



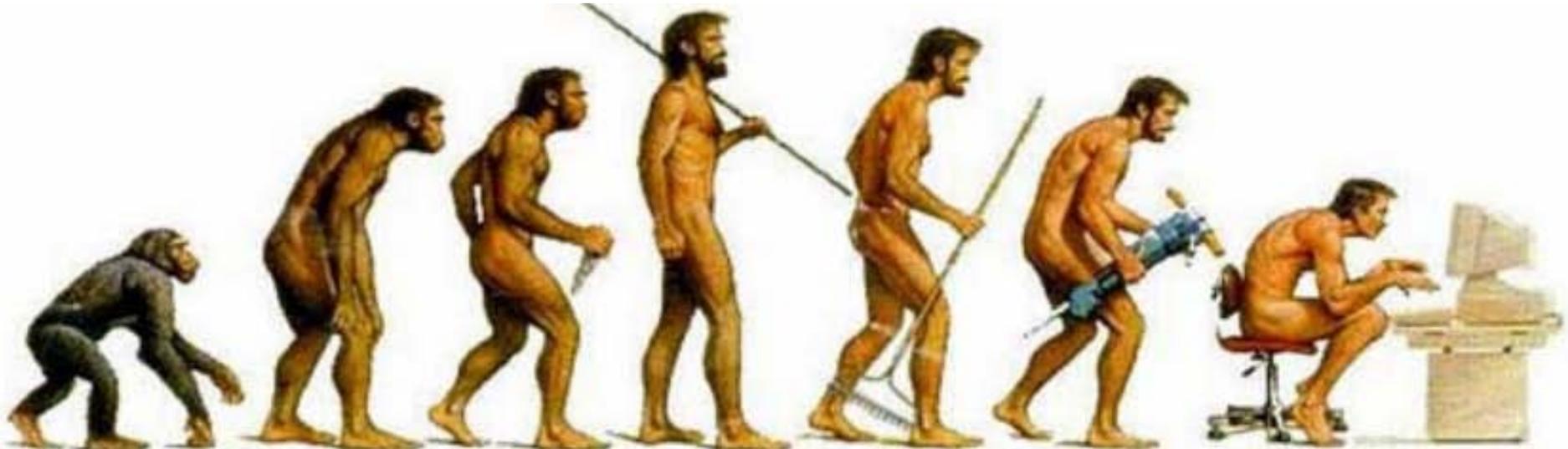
Ampliación del Canal de Panamá: Impacto en el Comercio International

**Reunión de Grupo de Expertos:
Facilitando la Efectiva Integración de países
en Desarrollo en la Economía Global**

**Rodolfo Rene Sabonge
Consultor
Montevideo, Uruguay
28 de noviembre, 2013**

El que sobrevive no es el más fuerte, ni el más inteligente, sino el que se adapta más al cambio.

Charles Darwin



La Construcción del Canal de Panamá Cambió las Rutas y Patrones de Comercio



AGENDA

- **Nuevas Realidades, cambios de paradigma**
- **Impacto Potencial de la Ampliación del Canal de Panamá**
- **Retos y Oportunidades**

AGENDA

Cambios en Paradigmas

- Cambios en la Economía Mundial
- Participación de China en el Mundo
- Tratados de Libre Comercio/ Acuerdos Regionales
- Tendencia de Near-sourcing/Near-shoring
- Cuba
- Tecnología aplicada al Comercio



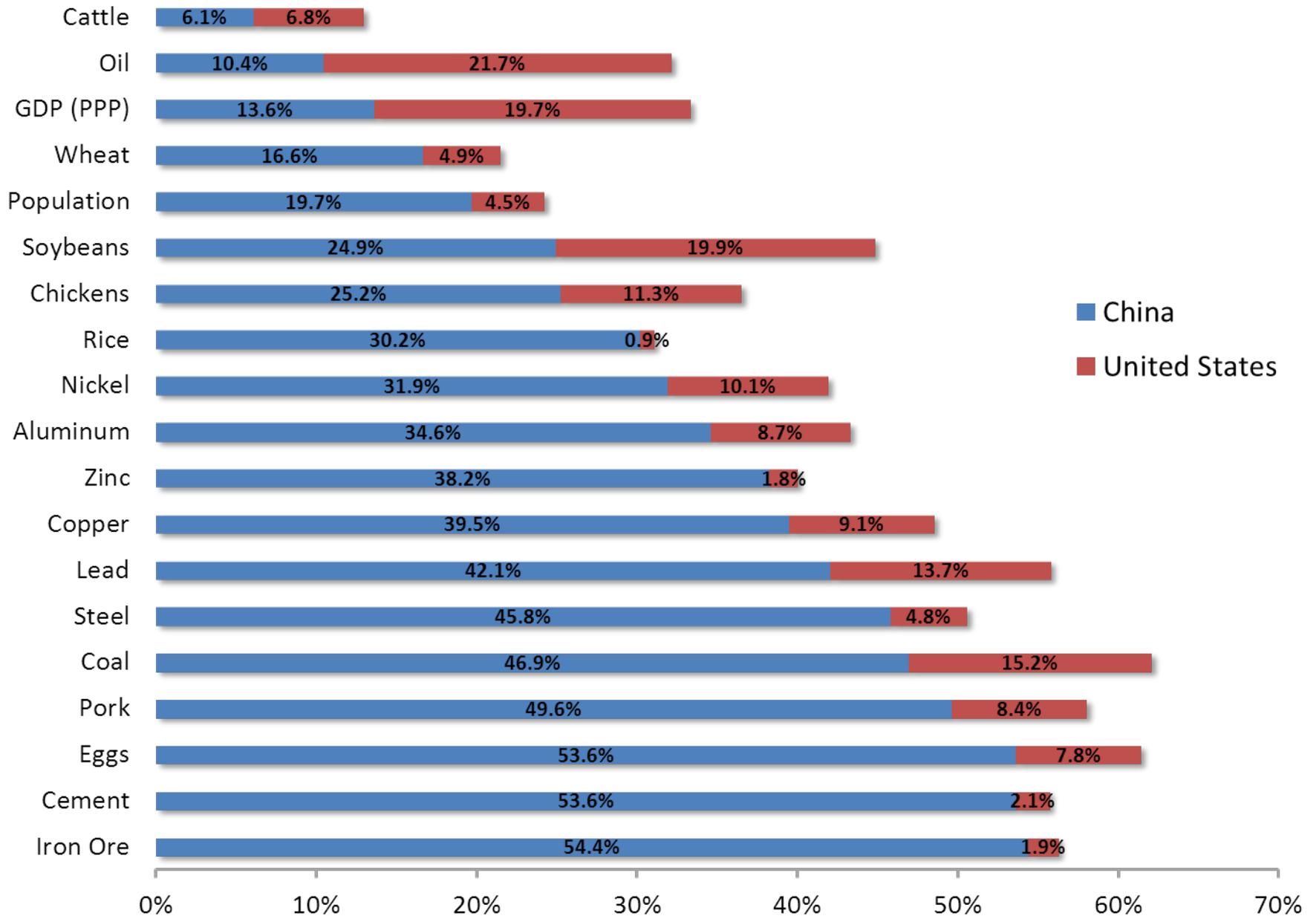
Ranking de países según el PIB nominal

Ranking	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030
1	Estados Unidos	China	China				
2	Japón	Japón	China	China	China	Estados Unidos	Estados Unidos
3	Alemania	Alemania	Japón	Japón	Japón	Japón	Rusia
4	Inglaterra	Inglaterra	Alemania	Alemania	Rusia	Rusia	India
5	Francia	China	Francia	Francia	Brasil	India	Japón
6	China	Francia	Inglaterra	Brasil	Alemania	Brasil	Brasil
7	Brasil	Brasil	Brasil	Inglaterra	India	Inglaterra	Inglaterra
8	India	India	India	Rusia	Inglaterra	Alemania	Alemania
9	Rusia	Rusia	Rusia	India	Francia	Francia	Francia

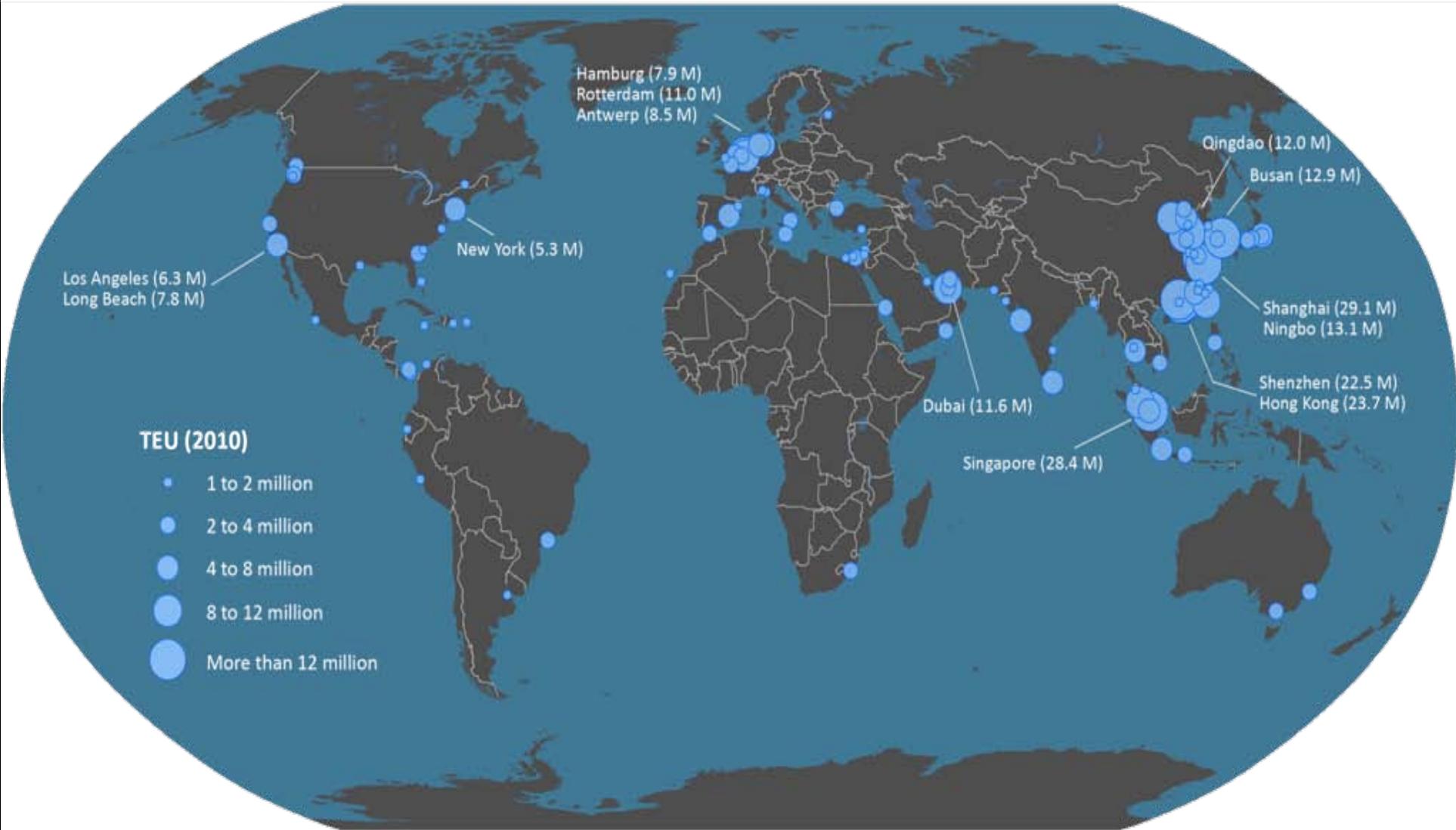
6

Fuente: WEO IMF (2000-2016), se aplican tasas de crecimiento en 2016 al periodo 2017-2030

