



Disminución de movimiento de contenedores, por fallas en el sistema tecnológico por parte de los administradores en el puerto Balboa, 2013

Decrease in container movement, due to failures in the technological system by administrators in the Balboa port, 2013

Andrea Lineth Santana Martínez
Universidad de Panamá, Facultad de Ingeniería
andrea.santanam@up.ac.pa
<https://orcid.org/0000-0002-5060-8888>

Resumen

El objetivo de esta investigación es analizar la disminución de movimiento de contenedores, por fallas en el sistema tecnológico por parte de los administradores en el Puerto Balboa en los distintos puntos sobre el puerto, tipo y tamaño, determinar los puertos que fueron afectados por la paralización en el puerto Balboa, igualmente de los puertos que no fueron afectados durante la paralización. Se pudo analizar algunos factores que resultaron perjudicados durante la paralización en el puerto, y se logró determinar los puertos fueron mayormente afectados. Los métodos que se aplicaron en esta investigación fueron el método cuantitativo y el método transversal, con la finalidad de obtener información sobre la base de datos denominada Boletín Estadístico Marítimo Portuario. Enero-diciembre 2013 y de esa base de datos poder reconocer las variables que se podrían identificar durante la investigación las cuales fueron el tráfico que se referiré al desembarque y embarque, otra variable fue tipo de cómo se registraban los contenedores si lleno o vacíos. Se registró una mayor cantidad de contenedores llenos con 1 365,111 a comparación de los vacíos que obtuvo 476,370. Los puertos que salieron más afectados por la paralización en el puerto Balboa fueron los puertos de Bocas Fruit Co, seguido de Panama

Ports Cristóbal, y por último Colon Container Terminal (CCT). Como conclusión se llegó a que el puerto Balboa, por ser la base del problema que afecto a los demás puertos del país, se registró como el puerto que obtuvo el mayor movimiento de contenedores, seguido Manzanillo International Terminal.

Palabras clave: contenedores, puerto, tecnología, sistema.

Abstract

This research highlights the objective of analyzing the decrease in container movement, due to failures in the technological system on the part of the administrators in the Port of Balboa in the different points on the port, type and size, to determine the ports that were affected by the stoppage in the Balboa port, also of the ports that were not affected during the stoppage. It was possible to analyze some factors that were affected during the stoppage in the port, and it was possible to determine the ports that were most affected. The methods that were applied in this research were the quantitative method and the cross-sectional method, in order to obtain information on the database called Maritime Port Statistics Bulletin. January-December 2013 and from that database to be able to recognize the variables that could be identified during the investigation, which were the traffic that I will refer to when disembarking and boarding, another variable was the type of how the containers were registered if full or empty. A greater number of full containers was registered with 1 365,111 compared to the empty ones obtained with 476,370. The ports that were most affected by the stoppage at the Balboa port were the ports of Bocas Fruit Co, followed by Panama Ports Cristóbal, and lastly Colon Container Terminal (CCT). As a conclusion, it was concluded that the Balboa port, because it was the basis of the problem that affected the other ports of the country, was registered as the port that obtained the highest container movement, followed by Manzanillo International Terminal.

Keywords: containers, port, technology, system.

Introducción

Según Saint Sarmiento Guzmán (2020), la tecnología ha sido una herramienta muy importante para el desarrollo de las diferentes actividades en la industria marítima, en el sector de puertos con el pasar de los años se han implementado distintas mejoras tecnológicas tanto en procesos operativos como en los administrativos brindando resultados eficientes.

En el año 2013 el puerto Balboa ubicado en la capital de Panamá sufrió una mayor disminución de movimiento de contenedores, ya que en el momento que se realizaban los cambios del sistema tecnológico se observaron algunas demoras afectando el movimiento de los contenedores a sus distintos puertos.

Interpretado por Rommel Troetsch, jefe de asuntos corporativos de PPC (2013) “se han dado demoras normales producto de la transición del sistema viejo al sistema nuevo, incluyendo demoras en el despacho de contenedores al ferrocarril”.

