacidad portuaria existente, tanto en la costa atlántica como en la pacífica. El problema no sería solamente de costo; también existe un problema de espacio físico y otros más graves como el congestionamiento que generaría y el impacto ambiental que todas estas actividades tendrían en el corredor metropolitano. Semejantes mejoras requerirían de instalaciones portuarias inmensas (cada buque pospanamax requiere de más de 1,300 pies de muelle (con calado de hasta 15 metros) más unos 130 acres ó 53 hectáreas de terreno para patio y área de carga y descarga). Una instalación portuaria con esa capacidad sería más grande que las de Los Angeles y Long Beach juntas (éstas tienen capacidad de unos 15 millones de TEU al año). Para solucionar el problema de congestionamiento vehicular que crearon los puertos de Los Angeles y Long Beach se tuvo que construir el corredor Alameda, de 18 millas de largo, a un costo de 2,400 millones de dólares.

Además, es importante recordar que una buena parte de la vía actual del ferrocarril está construida sobre rellenos que escasamente tienen el

ancho para una vía, por lo que cualquier vía adicional requeriría de otros rellenos y el ensanche del túnel de Miraflores, lo que aumentaría el costo de inversión significativamente.

Mito: Un Canal seco sería más barato y ventajoso para las navieras que cruzar el Canal de Panamá.

Realidad: El paso de un contenedor de 20 pies (TEU) por ferrocarril tiene un costo que sobrepasa los B/.350.00. Este costo incluye el movimiento del contenedor del buque a la terminal portuaria, su traslado a la terminal ferroviaria, su acarreo por ferrocarril, nuevamente su traslado de la terminal ferroviaria a la terminal portuaria y, finalmente, el movimiento del contenedor al buque que continuará su transporte marítimo hasta su destino final. El paso de un TEU por el Canal de Panamá (incluyendo el buque) tiene un costo aproximado de B/. 65.00. Aún con el aumento de peajes que sería requerido para pagar por el proyecto de ampliación del Canal, el costo de transitar por el Canal de Panamá estaría muy por debajo del costo de cualquier alternativa terrestre. En este sentido hay que recordar también que la ruta por Panamá compite con la ruta por Suez por lo que interesa

mantenerla a precios y calidad competitivos.

Mito: Toma alrededor de una hora transportar un contenedor de un océano al otro.

Realidad: Si bien es cierto que el tiempo de transporte de un contenedor de un océano al otro pudiera ser de más o menos una hora utilizando el ferrocarril, el lapso de tiempo promedio desde que un contenedor llega a puerto hasta el momento en que zarpa nuevamente es de más de 72 horas. Esto se debe a que la logística de cargar y descargar un buque, al igual que para armar y desarmar un tren, toma tiempo. En este sentido es importante recordar que un tren tiene capacidad para transportar un promedio de 200 TEU en una dirección. Para el Canal, el paso de un buque cargado con 4,500 contenedores toma menos de 22 horas. Tan sólo el cargar o descargar en puerto un buque con esta misma cantidad de contenedores lleva más de 40 horas. La ventaja de la ruta marítima por Panamá con respecto a la de Suez, para cargas cuyo origen es China y destino la costa este de los Estados Unidos es de dos a tres días, por lo que una alternativa que añade