Share of the World Commodity Consumption, China and United States, c2009/10



Principales puertos de Contenedores



XII Plan quinquenal de China (2011 – 2015)

- **Reducir exportaciones e inversión, aumentar importaciones y consumo interno**
- **Modificar Estructura de Producción: más servicios, menos manufactura**
- **Frenar el alza en costos laborales**
- **Mitigar el impacto ambiental de su acelerado crecimiento**
- **Reducir la brecha social**

Kathleen Brush

kathleenbrush.com, Seattle, WA

“The Chinese economy must move away from low-cost production and toward innovation. While China has seen a record number of patent filings in recent years, in truth they are only incremental improvements on other innovations. If the Chinese cannot make products that are better, faster, and cheaper, demand for domestic products will be lackluster.”

China has overtaken the United States and the European Union to become the world's largest investor in infrastructure.

Amount spent on infrastructure, 1992–2011,
weighted average % of country's GDP



Source: McKinsey Quarterly: 2013, No. 3: China's Next Chapter

¹The 86 countries analyzed generated 87.1% of world GDP; countries accounting for the remaining 12.9% are not plotted.

²Twelve nations, including Australia, Canada, South Korea, Switzerland, and the United Arab Emirates.

³Excludes unusually high port and rail data for Nigeria. If included, they bring total weighted average to 5.7%.

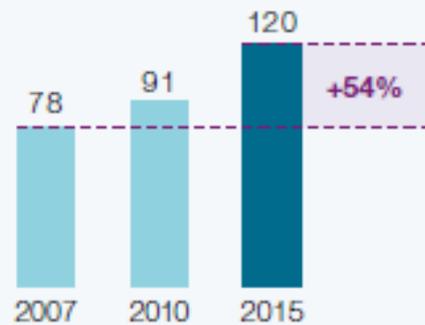
⁴Albania, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Latvia, Lithuania, Macedonia, Moldova, Montenegro, Romania, Russia, Serbia, and Turkey.

Source: IHS Global Insight; Global Water Intelligence; International Energy Agency (IEA); International Transport Forum, Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD); McKinsey Global Institute analysis

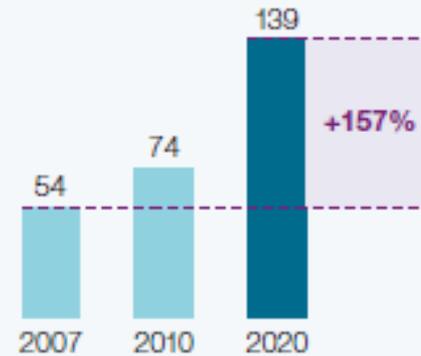
China plans to invest aggressively across key infrastructure sectors to support and stimulate future growth.

■ Planned expansion

Length of railways, thousand km



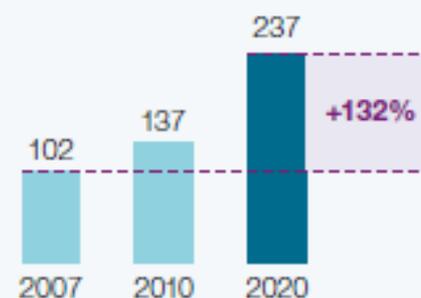
Length of expressways, thousand km



Airports, number of airports



Capacity of container terminals, million TEU¹



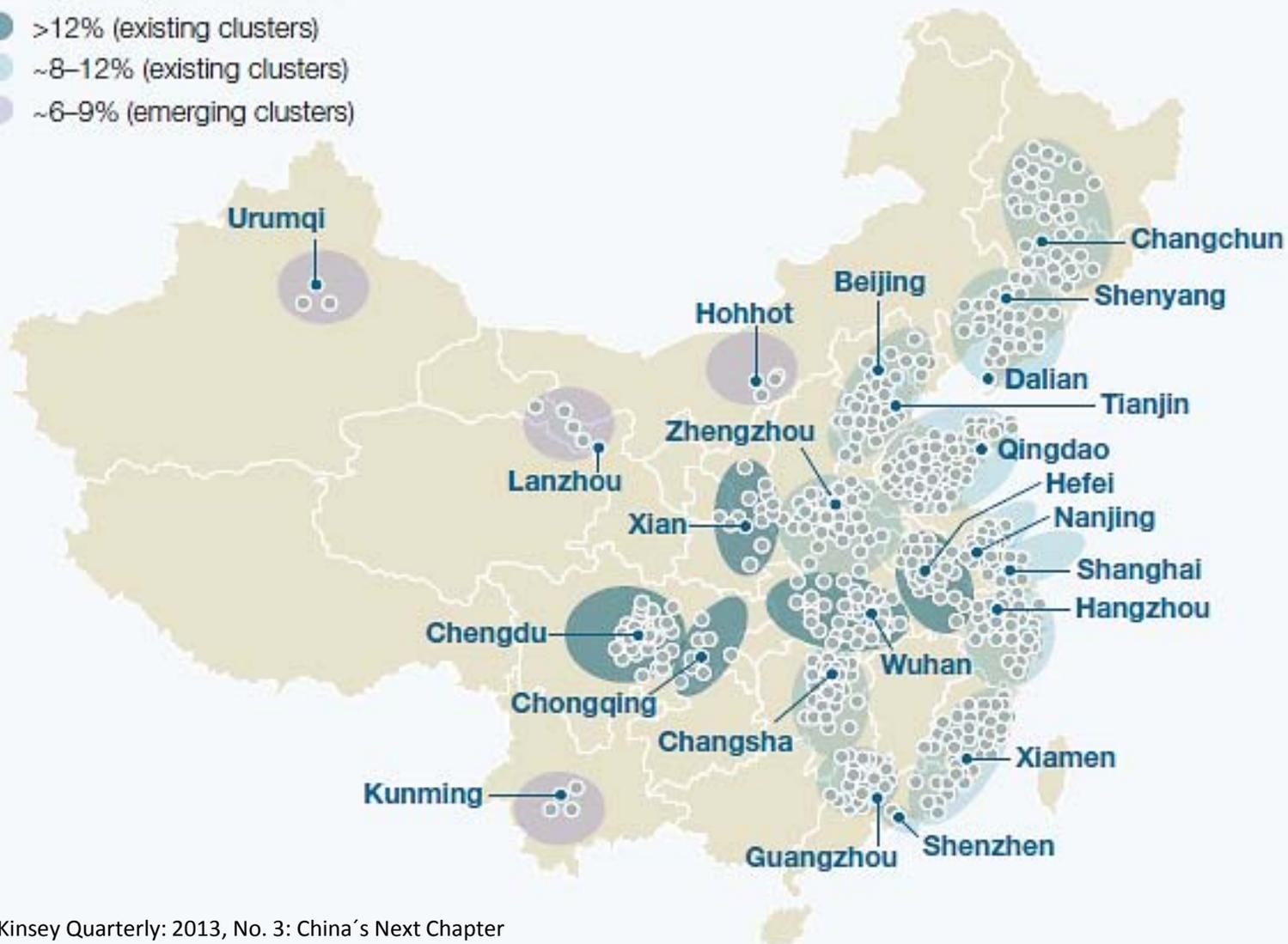
¹Twenty-foot-equivalent unit, a standard measure of cargo capacity equal to 20 feet x 8 feet x 8 feet.

Source: CEIC Data; CIA Factbook; German Institute of Urban Affairs (Difu); Standard & Poor's; World Bank; Yearbook of China Transportation and Communications; McKinsey analysis

City clusters located in China's interior will carry increasing economic weight, and new clusters will emerge.

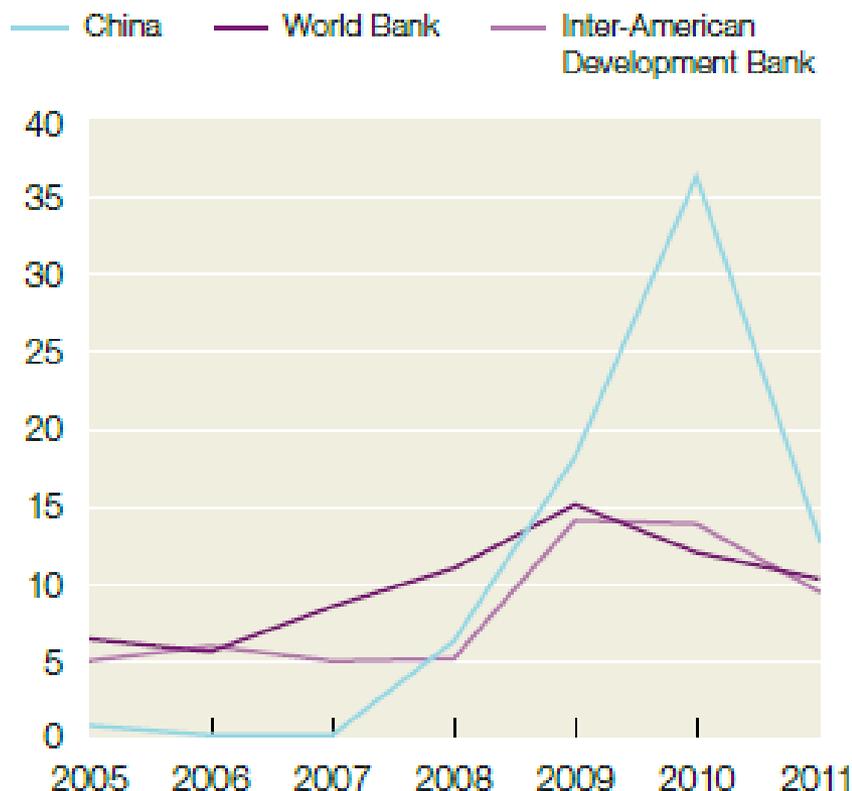
GDP growth, CAGR, 2010–20¹

- >12% (existing clusters)
- ~8–12% (existing clusters)
- ~6–9% (emerging clusters)