El Puerto de Balboa ha contado con la ventaja geográfica que significa el Istmo de Panamá, y ha tenido la posibilidad de crecer al ritmo de las exigencias de los mercados mundiales. Colocando el puerto Balboa en la mira de las más grandes líneas navieras del mundo.

Planteamiento del problema

Las operaciones de movilización de los contenedores en el puerto de Balboa, se mantuvieron paralizadas desde el día miércoles 20 de marzo de 2013.

Panama Ports Company (PPC), que administra la terminal portuaria, no pudo mover un sólo contenedor a raíz de la implementación de un sistema tecnológico que prometía agilizar las operaciones de la terminal, pero estancó los movimientos de contenedores desde el día 20 de marzo de 2013.

Por su parte, Rommel Troetsch (2013), afirma lo siguiente:

Aceptó que tienen algunas complicaciones luego de la implementación de un nuevo sistema y que les ocasionó retrasos el movimiento el miércoles y jueves pasado, pero que

ya trabajan ‘casi a normalidad’. También explicó que desde hace un año se utilizan vías alternas para mover la carga: el ferrocarril y camiones, estos últimos mueven alrededor de 400 contenedores por semana.

Trayendo como consecuencia que algunos buques que iban a dejar sus mercancías en el puerto Balboa, no pudieron por ende los buques tuvieron que buscar otras soluciones por medio de otros puertos cerca de Panamá para dejar sus contenedores donde en algunos casos traían cargas de refrigeración. Por ese motivo, se tuvo que realizar ajustes temporales, limitando el posicionamiento de equipos vacíos, conectando carga local a través de camiones y reprogramando la operación de barcos a puertos en México y Colombia.

Ariel Frias, vocero de la naviera Maerks line (2013), resalto lo siguiente:

“Los retrasos que enfrenta el puerto de Balboa para mover la carga podrían ocasionar que la naviera Maerks Line desvíe algunos barcos hacia otros puertos como el de Buenaventura, en Colombia, por lo menos una semana”.

Se aseguró que la situación también estaba causando efecto en los clientes panameños, ya que sus contenedores debieron ser descargados en el Pacífico, y por este motivo han sido descargados en el Atlántico, lo que les causa demoras, trámites aduanales y el efecto es negativo tanto a nivel internacional como nacional.

La situación ha provocado que Panama Canal Railway Company, empresa que opera el ferrocarril, haya dejado de mover durante varios días tanto hacia Balboa (Pacífico) como a Manzanillo International Terminal (Colón).

Según el presidente del Consejo Empresarial Logística (COEL), señala que “El ferrocarril no está recibiendo la carga adecuada y algunos barcos están llevando su carga a otros puertos y pasan de largo”.

Formulación del problema

¿Analizar la disminución de movimiento de contenedores, por fallas en el sistema tecnológico por parte de los administradores en el puerto Balboa?

Objetivos

Objetivo general.

Analizar la disminución de movimiento de contenedores, por fallas en el sistema tecnológico por parte de los administradores en el Puerto Balboa en los distintos puntos sobre el puerto, tipo y tamaño.

Objetivos específicos

Determinar los distintos puertos en Panamá donde hubo mayor disminución del movimiento de contenedores.

Determinar los puertos que menos fueron afectados por la disminución del movimiento de contenedores.

Justificación del problema

En marzo del 2013 Panama Ports Company (PPC) implementó en el puerto de Balboa un Sistema Operativo, pero que tuvo algunos inconvenientes durante su implementación generando algunas demoras en las operaciones de manipulación de contenedores, afectando el movimiento de carga hacia el ferrocarril.

Tomás Kenna señaló que “han sostenido constantes conversaciones al respecto, ya que “el perjuicio económico para el ferrocarril es nefasto, lo que representa millones de dólares en pérdidas sin mencionar el efecto que están teniendo sobre los clientes”.

Durante el 2013, se transportaban tres mil contenedores semanales cuando normalmente en este mismo periodo del año se movilizan cerca de ocho mil y nueve mil contenedores por semana.

