



Ampliación del Canal de Panamá: Impacto en el Comercio International

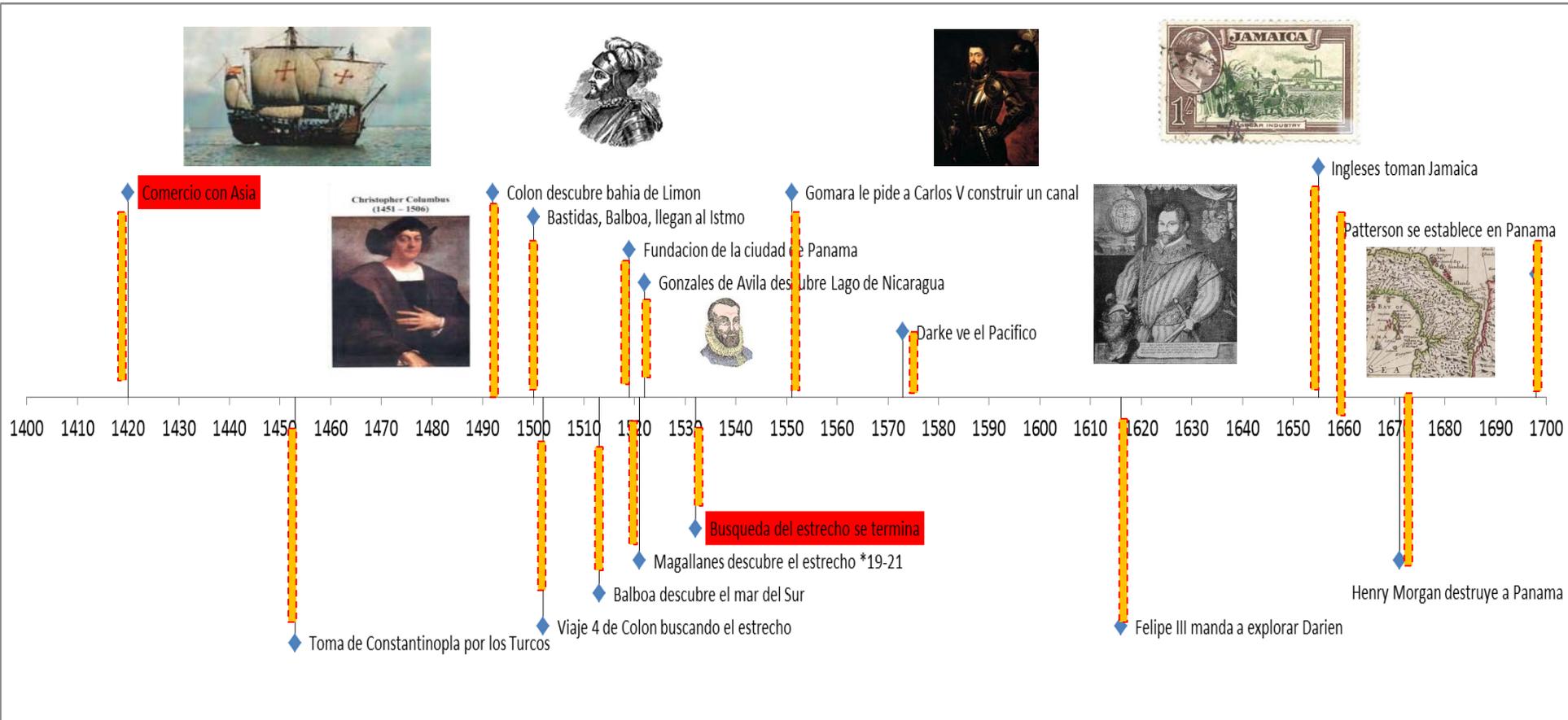
**Rodolfo Sabonge
Consultor**

**Santo Domingo, República
Dominicana**

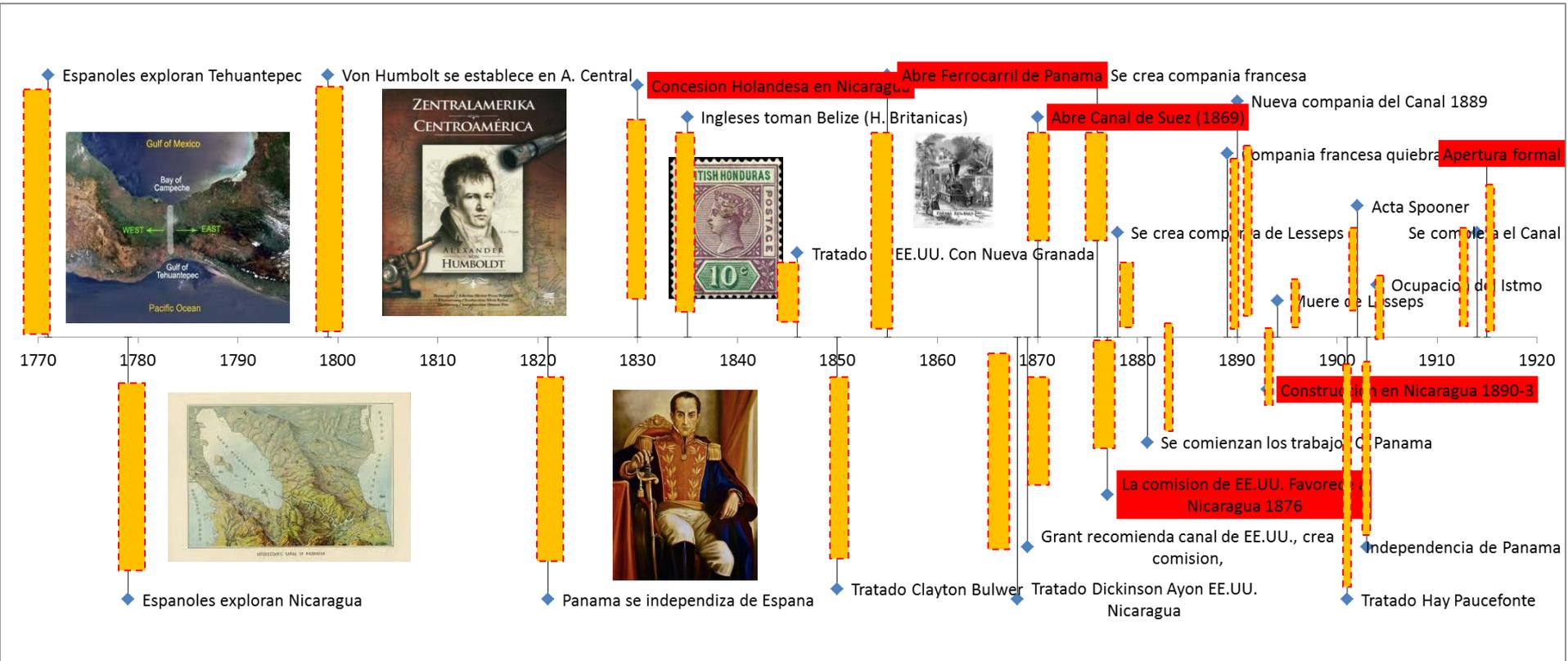
10-11 de septiembre, 2014

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

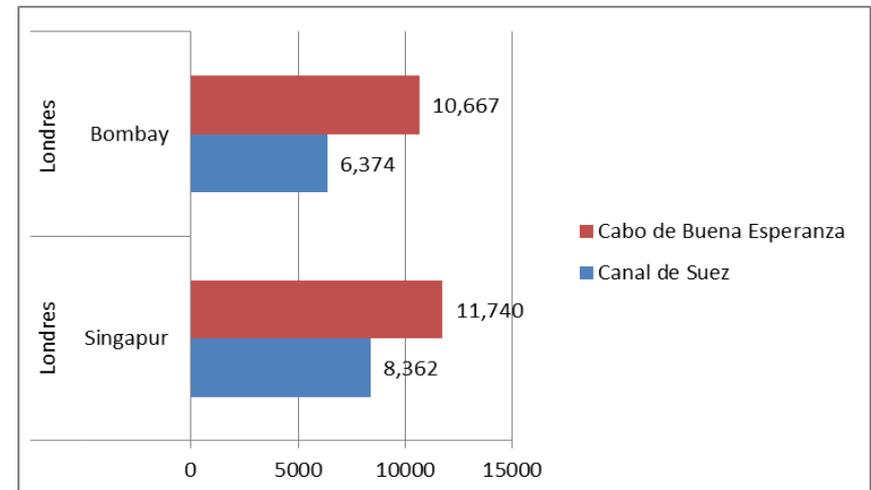
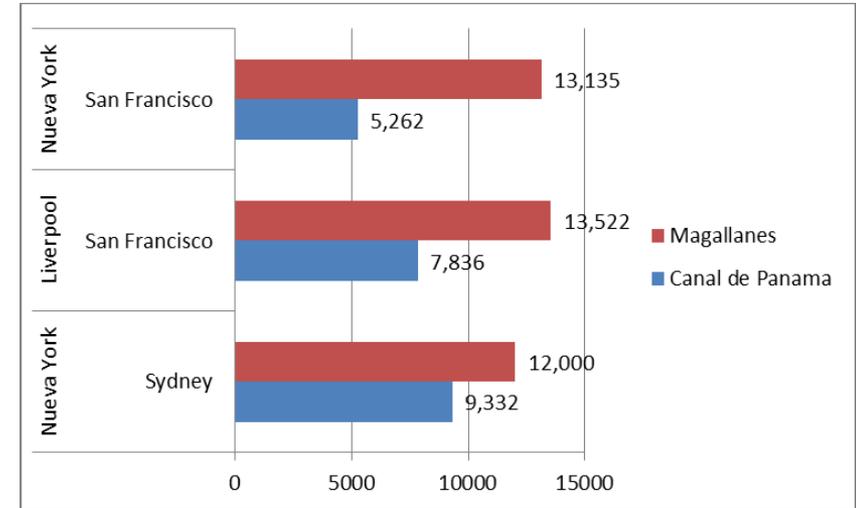
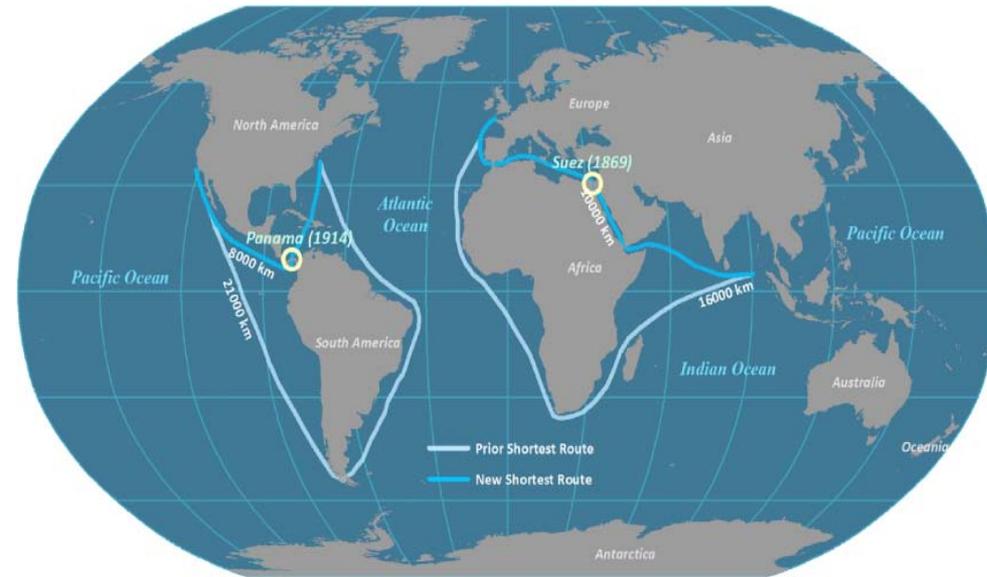
Buscando el Paso Secreto -1400-1700



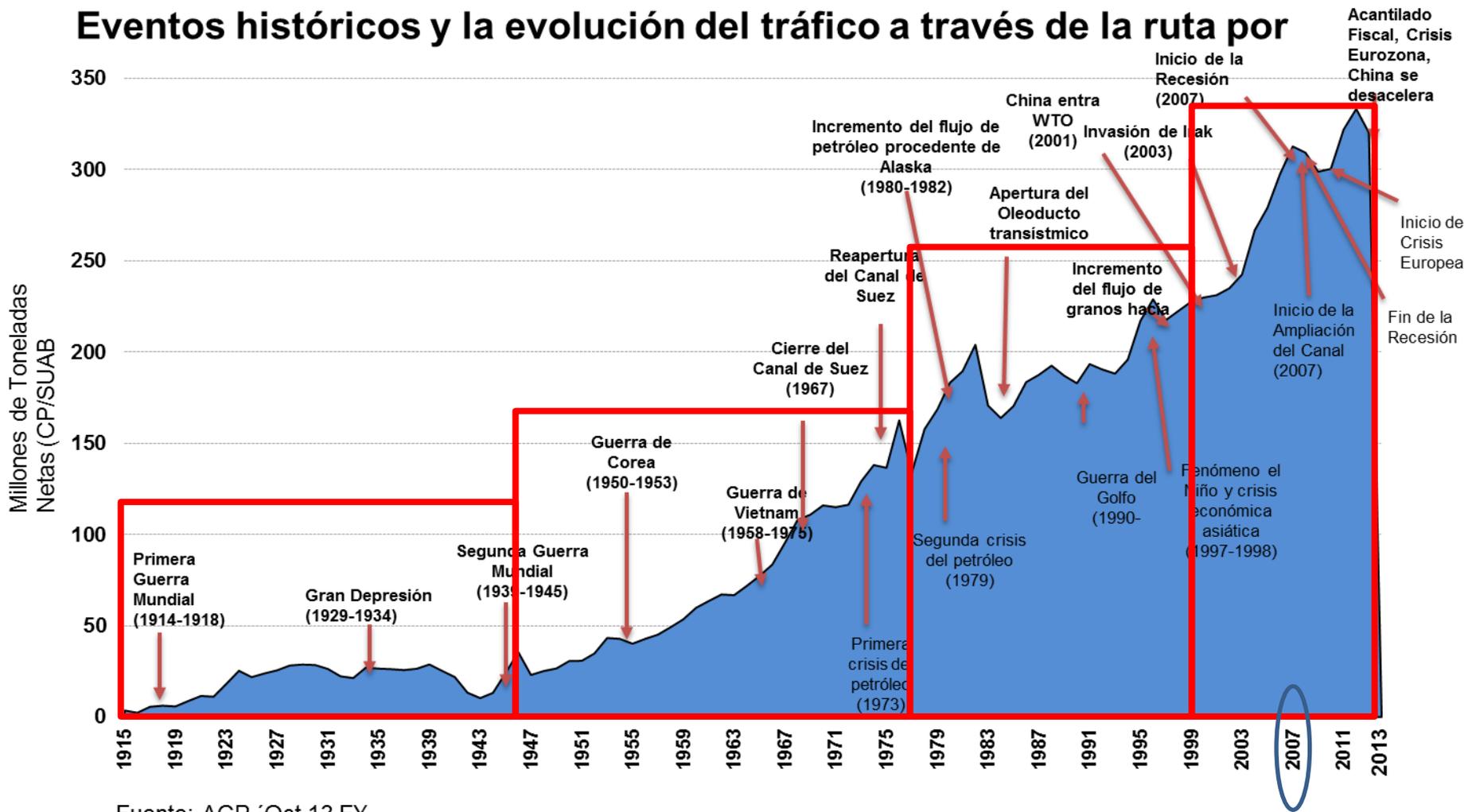
Evaluando Rutas y Construcción del Canal 1701-1915