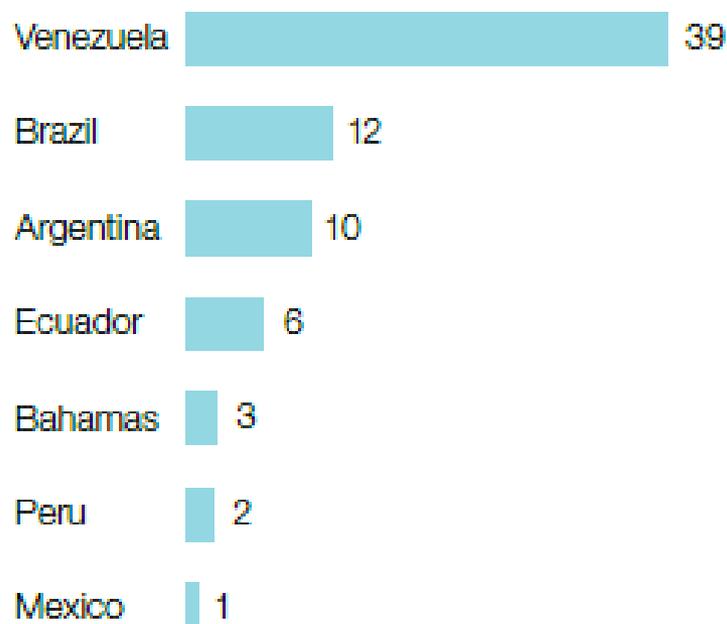


China now provides a higher volume of loans to Latin America than the World Bank and the Inter-American Development Bank.

Annual flow of bank loans to Latin America, \$ billion



Recipients of Chinese lending in Latin America, cumulative flows, 2005–11, \$ billion

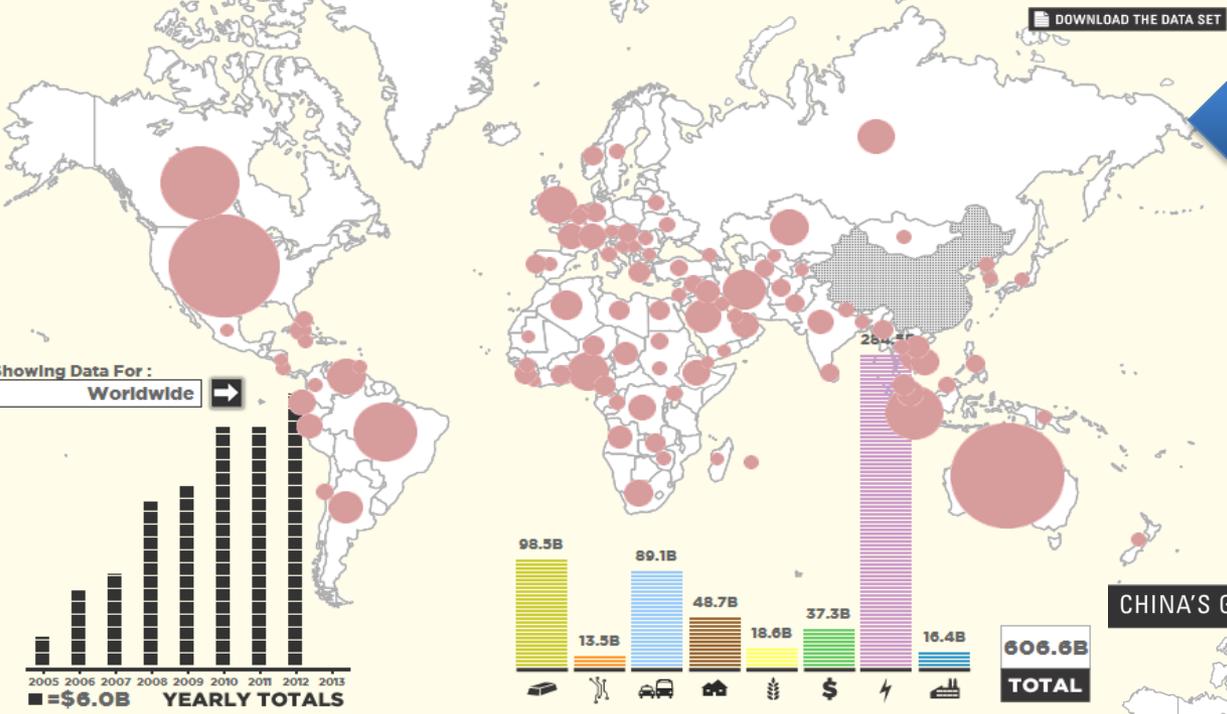


Source: World Bank; Inter-American Development Bank; Inter-American Dialogue; Heritage Foundation; McKinsey Global Institute analysis

CHINA'S GLOBAL REACH

Click on countries and sectors to explore the Heritage Foundation's China Global Investment Tracker data. You can see where and what China is investing in, and how the trends are changing.

DOWNLOAD THE DATA SET



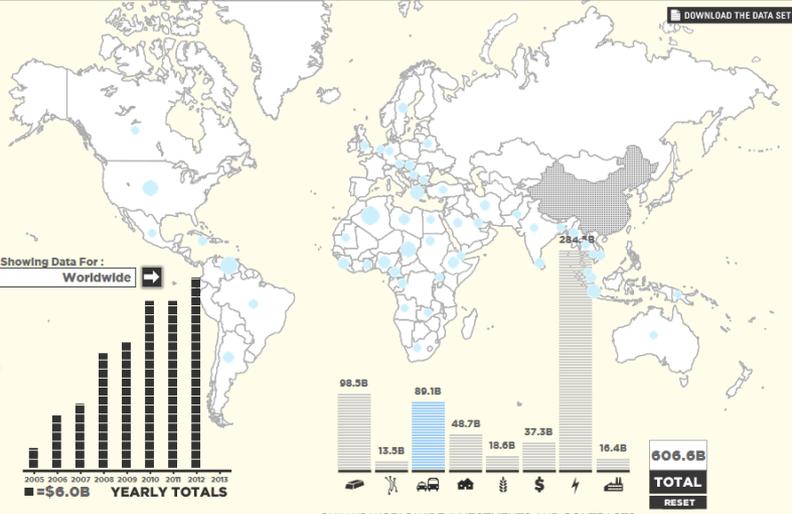
China ha invertido \$606 billones en el mundo en varios segmentos del 2005 al 2012. En EEUU y Australia ha sido grandemente en Energía.



CHINA'S GLOBAL REACH

Click on countries and sectors to explore the Heritage Foundation's China Global Investment Tracker data. You can see where and what China is investing in, and how the trends are changing.

DOWNLOAD THE DATA SET



Y parece que la inversión en el transporte ha sido en combinación con la compra de los recursos. Es decir, compro la mina y hago las calles para transportarlas.. En EE.UU. Ha sido diferente..

Fuente: Heritage foundation

Nearsourcing / Nearshoring

- Según The Boston Consulting Group (BCG), más de 1/3 de las compañías norteamericanas con ventas anuales superiores a US\$ 1,000 millones y con operaciones en China planean o están contemplando reinstalar sus plantas de producción en Estados Unidos.

Cuba pudiera ser el otro “game changer” regional

Nuevo Proyecto en Mariel

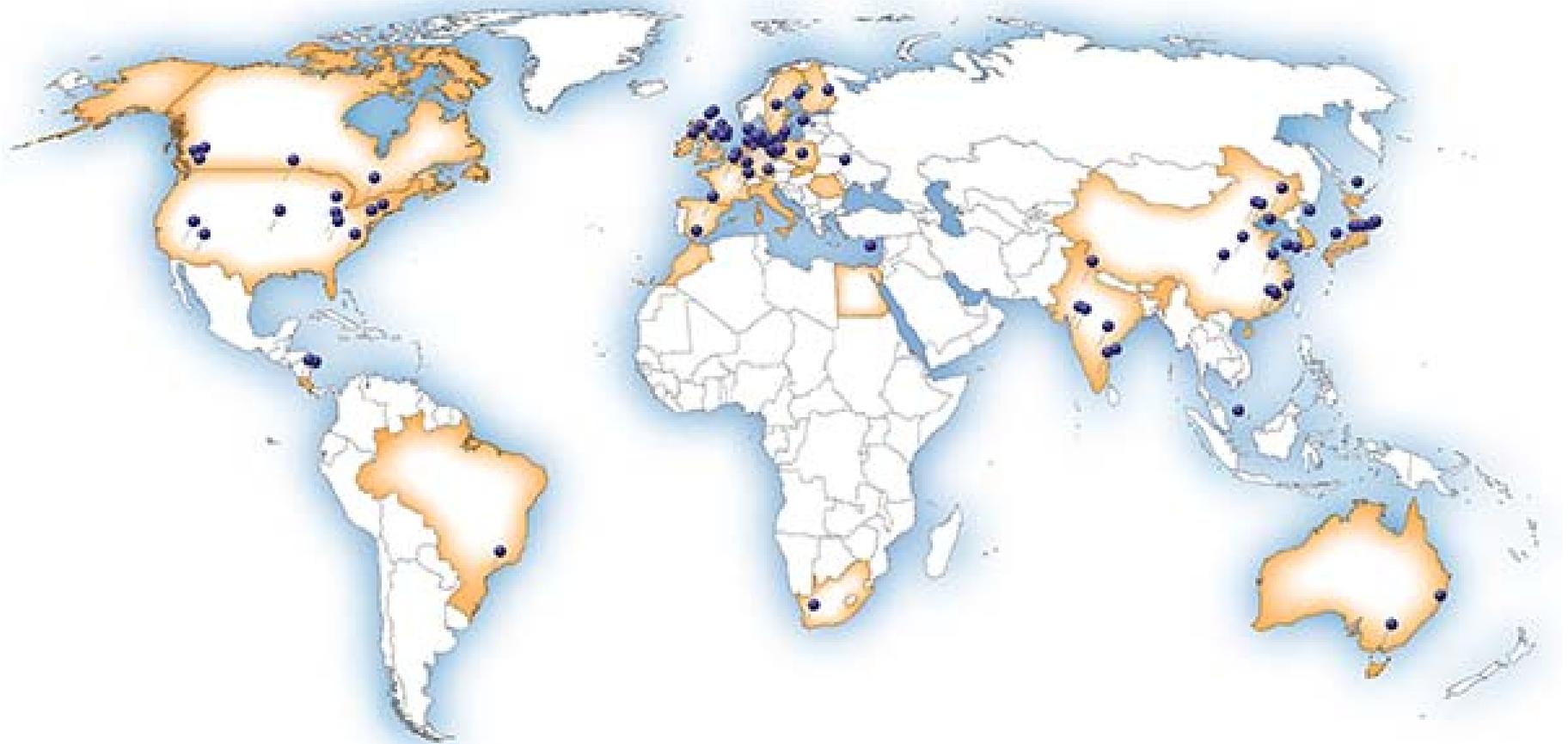
- La posición geográfica de Cuba es privilegiada para rutas navieras hacia o desde los Estados Unidos
- La operación de la nueva terminal de Mariel por PSA, reconocido operador de cobertura global deja ver el potencial que tiene
- La transformación de Cuba a un país con una economía de libre Mercado lo coloca potencialmente como el principal centro logístico y de manufactura a nivel regional, sin tomar en cuenta el impacto que tendría en el turismo en el Caribe
- La primera fase de este proyecto está programada para completarse en el año 2014, y permitirá la recalada de buques Neopanamax, con 15.2m de calado
- La primera fase tendrá una capacidad de 1M de TEUs