Esto quiere decir que la falla que ocurrió en el sistema de tecnología afectó demasiado en el movimiento de contenedores a los distintos puertos en Panamá ya que esto trajo una paralización.

Según el jefe de asuntos corporativos de Panama Ports Company (PPC) Rommel Troetsch (2013) agrega "Se han dado demoras normales producto de la transición del sistema viejo al sistema nuevo, incluyendo demoras en el despacho de contenedores al ferrocarril".

Uno de los retaso que hubieron en el puerto de Balboa fue de unos 500 contenedores, con carga refrigerada, que iban de Balboa a la Zona Libre de Colón, con destino final al atlántico no habían sido movidos. Además, se encontraban cientos de contenedores vacíos, que iban con destino hacia el contiene Asiático, donde estos no pudieron ser trasladados desde Colón a las instalaciones de PPC.

“Esto definitivamente va a traer atrasos y eso nunca es bueno. Seguimos causándole problemas a las líneas navieras, que son los principales clientes del país, ya que son usuarios del Canal y de muchos otros servicios marítimos”, advirtió Willis Delvalle, gerente de APL Panamá y presidente de la Cámara Marítima de Panamá.

Según la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), datos oficiales indican que el 90% de los contenedores que pasan por puertos panameños, tienen como destino otros países del Caribe o de Sudamérica, mientras que el restante 10% pasa por la Zona Libre de Colón y se destina a consumo interno.

Durante el año 2013, se ha presentado la mayor disminución de movimientos de contenedores en el puerto Balboa, trayendo así paralizaciones no solamente en el puerto, sino también en los otros puertos donde ellos distribuyen su mercancía ya que no sean desembarcado las cargas dentro de los distintos contenedores.

Tomás Kenna, presidente del Panamá Canal Railway explicó que los contenedores están en el patio del puerto, sin embargo, no se pueden mover, ya que no se están despachando. El problema inició hace cinco semanas y podría hablarse de que las pérdidas podrían ser de \$4 millones.

Hasta el día 22 de marzo de 2013, había unos 500 contenedores en Balboa que iban para la Zona Libre de Colón, muchos con carga refrigerada, que no se habían podido enviar al Atlántico.

Según el presidente del Consejo Empresarial Logística (COEL) Daniel Isaza, señalo lo siguiente:

“este factor está incidiendo en la mala imagen como centro logístico”.

Planteamiento de hipótesis

Existe la disminución de movimiento de contenedores, por fallas en el sistema tecnológico por parte de los administradores en el Puerto Balboa en los distintos puntos los cuales son operación y tipo.

Se podrá determinar los distintos puertos en Panamá donde hubo mayor disminución del movimiento de contenedores.

Se podrá determinar los puertos que menos fueron afectados por la disminución del movimiento de contenedores.

Antecedentes

Según la Autoridad Marítima De Panamá (2011) comento en el informe conocido *Boletín Estadístico Marítimo Portuario. Enero-diciembre 2011*.

Para el período enero a diciembre 2011, el movimiento de contenedores, en Panamá, aumentó en 18.1% (unidades) y en 18.5% (TEU's), en comparación con el mismo período del 2010. El aumento del movimiento de contenedores en unidades, lo podemos observar en puertos como Panama Ports Co. Cristóbal (41.1%), Manzanillo International Terminal (18.2%), Panama Ports Co. Balboa (16.5%) y Bocas Fruit Co., Almirante (7.4%). (2011, p. 20)

Este trabajo pertenece a la Distribución Física Internacional (2013), Panamá, que lleva como título *Los puertos de Manzanillo y Balboa concentraron el 78% del movimiento por contenedores*.

Durante el 2012, el movimiento de contenedores, en Panamá, aumentó un 3,7% (unidades) y un 3,4% (TEU's), en comparación con el mismo período del 2011. Así mismo, Panamá incrementó en un 3,7% la movilización de contenedores, al alcanzar 4 millones de unidades, respecto al 2011, cuando se registró 3,9 millones de unidades. La tasa promedio anual de crecimiento del transporte de contenedores fue del 27%, entre el 2008 y 2013. (2013, p. 18).

