

Artículo [ES]

Estudio del panorama de transporte marítimo centroamericano en la era posterior al Canal de Panamá

Study of the panorama of Central American maritime transport in the post-Panama Canal era

Bing Song¹ y Qifeng Li²

¹ Profesor titular de la Facultad de Idiomas y Culturas Extranjeras
Universidad de Ciencia y Tecnología del Suroeste, China;
Email: teespero11@yahoo.es; ORCID: 0000-0002-2024-4956

² Licenciado de la Facultad de Idiomas y Culturas Extranjeras
Universidad de Ciencia y Tecnología del Suroeste, China;
Email: 1035315227@qq.com

[ES] Resumen: Desde 2011, el mercado global del transporte marítimo se encuentra en una fase descendente. El desequilibrio entre la oferta y la demanda de la capacidad del mercado y el aumento rígido de los costos operativos han creado una doble presión para las empresas. Sin embargo, a medida que empieza a construir el Canal de Nicaragua el 22 de diciembre de 2014 y la finalización de ensanchar el Canal de Panamá en 2016, está a punto de salir una "era Postpanamax". Este artículo se enfocará en la orientación actual del transporte marítimo de cargar con los graneles y las principales rutas al mundo, y combinando la situación actual de la capacidad de transporte marítimo de los dos principales canales de América Central con la comparación de datos relevantes para realizar un estudio del panorama del transporte marítimo de América Central. Pretende planificar y ampliar una ruta marítima óptima y opciones de cooperar en el camino de globalización para los inversores chinos, activar y promover aún más la vitalidad económica a lo largo de "una Franja y una Ruta".

Palabras clave: Análisis; la era Postpanamax; Transporte marítimo centroamericano; Panorama

[EN] Abstract: Since 2011, the global shipping market has been in a downturn. The imbalance between the supply and demand of market capacity and the rigid increase in operating costs have created a double pressure for companies. However, with construction of the Nicaragua Canal beginning on December 22, 2014 and the completion of widening the Panama Canal in 2016, a "Post-Panamax era" is about to dawn. This article will focus on the current orientation of the maritime transport of bulk cargo and the main routes to the world, and combining the current situation of the maritime transport capacity of the two main channels of Central America with the comparison of relevant data to carry out a study of the panorama of maritime transport in Central America. It aims to plan and expand optimal sea route and cooperation options on the path of globalization for Chinese investors, further activate and promote economic vitality along "one Belt and One Road."

Keywords: Analysis; The Post-Panamax Era; Central American Maritime Transport; Panorama

Fondo: Investigación sobre el Modelo 'Español +' de Capacitación de Talento Integrado para apoyar el Desarrollo del Círculo Económico de Chengdu y Chongqing (Proyecto N°: JG2021-877).

Cita: Bing, S., Qifeng, L. Estudio del panorama de transporte marítimo centroamericano en la era posterior al Canal de Panamá. *Ibero-América Studies* 2022, 1, vol.3. <https://doi.org/10.55704/ias.v3i1.30>

Editora académica: Xin, F.

Recibido: febrero 2022. **Aceptado:** marzo 2022

Copyright: © 2022 by the authors. Enviado para posible publicación de acceso abierto bajo los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Attribution (CC BY). (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

1. El perfil del Canal de Panamá

1.1 Su historia

Pueden observar la importancia de este canal inclusive en épocas tan lejanas como en el 8000 a.C. cuando las civilizaciones descubrieron en esta zona una ruta de paso de un continente a otro. Más adelante en la historia, desde 1513 este canal fue un sueño cuando Vasco Núñez de Balboa, explorador español descubrió el Océano Pacífico. Algunos años más tarde, hacia el 1534 el Rey Carlos V de España vio en esta zona un buen lugar para construir un Canal que permitiera el paso de los buques de un océano al otro. Si bien en esa época era impensable realizar semejante construcción el Rey Carlos ordenó que se realizarán estudios para determinar la viabilidad del proyecto. Si bien el Canal no se construyó en esa época, los españoles construyeron caminos pavimentados con guijarros que fueron útiles para transportar toneladas de oro y plata procedentes del Perú con destino a España y de lo cual hoy se pueden apreciar sus vestigios en el Camino de Cruces. (ELBIBLIOTE)

Con la llegada de las tropas españolas en el siglo XVI, el istmo de Panamá trajo una gran expectativa por tratarse de un lugar muy adecuado para conectar los dos grandes océanos, el Pacífico y el Atlántico. No sería hasta finales del siglo XIX cuando una empresa francesa decidió probar a construir un primer canal, es decir, La construcción del Canal de Panamá comenzó en 1881. Sin embargo, lo no salió bien, entonces, un poco después, con la ayuda de EE. UU, finalmente, lo inauguró en 1914 y permitiendo así una gran expansión del comercio marítimo mundial, importantísimo en aquella época. Más tarde, se han ido realizando obras, ampliaciones y mejoras para permitir un mejor paso a grandes barcos por este canal. (Isabel; Luis VARGAS, 2017)

1.2 Su importancia

En primer lugar, el canal es la fuente principal de comercio al conectar el Océano Pacífico con el Océano Atlántico, esto da la posibilidad de ser una vía de tránsito corta y barata para los barcos encargados de transportar mercancías; En segundo lugar, su infraestructura, es una de las más importantes, modernas, y complejas del siglo XX. El canal ubicado la franja continental más estrecha de Centroamérica, es la fuente principal de comercio mundial que permite conectar el Océano Pacífico con el Océano Atlántico para que los barcos de carga transporten diversas mercancías. De no existir el Canal de Panamá, los barcos deberían bordear todo el continente americano, lo que exigiría demasiado tiempo. El que consiste en una obra de ingeniería compleja sin precedentes que permitió el tránsito entre dos océanos de diferente altura, mediante un canal con esclusas o piletas que atraviesa la masa continental. Cada esclusa está separada por compuertas que cumplen la función de nivelar la cantidad de agua entre cada tramo a medida que es cruzado por un barco. El canal solo requiere de la fuerza de gravedad para encausar el agua a medida que un barco ingresa a una esclusa, separada por compuertas que pesan 700 toneladas. La diferencia entre las dos masas oceánicas representa a una altura aproximada de 30 metros, que corresponde a lo que transita cada barco al cruzar el canal. (Admin, 2014) El Canal de Panamá es uno de los principales recursos económico con que cuenta el país. A partir del ejercicio canalero logramos, desarrollar otras actividades conexas al mundo marítimo y comercial entre las que se destacan: el turismo, los puertos, la banca y finanzas, entre otras. Esto coloca a Panamá, como uno de los principales destinos en el hemisferio occidental.