“And this section is profit
from shipping and handling.”

Amazon's Global Locations



EL COMERCIO VIRTUAL EN LATINOAMÉRICA TIENE 15 AÑOS DE RETRAZO, CON RESPECTO A LOS DE USA, ¿CUAL ES LA CAUSA?:

- **Problemas con los e-pagos bancarios.**
- **Ineficientes y costosos mecanismos de entrega/reparto de la mercancía.**
- **Pago y liquidación de impuestos en sus países.**
- **Falta de Inversiones en tecnología para ofrecer servicios que generen una experiencia satisfactoria al usuario diferenciada frente a las compras tradicionales.**
- **La desconfianza que sigue persistiendo en gran parte de la población Latina.**



Modelo Tradicional

PRODUCTOS DE ASIA

Viaje a Zona Libre



TIENE COSTOS DE:

- \$ TRANSPORTE**
- \$ ALMACENAJE**
- \$ SEGUROS**
- \$ IMPUESTOS**



SUPER DISTRIBUIDOR



TIENDA

- \$ TRANSPORTE**
- \$ ALMACENAJE**
- \$ SEGUROS**
- \$ IMPUESTOS**

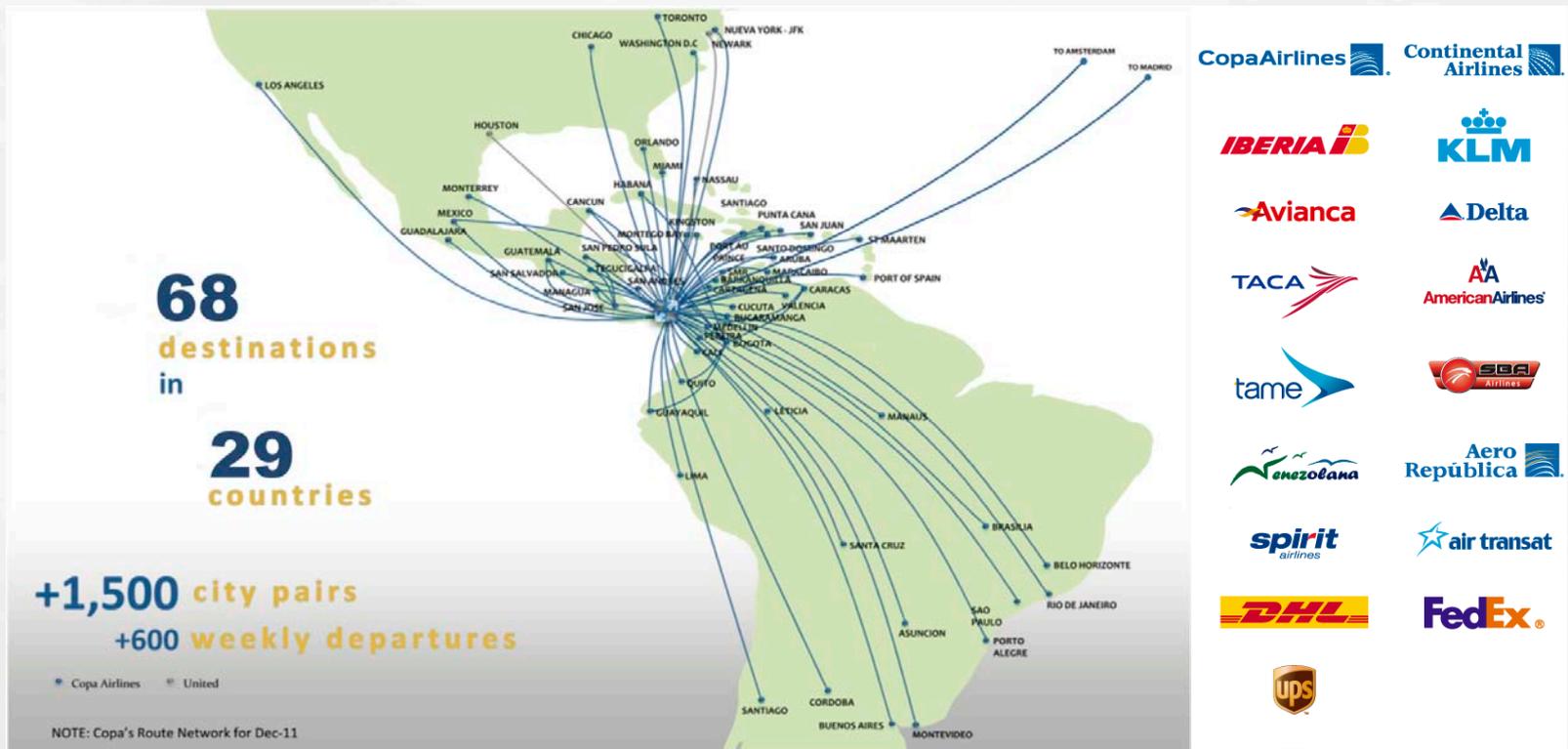
DISTRIBUIDORES

- \$ TRANSPORTE**
- \$ ALMACENAJE**
- \$ SEGUROS**
- \$ IMPUESTOS**



PANAMA “HUB OF THE AMERICAS”

- Panamas strategic location has favored the development of a HUB covering the entire Continent.
- Projected today as one of the major HUBs in the region.
- Today serving direct flights from Europe.



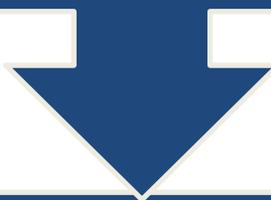
AGENDA

- **Nuevas Realidades, cambios de paradigma**
- **Impacto Potencial de la Ampliación del Canal de Panamá**

AGENDA

- **Nuevas Realidades, cambios de paradigma**
- **Impacto Potencial de la Ampliación del Canal de Panamá**
- **Retos y Oportunidades**

Impacto Potencial de la Ampliación del Canal de Panamá



Reduce costos de transporte, producto de las economías de escala

Mejora la flexibilidad, productividad y rentabilidad de los buques

Reduce las emisiones de CO2

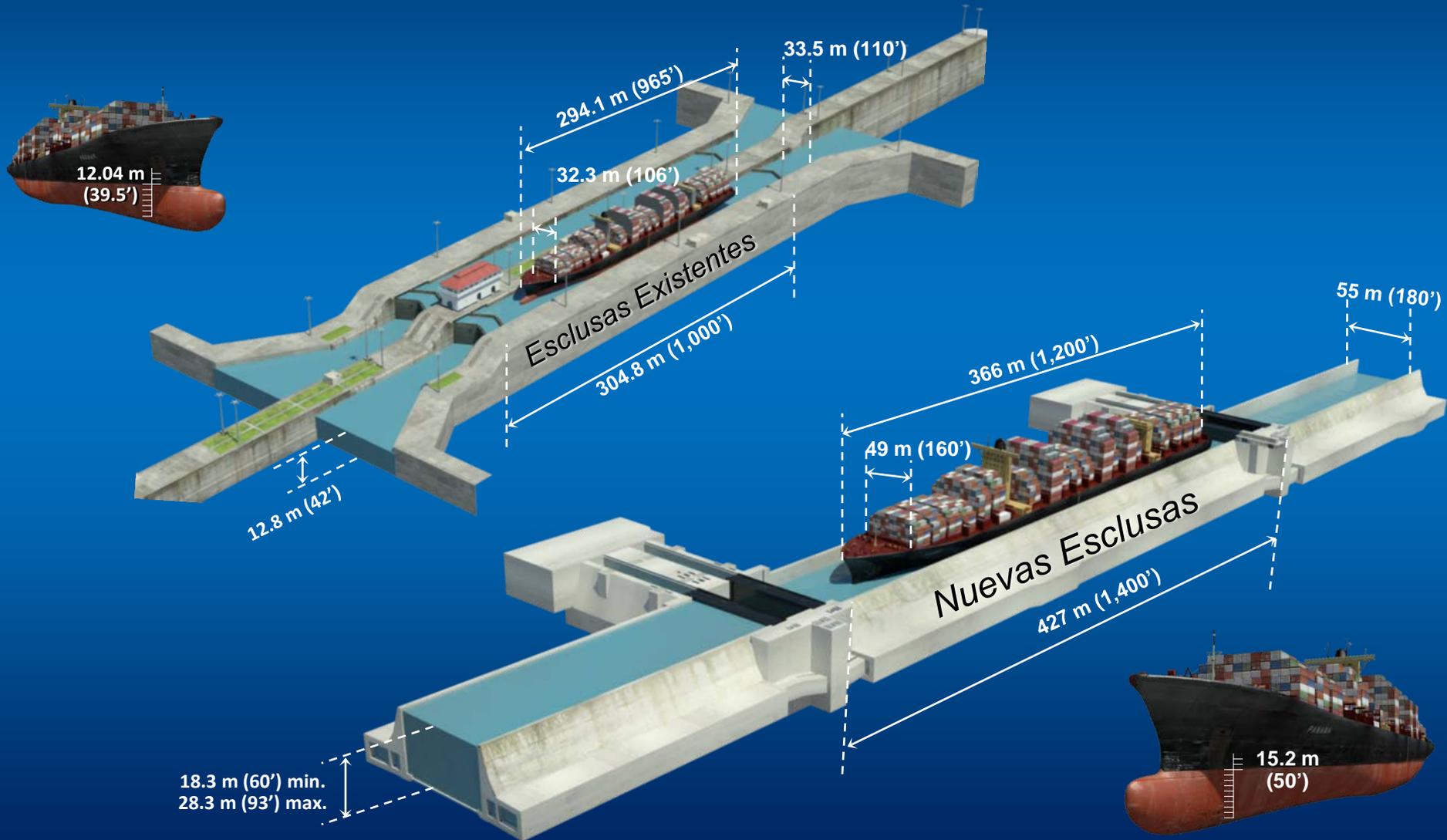
Mejora la competitividad de la ruta por Panamá