Impactos en rutas por construcción del Canal de Suez y el Canal de Panamá

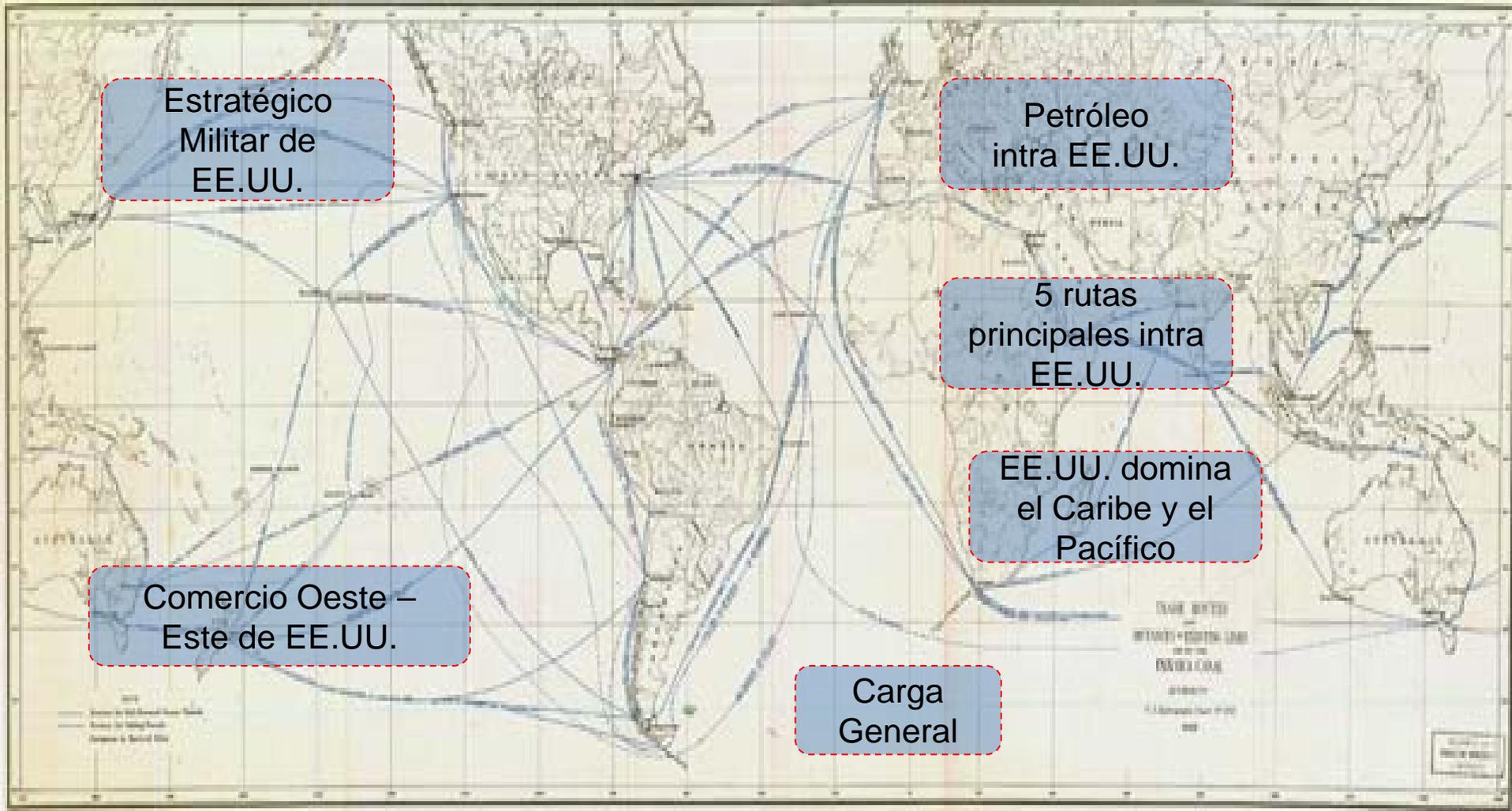


Eventos históricos y la evolución del tráfico a través de la ruta por



Fuente: ACP, Oct 13 FY

Primera fase (1914-1946)



Estratégico
Militar de
EE.UU.

Petróleo
intra EE.UU.

5 rutas
principales intra
EE.UU.

EE.UU. domina
el Caribe y el
Pacífico

Comercio Oeste –
Este de EE.UU.

Carga
General

Segunda fase (1947-1977)



Acuerdo General de Tarifas –Pre OMC

Europa y Japón se recuperan de la guerra.

Japón se consolida como segundo cliente del Canal (exportaciones de granos e importaciones de productos elaborados)

Acelerado crecimiento en flujos de carga

Estados Unidos toma el Caribe y junto con el Canal queda como líder del mundo tripolar...

Flujos de productos de petróleo, carbón, minerales y metales, manufacturas de hierro y acero, fertilizantes, madera

Tercera fase (1978-1999)



Auge económico en EE.UU.

Aumento en el tamaño de los buques, tránsitos se estabilizan

Privatizaciones a nivel global

Aparecen buques especializados

Granos como principal mercadería

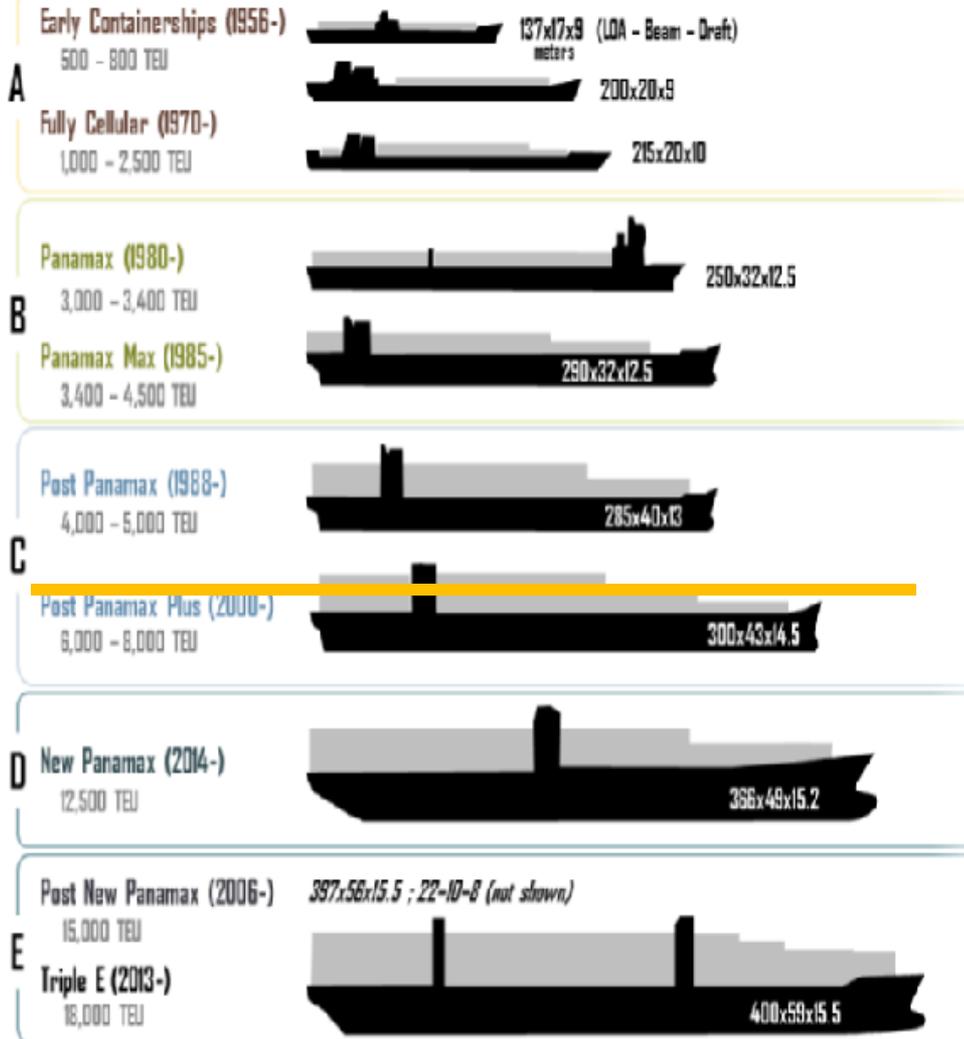
Crecimiento del volumen del comercio mundial de mercancías de ciertas regiones, 1990-00

(Variación porcentual anual)						
Exportaciones			Importaciones			
1990-00	1999	2000		1990-00	1999	2000
7.0	5.0	12.0	Todo el mundo	7.0	6.0	12.0
7.0	6.0	10.0	América del Norte a	8.5	11.5	11.5
9.0	7.0	9.5	América Latina	10.5	-1.5	11.0
6.5	4.5	10.5	Europa Occidental	6.0	5.5	10.0
6.5	5.0	10.5	Unión Europea (15)	6.0	6.0	9.5
5.5	-2.0	17.0	Europa C./O., Estados Bálticos, CEI	4.0	-9.0	15.5
8.0	7.0	16.0	Asia	7.5	9.0	15.5
3.0	2.0	9.5	Japón	5.5	9.5	11.0
10.5	9.0	16.5	Seis países comerciantes del Asia Oriental	8.0	11.0	16.5
			a Excepto México en todo el presente informe.			

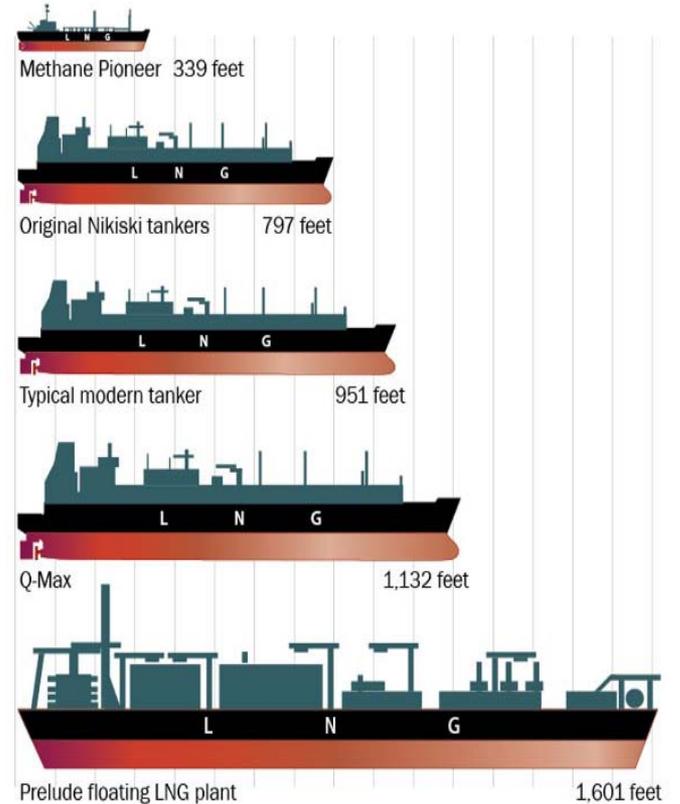
Sources: John Vidal, "Shipping boom fuels rising tide of global CO₂ emissions", The Guardian, February 13 2008; Atlas du Monde Diplomatique 2006, Armand Colin; Panorama des ports de commerce mondiaux 2003, ISEMAR, January 2005; Images économiques du monde 2002, Sedes.

