

La ampliación del Canal de Panamá Impulsor de cambios en el comercio internacional

Rodolfo Sabonge



NACIONES UNIDAS

CEPAL

La ampliación del Canal de Panamá

Impulsor de cambios en el comercio internacional

Rodolfo Sabonge



Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

Este documento fue preparado por Rodolfo Sabonge, consultor de la Unidad de Integración Regional, de la División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en el marco de las actividades de la Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo: "Facilitando la integración efectiva de los países de América Latina y el Caribe a la economía global a través de programas de ayuda para el comercio" ROA 139-7.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la organización.

Índice

I.	Antecedentes históricos.....	5
II.	Infraestructura, capacidad del Canal actual, proyecto de ampliación	7
III.	Principales cargas, rutas, tipos y tamaños de buque que transitan por el Canal de Panamá	9
	A. Factores macroeconómicos que afectan la demanda de transporte.....	11
IV.	Proyecto de ampliación del canal	15
V.	Implicaciones de la ampliación del Canal de Panamá	17
	A. Desarrollo portuario.....	18
	B. Servicios de línea en la región	20
	C. Graneles secos	20
	D. Buques cisterna.....	21
VI.	Conclusiones y recomendaciones	25
Cuadros		
Cuadro 1	Financiamiento del proyecto de ampliación del Canal de Panamá	8
Gráficos		
Gráfico 1	Capacidad máxima sostenible del canal actual	7
Gráfico 2	Composición de la flota de buques portacontenedores	13
Gráfico 3	Distribución de la flota GNL.....	22
Mapas		
Mapa 1	Proyecto de ampliación del Canal de Panamá	16
Mapa 2	Principales rutas marítimas y terminales portuarias	19
Mapa 3	Mapa de las formaciones de petróleo y gas de esquisto, mayo 2013	22
Figuras		
Figura 1	Dimensiones de las esclusas y buques	18
Figura 2	Dos diseños dominantes para buques GNL.....	23

I. Antecedentes históricos

La construcción del Canal de Panamá, a principios del siglo pasado, cambió los patrones del comercio internacional al abrir nuevas rutas entre países que tradicionalmente, por su lejanía, no realizaban intercambios comerciales. El Canal fue construido con propósitos militares, pero con el pasar del tiempo, se convirtió en un facilitador del comercio al acortar tiempos y distancias entre mercados de producción y de consumo. Desde su inauguración, hasta finales del año fiscal 2013, más de un millón de buques habían transitado por el Canal de Panamá y más de 9.400 millones de toneladas largas de carga. Lo que deja ver que el Canal de Panamá ha sido un catalizador del comercio internacional que ha reducido el tiempo y distancia de transporte, lo que se ha traducido en mayor competitividad para muchos países y regiones.

Para Panamá, la construcción de un Canal en su territorio no vino sin sacrificios, ya que el país tuvo que ceder sus derechos soberanos en la franja de tierra más estratégica para su desarrollo como nación. A los panameños nos tomó cerca de cien años lograr que tanto la vía acuática como sus áreas aledañas pasaran a formar parte del país; un esfuerzo plagado de confrontaciones, pérdidas de vidas y daños materiales.

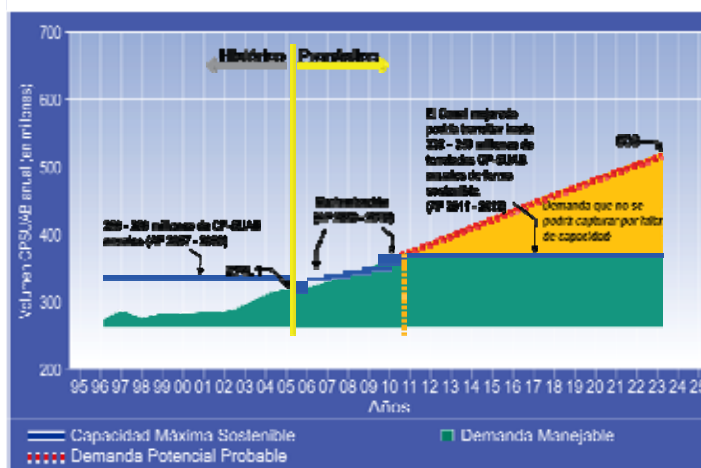
Con la transferencia del Canal a la República de Panamá, el país se vio abocado a cambiar el modelo de gestión del Canal, que durante toda su existencia había funcionado bajo un esquema de utilidad pública sin fines de lucro. El nuevo modelo de gestión, que legalmente está enmarcado en la actual Autoridad del Canal de Panamá (ACP), opera bajo un esquema más corporativo, cuyo objetivo es la rentabilidad y generar beneficios económicos al Estado. Esto se logró a través del desarrollo de un Título especial en la Constitución Política y su desarrollo a través de una Ley Orgánica. Ambos fueron el resultado del consenso entre el gobierno y la sociedad civil, y que determinó que el Canal debía funcionar como una empresa rentable, apolítica, que aportara riqueza al país y contribuyera al bienestar, desarrollo, progreso y mejoramiento de la calidad de vida de todos los panameños. El resultado de este cambio se evidencia en los estados financieros del Canal, que al cierre del año fiscal 2008, habían duplicado los ingresos del Canal de 900M de dólares a 2.007M, y los aportes al Estado de 500M a 1.400M.

Con la transferencia, el país logró su sueño de ser soberano en todo su territorio; sin embargo, el Canal que entregó Estados Unidos estaba cerca de quedarse obsoleto, en parte debido a que la demanda estaba muy cerca de alcanzar su capacidad, pero también porque los cambios que se habían dado en la flota mundial favorecían el emplazamiento de buques de mayor tamaño, que no caben por el Canal actual.

II. Infraestructura, capacidad del Canal actual, proyecto de ampliación

La ACP emprendió una titánica labor de realizar más de 70 estudios a un costo de USD\$140 millones determinar la viabilidad técnica, económica y ambiental, de ampliar el Canal. La Autoridad del Canal contrató a las principales consultoras del mundo en materia de ingeniería, estudios ambientales, análisis de demanda, impacto económico y modelaje financiero, entre otros, para realizar estos estudios, los cuales fueron integrados en un Plan Maestro que se tuvo que llevar a referéndum nacional en el año 2006 y en el cual cerca del 78% de los votantes le dieron el SÍ al proyecto de ampliación.

GRÁFICO 1
CAPACIDAD MÁXIMA SOSTENIBLE DEL CANAL ACTUAL



Fuente: Propuesta de Ampliación del Canal, ACP, 2006.

Al mismo tiempo, la ACP se enfocó en mejorar su rendimiento financiero, se hicieron inversiones cuantiosas para mejorar la calidad y confiabilidad del servicio, medido en tiempos en aguas del Canal, y se rompieron récords de tráfico y carga. Todo lo anterior permitió a la ACP obtener un grado de inversión con el cual logró el financiamiento necesario, en excelentes términos y condiciones, para llevar a cabo el proyecto de ampliación, estimado en un costo de \$5.250 millones.

En plena recesión económica mundial, las principales multilaterales del mundo, como el Banco Europeo de Inversión, el Banco Japonés de Cooperación Internacional, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Financiera Internacional y la Corporación Andina de Fomento, avalaron el proyecto, acordando concedernos préstamos por \$2.300 millones para financiar la ampliación.