Métodos

Para la realización de esta investigación se utilizaron dos métodos los cuales son, el método cuantitativo y el método transversal.

Método cuantitativo.

Según Escarcega, D. el método cuantitativo.

Se basa al conjunto de estrategias, técnicas y herramientas de investigación enfocadas en las mediciones objetivas y el análisis estadístico, matemático o numérico de los datos recogidos a través de sondeos, cuestionarios y encuestas, o mediante el uso de datos estadísticos preexistentes utilizando técnicas computacionales.

El método cuantitativo se utilizó en esta investigación con el propósito de obtener información de una base de datos estadísticos conocida como Boletín estadísticos.

Método transversal.

Según Escarcega, D. el método transversal “se define como un tipo de investigación observacional que analiza datos de variables recopiladas en un periodo de tiempo sobre una población muestra o subconjunto predefinido”.

Se utilizó el método transversal, porque durante la investigación se observó y se analizaron las distintas variables que se presentaron durante la paralización de los contenedores en el puerto Balboa, como el tipo de contenedores (lentos y vacíos), por operación (desembarque y embarque) recopiladas de la fuente de información denominada Boletín Estadístico Marítimo, año 2013.

Resultados

Tabla 1.

Movimiento de contenedores en el sistema portuario nacional por operación (en unidades) enero-diciembre. Año 2013

Puerto	Tráfico		
	Enero-Diciembre 2013		
	Total	Desembarque	Embarque
Panama Ports Co. Balboa	1,841,481	926,630	914,851

Fuente: Boletín Estadístico Marítimo Portuario. Enero-Diciembre-2013

Tabla 2.

Movimiento de contenedores en el sistema portuario nacional por tipo (en unidades) enero-diciembre. Año 2013

Puerto	Tipo		
	Enero-Diciembre 2013		
	Total	Llenos	Vacíos
Panama Ports Co. Balboa	1,841,481	1,365,111	476,370

Fuente: Boletín Estadístico Marítimo Portuario. Enero-Diciembre-2013

Tabla 3.

Disminución en el movimiento de contenedores (en unidades), según puertos enero-diciembre. Año 2013.

Puertos	Disminución de movimiento de contenedores	
	Unidades	Teu's
Bocas Fruit Co	-48,0 %	- 47,9%
Panama Ports Cristóbal	-15,1 %	-13,9 %
Colon Container Terminal (CCT)	-0,1 %	-0,9 %

Fuente: Boletín Estadístico Marítimo Portuario. Enero-Diciembre-2013

Tabla 4.

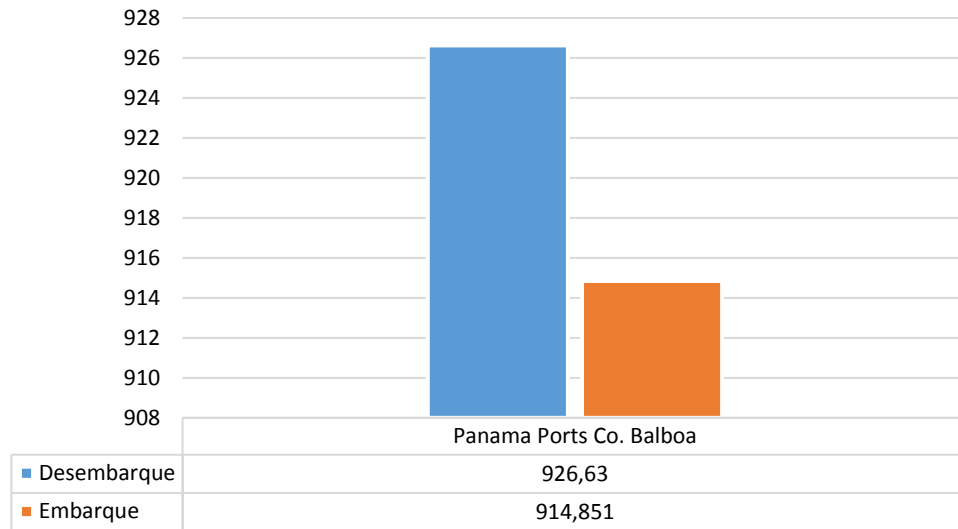
Mayor movimiento de contenedores (en unidades), según puertos enero-diciembre. Año 2013.