2. El entorno del mercado marítimo mundial

La industria marítimo internacional se encuentra en un panorama general de cinco desequilibrios: en primer lugar, la relación entre la oferta y la demanda no está equilibrada. La prosperidad continuada del mercado naviero en los últimos años y el abundante efectivo de las compañías navieras han llevado a un aumento excesivo en la capacidad de la industria; El segundo, que el costo y los ingresos no están equilibrados. En la actualidad, las compañías navieras se enfrentan a altos costos y bajos ingresos; En tercer lugar, el cuerpo principal del mercado no está equilibrado. La diversificación de los agentes del mercado es un problema grave en el desequilibrio de la industria naviera; En cuarto lugar, los intereses no están equilibrados. La diversificación de intereses apela al desequilibrio del mercado marítimo; Y el quinto, distribución desigual de los beneficios. La industria marítima se encuentra en una posición relativamente inferior en toda la cadena de la industria. La desigualdad en la distribución de las ganancias ha exacerbado aún más el desequilibrio en la industria del transporte marítimo, y los márgenes de ganancia se han reducido significativamente. En 2015, los buques portacontenedores inactivos globales representaron el 4,6% del total de portacontenedores mundiales y las tarifas de transporte de mercancías entre Asia y Europa cayeron en un 70%, lo que revela que la industria naviera aún no se ha dado cuenta del ciclo.

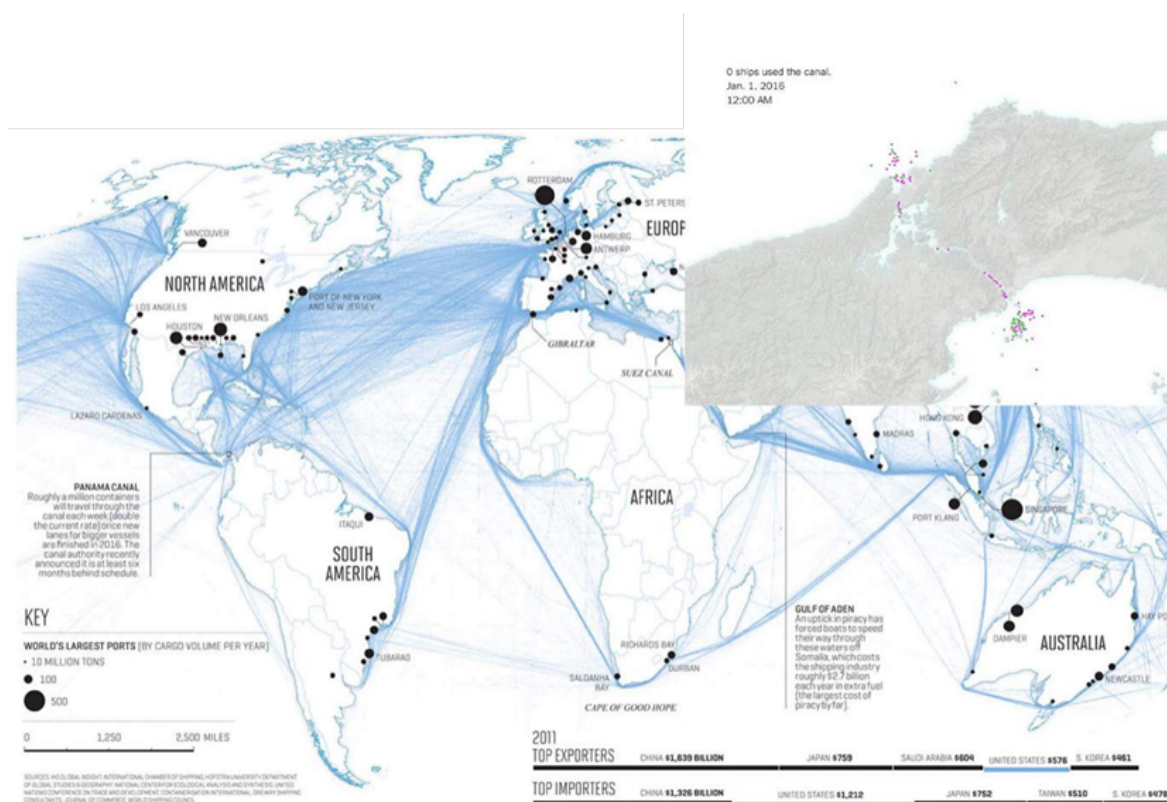


Figura 1. Importancia estratégica del Canales

Fuente: Sacyr

2.1 La información fundamental del Canal de Panamá

Desde 2007, la economía panameña ha mantenido una tasa de crecimiento relativamente alta, la tasa de crecimiento total en los últimos 9 años es de alrededor del 150%. Especialmente desde 2011, la tasa de crecimiento ha sido significativamente más alta que en el período anterior. El fuerte crecimiento económico en Panamá se ha beneficiado de su geografía geográfica única y de las políticas fiscales e industriales preferenciales implementadas en los últimos años, que también sentaron una buena base para un mayor desarrollo de la economía del país. (CEPALSTAT, 2000-2021)