CUADRO 1 FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

El financiamiento, aprobado el 9 de diciembre de 2008, cubre \$2,3
millardos de los \$5,25 millardos presupuestados para el Programa
y está asignado de la siguiente forma:



Banco Europeo de Inversión (BEI)	500 M
Banco Japonés de Cooperación Internacional (JBCI)	\$ 800 M
Banco Internacional del Desarrollo (BID)	\$ 400 M
Corporación Financiera Internacional (IFC)	\$ 300 M
Corporación Andina de Fomento (CAF)	\$ 300 M
Subtotal	\$ 2 300 M
ACP	\$ 2 950 M
Total	\$ 5 250 M



El proyecto de ampliación inició en el año 2007 y como era de esperar, el comercio ha continuado cambiando, al tiempo que los pronósticos económicos y de demanda han tenido que ser ajustados. Estos factores inciden en el tráfico por el Canal de Panamá; sin embargo, para Panamá, lo importante no es el crecimiento o disminución del comercio global como un todo, sino el crecimiento en las rutas relevantes del Canal.

III. Principales cargas, rutas, tipos y tamaños de buque que transitan por el Canal de Panamá

La demanda de tráfico interoceánico la determinan dos componentes principales: el movimiento de carga que surge del intercambio comercial, y la ubicación del punto de origen y destino de la carga. El movimiento de carga por el Canal de Panamá ha evolucionado en sus 99 años de operación conforme a las transformaciones que han ocurrido en el entorno económico-político internacional, los cambios tecnológicos, las políticas comerciales internacionales y los requerimientos de materias primas, productos procesados y terminados de las principales economías que se benefician de la ruta del Canal.

Desde la inauguración del Canal de Panamá, hasta la Segunda Guerra Mundial, el comercio internacional se caracterizó por un moderado crecimiento que se reflejó en el tráfico por el Canal. Durante este período el Canal tuvo más valor estratégico militar que de índole comercial. Durante ese período se transportaron por el Canal principalmente productos de petróleo entre las costas oeste y este de los Estados Unidos y una diversidad de otros productos de carga general.

Posterior a los conflictos bélicos mundiales, a partir de la década del 50, el Canal se afianzó como importante enlace del comercio marítimo mundial. Además de productos de petróleo, creció la importancia de los flujos de granos, carbón, minerales y metales, manufacturas de hierro y acero, fertilizantes y madera, entre otros. Este crecimiento en los niveles de carga coincide con la era de mayor desarrollo en el comercio marítimo mundial y en el negocio naviero, que fueron impulsados por un nuevo orden económico mundial derivado de los acuerdos de Bretton Woods que establecieron el Fondo Monetario Internacional, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y el Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT), entre otros.

El sorprendente auge del comercio del Japón en la post-guerra resultó en un acelerado crecimiento de los flujos de carga por el Canal, y Japón se consolidó como el segundo cliente del Canal después de los Estados Unidos. El flujo de las exportaciones de granos desde los Estados Unidos hacia Japón y otros países en Asia cobró importancia, así como las exportaciones de productos manufacturados desde Japón con destino a los Estados Unidos.

Durante este período de auge comercial, la industria naviera experimentó importantes transformaciones tecnológicas que resultaron en la especialización en el transporte de una creciente gama de productos. Se construyeron buques tanqueros con especificaciones particulares para el comercio de crudo y una diversidad de productos de petróleo; buques quimiqueros para el transporte

de amonía, ácido sulfúrico y otros químicos; graneleros secos para el transporte de carga seca a granel como carbón, granos y mineral de hierro; buques refrigerados para el transporte de productos perecederos; porta vehículos y porta-contenedores para el transporte especializado de vehículos y contenedores con productos manufacturados, respectivamente; y cruceros para operar exclusivamente en la industria del turismo y recreo, ya no en el transporte de pasajeros, que fue paulatinamente tomado por el transporte aéreo.

La eficiencia de los buques mejoró sustancialmente con el aumento en su tamaño, con las mejoras en sus sistemas de propulsión, con la introducción de nuevas tecnologías y mejoras en sistemas de telecomunicaciones. El incremento en el tamaño del buque resultó en una reducción de los costos de transporte por unidad de carga transportada.

Para explicar el comportamiento de la demanda de tráfico interoceánico y poder pronosticar su futuro es necesario dividirla en sus diferentes componentes. Los segmentos de mercado son los siguientes:

Buques graneleros: Transportan graneles secos, que incluyen los granos como maíz, soya, trigo, y otros graneles como mineral de hierro, carbón, manufacturas de hierro y acero, fertilizantes, cobre, aluminio, azúcar, sal, cemento, astillas de madera.

Buques tanqueros: Transportan graneles líquidos, que incluyen el petróleo crudo, productos derivados del petróleo (diesel, gasolina, combustible de aviación), productos químicos, entre otros.

Buques gaseros: Transportan gas licuado natural y gas licuado de petróleo.

Buques refrigerados: Transportan productos perecederos, que incluyen frutas, carnes, productos lácteos.

Buques porta contenedores: Transportan contenedores que llevan toda clase de mercancía, usualmente de mayor valor que la carga transportada en graneleros.

Buques portavehículos: Transportan automóviles, camiones y carga de proyecto. Esta categoría también incluye los buques Ro-Ros (Roll On-Roll Off —buques equipados con rampas para que los camiones puedan entrar y salir a recoger o dejar carga.)

Buques de carga general: Transportan una gran variedad de productos, la mayoría en parcelas pequeñas en rutas regionales.

Cruceros: Otra parte de la demanda que no guarda relación con los costos de transporte y que es totalmente diferente a los segmentos de carga, es la industria de cruceros, que ven en la región destinos turísticos.

Lo más importante a destacar del comportamiento del tráfico interoceánico es el crecimiento dramático que ha experimentado el transporte de contenedores. Este patrón es producto en parte, de la creciente contenerización de carga que tradicionalmente se movía en buques de carga general. En el caso particular del tráfico interoceánico, existen dos alternativas para mover la carga de un océano al otro, el transporte multimodal en los Estados Unidos, y las rutas toda agua, que en la actualidad utilizan el Canal de Panamá, el Canal de Suez, o la ruta por el cabo de Buena Esperanza.

El sistema multimodal de Norteamérica es una combinación de transporte marítimo (transpacífico directo, entre Asia y los puertos de la Costa Oeste) y transporte terrestre, principalmente el ferrocarril. Los principales puertos en la costa oeste que sirven esta red son Prince Rupert en Canadá, Tacoma y Seattle, Portland, Oakland, Los Angeles y Long Beach, y en México Lázaro Cárdenas. Lo importante a destacar sobre el sistema multimodal de Norteamérica es que contrario a lo que muchos piensan, la mayoría de la carga que se mueve por este sistema utiliza lo que se denomina el mini-landbridge, o sea que la carga no va de un océano al otro. La gran mayoría se queda en la región cercana a los puertos de la costa oeste, una parte continúa hacia el centro de los Estados Unidos, y una porción muy pequeña continúa hasta ciudades en la costa este de los Estados Unidos.

