

UNIVERSIDAD DE PANAMÁ

**VICERRECTORIA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO
PROGRAMA DE MAESTRÍA EN ESTUDIO DEL CANAL DE
PANAMÁ Y LA INDUSTRIA MARÍTIMA INTERNACIONAL**

INSTITUTO DEL CANAL

**ESTUDIO SOBRE PANAMÁ PORT COMPANY – BALBOA PROCESOS Y
PROCEDIMIENTOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE LA CARGA
CONTENERIZADA**

POR:

MARINA MONTERO CASTILLO

Trabajo de graduación para optar por el título de Maestría sobre Estudios del Canal de Panamá y la industria Marítima Internacional.

2006

T 04

23 MAY 2007

DEDICATORIA

A Dios, que es la luz que me guía e ilumina mi familia ya que con amor esfuerzo y dedicación me ayudaron a superar los momentos difíciles de mi vida.

A todas aquellas personas que de un modo especial contribuyeron en la culminación de mis estudios.

AGRADECIMIENTO

Queremos expresar nuestro agradecimiento a todas las instituciones involucradas en este tema y a las personas que de una u otra manera nos ayudaron a la realización del presente trabajo de graduación, el mencionar a cada una de ellos sería muy extenso, pero de todas formas mil gracias...

INDICE

Pag.

INTRODUCCION

RESUMEN

SUMARY

CAPITULO I GENERALIDADES

A. Antecedentes de la empresa Panamá Ports Company S.A.	2
1. Misión	5
2. Visión	6
3. El Contrato Ley	6
B. Justificación	7
1. Problema	8
2. Objetivos	9
2.1. Generales	9
2.2. Específicos	9
3. Tipo de investigación	9
C. Estructura departamental de Panamá Ports Company S.A.	10
D. La industria de carga contenerizada	17
1. Reseña histórica del manejo de la carga marítima	17
2. Contenedorización	19
3. Transporte marítimo de contenedores	20
E. El contenedor	21
1. Tipos de Contenedores	22
2. Ventajas del uso de los contenedores	24
3. Dimensiones y Pesos Brutos Máximos	25
4. Exportación	25
5. Importación	26
6. Mercancía en Tránsito	27
7. Funciones del contendor	29

CAPITULO II

EL PUERTO DE BALBOA Y SU IMPORTANCIA PARA LOS DIVERSOS TIPOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

A. Posición geográfica y antecedentes	33
1. Posición Geográfica	33

INDICE

INTRODUCCIÓN

RESUMEN Y SUMMARY

Pag.

CAPITULO I GENERALIDADES

1. ANTECEDENTES DE LA EMPRESA PANAMÁ PORTS COMPANY S.A.	2
1.2. JUSTIFICACIÓN	7
1.3. PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN	8
1.3.1. Objetivos	9
1.3.1.1. General	9
1.3.1.2. Específicos	9
1.3.2. Tipo de investigación	10
1.4. ESTRUCTURA DEPARTAMENTAL DE PANAMA PORTS COMPANY S.A.	10
1.4.1. Departamento de Operaciones	11
1.4.2. Operaciones del Puerto de Balboa	11
1.4.1. Planificación de Carga	11
1.4.2. .Entrega de Carga	12
1.4.3. .Operaciones de Carga	12
1.4.4. .Ingeniería del Puerto de Balboa	12
1.4.5. .Proyectos	13
1.4.6. .Gerencia Administrativa y Comercial	13
1.5. LA INDUSTRIA DE CARGA CONTENERIZADA	15
1.5.1. Contenedorización	15
1.5.2. Transporte marítimo de contenedores	17
1.5.3. El terminal de Contenedores	18
1.5.3.1. Grúas	19
1.5.3.2. Maquinarias	20
1.5.3.3. Operaciones computarizadas	20
1.5.3.4. Promedio de Carga	22
1.5.3.5. Sistema de atadura del contenedor	23
1.5.4. Reglas para el uso de contenedores	24
1.5.4.1. Tamaño, tipos de contenedores y medidas de los contenedores	27
1.5.4.1.1. Tipos de contenedores	28
1.5.5. Cantidades de mercaderías (cargas)	35
1.5.6. Ventajas en el uso de Contenedores	36
1.5.7. Mercancías en Tránsito	37

CAPITULO II
EL PUERTO DE BALBOA Y SU IMPORTANCIA PARA LOS
DIVERSOS TIPOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

2.1. Posición Geográfica de Panamá y su relación con el transporte contenerizada	40
2.2. Organización Operativa	45
2.3. Crecimiento de la Flota Mundial por tipo de buque	46
2.4. Facilidades del Puerto	48
2.5. Generalidades de la Concesión	52
2.6. Aspecto Legal en el uso de la concesión	52
2.7. Aspectos Económicos para la Empresa y obligaciones del Estado	52
2.8. Administración	53
2.9. Otros Aspectos de la Concesión	55
2.10. Planes de inversión y desarrollo de la empresa PPC	56
2.11. Programa de Modernización de PPC	56
2.12. Administración de PPC	58
2.13. Enfoque al Cliente de PPC	59

CAPITULO III
SITUACIÓN ACTUAL DEL ÁREA DE LA CARGA CONTENERIZADA
DE PANAMA PORT COMPANY S. A.

3.1. Sistema actual de la carga contenerizada en el Puerto de Balboa	61
3.2. El caso Hutchinson	65
3.3. Los puertos y el Estado	66
3.4. Análisis del PIB y el Canal de Panamá en el manejo de cargas contenerizadas	68
3.5. Unificación de las diferentes competencias marítimas en Panamá y de los puertos panameños	71

CAPITULO IV
MOVIMIENTO DEL SERVICIO DE LA CARGA CONTENERIZADA
DE PANAMA PORT COMPANY S. A.

4.1. Movimiento de la Carga en PPC	75
4.2. Tráfico de contenedores en las vías de navegación interior	76
4.3. Tráfico portuario de contenedores	77
4.4. Tráfico fluvial en Europa	78
4.5. Carga contenerizada en Panamá	80

4.6. Funcionamiento del Sistema de arrendamiento de contenedores	86
4.7. Incremento en el PIB	91
CONCLUSIONES	93
RECOMENDACIONES	95
BIBLIOGRAFÍA	98
ANEXO	

INTRODUCCIÓN

Nacido de los requerimientos de nuestra reciente era tecnológica, el contenedor ha permitido movilizar más carga, a menos costo, a través de una simple normalización. Decir que el contenedor es parte del vertiginoso cambio tecnológico del recién pasado siglo XX pareciera ser una exageración. Un contenedor no aparece como un invento, ni siquiera en el más amplio sentido de esa palabra. Pero el siglo que nos vio nacer tiene mucho más que inventos y tecnologías. Tan significativo como la capacidad de inventar, el desarrollo de nuestra sociedad moderna se explica como la, capacidad de organizar, normalizar, y establecer comunicación provechosa entre los distintos agentes de la producción y el comercio mundial. Y el contenedor es el resultado, en cierto modo un resultado necesario de ese progreso y así establecer miras en el sistema portuario tanto nacional como mundial.

Es así como la reestructuración institucional continua en numerosos puertos, acentuándose la función en el sector privado, sobre todo a través de empresas mixtas. Tales empresas por lo general han concentrado su actividad en el desarrollo de terminales de contenedores. También, varios otros países están creando empresas mixtas o adjudicando contratos de arrendamiento al sector privado, en el Caso de Panamá ya está elaborando este plan un ejemplo de ello el Puerto de Balboa operado por Panamá Port Company. Por tal motivo los puertos actúan en un entorno cada vez más competitivo, y en casi todo el

mundo los círculos portuarios reconocen la importancia de la comercialización en la gestión y el desarrollo de los puertos.

La carga contenerizada representa el mayor porcentaje de comercios internacional por la facilidad de llevar grandes cantidades de contenedores en el transporte marítimo, lo que también representa ahorro en costos y poder brindar mejores precios a los usuarios.

La carga contenerizada se ha consolidado como el rubro más importante que transita por la vía acuática panameña, notándose una participación del 24.5 por ciento del tonelaje de carga total. Este aumento se debe a los nuevos servicios marítimos que provienen de Asia con destino a la Costa Este y Oeste de los Estados Unidos y que pasan a través del Canal de Panamá. El crecimiento del comercio en esta ruta ha sido superior al crecimiento del comercio mundial, registrando 19.9 millones de toneladas largas, equivalente al 51.5 por ciento de la carga total. Los volúmenes de carga han aumentado en un 28.9 por ciento, como resultado de la introducción de nuevos servicios marítimos, y de buques con mayor capacidad de carga.

RESUMEN

Nacido de los requerimientos de nuestra reciente era tecnológica, el contenedor ha permitido movilizar más carga, a menos costo, a través de una simple normalización. Decir que el contenedor es parte del vertiginoso cambio tecnológico del recién pasado siglo XX pareciera ser una exageración. Un contenedor no aparece como un invento, ni siquiera en el más amplio sentido de esa palabra. Pero el siglo que nos vio nacer tiene mucho más que inventos y tecnologías. Tan significativo como la capacidad de inventar, el desarrollo de nuestra sociedad moderna se explica como la, capacidad de organizar, normalizar, y establecer comunicación provechosa entre los distintos agentes de la producción y el comercio mundial. Y el contenedor es el resultado, en cierto modo un resultado necesario de ese progreso y así establecer miras en el sistema portuario tanto nacional como mundial.

Es así como la reestructuración institucional continua en numerosos puertos, acentuándose la función en el sector privado, sobre todo a través de empresas mixtas. Tales empresas por lo general han concentrado su actividad en el desarrollo de terminales de contenedores, También, varios otros países están creando empresas mixtas o adjudicando contratos de arrendamiento al sector privado, en el Caso de Panamá ya esta elaborando este plan un ejemplo de ello el Puerto de Balboa operado por la Panamá Port Company. Por tal motivo los puertos actúan en un entorno cada vez más competitivo, y en casi todo el mundo los círculos portuarios reconocen la importancia de la comercialización en la gestión y el desarrollo de los puertos.

La carga contenerizada representa el mayor porcentaje de comercios internacional por la facilidad de llevar grandes cantidades de contenedores en el transporte marítimo, lo que también representa ahorro en costos y poder brindar mejores precio a los usuarios.

La carga contenerizada se ha consolidado como el rubro más importante que transita por la vía acuática panameña, notándose una participación del 24.5 por ciento del tonelaje de carga total. Este aumento se debe a los nuevos servicios marítimos que provienen de Asia con destino a la Costa Este y Oeste de los Estados Unidos y que pasan a través del Canal de Panamá. El crecimiento del comercio en esta ruta ha sido superior al crecimiento del comercio mundial, registrando 19.9 millones de toneladas largas, equivalente al 51.5 por ciento de la carga total. Los volúmenes de carga han aumentado en un 28.9 por ciento, como resultado de la. Introducción de nuevos servicios marítimos, y de buques con mayor capacidad de carga.

Summary

Born out of the requirements of our recent technological era, the container has allowed the mobilizing of cargo at a lesser cost. You can say that the container is part of the vertiginous technological change of the XX century. A container does not look like an invention, not even in the amplest sense of that word.

But the century that saw us born has much more than inventions and technologies. As significant as the capacity to invent, the development of our modern society is explained by the capacity for contact and standardize in the world-wide commerce. And the container is the necessary result of that progress.

The joint ventures (Public and private) companies generally have concentrated their activity in the development of containers terminals. Several countries are creating mixed companies. In the Panama case, an example to point out is the Port of Balboa, operated by the Panama Port Company. Because of this reasons, the ports now operate in a more and more competitive surroundings.

The containerized load represents a great percentage of the international trade because of the shipping industry capacity to mobilize great amounts of containers in the marine transport. Also this represents saving in the costs to the users.

The containerized load has become very important for the Panamanian aquatic route. It is now the 24,5 percent of total tonnage load. This increase in containerized cargo has developed because the new marine services that come from Asia to the East Coast of the United States. and that happens through the Panama Canal. The growth of the commerce in this route has been superior to the growth of the commerce world-wide, registering 19,9 million long tons, equivalent to the 51,5 percent of the total load.

**CAPITULO I
GENERALIDADES**

1. ANTECEDENTES DE LA EMPRESA PANAMÁ PORTS COMPANY S.A.

Panamá Ports Company S.A., inició operaciones el 1 de marzo de 1997, bajo la gerencia del Señor Paúl R.C. Richkmers quien fungía como gerente general; administrando la concesión de los puertos Balboa y Cristóbal.

Panamá Ports Company S.A., está ubicada en Balboa, Ancón, Ave. Arnulfo Arias Madrid. Es miembro del grupo Hutchinson Port Holding (HPP) líder mundial en inversiones, desarrollo y operación portuaria con intereses en quince (15) países a través de Asia, Oriente, África, Europa y las Américas. Entre los puertos que opera están: Felixtowe, Harwicha y Thamesport en Gran Bretaña, Hong Kong, Shanghai y Yakarta en Indonesia entre otros. Tiene un cúmulo de experiencias y recursos que aseguran que su posición en Panamá sea considerada como uno de los puntos claves estratégicos del mundo.

Al operar los puertos de Balboa y Cristóbal, Panamá Port Company S.A. provee un enlace y acceso estratégico para el comercio trasatlántico y transpacífico hacia las costas Este y Oeste, con intereses en Asia, Europa y las Américas.

Entre sus metas está el de proveer la mejor calidad en todo tipo de servicios portuarios y de manejo de carga, a través de una extensa y continua

capacitación de su experimentada fuerza laboral y de la aplicación de la más avanzadas tecnologías en todas sus operaciones.

Cuenta con un sofisticado sistema tecnológico para la planificación de estiba de barcos para proveer información de carga con sus clientes además del intercambio electrónico de datos.



La terminal de contenedores del Puerto de Balboa entre sus facilidades a los clientes, ofrece 840 metros de muelle de gran calado y 16 hectáreas de patio para almacenaje de contenedores, equipado con nueve (9) grúas super Post Panamax y 24 grúas pórticas de patio.

También se ha desarrollado un programa de modernización y expansión de las instalaciones divididas en cuatro fases, que incluyen el desarrollo y modernización de los puertos con la finalidad de transformarlo en mega puertos

de clase mundial.

Después de completar todas las fases del programa de modernización en Balboa, se tendrán 1,500 metros de muelle de gran calado, 50 hectáreas de patio para el almacenaje de contenedores equipado con 12 grúas pórticas super Post Panamax y 28 grúas pórticas de patio. La capacidad anual de manejo fue de más de 1.5 millones de TEU.

En cuanto a su atención a los clientes, PPC opera los puertos de Balboa y Cristóbal veinticuatro (24) horas al día durante todo el año, manejando una gran variedad de carga que incluyen contenedores, carga general y a granel, vehículos, entre otros. Realizan operaciones de carga y descarga, durante el tiempo de espera antes de transitar el canal, permitiendo a las líneas navieras incluir a Panamá como puerto de destino para carga local o como centro de trasbordo para carga de tránsito, sin alterar el itinerario de sus barcos.

Panamá Ports Company S.A., tiene como objetivos, establecer el Puerto de Balboa como un importante eje de trasbordo a través del desarrollo de su terminal de contenedores con capacidad para naves Post-Panamax, implementar y adherirse a las normas y procedimientos que velen por el seguro y eficiente uso de recursos, al mismo tiempo que reúnan los requisitos nacionales e internacionales establecidas por Normas ISO, para crear y apoyar

una cultura corporativa que completa las normas HPH de eficiencia, trabajo en equipo, innovación, cooperación, orgullo y excelencia en el servicio.

La Misión de Panamá Ports Company es desarrollar los puertos de Balboa y Cristóbal y convertirlos en los principales ejes de trasbordo de la región.

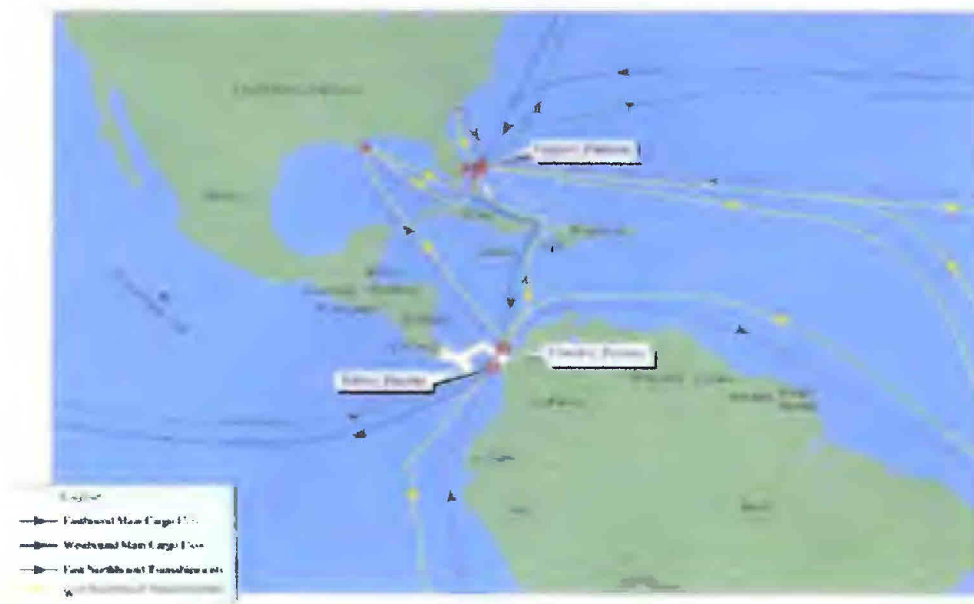
Como Vision tiene la de facilitar el comercio global y crecimiento económico mediante el desarrollo y la modernización de los puertos y servicios auxiliares, además de asistir y asesorar a organizaciones comerciales mundiales y a las autoridades de los gobiernos involucrados en asuntos de infraestructura portuaria, marítima y de transporte buscando incrementar el bienestar global de todos mediante el movimiento e intercambio de productos, gente, ideas y culturas.

La carga contenerizada tiene sus inicios con el pueblo Fenicio, alrededor del segundo milenio antes de cristo, quienes consiguieron crear una estructura comercial propia para compensar la diferencia entre sus recursos naturales y los de sus vecinos. Por su posición geográfica los fenicios era un pueblo, *“botado al mar”*.

Como comerciantes y mercaderes fueron activos y prósperos. Buscaban

rutas comerciales marítimas y transportaban de un extremo a otro del mediterráneo la materia prima y toda clase de productos manufacturados por ellos y por los pueblos de oriente. Excelentes navegantes y audaces exploradores contaban con numerosas flotas comerciales y de guerra. Estas últimas se encargaban de proteger los barcos mercantes. Eran naves de estilizadas líneas veloces y técnicas dotadas de un gran espolón de proa que actuaba como ariete y servía para abrir grandes vías de aguas y echar a pique las naves enemigas.

En el área de construcciones de naves marítimas, incidieron con el birreme, una especie de galera a la que consiguieron aumentar el número de remeros montando una hilera sobre otra. Luego construyeron naves más ágiles que hacían uso del viento.



El transporte marítimo de contenedores, a través de la historia es uno de los que más rápido se ha desarrollado y el cual representa una nueva tecnología en el manejo de la carga, fue iniciado por Malcom M. Maclean, en los años 60 con unos pocos camiones en una barcaza, dio como resultado que hoy en día tenemos un aumento drástico en la capacidad de carga contenerizada.