Puertos	Disminución de movimiento de contenedores
	Unidades
Panama Ports Balboa	18 000 000
Manzanillo International Terminal	1 200 000

Fuente: Boletín Estadístico Marítimo Portuario. Enero-Diciembre-2013

Grafico 1.

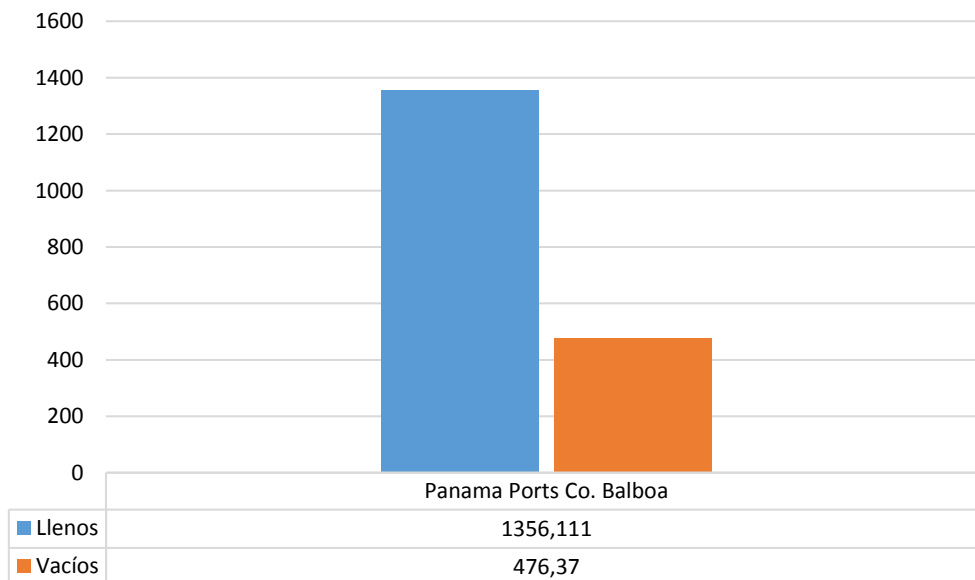
Movimiento de contenedores en el sistema portuario nacional por operación (en unidades) enero-diciembre. Año 2013



Nota. Adaptado “Boletín Estadístico Marítimo Portuario. Enero-Diciembre-2013” (p. 36). Herrera, S. et al. (2014). *Boletín estadístico marítimo portuario*.

Gráfica 2.

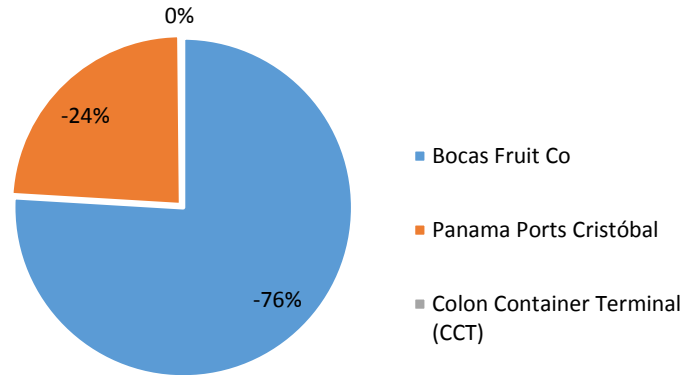
Movimiento de contenedores en el sistema portuario nacional por tipo (en unidades) enero-diciembre. Años 2013



Nota. Adaptado “Boletín Estadístico Marítimo Portuario. Enero-Diciembre-2013” (p. 37). Herrera, S. et al. (2014). *Boletín estadístico marítimo portuario*.

Gráfica 3.