El otro factor por el cual se utiliza el sistema multimodal de Norteamérica, y es que es mucho más rápido que la ruta toda agua. Así mismo es mucho más caro, y por ende, lo utiliza la carga de más

alto valor, sensible al tiempo. O sea que hay factores que inciden en el uso del sistema multimodal como lo son la confiabilidad, el costo de inventario, intereses, etc.

Cabe destacar que a simple vista, las distancias a las que está la región Mesoamérica no son muy diferentes a las de la ruta por el Canal de Panamá, de ahí que los tiempos no van a ser significativamente menores, en caso de que se estableciera una ruta de otro canal, sea seco o todo agua. El extremo sur de la red es Lázaro Cárdenas, debido a la carga que queda en México D.F. y alrededores, no necesariamente a la carga que sube por el corredor hasta Estados Unidos.

En el año 2002 los sindicatos de los puertos de la costa oeste de los Estados Unidos se fueron a una huelga que se estima le costó a la economía cerca de 2B de dólares diarios. La huelga duró diez días. Uno de los resultados trascendentales de aquella huelga fue la decisión que tomaron los principales cargadores en los Estados Unidos de diversificar sus centros de distribución y mitigar los riesgos mediante la repartición de la carga entre el sistema multimodal y las rutas toda agua. Dado que este segmento es altamente dependiente de que se cumpla rigurosamente con los términos y fechas de entrega de los contenedores, cualquier demora o interrupción en la cadena de suministro puede tener serias consecuencias financieras para el naviero y el importador. Esta nueva realidad ha obligado a los importadores a contar con múltiples alternativas y planes de contingencia para minimizar los riesgos que pudieran afectar la cadena. Los problemas laborales que se suscitaron en el año 2002 en los puertos de la Costa Oeste de los Estados Unidos resultaron en costos multimillonarios para la industria marítima y los importadores. Este evento, aunado al congestionamiento que se viene dando en todos los modos y nodos de transporte ha traído como consecuencia que los administradores de logística en las empresas modifiquen su estrategia de contratación de servicios de transporte, de tal forma que, para mitigar los riesgos, han optado por contratar espacio de carga en diferentes rutas y modos de transporte. La ruta más confiable será en el futuro la que más demanda logrará atraer. Este es un cambio trascendental y difícilmente reversible dados los altos costos de oportunidad que representa el no tener la mercancía a tiempo en el mercado.

De esas decisiones evolucionan como centros importantes de concentración de carga Savannah, Georgia, y Norfolk, Virginia. Estos cambios son importantes porque van dándole forma a la red de puertos de la costa este de los Estados Unidos, que de hecho son los principales usuarios del Canal de Panamá y de cualquier ruta interoceánica.

A. Factores macroeconómicos que afectan la demanda de transporte

Los factores macroeconómicos están fuera del control de los puertos y de los demás actores involucrados en el transporte y distribución de la carga. Estos factores están más asociados con la estructura económica de la producción y del consumo. El transporte es una función derivada del comercio internacional, pero también de la ubicación geográfica de los principales jugadores del comercio internacional. Después de la crisis financiera de los Estados Unidos, la demanda no se ha recuperado a las tasas de crecimiento que existían antes de la crisis, y eso se debe a que los niveles de deuda que prevalecieron después de la crisis y la pérdida de valor en viviendas, acciones, etc. afectó los hábitos de consumo de la población. El envejecimiento de la población es un factor que así como afectó a Japón y a Europa, irreversiblemente va a afectar en las próximas décadas a los Estados Unidos. Por ello, los pronósticos de demanda para la ruta Asia – Estados Unidos, no tienen las tasas de crecimiento que experimentaron en el primer quinquenio del siglo XXI. Todo esto impacta la composición de la carga que se espera necesitará transportarse en los próximos diez a veinte años. Otro factor que también ha afectado negativamente las tasas de crecimiento es el hecho de que la mayoría de los productos que en otra época se movían como carga general, ya han sido contenerizados, o sea que no hay mayor crecimiento orgánico producto de carga que va a migrar hacia el contenedor. Quizás la única excepción sea la carga refrigerada que hasta hace pocos años se transportaba en buques refrigerados y ahora está migrando a contenedores refrigerados.

Los principales rubros que se transportan por mar son: el petróleo crudo y sus derivados, la carga contenerizada, el carbón y coque, mineral de hierro, granos y otros. El hecho de que en un momento dado se dé un crecimiento en el comercio en general o en uno de estos rubros no significa que el Canal de Panamá podrá capturar la carga si Panamá no es la ruta natural para algunos de estos intercambios comerciales.

Es importante reconocer que al analizar los tamaños de buque que pudieran pasar por el Istmo centroamericano, el análisis tiene que tomar en consideración la localización geográfica de los principales graneles y sus mercados. Los tres principales graneles secos son, carbón, mineral de hierro y granos. Los principales flujos comerciales de graneles se dan muy alejados del área de influencia del tráfico interoceánico por el Istmo de Centroamérica. Excepto por los granos, cuyo principal origen es el Golfo de México, específicamente por la salida del río Mississippi, y en Suramérica, de Brasil, principalmente del área de Matto Grosso. En ambos casos, la limitante principal en cuanto al tamaño de buque a utilizar es el calado de los puertos de carga, que están en la boca de ríos y que resultaría extremadamente oneroso dragar. El único componente de este segmento de mercado que pudiera requerir el tránsito de buques más grandes por el Istmo Centroamericano sería el carbón de Colombia, y el mineral de hierro de Venezuela y/o del noreste de Brasil. En ambos casos la distancia que acorta la ruta por el Istmo Centroamericano es relativamente marginal a la alternativa por el Cabo de Buena Esperanza, por lo que los costos de cualquier canal al buque tendrían que ser muy bajos para justificar el tránsito de estas cargas.

Segmento de graneles líquidos

El comercio internacional de graneles líquidos incluye una extensa variedad de productos, principalmente petróleo crudo y sus derivados, químicos orgánicos e inorgánicos, aceites comestibles, gases petroquímicos y gas natural, para nombrar los principales. Estas mercancías son transportadas por mar utilizando buques tanqueros, quimiqueros, gaseros y OBOs¹.

Los flujos comerciales de este rubro no son importantes en la región Mesoamérica. Además, los buques más grandes no llegan a las costas de Norteamérica, por lo que cualquier flujo comercial de petróleo, ya fuera de México, Brasil o Venezuela, no requieren de transitar por el Istmo.

Los productos de petróleo se mueven en tanqueros AFRAMAX y los de gas natural o de petróleo se mueven en buques especializados, diseñados para tal fin.

En el caso de los buques cisterna que transportan petróleo y sus derivados, la flota mundial incluye una gran cantidad de buques pospanamax que navegan primordialmente en rutas que no incluyen al Canal de Panamá, tales como el Canal de Suez y el Cabo de Buena Esperanza. Para el año 2016, a pesar que se agregarán más de 500 buques cisterna a la flota mundial, la composición de la flota por tamaño de buque se mantendrá relativamente similar a la flota actual. Esto se debe a que las naves se construyen para las rutas en que se emplazan; por lo que un cambio en el perfil de esta flota no afectará de manera significativa el tráfico por el Canal de Panamá.