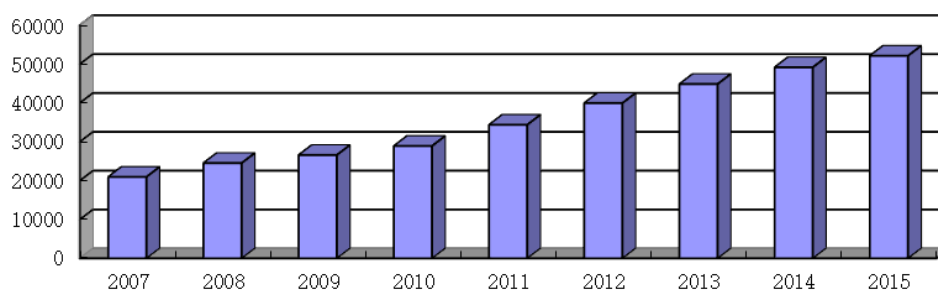


Figura 2. PIB de Panamá en 2007-2015 (Unidad: millones de dólares)

Fuente: Elaboración propia

El canal de Panamá es una vía de navegación interoceánica entre el mar Caribe y el océano Pacífico que atraviesa el istmo de Panamá en su punto más estrecho, cuya longitud es de 82 km². (Encyclopædia Britannica, 2016) Funciona a

través de esclusas en cada extremo que elevan los barcos hasta el lago Gatún, un lago artificial creado para reducir la cantidad de trabajo requerido para la excavación del canal, a 26 metros sobre el nivel del mar, para después descenderlos hasta el nivel del Pacífico o el Atlántico. (Deutsche Welle, 2006)

El 24 de abril de 2006, el entonces presidente Martín Torrijos Espino anunció formalmente la propuesta de la ampliación del Canal de Panamá, mediante la construcción de un tercer juego de esclusas y la ampliación del cauce de navegación. Este proyecto se basaba en la construcción de nuevas esclusas, una en el lado Atlántico y otra en el lado Pacífico, para permitir el paso de buques tamaño Postpanamax, los cuales, dado que superan el tamaño Panamax, actualmente no pueden navegar por la vía interoceánica. El costo aproximado de esta operación, según la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) sería de 5 250 millones de dólares.

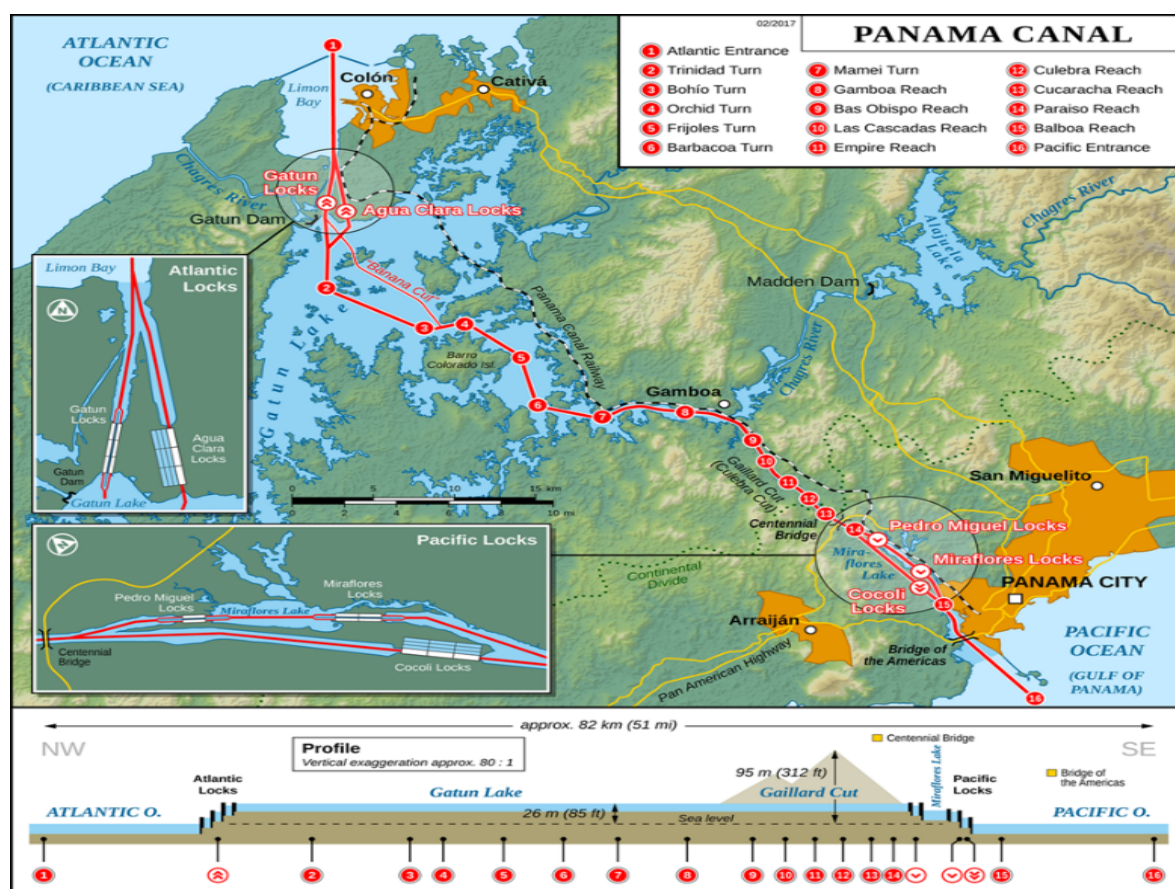


Figura 3. El mapa del canal de Panamá

Fuente: Wikipedia

Recientes adaptaciones al reglamento interno de la ACP y del Ministerio de Ambiente eliminaron barreras burocráticas para culminar el proyecto de construcción del tercer juego de esclusas. La ampliación del canal se decidió mediante un referéndum nacional, el cual fue anunciado el 24 de julio de 2006 por el presidente Martín Torrijos y que se llevó a cabo el 22 de octubre de 2006. Los resultados del referéndum otorgaron un 76,83 % de los votos a favor del proyecto de ampliación y el 21,76 % en contra. (Wikipedia, 2021)