1.2. JUSTIFICACIÓN

El embarque es una industria compleja y las condiciones que gobiernan sus operaciones en un sector no necesariamente se aplican a otro. Panamá está creciendo de categoría en el ámbito marítimo con sus puertos en ambas costas, esto nos lleva a estudiar el tema de la carga contenerizada, y su manipulación, con el fin de llegar a los niveles de eficiencia y productividad de los puertos y logística internacional.

De ahí la importancia de realizar pronósticos con miras a entender mejor el mercado competitivo en el que se encuentra inmerso, tomando en cuenta la planeación estratégica, análisis de productos, negociaciones internacionales, oferta y demanda, entre otros.

El Canal de Panamá ha sido la puerta de este mercado tal como lo evidencian los estudios, en los que se determina que el costo de su logística

transitoria es más bajo que la opción de darle la vuelta al continente. Además, influye considerablemente sobre los patrones del comercio mundial, así como impulsar la expansión económica mundial. Panamá Ports Company, es considerado como uno de los puertos que ha logrado posesionar a nuestro país como líder en movimiento de contenedores en Latinoamérica y el Caribe, superando a puertos de Suramérica con más experiencia en la industria.

En el continente americano, PPC ocupa el cuarto lugar de importancia, no solo por el movimiento de contenedores, sino también por el grado de desarrollo tecnológico.

1.3. PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

La naturaleza de la carga determina un tratamiento particular y por ende un sistema distinto de transporte.

El embalaje trata de proteger el producto o conjunto de productos que se exporten, durante todas las operaciones de traslado, transporte y manejo; de manera que dichos productos lleguen a manos del consignatario sin que se haya deteriorado o hayan sufrido merma desde que salieron de las instalaciones en que se realizó la producción o acondicionamiento.

El análisis de estos factores y la propia naturaleza del producto deben llevar a decidir en cada caso cuál es el tipo de embalaje y el material a utilizar que resulte más adecuado. El consejo de un embalador o de una empresa especializada en la manipulación de mercaderías, puede ser importante.

1.3.1. Objetivos

1.3.1.1. General

- 1 Estudiar los procesos, procedimientos y servicios que involucra el movimiento de carga contenerizada en Panamá Ports Company – Balboa.

1.3.1.2. Específicos

1. Describir aspectos Generales acerca de Panamá Ports Company.
2. Presentar aspectos relevantes sobre el transporte de contenedores.
3. Identificar los diferentes tipos de contenedores, sus medidas y especificaciones y el área de operaciones.
4. Registrar los mayores usuarios de Panamá Ports Company.
5. Evaluar el proceso y documentación requeridos para el retiro de carga contenerizada a través del departamento encargado para tales efectos.
6. Realizar el estudio de la carga contenerizada.

1.3.2. Tipo de investigación

El tipo de investigación que se está desarrollando es descriptivo exploratoria, ya que existe instrumento para investigar pero al mismo tiempo no hay una estructura manual que lo contemple en forma cronológica, donde señale la historia, desarrollo, procedimiento y avances en el comercio de la carga contenerizada, el cual es una economía que cada día crece a pasos acelerados con las construcciones de los mega puertos de contenedores en el ámbito mundial y en Panamá es una de las principales fuentes de divisa para el país.

1.4. ESTRUCTURA DEPARTAMENTAL DE PANAMA PORTS COMPANY S.A.



Para los efectos de esta investigación la atención se centra en el departamento de operaciones.

1.4.1. Departamento de Operaciones:

Es el encargado de brindar a los clientes (líneas navieras) el servicio ofrecido. Este movimiento de carga debe ser rápido, seguro y eficiente. El movimiento de contenedores se rige bajo una serie de sistemas y subsistemas que permiten a la Terminal operar en forma ininterrumpida y eficiente. Existen cinco sistemas operacionales que son: operación a bordo, de transferencia en el muelle, en el patio de contenedores, de recepción/entrega, y de la operación de la casa de fletes. El departamento de Operaciones es el más grande de la empresa, en ambos puertos, entre operativos y administrativos, representa el 50% de la fuerza laboral de la empresa. Este se subdivide en tres secciones a saber:

1.4.2. Operaciones del Puerto de Balboa:

1.4.1. Planificación de Carga:

Sección a cargo de desarrollar, según los requerimientos de la naviera, los planos de cómo estará colocada la carga a bordo de la nave y en el patio de contenedores. Tomando en consideración aspectos como: estabilidad del barco, tipo de carga, destino de la carga, etc., se encargan de planificar su distribución para que el movimiento de la misma se de rápida y efectivamente.

Igualmente, se encarga de velar que cada unidad de carga que es manejada por la empresa, ya sea contenerizada, a granel, vehículos, etc., lleve los correspondientes documentos de embarque, sanidad, aduanas, etc., requeridos para su manejo.

1.4.2. Entrega de Carga:

Sección que se encarga de controlar la entrada y salida de carga que pasa a través de la Garita y de hacer documentación necesaria para efectuar la entrega de la carga que es retirada por sus propietarios.

1.4.3. Operaciones de Carga:

Sección que lleva a cabo el trabajo de movilizar la carga según los requerimientos. Lo conforman el personal propiamente operativo, como superintendentes, capataces, operadores de equipo, estibadores, etc. Clientes de los servicios prestados por la empresa en un momento determinado.

1.4.4. Ingeniería del Puerto de Balboa:

Departamento encargado de administrar, planificar y proveer el mantenimiento y reparación a equipo, edificaciones instalaciones, según las necesidades de la empresa y sus concesionarios. Este departamento se encuentra subdividido así: **Mecánica:** sección encargada del mantenimiento y

reparación de partes mecánicas de grúas, equipo rodante y plantas eléctricas. **Electromecánica:** sección encargada de partes electromecánicas de grúas, equipo rodante y plantas eléctricas. **Mantenimiento de Edificaciones:** sección encargada del mantenimiento y reparación civil de las edificaciones y alrededores comprendidos dentro de las instalaciones de la empresa.

1.4.5. Proyectos:

A cargo de la administración del proyecto de ampliación del Puerto de Balboa y otros contratos para proyectos civiles de construcción y reparación dentro de los recintos portuarios. A cargo de control de presupuestos, inspección de obras y administración de la relación con contratistas.

1.4.6. Gerencia Administrativa y Comercial:

A cargo de la creación y puesta en marcha de estrategias de mercadeo, relaciones públicas y servicio al cliente, que permitan el fortalecimiento de las relaciones con clientes ya establecidas y la apertura de nuevas oportunidades de negocio.

Está dividido en cinco secciones:

- **Seguridad Portuaria:** se encarga de coordinar la vigilancia dentro del recinto portuario a fin de velar por la seguridad física de las instalaciones de la empresa y sus concesionarios.

- **Concesiones:** A cargo de celebrar y administrar contratos, ya sea de alquiler y/o servicios para la administración, desarrollo o utilización de las áreas, edificios u otras facilidades dentro de los recintos portuarios obteniendo a cambio un beneficio económico para la empresa.

- **Recursos Humanos:** Se enfoca en el desarrollo de procedimientos y políticas de acción que buscan la incorporación, capacitación, de empleados que conformen un recurso humano actualizado, innovador, identificado con la cultura corporativa, motivado y abierto. Se encarga de administrar el personal operativo de forma tal que se suministren la cantidad necesaria de cuadrillas para el desenvolvimiento de las operaciones, según el tipo de carga y tamaño de la embarcación.

- **Capacitación:** Se encarga de coordinar y/o brindar al personal de la empresa el entrenamiento necesario para desarrollarse en su posición, de acuerdo a las necesidades de la empresa y la introducción de nuevas tecnologías y procedimientos.
- **Planillas:** Encargados del procesamiento del pago a los empleados bisemanalmente, ordenes de descuento y confección de cartas de trabajo y bonos de productividad.

1.5. LA INDUSTRIA DE CARGA CONTENERIZADA

1.5.1. Contenedorización:

Este fenómeno, que homogeneizó la carga general, fue el responsable principal, junto con los avances de la informática y las telecomunicaciones, de todos los cambios que posteriormente siguieron en el transporte marítimo y también en los demás modos de transporte. En efecto, con la utilización del contenedor se pudo reducir sustancialmente el tiempo de manipulación de la carga en los puertos que antiguamente ocupaba aproximadamente los dos tercios del tiempo total del trayecto marítimo.



Aparecieron nuevos conceptos y cambios profundos en la cadena de transporte, como a utilización del transporte Multimodal entre los países desarrollados, la creación de centros de manipulación de contenedores, la concentración de operaciones en puertos estratégicamente ubicados como verdaderos centros de distribución, los puertos secos, la distribución “justo a tiempo”, y el servicio “puerta a puerta”, entre otros.

En 17 años, el movimiento de contenedores en todo el mundo aumentó 125 millones de TEU (de aproximadamente 39 millones de TEU en 1980, a 164 millones de TEU en 1997)

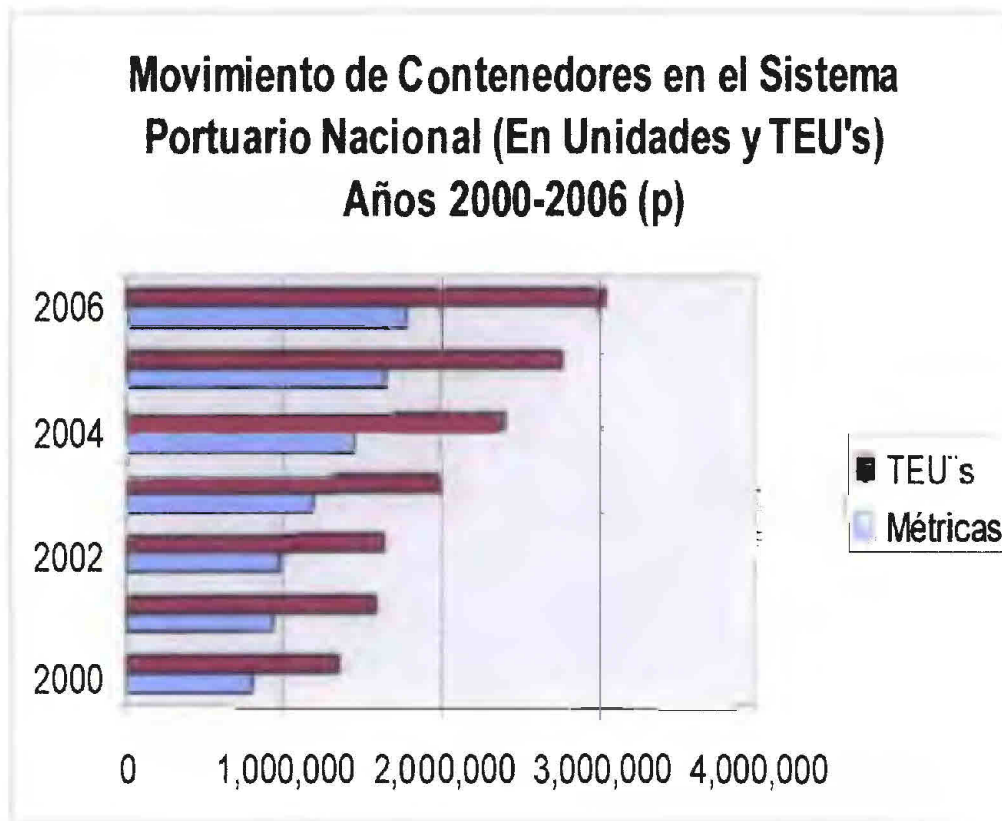
En Panamá el movimiento de contenedores en la Autoridad Marítima Nacional durante los años 2000 – 2006 fue el siguiente:

En Panamá el movimiento de contenedores en la Autoridad Marítima Nacional durante los años 1997 – 2006 fue el siguiente:

**Movimiento de Contenedores en el Sistema Portuario Nacional
(en unidades y TEU's)
Años 2000 – 2006 (p)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Métricas	808,395	941,789	984,051	1196600	1451572	1654918	1782336
TEU's	1359798	1591472	1642315	1991659	2413161	2774569	3046553

Fuente: Departamento de Estadística Generales de la Autoridad Marítima de Panamá



de los contenedores lo que ha significado la construcción de navíos especializados denominados buques porta contenedores (Container Carriers)

De acuerdo con el Convenio de Contenedores de 1972, un contenedor es un elemento auxiliar de transporte, de carácter permanente, concebido para facilitar el transporte de mercancías sin ruptura de carga por uno o varios medios de transporte, ideado de forma que resulte fácil de cargar o descargar.

En la práctica, un contenedor es un gran cajón de dimensiones normalizadas, que por ello simplifica enormemente las operaciones de carga, descarga y trasbordo, disminuyendo los robos y dando una mejor protección a la mercancía.

1.5.3. El terminal de Contenedores

Este realiza trabajos de carga, descarga, almacenaje en patio de contenedores, facilidades de conexiones eléctricas para refrigerados, entre otros servicios conexos. Además, servicios de estiba, desestiba y almacenamiento de los contenedores en los patios, entre otros.

El buque de contenedores es cargado y descargado, por una grúa la cual se encuentra en la marginal del muelle, a ésta se le denomina

El buque de contenedores es cargado y descargado, por una grúa la cual se encuentra en la marginal del muelle, a ésta se le denomina grúa pórtica. Ella toma el contenedor desde el barco y lo coloca en el chasis transportador, el contenedor es trasportado por una mula al área de almacenamiento donde se apilan uno sobre otro.

La logística del manejo de contenedores es complicada para ello se utilizan medios de manipulación, tanto para la carga como descarga de los contenedores.



Panama Ports Company (Balboa)



1.5.3.1. Grúas


Para ello se utiliza una variedad amplia de grúas, entre las que se mencionan a continuación:





- 1 Grúa de caballete a bordo del barco.
- 2 Grúa de caballete en la orilla del muelle.
- 3 Pertrechos convencionales de carga a granel.

1.5.3.2. Maquinarias

De igual forma se utiliza una maquinaria especial para la movilización de los contenedores en el patio, entre las cuales se encuentran:

- 1 Cargador de apilamiento.
- 2 Chasis para llevar los contenedores.
- 3 Muñequera con ruedas.



FACILITIES		Total
	Total Area (hectares)	182
	Container Berths	3
	General Cargo Berths	3
	Total Berth Length (m)	1,886
	Depth Alongside (m)	16
	Container Quay Cranes	9
	Rubber Tyred Gantry Cranes	23
	Reachstackers	3

adecuado control en el manejo de los contenedores. De la organización y eficiente ejecución de estos controles depende el éxito del proceso de carga y descarga de un buque de contenedores.

Por la complejidad de las operaciones, se necesita una base de datos, con tecnología de punta, la cual debe ser operada por expertos en la materia procesando la información y aplicándola con objetividad. Adicionalmente, a los datos recabados en la terminal, también se obtienen datos vía satélite, ofreciendo comunicación a los operadores, esta información es recibida directamente de los barcos, utilizando una terminal de computadoras interactivas, un teléfono y un número de usuario.

La base de datos ofrece información relacionada a resultados, mapas, listas de contenedores para cargar y descargar. Estas operaciones ofrecen a los supervisores la documentación expresa, con la siguiente información:

- 1 Peso, dimensiones, estabilidad del buque.
- 2 Cantidad y peso de los contenedores, por atraque, eslora y destino.
- 3 Listado de los contenedores en la cubierta,

localización, identificación, ubicación exacta en la cubierta.

- 4 Carga selectiva del contenedor con su peso para cada posición disponible.
- 5 Instrucciones en secuencia de carga y descarga con la identificación, localización en el puerto o en el barco.

La base de datos de contenedores del muelle utilizado para la carga y descarga, se tiene que actualizar constantemente.

1.5.3.4. Promedio de Carga:

El promedio de carga es el tiempo requerido para mover un contenedor desde la bodega hacia un vehículo, liberarlo en el buque portacontenedores y retornar para repetir la operación. La velocidad máxima del equipo utilizado, es un factor importante. El tiempo de atadura y desatadura de los contenedores debe ser añadido al total del tiempo de carga de los contenedores. Para obtener el ciclo donde un contenedor será descargado y un contenedor intacto cargado a bordo en el mismo ciclo, es necesario descargar el contenedor de la cubierta, mover la cubierta de escotillón y descargar todos los

contenedores de una pila debajo de la cubierta.

1.5.3.5. Sistema de atadura del contenedor

Para solucionar algunos inconvenientes y problemas de seguridad de los contenedores se ha adoptado un sistema de guía de celdas en los barcos de contenedores. Este sistema evita tener que subir a cada celda antes de cargar o descargar, simplificando la accesibilidad a las cubiertas de los escotillones.

Un sistema de atadura ensamblado está compuesto por:

- 1 Gancho a alguna atadura conveniente al molde del contenedor.
- 2 Barra sólida o cable largo.
- 3 Estructura base.
- 4 Grilletes para conectar los ganchos de atadura a la cubierta.

Este sistema requiere que la primera fila de los contenedores en la cubierta sea cargada y que estando aprisionados no se muevan de sus bases por las cubiertas del escotillón.

Después que una capa de contenedores sea descargada, se pone encima una armadura, cubriendo la primera hilera. Esta armadura tiene calza para posicionar los contenedores. Después de colocar la segunda armadura en la segunda fila se

coloca todo nuevamente repitiendo el proceso, al llegar a la tercera fila los contenedores son asegurados con candados especiales a sus bases.

1.5.4. Reglas para el uso de contenedores

Desde principios de los años 60 la norma de calidad ISO (International Standard Organization) se encargó de la normalización de medidas y terminología de los contenedores. Estableció las reglas sobre la marcación, las inscripciones y las chapas que debe llevar en la puerta cada contenedor de acuerdo a su dedicación.

Posteriormente alrededor de 1995; la norma ISO6346 adopta una nueva disposición a través de la introducción en el uso de una letra y una cifra para la descripción del contenedor, también se eliminó la obligatoriedad de varios datos.

Antes de 1995, regía la norma de que el tamaño, se identificaba con cuatro caracteres, todos los contenedores utilizados para el transporte de mercancías, debían contar con todas las especificaciones de peso, medidas de largo, ancho y alto, así como las marcas y números colocados en su forro, de fácil visibilidad y lectura; de acuerdo a las reglas del Código ISO (Internacional Standard Organization) para contenedores.

Posteriormente la Norma ISO 6343 de 1995 adopta y publica para que se incorporen a la nueva norma; donde se requiere de menos datos obligatorios y que se considera más sencilla y clara la identificación del tipo del contenedor. Con la nueva reglamentación, las marcas de identificación obligatorias solamente llevan:

- 1 Código del propietario e identificador de categoría.
- 2 Número de serie y cifra autocontrolante.
- 3 Código de dimensiones y código de tipo.
- 4 La masa bruta máxima.
- 5 Tara.
- 6 Advertencia peligro eléctrico.
- 7 Advertencia, si la altura es mayor a 2.6 m.

Algunas de las codificaciones que presenta un contenedor para describir tipo y altura son:

- 1 Contenedores para uso general, sin vinculación se codifica con la letra **G**
- 2 Para uso General, con ventilación, se codifican con la letra **V**
- 3 Para productos sólidos a granel, se codifica con la letra **B**
- 4 Contenedores especializados, se codifica con la letra **S**
- 5 De características térmicas, se codifica con la letra **R**
- 6 De características térmicas refrigerados y/ o calentados con

- equipo móvil, se codifica con la letra **H**
- 7 Contenedores isotérmicos (transmisión térmica)**H**.
- 8 Techo abierto, se codifica con la letra **U**.
- 9 Tipo Plataforma, se codifica con la letra **P**
- 10 Tanque, se codifica con la letra **T**.