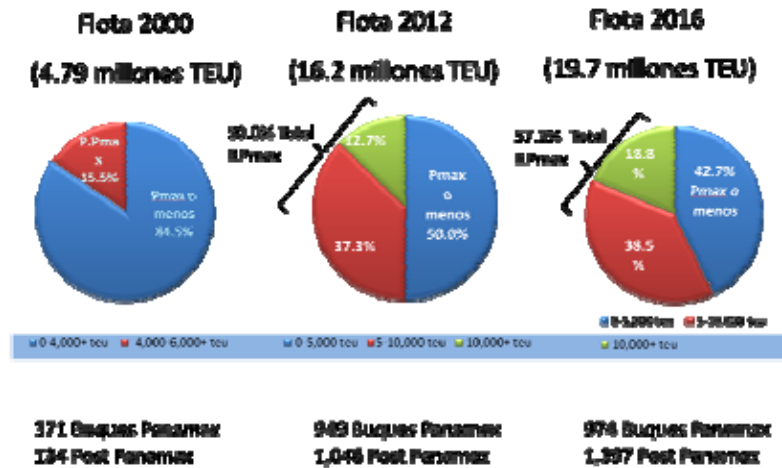
Situaciones similares se dan con el carbón térmico y el mineral de hierro, y aunque para estos hay un potencial en menor escala para la ruta por Panamá o cualquier ruta en las Américas, como un posible Canal por Nicaragua, observamos que el flujo que podría capturar la ruta por Panamá es bastante menor. A manera de ejemplo, en el caso del carbón térmico, por el Canal de Panamá se movilizan alrededor de 15 millones de toneladas mientras que los flujos más significativos se dan en el Pacífico, con más de 561 millones de toneladas, flujos que no tendrían razón de transitar por el Canal ampliado o por una ruta alterna como pudiera ser la de Nicaragua.

Las expectativas de crecimiento son promisorias para los movimientos de frijol de soya procedentes de Estados Unidos con destino a Asia a través de la ruta natural por el Canal de Panamá.

¹ OBO es un buque combinado (Oil/Bulk/Ore) capaz de transportar en su totalidad tanto mercancía seca a granel como carga líquida.

El Canal ampliado permitirá embarques en buques de mayor tamaño con mangas hasta de 49 metros, para las cuales hay una flota disponible y buques en pedido.

**GRÁFICO 2
COMPOSICIÓN DE LA FLOTA DE BUQUES PORTACONTENEDORES**



Fuente: *Clarkson's Research Studies*, diciembre 2012.

Las principales rutas de contenedores del mundo cubren el Transpacífico, Asia-Europa y Transatlántico. En este segmento los buques Neopanamax y Pospanamax en servicio representan alrededor del 53% de la capacidad de la flota, pero, para el año 2016, representarán el 60%. Para el 2016, los Neopanamax y Pospanamax en servicio tendrán la capacidad de transportar 12 millones de los 20 millones de TEU de capacidad en la flota mundial. La mayoría de estas naves podrán transitar por el Canal ampliado, lo cual es significativo, tomando en cuenta que los portacontenedores representan el principal segmento en cuanto a ingresos del Canal de Panamá. Para el año 2016, por el Canal ampliado se podrán emplazar buques portacontenedores con 366 metros de eslora, 49 metros de manga, calado de 15 metros y capacidad para transportar 13.200 TEU.

El segmento de portacontenedores se ha visto fuertemente impactado por la crisis económica global y por problemas estructurales causados por los mismos navieros. El crecimiento de la demanda ha estado muy por debajo del crecimiento de la flota, impactando negativamente los fletes y por ende, afectando la rentabilidad de las navieras. En respuesta a esta situación, los navieros han optado por no operar los buques, cancelar servicios, bajar la velocidad de navegación con el propósito de ahorrar combustible, y enviar buques a desguace. Se espera que esta situación en que la oferta está por encima de la demanda no se solucione sino hasta el año 2016.

En respuesta a esta situación, empresas que tradicionalmente han sido competidores acérrimos, han optado por establecer alianzas con el objetivo de llenar los buques en momentos en que la demanda está baja y hacer mejor uso de los activos recién adquiridos, como las naves Pospanamax que se han ido integrando recientemente a la flota.

IV. Proyecto de ampliación del Canal

El proyecto de ampliación del Canal de Panamá comprende la profundización y ensanche de los cauces navegables (accesos Atlántico y Pacífico, Corte Culebra, Lago Gatún), aumento del nivel operativo del Lago Gatún, y la construcción de dos juegos de esclusas, una en el Atlántico y una en el Pacífico, las esclusas cuentan con un sistema de tinas de ahorro de agua, que permitirán que aún, cuando las esclusas sean más grandes que las actuales, el consumo de agua sea menor.

El proyecto de ampliación del Canal de Panamá tiene varios factores a su favor:

Impacto ambiental mínimo ya que utiliza el trazado del canal existente.

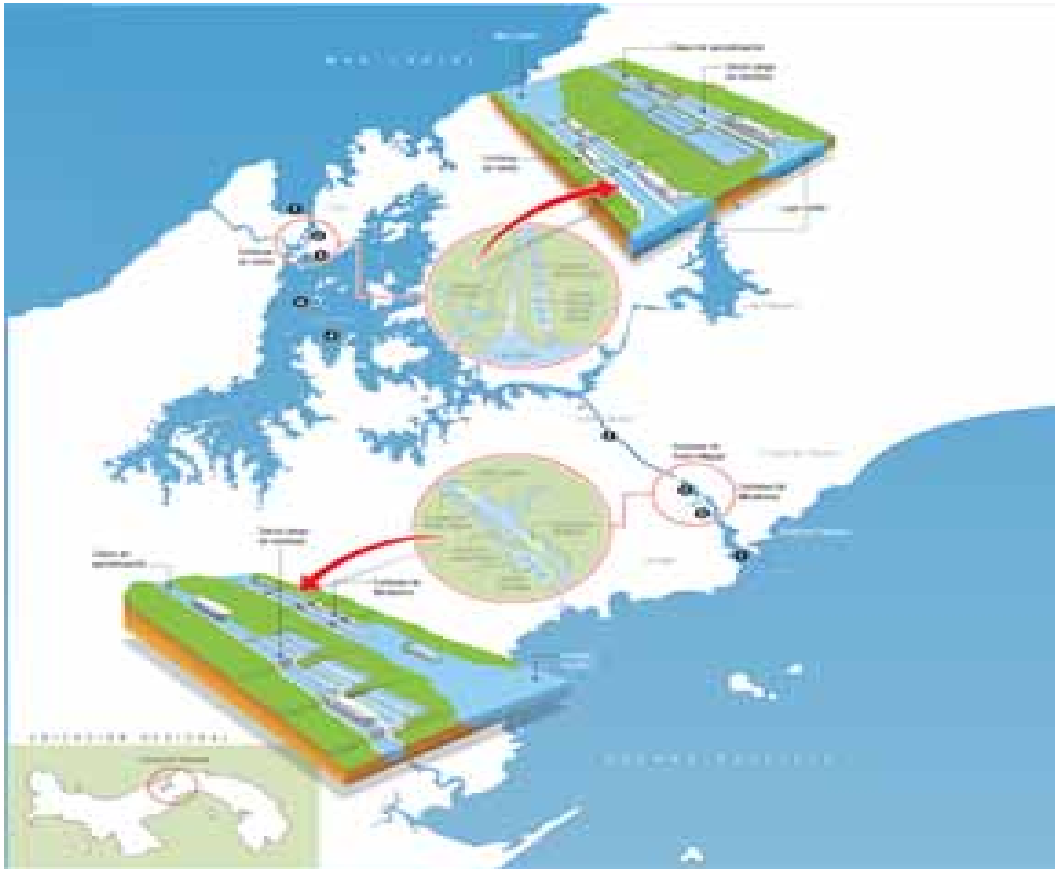
Durante su construcción, el Canal continúa operando y generando ingresos.