Cambia la demanda de servicios a la carga y a los buques al «cluster» marítimo y logístico panameño

Cambia los requerimientos portuarios y ferroviarios a los puertos de la costa este de Estados Unidos

Dimensiones de las Esclusas y Buques

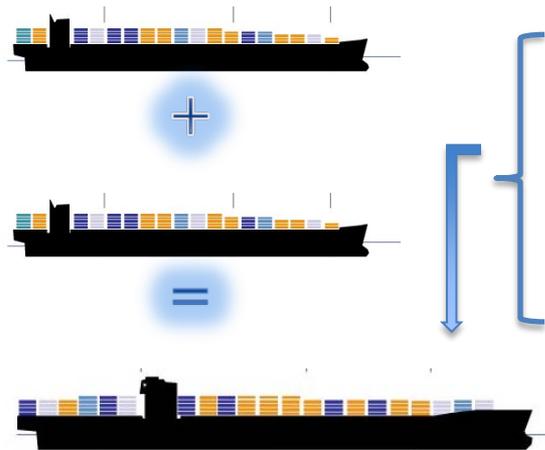
Tamaño máximo de buques y esclusas existentes **5,100 TEU**



Tamaño máximo de buques permitido en las nuevas esclusas : **13,200 TEU**

Escenario de Emplazamiento rápido de servicios

Servicio A + Servicio B = Servicio AB



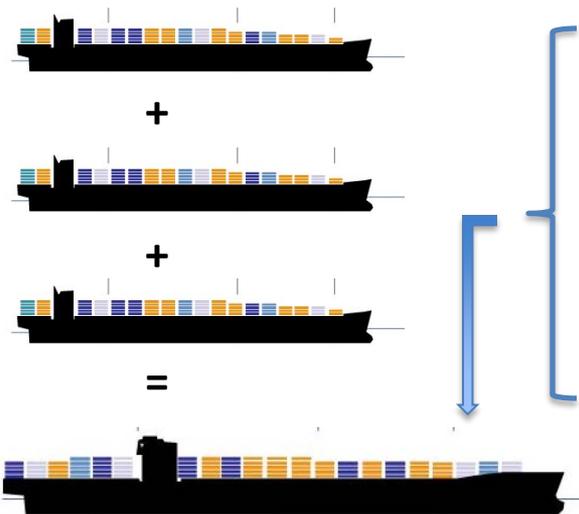
Servicio	Tamaño promedio de buque (TEU)	Frecuencia de tránsito	Número de buques	Tránsitos Anuales	Capacidad anual (TEU)
Servicio A	4,500	7	8	104	468,000
Servicio B	4,500	7	8	104	468,000
Servicio AB	9,000	7	8	104	936,000
Resultado			-8	-104	0

Bajo este escenario, la naviera requiere menos buques y menos tránsitos para emplazar la misma capacidad, ofreciéndole ahorros a la naviera.



Escenario de Emplazamiento de servicios

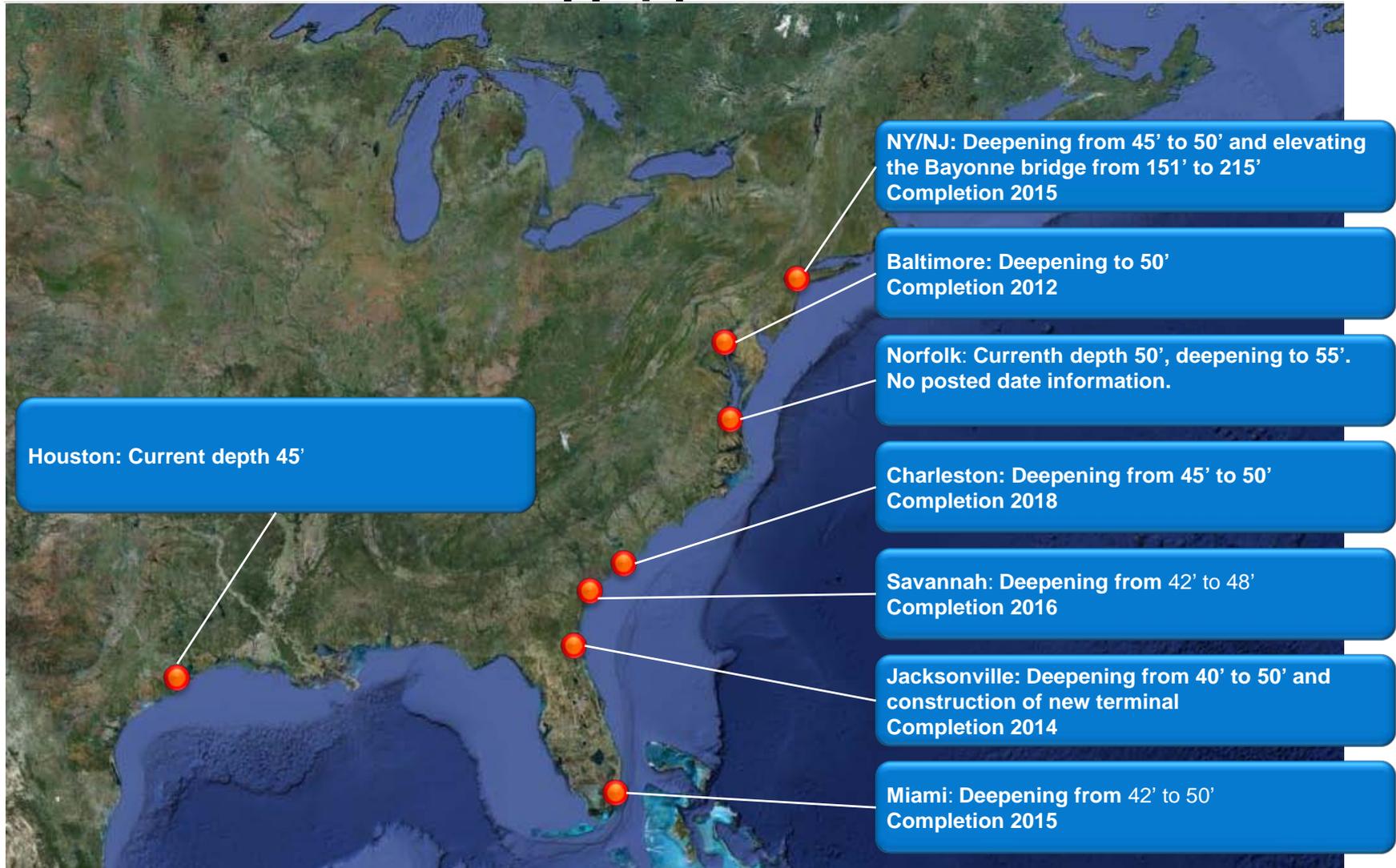
Servicios A + B + C = Servicio ABC



Servicio	Tamaño promedio de buque (TEU)	Frecuencia de tránsito	Número de buques	Tránsitos anuales	Capacidad anual (TEU)
Service A	4,500	7	8	104	468,000
Service B	4,500	7	8	104	468,000
Service C	4,500	7	8	104	468,000
Service ABC	13,200	7	8	104	1,372,800
Total	-300		-16	-208	-31,200

Bajo este escenario, la naviera toma ventaja de las economías de escala por medio del emplazamiento de buques de mayor tamaño.

Principales Puertos Destinatarios de Carga que Transita por el Canal a la Costa Este de los Estados



Desarrollo Portuario en la Región



Conectividad de los Servicios de Línea Ruta del Canal de Panamá



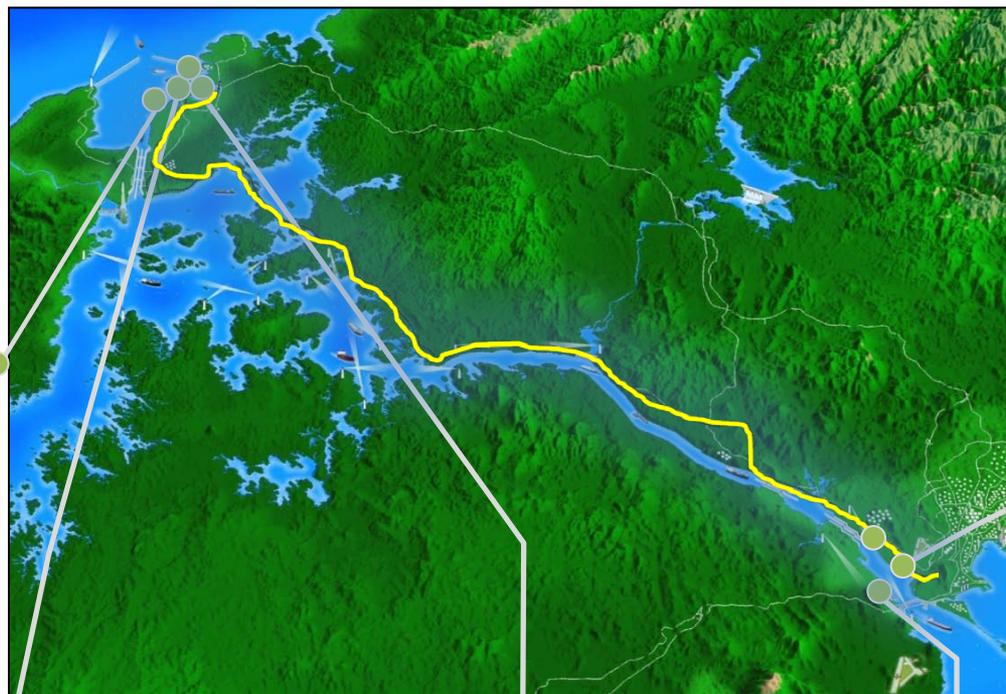
Ruta Comercial	No. de Servicios	Capacidad	No. de buques	Tamaño promedio
Feeder Services Atlantic	24	4,038,138	74	1,904
Feeder Services Pacific	9	4,574,394	66	6,072
Total	33	8,612,582	140	