Las obras de ampliación dieron inicio el lunes 3 de septiembre de 2007, con la detonación del cerro Cartagena ubicado en las riberas del canal. Se pretendía inaugurar las nuevas esclusas el 15 de agosto de 2014, fecha en que se conmemoró el primer centenario de la vía interoceánica, aunque una crisis, surgida por el aumento de costes sobre el presupuesto inicial, entre el consorcio constructor Grupo Unidos por el Canal y la Autoridad del Canal de Panamá, retrasó seriamente los trabajos, de modo que el Canal de Panamá Ampliado fue finalmente inaugurado el 26 de junio de 2016.

2.2 La información fundamental del Canal de Nicaragua

Producto interno bruto (PIB) de Nicaragua. Entre 2007 y 2015, el producto interno bruto de Nicaragua creció en general, pero la tasa de crecimiento fue relativamente plana. El crecimiento económico total durante los nueve años fue aproximadamente del 32.8%. La crisis financiera mundial de 2008 tuvo un cierto impacto en el crecimiento económico del país. En 2011, su economía básicamente reanudó el crecimiento. Esta tendencia de crecimiento y desarrollo económico es un reflejo de las características de la estructura económica tradicional del país. (CEPALSTAT, 2000-2021)

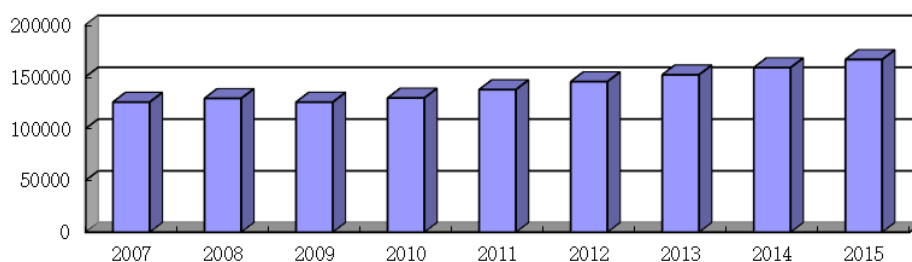


Figura 4. PIB de Nicaragua en 2007-2015(Unidad: Millones de Córdoba)

Fuente: Elaboración propia

La construcción de un canal interoceánico en Nicaragua no es una idea nueva sino un sueño viejo que ya existe desde la llegada de los españoles. El 21 de febrero del 2012, Daniel Ortega, el actual presidente de Nicaragua, anunció por primera vez públicamente que iba a reanudar la idea histórica del canal. (Anna Hochleitner, 2015) En julio de 2012, la Asamblea Nacional de Nicaragua aprobó la Ley 800 (una Ley con respecto a la legislación para el Canal Interoceánico de Nicaragua y el establecimiento de la Comisión del Canal Interoceánico), proporcionando una base jurídica sólida para la construcción del Canal Interoceánico.

El día 6 de septiembre de 2012, la Autoridad de El Gran Canal Interoceánico de Nicaragua (en adelante 'Autoridad') firmó un memorándum de entendimiento con HKND Grupo para establecer el alcance del proyecto. El 31 de octubre de 2012, ambas partes firmaron un Convenio de Cooperación con más detalles del proyecto. La Autoridad acordó conceder a HKND Grupo el derecho exclusivo para planificar, diseñar, construir, y posteriormente, operar y administrar el Gran Canal de Nicaragua y otros proyectos de desarrollo de infraestructura. El 13 de junio de 2013, la Asamblea Nacional de Nicaragua dio su aprobación al gobierno para firmar el Contrato de Concesión Maestro (en adelante 'MCA') con HKND Grupo. El acuerdo otorga formalmente a HKND Grupo el derecho exclusivo para planificar, diseñar, construir, y posteriormente, operar y administrar el Gran Canal de Nicaragua y otros posibles proyectos, incluyendo proyectos de puertos, zona franca, un aeropuerto internacional y otros proyectos de desarrollo de infraestructura.

El Canal de Nicaragua crearía una nueva conexión entre Asia y los puertos en la costa oriental de los EE. UU y además entre Asia y Europa. Por su posición más al norte puede reducir en gran medida las rutas de envío y facilitar ahorros en el consumo de combustibles. El trayecto de Los Ángeles a Nueva York, por ejemplo, sería 800 kilómetros más corto de lo que es hasta ahora. La ruta prevista para el Canal, que se indica en la siguiente figura 5, fue seleccionada entre seis opciones y cruzaría el país de este a oeste. Va por la desembocadura del Río Punta Gorda en el lado del Mar Caribe hacia Morrito, cruza el Lago Cocibolca por 105 kilómetros hacia Rivas, y entra finalmente cerca de la desembocadura del Río Brito en el Océano Pacífico. En cada costa se construirían esclusas para superar el desnivel entre el Pacífico y el Atlántico. En el lado Caribe además se construiría un lago artificial, que suministraría con suficiente agua a las prensas y formaría también parte de la ruta cana- lera. Adicionalmente, el Lago se desarrollaría como un centro ecológico y turístico. (Anna Hochleitner, 2015)