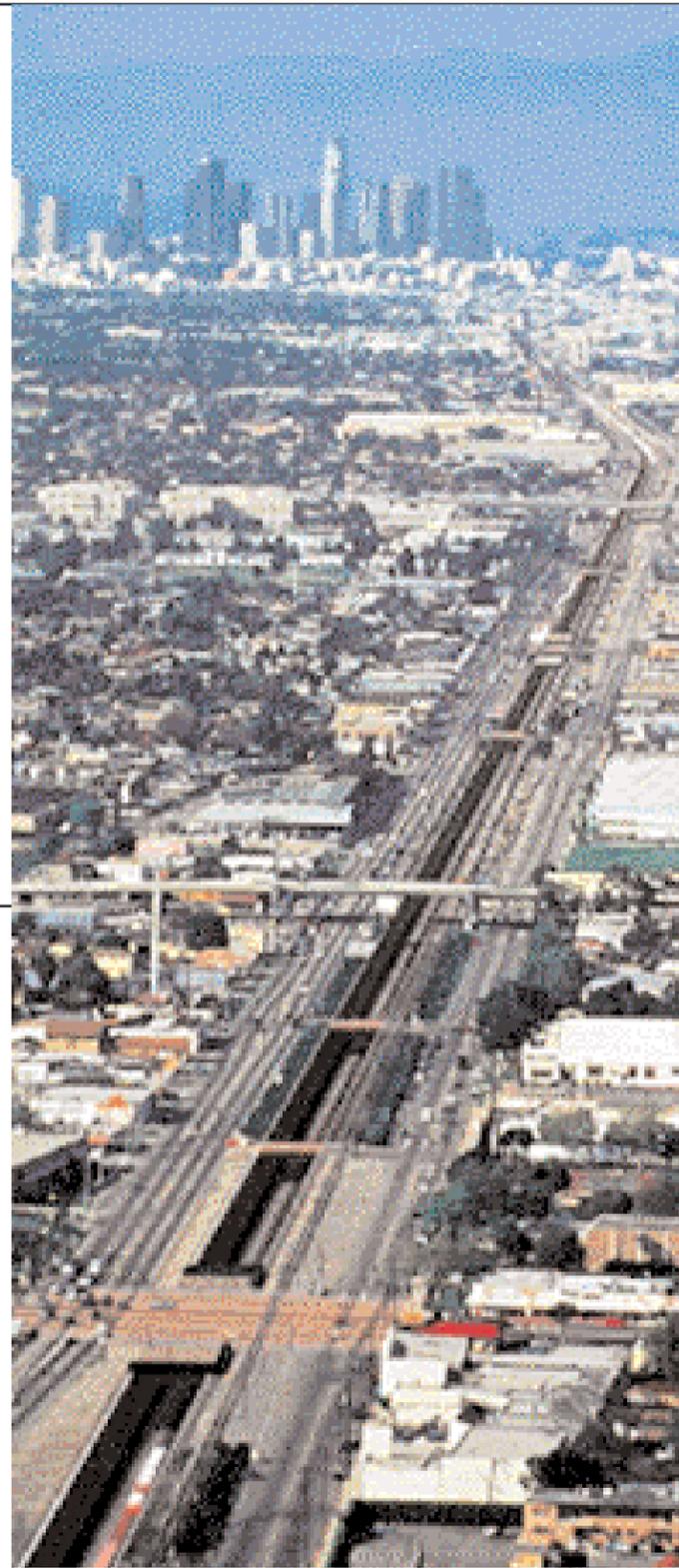
Canal Seco vs. Canal de Panamá: Mitos y Realidades

dos a tres días en el tiempo de transporte nos equipararía a la ruta marítima por Suez.

Estas realidades están plenamente demostradas en las estadísticas de tráfico de contenedores por el Canal, que en el año fiscal 2005 alcanzó más de 7 millones de TEU. En el año 2005, el Ferrocarril de Panamá alcanzó la cifra record de 180,000 TEU. Los navieros están conscientes de las economías, en costo y tiempo, que resultan de utilizar el transporte marítimo al igual que de las ventajas que ofrece el transporte ferroviario en Panamá para el trasbordo de contenedores que son movilizadas de un extremo del istmo al otro, donde son re-embarcadas en buques alimentadores de menor tamaño que el Panamax. Por esta razón, prefieren utilizar el transporte marítimo para transportar grandes volúmenes de carga, y utilizar el sistema ferroviario para reubicar contenedores ya que, a mayor manipulación del contenedor, mayor es el costo de transporte. Esto sin entrar a analizar el impacto en el costo total del transporte del contenedor como resultado de la mayor manipulación en el tramo terrestre que aumenta los riesgos y afecta la seguridad del contenido de la caja transportada.