Ruta Comercial	No. de Servicios	Capacidad anual	No. de buques	Tamaño promedio
Asia - USEC / Gulf	12	5,506,506	112	4,426
WCSA - Europe	7	2,429,676	53	3,549
Pendulum	2	984,666	27	4,721
WCUS - Europe	2	807,538	21	3,821
WCSA - ECUS	2	782,144	13	3,797
Asia - Caribbean	1	479,402	12	4,597
Australia - ECUS	1	354,572	10	3,400
WCSA - Caribbean	1	167,484	4	1,606
Australia - Europe	1	125,386	6	2,405
Total	29	11,637,374	258	4,073

Fuente: ACP-MEMN/Compair Data, Abril de 2013

Situación Actual del Mercado de Transbordo en Panamá:

11 Hubs



MSC

Panama Ports Company – Cristobal



Maersk
MSC
APL/MOL

Panama Ports Company - Balboa



Evergreen

Colon Container Terminal



Maersk
APL/MOL
Hapag
CMA

Manzanillo International Terminal (MIT)



Hamburg Sud
CMA

PSA

Situación Actual y Desarrollo Futuro: Puertos Panameños

New Ports



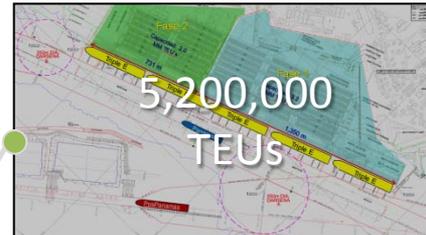
2,000,000
TEUs

Panama Canal Colon Port, Inc.



1,500,000
TEUs

Panama Ports Company - Cristobal



5,200,000
TEUs

Corozal Port



3.6 millions
TEUs

Panama Ports Company - Balboa



1,600,000
TEUs

Colon Container Terminal



2,200,000
TEUs

Manzanillo International Terminal (MIT)



450,000
TEUs

PSA



El Impacto de la Ampliación del Canal en los Graneles Secos

1. El comercio de granos en la ruta Golfo de los Estados Unidos-Asia será más competitivo con la utilización de buques más grandes.

2. Potencial para incrementar el comercio del carbón con Asia/China.

Tráfico Potencial de Buques PosPanamax - Granos



Tráfico Potencial de Buques Graneleros - Soja



Tráfico Potencial de Buques PosPanamax - Carbón



Tráfico Potencial de Buques PosPanamax - Carbón



Tráfico Potencial de Buques Graneleros – Mineral de Hierro





El Impacto de la Ampliación del Canal en los Graneles Líquidos

1. La ampliación del Canal hará más competitivos los embarques de crudo a través de la ruta Ecuador-Golfo de los Estados Unidos vs. fuentes alternas.

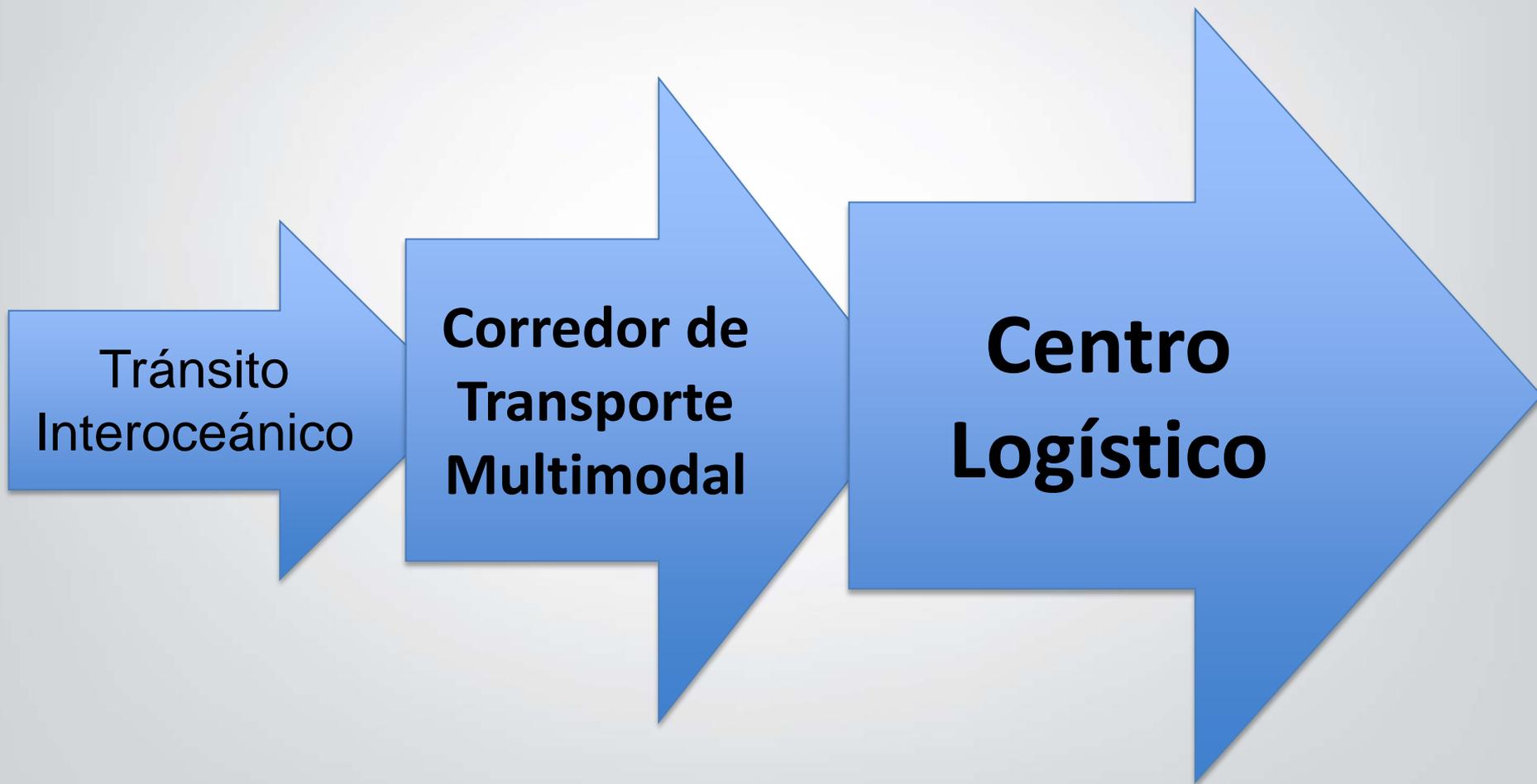
2. El Canal ampliado será la principal ruta para el comercio del NGL entre Trinidad-Chile y Perú-España y para las exportaciones de gas de esquisto provenientes de los Estados Unidos con destino Asia.

Tráfico Potencial de Buques Metaneros (LNG)



AGENDA

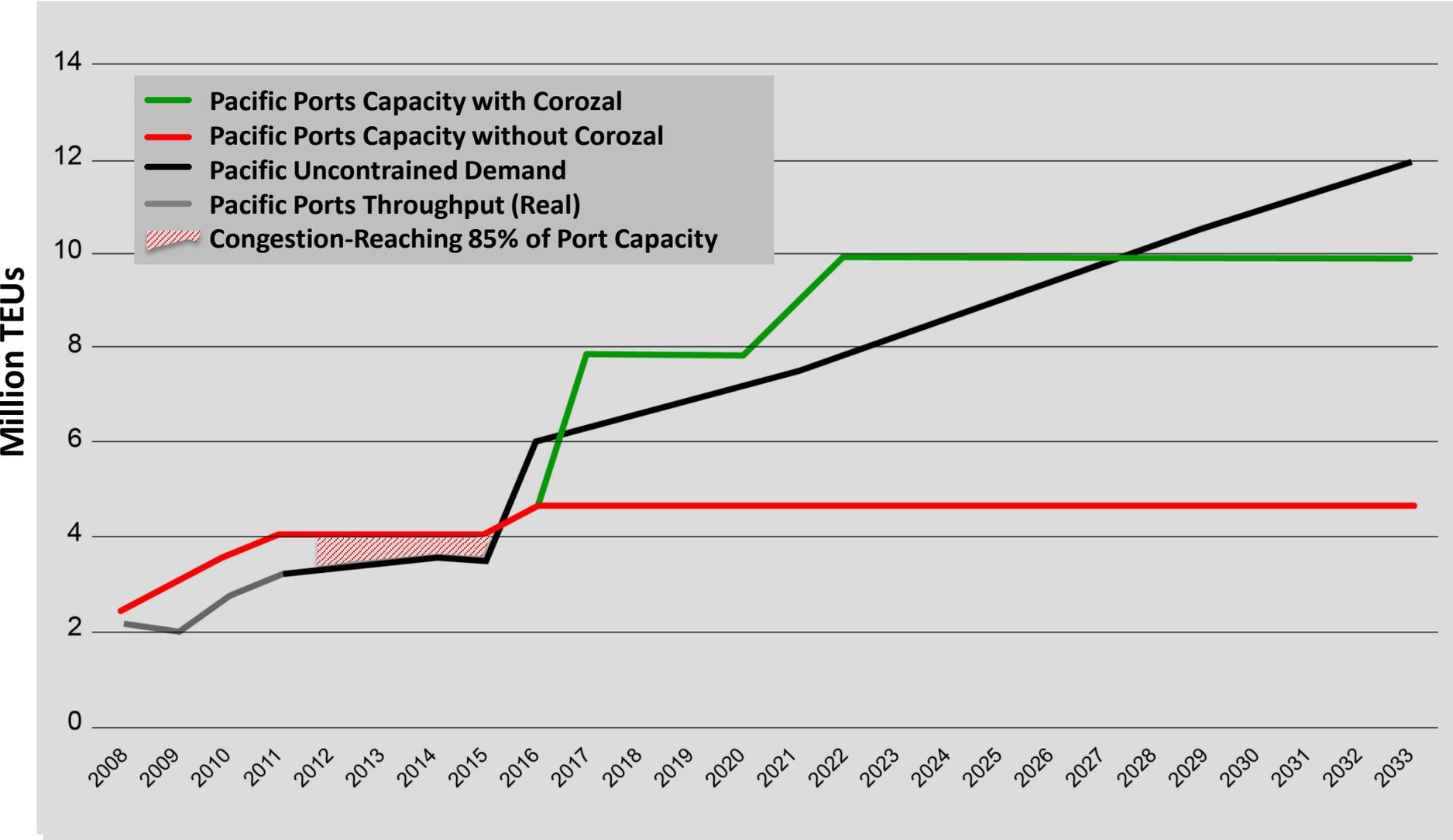
- **Nuevas Realidades, cambios de paradigma**
- **Impacto Potencial de la Ampliación del Canal de Panamá**
- **Retos y Oportunidades**