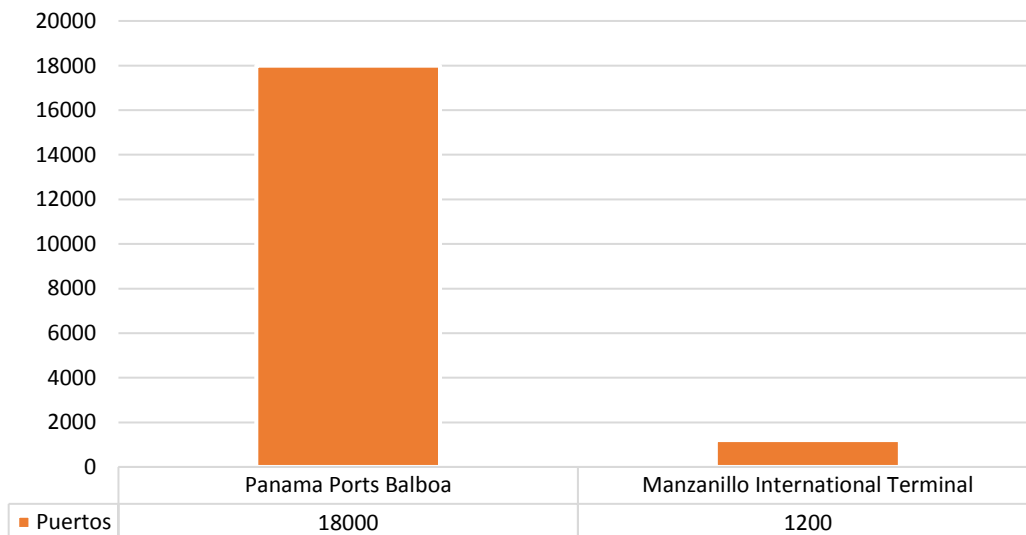
Disminución en los movimientos de contenedores (en unidades), según puertos enero-diciembre. Año 2013.



Nota. Adaptado “Boletín Estadístico Marítimo Portuario. Enero-Diciembre-2013”. Herrera, S. et al. (2014). *Boletín estadístico marítimo portuario*.

Gráfica 4.

Mayor movimiento de contenedores (en unidades), según puertos enero-diciembre. Año 2013.



Nota. Adaptado “Boletín Estadístico Marítimo Portuario. Enero-Diciembre-2013”. Herrera, S. et al. (2014). *Boletín estadístico marítimo portuario*.

Resultados

Con respecto a la tabla 1 y 2 se logra analizar el resultado que provoco la disminuci3n de movimiento en el operaci3n (desembarque – embarque), y tipo (lleno – vac3os).

Tabla 1.

En la tabla 1 se logra visualizar como el movimiento de contenedores con respecto a sus operaciones obtuvo un 1, 841,481 donde en la operaci3n por parte de desembarque se registr3 una cifra de 926,630, mientras que en las operaciones de embarque se obtuvo 914,851.

Tabla 2.

En la tabla 2 se muestra un total de 1, 841,481 sobre el movimiento de contenedores donde se registr3 con respecto al registr3 de contenedores llenos se obtuvo 1 356, 111, pero de contenedores vac3os fue de 476, 370.

En la tabla 3 se logr3 determinar puertos en Panam3 donde hubo mayor disminuci3n del movimiento de contenedores.

Tabla 3.

En esta tabla 3 muestra las disminuciones que se encontraron en algunos puertos de Panam3, donde la mayor disminuci3n ocurri3 en el puerto Bocas Fruit Co con -48,0%, mientras que con un -15,1% lo obtuvo Panama Ports Crist3bal y por 3ltimo en el puerto Colon Container Terminal (CCT) con -0,1%

En la tabla 4 se logr3 determinar los puertos que menos fueron afectados por la disminuci3n del movimiento de contenedores.

Tabla 4.

