



El Corredor Interoceánico, variante ante saturación y dominio chino en Panamá

ARTURO GÓMEZ SALGADO, CDMX

El congestionamiento del canal por navieras chinas colocan como opción el proyecto mexicano, dicen investigadores. PAG. 16

Interoceánico, opción al saturado canal de Panamá

Logística. La congestión del corredor marítimo por las navieras chinas apuntala la importancia del proyecto en México para empresas de EU, afirman especialistas

ARTURO GÓMEZ SALGADO
CIUDAD DE MÉXICO

La saturación del canal de Panamá por la alta demanda de embarcaciones chinas que buscan cruzar por ese istmo está generando que el Corredor Interoceánico-Istmo de Tehuantepec se convierta en la alternativa viable para las navieras de Estados Unidos que buscan cruzar, de acuerdo con especialistas.

Juan José Ramírez Bonilla, profesor-investigador del Centro de Estudios Asia-Pacífico de El Colegio de México, opinó que el corredor será una gran oportunidad para el país de ampliar su comercio internacional, pero sobre todo una vía muy importante ante el apoderamiento de las empresas asiáticas de la vialidad marina de centroamérica “donde seguramente establecerán un estricto control del tránsito en el futuro cercano”.

“Para Estados Unidos es vital contar con una vía alterna de comercio orientada a su costa oeste y por ello el gran interés en el

Interoceánico que seguramente una vez inaugurado, registrará un creciente flujo de inversiones y mercancías que detonarán muy fuertemente el desarrollo del sureste del país”, expuso.

El investigador aclaró que, aunque el Interoceánico significará grandes beneficios en empleo, inversiones y comercio internacional, no debe descuidarse el equipamiento y ampliación de puertos como el de Manzanillo para evitar cuellos de botella como el registrado en julio pasado que afectaron severamente a la industria automotriz y otros sectores importantes generadores de divisas al país.

Javier Lagunes Toledo, vicepresidente de la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana (Anierm), aseguró que el Canal de Panamá no se sustituirá debido a que es una vía marítima de grandes dimensiones, esto pese a que disminuyó sus operaciones en 40 por ciento como efecto del cambio climático.

Sin embargo, también considera que el Interoceánico será una gran alternativa para fortalecer los flujos comerciales con Estados Unidos a quien preocupa que navieras chinas se estén apoderando de los derechos de administración del Canal que redujo de 36 a 22 navieras sus tránsitos diarios.

Pero no es la joya

Javier Lagunes Toledo subrayó que no se puede considerar el Interoceánico como la “joya de la corona” cuando México puede ser un centro logístico de excelencia de comercio internacional por su amplia experiencia maquiladora, las ventajas de ser miembro del acuerdo de libre comercio con Estados Unidos y Canadá (T-MEC) y su amplia infraestructura portuaria e industrial que puede ser aprovechada al máximo.

“Tenemos grandes ventajas para seguir creciendo y como siempre, nos acoplamos a los vaivenes del comercio internacional que en el caso del conflicto en el



mar Rojo podría impactar en el costo de los fletes y materias primas, pero no a grado tal que ponga en riesgo la oferta porque sin ella se acabaría el negocio para los propios capitalistas”, refirió.

Mientras que Juan José Ramírez Bonilla, profesor-investigador del Colegio de México, consideró que un eventual aumento en el costo de los fletes no tendrá un efecto considerable en las transacciones que se den en México debido a que la capacidad para diversificar proveedores es muy grande en el país, además de que los capitales siempre buscan la mejor alternativa para mantener la elevada competencia en el mercado. —

Será una gran alternativa para fortalecer los flujos comerciales globales



La primera etapa de obras ya fue concluida. JAVIER RÍOS