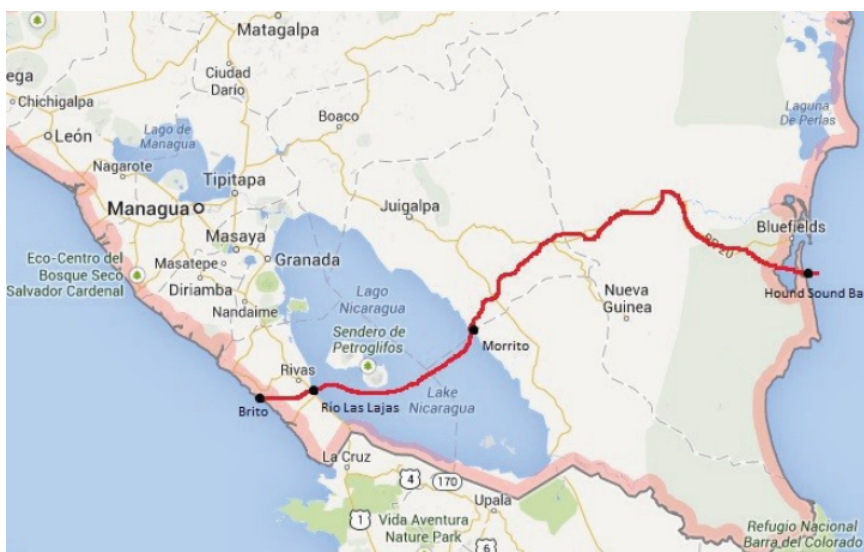


Figura 5. La ruta del Canal de Nicaragua

Fuente: <http://impactocna.com/losimpresionantes-numeros-del-gran-canal-de-nicaragua/>

El proyecto integrado del Gran Canal de Nicaragua incluirá los siguientes 6 subproyectos: un Canal (incluyendo dos esclusas), dos Puertos, una Zona de Libre Comercio, un Aeropuerto Internacional, Centros de Vacaciones y varias carreteras. Además, habrá la construcción de otras instalaciones relacionadas para garantizar la finalización con éxito del Canal.

3. Comparación de la capacidad de los dos grandes canales centroamericanos: el Canal de Panamá y el Canal de Nicaragua

Con el desarrollo de buques portacontenedores a gran escala y la limitación del tamaño de los buques navegables en el Canal de Panamá, cada vez más buques de carga grandes no pueden pasar por el Canal de Panamá y, por lo tanto, se ha ampliado el Canal de Panamá. Antes de la expansión del Canal de Panamá, a los barcos generalmente se les permitía pasar por el canal durante nueve horas, y podían navegar alrededor de 4.500 TEU de buques portacontenedores. Después de la expansión, el nuevo Canal de Panamá puede atravesar un gran barco con una longitud de 366 metros, un ancho de 48,8 metros y un calado de 15 metros. La capacidad de empaque puede alcanzar un nivel de aproximadamente 12,000 TEU Si los contenedores sobre la tapa de escotilla están dispuestos en un apilamiento Hasta 13,000 TEU. Para buques portacontenedores grandes de más de 13,000 TEU, el Canal de Nicaragua después de su apertura tendrá ventajas en la selección de ruta, y también acortará la distancia de navegación que las rutas alrededor del Canal de Suez. (Xin Zeng; Jihong Chen, 2016)

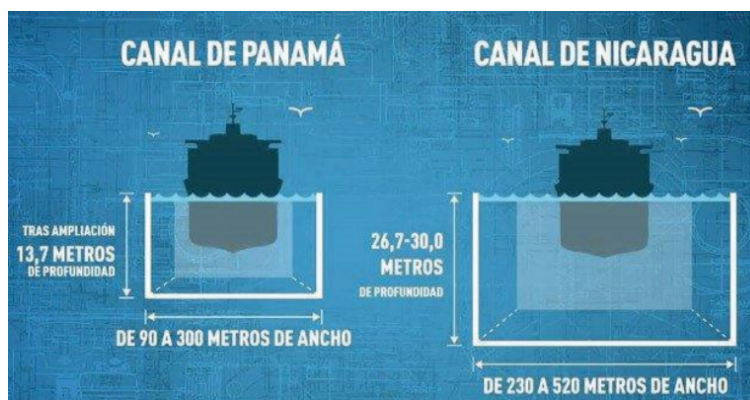


Figura 6. Comparación entre el Canal de Panamá

Fuente: <http://actualidad.rt.com/actualidad/view/137218-canal-interoceanico-nicaragua-panama-proyecto>

El Canal de Nicaragua mediría en total 278 kilómetros de largo, de 230 a 520 metros de ancho, y hasta 30 metros de profundidad. Llegaría a ser hasta la fecha el proyecto de infraestructura más grande del mundo y tres veces más largo que el Canal de Panamá. El Canal de Nicaragua permitiría cada año el paso de 5,100 barcos graneleros y petroleros de 400,000 toneladas con 30 horas de tránsito para cada barco. (Anna Hochleitner, 2015)

Según el plan, el Canal de Nicaragua parte desde Brito en el Océano Pacífico y pasa por Nicaragua hasta Punta Gorda en el Océano Atlántico. La longitud total es de 277.5 km. Según el sitio web oficial del Proyecto del Canal de Nicaragua, después de que se construye el canal, puede atravesar una longitud de 500 metros, un ancho de 72 metros, y un buque portacontenedores de 25.000 TEU con un calado de 18 metros. Además de un aumento significativo en la capacidad del buque, el Canal de Nicaragua reducirá en gran medida la distancia recorrida entre muchos puertos en Asia y la costa este de América del Norte. Las condiciones básicas del Canal de Panamá ampliado y el Canal nicaragüense previsto se muestran en la Tabla 1, 2, 3.