En la tabla 4 se muestra los puertos que tuvieron un mayor crecimiento en el a3o 2013, con un total de 19, 200, 000 donde Panama Ports Balboa obtuvo 18, 000, 000 unidades de contenedores, seguido de 1, 200, 000 unidades el puerto Manzanillo International Terminal

Conclusión

Como conclusión se puede observar que al momento de la paralización del movimiento de los contenedores por fallas en el sistema de tecnologías en el puerto Balboa se registró una mayor cantidad de contenedores que no se habían sido desembarcado por motivos que no había espacio en el puerto. Produciendo una mayor cantidad de contenedores llenos a comparación de los contenedores vacíos, lo cual trajo como consecuencia que algunos de estos contenedores llenos no se podían mover ya que no se había retirado la mercancía adentro de ellos. Los puertos que salieron más afectados por la paralización en el puerto Balboa fueron los puertos de Bocas Fruit Co, Panama Ports Cristóbal, Colon Container Terminal (CCT). Aunque este problema que le ocasiono el cambio de sistema no afecto tanto en el puerto de Balboa ya que este obtuvo el mayor movimiento de contenedores.

Referencias bibliográficas

- Autoridad Marítima De Panamá. (2011). *Boletín Estadístico Marítimo Portuario. Enero-diciembre 2011*. [Archivo PDF]. <https://amp.gob.pa/transparencia/estadistica/boletin-estadistico/>
- Delvalle, W. (22 de Marzo de 2013). *Panamá: Paralizadas las operaciones en Puerto Balboa*. Central américa data. https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Panam_Paralizadas_las_operaciones_en_Puerto_Balboa
- Distribución Física Internacional. (2013). *Los puertos de Manzanillo y Balboa concentraron el 78% del movimiento por contenedores*. [Archivo PDF]. <https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/perfil-logistico-panama-2017-rci317.pdf>
- Escarcega, D. (s.f.). *¿Cuáles son los métodos cuantitativos de recolección de datos?* Questionpro. <https://www.questionpro.com/blog/es/metodos-cuantitativos/>
- Escarcega, D. (s.f.). *¿Qué es un estudio transversal?* Questionpro. <https://www.questionpro.com/blog/es/estudio-transversal/>
- Isaza, D. (24 de Abril de 2013). *Movimiento del ferrocarril en Panamá bajó 40%*. Central américa data. https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Movimiento_del_ferrocarril_en_Panam_baj_40
- Isaza, D. (22 de abril de 2013). *Disminuye el movimiento del ferrocarril en un 40%. Panamá América*. <https://www.panamaamerica.com.pa/economia/disminuye-el-movimiento-del-ferrocarril-en-un-40-874375>
- Kenna, T. (24 de Abril de 2013). *Movimiento del ferrocarril en Panamá bajó 40%*. Central américa data. https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Movimiento_del_ferrocarril_en_Panam_baj_40
- Kenna, T. (22 de abril de 2013). *Disminuye el movimiento del ferrocarril en un 40%. Panamá América*. <https://www.panamaamerica.com.pa/economia/disminuye-el-movimiento-del-ferrocarril-en-un-40-874375>
- Prensa. (25 de Marzo de 2013). *Operaciones de carga en puerto panameño de Balboa sufrieron paralizaciones*. Mundomaritimo. <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/operaciones-de-carga-en-puerto-panameno-de-balboa-sufrieron-paralizaciones>
- Frias, A. (23 de marzo de 2013). *Maerks busca alternativas por problemas en puerto de Balboa*. La estrella de Panamá. <https://www.laestrella.com.pa/economia/130323/busca-maerks-puerto-problemas-alternativas>

- Sarmiento, S. (20 de julio de 2020). Tecnología de punta: aliado clave en el desarrollo portuario panameño. HUB. <https://www.hub.com.pa/tecnologia-de-punta-aliado-clave-en-el-desarrollo-portuario-panameno/>
- Troetsch, R. (23 de marzo de 2013). *Maerks busca alternativas por problemas en puerto de Balboa*. La estrella de Panamá. <https://www.laestrella.com.pa/economia/130323/busca-maerks-puerto-problemas-alternativas>
- Troetsch, R. (22 de Marzo de 2013). *Panamá: Paralizadas las operaciones en Puerto Balboa*. Central América data. https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Panam_Paralizadas_las_operaciones_en_Puerto_Balboa