Flying Cloud (1851-1875)  70 x 13 x 5

SS Golden Age (1850s-1890s)  81 x 13 x 3



LNG tankers grow in size



Quinta fase (2006- a la fecha)

Inicia la construcción de tercer juego de esclusas

Recesión global (2008)

Se construyen buques con dimensiones mayores a las del futuro Canal ampliado

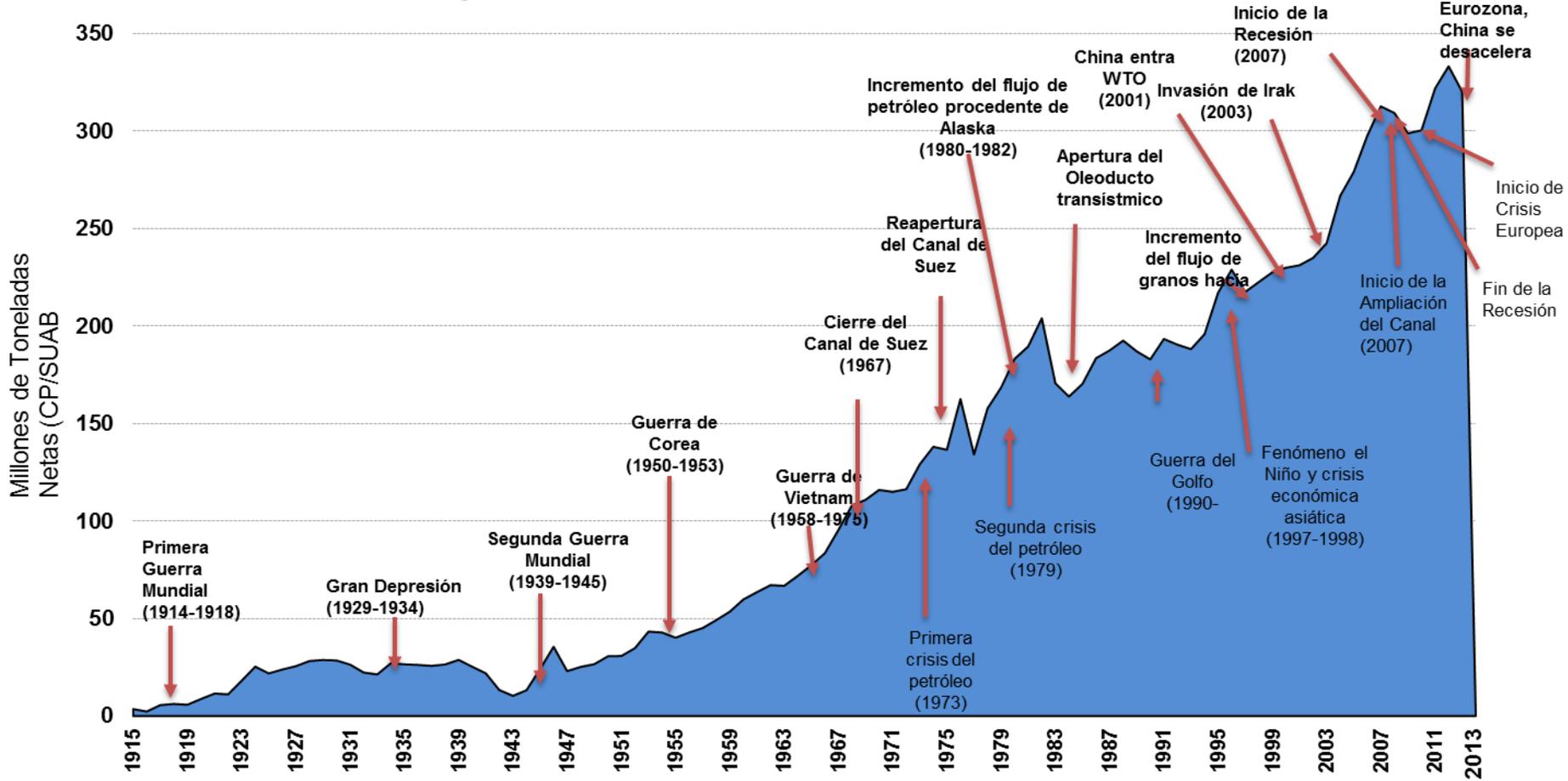
Ruta de Suez compite agresivamente en el segmento de portacontenedores

20 50 100 200 500 1000 2000 >5000

millones



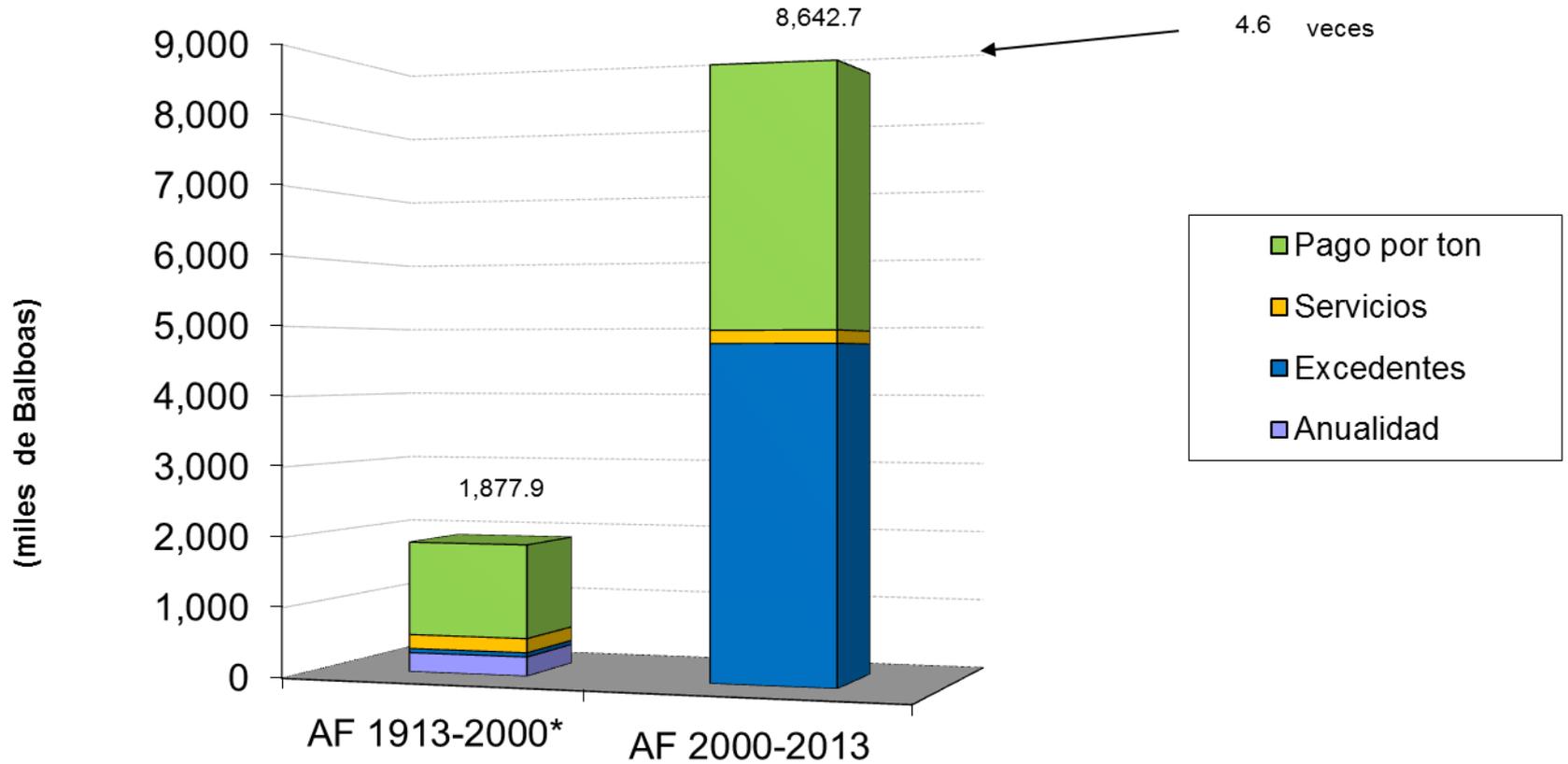
Eventos históricos y la evolución del tráfico a través de la ruta por



Fuente: ACP, Oct 13 FY

Aportes del Canal al Gobierno Panameño

Aportes directos de la ACP al Estado



* Incluye 3 meses de la Comisión del Canal



Panamá

En cifras 2013

Crecimiento del PIB últimos 10 años	7.5%
PIB estimado 2013 (millones de dólares)	43,633
PIB per cápita 2013 estimado (en dólares)	10,032
Población (millones de personas)	3.8
Tasa de desempleo (en %)	4.0
Inflación 2013 (en %)	4.08

Fuente: INEC (Contraloría General de la República) 2014

Conectividad de Panama



AGENDA

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

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
- 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

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

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

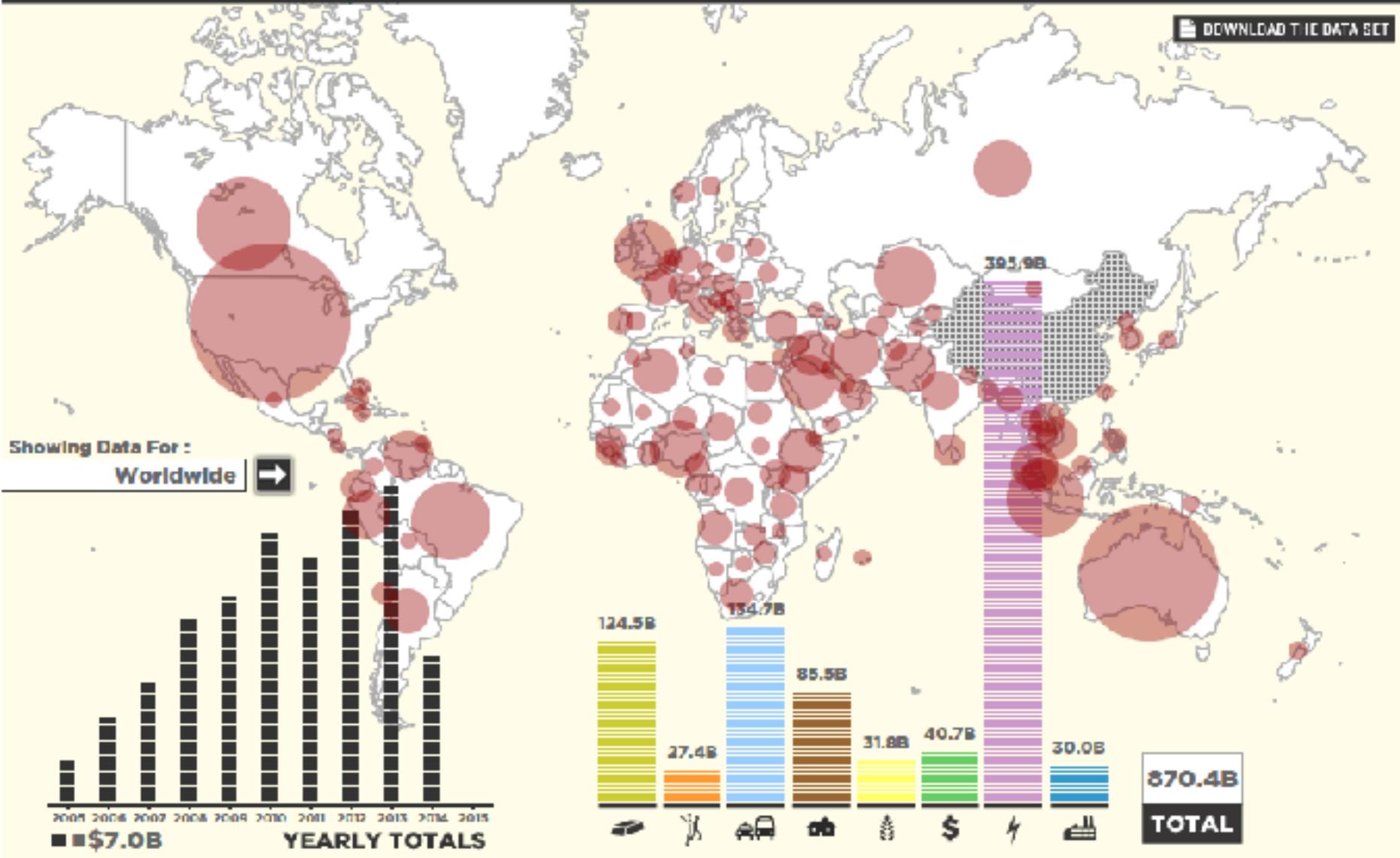
kathleenbrush.com, Seattle, WA

“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'S GLOBAL REACH

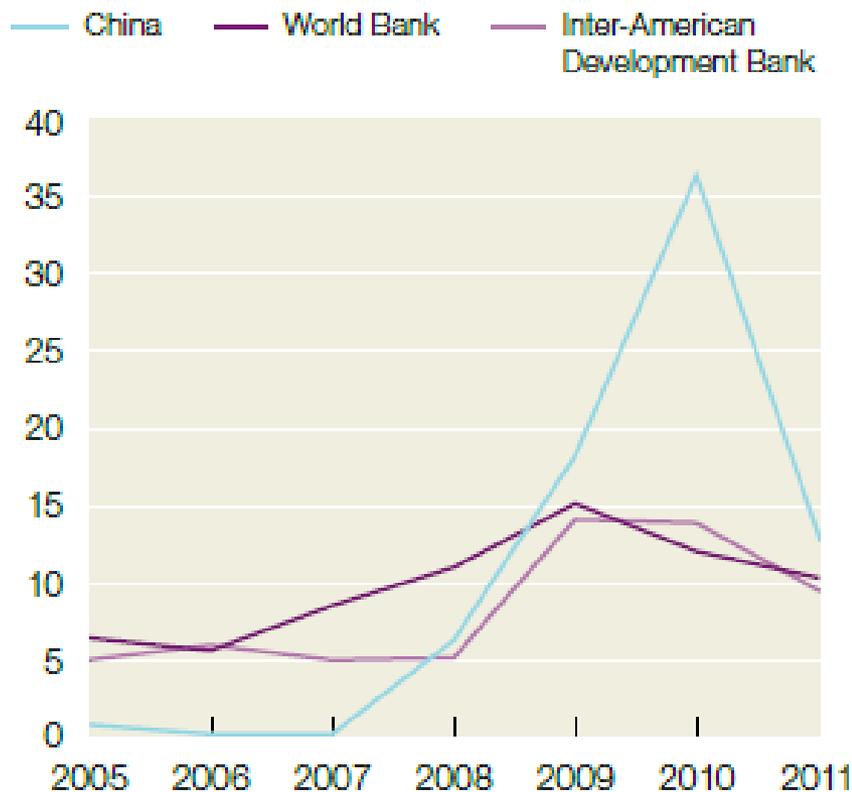
Click on countries and sectors to explore The Heritage Foundation and American Enterprise Institute's China Global Investment Tracker data. You can see where and what China is investing in, and how the trends are changing.