Además de todas estas consideraciones, es importante reconocer algunas realidades económicas del transporte. El transporte es una parte esencial del comercio. Sin transporte no habría comercio ni, mucho menos, globalización. El transporte es un componente de costo importante en el precio final de los productos. Cada modalidad de transporte tiene un costo unitario diferente. El comercio utiliza el modo de transporte más adecuado a sus necesidades de distribución y comercialización. La razón de la evolución del sistema multimodal de los Estados Unidos es principalmente que este país genera volúmenes de carga suficientes y este sistema sirve para que el comercio que genera pueda llegar rápida y económicamente a su destino final. Carga cuyo origen es China y su destino Chicago, por ejemplo, utiliza el transporte marítimo para llegar a la costa oeste de Estados Unidos y, posteriormente, utiliza el ferrocarril para llegar a Chicago y de ahí es distribuida a sus alrededores en camiones. El caso de Panamá es diferente. Otro aspecto que no hay que perder de vista es el hecho de que un sistema ferroviario resulta económico en distancias mayores de 200 millas.

Existen alternativas marítimas para que la carga llegue a su destino final y sus costos siempre van a ser más económicos que cualquier alternativa terrestre. Recordemos que el modo de transporte más caro, para el mayor tipo de cargas, es el aéreo, seguido del terrestre carretero, el terrestre ferroviario, el transporte por barcaza y, finalmente, el más barato, con creces, el marítimo. Las ventajas del Canal de Panamá ante las rutas alternas con las que compite estarán siempre definidas por los costos de



transporte marítimo.

El sistema de transporte multimodal panameño es un excelente complemento al Canal de Panamá, y así lo comprenden los operadores portuarios, ferroviarios, aéreos y los usuarios de la Zona Libre de Colón. En Panamá, los sistemas de transporte no compiten entre sí, ni son alternativas el uno del otro. Existe sinergia entre todos los elementos del sistema y es por ello que, tanto los puertos como el ferrocarril, en particular, apoyan la ampliación del Canal. El aumento en capacidad de la ruta por Panamá, mediante la ampliación del Canal, traerá consigo un aumento en la actividad portuaria y ferroviaria, sin entrar a analizar el resto de aquellas actividades que puedan conformar el conglomerado marítimo, que harán de Panamá el centro logístico y de transporte más importante en las Américas. La ampliación del Canal, mediante la construcción de un tercer juego de esclusas con el tamaño suficiente para

A la izquierda, el área del puerto de Los Angeles/Long Beach. El corredor Alameda (18 millas), a la derecha, tuvo que ser construido (a un costo de \$2,400 millones) para desalojar los contenedores del puerto. En proporción, estas instalaciones portuarias son aproximadamente diez veces mayores en tamaño que las existentes en Balboa.

atender a buques de hasta 10,000 TEU, hará de la ruta por Panamá el paso casi obligado de los principales servicios interoceánicos, ya que estos buques pueden recalar en muy pocos puertos en América, que son precisamente aquéllos que manejan los mayores volúmenes de carga y sirven a los principales mercados de consumo.

Para explicar mejor lo anterior es importante recordar que el sistema "hub & spoke" (acopio y distribución) es funcional en la medida en que existan flujos de comercio con la densidad y frecuencia que hagan económico el trasbordo en nodos estratégicamente localizados en el mundo. El trasbordo en sí es costoso y

lo único que lo justifica es el ahorro que se logra con los buques más grandes en los trayectos más largos y la ubicación geográfica donde se hace. La utilización de buques pospanamaxes en la ruta por Panamá representaría un ahorro significativo en los costos de transporte unitarios en los trayectos largos, lo que traería como consecuencia la concentración de la carga y el consiguiente aumento en el trasbordo desde y hacia Panamá.

En conclusión, ningún canal seco, sea por México, Nicaragua, o Panamá es una mejor alternativa a la construcción de un tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá.