La organización cuenta con una larga trayectoria de conocimiento y experiencia en la operación y mantenimiento del Canal existente, lo que mitiga los riesgos y reduce la curva de aprendizaje.

La ACP cuenta con experiencia en la administración de las operaciones y mantenimiento del Canal, conocimiento y experiencia en el tema de pronósticos de tráfico al igual que en el diseño de estructura y estrategias de precio, lo que garantiza que mantiene su competitividad y rentabilidad.

Hasta la fecha (febrero, 2014), el proyecto lleva una demora acumulada de un año, o sea que su terminación está programada para finales del año 2015.

MAPA 1 PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ



Fuente: Propuesta de Ampliación del Canal, ACP 2006.

Nota: Las denominaciones empleadas en este mapa y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

V. Implicaciones de la ampliación del Canal de Panamá

Se anticipa que el proyecto de ampliación del Canal, programado para concluir en el año 2015, incida en los patrones de comercio y en la forma en que las mercaderías se transportan alrededor del mundo. Sin embargo, a diferencia de lo acontecido en 1914 cuando la apertura del Canal abrió rutas comerciales antes inimaginables, en esta ocasión es la vía interoceánica la que se está adaptando a la evolución de la industria marítima.

Con la ampliación, Panamá les permitirá a los navieros aprovechar las economías de escala que se generarán al emplazar naves más grandes en una ruta más corta, reduciendo los costos de combustible asociados a la travesía en los nuevos y más eficientes buques pospanamax, así como otros costos operacionales. Los navieros podrán aprovechar la conectividad ofrecida por el istmo donde confluyen diferentes servicios de línea que mueven carga entre mercados de mayor densidad (como por ejemplo en las rutas Asia-costa este de Estados Unidos, costa oeste de Suramérica- costa este de Estados Unidos) y servicios alimentadores que sirven al comercio regional de Latinoamérica y el Caribe que se caracteriza por una menor densidad de carga.

Las nuevas esclusas permitirán el paso de buques que cargan hasta 13.200 TEU, en vez del máximo de 5.100, que se transporta en los buques panamax. Es de esperar que por el Canal transitará un menor número de buques, pero con mayor capacidad de carga. Si bien es cierto que cada día vemos pedidos de buques que exceden los 13200 TEUs —como los Triple E de Maersk de 18000 TEU— la ACP tomó las provisiones necesarias para que en el caso que de necesitarse y justificarse una ampliación adicional, pueda asumir el reto por lo que ya tiene trazada la ruta para un cuarto juego de esclusas.

Mucha de la carga que se transportará por el Canal en buques de mayor tamaño tendrá como destino los principales puertos de la costa este de los Estados Unidos. Sin embargo, en estos momentos, sólo los puertos de Norfolk y Baltimore cuentan con 50 pies de calado. Otros puertos, como Nueva York/ Nueva Jersey, Savannah, Charleston, Jaxport y Miami están en el proceso de llevar a cabo proyectos de inversión que les permita recibir los buques pospanamax que transitarán en la ruta por Panamá.

Con la ampliación, Panamá aumentará su potencial como centro de trasbordo hacia el resto de la región latinoamericana y del Caribe. Hoy día, los puertos panameños son la sede de once “hubs”, o centros de transporte de las principales navieras del mundo, Maersk, CMA-CGM, MSC, APL/MOL, Hapag Lloyd, Evergreen y Hamburg Sud.

FIGURA 1
DIMENSIONES DE LAS ESCLUSAS Y BUQUES



Fuente: Autor.

En el caso de los buques portacontenedores, la ampliación del Canal de Panamá presenta retos en cuanto al tamaño de buque que los navieros van a emplazar por el canal ampliado. Lo más probable es que el naviero opte por combinar servicios existentes de PANAMAX en servicios de NEOPANAMAX.

Lo cual pudiera resultar en la consolidación de dos servicios en un buque de 8.500 TEUs o de tres servicios en uno de 11.500 TEUs. Todo va a depender de la disponibilidad que tenga el naviero de los diferentes tamaños de buque y del mercado que sirve pues es mucho más difícil llenar un buque de 11.500, que uno de 8.500. En todo caso, lo más probable es que este segmento de mercado vea reducido el número total de tránsitos anuales.

El impacto neto de la ampliación del Canal de Panamá para el segmento de buques portacontenedores entonces, no es necesariamente un aumento en el número de tránsitos. Es muy probable que aún con el aumento de tráfico producto de los segmentos no tradicionales como gas, carbón, etc. el tonelaje aumente significativamente pero el número de tránsitos disminuya lo que se traduce en un aumento en la capacidad del Canal.

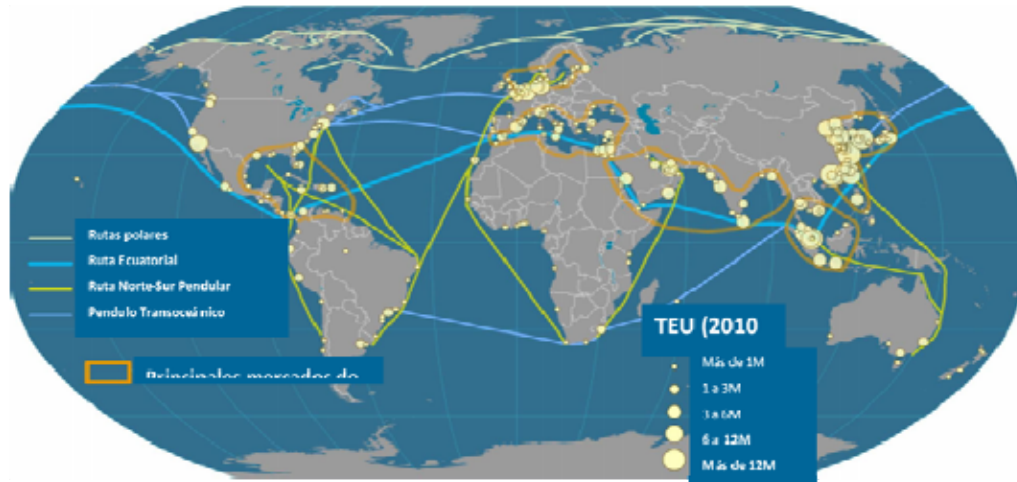
A. Desarrollo portuario

El crecimiento en el tamaño del buque ha venido acompañado de un desarrollo portuario sin precedentes. El buque más grande no solamente necesita más muelle, patio y grúas para poder brindar un servicio eficiente y confiable, también impone requerimientos de calado que han obligado a una gran cantidad de puertos a invertir significativas cantidades de dinero en dragar canales de acceso para permitir que los buques más grandes puedan recalar completamente llenos.