Todos los contenedores deben estar registrados en la B.I.C.; (Bureau International du Container), del París, que otorga el código del propietario e identificador de categoría y los números de serie con su correspondiente número de autocontrol.

Este sistema de control está incorporado en todos los sistemas de cómputo de las terminales portuarias y todos los lugares donde habitualmente se deben ingresar los datos de los contenedores.

En el caso particular de contenedores refrigerados con sistema de conservación de frío o calor y termostato. Deben ir conectados en el buque y en la Terminal, incluso en el camión si fuere posible. El uso de estos contenedores para transportar cargas bajo temperatura controlada (positiva o negativa) está en constante aumento en el mundo. Pues, todos los contenedores térmicos tienen revestimiento aislante interior, que retarda la transferencia termal entre el interior y el

exterior.

1.5.4.1. Tamaño, tipos de contenedores y medidas de los contenedores

Las dimensiones que caracterizan a un contenedor son altura, ancho y longitud, medidas paralelamente, a cada uno de sus ejes.

El tipo de contenedor de mayor uso en el comercio internacional, es el contenedor de carga seca de 20pies (TEU). La tara de este contenedor es aproximadamente de 1.9 toneladas, su carga útil oscila alrededor de 18 tons, su volumen de carga oscila alrededor de 32m^3 , por norma solo se carga hasta unas 14 tons.

Más del 80% de estos contenedores son utilizados en todo el mundo, obviando las reglas ISO se están utilizando contenedores de mayor tonelaje con capacidades de 27 a 30 toneladas.

Según datos suministrados por un funcionario de supervisión de contenedores en segundo lugar están los de 40pies (TEU). Su tara es de 3.4 toneladas y carga útil de 26 tons. Posee una

capacidad volumétrica de 65m³, es utilizado en un 30 % en el transporte marítimo mundial.

1.5.4.1.1. Tipos de contenedores:

SD: Estándar “carga seca” común, son aquellos cerrados herméticamente y sin refrigeración o ventilación. Las medidas externas para este tipo de contenedores son:

- Contenedores de 20pies (6.05m).
- Contenedores de 40pies (12.2m).
- Contenedores de 45pies.
- Contenedores de 48pies.
- Contenedores de 53pies.

Por otra parte las medidas internas del contenedor estándar son:

- 1 **Largo Interno (L): De 5.86m a 5.93m** (contenedor de 20pies). De 12.00m a 12.08m (contenedor de 40pies).
- 2 **Ancho Interno (W): De 2.33m a 2.38m** (contenedor de 20pies). De 2.33m a 2.38m (contenedor de

40pies).

- 3 **Altura Interna (H):** De 2.32m a 2.40m Contenedor de 8' 6") De 2.66m a 2.69m (contenedor de 9' 6").

Con relación al peso, según la norma ISO (menos la tara) es:

- 1 Antes de 1985: 20pies 20.320Kg.
"reforzados" 24.000Kg.
- 2 Después de 1985: 20pies 24.000Kg
Contenedores de 40pies: 30.480Kg.,
"reforzados" 35.000 Kg.

RF: Frigoríficos: Las medidas externas de un contenedor frigorífico de 20'x8'x8' son:

- 1 Largo 5.65m por Ancho 2.24m por Alto 2.12m.
- 2 Puertas: Ancho 2.24m por Alto: 2.06m.
- 3 Interior: 26m³ y 27m³.
- 4 Carga máxima Tara: 2.500Kg a 2.400Kg (antiguos), 2.900Kg

(nuevos.).

- 5 Pesos por carga de 20' x 8' x 8:
Antes de 1958: De 17.800 a 17.00Kg.
De 21.100 a 21.000Kg.

Las medidas para el contenedor frigorífico de 8'x 6' son:

- 1 Altura: L_ 5.77m x W_ 2.30m x H_ 2.28m.
- 2 Volumen: 30.25m³.
- 3 Tara: **2.620 / 2.670 Kg.**
- 4 Máxima Carga: 21.330 / 21.380Kg.

Estos contenedores frigoríficos se subdividen en dos clases a saber:

1. Contenedores Aislados: los que no tienen equipo propio de refrigeración. Son pocos y se usan en trayectos cortos donde se pueden mantener las temperaturas bajas con hielo seco. No tienen ningún elemento mecánico y no requieren conexión eléctrica. Dentro de esta categoría también están los ***Aislados de construcción especial*** estos portan al frente

dos aberturas circulares parecidas a los “ojos de un buey” de un buque. A este sistema se le denominan port-hole- system. Los *Integrales* son refrigerados mediante un equipo propio. Son más delicados y más caros en su mantenimiento pero; como contrapartida, son más flexibles, en su utilización, ya que requieren sólo de una adecuada conexión a la corriente eléctrica.

Medidas Internas: 20' x 8' x 8' 6":

Largo: 5.47 m. Ancho: 2.25 m. Alto: 2.26 m.

Volumen: 27.85 m³. Peso Bruto: 24.000 Kg.

40' x 8' x 8' 6": Largo: 11.55 m. Ancho: 2.25 m.

Alto: 2.23 m. Volumen: 58.25 m³.

40' X 8' x 9' 6" Largo: 11,651 n, Ancho: 2.29

m. Alto: 2.60 m. Puertas: 2.28 mm x 2.54 mm alto.

Máxima Carga: 20' x 8' x 8' 6":

Tara: 3.400 Kg. Antes de 1985: 16.500 a 17.500

Kg. Después: 20.600 Kg.

40' x 8' x 9' 6"; Tara: 5.230 Kg.

Máximo peso bruto: 30.480 Kg.

Carga Máxima: 25.980 Kg.

40' x 8' x 9' 6": Tara: 4.780 Kg.

Peso de carga: 30.020 Kg.

Máximo Peso bruto: 34.800 Kg.

2. Contenedores frigoríficos de Atmósfera

Controlada son aquellos contenedores refrigerados con equipos sofisticados o mejor conocidos como "contenedores de atmósfera", que no solamente regulan la temperatura, sino también la humedad relativa dentro del contenedor y el contenido de los gases afectan la maduración y la respiración de los productos. Los gases, cuya concentración se controla, regula principalmente el oxígeno, dióxido de carbono y el etileno. La tara es mayor, pero los productos que requieren de estos cuidados son relativamente livianos.

Con el uso de estos contenedores de atmósfera controlada se ha hecho posible el transporte marítimo de productos que antes

solo se podían enviar por avión.

Entre las fuentes de energía portátiles de los contenedores enunciados en la parte anterior tenemos:

- 1 Equipos móviles: Denominados Chip-on units, se utilizan para el tránsito terrestre, o durante la espera en “playas”, donde no hay conexiones para corriente eléctrica, se finan en los equipos de los contenedores.
- 2 Equipo frigorífico: Produce la temperatura requerida e inyecta el aire (o gas) frío dentro del contenedor aislado.
- 3 Generador-set (gen-set): Generador con motor disel, que se puede colocar en los esquineros de un contenedor integral, para producir electricidad.
- 4 Powerpack (gen-pack): Generador dentro de una estructura de un contenedor de 20 pies con capacidad para alimentar 40 contenedores al

mismo tiempo (625 KVA).

OT: Techo abierto/ De lona: puede sobresalir la mercancía, pero en ese caso, se pagan suplementos en función de cuánta carga haya dejado de cargarse por exceso.

FR: Base con pasantes: Carecen también de paredes laterales e incluso, según casos, de paredes delanteras y posteriores. Sus medidas son de 20 o 40ft., se utilizan para cargas de mayores dimensiones en longitud que no se pueden cargar por la puerta del contenedor. Así, como también; para cargas atípicas, de hecho pagan suplementos de la misma manera que los techos abiertos.

Entre otros tipos de contenedores tenemos:

Mini- Bula: Son de construcción especial para gráneles y carga general.

Liner-bags: Carga granel en contenedores Standard, adaptando plásticos y otro material.

Sea bula-poweliner y otros: Contenedores adecuados para el transporte de gráneles secos. Flexi-Taks: Tanques de material sintéticos que se pueden inflar para el transporte de líquidos en contenedores Standard. Para jugos y frutas.

Tak-Containers: Después de los contenedores térmicos, éste es el tipo de contenedor especial de más expansión en los últimos años.

1.5.5. Cantidades de mercaderías (cargas):

Para tener un aproximado de lo que se puede cargar dentro de un contenedor se deberán separar las clases de cargas de acuerdo a:

- 1 **Mercadería de Peso:** Dentro de ésta categoría se encuentran aquellas mercancías demasiado pesadas. Por lo tanto, se consideran dentro de este grupo las que llenan el contenedor justo a su máximo peso admisible. Ejemplo de estas:
 - Atados: cueros
 - Bidones: aceitunas, miel, caldo concentrado, jugos de frutas, entre otros.
 - Cajones: repuestos para autos.
- 2 **Mercancías de Volumen:** Por lo general, éstas llenan

totalmente el contenedor, sin llegar al peso máximo. Para calcular cuanta carga de volumen cabe dentro de un contenedor, se deberá conocer la medida exacta de los bultos y del contenedor; información conocida por el armador.

1.5.6. Ventajas en el uso de Contenedores

- 1 La estandarización de tamaños de contenedores, permiten los transbordos en todos los puertos del mundo a bordo de casi cualquier buque de contenedores y permite operaciones portuarias más eficientes y rápidas, lo cual reduce los tiempos de tránsito.
- 2 Los contenedores modernos han sido diseñados para ofrecer un mayor nivel de seguridad. Los marcos de las puertas están diseñados para evitar que las puertas puedan ser quitadas si se remueven las bisagras. Adicionalmente, ahora se colocan portamarchamos adicionales que evitan la rotación de las barras de apertura de las puertas, lo cual resulta en un elemento de seguridad agregado.
- 3 El uso del contenedor requiere el uso de un chasis o plataforma el cual es dejado en el país de origen. Esto reduce el peso total del vehículo a bordo de los buques y por lo tanto mejora el rendimiento de los buques, permitiéndoles llevar más carga y

menos tara.

- 4 Dada la construcción de los contenedores y su gran rigidez y materiales resistentes, ofrecen una mayor protección a la carga en cualquier situación. Otros medios de transporte sacrifican la resistencia a cambio de una menor tara.

1.5.7. Mercancías en Tránsito:

El movimiento de contenedores en los puertos conlleva una actividad muy dinámica que involucra a navieras, distintas dependencias del Gobierno, recurso humano, maquinaria, herramientas y un sin número de actividades transparentes para la mayoría de las personas, pero hace posible que nuestros puertos se acerquen cada día más a la excelencia y conviertan a Panamá en centro puerto de trasbordo más grande de Latinoamérica.

Los Contenedores que llegan al país para seguir al extranjero, con documentos de embarque que indiquen que están consignadas a personas no residentes en la República, al igual que a personas residentes en la República, con documentos de embarques que indiquen que han de ser remitidas al exterior inmediatamente después de haber llegado.

La persona que haya de recibir los contenedores y efectuar su reembarque, solicitará permiso a la respectiva aduana para efectuarlo, acompañado de los documentos que acrediten que los contenedores han llegado de tránsito. Dicho contenedores se mantendrán en custodia oficial de aduana hasta que sea movilizada con los procedimientos respectivos tanto de la entidad portuaria (movilización) como los organismos de seguridad y trayectoria de la documentación requerida por parte de la República de Panamá, no sin antes recibir los tratamientos de salubridad, seguridad y manejo portuarios hasta ser llevado al barco rumbo al destino final si lo fuere.

Este tipo de actividad también involucra el cruce de contenedores de barco y no conlleva impuestos, excepto las tasas y derechos que se causen de conformidad con el Código Fiscal vigente, las cuales deberán presentar fianza por la cuantía que determine los reglamentos, con el objeto de garantizar su reembarque.

CAPITULO II
EL PUERTO DE BALBOA Y SU IMPORTANCIA PARA LOS
DIVERSOS TIPOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

transporte tiene fundamento en las leyes y regulaciones de la actividad.

La base de la existencia del transporte marítimo es la carga. El 75% de las exportaciones mundiales son vía marítima.

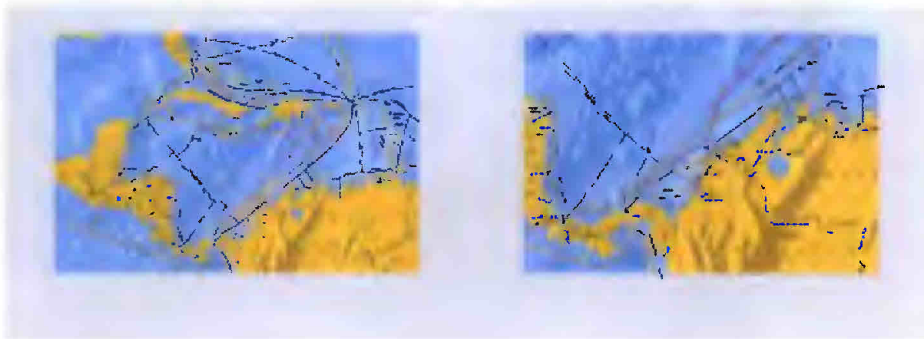
El Puerto Terminal de Balboa está localizado en la entrada Sur del Canal de Panamá, en la costa del litoral Pacífico, entre las coordenadas de 8 grados 57 minutos de latitud norte y 79 grados, 34 minutos de longitud oeste. Dista de la ciudad de Panamá, a 4 kilómetros del Aeropuerto Internacional de Tocumen, unos 30 kilómetros y lo separa de los puertos terminales localizados en la costa del litoral del Océano Atlántico. Se comunica con los puertos de Cristóbal, Manzanillo International Terminal, Colón Container Terminal, Colon Port Terminal y otros incluyendo Bahía Las Minas, en la costa del Atlántico a través de carreteras, aeropuertos y ferrocarril. Esto permite el intercambio de entre ambas costas separadas por unos 15 minutos por avión, hora y media por tierra, y comunica al Pacífico con el Caribe por vía ferrocarril.



Puerto de Balboa dentro del esquema que conforma el Sistema Portuario Nacional, como un Puerto de "Comercio Exterior" por sus relaciones comerciales con el mundo marítimo y por estar ligado a los submercados en los siguientes aspectos:

- a) La carga que se origina "en" y cuyo destino es "la propia República de Panamá".
- b) La carga de importación y reexportación de la Zona Libre de Colón.
- c) En años anteriores por el flujo de carga; la carga del área canalera, que ha ido disminuyendo.
- d) El movimiento de la carga contenerizada y el propio movimiento de los contenedores vacíos.
- e) Por su actual política de desarrollo portuario hacia un Centro Internacional de Traslado.
- f) Al momento por el interés de empresas privadas, en el rango de consorcios, de nacionalidades diferentes unos, para captar y desarrollar el mercado del área centroamericana y del pacífico.

El Puerto de Balboa está identificado como un "Puerto Seguro" por prestar tradicionalmente la operación portuaria las veinticuatro horas del día, todo el año. Su influencia en el transporte es obvia porque ha funcionado desde sus inicios en el transporte marítimo con eficiencia.



La República de Panamá se convirtió durante la época Colonial en un importante epicentro de transferencia entre los océanos Atlántico y Pacífico, como de las tierras al norte y Sur de América. Los puertos terminales en ambas costas, aún en su estado deficiente sirvieron de apoyo al desarrollo evolutivo de la época; luego con la construcción del ferrocarril y más tarde con la construcción del Canal Interoceánico fueron estructuradas de acceso y salidas importantes dentro del sistema de comunicación interoceánica.

El Puerto de Balboa fue inaugurado oficialmente el 1ero. de enero de 1901, para entonces era el único puerto entre Salina Cruz México y el Cayao, Perú con capacidad para atender mes de alto calado al mismo tiempo fue creado para abastecer de materiales y elemento humano a la obra del Canal Interoceánico, y la propia empresa de esta construcción industrial generó en los puertos un desarrollo industrial en sus actividades. Por ello, originalmente fue concebido como un puerto industrial y ha seguido con esta orientación en cierto orden.

El mismo es terminado de concebir desde un punto de vista estratégico militar y ubicado dentro de áreas restringidas a la población civil, en obediencia a intereses militares y al abastecimiento de la entonces Zona del Canal. Actualmente, el Puerto tiene todas las funciones de un Puerto dedicado al Comercio, iniciando su auge de desarrollo comercial al instituirse la Zona Libre en Colón; sin embargo, la infraestructura del Puerto no obedece la práctica, o sea, no está acorde con la política comercial desarrollada por parte de la Autoridad Marítima Nacional (APN), y el comercio marítimo internacional, que han incrementado sus relaciones comerciales en los puertos terminales de Balboa y principalmente en Cristóbal.

Antes de la creación de la Autoridad Portuaria Nacional, los puertos de Balboa y Cristóbal eran regidos por la administración norteamericana en iguales términos que al Canal; posteriormente, los Puertos dados en concesión fueron supervisados administrativamente por el Ministerio de Comercio e Industria, y le correspondía al Ministerio de Obras Públicas el mantenimiento y mejoras de éstos. Los ingresos provenientes de los servicios portuarios se efectuaban a través del Ministerio de Hacienda y Tesoro.

En 1979, los Puertos de Balboa y Cristóbal son entregados a la República de Panamá; también se recibió el Ferrocarril de Panamá y el Astillero de Balboa, como consecuencia de la entrada en vigencia de los Tratados Torrijos-Carter.

Con la creación de la Autoridad Portuaria Nacional (APN) por legislación del Gobierno de la República, mediante Ley 42 del 2 de mayo de 1974, con rango de institución autónoma del Estado, para hacerse cargo de la administración y desarrollo del Sistema Portuario Nacional; con el ejercicio de las concesiones de los puertos, como la orientación y asesoría de organismos internacionales - la UNTACA, la República de Panamá se preparó a recibir los puertos, de orden primarios de comercio extranjero - Balboa y Cristóbal -. Incrementando las actividades portuarias del Sistema Nacional de Puertos, con esta responsabilidad, la Autoridad Portuaria Nacional creció rápidamente, de 300 empleados superó en más de 3,000 la fuerza laboral, influyendo en la administración, captación del personal y las relaciones marítimas - comerciales internacionales.

Con la privatización de este puerto se iniciaron los trabajos de reacondicionamiento para cumplir los fines correspondientes.

2.2. Organización Operativa

La administración del Puerto es responsable de la planeación, coordinación, supervisión y control de sus actividades.

En los últimos años ha existido mayor concienciación para tratar los aspectos de las actividades en los diferentes departamentos, con la

coordinación del administrador. La capacitación ha sido un factor fundamental en elevar la responsabilidad y autoestima de los obreros, con mayores rendimientos laborales, atención en la seguridad industrial, en la seguridad portuaria, la prevención contra la contaminación a pesar de la insuficiencia de equipo; estas actividades se combinan con la Comisión del Canal de Panamá con respecto al material absorbente usado para recoger sustancias contaminantes por derrames y otros accidentes.

El control de la Aduana es fortalecido con la nueva oficina de cuarentena instalada por el Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA). Sin embargo, esta organización del puerto ha quedado a discreción de la Hutchison Internacional Terminal (HIT), compañía que se ganó la concesión de los puertos de Balboa y Cristóbal. La Autoridad Marítima de Panamá, regula el funcionamiento y el fiel cumplimiento de lo acordado sobre el desarrollo de los puertos.