Competir con los ojos abiertos X

Socios en la competencia

Hace unos doscientos años Asia constituía el primer centro mundial de producción y generador de ganancias. Para el año 1750, China e India producían alrededor del 60 por ciento de la producción manufacturera del mundo, mientras que Europa registraba menos del 25 por ciento.

En la actualidad notamos el surgimiento de las economías de más rápido crecimiento del mundo. Entre el 2005 y el 2010 se espera que las economías de Asia se expandan en un 25 por ciento más rápido que el resto de las economías del mundo. China e India constituyen los principales motores de este crecimiento. En estos dos países viven unos 2,400 millones de personas, el 38 por ciento de la población mundial. Este rápido crecimiento, en especial de China, redefine en forma extraordinaria la dinámica del comercio y las fuerzas entre la región asiática y el resto del mundo.

India

Inevitablemente, China e India frecuentemente se presentan como competidores en la carrera por el poder económico. Sin embargo, existen oportunidades para que estas economías crezcan juntas, aprendan una de la otra y colaboren entre sí para sobreponerse a los problemas que comparten y logren metas compartidas.

India ha capitalizado su fuerza de trabajo por tener dominio del idioma inglés, sus habilidades administrativas y por poseer naturaleza empresarial que le ha permitido ser excelentes en el sector servicios globalmente y en el sector de las industrias de alto valor como la electrónica, farmacéutica y en las comunicaciones. Sin embargo, con más de 83 millones de nuevos entrantes en el mercado de trabajo indio para el 2010, y la evidente infraestructura subdesarrollada, India quiere imitar el éxito chino en construir su capacidad productiva para garantizarse el crecimiento sostenido en el largo plazo. Uno de los sectores más dinámicos en India es la logística. Este sector creció 7.3% en el periodo 2004-05 y proyecta un crecimiento de 6% y 7% en 2005-06; además, se valoró en unos \$14,000 millones en el 2004. La demanda de servicios de logística en el país, a pesar de ser creciente, es afectada por la inadecuada infraestructura y la falta de efectividad en el uso de la tecnología de la comunicación, unido a la falta de desarrollo del sector transporte cuyas carreteras requieren modernización.

China

China tiene 13 años de adelanto en el desarrollo de su proceso de reforma. El crecimiento del país ha sido más controlado, sus raíces se centran en las exportaciones de productos manufacturados de bajos costos, estimulados por record de inversiones directas extranjeras, las cuales sumaron unos 6,000 millones de dólares en el 2004. Sin embargo, China es consciente de la necesidad de moverse más allá de la industria manufacturera hacia áreas de negocios



Estadísticas Principales

	<u>China</u>	<u>India</u>
Población	1.3 bn	1.08 bn
Graduados	2.5m	1.8 m
Producto Interno Bruto(PIB)	\$1,499 bn	\$585 bn
PIB per capita	5000	2900
Crecimiento del PIB	9.1%	8.3%
Inversión Extranjera Directa	\$60.400 m	\$4.269 m
Alfabetismo	90.9%	61.3%
Indice Gini	44.7	32.5
Transparencia	(71)	(90)

Fuente: CIA World Fact Book, UNDP, Global Insight, UNCTAD

de productos de más alto valor agregado.

La tendencia observada en las compañías chinas es concentrarse cada vez más en el mercado interno que en el global durante los próximos años. Pocas compañías chinas que incursionan el mercado internacional lo hacen procurando asegurar las fuentes de energía y recursos o compran marcas internacionales para fortalecer las locales en un mercado saturado y muy competitivo en China como lo son artículos para viviendas y computadoras personales.

