



INFORME ESPECIAL

Por: Carlos José González España

CONVERSACIONES CON CARLOS JOSÉ

Hemos recibido una nueva visita de Rodolfo Sabonge, quien por casi tres décadas lideró un importante equipo de trabajo en la Autoridad del Canal de Panamá, iniciando desde la dirección del Tren Transítmico, llegando a ser Vicepresidente Ejecutivo Planificación y Desarrollo Comercial. En la actualidad, como consultor independiente, es una de las voces expertas más respetadas en el entorno marítimo y portuario del mundo y gran amigo de Colombia con quien hemos tenido la oportunidad de trabajar importantes proyectos.

Rodolfo, bienvenido a Colombia, ¿Qué te trae en esta ocasión por nuestro país?

Respuesta Rodolfo Sabonge: En primer lugar, muchas gracias por la entrevista. En esta ocasión vengo invitado al encuentro Internacional sobre "Colombia en la Geopolítica del Caribe: entre cooperación y controversias" desarrollado el 17 y 18 de noviembre de 2016 organizado por el Centro de Pensamiento Mares y Océanos de la Universidad Nacional de Colombia.

Que importante, esos son espacios interesantes que debemos apoyar y divulgar para incorporar a nuestra agenda académica y política el asunto marítimo y portuario.

Mucho se dijo del impacto de las obras de expansión del Canal de Panamá, hoy que son una realidad. ¿Qué tanto se han cumplido las expectativas y qué se espera en el mediano plazo?

RS: Creo que han superado las expectativas en todo sentido. Sin embargo, debemos tomar en consideración las realidades tanto económicas como del comercio internacional que estamos viviendo en la actualidad. También es importante destacar que el proyecto tuvo una demora de casi dos años por lo que su inauguración casi que toma a la industria marítima por sorpresa. Lo digo porque en varias ocasiones se habían anunciado fechas de inauguración que no se cumplieron. Inaugurar las nuevas esclusas en junio, cuando la mayoría de itinerarios y servicios se diseñan con un año de antelación, es de esperar que



Imágen: (Izq) Rodolfo Sabonge. **Foto(Arriba)** :Canal de Panamá **Por:** Ana Victoria Morales Cuervo



Foto: Transito de Buque en el Canal de Panamá **Por:** Ana Victoria Morales Cuervo

el uso de las nuevas esclusas va a ir escalando paulatinamente hasta normalizarse para el primer trimestre del próximo año. Aun así, el tráfico por la nueva esclusa ha estado creciendo de manera consistente en cada uno de los segmentos de mercado. **Atravesamos tal vez la coyuntura más crítica vivida por el sector marítimo, que ha modificado los entornos portuarios ¿Cuál es tu visión al respecto?**

RS: Creo que una buena parte del problema se debe a la toma de decisiones de los propios navieros. Después de la crisis financiera del 2008 el crecimiento de la economía ha tomado más de lo que se esperaba. Como consecuencia, el comercio internacional está creciendo a tasas muy por debajo de las esperadas. Aun así, las navieras continuaron construyendo más buques y cada vez más grandes. El desbalance entre oferta (flota) y demanda (comercio) es demasiado grande por lo que los fletes están en el piso y las navieras están atravesando una crisis financiera sin precedentes. Las alianzas y la consolidación de la industria es una respuesta de la industria para hacerle frente al desbalance, pero pienso que existen varias navieras con problemas financieros severos que pudieran quebrar en los próximos meses. El problema en el sector portuario es similar, se ha construido infraestructura que en muchos casos excede los requerimientos de la demanda, agravado porque al estar las navieras en problemas financieros, éstas ejercen presión a los puertos para que reduzcan sus tarifas y costes.

El último reporte estadístico del throughput en los puertos latinoamericanos confirman un freno en los tráficos y en algunos casos un decrecimiento muy fuerte, en un escenario en donde las inversiones portuarias incrementarán la oferta v.g. Puerto de Moín, liderado por APM; Ampliación de Cartagena a casi 5 MM de TEUS; Buenaventura con PSA, las obras de Ampliación del Callao con APM y DPW y el plan de la Expansión de Valparaíso, sin contar las inversiones en México. ¿Cuál es tu análisis de este escenario?