 [DOWNLOAD THE DATA SET](#)

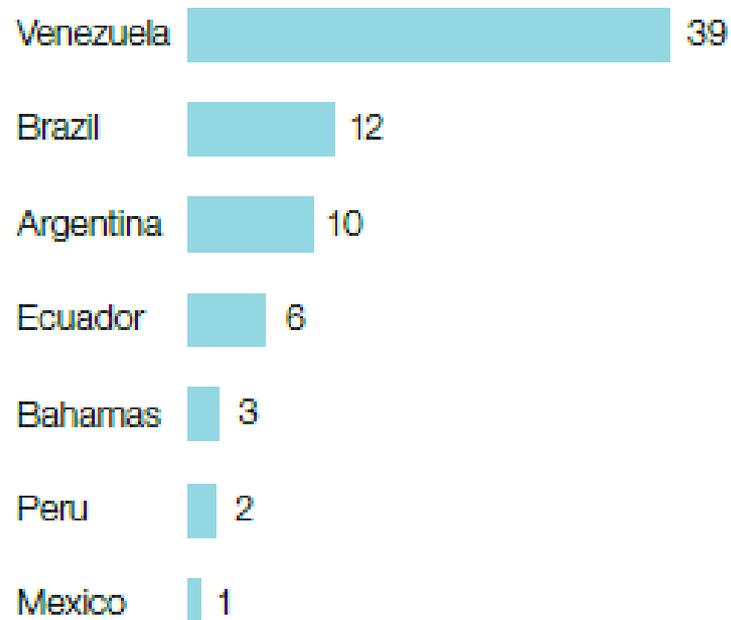


China now provides a higher volume of loans to Latin America than the World Bank and the Inter-American Development Bank.

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

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.

WHY NEARSHORING?

Four country categories emerge from these dramatic shifts

Category themes	Characteristics	Countries
Under pressure	<ul style="list-style-type: none"> Traditionally low-cost countries whose deteriorating competitiveness is driven by a wide range of factors 	 Brazil  Russia  China  Poland  Czech Republic
Losing ground	<ul style="list-style-type: none"> Traditionally high-cost countries whose competitiveness continues to deteriorate owing to the lack of productivity gains and energy cost increases 	 France  Belgium  Italy  Switzerland  Sweden
Holding steady	<ul style="list-style-type: none"> Countries roughly maintaining their relative competitiveness versus global leaders 	 Netherlands  India  Indonesia  United Kingdom
Rising stars	<ul style="list-style-type: none"> Increasing competitiveness versus all others Moderate wage growth, sustained productivity gains, stable foreign-exchange rates, and energy advantages 	 United States  Mexico

Cuba pudiera ser el otro “game changer” regional

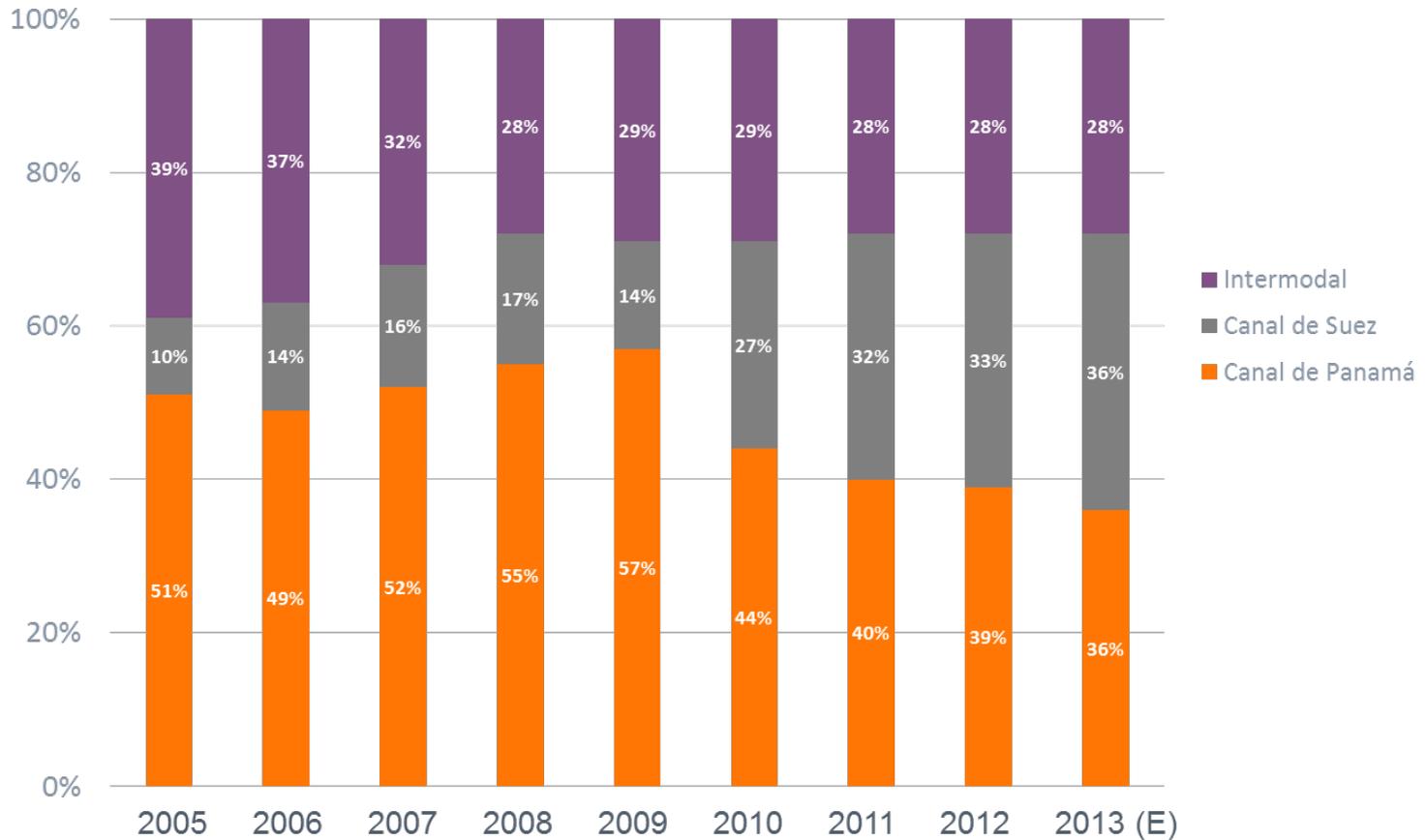
Nuevo Proyecto en Mariel

- 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



Participación de Mercado del Canal de Panamá - Norte de Asia – Costa este de Estados Unidos

120%

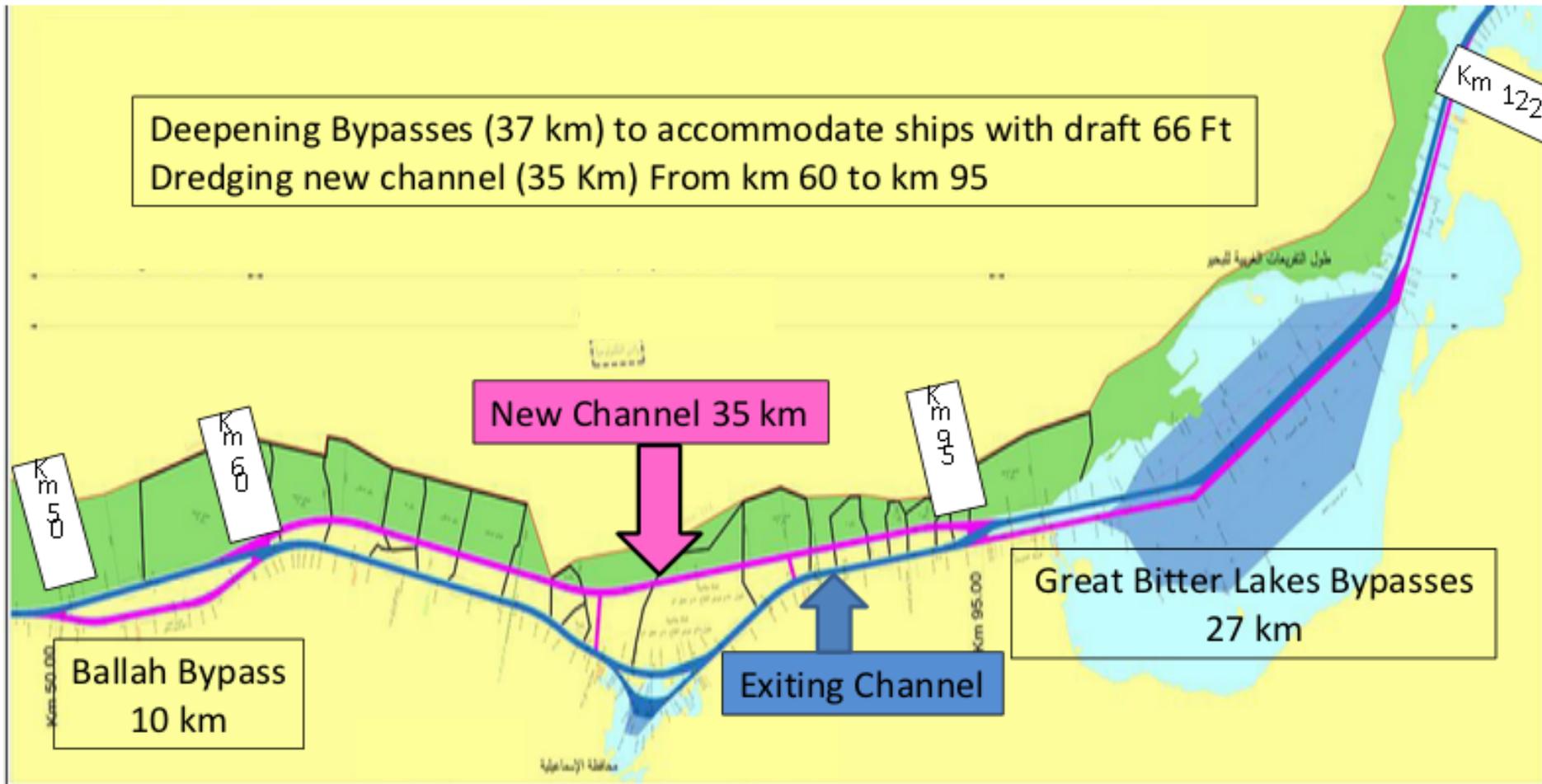


Fuente: elaboración propia sobre la base de datos de la ACP

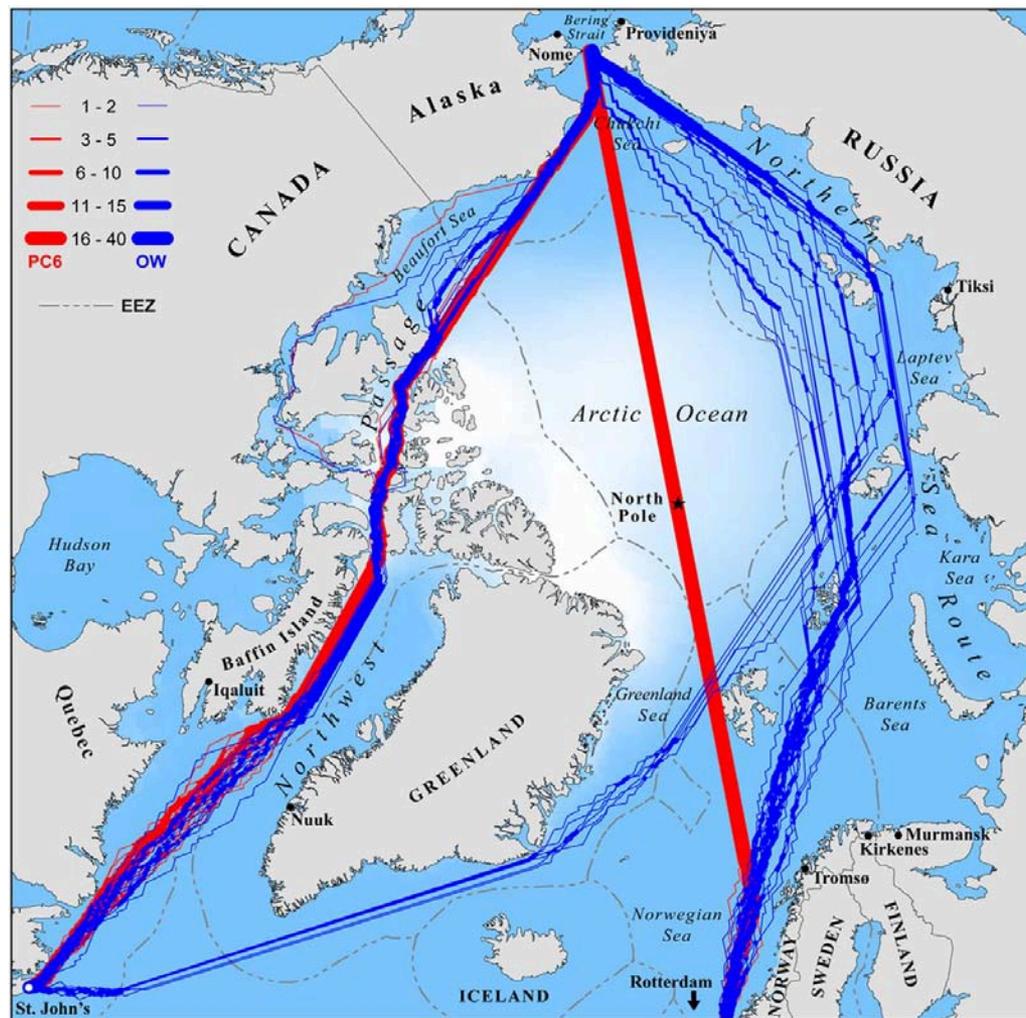


Nuevo Proyecto de US\$ 4B de Expansión del Canal de Suez

Deepening Bypasses (37 km) to accommodate ships with draft 66 Ft
Dredging new channel (35 Km) From km 60 to km 95



Optimal September navigation routes for hypothetical ships seeking to cross the Arctic Ocean between the North Atlantic (Rotterdam, The Netherlands and St. John's, Newfoundland) and Pacific (Bering Strait) during the consecutive years of 2040–2059 as driven...