Cooperación

A pesar de la creciente y evidente competencia entre ambos países, los dirigentes de China e India han reconocido que la cooperación entre ambos es el mejor camino para sobreponerse a muchos de los desafíos que enfrentan cada uno. El comercio bilateral aumentó más del 350 por ciento entre 2000 – 2004, y existe un fuerte apoyo político para estrechar más los lazos de cooperación. En una visita de Estado a la India en abril de 2005, el premier Wen Jiabao anunció el objetivo conjunto de lograr un comercio bilateral de unos \$20,000 millones en el 2008, y \$30,000

millones para el 2010. De igual manera, la visita del premier Wen hizo progresos en los aspectos históricos relacionados con las fronteras China – India y fortaleció el establecimiento de una cooperación estratégica de asociación para lograr la paz y la prosperidad. También avanzaron en la adopción de un plan de cooperación económica de cinco años. Producto de lo anterior, las oportunidades implícitas de negocios para India, China y compañías multinacionales son extraordinarias. La inversión directa extranjera en China gira alrededor de \$60,000 millones mientras que en la India es de unos \$3,000 millones.

El comercio entre China e India crece vertiginosamente cada año y con el acercamiento de China a la Organización Mundial de Comercio (OMC), el mercado de logística de China se incrementa velozmente. Por su parte India realiza grandes esfuerzos para mejorar el comercio a través de la política de privatización de puertos, aumentando el número de puertos de entrada, invirtiendo en proyectos de carreteras, mejorando la administración aduanera, implementando el sistema electrónico de información y mejorando el sistema de ferrocarriles.

Como es de notar, el comercio creciente entre China e India estimulará de igual manera el comercio de estos países con el resto del mundo y en especial el comercio de los países importantes para el Canal de Panamá. Es de esperar por consiguiente que la demanda por servicios de tránsito por la vía acuática se vea impactada simultáneamente como derivado de la expansión del comercio mundial en el transcurso del presente milenio. Es importante, por consiguiente dar seguimiento al análisis del comportamiento de estas dos dinámicas economías emergentes del Asia para que la vía acuática panameña esté preparada con anticipación y pueda responder a los cambios en la demanda que pueda derivarse del comercio internacional con la participación de naciones de estos grandes socios en la competencia. ☆

Fuente: accenture. Consulting. Technology. Outsourcing. <http://www.accenture.com>; www.eftresearch.com; South Asia Shipping & Trade, www.shippingdigest.com; Domestic companies in China, the Economist Intelligence Unit 2005.

Simuladores de la ACP ayudan a visualizar el futuro

Octavio Colindres
ocolindres@pancanal.com

Los prácticos y operadores de equipo flotante de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) pueden prepararse para enfrentar una tormenta nocturna, neblinas espesas o situaciones de emergencia gracias al simulador.

Esta herramienta es utilizada en el Centro de Simulación, Investigación y Desarrollo Marítimo (SIDMAR) de la ACP y permite recrear de manera virtual elementos y situaciones que los capitanes de remolcadores y prácticos podrían enfrentar en la vida real.

Es tan real que un práctico que tuvo a su cargo el atraque del primer buque post-panamax en Manzanillo Internacional Terminal, puerto del Atlántico, afirmó que fue muy poca la diferencia que encontró entre el ejercicio en el simulador y lo que hizo en la vida real.

Itzel de Melgar, especialista en Informática y encargada de los Simuladores explica que “el simulador ha sido una herramienta de mucho peso para el entrenamiento de los prácticos y de todo personal que tenga que ver con operaciones marítimas”.

Se trata de una herramienta práctica que puede expandirse; es decir, se le pueden aplicar mejoras para que responda a distintos escenarios, como lo explica Itzel de Melgar: “el simulador nos lo dieron con lo básico y lo hemos ido expandiendo”. Un ejemplo reciente fue el diseño de la nueva estación de amarre en la ribera este de la bordada de Cucaracha (Corte Gaillard) donde se hicieron maniobras “virtuales” antes de que entrara en operación, con el fin de mejorar la eficiencia del proceso de atraque y desatraque.

Por más de 20 años la Autoridad del Canal de Panamá ha sido responsable de la formación y capacitación de Prácticos, Capitanes de Remolcador, Oficiales de Máquina y otro personal a bordo del equipo flotante y conduce el adiestramiento suplementario para mejorar y fortalecer al personal marítimo, coordina programas de orientación y capacitación para cadetes de escuelas náuticas y provee seminarios de familiarización básica sobre las operaciones del Canal. Este centro siempre ha mantenido los más altos niveles de calidad, protección, seguridad y eficiencia de la operación canalera, capacitando a más de 5,000 trabajadores.

