Por: José Stalin ROJAS

Director - Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio (OLMT)

Universidad Nacional de Colombia



Bogotá, 16-Feb-2011. Las cifras del comercio internacional reflejan que los países del suduste asiático, especialmente los del grupo ASEAN+3 (China, Japón, la República de Corea y los 10 países miembros de la ASEAN (especialmente China e India) son y serán el centro de gravedad de las exportaciones e importaciones del mundo por lo menos en los próximos cincuenta años, y esto reviste una importancia crucial para los países del continente Americano.

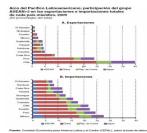
Estados Unidos, Centromerica y Suramerica presentan en el último lustro un aumento significativo del comercio con China, los del ASEAN+3, esto quiere decir, que los sitios por donde tiene que pasar las mercancías tendrán que ampliar su capacidad o explorar nuevos caminos.

Actualmente el paso de mercancías de un océano a otro pasa por tres caminos: La línea ferrea que atraviesa Estados Unidos, el cabo de Magallanes por el sur de América y el Canal de Panamá. Igualmente, las mercancías internacionales están siendo transportadas por grandes mega-buques que por tamaño y por calado ya no caben dentro del canal ni en su ampliación. A lo anterior se le debe de adicionar la tendencia a construir grandes puertos con especificaciones para grandes volúmenes (Shanghai y Shenzhen) son ejemplos de ellos. Los puertos Colombianos fueron construidos para volúmenes moderados y no están preparados para esta tendencia (no aparecemos ni en los 50 primeros puertos de mayor tráfico de mercancía en el mundo).

Las circunstancias anteriores, (el aumento del volumen de mercancías internacionales, el tamaño y calado de los buques, el diseño y capacidad de los puertos) hacen que se exploren nuevos caminos para disminuir los costos de transporte y transbordo de los productos por el Canal de Panamá.

La Oportunidad de Colombia

Colombia, a pesar de tener puertos sobre ambos océanos no ha aprovechado la oportunidad de esta ventaja, nadie duda de los avances que han tenido los puertos de Buenaventura, Cartagena o Barraquilla, pero estas desconectados entre sí, además que su diseño y capacidad no soportan buques de gran calado y grandes volúmenes.



El anuncio del Presidente Santos de explorar una alternativa al canal de Panamá, es buena, y ojala tome el camino de aprovechar los dos únicos puertos de aguas profundas que tenemos y que no las tiene ninguno otro país en toda América. Tarena sobre el Atlántico y Tribuga sobre el Pacifico, podrían ser una alternativa viable. Su posición geográfica, sus aguas profundas que soportarían el calado de los mega-buques, y la conexión a través de un tren de trocha estándar, le permitiría a Colombia ser una alternativa real al Canal de Panamá.

También existe otro camino y es unir Buenaventura con Cartagena o Barranquilla a través de un tren y construir una megazona franca cerca a estas ciudades. Pero esta alternativa sería la menos deseable, puesto que no empujaría el desarrollo regional, no modificaría los puertos para los grandes volúmenes que se avecinan y estaría en menores condiciones de ventaja que Panamá por el tiempo y en desventaja con Tarena/Tribuga por los tiempos de desplazamiento.

Una apuesta para el mediano plazo y en grande, sería conseguir inversores fuertes (China lo es) para Tarena y Tribuga, e invitarlos a construir puertos modernos que aguantaran los volúmenes de mercancías que se vendrán. En Tarena y Tribuga se podrían construir puertos que soportarían altos volúmenes de mercancías, empujaría el desarrollo regional, atraería más inversión extranjera, Colombia se convertiría en un jugador fuerte en el comercio internacional al ser una opción de traspaso de mercancías utilizando puertos y trenes modernos. Colombia tiene una oportunidad si convence e invita inversores que le apuesten en grande aun alternativa al Canal de Panamá. Tarena y Tribuga nos acerca más a este sueño que cualquier otra alternativa.

	(miliones de helifertes)	(millones de ditiones comentes)	(miles de diferes conferées)	(millonus de diflanes commentes)	(milliones de differes contentes)	(miliones de diclares contentes)	geroetteen
ASEAN	591.6	1 494 028	2 525.4	809 667	746 787	62 990	6.5
Brunei Darussalam *	0,4	10 405	25,4	8 068	2.499	5 509	0,1
Camboya 1	14,1	10 871	0.8	4 964	3 896	1 088	0.0
Indonesia	92,2	161 196	1,7	38 436	45 979	-7 442	0,3
República Democrática Popular Lao *	231,5	539 377	2,3	116.510	96 829	19 681	0,9
Malasia	6.3	5 598	0.9	1 538	2 823	-1 284	0.0
Myanmar -	27.8	192 955	7.0	157 195	123 575	33 620	1.0
Filipinas	60,0	34 262	0.6	5 560	6.819	-1 260	0,0
Singsour	5.0	192 231	36.4	269 832	245 785	24 049	2.2
Taitendia	67,0	263 979	3,9	152 497	133 770	18 728	1,2
Viet Nam 1	87.2	93 164	1,1	55 046	84 913	-29 867	0.4
China	1 224.7	4 984 731	9.7	1 201 647	1 005 555	196 092	9.6
República de Corea	48,8	832 512	17,1	363 531	323 082	40 449	2,9
Japon	127.6	5 068 894	39.7	500 719	551 985	26734	4.7
ASEAN+3	2 102.6	12 380 175	5.9	2 955 563	2 627 609	328 155	23.7