Carácter	el canal de Nicaragua (En construcción)	el canal de Panamá (Después de la expansión)
Longitud de canal	277.5 Kilómetros	81.3 Kilómetros
Longitud de bloqueo	520 metros	426 metros
Ancho de bloqueo	75 metros	57.9 metros
Profundidad de bloqueo	27.6 metros	18 metros
Capacidad del portacontenedores	25000 TEU	13000 TEU
Máxima calidad de carga	40 diez mil toneladas	15 diez mil toneladas
Tiempo de finalización	El año 2020	El año 2016

Tabla 1. Comparación de los parámetros básicos entre el canal de Panamá y el de Nicaragua

Fuente: Ge Zhang. El impacto del proyecto del Canal de Nicaragua en el patrón de transporte marítimo mundial futuro. *Water Transport Management*, 2014 (8): 3-5.

Tipo de barco contenedor /TEU	Puerto de salida	Vía	Puerto de descarga	Velo- cidad/kn	Consumo diario de combustible/ (t/día)	Kilom- etraje /n mile	Tiempo de navegación /día	Costo de combustible del contenedor unidad/ (dólares/ TEU)
4250	Shanghai	el canal de Panamá	Nueva York	16	50	10571	28	201
4250		el canal de Nicaragua		16	50	10070	26	191
8000		el canal de Nicaragua		18	92	10070	23	166
Nota: Suponga que el precio del combustible es de 620 dólares / t								

Tabla 2. Comparación de rutas de buques portacontenedores entre el Canal de Panamá y el Canal de Nicaragua

Fuente: Ge Zhang. El impacto del proyecto del Canal de Nicaragua en el patrón de transporte marítimo mundial futuro. *Water Transport Management*, 2014 (8): 3-5.

Ruta principal	Tipo de barco	Alquiler de período (US \$ / día)	Consumo de combustible (t / día)	Ahorre distancia /n mile	Ahorre tiempo / día	Ahorre combustible / Dólar	Ahorre en costos de envío / Dólar
Golfo de Estados Unidos a Extremo Oriente	Tipo de Panamá (7.6 diez mil t)	19000	33	700	2.08	42625	39583
Venezuela a China	Tipo de Cabo de Buena Esperanza (17.2 diez mil t)	25000	55	4037 (Comparado con el Canal de Suez)	11.0	403937	296141
				4492 (Comparado con redondear el Cabo de Buena Esperanza)	11.85	449464	329519

Tabla 3. Ahorre de costos en las principales rutas después de la constitución del Canal de Nicaragua

Fuente: Ge Zhang. El impacto del proyecto del Canal de Nicaragua en el patrón de transporte marítimo mundial futuro. *Water Transport Management*, 2014 (8): 3-5.

4. La dirección del transporte de cargas a granel

4.1 Cargas a granel del Canal de Panamá

Con el descubrimiento del Nuevo Mundo en el siglo XV y las nuevas rutas al Oriente, la era de navegación había comenzado. La llegada del barco de vapor y otras maneras de transporte, sirviendo para el rápido crecimiento del comercio marítimo, permitiéndole tomar una situación insustituiblemente dominante en el comercio mundial.

Para reducir la distancia de envío, acortar los costos de transporte, mejorar la eficiencia y la seguridad de la navegación, la humanidad en la historia del comercio marítimo, nunca ha dejado de buscar rutas más convenientes. Generaciones de personas continúan explorando y construyendo canales a la par de espléndidas obras de ingeniería como el Canal de Suez y el Canal de Panamá. Como un importante vínculo para unir Asia, Europa y África, el Canal de Suez de 193.3 kilómetros de largo es conocido como la garganta de Europa, acortando la distancia marítima por unos 10,000 kilómetros desde Asia a Europa por el Cabo de Buena Esperanza. Conocido como la columna de las Américas, el Canal de Panamá de unos 81.3 kilómetros de largo une el Océano Atlántico y el Pacífico. Este canal permite a los barcos que parten de la Costa Este y la Costa Oeste de América del Norte acortar una distancia de unos 15,000 kilómetros que la ruta del Cabo de Hornos. La importancia del Canal de Panamá se mide no sólo por el tráfico que recibe, sino por el tipo de mercancía que lo cruza (granos, carga en contenedores y petróleo y sus derivados principalmente).

Tendrán a nivel mundial desafíos siempre crecientes para dar cabida al tamaño de los buques y el volumen del comercio marítimo cada vez mayor. Creemos en el próximo canal de Nicaragua y los canales de Suez y de Panamá también han hecho contribuciones destacadas al desarrollo y al progreso de la civilización humana, a través de la facilitación del comercio global y de la promoción de relaciones amistosas entre naciones. Desde su inauguración, más de 700.000 embarcaciones han utilizado el canal de Panamá como una ruta segura y relativamente barata, ya que el peaje que se paga por el paso supone una cantidad ínfima en comparación a todo lo que se debería gastar una embarcación dando el viaje más largo, tanto en cuestión de dinero como en tiempo. (Isabel) El canal de Panamá ha sido durante años un lugar lleno de riquezas debido a la cantidad de productos con los que se comercializa. Desgraciadamente la tecnología del siglo XXI lo ha alcanzado y no está para competir contra otros canales de comercio. Es por eso que la ampliación del mismo es urgente, Panamá debe encontrar los recursos necesarios para que esta obra sea un éxito y el canal pueda posicionarse como el mejor de todos.

4.2 Cargas a granel del Canal de Nicaragua

El continente americano continuará siendo un proveedor indispensable de carga a granel y la energía, especialmente para satisfacer la demanda de los crecientes mercados de Asia. Para el transporte de materias primas a granel, hace

tiempo que las economías de escala demandan navíos enormes, como buques graneleros y superpetroleros, que simplemente no pueden navegar por el Canal de Panamá. Esto ha restringido el crecimiento de materias primas desde el continente americano hacia los mercados asiáticos. Por ejemplo, Vale, una gigantesca minera brasileña, ha comisionado 35 buques "Valemax" de 400,000 TPM (toneladas de peso muerto) (que todavía no pueden visitar los puertos de China). Estos buques no pueden pasar por el Canal de Suez ni por el Canal de Panamá. Han optado por distancias del envío más largas para lograr economías de escala de los buques. Dado la alta calidad y gran calidad de mineral de hierro brasileño, el mercado de éste está previsto a crecer en el futuro.