2.3. Crecimiento de la Flota Mundial por tipo de buque:

El crecimiento de la flota mundial por tipo de buques, refiriéndose a buques solo de carga; reflejaron un aumento desde 1993 a 1997 en un 15% a un 25% respectivamente, obteniendo un descenso porcentual en 1999 del 1255, la recuperación de la flota se da en 2004, con un súbito aumento de 30%, mientras que la flota de buques de Carga General no varió mucho en 1999 con un 5.5%

de crecimiento y en el 2004 solo un 2%, mas bien disminuyó en 0.3%, obteniéndose un decrecimiento.

Los buques Tanqueros superaron a los Graneleros Sólidos, ya que para el 2003, los Tanqueros representaban el 20% y los graneleros solo el 10%, observándose que en el 2004 los Tanqueros obtienen el 22.5%, y los Graneleros solo un 15%, la diferencia porcentual del servicio de estos dos tipos de buques es de 7.5%.

Mensualmente la cantidad de TEUS aumento, en diciembre del 2003 e indicó una recuperación; esto se llevó a cabo entre 2002/2003m en los puertos de Asia mayoritariamente y sus subsidiarias en puertos de Europa y la Costa del Pacífico de América. Asia genera el gran volumen de carga contenerizada del negocio mundial y determina la utilización de los buques contenedores. Los buques de línea regular en la industria marítima y los beneficios de los puertos, además del gran crecimiento de la economía de China, contribuyeron en el fortalecimiento positivo de la contenerización.

En contraste al pronóstico sobre el desarrollo económico y la demanda sobre el negocio mundial para los contenedores, en el año 2002 el aumento fue rápido. Los fletamentos de buques contenedorizados, registraron un alto nivel, en febrero del 2004. Como resultado de este mercado positivo desarrollado e impulsado por una relativa recesión sobre los bajos precios en las

construcciones nuevas durante el año 2003, las ordenes para buques contenerizados, totalizó unas 500 unidades, con más de 2 millones de TEU'S, siendo así el volumen mas alto registrado.

2.4. Facilidades del Puerto.

El Puerto de Balboa cuenta con varios sitios de atraque para brindar un mejor servicio a sus clientes. Detrás de los muelles 15 y 16 se construyó un patio de contenedores de 6,124 metros cuadrados que permite almacenar aproximadamente, una capacidad anual de 504 TEU en pilas de tres contenedores y una capacidad instantánea de 455 TEU. .

En el muelle 14, se realizan operaciones de manejo de carga a granel. Cuenta con 236 metros de extensión utilizable, dos sitios de atraque (A-B) y garantiza un calado máximo de nueve metros. Este muelle puede utilizarse para las actividades de Suministro de Petróleo y químicos, y tiene un gran potencial para el manejo de contenedores. Razón podrá manejar alrededor de 600,000 TUS.

Por otra parte el Muelle tiene 122 metros de largo y es usado exclusivamente por lanchas de la Comisión del Canal de Panamá, y en el muelle 20: Se proyecta su transformación en un moderno terminal para carga contenerizada.

Además se destacan, los muelles para naves de carga general, equipos para la manipulación de contenedores con y sin refrigeración, para carga de naves oceánicas, naves costeras y canales navegables.

El Puerto de Balboa está satisfactoriamente acondicionado para recibir barcos de carga general, petroleros, de cabotaje (Taboga) y atuneros.

La firma de los Tratados Torrijos - Carter, el día 7 de septiembre de 1977, representó para Panamá, la posibilidad de impulsar y consolidar sus derechos soberanos, así como el obtener los beneficios potenciales de su posición geográfica.

El 1º de octubre de 1979 el gobierno de Estados Unidos, revierte el Puerto Balboa a la República de Panamá y es, a partir de ese momento, cuando la Autoridad Portuaria Nacional como entidad rectora de las actividades portuarias, asume las nuevas responsabilidades que demandan la adecuación de su estructura interna, cumpliendo con su papel y garantizando la obtención de beneficios.

Es importante señalar en este caso, que:

"A través del sistema portuario, la Autoridad Portuaria Nacional logra canalizar, con el Puerto de Balboa, aquella

porción del comercio exterior que era un 38%, la cual manejaba la antigua Compañía del Canal de Panamá".¹

La reversión del Puerto de Balboa, aparte de poner en manos panameñas el manejo de una importante porción de nuestro comercio exterior, implicó la obtención de ingresos marginales para la economía del país, pues dichos ingresos se consideraban como parte integrante de los recursos generados por las operaciones del Canal de Panamá, que pasaban exclusivamente al gobierno de los Estados Unidos.

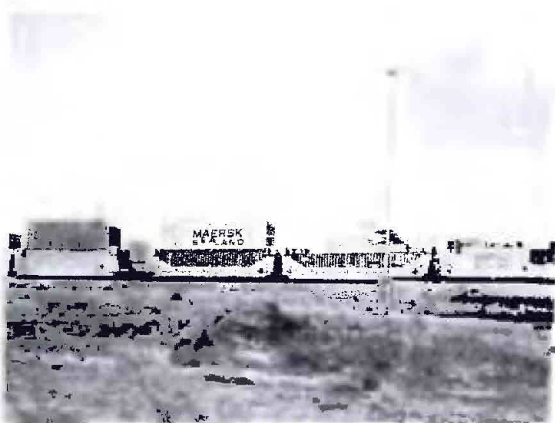
El traspaso del Puerto de Balboa a Panamá significó para la Autoridad Marítima de Panamá, el perfeccionamiento de su Sistema operativo y administrativo, porque la magnitud de las operaciones de naves y de cargas se proyectaba más allá de lo que demandaba el tráfico tradicional. Esta situación de perfeccionamiento fue necesaria, porque el Puerto de Balboa adquiriría una nueva dimensión; pasando de operaciones de apoyo militar de bases norteamericanas a operaciones de carácter comercial.

En la medida en que se incrementó el transporte de mercancías por la vía marítima causado por el aumento de las relaciones comerciales entre los países de América Latina y los países industrializados, también: **"se dio una mayor**

¹ AUTORIDAD MARITIMA DE PANAM. Documento: Origen y evolución de la A.M.N. Panamá, República de Panamá. 1998 Pág. 42

utilización de la vía canalera que favoreció el atraque de naves y el movimiento de carga en el Puerto de Balboa".²

En la década de los noventa se da un crecimiento sostenido en el movimiento de carga de este puerto que en 1991 asciende a la suma de 328,400 toneladas métricas, lo que representa "un crecimiento de 108.6% con respecto a 1990 y un 44.2 con respecto a 1983. El volumen de carga que movió el puerto en 1994 se distribuye en 60% en carga a granel, 30.5% contenerizada y 9.5% en carga general. El 95% de la carga que se mueve en el puerto de Balboa es de trasbordo y sólo el 5% es de carácter local. Sin embargo en el 2004, se movió 467 movimientos TEU. El movimiento de contenedores con carga hacia los Estados Unidos, el Caribe y el Sur de América Latina, alcanzó 2 millones 300 mil contenedores (Dpto.Planificación 2005).



² *Ibidem*. Página

2.5. Generalidades de la Concesión

En esta área de la privatización del Puerto de Balboa es importante señalar los siguientes aspectos. Los terrenos otorgados a la Compañía Panamá Ports Company (Hutchison) en el Puerto de Balboa, incluyen únicamente, terrenos que estaban desde 1984 debidamente registrados por medio de la Resolución de Gabinete N°.358 del 22 de agosto de 1984, como pertenecientes al recinto portuario de Balboa.

El área total terrestre del recinto portuario de Balboa es de 109 hectáreas más 6,452 metros, porque no se dieron en concesión, 52 hectáreas, con miras a facilitar otros proyectos como el desarrollo turístico de Amador, la Granja de Tanques de Combustibles, los astilleros y el área para el patio multimodal del Ferrocarril Transístmico.

2.6. Aspecto Legal en el uso de la concesión

Es importante resaltar, que el acto de concesión que se presente en el trabajo de investigación tiene su base legal en el numeral 3 del artículo 195 de la Constitución Política de la República de Panamá, mediante el cual se otorga poder al Consejo de Gabinete para acordar la celebración de contratos, como el que da esta concesión.

Como complemento a esto y parte del orden constitucional panameño, el artículo 153 de nuestra Carta Magna, faculta a la Asamblea Legislativa para aprobar contratos de concesión celebrados por el Órgano Ejecutivo con empresas u otras organizaciones.

En efecto se expidió la Ley N°.5 del 16 de enero de 1997, "por la cual se aprueba el contrato entre el Estado y la sociedad panameña, Panamá Ports Company, S.A., para el desarrollo, construcción, administración y dirección de las terminales portuarias de contenedores, de pasajeros, carga a granel y carga general en los puertos de Balboa y Cristóbal".⁽³⁾

Con fundamento a esta Ley, la Resolución N°.237 autorizó al Ministro de Comercio e Industrias, Raúl Arango Gasteazoro y a la contraparte empresarial, Enrique A. Jiménez y Paúl Rickmers, celebrar y firmar el contrato de concesión e inversiones.

2.7. Aspectos Económicos para la Empresa y obligaciones del Estado

En el proceso de privatización, el Gobierno Nacional fue preciso en los aspectos económicos de la concesión, específicamente, en los siguientes puntos:

³ Ley N°5 de 16 de enero de 1997.

Con el propósito de que no quedara duda, de que la selección era totalmente objetiva y en base a los mejores intereses de la República de Panamá, el Gobierno Nacional decidió aclarar los requisitos; por lo que se eligieron las condiciones sobre los siguientes aspectos:

" ..la cantidad fija anual que daría la concesionaria al Estado,... el porcentaje de ingreso bruto que se pagaría al Estado,. el porcentaje que daría al Estado, de los ingresos que recibiría la Concesionaria,...la cantidad de acciones que la concesionaria daría al Estado...el monto d inversión a realizar por la concesionaria para modernizar las instalaciones. "(⁴)

El 29 de julio de 1996, en un acto solemne en la Cámara de Comercio, se aceptó la oferta más alta de 22.2 millones de balboas de parte de la Panamá Ports Co. (Subsidiaría de la Hutchison Whampoa LTD), como cantidad fija anual.

De lo anterior se deduce, que como los mayores operadores portuarios del mundo, Hutchison conoce el potencial del Puerto y su posición comercial-estratégica.

2.8. Administración

El Estado panameño tendrá derecho a nombrar un miembro en la Junta

⁴ *Ibidem.* Pág. 43

Directiva de la Empresa que será designado por el Órgano Ejecutivo.

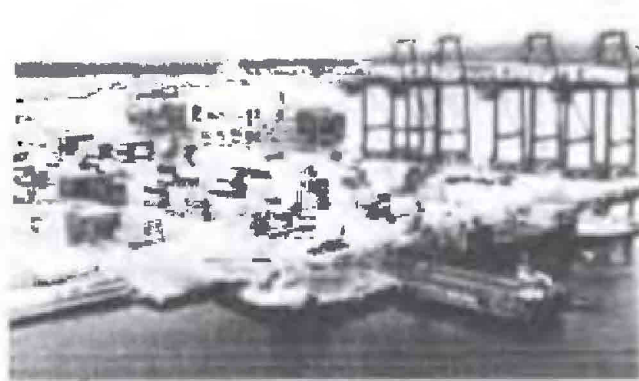
De igual forma, el Estado estará exento de cualquier obligación referente a contribuciones y aportes, en caso de aumentos o por cualquier otra causa; como también, la participación accionaria que recibirá el Estado, no podrá ser cedida, transferida, ni objeto de ningún gravamen,

2.9. Otros Aspectos de la Concesión:

El contrato de concesión celebrado entre el gobierno de la República de Panamá y Panamá Ports Company (Hutchison Whampoa Ltd) tendrá una duración de veinticinco años (25), contados a partir de la fecha en vigencia.

Considerando otros factores e intereses, las partes convienen que este contrato se pueda prorrogar en forma automática por un período adicional de veinticinco años bajo los mismos términos y condiciones, siempre y cuando, la empresa haya cumplido con todas sus obligaciones básicas de acuerdo con este contrato.

2.10. Planes de inversión y desarrollo de la empresa PPC



Panamá Ports Co. hará una inversión estimada en cincuenta millones, donde habilitará el Puerto de Balboa para permitir el acceso de buques tamaño Post Panamax; proveer el equipo adicional que sea necesario con el programa de desarrollo de los puertos y desarrollar una terminal de pasajeros para cruceros en el puerto.

2.11. Programa de Modernización de PPC

El Puerto de Balboa es operado por la Panamá Ports Company, S.A. (PPC), que es miembro del Grupo Hutchison Ports Holdings (HPH), considerado como el operador portuario independiente más grande del mundo, con intereses en Asia, Europa y América. Al operar este puerto:

"PPC provee un enlace y acceso estratégico para el comercio trasatlántico y transpacífico hacia las costas este y oeste de las Américas". (5)

El plan de desarrollo de esta empresa contempla la transformación de este terminal portuario en un moderno centro de trasbordo que conlleva una inversión cercana a los 100 millones de balboas. Con esta significativa inversión:

"Se pretende ampliar y mejorar la capacidad operativa que poseen los equipos con avanzada tecnología, capacitar al personal y dragar los puertos, acorde a las exigencias de las dimensiones de los Post Panamax". (6)

Siendo el Puerto de Balboa el principal en cuanto a aguas profundas en el Pacífico, es fácil prever que con las transformaciones que se le realizarán, se convertirá en la terminal portuaria más importante en todo el Océano Pacífico del continente Americano.

Un aspecto de gran importancia en el Puerto de Balboa es la proximidad de las áreas revertidas, lo que facilitará el desarrollo de las actividades portuarias de apoyo.

⁵ INFOCARGA. Sector Marítimo. Autoridad Marítima . Panamá, República de Panamá. 1998 Pág. 16.

⁶ *Ibidem*. Pág. 17

2.12. Administración de PPC

La empresa Panamá Ports Company, S.A. (PPC) proveerá excelencia en todo tipo de servicios portuarios y de manejo de carga, a través de una extensa y continúa capacitación a la experimentada fuerza laboral y de la aplicación de la más avanzada tecnología en todas sus operaciones.

En el puerto de Balboa será utilizado un sofisticado sistema de computadoras para la planificación de estibar en barcos, patio y para proveer información de carga a sus usuarios.

Administrar el Puerto de Balboa permite ofrecer paquetes de ventajas "realmente envidiables", porque se localiza en el área de tránsito del Canal de Panamá, lo que brinda la alternativa de utilizar las instalaciones del mismo, sin perder la posición en la fila de tránsito por la vía interoceánica. Esta situación le permite a un barco descargar hasta 800 contenedores durante el tiempo de espera.

Este puerto se comunica con los puertos de Cristóbal, Coco Solo Norte y Bahía Las Minas en el sector Atlántico, lo que facilita el intercambio de carga del Pacífico al Atlántico y viceversa, de carretera en hora y media, vía aeropuerto en quince (15) minutos y sistema ferroviario que comunica el Pacífico con el

Caribe. Además, cuenta con servicio de refrigerado tipo electrónico de gran capacidad, que maneja las mismas tarifas con su propia gerencia general.

2.13. Enfoque al Cliente de PPC

Panamá Ports Company, S.A. opera el Puerto de Balboa 24 horas al día durante todo el año, manejando una gran variedad de carga que incluyen contenedores, carga general y a granel, vehículos y pasajeros. Por eso:

"La flexibilidad y atención a las necesidades individuales de nuestros clientes nos asegura que ellos reciben servicio de calidad y el tiempo de servicio de calidad y el tiempo de rotación más corto, cuando sus barcos atracan en nuestros puertos."⁷

Los clientes del puerto de Balboa tienen la ventaja de que pueden realizar operaciones de carga y descarga durante su tiempo de espera antes de transitar el Canal. Esto les permite a las líneas navieras, incluir a Panamá como punto de destino para carga local o como centro de trasbordo para carga en tránsito sin alterar el itinerario original de sus barcos.

⁷ Ibidem Pág. 20

CAPITULO III
SITUACIÓN ACTUAL DEL ÁREA DE LA CARGA
CONTENERIZADA DE PANAMA PORT COMPANY S. A.

3.1. Sistema actual de la carga contenerizada en el Puerto de Balboa

Los contenedores con mercancías a exportar conllevan una previa negociación; el contenedor es manejado por una compañía naviera quién es la encargada de transportar los contenedores a sus destinos.

Al momento de llegar al recinto aduanero debe llenar una serie de requisitos indispensables para que sea objeto de movimiento en el puerto con miras a embarcarlo. Inmediatamente los trámites aduaneros son satisfechos el contenedor se somete a una fumigación (obligatoria) y a una minuciosa revisión como requerimiento para comprobar, que tanto el conocimiento de embarque y factura comercial, estén debidamente firmados, sellados y que aparezcan los datos exigidos en el conocimiento de embarque (marca, número, cantidad, su contenido, peso, valor del flete, nombre de quién debe extenderse el conocimiento de embarque, nombre del cargador de la nave que lo transporta, lugar de salida y destino.

Luego de pasar por estos requisitos el contenedor pasa a manos de la entidad portuaria que lo va a manipular, y para ello los puertos cuentan con cargadores para movilizar la carga hasta las grúas nórticas que lo puedan tomarlos y elevarlos hasta los barcos; esto involucra la seguridad en el manejo d

de la carga que es supervisada por los miembros de la Autoridad Marítima de Panamá, y a su vez en coordinación con el departamento de Cuarentena y Aduana.

Al momento de arribar la carga al puerto, los inspectores de aduana solicitarán el manifiesto de la carga la cual debe entregarse con 48 horas de anticipación, por parte de los Agentes Navieros, para hacer las comparaciones correspondientes con respecto al origen, destino y generales de la carga y del barco los inspectores de aduana, junto a los de la Autoridad Marítima de Panamá y cuarentena, revisarán la documentación y los permisos correspondientes; estos funcionarios subirán al barco y luego de revisar dicha documentación entrarán a las conversaciones pertinentes para la autorización de descarga.

Los contenedores que vienen producto de una importación deben ser fumigados al igual que los que salen, deben también cumplir los requerimientos de cuarentena y además deben cumplir todo requisitos aduaneros para la nacionalización de la mercancía, en caso de que sea retirado directamente.

Si el contenedor desembarcado está referido a un Corredor de Aduana, el cual lo retirará con rumbo a un recinto aduanero, será sellado por el inspector de aduana y la documentación será revisada y validada antes de que salga del

recinto, éste deberá contener la carta de aceptación del recinto que lo recibirá con el conocimiento de embarque original y copia.

En los últimos años, el panorama portuario panameño se ha transformado dramáticamente. Los centros de trasbordo de carga han experimentado un movimiento antes nunca visto.

Las tres empresas multinacionales que aportaron por Panamá cosechan los frutos de sus inversiones. La Jonkonesa Hutchison Whampoa Ltd., la taiwanesa Evergreen y la norteamericana Stevedoring Services of America han invertido más de mil millones de dólares en proyectos de modernización. Compiten de tú a tú en una industria que no conoce de lealtades y donde la diferencia y la marca juegan un papel importante en la atención y compra del servicio.

Ahora, cuando el comercio mundial se ha disparado, las terminales portuarias hacen lo posible para expandirse y satisfacer las exigencias de la industria. Se calcula que el aporte de los principales puertos a la economía fue de 173 millones de dólares en el 2004. El dinamismo de los puertos panameños es tal, que se han convertido en los motores de la economía. Hoy, las terminales portuarias panameñas figuran entre las más eficientes y modernas de América Latina.