Adicionalmente, la introducción de los buques más grandes en las flotas ha traído como consecuencia la necesidad creciente de hacer trasbordo y a complementar las redes de servicio con buques feeder. Esto se debe a que es muy difícil llenar un buque en un solo origen y que haya un solo destino al que vaya toda la carga. Por consiguiente, los buques tienen que hacer varias paradas tanto

en la carga como en la descarga y para complementar la carga en la ruta principal, deben contar con puntos estratégicos donde trasbordar, de tal forma que el buque más grande continúe con la ruta principal y en los puntos de trasbordo se deje y recoja carga que será transportada en buques alimentadores (feeders).

**MAPA 2
PRINCIPALES RUTAS MARÍTIMAS Y TERMINALES PORTUARIAS**



Fuente: Jean Paul Rodrigue.

Nota: Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

La actividad de trasbordo ha ido evolucionando al extremo que hay terminales que se dedican en su mayoría a trasbordo (Pure Transshipment Ports – PTP). Por la naturaleza geográfica del mundo y la distribución de las principales economías de las regiones, las rutas marítimas principales se desplazan en dirección este-oeste, lo que deja los servicios de alimentadores principalmente en las rutas regionales norte-sur. O sea que los PTPs van a estar localizados en puntos estratégicos en donde se cruzan las principales rutas este-oeste con norte-sur.

Las rutas principales este-oeste operan entre Asia y los Estados Unidos, y entre Asia y Europa. O sea que las rutas principales navegan por el Canal de Suez, entre Asia y Europa, y por el Canal de Panamá, entre Asia y la costa este de los Estados Unidos. La otra ruta principal opera entre Asia y la costa oeste de los Estados Unidos, y parte de esa carga utiliza el sistema multimodal de los Estados Unidos para llegar a su destino utilizando el mini-landbridge.

En parte, el potencial crecimiento de la ruta Asia-costa este de los Estados Unidos, depende de que el Canal de Panamá permita el paso de los buques más grandes, pero también depende de que los puertos en la costa este estén preparados para recibir dichos buques a su máximo calado. Los puertos principales de la costa este de Norte América, en su mayoría, cuentan con planes de expansión para recibir buques Pospanamax una vez el proyecto de ampliación del Canal esté terminado, sin embargo, todavía existen dudas de que esto sea así. Los puertos de origen, en su mayoría en China continental, cuentan con las instalaciones y calado suficiente para recibir los buques más grandes, pero los destinos de estos buques todavía están limitados a Europa, específicamente los puertos de Rotterdam y Amberes. O sea que la demanda de tráfico interoceánico en la región está definida no solamente por la carga cuyo origen y destino requiere transitar de un océano al otro, también influye en la selección de ruta la capacidad de los puertos de origen y destino de la carga.

B. Servicios de línea en la región

El mapa adjunto muestra gráficamente los servicios de buques portacontenedores que operan en la región. Como puede verse, la mayoría de los servicios convergen en Panamá. Y eso se debe en gran medida a que en Panamá operan once hubs. En el Atlántico MSC, Evergreen, Maersk, Hapag Lloyd, APL/MOL, y CMA-CGM operan centros de trasbordo, y en el Pacífico operan Maersk, APL/MOL, Hamburg Sud y MSC. Y no operan más líneas navieras porque en la actualidad no existe suficiente capacidad. El año 2012 los puertos panameños movieron cerca de 7M de TEUs, de los cuales más del 95% fueron de trasbordo.

C. Graneles Secos

El impacto de la ampliación se extenderá al segmento de graneles secos. Cada año, cerca del 50% de las exportaciones de granos de los Estados Unidos se envían a mercados en Asia utilizando la ruta por el Canal de Panamá. Con la ampliación, los exportadores americanos podrán enviar la carga en buques de hasta 95.000 toneladas de peso muerto, aprovechando las economías de escala. De igual manera, los exportadores brasileños podrán enviar sus embarques de frijol de soya saliendo de puertos ubicados en el noreste de Brasil hacia Asia.

Los embarcadores de carbón también se beneficiarán con la ampliación. El tamaño de la esclusa nueva permite el tránsito de buques graneleros de 180.000 toneladas de peso muerto zarmando de las terminales de Newport News/Hampton Roads, Virginia, que ya cuentan con un calado de 50 pies, hacia China, y que ahorrarán hasta 13 días de tránsito en comparación con la alternativa que ofrece el Cabo de Buena Esperanza.

Colombia también podrá mejorar su comercio exterior exportando carbón en naves de mayor tamaño a través del Canal ampliado. Se espera que para el año 2025, las exportaciones de carbón colombiano se tripliquen hasta llegar a 240 millones de toneladas. La ruta por Panamá permitirá ahorros hasta de 15 días de tránsito para buques con origen en Puerto Bolívar y con destino en China. Existe también la posibilidad de exportaciones de mineral de hierro con origen en Brasil y destinos en Asia.

El segmento de graneles secos abarca una amplia gama de productos que incluyen a los granos y productos agrícolas, minerales, metales, carbón y coque, fertilizantes y productos forestales. Este segmento incluye a los buques graneleros secos y los buques madereros. En la mayoría de los casos, el importador maneja la contratación del transporte marítimo ya que las compras se negocian FOB (free on board o libre a bordo del buque) en el puerto de exportación.

Cambios en los Flujos de Comercio de Materia Prima. A medida que la manufactura y el consumo se relocaliza de las economías industriales tradicionales hacia las nuevas economías industrializadas, principalmente China, los flujos de materias primas están cambiando. Algunos flujos desaparecerán a medida que las naciones industrializadas desarrollen su propia capacidad productiva (ej. China y la producción de acero; China e India produciendo fertilizantes nitrogenados). Otros flujos sobrevivirán ya que dependen de pocas fuentes de materias primas para las exportaciones (ej. fertilizantes fosfatados de los Estados Unidos; el cobre de Chile y Perú, granos de Estados Unidos y Brasil).

La limitante más importante para los buques que transportan graneles secos son las restricciones de calado en las terminales portuarias. La mayoría de las terminales que manejan graneles en Japón, Corea del Sur, y Taiwán están limitadas por un calado de 39,5 pies ó 12 metros, lo que coincide con las dimensiones máximas de calado del Canal de Panamá, antes de su ampliación. El tamaño de los buques graneleros y la infraestructura portuaria están diseñados para manejar volúmenes de carga máxima entre 52.000 a 55.000 toneladas métricas por buque.

Por esta razón, muchos puertos de graneles secos requieren amplitud de calado y eslora para poder maniobrar los buques, cuya carga se caracteriza por un alto peso específico. Esta característica

es especialmente relevante para los puertos que manejan mineral de hierro y carbón en buques Capesize, con peso muerto de más de 180.000 toneladas. La flota existente de graneleros secos está compuesta principalmente por buques Panamax y Capesize.