Smith L C , and Stephenson S R PNAS 2013;110:4871-4872



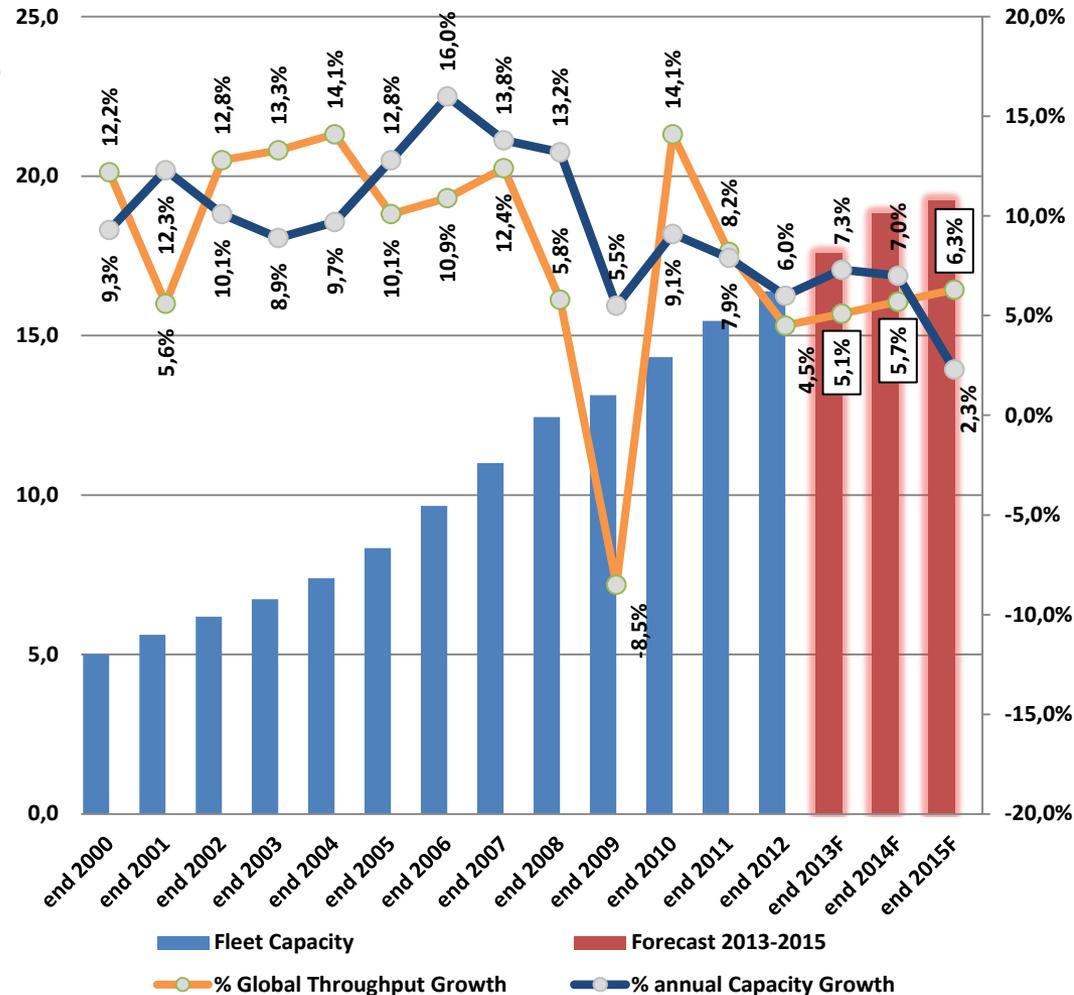
THE TOP 100 LEAGUE

- > The percentage shown on the left of each bar represents the operator's share of the world liner fleet in TEU terms.
- > The light coloured bar on the right represents the current orderbook (firm orders).

Rnk	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	2,780,796	15.0%		
2	Mediterranean Shg Co	2,503,046	13.5%		
3	CMA CGM Group	1,599,553	8.6%		
4	Evergreen Line	920,603	5.0%		
5	COSCO Container L.	796,843	4.3%		
6	Hapag-Lloyd	734,573	4.0%		
7	CSCL	687,396	3.7%		
8	Hanjin Shipping	598,325	3.2%		
9	MOL	586,083	3.2%		
10	APL	573,419	3.1%		
11	OOCL	518,540	2.8%		
12	NYK Line	504,904	2.7%		
13	Hamburg Süd Group	499,879	2.7%		
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	414,512	2.2%		
15	Hyundai M.M.	396,346	2.1%		
16	K Line	360,412	1.9%		
17	PIL (Pacific Int. Line)	354,157	1.9%		
18	Zim	336,501	1.8%		
19	UASC	293,811	1.6%		
20	CSAV Group	244,220	1.3%		

Crecimiento de la Flota vs Crecimiento en el Comercio Mundial

- Crecimiento de la Demanda muy por debajo del Crecimiento de la Flota...
- Impactando negativamente los precios... la rentabilidad de los navieros...
- Soluciones Temporales:
 - No operar los buques
 - Aumento en el desguace
 - Bajar velocidad
 - Cancelar servicios
- Desbalance va a continuar por lo menos hasta el 2015

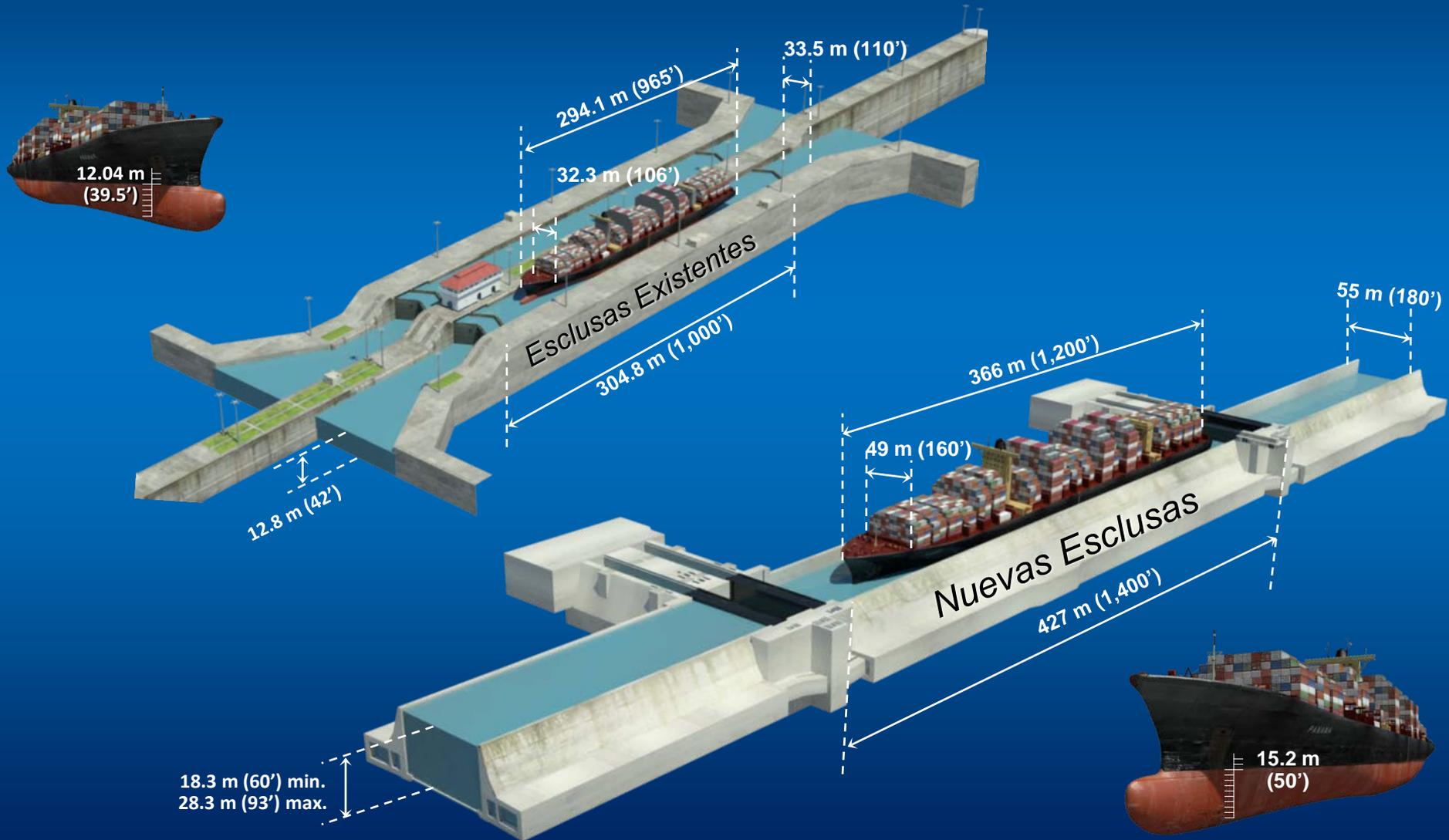


AGENDA

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

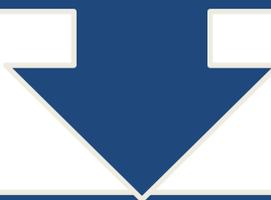
Dimensiones de las Esclusas y Buques

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



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

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

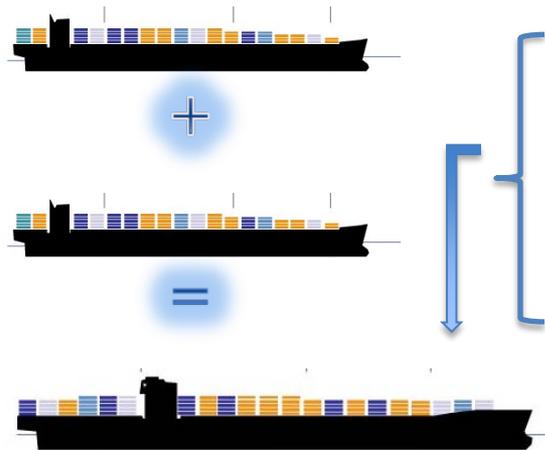
Mejora la competitividad de la ruta por Panamá

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

Escenario de Emplazamiento rápido de servicios

Servicio A + Servicio B = Servicio AB



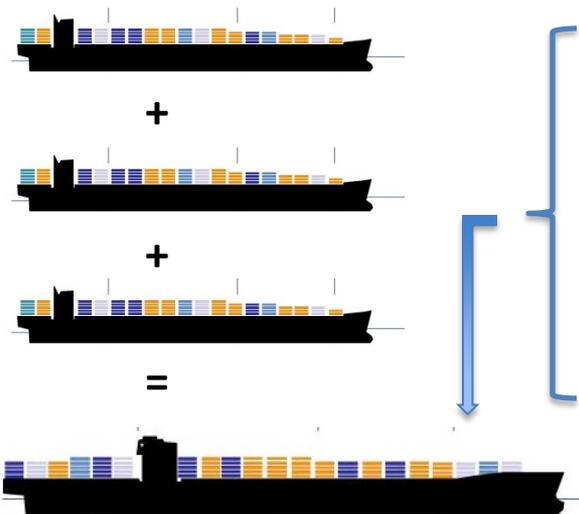
Servicio	Tamaño promedio de buque (TEU)	Frecuencia de tránsito	Número de buques	Tránsitos Anuales	Capacidad anual (TEU)
Servicio A	4,500	7	8	104	468,000
Servicio B	4,500	7	8	104	468,000
Servicio AB	9,000	7	8	104	936,000
Resultado			-8	-104	0

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.

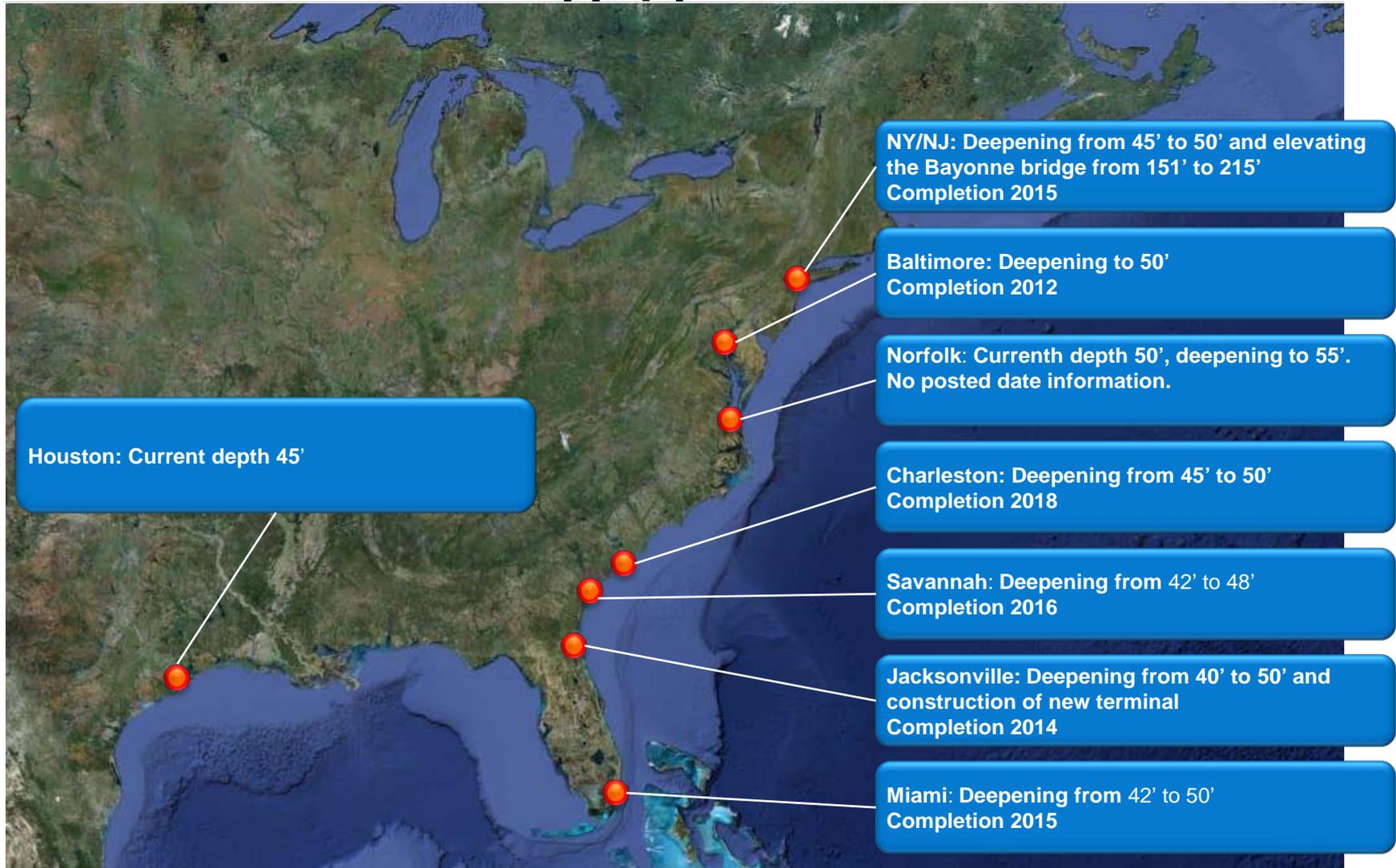


Panama provee un fácil acceso a los mercados ubicados en América Latina, el Caribe, Norte América, Asia y Europa