Hoy SIDMAR posee tres simuladores, incluyendo dos de maniobras de buques, uno de ellos de 360 grados de visual y otro de 150 grados y un simulador de remolcadores de 90 grados.

Adicionalmente cuenta con tres modernos salones para discusiones que permiten reproducir y analizar los ejercicios practicados en los simuladores.

La capacitación es complementada con la integración de experiencias en operaciones marítimas propias del



Itzel de Melgar y el Capitán Rogelio Altafulla en uno de los simuladores



Canal como operaciones en puertos, esclusas, remolcadores y astilleros.

Pero los servicios de SIDMAR no se circunscriben a lo interno de la ACP ya que también se brindan servicios de asesoría para empresas que desarrollan proyectos marítimos, como los puertos.

La herramienta del simulador es tan versátil que ha permitido recrear el puerto de DECAL. Itzel de Melgar manifestó que virtualmente en los simuladores se pudo recrear la ampliación de la terminal de petróleo Decal, ubicada en isla Taboguilla.

Una vez echa esta recreación y luego de que se le practicaran pruebas

sobre cómo funcionaría, se proporcionaron algunas recomendaciones a la empresa.

El modelo hecho en el simulador “te da una perspectiva de cuales son los pro y los contra que pueden tener el realizar dicho proyecto. Queda de parte del dueño del proyecto si se hace o no”, precisó de Melgar.

Por su parte el capitán Rogelio Altafulla, coordinador de adiestramiento de prácticos en SIDMAR, explicó que el simulador “es una herramienta que se puede utilizar como parte de los múltiples aspectos que se analizan a la hora de tomar una decisión en torno a si un

proyecto es viable o no”.

Con este recurso, según el capitán Altafulla, “simulas el concepto del diseño operativo, ves si es viable y ves el tipo de recursos que vas a necesitar si son financieros, equipo y personal”.

Los servicios de asesoría brindados gracias a la tecnología de los simuladores ha traspasado fronteras.

“En el puerto de Balao, una estación de trasiego de petróleo del Oleoducto de Crudo Pesado (OCP) de Ecuador hemos desarrollado el modelo virtual de las mono-boyas donde atracan los supertanqueros. En el simulador también hemos recreado supertanqueros del tipo que ellos necesitaban de hasta 350.000 toneladas”.

Para este proyecto desde SIDMAR se desarrolló una base de datos y un estudio para determinar el punto de resistencia de las líneas de amarre y las mangueras de suministro necesarias para operaciones con buques de gran tamaño acodadas a monoboyas.

De acuerdo con el capitán Altafulla SIDMAR capacitó a prácticos y contra maestres en Ecuador para las tareas de atraque de los enormes buques petroleros, y de la misma manera lo hizo con los prácticos de Petroterminales, quienes llevan a cabo las operaciones similares a las llevadas a cabo en el puerto ecuatoriano, cuyo petróleo es exportado a estas instalaciones en Panamá.

En Panamá los expertos de SIDMAR han desarrollado modelos virtuales en proyectos en Bahía Las Minas, el puerto de petróleo en la Isla de Taboguilla, los puertos en las cercanías o adyacentes al Canal como Panama Ports en Cristóbal y Balboa, el Puerto de Manzanillo y Colon Container Terminal en la Bahía de Manzanillo.★

Coiba, un paraíso al alcance de nuestras manos

Lupita Pérez y Ana Laura Harris V.

Lo que hasta el 2004 fue una isla penal, es ahora el Parque Nacional Coiba, Patrimonio de la Humanidad también. Es un lugar privilegiado al que todos los amantes de la naturaleza y de la aventura deben ir.

Hace unos días, un grupo de amigos pudimos hacer realidad este deseo de conocer la isla de Coiba, quizás por curiosidad sobre su historia, quizás buscando ver un paisaje que no tiene nada que pedirle a otros lugares famosos del mundo.