El desarrollo portuario está en su mejor momento. El comercio florece y las navieras buscan espacios y mejores tarifas para transportar la carga. El movimiento de contenedores en los puertos panameños hacia rutas como la costa este de Estados Unidos, el Caribe y el sur de América Latina alcanzó 3 millones 200 mil contenedores en 2005.

El transporte marítimo o fluvial se utiliza en más de las tres cuartas partes del comercio mundial. El sector marítimo tiene, pues, un ámbito internacional y es dinámico. La internacionalización del transporte marítimo en los últimos años se ha manifestado con los cambios de propiedad y de gestión de los buques, la creación de nuevos registros, los adelantos tecnológicos y la contratación de tripulaciones procedentes de culturas diferentes que no siempre se expresan en el mismo idioma.

Las flotas más importantes por su tonelaje están matriculadas en las Bahamas, China, Chipre, Estados Unidos, Federación de Rusia, Grecia, Japón, Liberia, Malta, Noruega, Panamá y Singapur.

Tal dinamismo ha obligado a los puertos a idear nuevos proyectos de expansión con el fin de aprovechar la demanda y atraer nuevos clientes.

3.2. El caso Hutchinson

Panamá Ports Company con terminales en el lado Pacífico (Balboa) y en el Atlántico (Cristóbal) ha crecido desde que se inauguró la fase I y II de la terminal de contenedores del puerto de Balboa, en noviembre de 2002 cuando movió 411 mil 944 contenedores de 20 pies (TEU). En el 2004 movió 467 mil TEU.

Recientemente la empresa puso en marcha proyectos por 200 millones de dólares en las nuevas facilidades de la fase III del puerto de Balboa. La inversión atrajo a clientes como las navieras asiáticas APL y Mitsui.

En total, PPC, ha invertido 620 millones de dólares en un área de más de 161 hectáreas, de acuerdo con Hernando Arias, director de Planificación de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP). La empresa dice que invertirá en el país mil millones de dólares adicionales para transformar Balboa en un mega puerto e iniciar el desarrollo de una terminal especializada de contenedores con el fin de atraer más carga de trasbordo a su puerto de Colón. El 95% de la carga que se mueve en el puerto de Balboa es de trasbordo y sólo el 5% es carga local.

CCT construirá 370 metros de muelle del puerto a un costo de 200 millones de dólares. El año 2005, la terminal movió 420 mil contenedores y para

el año 2006 se espera un incremento de 26%. El cual representa 25,200 contenedores más cifra que aumentará para este año en 445,200 contenedores.

Manzanillo International Terminal no se queda atrás en inversiones ni en movimiento de carga. En total, el puerto ha invertido 320 millones de dólares. Eso no es todo. MIT tiene programada la construcción de más de mil metros de muelles y 20 hectáreas de patio de contenedores. Las nuevas inversiones de Manzanillo International superan los 250 millones de dólares. La gerencia asegura que la única manera de competir es invertir en infraestructura, equipo, tecnología y en la capacitación del recurso humano. Su consigna es aumentar la productividad para competir en la región, donde el puerto se ha destacado como uno de los más eficientes y modernos. La competencia es dura y en la región se están haciendo fuertes inversiones en Cartagena, Jamaica, Trinidad y Tobago y República Dominicana para competir con Panamá.

3.3. Los puertos y el Estado

Los operadores portuarios aportaron a las arcas del Estado 16 millones de dólares en el 2004. Sin embargo, el Gobierno considera que dicha cantidad no es suficiente.

Recientemente, la administración de Martín Torrijos negoció un acuerdo

con Manzanillo International Terminal y Colon Container Terminal mediante el cual se estableció una nueva tasa por el movimiento de contenedores.

Las empresas aceptaron el alza a cambio de tierras para la expansión de sus puertos. Actualmente, los operadores portuarios pagan al Estado seis dólares por el movimiento de cada contenedor. La nueva tarifa agregó a ese cargo, tres dólares. En total, el Estado espera recaudar 117 millones de dólares adicionales en los 20 años que dure el contrato de concesión.

Ambas empresas se comprometieron a invertir 500 millones de dólares para modernizar y ampliar la capacidad de las terminales. Además, pagarán 24 millones de dólares al Estado por los terrenos que recibirán y 2.7 millones adicionales que irán a parar a un fondo para inversiones sociales que creó el Gobierno.

Panamá Ports —que no entró en el paquete de negociación— está a la espera de que la Corte Suprema de Justicia falle respecto a un recurso de ilegalidad interpuesto por el Gobierno contra una resolución aprobada hace tres años por el gobierno de Mireya Moscoso. Mediante la resolución se le perdonó al grupo el pago de mil 350 millones de dólares en los 30 años que duraba su concesión.

Panamá Ports Company, que pagaba una anualidad fija de 22 millones de dólares y una anualidad variable de 10% sobre todas sus fuentes de ingreso, pidió al gobierno de Moscoso un trato igualitario al que se le daba a MIT y CCT, que no pagan ningún impuesto.

Actualmente, Panamá Ports negocia con el Gobierno la posibilidad de incrementar la cuota por contenedor al mismo nivel de sus competidores [Manzanillo International Terminal y Colon Container Terminal].

3.4. Análisis del PIB y el Canal de Panamá en el manejo de cargas contenerizadas

Desde las ferias de Portobelo, la fiebre del oro y la construcción del Canal de Panamá, nuestro istmo ha experimentado varias facetas en el desarrollo de la actividad portuaria y de tránsito por nuestros mares.

Hoy, esta actividad vuelve a cobrar fuerzas y a medida que crece, fortalece nuestra posición geográfica y nuestra vocación como centro de redistribución de carga hacia el resto del mundo. Pues, el 90% del intercambio comercial entre países latinoamericanos se hace por mar.

Panamá tiene 26 infraestructuras portuarias entre muelles, atracaderos,

puertos públicos y privados. Estos últimos, han experimentado un crecimiento acelerado y están imprimiendo un dinamismo al desarrollo del sector marítimo y abriendo las posibilidades al desarrollo de nuevas empresas vinculadas a esta actividad. Puertos como Manzanillo International Terminal, Colón Container Terminal y Panamá Ports Company lograron posicionar a nuestro país como el líder en movimiento de contenedores en Latinoamérica y el Caribe, superando a puertos de Suramérica con más experiencia en la industria. En el continente americano, somos el cuarto puerto de importancia, no sólo por el movimiento de contenedores sino por el grado de desarrollo tecnológico.

En 2004, la actividad portuaria representó el 2% del Producto Interno Bruto (PIB), y en general, la industria marítima aportó 21%. No obstante, la mayor importancia de esta actividad estriba en las oportunidades que se generan en el desarrollo de nuevas industrias auxiliares, lo que derivará en la creación de nuevas fuentes de empleo y la apertura de nuevos mercados. Panamá tiene una buena oportunidad que debe aprovechar mediante el desarrollo y expansión portuaria ordenada.

Recientemente la empresa puso en marcha proyectos por 200 millones de dólares en las nuevas facilidades de la fase III del puerto de Balboa. La inversión atrajo a clientes como las navieras asiáticas APL y Mitsui.

Sin embargo, otras regiones y países, como los países vecinos de Centro y Sur América, dependen proporcionalmente mucho más de esta vital arteria para promover su adelanto económico e incrementar el comercio. El Canal de Panamá es un impulsor del trasbordo de contenedores, aproximadamente, el 60% de los servicios de buques de contenedores que arriban a los puertos panameños utilizan el Puerto de Balboa y el de Cristóbal. Los buques provenientes de Asia prefieren utilizar los puertos panameños para trasbordar carga, aprovechando el tránsito por el Canal que ofrece una conectividad inigualable con todos los puertos de la región del Caribe.

La única manera de competir es invertir en infraestructura, equipo, tecnología y en la capacitación del recurso humano, la consigna es aumentar la productividad para competir en la región, en esto, el puerto de Balboa se ha destacado como uno de los más eficientes y modernos.

La competencia es dura y en la región se están haciendo fuertes inversiones en Cartagena, Jamaica, Trinidad y Tobago y República Dominicana para competir con Panamá.

Los operadores portuarios aportaron a las arcas del Estado 16 millones de dólares en el 2004. Sin embargo, el Gobierno considera que dicha cantidad no es suficiente.



3.5. Unificación de las diferentes competencias marítimas en Panamá y de los puertos panameños

En 1996 después de privatizados los puertos de Balboa y Cristóbal la Autoridad Portuaria Nacional continuó prestando sus servicios como fiscalizadora de los puertos privados y también bajo su responsabilidad estaban los puertos estatales.

Con el propósito de integrar todas las competencias marítimas que hasta 1998 estaban dispersas en diferentes instituciones del estado, se creó la Autoridad Marítima mediante el Decreto Ley 7 del 10 de febrero de 1998, a esta institución se transfirió Consular y Naves que pertenecía al Ministerio de

Hacienda y Tesoro, la Escuela Náutica de Panamá, la Dirección de Recursos Marinos y Costeros y la Autoridad Portuaria Nacional. La Ley 42 del 2 de mayo de 1964 que creó la Autoridad Portuaria Nacional fue derogada por la Ley 7 del 10 de febrero de 1998, la Autoridad Marítima asumió todas las responsabilidades como nueva institución en el 2003.

La Autoridad Marítima tiene elementos claves desde su creación:

- 1 Presencia en el Consejo de Gabinete.
- 2 Autonomía para tomar decisiones acerca de los asuntos marítimos nacionales
- 3 Autonomía administrativa y financiera

Los objetivos principales de esta institución son los siguientes:

“Administrar, promover, regular y proyectar las políticas estratégicas, normas legales y reglamentarias, planes y programas que estén relacionados de manera directa o indirecta con el funcionamiento y desarrollo del sector marítimo”

En un marco más complejo la AMP le corresponde promover el desarrollo socioeconómico del país en coordinación con las instituciones y autoridades vinculadas al sector.

Esta institución tiene bajo su estructura cuatro Direcciones Generales la

Dirección General de Marina Mercante, Dirección General de La Gente de Mar, Dirección General de Recursos Marinos y Costeros y la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, la cual tiene entre sus funciones la Administración y operación del sistema portuario Panameño el cual está integrado por 32 instalaciones portuarias de las cuales 14 son terminales Portuarias operadas por el sector privado, de estas 5 son especializadas para carga contenerizada, 3 terminales para la atención de cruceros, 6 terminales petroleras y las 21 restantes son operadas por el sector público como puertos del estado.

La Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares tiene como función el proponer y coordinar los planes de desarrollo del sistema portuario Nacional y ejecutar las acciones adecuadas a estos fines.

CAPITULO IV
MOVIMIENTO DEL SERVICIO DE LA CARGA CONTENERIZADA
DE PANAMA PORT COMPANY S. A.

4.1. Movimiento de la Carga en PPC

El movimiento de contenedores hacia Estados Unidos, el Caribe y el sur de América Latina alcanzó 2 millones 300 mil contenedores en el 2004, ya que el paso por El Canal de Panamá, proporciona una vía de tránsito corta y relativamente barata entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico, lo cual ha influido considerablemente sobre los patrones del comercio mundial. Ha impulsado el crecimiento en los países desarrollados y le ha dado a muchas áreas remotas el impulso básico que necesitan para su expansión económica. Por Ejemplo: un barco con carga contenerizada que sale de la Costa Oriental de los Estados Unidos en dirección al Japón por la vía del Canal de Panamá ahorra unas 3,000 millas, por otro lado un barco bananero que sale del Ecuador en dirección a Europa, ahorra en distancia aproximadamente 5,000 millas náuticas.

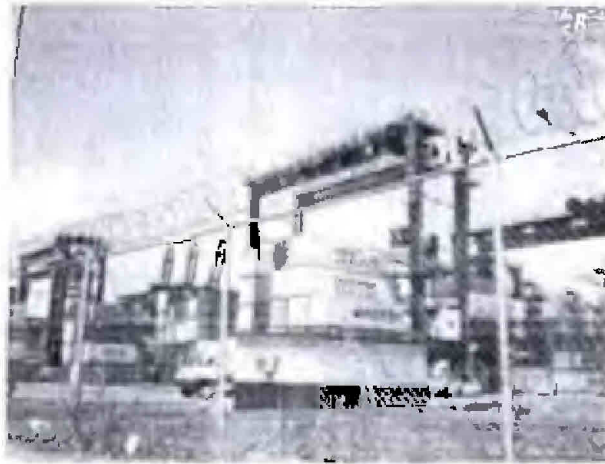
El movimiento de contenedores en los puertos panameños hacia rutas como la costa este de Estados Unidos, el Caribe y el sur de América Latina alcanzó 2 millones 300 mil contenedores en 2004. (Prensa, 2003, P.42).

Tal dinamismo ha obligado a los puertos a idear nuevos proyectos de expansión con el fin de aprovechar la demanda y atraer nuevos clientes.

4.2. Tráfico de contenedores en las vías de navegación interior

El transporte de contenedores por el Rin se ha convertido en una actividad importante. Además de las razones económicas y de competencia, la actual política ambiental de los gobiernos de los países europeos hace que ese modo de transporte ofrezca cada vez más alicientes. En 1987 entraron y salieron de Róterdam por vía de navegación interior 409.000 TEU en total, de las cuales 214.000 TEU fueron transportadas por el Rin, 188.000 TEU Róterdam y Amberes y 7.000 TEU entre Róterdam y Ámsterdam. Del volumen total de los contenedores transportados por todos los medios entre Róterdam y la República Federal de Alemania en 1987, correspondió a las vías de navegación interior el 25%. El volumen del transporte de contenedores por la vía de navegación interior del Rin aumenta anualmente entre un 10 y un 20%, y en 1989 el volumen del Tráfico de Contenedores entre Róterdam y los puertos del curso inferior, medio y superior del Rin fue de entre 250.000 y 350.000 TEU, aproximadamente. Los contenedores son transportados mediante gabarras especiales empujadas o remolcadas o mediante motonaves autopropulsadas, con una capacidad que varía entre las 32 y las 350 TEU.

4.3. Tráfico portuario de contenedores



La tasa de crecimiento mundial del movimiento de contenedores en los puertos determinó un aumento de 9.3% sobre la cifra del año anterior. Esta tendencia anual concuerda con el crecimiento medio anual del tráfico contenedorizado de 9.2% que se registró durante el último decenio. El movimiento de contenedores en 1993 fue de 112.439.485 TEU, lo que significó un aumento de 9.533.974 TEU. La tasa de crecimiento en los países y territorios en desarrollo equivalió a 1.84 veces el promedio mundial y alcanzó al 17.0 % en el periodo de 1992-1993. El crecimiento presenta una distribución irregular y a menudo errática de un año a otro, debido en algunos casos al mejoramiento de los datos disponibles o a la falta de ellos, y en otros casos a fuertes fluctuaciones del tráfico.

En 1993, 12 puertos en desarrollo figuraron entre los 30 principales de

contenedores del mundo, encabezados por Hong Kong con 9.204.236 TEU.

Entre los primeros 30 países figuraron 16 países en desarrollo y su crecimiento medio anual fue de 17.0%. Se cuenta con cifras iniciales relativas a 1994 correspondientes a los principales puertos de los países en desarrollo.

4.4. Tráfico fluvial en Europa



Aquí podemos apreciar uno de los mayores usuarios de Panamá Ports: Maersk Sealand en un recinto de aduanas.

El tráfico de contenedores en las principales vías navegables interiores europeas, sobre todo el Rin, ha continuado desarrollándose y en 1994 el tráfico de contenedores aumentó alrededor del 20%. Se estimaba que en 1994 un 35%, aproximadamente, de todo el tráfico entre el puerto de Róterdam y el interior de Alemania se efectuaba por vías navegables Interiores. Una de las particularidades en esta materia es la introducción de los llamados centros de

transporte de carga en los puertos fluviales, donde se ofrece a los expedidores y los transitorios la posibilidad de utilizar el transporte por carretera, ferroviario o por vías navegables interiores según su preferencia, con un rápido intercambio multimodal. Estos centros se utilizan para el reembalaje, el etiquetado y otros fines para reunir volúmenes de carga suficientes que justifiquen recurrir a servicios ferroviarios o fluviales.

La apertura del canal que une el Rin, el Meno y el Danubio en 1992, conectado con el Mar Negro los dos principales puertos de contenedores de Europa, ha ampliado el alcance de las posibilidades multimodales del tráfico intraeuropeo de unidades de carga entre los países del Este y el Oeste del continente. Sin embargo, debido a limitaciones propias de esta forma de navegación por aguas interiores u a otras particulares de esta vía de navegación (la influencia de las condiciones del agua, la baja velocidad, la presencia de numerosas esclusas, el limitado tamaño de los buques), así como de algunos factores externos, al final de 1994 sólo había dos empresas que ofrecían servicios regulares de transporte de contenedores en esta vía navegable. Una de ellas tiene salidas semanales de Róterdam o Amberes utilizando buques de hasta 78 TEU de capacidad y atiende varios puertos del Danubio, entre ellos Linz, Viena, y Budapest, transportando contenedores de 20 Y 40 pies, incluso contenedores altos. Sin embargo, como el tiempo de tránsito que proponen las empresas de transporte fluvial de contenedores es mucho más prolongado que

en el transporte ferroviario o por carretera, el volumen del tráfico intraeuropeo de contenedores que esta ruta atrae o resulta limitado. Con todo, ha demostrado su atractivo para el traslado de contenedores de bajo costo y poco sensibles a la demora por cuenta de empresas marítimas entre Róterdam o Amberes y los puertos del Danubio.

4.5. Carga contenerizada en Panamá



Imagen en que se procede a estibar líneas de contenedores

El producto interno bruto originado en la actividad marítima portuaria muestra una tasa de crecimiento de 20.0% con respecto al año anterior, lo cual se debe principalmente al movimiento de carga contenerizada de trasbordo y la importación de materiales para la construcción del Ferrocarril. Esta tasa mostró una disminución en el ritmo de crecimiento con respecto al período 1997-1998, cuando registró un incremento del 33.5 %, resultado de la caída en la carga

hacia y desde la ZLC, con una desaceleración en la actividad en el puerto de Manzanillo.

El movimiento de contenedores registrado en el Sistema Portuario Nacional durante 1999, alcanzó 275, 141 TEU, un incremento de 18.7 % en relación con el mismo período de 1998. Durante los últimos tres años, se ha observado un significativo incremento en la actividad portuaria, sin embargo, durante el trimestre en estudio, se observa una variación negativa en la actividad, debido a la reducción de la carga de la Zona Libre de Colón.

“La actividad portuaria ha generado 4 mil 800 nuevos puestos de trabajo en los últimos cuatro años debido a las millonarias inversiones de capital nacional y extranjero que se han realizado para mejorar el sistema de puertos en las ciudades terminales de Panamá y Colón, según revelan las cifras estadísticas de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).”⁸

Referente a los contenedores, según operación, se embarcaron 139,352 TEU, lo que representó el 50.6 % del total de TEU manejados por el sistema portuarios sumado a éstos, los contenedores desembarcados en tránsito, 82,773 TEU, totalizan 222,125 TEU que generan ingreso al país por exportación.

En cuanto al destino de los contenedores con carga, en base a cifras de

⁸ Viernes, 26 de noviembre de 2004, <http://www.presidencia.gob.pa/noticia.php cod=5 746>

los puertos de Manzanillo y Evergreen, podemos señalar que el 61.8% son contenedores en tránsito, 31.6 % tienen como destino la Zona Libre de Colón y el resto, 6.6 % es carga local.