La Ampliación extenderá el área de influencia del Canal

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



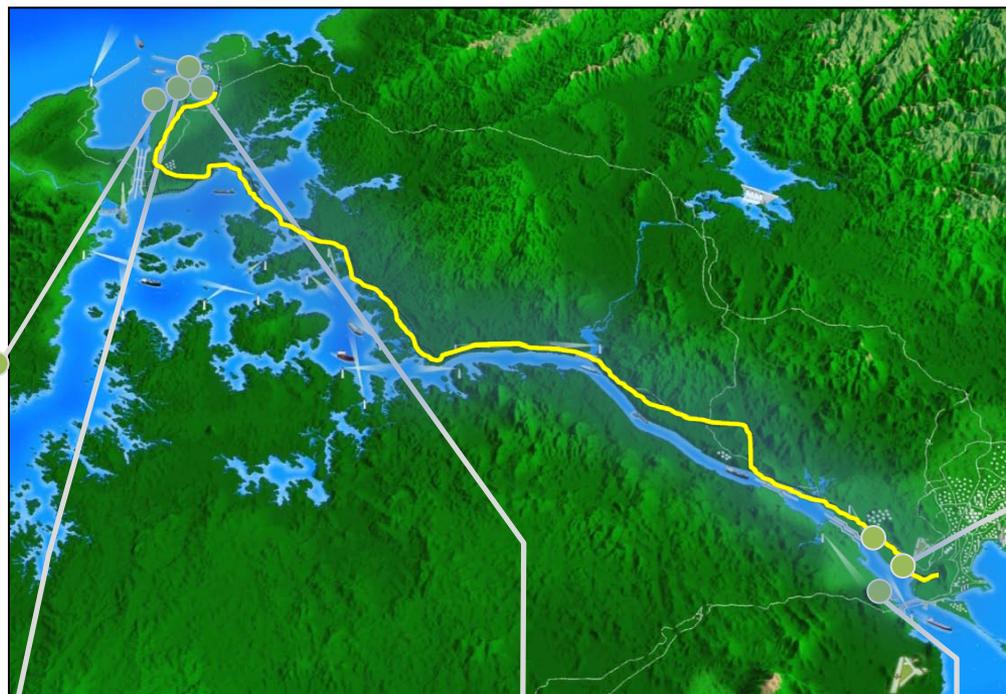
Ruta Comercial	No. de Servicios	Capacidad	No. de buques	Tamaño promedio
Feeder Services Atlantic	24	4,038,138	74	1,904
Feeder Services Pacific	9	4,574,394	66	6,072
Total	33	8,612,582	140	

Ruta Comercial	No. de Servicios	Capacidad anual	No. de buques	Tamaño promedio
Asia - USEC / Gulf	12	5,506,506	112	4,426
WCSEA - Europe	7	2,429,676	53	3,549
Pendulum	2	984,666	27	4,721
WCSEA - Europe	2	807,538	21	3,821
WCSEA - ECUS	2	782,144	13	3,797
Asia - Caribbean	1	479,402	12	4,597
Australia - ECUS	1	354,572	10	3,400
WCSEA - 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



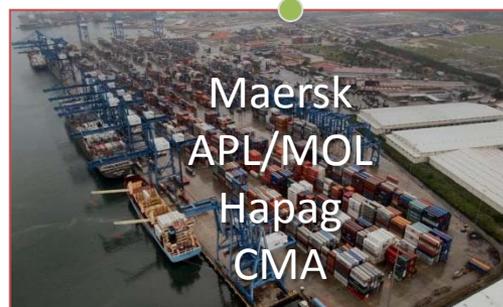
Panama Ports Company – Cristobal



Panama Ports Company - Balboa



Colon Container Terminal



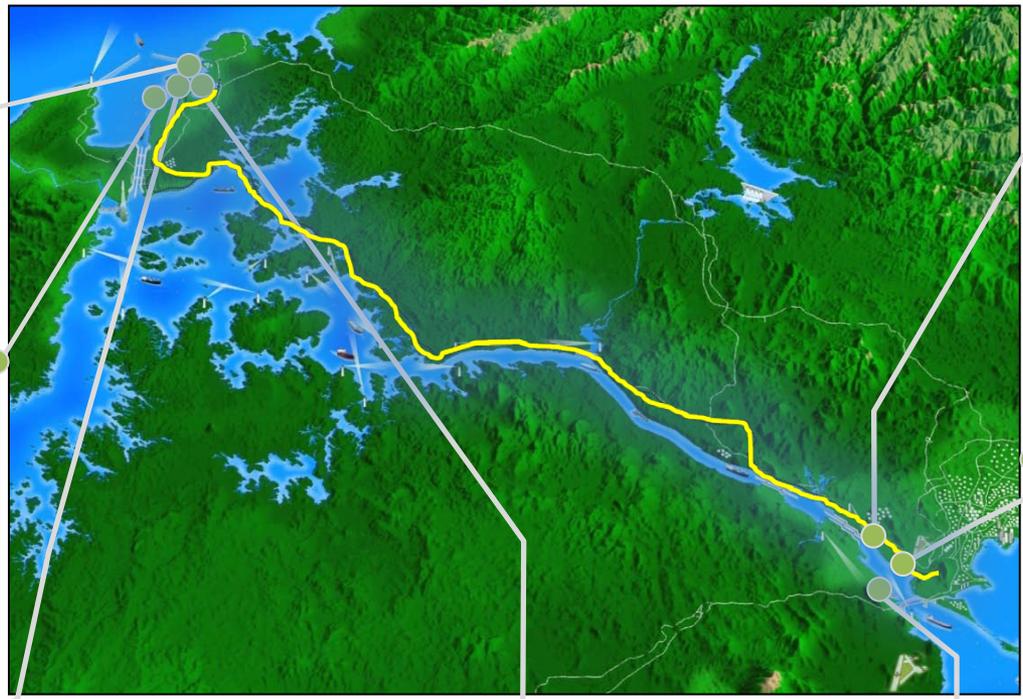
Manzanillo International Terminal (MIT)



PSA

Situación Actual y Desarrollo Futuro: Puertos Panameños

New Ports



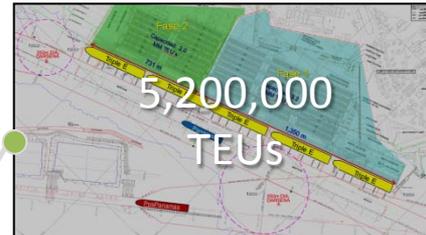
2,000,000
TEUs

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

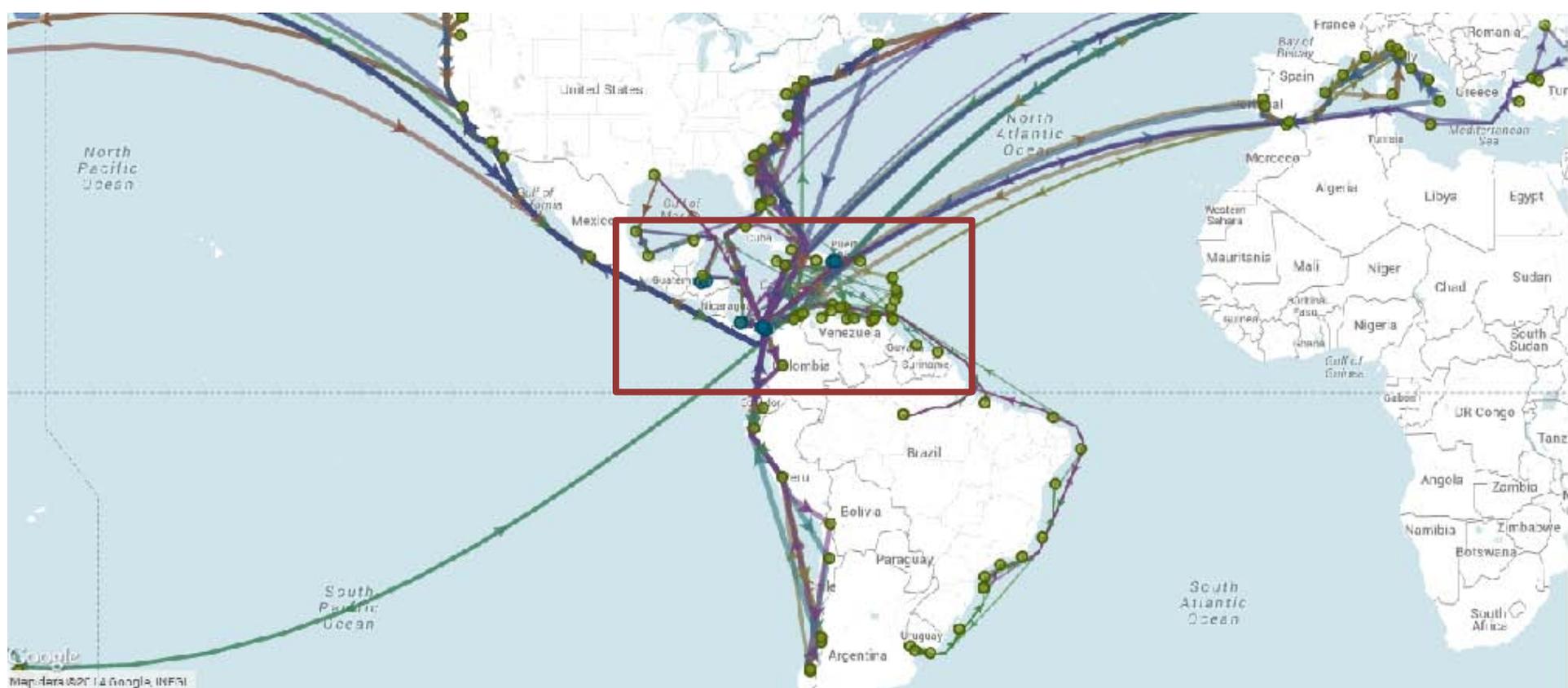
Manzanillo International Terminal (MIT)