Así que decidimos embarcarnos en la aventura e hicimos los arreglos necesarios a través de la ANAM, institución que se encarga de la preservación y mantenimiento del medio ambiente en el área.

Fue una experiencia inolvidable y una mezcla de sentimientos. Por un lado poder admirar toda la belleza natural que allí se encuentra, ver ñeques caminar junto a nosotros como si nada, poder acariciar a la cierva Sara, ver los peces con su gran variedad de colores alimentarse de las numerosas colonias de coral, serpientes de diferentes especies como la boa que un valiente del grupo se atrevió atrapar. Y sobre todo, comprobar que a través del mantenimiento y cuidado se está haciendo una labor increíble para conservarla.

No podíamos dejar de visitar el penal de Coiba. La impresión nos sobrecogió, especialmente al entrar en lo que fueron las celdas. Imágenes de cómo pudo ser esto antes y lo que allí se vivió vinieron a nuestra mente. Qué lástima que todo está casi desecho, ya que al cerrar las instalaciones las mismas fueron vandalizadas.

Aún permanecen en la isla 18 reclusos, quienes son los encargados de darle mantenimiento. Para que un recluso pueda estar allí debe cumplir con los siguientes requisitos o condiciones: tener buena conducta, ser "primario" o sea que cumpla condena por su primer delito y haber completado la mayor parte de la sentencia. Son reos de confianza.

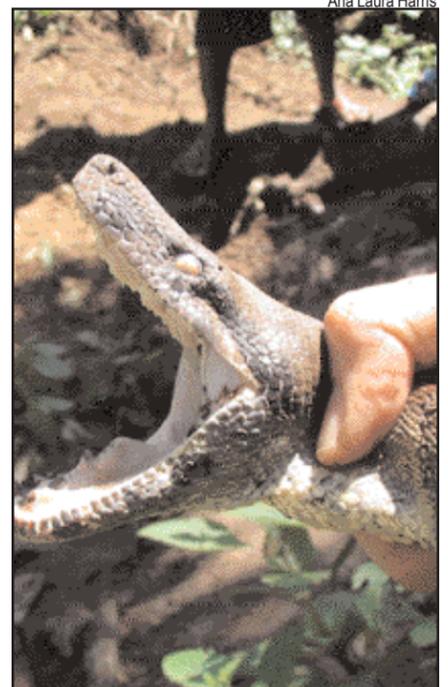
La naturaleza y el bello paisaje que nos envolvió en esos tres días fueron magníficos, un buen remedio para olvidarse de las preocupaciones y disfrutar de un verdadero paraíso. Como panameños nos sentimos orgullosos del Parque Nacional Coiba y de que se mantenga como área protegida.



Lupita Pérez



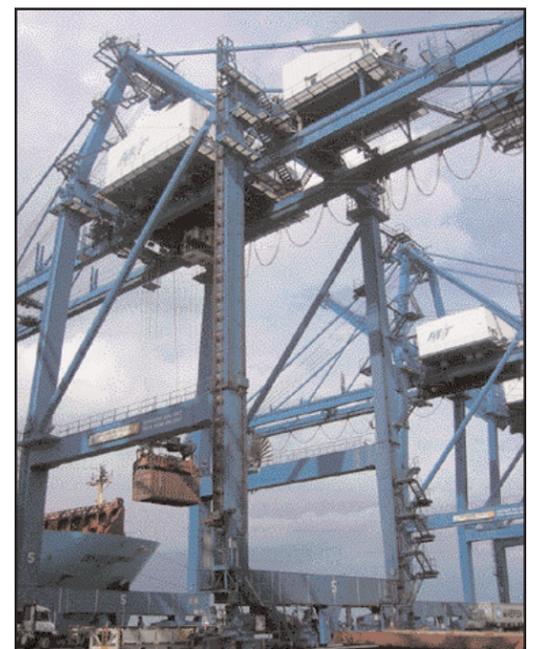
Ana Laura Harris



Ana Laura Harris

De día o de noche, Coiba es un paraíso natural de gran belleza. Entre sus residentes se encuentran hermosos ejemplares como esta boa (derecha).