El Puerto de Manzanillo es el que registra el mayor movimiento de contenedores, manejando 178,777 TEUS durante el primer trimestre, lo que significó un crecimiento de 10.3 %; sin embargo, esto denota una contracción en la actividad del Puerto si lo comparamos con el incremento de 33.6 % del período 1997-1998. El movimiento de carga a través de los puertos que conforman el Sistema Portuario Nacional registró 2,536,350 toneladas métricas durante el primer trimestre, lo que significó un incremento porcentual anual de 20.0 % con relación al mismo período del año anterior.

El puerto de Evergreen (C.C.T.) es el que mayor aporte hace al crecimiento del movimiento de carga, principalmente la carga de trasbordo, debido al traslado de sus operaciones de Jamaica hacia Panamá.

El movimiento de carga en los puertos panameños aumentó 24,4% en los primeros seis meses del año 2001 Según las cifras de la dirección de Estadísticas de la AMP, en el primer semestre del año 2001 se movilizaron en Panamá 12,245,246 Toneladas Métricas (TM), que representan un aumento de 24,4% con respecto al mismo período del año 2000. En tiempos en que

prácticamente todos los sectores de la economía “andan en muletas, el marítimo pareciera ser uno de los pocos que tiene un futuro inmediato promisorio.

La actividad portuaria creció en el primer semestre de 2001 a una tasa del 20.9% con respecto a igual período del 2000, según las estadísticas se destacó un crecimiento de 307.7% que ha tenido el tonelaje de carga manejada en los puertos operados por Panamá Ports Co. (Balboa y Cristóbal).

Entre enero y junio del 2001, los puertos Colon Container Terminal (CCT), Manzanillo Internacional Terminal (MIT) y los de Balboa y Cristóbal (PPC) movieron casi 5.2 millones de toneladas métricas de carga frente a 4.3 millones de toneladas en igual período del 2000.

Significativa, es la creciente actividad que registra el Puerto de Balboa que, a pesar de estar dándole servicio a un sólo cliente en la actualidad (Maersk Sealand), ha tenido un estupendo aumento. El gran volumen de los 1.6 millones de toneladas que manejó PPC en el primer semestre de 2001; fue en Balboa. Esa cantidad se compara muy favorablemente con las 388,687 toneladas que manejó el sistema: Balboa-Cristóbal en el primer semestre de 2000.

Ese crecimiento lo ha logrado Balboa a pesar de que, debido a las limitaciones de calado, no cuenta con acceso para los enormes buques post-

panamax.

MIT es operado por la norteamericana Stevedoring Services of America (SSA), en asocio con un grupo de accionistas panameños, en tanto que PPC es miembro del Hutchison Port Holdings, de Hong Kong, y CC es una filial del grupo Evergreen, de Taiwán.

Otro segmento del sector que registró un notable crecimiento en el primer semestre del 2001, es el de la venta y trasiego de petróleo. Según cifras de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), el movimiento de combustible en los puertos del país registró un incremento del 81%, al pasar de 3.3 millones de toneladas métricas en el primer semestre de 2000 a casi 6 millones (5.96 millones) en igual período del corriente año.

El principal movimiento de combustible se registró en los puertos de Bahía Las Minas, Charco Azul y Balboa-Cristóbal, se observó que el trasiego de crudo vía Panamá y el suministro de combustible marítimo destacan como segmentos de creciente importancia.

Entre enero y junio de 2001, Bahía Las Minas despachó casi 2.9 millones de toneladas métricas de combustible (56.4% más que igual período del año anterior), en tanto que Charco Azul manejó casi 1.9 millones de toneladas (un

notable incremento del 57.6% con respecto al año anterior).

Otro segmento que ha alcanzado un notable desarrollo, es el de las terminales de cruceros. Sólo entre enero y mayo del año pasado, los 50 buques de cruceros que llegaron a Colón 2000, Cristóbal y a Balboa trajeron al país a 67,412 turistas.

El Canal de Panamá, el factor aglutinante del sector, registra una baja este año, pero mantiene sus significativas contribuciones a la economía nacional. Otros importantes segmentos del sector, incluyen el registro de naves y la industria pesquera.

Según la Gaceta Marítima, durante el primer semestre del 2001 se registró un incremento de carga de 12 mil 245.264 toneladas métricas (TM), lo que representa un crecimiento de 24.4%. El crecimiento se dio principalmente en la carga contenerizada (20.9%) y la carga genera: (8.3%). (Gaceta Maritima, 2001)

En la carga por tráfico hubo un total de 14.8 millones de toneladas métricas en comercio y 220 mil en cabotaje. De acuerdo con la AMP, los puertos privados movieron 9.2 millones de TM de carga, mientras que en los puertos estatales fue de 2.8 millones de TM. Autoridad Marítima, 2005.

El movimiento de contenedores también registro un aumento de 17.9%, lo que representa un total de 448 mil 466 unidades, de los cuales 202 mil 542 fueron desembarcados y 245 mil 924 embarcados, agrega el informe. Según el reporte, del total de contenedores movidos, 318 mil 440 venían llenos de mercancía y 130 mil 26 estaban vacíos.

4.6. Funcionamiento del Sistema de arrendamiento de contenedores



Según el Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores, la estructura actual del sector se divide en tres grupos: las principales empresas con flotas; las empresas mas pequeñas y otro intermedio formado por empresas arrendadoras con flotas que están asumiendo una función más importante en la adquisición de nuevos contenedores.

Dicho sector progresa con rapidez; las empresas navieras y los depósitos,

le permite a las empresas arrendadoras comunicarse al mismo tiempo con sus clientes, las empresas navieras, y con sus abastecedores y sus depósitos en forma más rápida y precisa.

Las principales empresas arrendadoras compraron en 1994 alrededor de 714.000, más del doble de los 320.000 proyectados a comienzos del año. Con respecto a la composición de la flota de contenedores, la tendencia a pasar a los de 40 pies, iniciada hace algunos años, ha proseguido aunque con ritmo más lento.

El porcentaje de contenedores de 40 pies de las principales empresas arrendadoras subió al 61.83% de enero de 1995, frente a 61,23% en enero de 1994. Según una encuesta realizada por el Instituto de Arrendadores Internacionales de contenedores (IAIC) la flota mundial de contenedores destinados al arrendamiento financiero reunía a principios de 1989 2.35 millones de TEU, aproximadamente, de las cuales 2,07 millones eran de propiedad o estaban bajo el control de miembros del IAIC.

Se calcula que a fines de 1989 la flota de contenedores de propiedad o bajo el control de arrendadores habrá aumentado en 200.000 TEU (300.000 TEU de contenedores nuevos menos 100.000 TEU de contenedores retirados del servicio hasta un total de cerca de 205 millones de TEU, o sea, el 50% aproximadamente del parque mundial de contenedores.

Debido al mantenimiento de la situación de escasez de contenedores, las tasas de utilización de contenedores arrendados en 1989 fueron muy altas (más del 90%), garantizando una buena rentabilidad al sector, en que ha continuado el proceso de concentración y racionalización. Varias grandes sociedades de arrendamiento financiero tradicionales se vieron implicadas en una reacción en cadena de concentración de empresas. Dada la capacidad limitada de la industria de fabricación de contenedores y los altos precios de los contenedores nuevos, resultaba más rentable para una empresa que quisiera ampliar la escala de sus actividades buscar la fusión con sus competidores, o la compra de éstos, en vez de basarse exclusivamente en la compra de contenedores de nueva construcción. En 1989 los siete arrendadores principales controlaban aproximadamente el 80% de la flota de contenedores arrendados, es decir, casi el 40% de todo el parque mundial de contenedores.

La racionalización y los beneficios de economías de escala derivados de la concentración del sector han hecho posible que las grandes sociedades de arrendamiento financiero hayan duplicado en los últimos 15 años el número de contenedores manipulados por empleado, de 250 TEU en 1973 a 2.500 TEU de 3.850 TEU por persona.

Una de las consecuencias de la concentración fue de crear dificultades

para la entrada en el mercado de posibles nuevos participantes. La concentración dio lugar asimismo a que aumentaran las presiones sobre las sociedades de arrendamiento financiero pequeñas o medianas para la defensa de su cuota de mercado. Con arreglo a ciertas evaluaciones, para ser competitivo en el mercado actual es necesario que el arrendado disponga de una flota del orden de 300.000 TEU. A un valor medio de 1.650 dólares de TEU, por ejemplo, esto representa aproximadamente 500 millones de dólares.

Las empresas medianas, esto es, las sociedades de arrendamiento financiero con una flota de contenedores inferior a este 'requisito mínimo' deben buscar su expansión mediante la adquisición o fusión o aceptar su absorción por uno de los grandes arrendadores, si desean continuar desarrollando una actividad "mundial". Esa sociedad, si quiere seguir siendo independiente, debe concentrarse en un sector determinado, por ejemplo, el de los contenedores especializados. Sin embargo, esto implica mayores riesgos, puesto que la competencia en este mercado ya es muy intensa.

Para evitar la dominación de las grandes sociedades de arrendamiento financiero, algunos porteadores marítimos han establecido acuerdos de explotación en común de contenedores como el Global Equipment Management, que controla una flota de 120.000 TEU para sus compañías miembros. Otros porteadores están extendiendo sus actividades al arrendamiento financiero de

contenedores y a la fabricación de contenedores, creando así sistemas logísticos multimodales globales es que convergen los intereses de arrendadores y porteadores.

4.7. Incremento en el PIB

El sector marítimo panameño representa el 20% del Producto Interno Bruto (P.I.B.), y es el de mayor crecimiento en la economía nacional.

Las inversiones producto de las privatizaciones y desarrollo de los puertos sobrepasan la suma de mil millones de dólares y se continúa con el plan de expansión, privatización y concesiones en el sistema portuario panameño en ambos océanos (Atlántico y Pacífico).

Durante los últimos 10 años, la evolución de las actividades portuarias ha presentado su más alto nivel de crecimiento.

El PIB del mencionado sector fue de US\$I, 879.5 millones, lo que significó un incremento de 3.3% con respecto al año anterior, como resultado del comportamiento de la actividad portuaria. La operación del ferrocarril transístmico contrarrestó en parte la merma en el movimiento de carga terrestre ocasionada por las contracciones en el comercio y la Zona Libre de Colón (ZLC).

Se observó un aumento y mejoramiento de la flota del transporte colectivo, el Canal de Panamá y el subsector telecomunicaciones.

CONCLUSIONES

El contenedor le ha brindado al transporte marítimo una eficiencia muy considerable al poder movilizar carga de una manera pasible y práctica a través de embarcaciones de alto calados .

La mercancía contenerizada se moviliza a través de todas las rutas marítimas mundiales y en muchas ocasiones es agrupada en puertos logísticos para su posterior traslado por vía marítima o por trenes que conectan dos puertos en diferentes costas de un país.

En Panamá la privatización de los principales puertos a ambos lados del Canal ha permitido un auge excepcional de movimientos de contenedores que van dirigidos hacia América del Sur, la costa oeste de los Estados Unidos y Asia. Con la privatización de los puertos Panamá se convierte en un Hub en toda América Latina lo que ha permitido el desarrollo de la actividad marítima y la excelencia en el manejo de contenedores desde sus principales puertos, los cuales suman una totalidad aproximada de 2 millones de contenedores al año.

El tránsito de contenedores por vía marítima ha ido evolucionando de forma rápida y eficaz, como causa de esto el total de los contenedores son de trasbordo, lo que pone en evidencia que Panamá se consolida como un Centro de Traslado de América Latina y el Caribe.

Las terminales de Contenedores continúan introduciendo sistemas informáticos para acentuar la eficiencia y suministrar mejores servicios a sus clientes y así llegar a ser más efectivo y eficaz el tránsito de contenedores.

RECOMENDACIONES

Desarrollar una mejor reestructuración de puertos de contenedores para así poder agilizar el trámite de carga e Incentivar la inversión extranjera en los puertos marítimos de contenedores.

El gobierno panameño debe brindar informaciones detalladas de los ingresos recaudados por los puertos estatales. Garantizar que la carga contenedorizada que llega a los puertos, sea la suscrita en los documentos de embarque.

La dinámica con que se desarrolla la actividad marítima, ha evolucionado, lo que ha originado una cantidad de normas, convenios que exigen el establecimiento de sistemas de soporte tecnológico y un recurso humano especializado para llevar a cabo las labores.

Ampliar las estructuras de los patios de contenedores para que puedan albergar el crecimiento que se espera en los próximos años. Desarrollar proyectos que vayan dirigidos a buscar la empleomanía en el sector marítimo y mejorar el desempleo.

Modernizar el Canal para que se agilice el movimiento de contenedores en el mundo y Panamá se convierta en una de las principales rutas marítimas de contenedores en el mundo.

BIBLIOGRAFIA

LIBROS

1. ARTHUR A. Thompson. **Administración estratégica**. México. Editorial McGraw Hill, 2004. 398p.
2. CONESA PRIETO, Gerardo. **La estancia del buque en el puerto**. España. Editorial José María Bosch, 1993. 231p.
3. DELGADO, Dixia. **Comercio Internacional**. México. Editorial trillas.1999. 210p.
4. Gestión Logística de la DPI. La Carga por Transportar. Centro de Comercio Internacional. España. Editorial Gredos. 2002. 135p.
5. GOLCI-ER, Ileana. **Escriba y sustente su tesis metodología para la investigación social**. 5ª. Edición. Panamá, Editorial Mar Adentro, 1999. 225p.
6. LACHMAN Varela, Rubén. **Fundamentos Teóricos y Prácticos de la Economía Panameña**. Panamá, 1992. 186p.
- 7 SEPULVEDA, Tomas. **El transporte Marítimo Internacional en América del Sur**. República de Panamá Autoridad Portuaria Nacional. 1998. 128p.

INFORME

1. El transporte Marítimo y Asistencia Técnica del Transporte Multimodal; Informe de la Secretaría de la UNCTAD; O.N.U.; 1981 -1982.
2. Las Principales Rutas del Transporte Marítimo. Foro Gente del Mar. Panamá, 2002.
3. Seguro de Responsabilidad y Cargas en las Operaciones de Transporte Multimodal, Informe de la Secretaría de la UNCTAD; O.N.U.; 1990.

INTERNET

Colon Container Terminal. Página Web

Internet: www.epasa.com. Diario El Panamá América

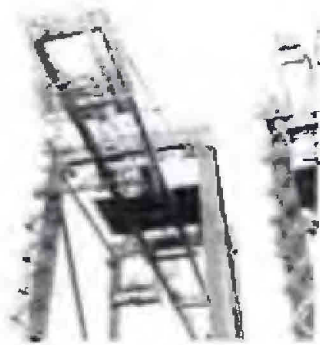
Manzanillo Internacional Terminal. Página Web.

FOLLETOS.

1. Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresas. Centro de estudios Económicos, 1993.
2. Diagnostico Ocupacional Contenedores' Abril 1997. Autoridad Portuaria Nacional. de una Terminal de Contenedores
3. Manual Marítimo de Panamá, Autoridad Marítima de Panamá. 2001
4. Periódico Mundo Naviero. Estudio de la CEPAL, sobre Transporte Marítimo del 3 de mayo de 2004, edición 65
5. Puertos de Panamá Publicada por la Autoridad Marítima de Panamá, Impresora Panamá. 2000
6. Servicio de Tránsito de Contenedores en los Países en Desarrollo." Junta de Comercio y Desarrollo. Comisión de Transporte Marítimo. 1999
7. El Transporte Marítimo 2000. Naciones Unidas, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Ginebra.



La imagen muestra a través de un mapa el servicio de trasbordo de contenedores según ruta de entrega de los mismos.



Aquí se puede apreciar una de las grúas de traslados de contenedores para colocación y movilidad de estibas de los contenedores a sus respectivas secciones de ubicación.



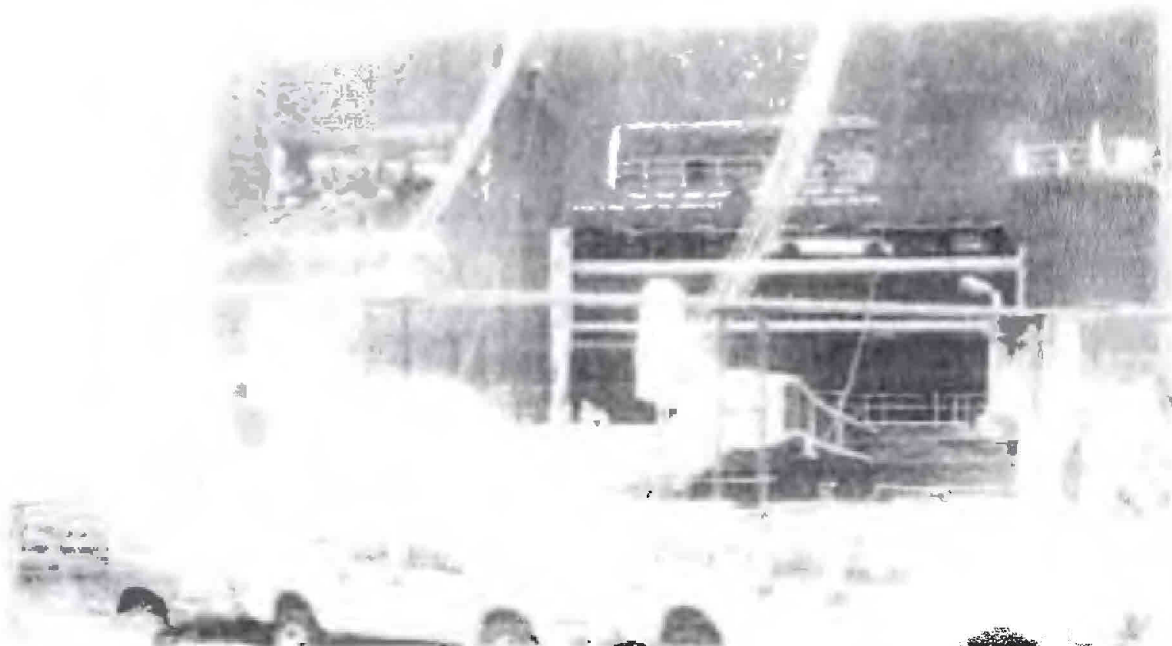
La ilustración presenta momentos en que un buque de contenedores se acerca al puerto



Aquí podemos apreciar uno de los mayores usuarios de Panamá Ports: Maersk Sealand en un recinto de aduanas.



La imagen muestra personal de seguridad de Panamá Ports-Balboa con su vestimenta apropiada de guía de labores propias de trabajo.



Vista panorámica de un buque porta vehículos RoRo en proceso de la descarga de los vehículos para que cuarentena procediera a realizar fumigación de dichos vehículos, para luego ubicarlos en los recintos de Aduana para su correspondiente pago de liquidación de impuestos de introducción, para su liquidaciones de impuestos de introducción para poder las empresas u agentes para poder retirar los mismos .



Estas grúas trabaja a través de un sistema de cómputo para moviilizar las cargas del buque y luego colocar los contenedores de 40 pies en sistemas de estibas en los patios de contenedores del recinto de PMA. Ports Company.