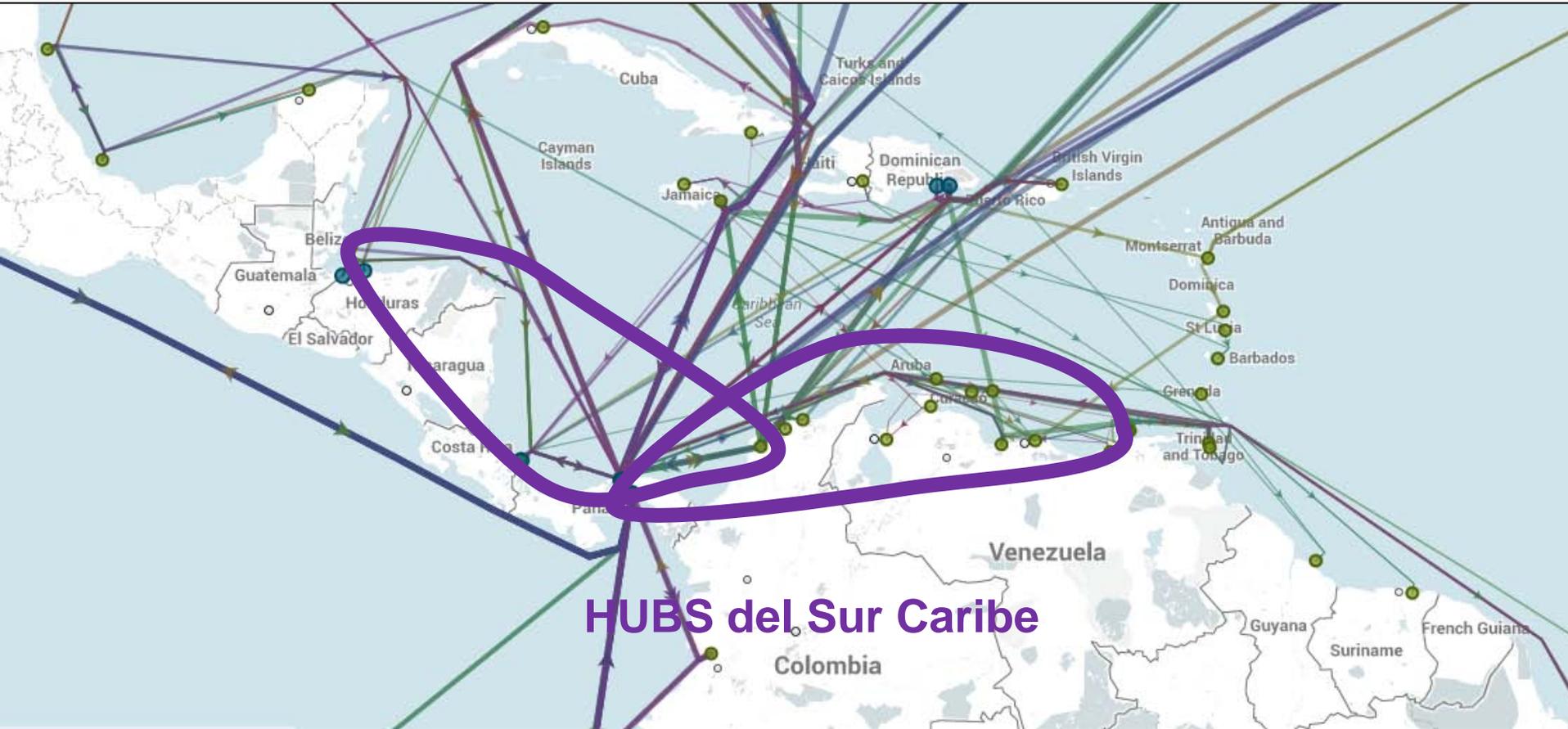
450,000
TEUs

PSA

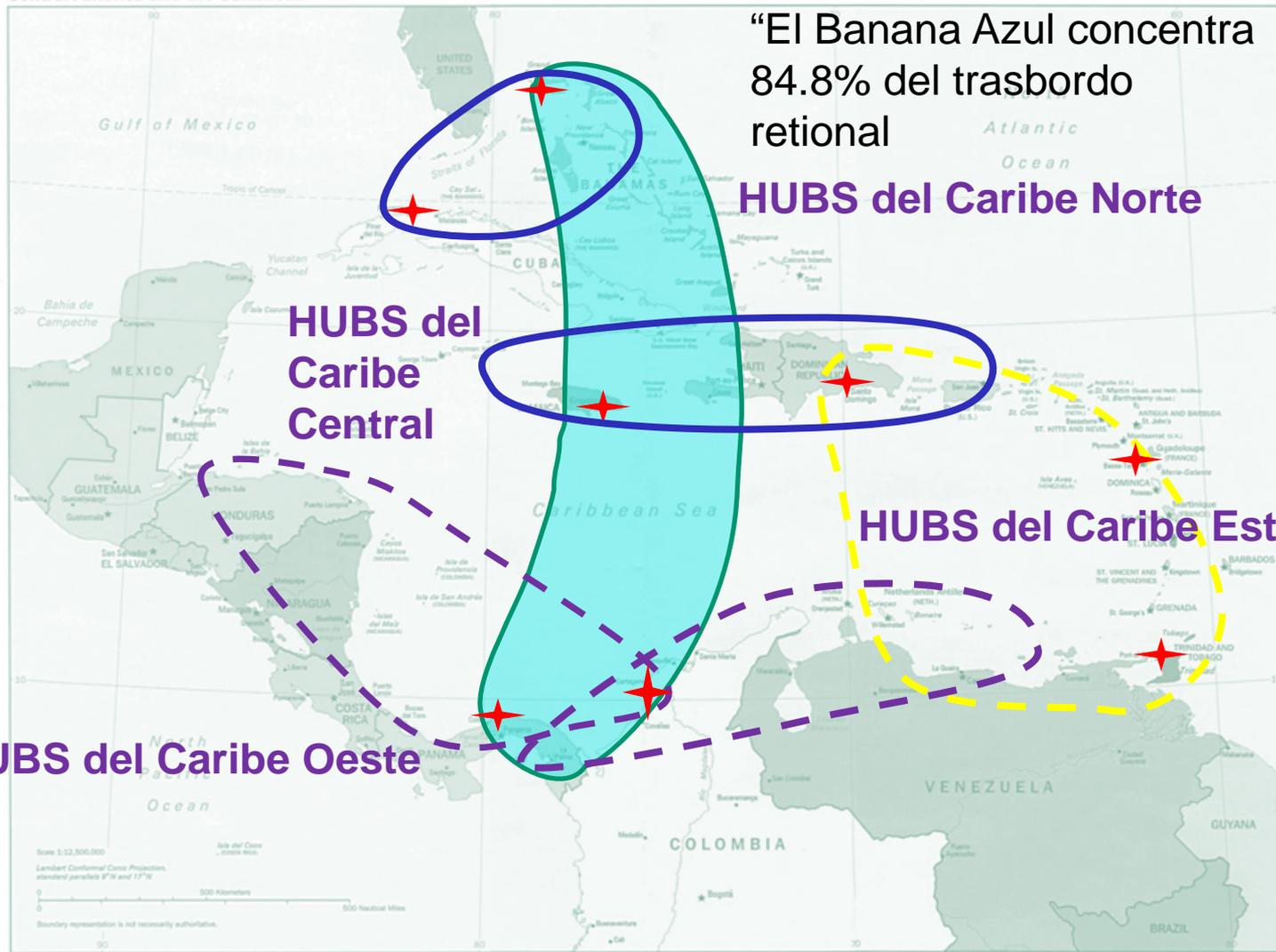
Servicios de Línea a través de Panamá que conectan con el Caribe, la costa este de Centroamérica y la costa noreste de Suramérica



Servicios de Línea a través de Panamá que conectan con el Caribe, la costa este de Centroamérica y la costa noreste de Suramérica



Central America and the Caribbean



“El Banana Azul concentra 84.8% del trasbordo regional

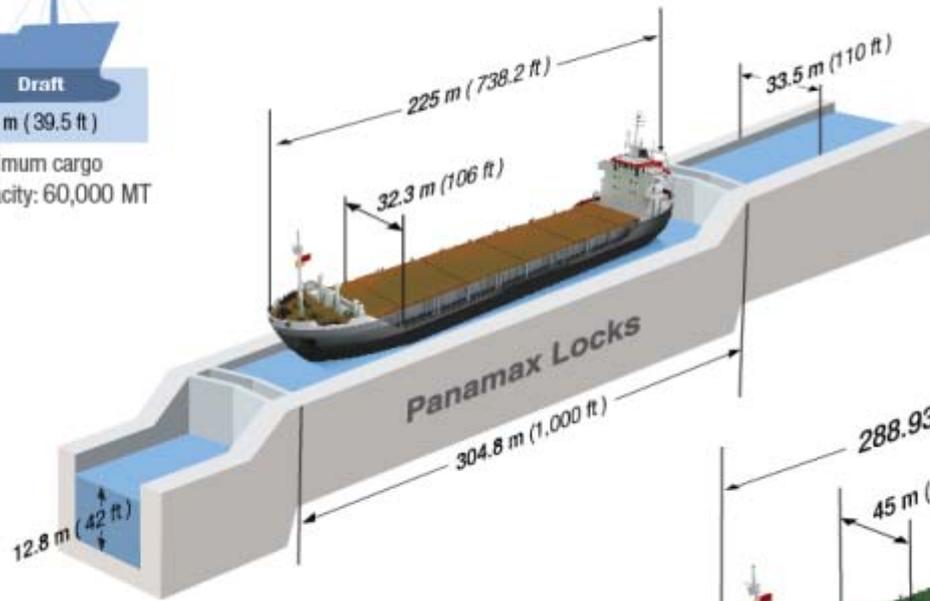
HUBS del Caribe Norte

HUBS del Caribe Central

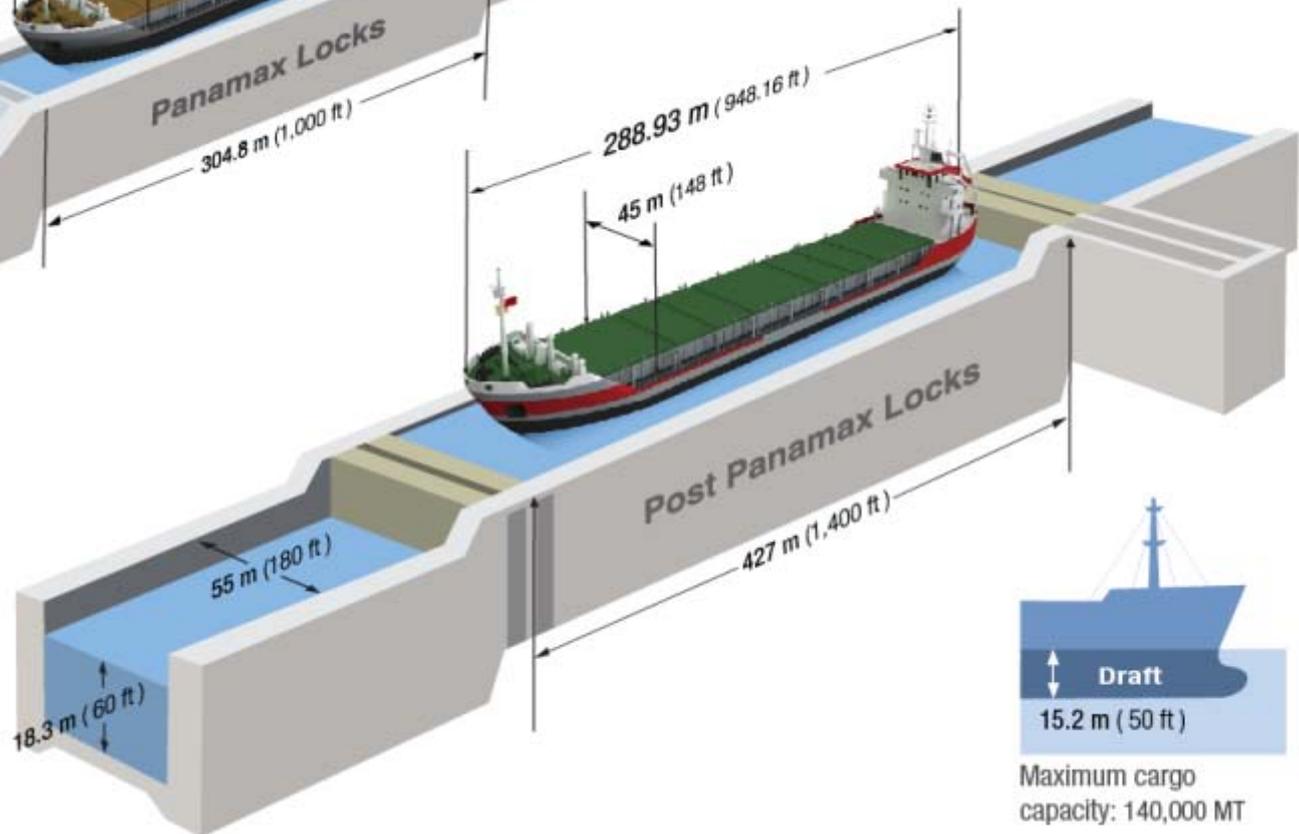
HUBS del Caribe Este

HUBS del Caribe Oeste

MAXIMUM VESSEL SIZE IN THE EXISTING FLEET THAT COULD BE DEPLOYED IN THE NEW LOCKS



**DRY BULK
CARRIER**





El Impacto de la Ampliación del Canal en los Gráneles 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 de carbón con Asia/China

Tráfico Potencial de Buques PosPanamax - Granos



95K DWT
Mini Capesize

Granos :US Gulf. – China

Panamá: 10,069 nm
Cape of Good Hope: 15,353 mn

Ahorros 5,284 nm, 14 knots, 16 días menos

Tráfico Potencial de Buques PosPanamax – Carbón



180K DWT
Capesize

Carbon: US East Coast – China

Panamá: 10,389 nm
Cape of Good Hope: 14,688 nm

Ahorros 4,299 nm, 14 knots, 13 días
menos

Tráfico Potencial de Buques PosPanamax – Carbón



180K DWT
Capesize

Carbón: East Coast South América - China

Panamá: 8,975 nm

Cape of Good Hope: 13,972 nm

Ahorros 4,997 nm, 14 knots, 15 días menos.

Tráfico Potencial de Buques PosPanamax – Carbón Frijol de Soya



55K DWT
Handymax

Frijol de Soya: East Coast of
South América - China

Panamá: 11,597 nm
Cape of Good Hope: 13,109 nm

Ahorros 1,512 nm, 14 knots, 4.5
días menos

Impacto Potencial de la Expansión: Mineral de Hierro



55K DWT
Handymax

Mineral de Hierro: East Coast
South América - China

Panamá: 10,931 nm

Cape of Good Hope: 12,234 nm

Ahorros 1,303 nm, a 14 knots, 4
días menos

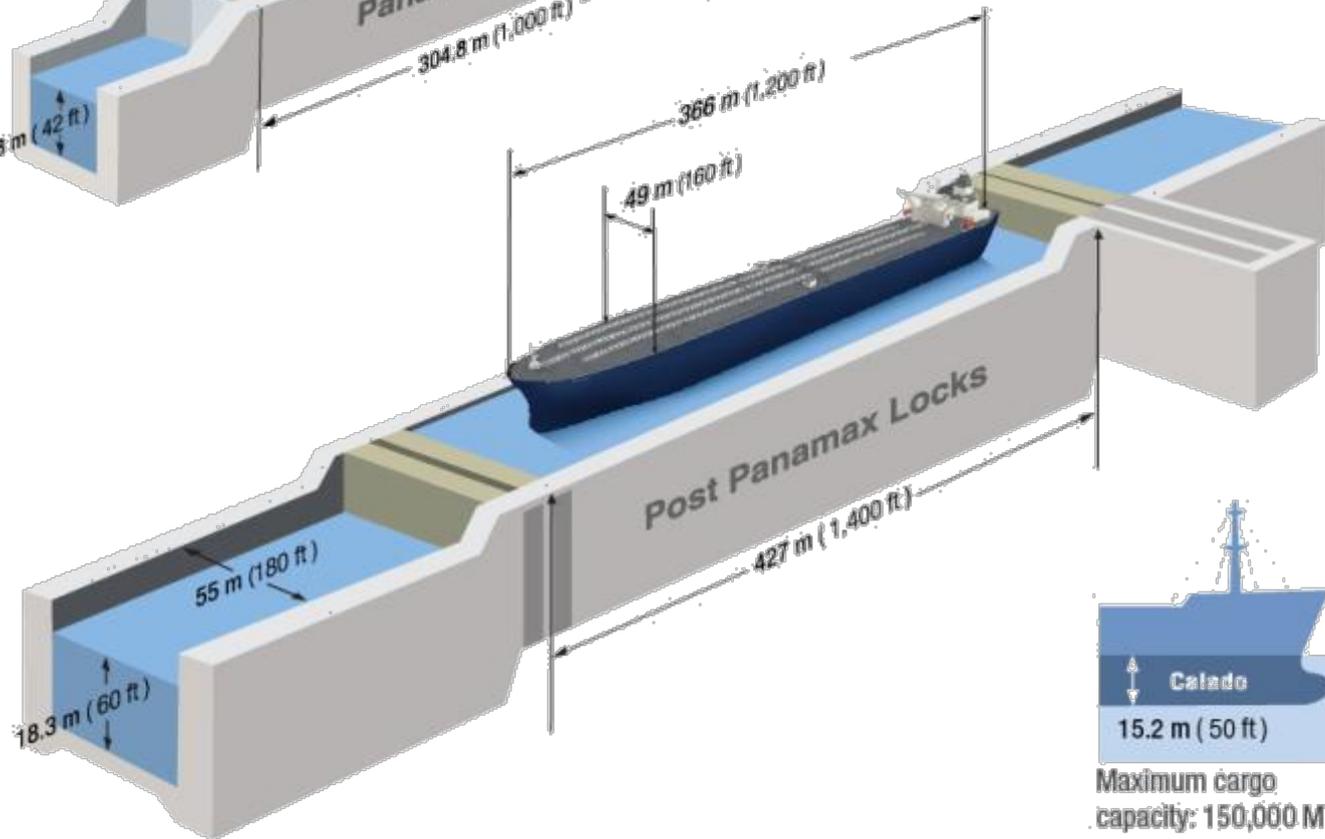
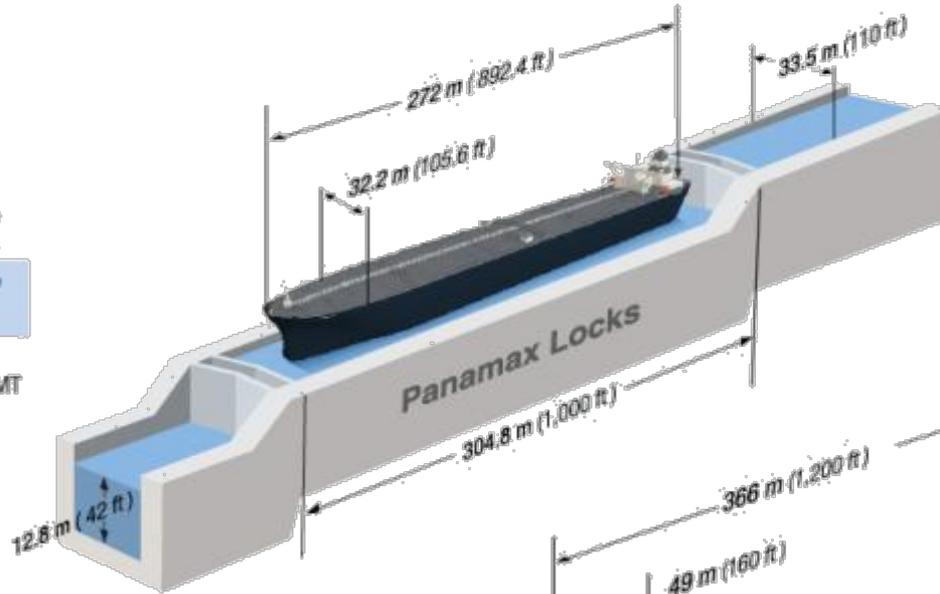
MAXIMUM VESSEL SIZE IN THE EXISTING FLEET