Nuevas grúas de pórtico



Recientemente llegaron a Manzanillo International Terminal de Colón seis nuevas grúas de pórtico. Estas grúas, las más grandes de Latinoamérica, tienen capacidad para trabajar en buques Pospanamax de hasta 22 contenedores de ancho.



El Canal en imágenes

- (1) Hasta luego: Mario Richards, Locomotoras.
- (2) Cascada del Chagres: Jaime Massot, hidrólogo.
- (3) Cuenca de agua y alegría: Rolando Atherley, Contratos.
- (4) Paseo nocturno por Miraflores: Luis Coronado, Locomotoras.

Concurso abierto a los empleados de la ACP. Para participar debe enviar sus fotos al buzón aep-ed@pancanal.com, o a la oficina 14-A, Edificio de la Administración.



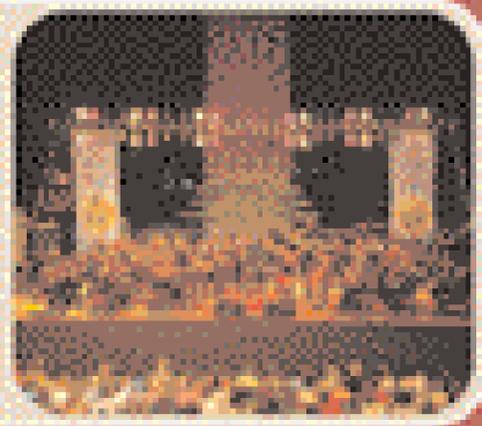


La Autoridad del Canal de Panamá invita al público general a su Programa Cultural de Verano

2006

Martes 31 de enero y jueves de 2 febrero - 7:30 p.m.
"Orquesta Sinfónica Nacional"

Dirección: Prof. Jorge Ledezma Bradley
Presentación de grandes temas musicales de películas de todos los tiempos.

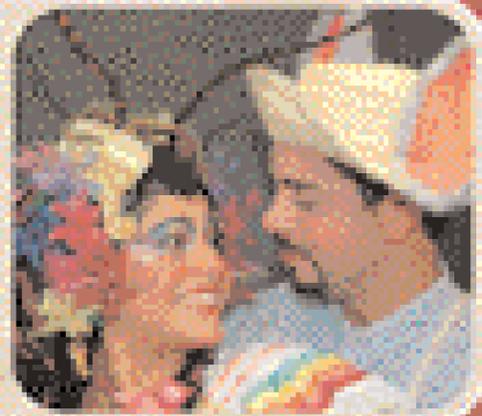


Martes 7 y jueves 9 de febrero - 7:30 p.m.
Conjunto Folklórico de la Autoridad del Canal de Panamá

Dirección: José Manuel Mélica
Música de expresiones panameñas a través de su música, danzas y bailes.

Martes 14 y jueves 16 de febrero - 7:30 p.m.
La Cucarachita Mandinga
del escritor panameño Rogelio Sinán y musicalización
del Maestro Gonzalo Brenes

Dirección: Bruce Quinn
Obra musical clásica infantil de nuestro folclore con la participación artística
de reconocidos artistas nacionales y colaboradores de la ACP.



Viernes 17 de febrero - 7:30 p.m.
Orquesta Sinfónica Juvenil

Dirección: Prof. Osvaldo Sempris-MEDUCA
Presentación sinfónica de diferentes géneros musicales interpretados por
estudiantes de escuelas oficiales y particulares a nivel nacional.

Las presentaciones se llevarán a cabo en las recámaras del Edificio de la Administración del Canal y alrededores del Monumento a Gacón.

Entrada libre para todo público

Te esperamos junto con tu familia - invite también a sus amigos para disfrutar de estos espectáculos y presentaciones
espectaculares de verano.