Actividades Propias del área de Contenedores Panamá Ports Company - Balboa



Vista en que una grúa pórtico procede a carga un buque de contenedores

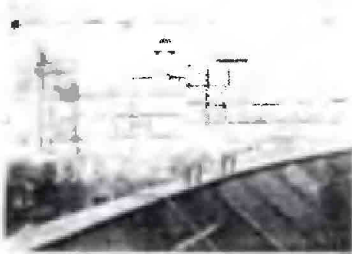


Imagen de un buque lleno de contenedores

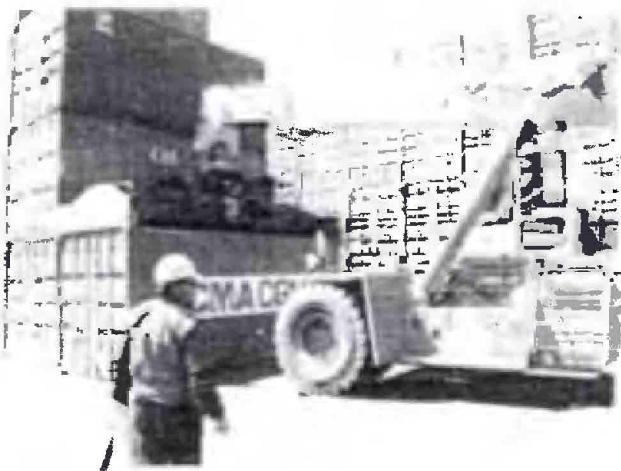
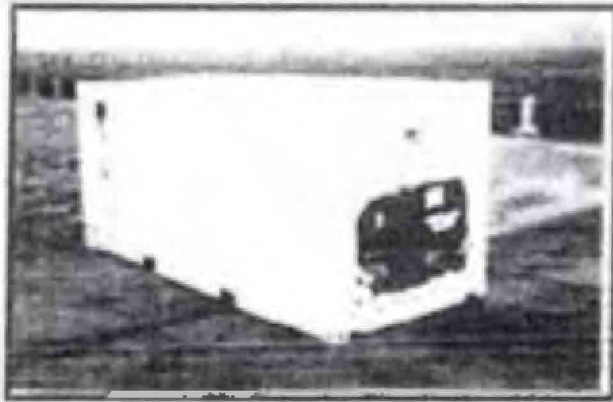


Imagen en que se procede a estibar líneas de contenedores

- **Reefer container**

Contenedores-frigoríficos de 20 pies (6 m.) y 40 pies (12 m.) con puertas en un extremo y una unidad de refrigeración incorporada en el extremo.



TAMAÑOS

Las normas para los contenedores las establece la International Standards Organization. ISO (Organización Internacional de Normas) y algunas de las medidas y pesos especificados son los siguientes:

1. Pesos máximos:

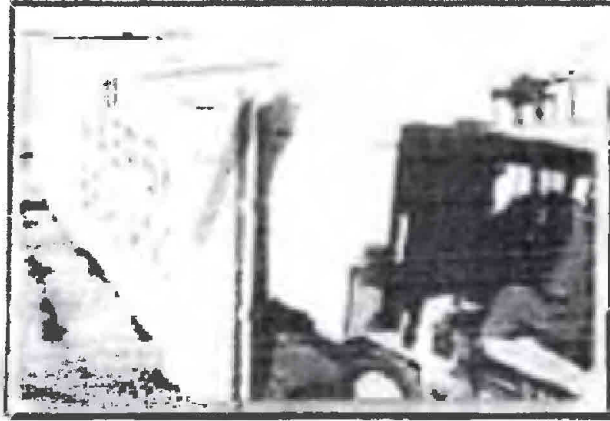
20 pies (6 m) 44.800 lb (20.320 kgs)

40 pies (12 m) 67.200 lb (30.480 kgs)

Sin embargo, un contenedor puede cargarse inadvertidamente hasta un 10% más de lo especificado, o con carga descentrada. Por lo tanto, un vehículo que transporte contenedores debe tener una capacidad operativa de unos 75.000 lb (34.000 kgs), con centro de carga a 1.200 mm.

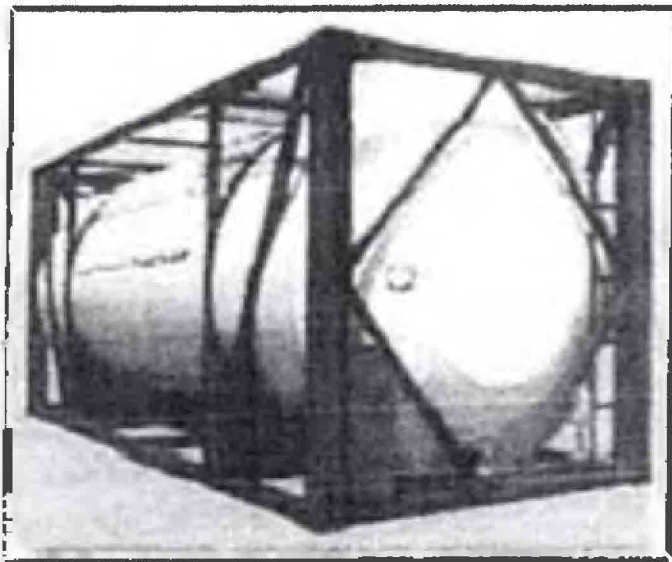
- **Open top**

Contenedores de 20 pies (6 m.) y 40 pies (12 m.) con la parte superior abierta, para transportar mercancías que no se estropeen si están al descubierto.



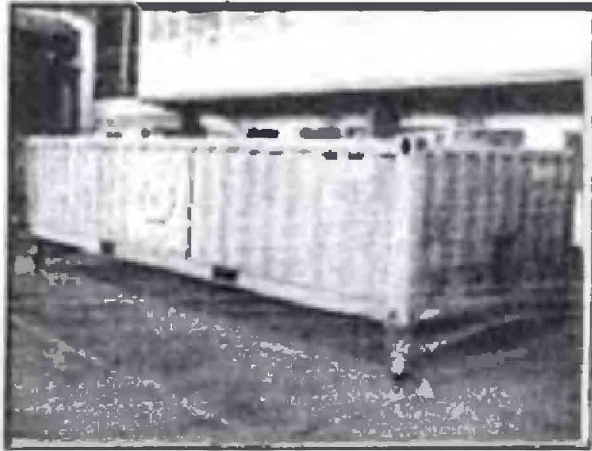
- **Tank container**

Contenedor-cisterna de 20 pies (6 m.) para el transporte de líquidos (tales como productos químicos) dentro de un bastidor tipo caja. Pueden tener 8 pies (2,4 m.) o 8,6 pies (2,6 m.) de altura.



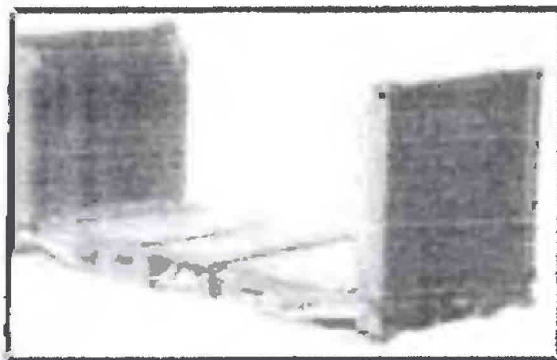
- **Half-height container**

Contenedor-silo de media altura. Puede ser abierto, techo rígido o lona, y paredes sólidas o jaula. Mide 4 pies (1,2 m.) o 4,3 pies (1,3m.) de altura y puede transportar minerales o materiales semi-elaborados.



- **Flat rack**

Contenedores planos plegables: Consisten en una plataforma plana y unos extremos provistos de bisagras que pueden ponerse verticales para formar un módulo de contenedor o pueden plegarse para permitir el almacenaje de contenedores en cuestión.



MOVIMIENTO DE CARGAS

Durante el año 2006, el movimiento de carga aumentó en 6.8%, en comparación al año anterior. El total de cargas registrado en el sistema portuario nacional fue de 40.4 millones de toneladas métricas, de los cuales el 99.4% se movilizó en puertos privados, y el 0.6% en puertos estatales. (cuadro S.P.-02).

En cuanto al movimiento de carga según operación, se observa que en los puertos privados el embarque fue de 19.7 millones de toneladas métricas, para un crecimiento de 4.7%, de igual forma la operación de desembarque que aumentó en 8.9% en comparación a lo registrado el año anterior (cuadro S.P.-03). En los puertos estatales, el total de carga fue de 208,490 de toneladas métricas, de los cuales el 51.7% corresponde a desembarque , y el 48.3% fueron embarcados.

En el cuadro S.P.-04, se observa los tipos de cargas según estructura, en donde la carga contenerizada, a granel y general en el sistema portuario nacional registraron tasas positivas de crecimiento de 4.9%, 8.4% y 19.6% respectivamente.

**CUADRO S.P.-02. MOVIMIENTO DE CARGA EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
POR TRÁFICO, SEGÚN PUERTO (EN TONELADAS MÉTRICAS).
ENERO-DICIEMBRE. AÑOS: 2005-2006.**

PUERTOS	TRÁFICO						Variación %		
	Enero-Diciembre 2005			Enero-Diciembre 2006			Total 06/05	Comercio Exterior 06/05	Cabotaje 06/05
	Total	Comercio Exterior	Cabotaje	Total	Comercio Exterior	Cabotaje			
TOTAL	37,873,751	36,705,622	1,168,129	40,448,160	39,244,606	1,203,554	6.8	6.9	3.0
PUERTOS PRIVADOS	37,715,112	36,665,516	1,049,596	40,239,670	39,237,841	1,001,829	6.7	7.0	-4.6
Bocas Fruit Co. (Almirante)	447,578	447,578	-	454,666	454,666	-	1.6	1.6	-
Colon Container Terminal	3,264,205	3,264,205	-	4,203,535	4,203,535	-	28.8	28.8	-
Colon Port Terminal	43,642	43,642	-	8,689	8,689	-	-80.1	-80.1	-
Charco Azul	5,343,693	5,343,686	7	7,429,701	7,429,701	-	39.0	39.0	-100.0
Decal (Terminal de Isla Taboguilla)	2,120,206	1,090,990	1,029,216	2,001,206	1,002,810	998,396	-5.6	-8.1	-3.0
Manzanillo International Terminal	11,212,666	11,212,666	-	9,404,429	9,404,429	-	-16.1	-16.1	-
Panama Ports Co. Balboa	6,781,752	6,781,752	-	8,773,708	8,773,708	-	29.4	29.4	-
Panama Ports Co. Cristóbal	2,237,859	2,237,859	-	2,078,048	2,078,048	-	-7.1	-7.1	-
Pedregal	7,807	5,276	2,531	-	-	-	-100.0	-100.0	-100.0
PTP Rambala (Chiriquí Grande)	4,409,080	4,409,080	-	3,454,309	3,454,309	-	-21.7	-21.7	-
Terminal de Samba Bonita	543	543	-	988	988	-	82.0	82.0	-
Terminal Granelero de Bahía Las Minas	463,463	463,463	-	761,520	761,520	-	64.3	64.3	-
Terminal Petrolera (Refinería)	1,382,618	1,364,776	17,842	1,668,871	1,665,438	3,433	20.7	22.0	-80.8
PUERTOS ESTATALES	158,639	40,106	118,533	208,490	6,765	201,725	31.4	-83.1	70.2
Aguadulce	29,574	29,574	-	5,800	5,800	-	-80.4	-80.4	-
Armuelles	4,140	4,140	-	965	965	-	-76.7	-76.7	-
Boca Parita	...	...	-	221	-	221	...	...	...
Bocas del Toro (Isla Bocas)	41,764	-	41,764	78,239	-	78,239	87.3	-	87.3
Coquira	718	-	718	857	-	857	19.4	-	19.4
El Agallito	...	-	-	55	-	55	...	...	...
La Palma	6,767	-	6,767	13,477	-	13,477	99.2	-	99.2
Mensabé	234	-	234	318	-	318	35.7	-	35.7
Mercado del Marisco	818	-	818	809	-	809	-1.1	-	-1.1
Muelle Fiscal (Almirante)	41,764	-	41,764	78,239	-	78,239	87.3	-	87.3
Mutis	787	-	787	469	-	469	-40.4	-	-40.4
Panamá	10,548	-	10,548	13,872	-	13,872	31.5	-	31.5
Vacamonte	21,525	6,392	15,133	15,169	-	15,169	-29.5	-100.0	0.2

FUENTE: Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.
Departamento de Estadísticas Generales.

**CUADRO S.P.-03. MOVIMIENTO DE CARGA EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
POR OPERACIÓN, SEGÚN PUERTO (EN TONELADAS MÉTRICAS).
ENERO-DICIEMBRE. AÑOS: 2005-2006.**

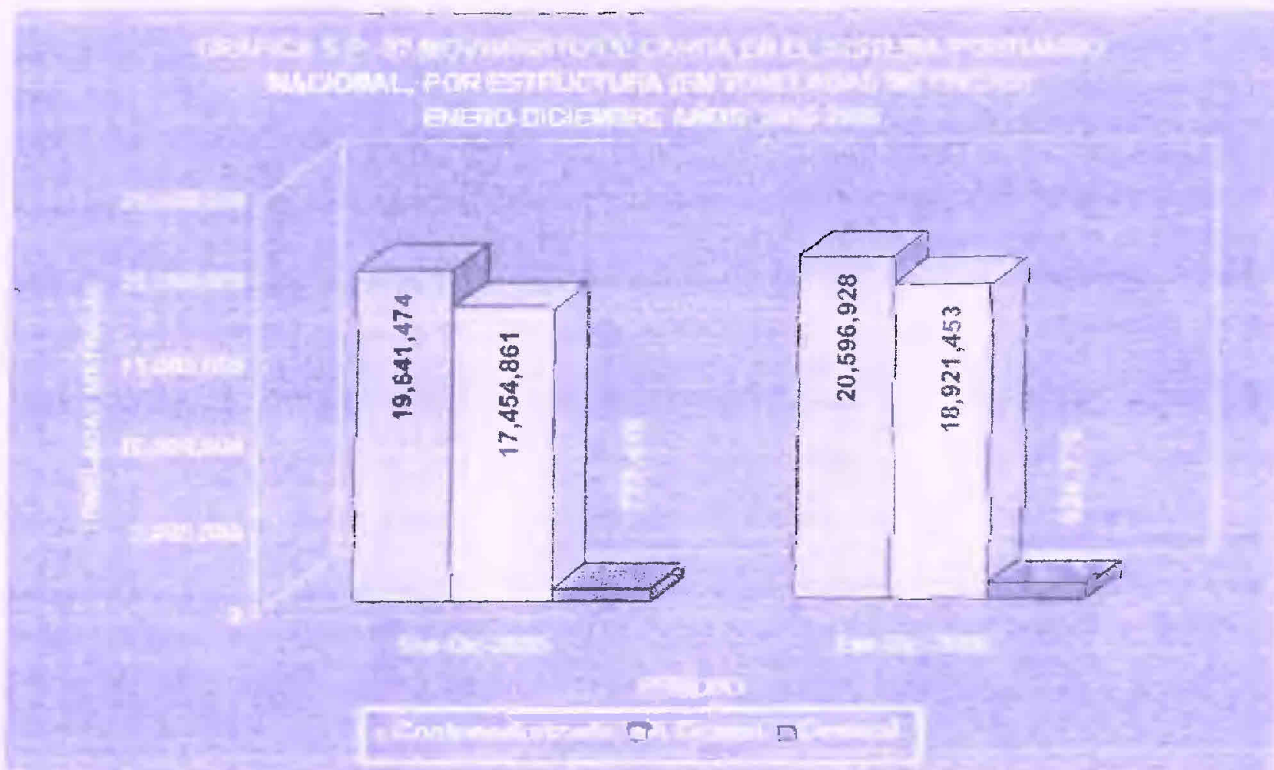
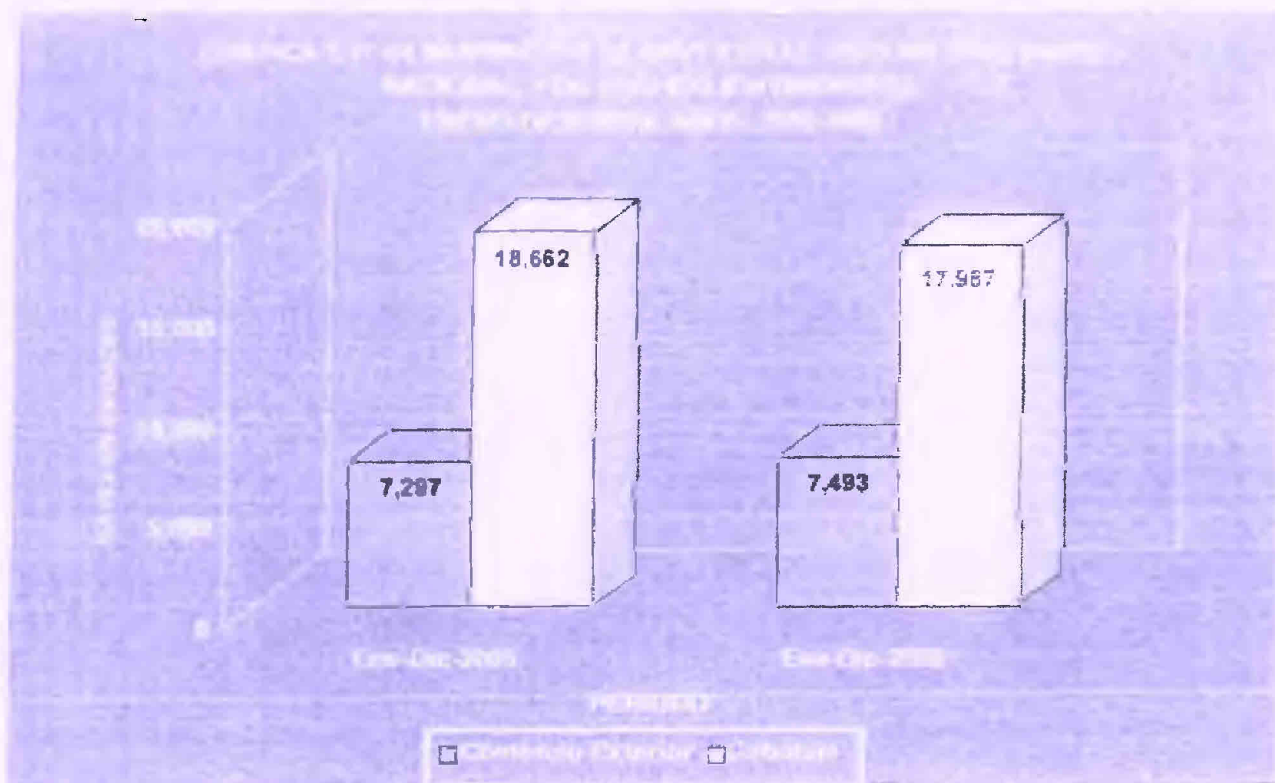
PUERTOS	OPERACIÓN						Variación %		
	Enero-Diciembre 2005			Enero-Diciembre 2006			Total 06/05	Desembarque 06/05	Embarque 06/05
	Total	Desembarque	Embarque	Total	Desembarque	Embarque			
TOTAL	37,873,751	19,018,725	18,855,026	40,448,160	20,710,623	19,737,537	6.8	8.9	4.7
PUERTOS PRIVADOS	37,715,112	18,928,402	18,786,710	40,239,670	20,602,739	19,636,931	6.7	8.8	4.5
Bocas Fruit Co. (Almirante)	447,578	87,135	360,442	454,666	42,585	412,081	1.6	-51.1	14.3
Colon Container Terminal	3,264,205	607,323	2,656,877	4,203,535	798,317	3,405,218	28.8	31.4	28.2
Colon Port Terminal	43,642	19,834	23,808	8,689	2,363	6,326	-80.1	-88.1	-73.4
Charco Azul	5,343,693	3,982,150	1,361,543	7,429,701	5,114,163	2,315,538	39.0	28.4	70.1
Decal (Terminal de Isla Taboguilla)	2,120,206	1,090,990	1,029,216	2,001,206	1,002,810	998,396	-5.6	-8.1	-3.0
Manzanillo International T.	11,212,666	5,597,564	5,615,102	9,404,429	4,961,705	4,442,724	-16.1	-11.4	-20.9
Panama Ports Co. Balboa	6,781,752	3,967,620	2,814,132	8,773,708	4,778,353	3,995,355	29.4	20.4	42.0
Panama Ports Co. Cristóbal	2,237,859	1,155,582	1,082,277	2,078,048	1,101,075	976,973	-7.1	-4.7	-9.7
Pedregal	7,807	3,106	4,701	-	-	-	-100.0	-100.0	-100.0
PTP Rambala (Chiriquí Grande)	4,409,080	588,313	3,820,767	3,454,309	370,673	3,083,636	-21.7	-37.0	-19.3
Terminal de Samba Bonita	543	540	3	988	988	-	82.0	83.0	-100.0
Terminal Granelera Bahía Las Minas	463,463	463,463	-	761,520	760,836	684	64.3	64.2	100.0
Terminal Petrolera (Refinería)	1,382,618	1,364,776	17,842	1,668,871	1,668,871	-	20.7	22.3	-100.0
PUERTOS ESTATALES	158,639	90,323	68,316	208,490	107,884	100,606	31.4	19.4	47.3
Aguadulce	29,574	18,804	10,770	5,800	5,800	-	-80.4	-69.2	-100.0
Armuelles	4,140	2,070	2,070	965	965	-	-76.7	-53.4	-100.0
Boca Parita	-	-	-	221	221	-	-	-	-
Bocas del Toro (Isla Bocas)	41,764	22,030	19,734	78,239	39,900	38,339	87.3	81.1	94.3
Coquira	718	677	41	857	857	-	19.4	26.6	-100.0
El Agallito	-	-	-	55	55	-	-	-	-
La Palma	6,767	1,199	5,568	13,477	2,231	11,246	99.2	86.1	102.0
Mensabé	234	234	-	318	318	-	35.9	35.9	-
Mercado del Marisco	818	818	-	809	809	-	-1.1	-1.1	-
Muelle Fiscal (Almirante)	41,764	19,734	22,030	78,239	38,339	39,900	87.3	94.3	81.1
Mutis	787	119	668	469	110	359	-40.4	-7.6	-46.3
Panamá	10,548	3,310	7,238	13,872	3,231	10,641	31.5	-2.4	47.0
Vacamonte	21,525	21,328	197	15,169	15,048	121	-29.5	-29.4	-38.6

FUENTE: Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.
Departamento de Estadísticas Generales.