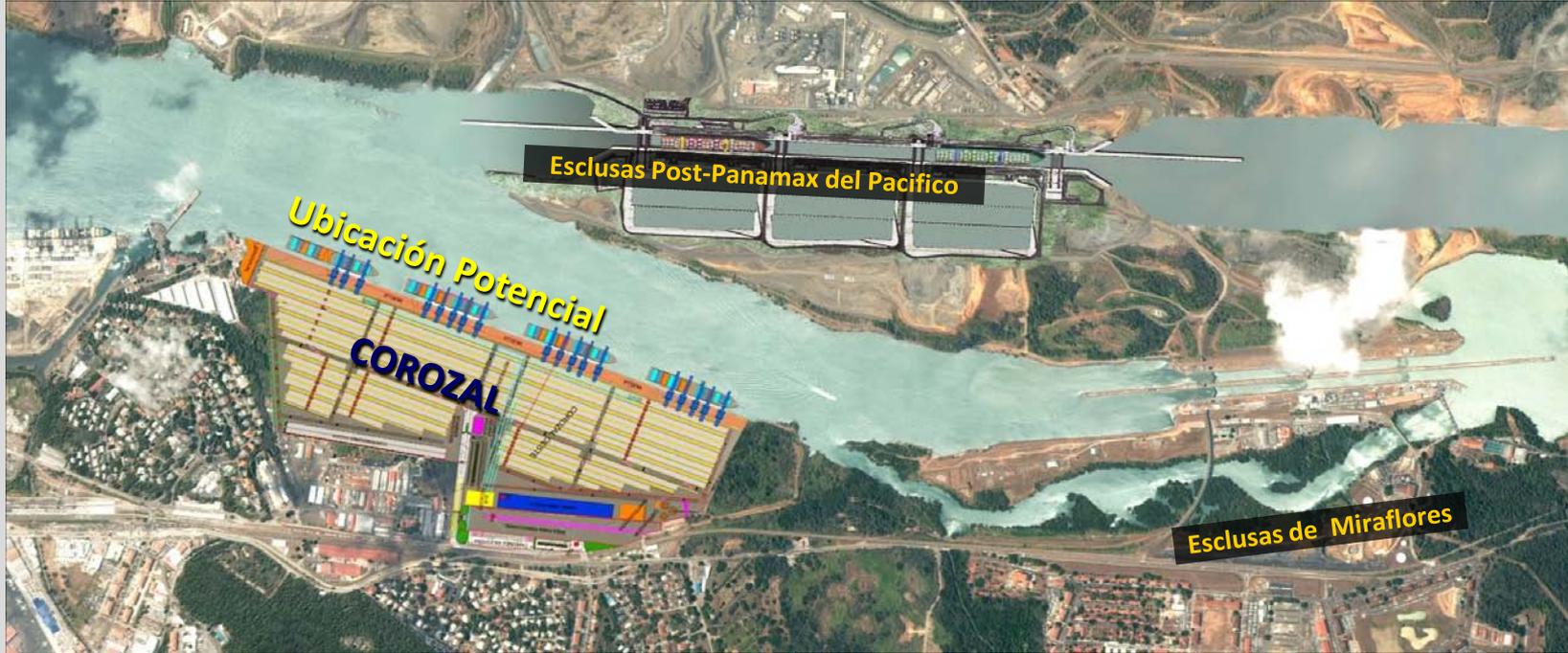


Proyecto de una terminal de trasbordo en el área de Corozal

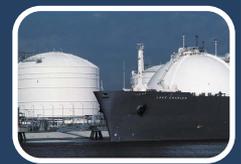
Port Demand and Capacity Projections



Nueva Terminal de Contenedores en el Pacífico



Corozal es la única área con ribera disponible en el lado Este de la entrada Pacífica que cuenta con conectividad terrestre y ferroviaria.

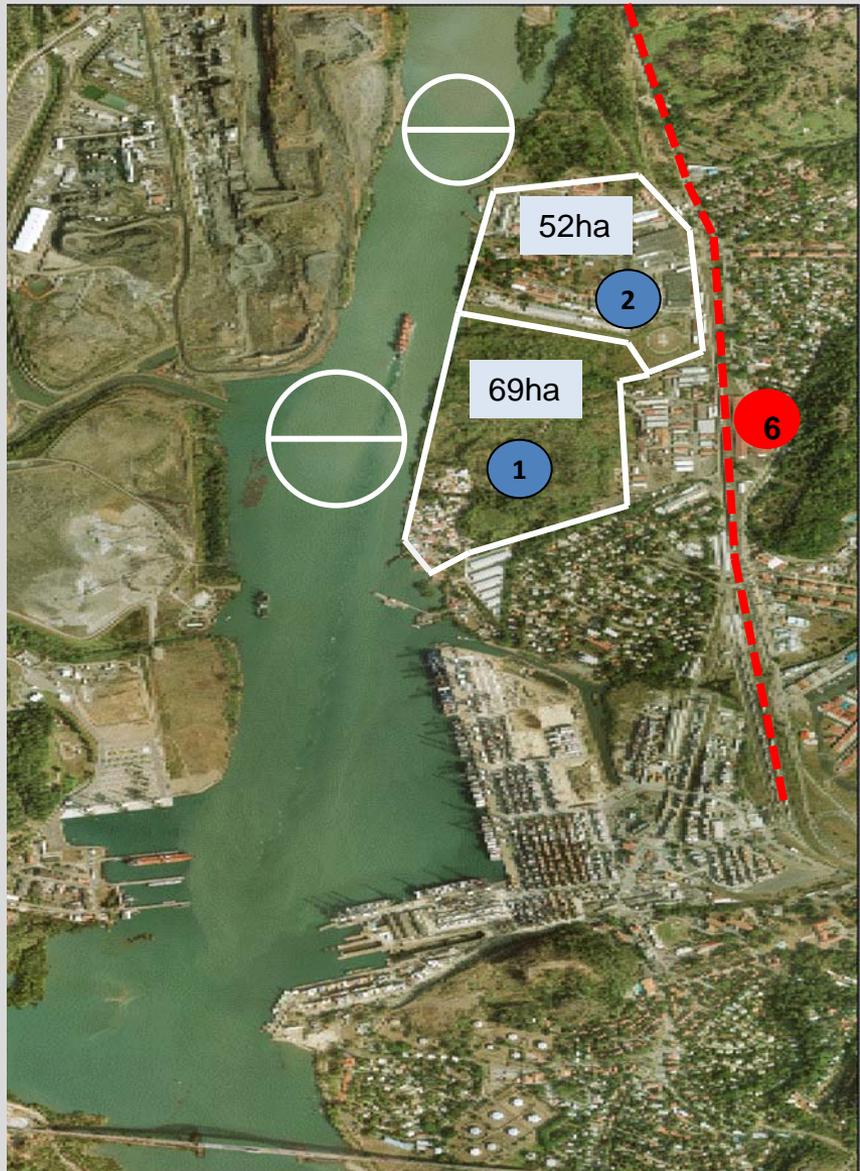




Ubicación y Desarrollo

- 1 Fase I: 69 hectáreas
- 2 Fase II: 52 hectáreas

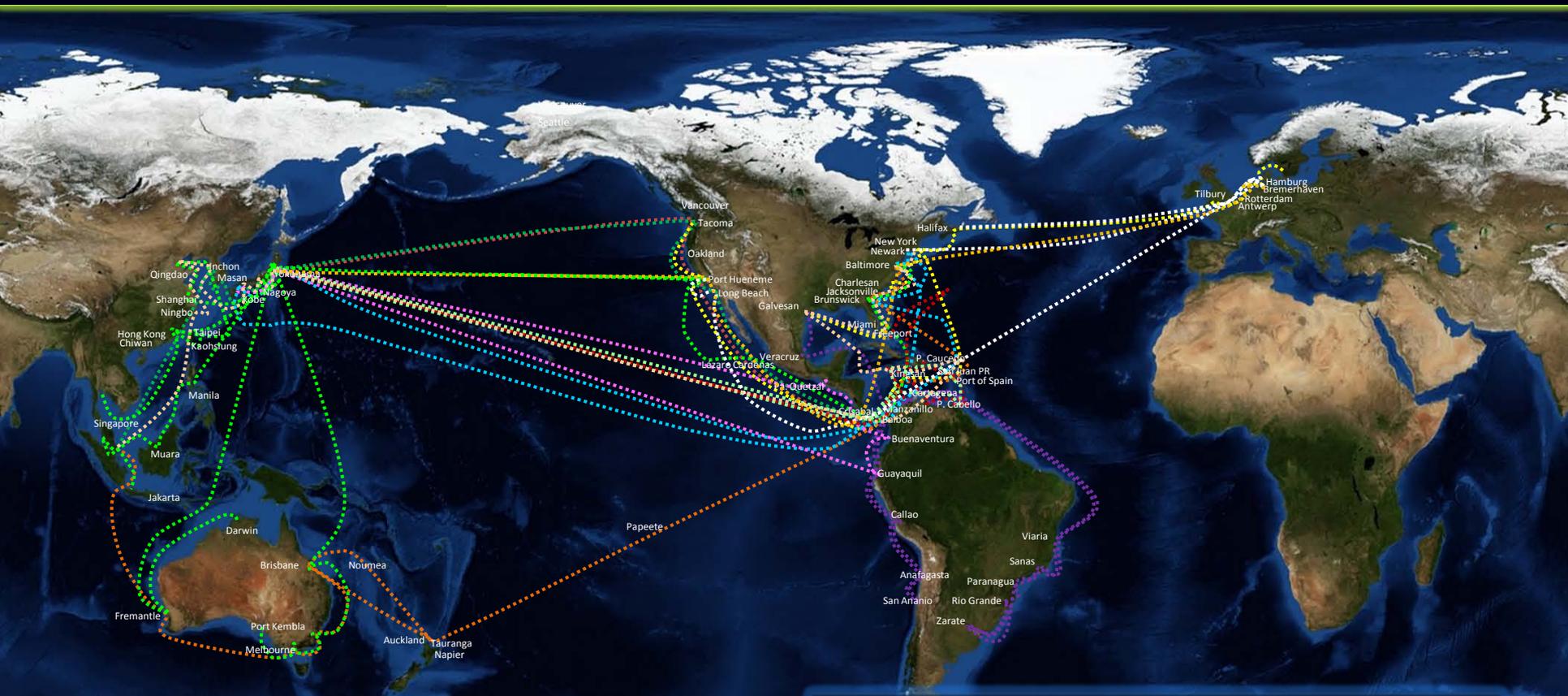
Concepto	Fase I	Fase II	Total
Area Total	69 ha	52 ha	121 ha 98 for CY
Capacidad Estimada (en millones de TEU)	2.4	1.5	3.9
Grúas Pórtico			27
Muelle (m)	1,350	731	2,081
Calado (m)			16.3 18.0