RS: Creo que debemos separar los temas. El puerto de Moín, es una terminal que tiene una demanda cautiva en la carga refrigerada que sale de Costa Rica, más de 800,000 TEUs, que justifican esa inversión. La ampliación de Cartagena y Buenaventura hay que verlas dentro de las proyecciones de comercio exterior de Colombia y del potencial de trasbordo que existe en la región. Cartagena en el Caribe tiene un mercado muy diferente al de Buenaventura. El Caribe ha sufrido bajas, específicamente por la situación política y económica de Venezuela, pero debemos pensar que esa situación es coyuntural y que en el futuro se resolverá. En el caso de Buenaventura, debo indicar que el mercado de los servicios Transpacífico que no transita por el Canal pueden constituir una demanda interesante de trasbordo, al menos hasta que Panamá desarrolle otra terminal en el Pacífico. Los casos de Valparaíso y México también son muy diferentes. En lo personal no estoy de acuerdo con el plan de expansión de Valparaíso pues pienso que San Antonio es una mejor opción para concentrar la carga de la V Región, pero igual, creo que esa ampliación se justifica sobre la base del crecimiento del comercio exterior chileno. El caso de las inversiones en México, su sustento también es el crecimiento que se ha dado en su comercio exterior, especialmente en el desarrollo de México como uno de los centros más importantes de producción y exportación de automóviles y equipo pesado.

Con respecto a Cuba, ¿Cuál es tu visión con respecto al impacto en los flujos de comercio, que pueda generar la Isla?

RS: Mucho dependerá ahora de las políticas de Estados Unidos bajo el nuevo gobierno de Donald Trump. En el mejor de los casos, los procesos que iniciaron continuarán y Cuba podrá constituirse en un centro logístico importante tanto para Estados Unidos como para el Caribe. En el peor de los casos, los procesos se estancarán o retrocederán y de ser así, Cuba continuará esperando mejores días.



Foto: Transito de Buque en el Canal de Panamá **Por:** Ana Victoria Morales Cuervo

Se está hablando de portacontenedores de 26.000 TEUSs. Esto me recuerda dos cosas, un documento de Martin Spopfard que a principios de los 2000, con estudios muy serios, argumentaba que el tamaño eficiente eran 8.000 TEUSs y una afirmación que se le atribuye a Bill Gates, aunque ahora lo han desmentido, que según dicen afirmó en los años 80's que "640 KB deben ser suficientes para cualquier persona.". ¿Qué opina?

RS: En los primeros años de la década pasada los límites en el tamaño de los buques eran los sistemas de propulsión. Al resolverse estos problemas, el tamaño pudo aumentar y desde el punto de vista de diseño creo que cualquier tamaño es realizable. Sin embargo, la operación comercial de esos buques es un reto pues las economías de escala desaparecen cuando no hay suficiente carga para llenarlos. Esa carrera armamentista es precisamente la que ha llevado a los navieros a la situación financiera en que se encuentran, por lo que tengo que regresar a una de las primeras preguntas, construir más capacidad en la flota es un error que solo va a contribuir a aumentar la crisis financiera de las navieras.

En estos escenarios ¿Cuáles serán los retos de los gestores portuarios?

RS: En mi opinión los retos son mejorar la productividad y el desempeño financiero. Pienso que la automatización y el uso de tecnología son una forma de mejorar la productividad, pero para mejorar el desempeño hace falta profesionalizar el equipo gerencial para administrar mejor los recursos. Un tema importante que siempre ha afectado la productividad y el desempeño son los paros laborales. Pienso que una buena parte de mejorar el profesionalismo del equipo gerencial es precisamente mejorar la administración de la fuerza laboral y la relación con los sindicatos. Algo que es imprescindible en la profesionalización del equipo gerencial es lograr una mejor comprensión sobre la

competencia y los factores que inciden en la toma de decisiones por parte de las navieras. Con la consolidación de las navieras en alianzas, éstas han aumentado significativamente su poder de negociación.

Bueno Rodolfo, muchas gracias nuevamente por tu visita porque sabemos de tu generosidad para con nuestro país y esperamos seguir contando con tu concurso y participación permanente en los escenarios empresariales y académicos que tanto se nutren con tu experiencia.

RS: Agradezco la invitación que me ha hecho la Universidad Nacional de Colombia y quiero expresar nuestro interés en establecer y fortalecer las relaciones entre nuestras universidades y los centros de educación superior de Colombia pues considero que en este mundo globalizado el futuro está en el conocimiento y a ustedes de la revista Timonera de la Liga Marítima igualmente.

Datos del Autor:

Administrador Marítimo de la Escuela Naval Almirante Padilla, Oficial en Retiro de la Armada Nacional, Master en Gestión portuaria y Transporte Multimodal de la Universidad Pontificia Comillas – Madrid, España. Consultor internacional de temas portuarios y logísticos. Catedrático de diferentes universidades. Socio Empresa Multimodal S.A.S. E mail: carlosjose.g.e@gmail.com