Además del mineral de hierro y el petróleo crudo, se espera que el continente americano también provea a Asia cada vez más GNL (gas natural licuado), carbón y cereales. El reciente auge de la producción de gas natural en los Estados Unidos no muestra signos de desaceleración, lo que insta a las empresas de energía a explorar las posibilidades de desarrollar una serie de puertos de exportación para varios proyectos de GNL. El Departamento de Energía de los EE. UU (DOE), recientemente concedió varias licencias de exportación que posibilitaran que algunos de estos proyectos siguieran adelante. Esto demuestra que el DOE reconoce el valor traído a América por la exportación de estos productos. El Canal de Nicaragua estará ubicado en un lugar ideal entre la costa del golfo de México, Japón y Corea. Proporcionará una ruta marítima más corta que el Canal de Panamá para cargas de combustible sensible de tiempo. Los productores de carbón de la zona este de los EE. UU. y Colombia de América del Sur, que son proveedores de la industria energética y siderúrgica de Asia, también se interesan en esta ruta marítima, ya que les dará la opción de transportar cargamentos utilizando buques de carga a granel muchísimo más grandes. Además, con el aumento de la población y los niveles de vida, el consumo de proteínas de origen animal está creciendo rápidamente en Asia. Las industrias de la agricultura y la ganadería en todas las Américas tendrán acceso a estos mercados asiáticos de manera más eficiente a través del Canal de Nicaragua.

Además del flujo de productos manufacturados de Asia a los EE. UU., también se prevé que aumentaran las exportaciones de los EE. UU. a Asia, incluida la exportación de carbón desde la costa este de los EE. UU., y las nuevas exportaciones de gas natural líquido (LNG) desde la costa del Golfo de México. Todos estos flujos se beneficiarán con la construcción de un nuevo Canal de Nicaragua.

5. La importancia y la influencia para China

5.1 La importancia para China

La región de América Latina se ha convertido en un puente importante de importaciones de los cuatro tipos de recursos primarios de China. Con la mejora de los niveles del desarrollo económico y social, la contradicción entre la oferta y la demanda de recursos locales se ha vuelto cada vez más prominente. Por ejemplo, los recursos de tierras son relativamente limitados. Los recursos energéticos y minerales dependen en gran medida de países extranjeros, y así sucesivamente. En China, el 93% de la energía, el 80% de las materias primas industriales y el 70% de la producción agrícola provienen de recursos minerales. La demanda china de recursos minerales continúa aumentando y la brecha en recursos minerales continúa expandiéndose. Las importaciones chinas de América Latina están dominadas por productos primarios. Por ejemplo, en 2014, las importaciones de productos de China procedentes de América Latina fueron de aproximadamente 137.900 millones de dólares, de los cuales los productos primarios fueron de aproximadamente 112.800 millones de dólares, lo que representa el 82% de las importaciones totales.

La demanda de importaciones de China ha permitido que las exportaciones latinoamericanas de productos básicos continúen creciendo. Las exportaciones de mercancías de América Latina han estado dominadas por productos primarios. En 2014, 19 países latinoamericanos (excluido México) las exportaciones combinadas de mercancías totalizaron aproximadamente a 543,7 billones de dólares, incluyendo productos primarios. Las exportaciones ascendieron a 396,3 mil millones de dólares, lo que representa alrededor del 88% de las exportaciones totales de mercancía. América del Sur es la principal de importaciones de productos primarios de América Latina. (Zewen Xie, 2016)

A medida que las escalas de transporte de los dos principales canales se formen gradualmente, el papel y el estatus de China en Centroamérica se volverán aún más prominentes. Por lo tanto, cómo integrarse en la economía regional y promover el desarrollo económico regional son un nuevo problema para China.

5.2 La influencia después del establecimiento de relaciones diplomáticas entre China y Panamá

Marítimo y geopolítico están estrechamente relacionados. El Canal de Panamá es una garganta estratégica en el mundo. No solo es un atajo para el transporte marítimo internacional, sino también un importante canal militar con un

valor económico y militar extremadamente alto. China se ha convertido en el segundo usuario más grande del canal. La cuestión del acceso seguro y sin obstáculos es muy importante para China y se le debe dar una gran importancia. En junio de 2017, China estableció relaciones diplomáticas con Panamá y brindó garantías políticas para que China utilizara el canal. (Chunlin Shi; KaiCe Shi, 2018)

El 12 de junio de 2017, el presidente Barrera de Panamá anunció el establecimiento de relaciones diplomáticas con China y firmó oficialmente el "Comunicado conjunto" el día 13. En respuesta, el lado pakistaní enfatizó que el establecimiento de lazos diplomáticos entre China y Pakistán fue la medida diplomática más significativa desde que Panamá firmó el Tratado del Canal de Panamá con los Estados Unidos en 1977. La escolta de las relaciones diplomáticas ha inyectado un nuevo ímpetu para el desarrollo y la inversión del comercio marítimo entre los dos países, ha creado más condiciones y un espacio de desarrollo para el uso del canal en China y ha proporcionado mayores oportunidades y garantías para el mecanismo. Como Chunfeng Wei, gerente general de Jinghan Shipping (Panamá) Co., Ltd. declaró, después del establecimiento de relaciones diplomáticas entre los dos países, con el desarrollo de relaciones económicas y comerciales bilaterales y diversos tipos de proyectos de medios de vida y proyectos de infraestructura de Panamá, las navieras financiadas por China obtendrán un mayor desarrollo. Oportunidad Al mismo tiempo, esto conducirá a la extensión de la iniciativa "la Franja y la Ruta", que ayudará a las dos partes a fortalecer de manera integral la cooperación marítima y facilitar la inversión y la construcción de la infraestructura del Canal.