THAT COULD BE DEPLOYED IN THE NEW LOCKS

TANKER VESSEL



Maximum cargo capacity: 60,000 MT



Maximum cargo capacity: 150,000 MT



El Impacto de la Ampliación del Canal en los Gráneles 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 ruta principal para el comercio del GNL 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 Petroleros



Petróleo Crudo: Ecuador – Golfo de EE.UU.

Panamá: 2,047 mn

Estrecho de Magallanes: 10,972 mn

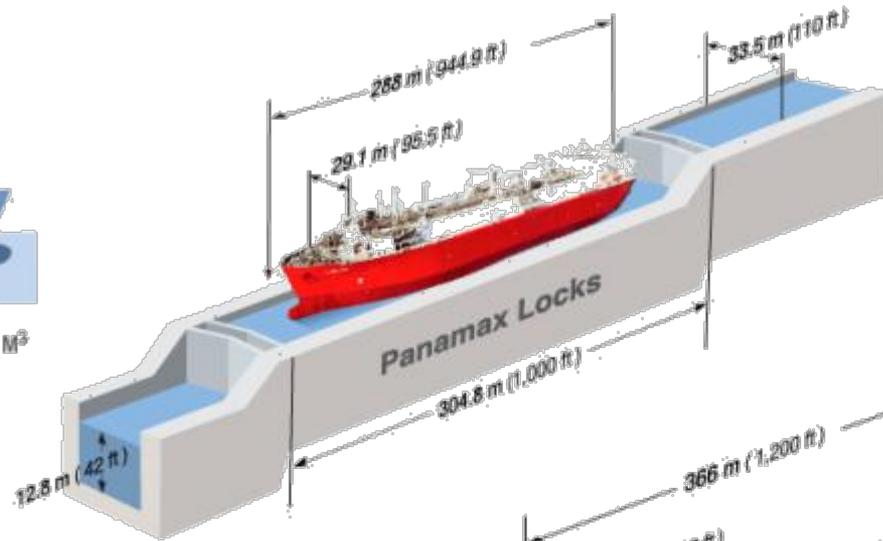
Ahorros 8,925 mn, Tráfico Potencial

de Buques Petroleros

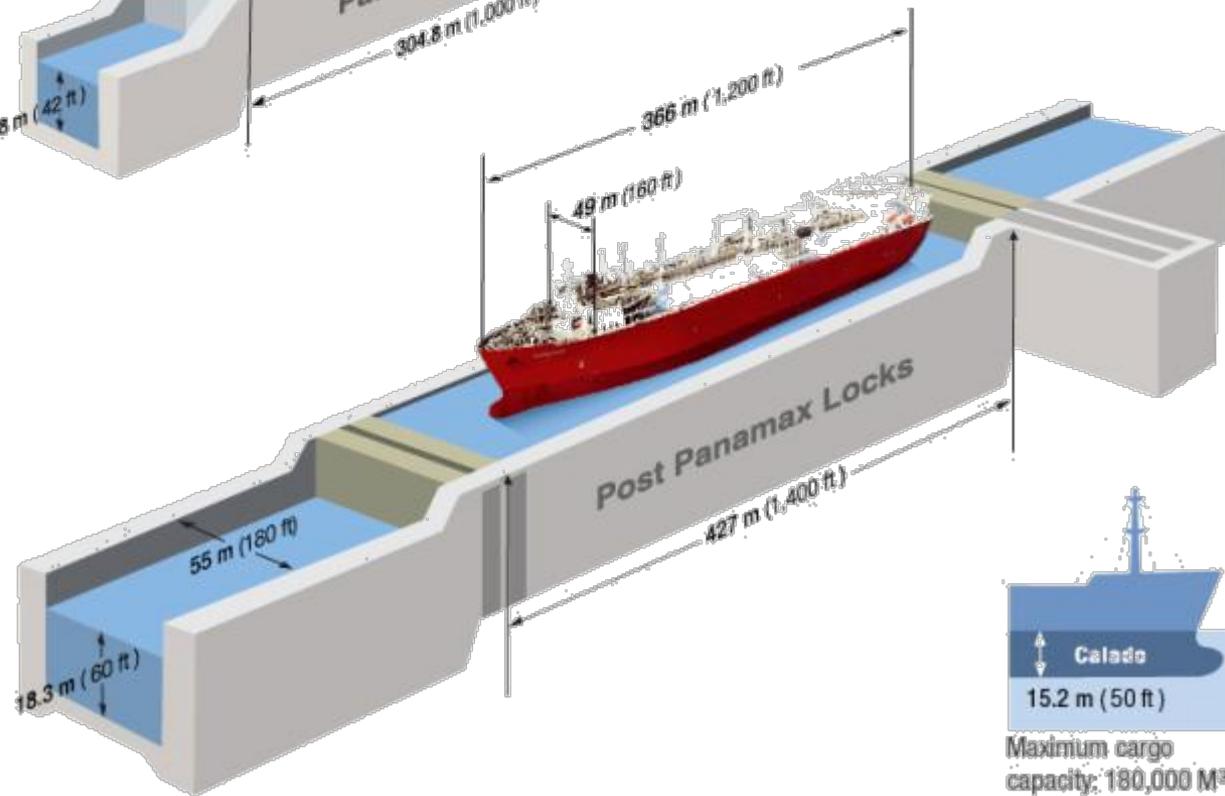
a 15 nudos, 26 días menos de navegación

MAXIMUM VESSEL SIZE IN THE EXISTING FLEET

THAT COULD BE DEPLOYED IN THE NEW LOCKS



LNG VESSEL



Tráfico Potencial de Buques Metaneros (GNL)



PostPanamax

Cargo capacity:
145,000 m³

GNL: Trinidad & Tobago – Quintero,
Chile

Panamá: 3,782 nm

Estrecho de Magallanes: 6,750 nm

Ahorros 2968 nm, 19.5 knots, 6.3 días
menos

Tráfico Potencial de Buques Metaneros (GNL)



PostPanamax

Cargo Capacity:
137,100 m³

GNL US Gulf– Japan

Panamá: 9,214 nm

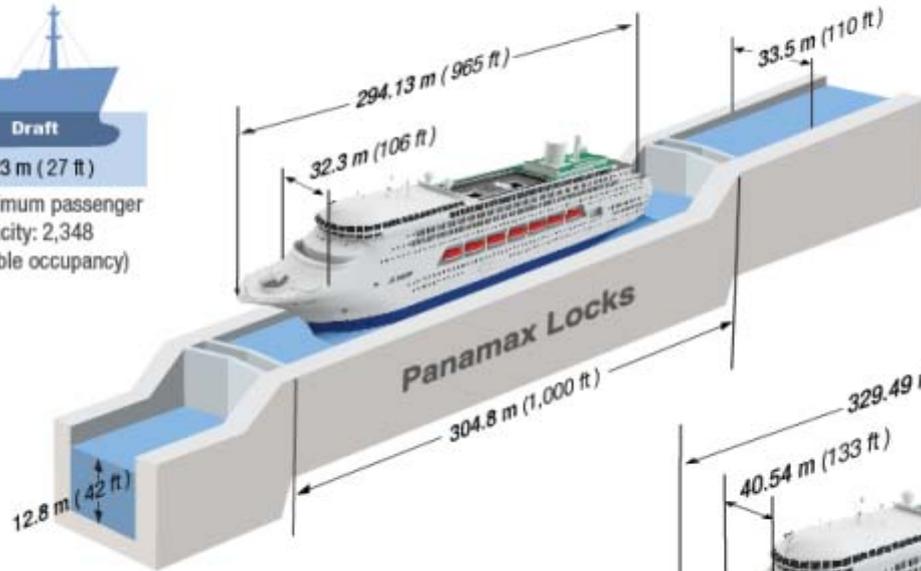
Suez: 14,570 nm

Ahorros 5,356 nm, 19.5
knots 11.4 días menos

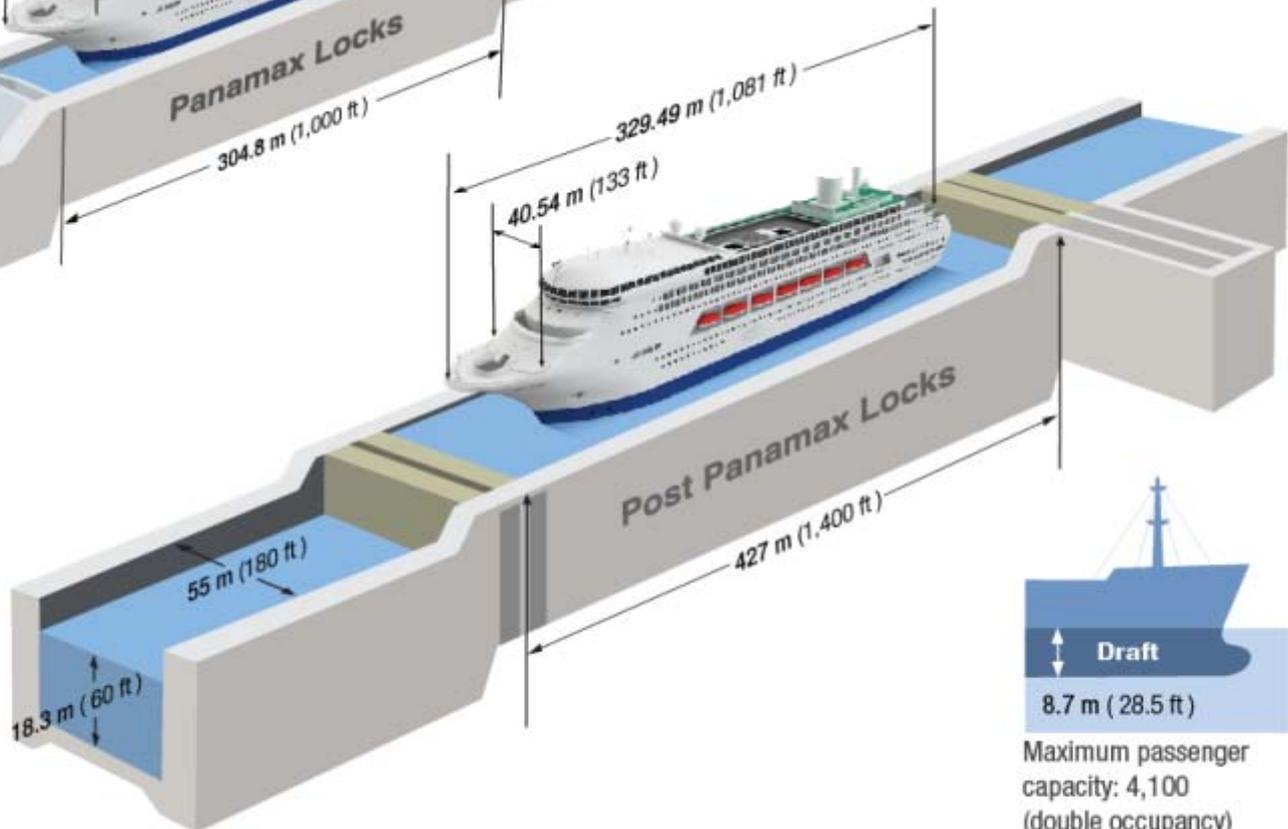
MAXIMUM VESSEL SIZE IN THE EXISTING FLEET THAT COULD BE DEPLOYED IN THE NEW LOCKS



Maximum passenger capacity: 2,348 (double occupancy)



PASSENGER VESSEL



Maximum passenger capacity: 4,100 (double occupancy)

AGENDA

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



Servicio a buques

- Puertos
- Operaciones del Canal
- Abastecimiento a los buques
- Mantenimiento y reparación de buques
- Dragado
- Servicios de pilotaje
- Agencias navieras
- Servicios de clasificación de buques
- Marina mercante
- Abastecimiento de combustible



Servicio a la carga

- Puertos
- Reparación y mantenimiento de containers
- Zona Libre de Colón
- Zonas procesadoras de exportación



Transporte internacional de carga

- Servicios intermodales
- Ferrocarril
- Transporte aéreo
- Oleoducto transístmico

Servicios de apoyo

- Telecomunicaciones
- Servicios legales marítimos
- Intermediación financiera
- Seguros



Ampliación del Canal de Panamá: Impacto en el Comercio International

**Rodolfo Sabonge
Consultor**

**Santo Domingo, República
Dominicana**

10-11 de septiembre, 2014

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