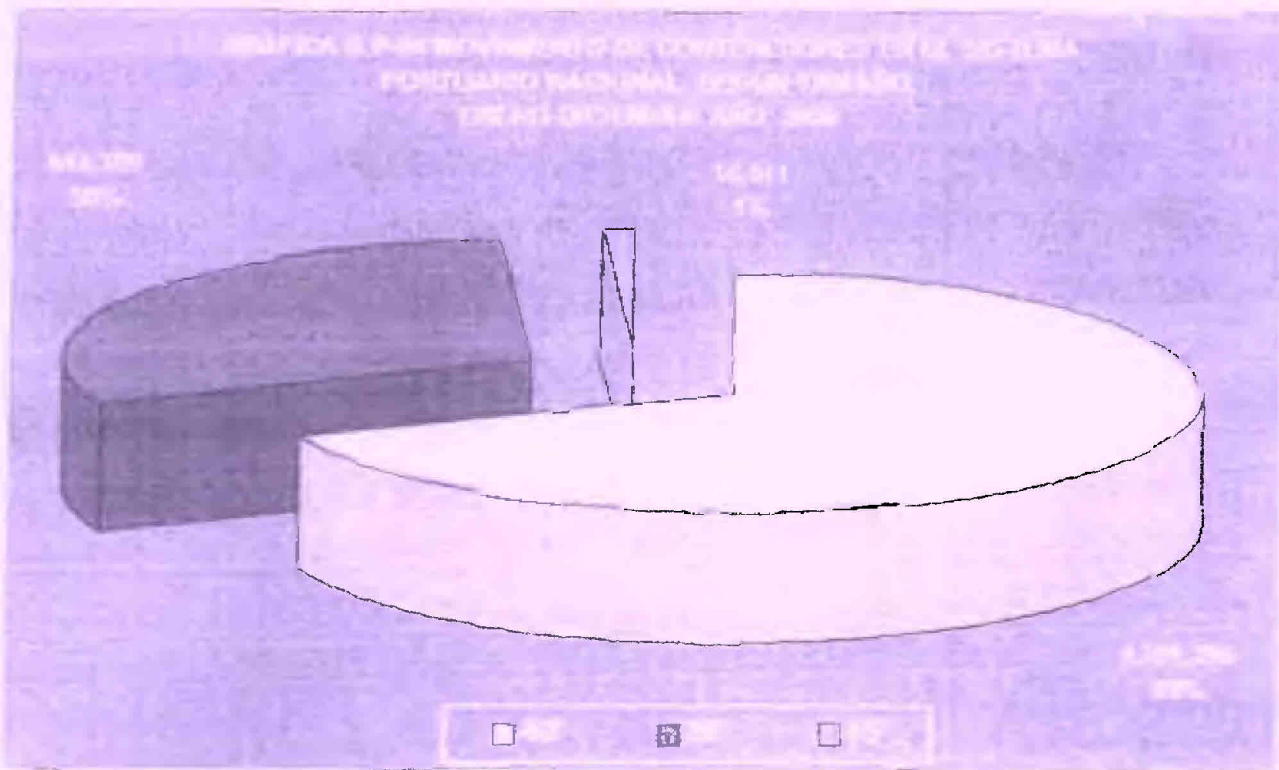
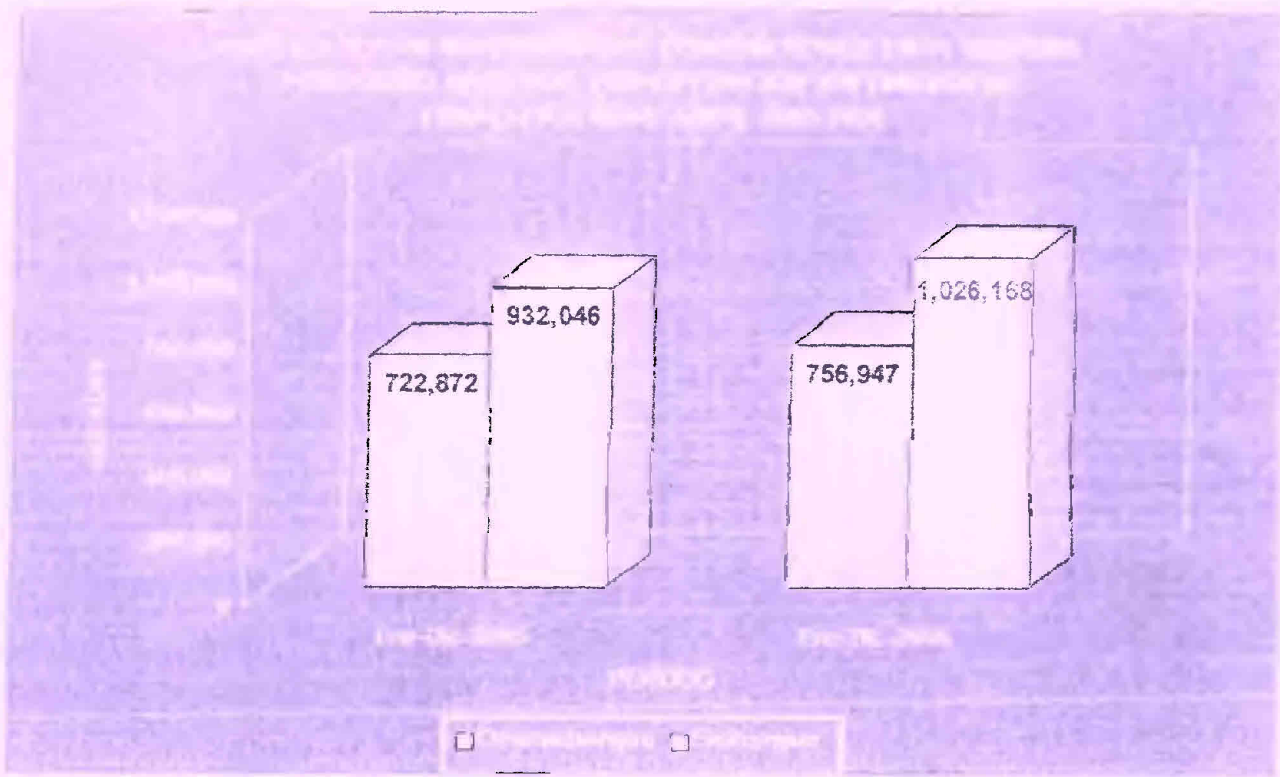
**CUADRO S.P.-04. MOVIMIENTO DE CARGA EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
POR ESTRUCTURA, SEGÚN PUERTO (EN TONELADAS MÉTRICAS).
ENERO-DICIEMBRE. AÑOS: 2005-2006.**

PUERTOS	ESTRUCTURA								Variación %			
	Enero-Diciembre 2005				Enero-Diciembre 2006				Total 06/05	A Granel 06/05	General 06/05	Contene- dorizada 06/05
	Total	A Granel	General	Contene- dorizada	Total	A Granel	General	Contene- dorizada				
TOTAL	37,873,751	17,454,861	777,416	19,641,474	40,448,160	18,921,453	929,779	20,596,928	6.8	8.4	19.6	4.9
PUERTOS PRIVADOS	37,715,112	17,425,192	648,446	19,641,474	40,239,670	18,915,583	727,159	20,596,928	6.7	8.6	12.1	4.9
Bocas Fruit Co. (Almirante)	447,578	16,386	340,921	90,271	454,666	13,572	386,303	54,791	1.6	-17.2	13.3	-39.3
Colon Container Terminal	3,264,205			3,264,205	4,203,535			4,203,535	28.8			28.8
Colon Port Terminal	43,642	770	36,938	5,934	8,689		5,708	2,981	-80.1	-100.0	-84.5	-49.8
Charco Azul	5,343,693	5,343,553	143		7,429,701	7,429,701			39.0	39.0	-100.0	
Decal (Terminal de Isla Taboguilla)	2,120,206	2,120,206			2,001,206	2,001,206			-5.6	-5.6		
Manzanillo International T.	11,212,666		124,762	11,087,904	9,404,429		168,845	9,235,584	-16.1		35.3	16.7
Panama Ports Co. Balboa	6,781,752	1,814,311	40,651	4,926,790	8,773,708	1,818,934	54,999	6,899,775	29.4	0.3	35.3	40.0
Panama Ports Co. Cristóbal	2,237,859	1,952,888	49,464	235,507	2,078,048	1,857,852	44,907	175,289	-7.1	-4.9	-9.2	-25.6
Pedregal	7,807	5,315	2,492						-100.0		-100.0	
PTP Rambala (Chiriqui Grande)	4,409,080	4,331,115	47,102	30,863	3,454,309	3,372,154	57,182	24,973	-21.7	-22.1	21.4	-19.1
Terminal de Samba Bonita	543		543		988		988		82.0		82.0	
Terminal Granelera de Bahía Las Minas	463,463	458,033	5,430		761,520	753,293	8,227		64.3	64.5	61.5	
Terminal Petrolera (Refinería)	1,382,618	1,382,618			1,668,871	1,668,871			20.7	20.7		
PUERTOS ESTATALES	158,639	29,669	128,970		208,490	5,870	202,620		31.4	-80.2	57.1	
Aguadulce	29,574	29,574			5,800	5,800			-80.4	-80.4		
Armuelles	4,140		4,140		965		965		100.0		-76.7	
Boca Parita	...				221		221		...			
Bocas del Toro (Isla Bocas)	41,764		41,764		78,239		78,239		87.3		87.3	
Coquira	718		718		857		857		19.4		19.4	
El Ayallito	...				55		55		...			
La Palma	6,767		6,767		13,477		13,477		99.2		99.2	
Mensabé	234		234		318		318		35.7		35.7	
Mercado del Marisco	818		818		809		809		-1.1		-1.1	
Muelle Fiscal (Almirante)	41,764		41,764		78,239		78,239		87.3		87.3	
Mutis	787		787		469		469		-40.4		-40.4	
Panamá	10,548		10,548		13,872		13,872		31.5		31.5	
Vacamonte	21,525	95	21,430		15,169	70	15,099		-29.5	-26.3	-29.5	

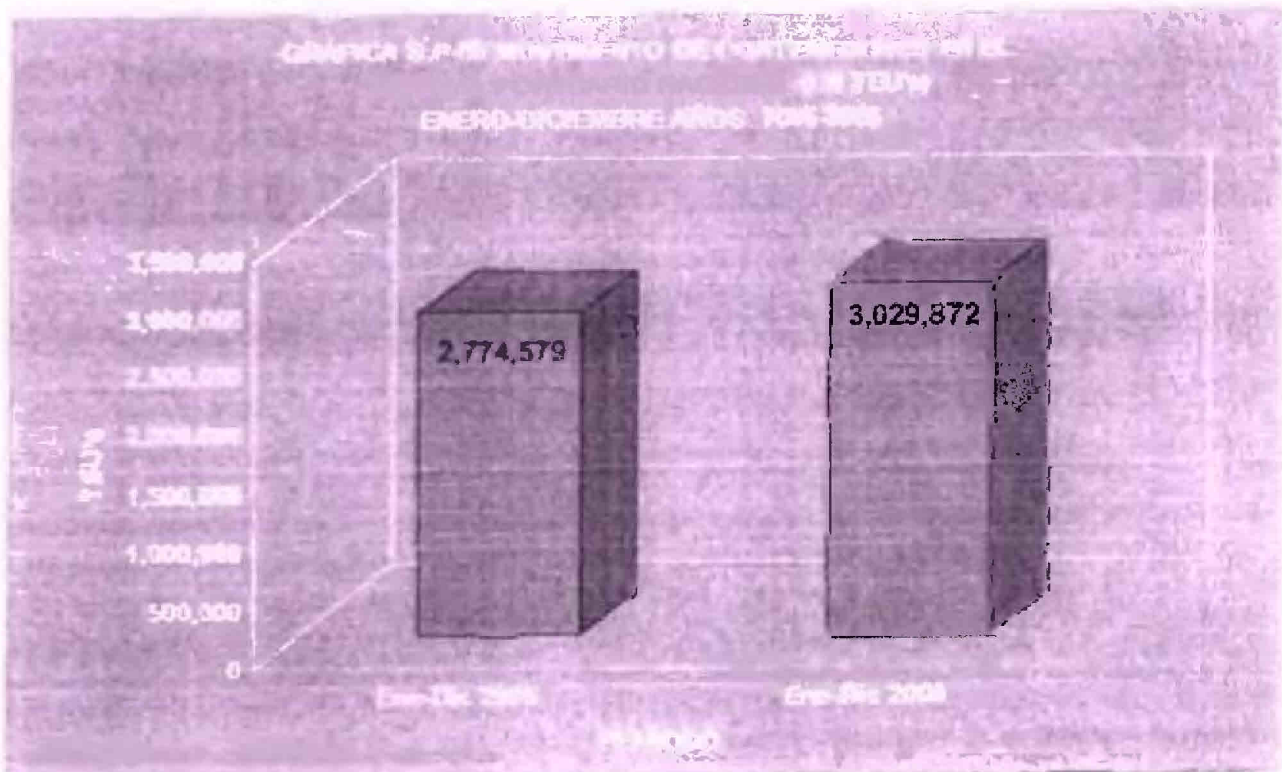
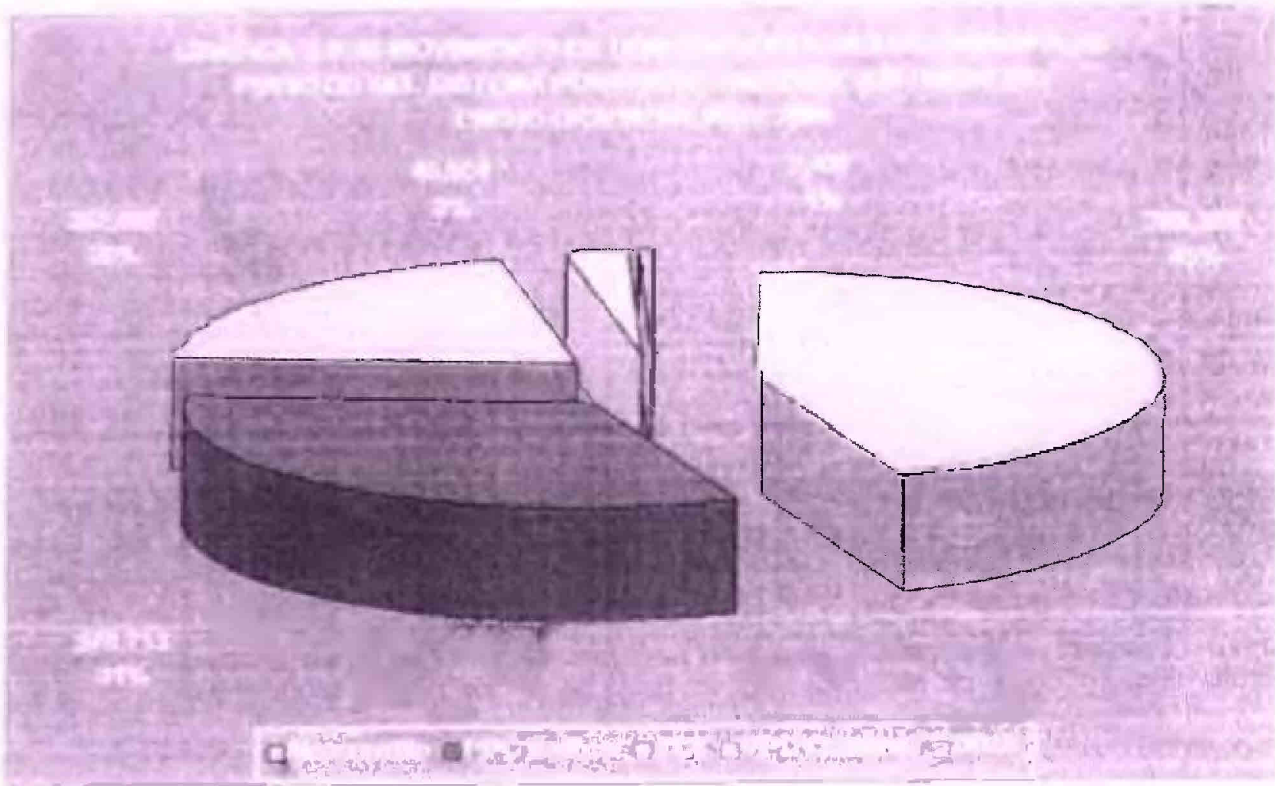
FUENTE: Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.
Departamento de Estadísticas Generales.



FUENTE: Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.
Departamento de Estadísticas Generales.



FUENTE: Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares.
Departamento de Estadísticas Generales.



FUENTE: Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares. Departamento de Estadísticas Generales.