Aunque el establecimiento de lazos diplomáticos entre China y Pakistán redujo o redujo los riesgos políticos y obstáculos institucionales para el uso del Canal de Panamá hasta cierto punto, su circulación segura y sin obstáculos todavía se ve afectada por muchos factores, como el juego geopolítico, y debe haber una clara comprensión de esto. Una es que Estados Unidos tiene una mayor influencia en el Canal de Panamá, el segundo es el Canal de Panamá y el tercero es el costo creciente de los buques que pasan por el canal. (Chunlin Shi; Cekai Shi, 2018)

El gobierno de Ortega ha promovido activamente el programa del Canal de Nicaragua para realizar el "sueño de cien años" del país. El proyecto del Gran Canal, que fue operado por el gobierno nicaragüense y HKND durante dos años, se inició oficialmente el 22 de diciembre de 2014 y está previsto que se complete dentro de cinco años. El presidente Ortega, presidente de HKND, y figuras clave de todos los ámbitos de la vida participaron en la ceremonia. HKND dijo que este será el proyecto más grande del mundo, comenzando con la construcción de infraestructura más básica de todo el proyecto. Todos los proyectos están contratados con compañías chinas y compañías nicaragüenses, dando prioridad a la contratación de mano de obra local y capacitación. (Xingzhen Su, 2015)

La nueva configuración de envío de Centroamérica construida conjuntamente por el Canal de Panamá y el Canal de Nicaragua ofrece oportunidades y desafíos frente a los países de la Franja y la Ruta. Aprovechar las oportunidades y enfrentar los desafíos se ha convertido en un problema para todos los países. Una mejor sinergia y una mayor apertura económica pudieran ser la mejor manera. Se puede observar que la introducción del Acuerdo TPP ha promovido en gran medida el desarrollo de la economía regional y el intercambio y la cooperación de las economías a lo largo de una Franja y una Ruta.

6. Conclusión

Este estudio proporciona las informaciones sobre la situación económica de Panamá y Nicaragua en Centroamérica y el camino de la cooperación comercial con China a través del análisis comparativo de los dos Canales de Panamá y Nicaragua, y proporciona una cierta referencia para las siguientes investigaciones sobre temas relacionados, que se ha enfocado en la dirección actual del transporte de carga a granel y las principales rutas de transporte marítimo del mundo, combinando la situación actual de la capacidad de transporte de los dos principales canales de América Central y la comparación de datos relevantes para realizar un análisis básico del panorama del transporte marítimo de América Central. Intentó planificar una ruta marítima óptima preliminar y opciones de cooperación para los inversores chinos, ampliar el camino de globalización para las empresas chinas, activar aún más la vitalidad económica a lo largo de "La Franja y la Ruta" y promover aún más el intercambio y la cooperación de la economía mundial.

Bibliografía

(Luis 2017) Luis VARGAS. La Importancia del Canal de Panamá, 2017, Disponible online: La importancia del canal de Panamá | La Juventud Opina (voicesofyouth.org) (consultado el 12 de octubre de 2021) (en español).

- (Anna 2015) Anna Hochleitner. La construcción del Canal Interoceánico en Nicaragua: situación de partida y efectos en el desarrollo nacional. ANÁLISIS N°4, agosto-2015.
- CEPALSTAT. SEARCH RESULTS CEPALSTAT INDICATORS DATABASE, 2000-2021, Disponible online: https://estadisticas.cepal.org/cepalstat/web_cepalstat/buscador.asp?idioma=i&string_busqueda=panama.html (consultado el 12 de diciembre 2021) (en español).
- (Chunlin, KaiCe 2018) Chunlin Shi, KaiCe Shi. Análisis sobre la seguridad y la fluidez del Canal de Panamá después del establecimiento de relaciones diplomáticas entre China y Pakistán. Revista de la Universidad Marítima de Dalian (Edición de Ciencias Sociales), 2018 (1): 53- 54.
- (Deutsche Welle 2006) Deutsche Welle. 2006. Disponible online: <https://p.dw.com/p/9Hge>. Panamá abre las compuertas al Canal del siglo XXI.
- ELBIBLIOTE.GEOGRAFIA, Pag.229. Disponible online: <https://www.britannica.com/search?query=Panama+Canal>. (consultado el 8 de octubre de 2021) (en español) Encyclopædia Britannica (ed.). Panamá Canal (en inglés), 2016.
- (Ge 2014) Ge Zhang. El impacto del proyecto del Canal de Nicaragua en el patrón de transporte marítimo mundial futuro. Water Transport Management, 2014 (8): 3-5.
- (Isabel 2019) Isabel. 2019. Canal de Panamá, su historia y su importancia en la actualidad. <http://www.territorioscentroamericanos.org/canal-de-panama-su-historia-y-su-importancia-en-la-actualidad/> (consultado el 14 de septiembre 2021) (en español)
- (Wenze 2016) Wenze Xie. Crecimiento económico medio-alto de China y cooperación económica y de relaciones comerciales entre China y América Latina. Latin American Studies, 2016 (4): 47-49. (en chino)
- (Wikipedia 2021) El canal de Panamá. 2021. https://es.wikipedia.org/wiki/Canal_de_Panam%C3%A1#cite_note-40.html (consultado el 26 de octubre de 2021) (en español).
- (Xin y Jihong 2016) Xin Zeng; Jihong Chen. El impacto del proyecto del Canal de Nicaragua en el patrón de transporte de contenedores del mercado de transporte marítimo transpacífico. Port Economy, 2016 (7): 49-52.
- (Zhenxing 2015) Zhenxing Su. Informe sobre el desarrollo de América Latina y el Caribe. Beijing: Social Sciences Archives Press, 2015: 235-242.