D. Buques cisterna

Los impulsores del comercio de productos dentro de este segmento están ligados al desarrollo industrial asiático, construcción de parques de refinación en Estados Unidos; regulaciones del medio ambiente; crecimiento económico mundial; el clima y factores geopolíticos. Muchos de estos impulsores implican un alto grado de incertidumbre; a continuación se explican los más relevantes:

Incremento en la Producción Petroquímica Asiática. Tradicionalmente los Estados Unidos han suplido a Asia de productos petroquímicos. Sin embargo, recientemente, la actividad petroquímica en Asia está creciendo rápidamente, mientras que en los Estados Unidos la actividad en este sector ha menguado manteniéndose casi a la par del crecimiento del producto interno bruto.

Este incremento que se perfila es consecuencia de la necesidad de utilizar estos productos como aditivo en el proceso de mezcla (blending) que se realiza en Bocas del Toro. A través de esta actividad, Petroterminales de Panamá adapta el crudo a las necesidades de calidad de las refinerías del Golfo de México y del Caribe.

Cambios en la Oferta/Demanda y Fuentes de Abastecimiento. El comercio de crudo y productos derivados del petróleo es sensible a la evolución de nuevas fuentes de abastecimiento en la cuenca del Pacífico y del Caribe, al igual que al crecimiento en los parques de refinación tanto en Norteamérica como en América Latina.

Exportaciones de Crudo de Ecuador. Ecuador tiene la cuarta reserva más grande de petróleo descubierta en Latinoamérica y es un exportador neto de crudo con destino a distintas partes del mundo. Es el cuarto exportador en Latinoamérica después de México, Venezuela y Brasil. A diferencia de la mayoría de los países del mundo, las reservas de crudo del Ecuador aún no han alcanzado su punto más alto y en consecuencia se encuentra entre las pocas naciones del mundo que pueden aumentar su producción antes de que disminuyan sus reservas.

La industria del petróleo es un ejemplo excepcional del crecimiento en el tamaño del buque. Alcanzó su punto más alto en 1980 cuando el “Seawise Giant” se extendió a 555.843 dwt. El incremento en el tamaño de los tanqueros tuvo el efecto de reducir los costos unitarios en por lo menos 75%. Este segmento de mercado ha alcanzado su madurez y ha establecido su tamaño óptimo en Aframax y VLCC².

Reactivación del Oleoducto Transístmico de Panamá (PTP). La reciente reactivación del oleoducto transístmico de Panamá tiene varias aristas. Puede verse como una amenaza al trasiego de petróleo ecuatoriano por el Canal con destino al Atlántico. Sin embargo, la experiencia a la fecha refleja un comportamiento de complemento al servicio que ofrece el Canal. Se prevé que la operación que realiza Petroterminales de Panamá incrementará de forma marginal el tráfico de crudo y nafta por el Canal en dirección Este, específicamente el proveniente de Ecuador con destino a sus instalaciones en Bocas del Toro.

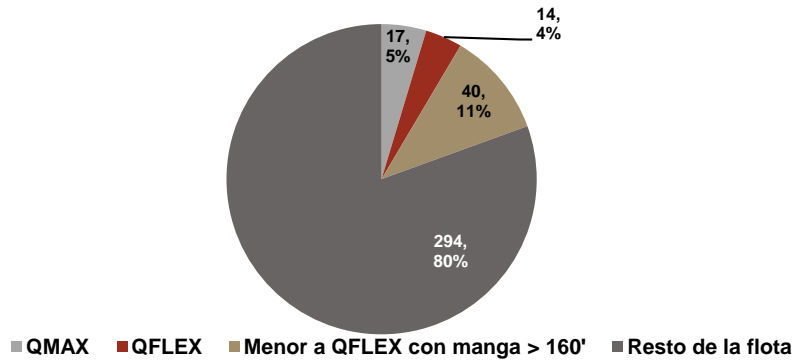
En el segmento de graneles líquidos se abrirá por primera vez la posibilidad de envíos de gas esquistoso natural (GNL) procedentes del área del Golfo de México en los Estados Unidos hacia Asia. Actualmente, los buques que transportan GNL no pueden utilizar la ruta del Canal por las limitaciones establecidas por las dimensiones de las esclusas actuales. La flota de gaseros de LNG³ es

² Aframax son buques de entre 80,000 y 120,000 TPM y los VLCC tienen un peso muerto de 200,000 toneladas o más. Estos buques exceden las dimensiones máximas de las esclusas del Canal de Panamá.

³ Gas licuado natural.

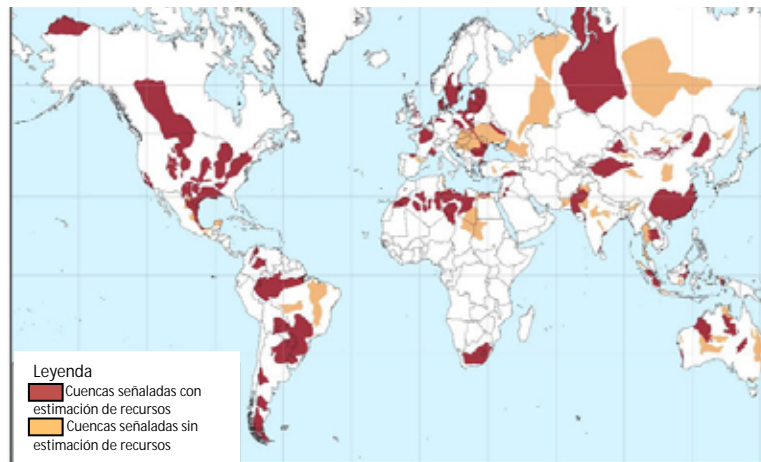
predominantemente post-panamax en la actualidad, como se aprecia en la tabla No. 4.5.4.2. (buques de más de 100.000 metros cúbicos de capacidad), y las nuevas órdenes muestran el mismo patrón de la flota existente. Los recientes desarrollos de yacimientos en Perú, Trinidad y Tabago, Bolivia y Venezuela podrían requerir transitar por el Canal para alcanzar su principal destino⁴ que es los Estados Unidos.

**GRÁFICO 3
DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA GNL**



Fuente: ACP y Datos de Clarksons.

**MAPA 3
MAPA DE LAS FORMACIONES DE PETRÓLEO Y GAS DE ESQUISTO, MAYO 2013**



Fuente: Estudios Geológicos de los Estados Unidos y del Sistema de Información del Centro de Administración de Energía de los Estados Unidos.