Proyecto Terminal Ro-Ro (*Roll On – Roll Off*)

Servicios de Porta- Vehiculos Comercio a través del Canal de Panamá

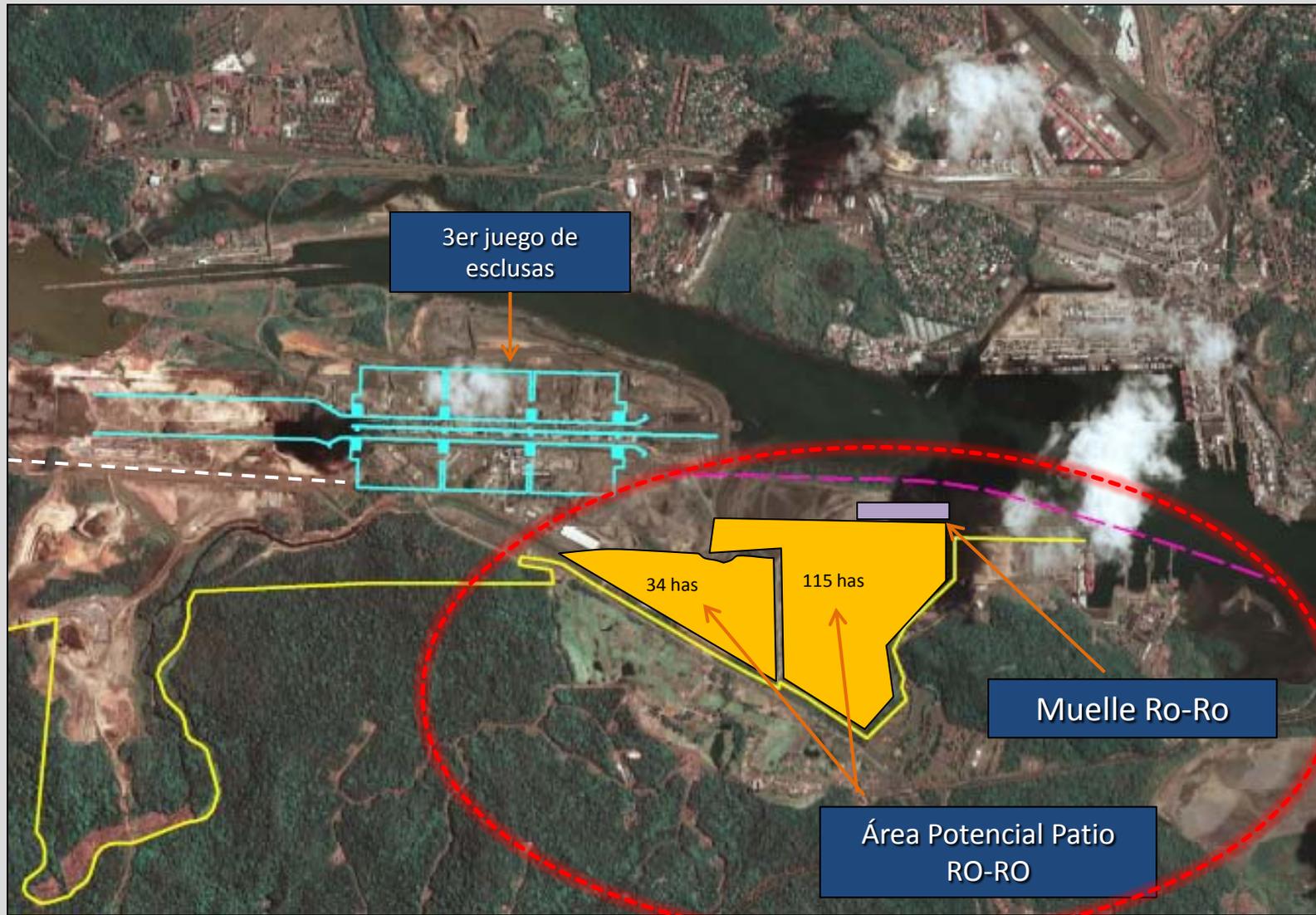


Operador	Ruta	Frecuencia
-----	Operador 1 Norte America - Asia	2 mensual
-----	Operador 1 Asia - Norte America Trade	Cada 10 días - 2 mensual - 1 mensual
-----	Operador 1 Europa - Norte America Trade	Semanal - 2 mensual
-----	Operador 1 Norte America - Oceanía Trade	Cada 10 días - mensual - Bi-mensual
-----	Operador 1 South America - Norte America Trade	2-3 mensual - mensual
-----	Operador 2 Japón – costa este de los EEUU	3-6 mensual

Operador	Ruta	Frecuencia
-----	Operador 2 Norte America a Asia / Australia Express (Nax)	3-6 mensual
-----	Operador 2 Japón – Centroamerica	1 mensual
-----	Operador 2 Japón – Caribe (Beg/Month position)	1 mensual
-----	Operador 2 Japón – Caribe (End/Month position)	1 mensual
-----	Operador 3 Europa – Norte America (East / West)	1 mensual
-----	Operador 4 Europa – Asia	4-5 mensual
-----	Operador 5 Asia – USA	4 mensual

Sources: ACP MEME & Operators' websites

Ubicación Potencial del Terminal

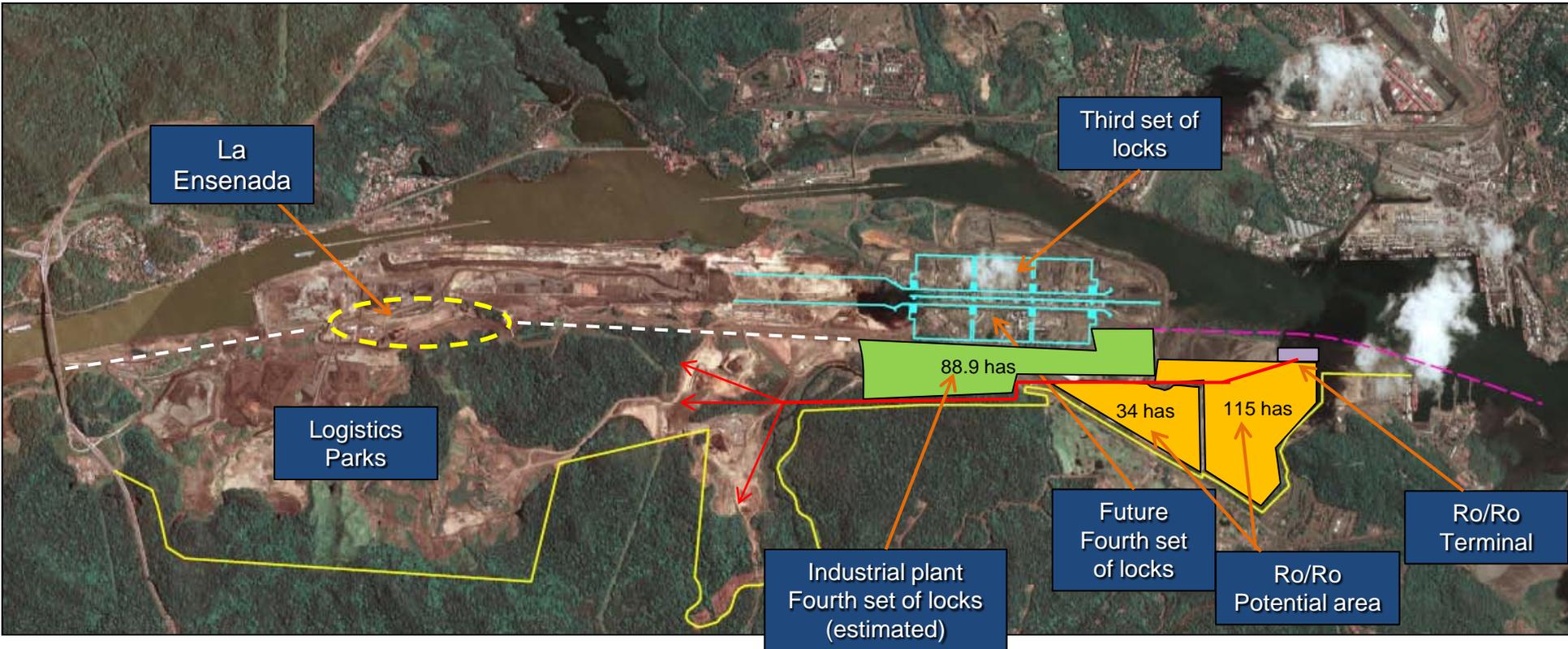


Currently W W L has a Vehicle transshipment hub at Atlantic Panama (MIT)





Proyecto Parques Logísticos (Logistic Parks)





Proyecto de Servicio de Transporte de Contenedores en Barcazas

Alcance y beneficios

Demanda

- Determinar la demanda de carga contenerizada que requiere ser transportada entre los puertos del Pacífico y Atlántico Panameño.
- Estudiar la barcaza como modo alternativo de transporte

Capacidad

- Capacidad del Ferrocarril
- Disponibilidad de ventanas en los muelles

Factibilidad

- Alternativas tipos de Barcazas (con/sin propulsión)
- Estructura de peajes aplicable a barcazas
- Determinar la competitividad del sistema de barcazas vs el ferrocarril y camiones.

Beneficios:

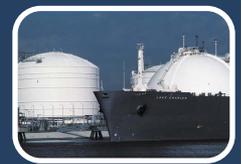
- Incrementa la conectividad del sistema logístico proveyendo un modo adicional de transporte.



con autopropulsión



sin propulsión





Panama: El Centro Logístico de las Américas



Ampliación del Canal de Panamá: Impacto en el Comercio International

**Reunión de Grupo de Expertos:
Facilitando la Efectiva Integración de países
en Desarrollo en la Economía Global**

**Rodolfo Rene Sabonge
Consultor
Montevideo, Uruguay
28 de noviembre, 2013**