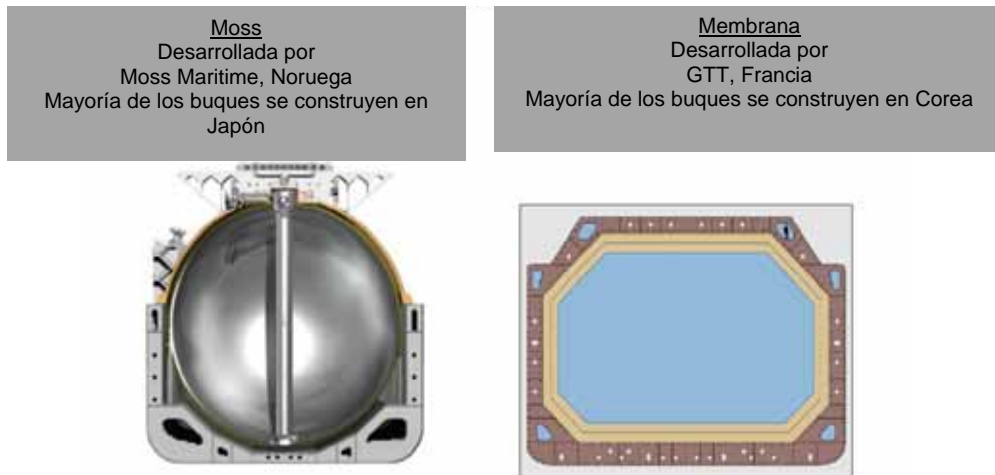
Nota: Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

⁴ Entrevista con Keith Bainbridge, Director de LNG Shipping Solutions - Londres, quien visitó el Canal de Panamá en Julio 2004 para discutir las posibilidades de que buques LNG utilicen el Canal de Panamá.

El tema de gas natural si representa un potencial importante, especialmente a raíz de los cambios que se están dando en Estados Unidos con respecto legislación que permite su explotación y exportación. Tal como puede verse en las figuras a continuación, los principales yacimientos se encuentran en los estados centrales y adyacentes al Golfo de México, por lo que el potencial de exportación hacia Asia en buques gaseros a través del Istmo es un mercado potencial que pudiera crecer en los próximos años.

El subsegmento de mercado de gas natural merece un análisis por separado. El tipo de buque que transporta este producto se agrupa en dos tipos: el Moss y el de Membrana.

FIGURA 2
DOS DISEÑOS DOMINANTES PARA BUQUES GNL



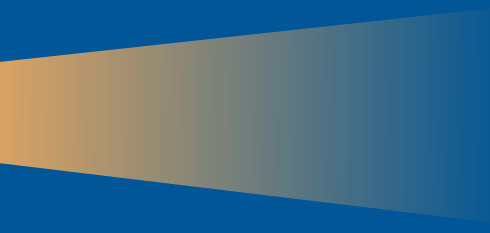
VI. Conclusiones y recomendaciones

- Se anticipa que el proyecto de ampliación del Canal, programado para concluir a principios del 2016, incida en los patrones de comercio y en la forma en que las mercaderías se transportan alrededor del mundo. Sin embargo, a diferencia de lo acontecido en 1914 cuando la apertura del Canal abrió rutas comerciales antes inimaginables, en esta ocasión es la vía interoceánica la que se está adaptando a la evolución de la industria marítima.
- Con la ampliación, Panamá les permitirá a los navieros aprovechar las economías de escala que se generarán al emplazar naves más grandes en una ruta más corta, reduciendo los costos de combustible asociados a la travesía en los nuevos y más eficientes buques pospanamax, así como otros costos operacionales. Los navieros podrán aprovechar la conectividad ofrecida por el istmo donde confluyen 30 servicios de línea que mueven carga entre mercados de mayor densidad (como por ejemplo en las rutas Asia-costa este de Estados Unidos, costa oeste de Suramérica- costa este de Estados Unidos) y 33 servicios alimentadores que sirven al comercio regional de Latinoamérica y el Caribe que se caracteriza por una menor densidad de carga.
- Las nuevas esclusas permitirán el paso de buques que cargan hasta 13.200 TEU, en vez del máximo de 5.100, que se transporta en los buques PANAMAX. Por el Canal transitará un menor número de naves con mayor capacidad de carga. Si bien es cierto que cada día vemos pedidos de buques que exceden los 13.200 TEUs – como los Triple E de Maersk de 18.000 TEU- la ACP tomó las provisiones necesarias para que en el caso que de necesitarse y justificarse una ampliación adicional, pueda asumir el reto por lo que ya tiene trazada la ruta para un cuarto juego de esclusas.
- Mucha de la carga que se transportará por el Canal en buques de mayor tamaño tendrá como destino los principales puertos de la costa este de los Estados Unidos. Sin embargo, en estos momentos, sólo los puertos de Norfolk y Baltimore cuentan con 50 pies de calado. Otros puertos, como Nueva York/ Nueva Jersey, Savannah, Charleston, Jaxport y Miami están en el proceso de llevar a cabo proyectos de inversión que les permita atender los buques Pospanamax que transitarán en la ruta por Panamá.
- Con la ampliación, Panamá aumentará su potencial como centro de trasbordo hacia el resto de la región latinoamericana y del Caribe. Hoy día, los puertos panameños son

la sede de once “hubs”, o centros de transporte de las principales navieras del mundo, Maersk, CMA-CGM, MSC, APL/MOL, Hapag Lloyd, Evergreen y Hamburg Sud.

- El impacto de la ampliación se extenderá al segmento de graneles secos. Cada año, cerca del 50% de las exportaciones de granos de los Estados Unidos se envían a mercados en Asia utilizando la ruta por el Canal de Panamá. Con la ampliación, los exportadores americanos podrán enviar la carga en buques de hasta 95.000 toneladas de peso muerto, aprovechando las economías de escala. De igual manera, los exportadores brasileños podrán enviar sus embarques de frijol de soya saliendo de puertos ubicados en el noreste de Brasil hacia Asia.
- Los embarcadores de carbón también se beneficiarán con la ampliación. Esperamos ver buques de 180.000 toneladas de peso muerto zarpando de las terminales de Newport News/Hampton Roads, Virginia, que ya cuentan con un calado de 50 pies, hacia China, y que ahorrarán hasta 13 días de tránsito en comparación con la alternativa que ofrece el Cabo de Buena Esperanza.
- Colombia también podrá mejorar su comercio exterior exportando carbón en naves de mayor tamaño a través del Canal ampliado. Se espera que para el año 2025, las exportaciones de carbón colombiano se tripliquen hasta llegar a 240 millones de toneladas. La ruta por Panamá permitirá ahorros hasta de 15 días de tránsito para buques con origen en Puerto Bolívar y con destino en China. Existe también la posibilidad de exportaciones de mineral de hierro con origen en Brasil y destinos en Asia.
- En el segmento de graneles líquidos se abrirá por primera vez la posibilidad de envíos de gas esquistoso natural (GNL) procedentes del área del Golfo de México en los Estados Unidos hacia Asia. Actualmente, los buques que transportan GNL no pueden utilizar la ruta del Canal por las limitaciones establecidas por las dimensiones de las esclusas actuales.

Como única recomendación, se debe hacer referencia a dos temas que van de la mano, cadena de valor y competitividad. El comercio internacional es el resultado de cadenas de valor que incluyen cada vez más una compleja red de cadenas de suministro que logran su eficiencia sobre la base de servicios logísticos y de distribución física internacional en los que juegan un papel importantísimo los diferentes modos de transporte. Los canales, al igual que los puertos deben procurar añadir valor para mantenerse competitivos. El Canal de Panamá y su ampliación añaden valor al reducir tiempo y distancia y permitir que buques más grandes aprovechen sus economías de escala para abaratar los costos de transporte. Pero no basta con ampliar el canal. En el caso de Panamá, su competitividad va a depender de que además de ampliar el canal, desarrolle y mejore el “cluster” de servicios al buque y a la carga que harán de Panamá la plataforma logística de transporte y distribución más importante de la región.



Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC)
www.cepal.org