

HACIA UNA CONSOLIDACIÓN DE LOS CORREDORES MULTIMODALES EN AMÉRICA LATINA

¿Competencia o Complementariedad con el Canal de Panamá?

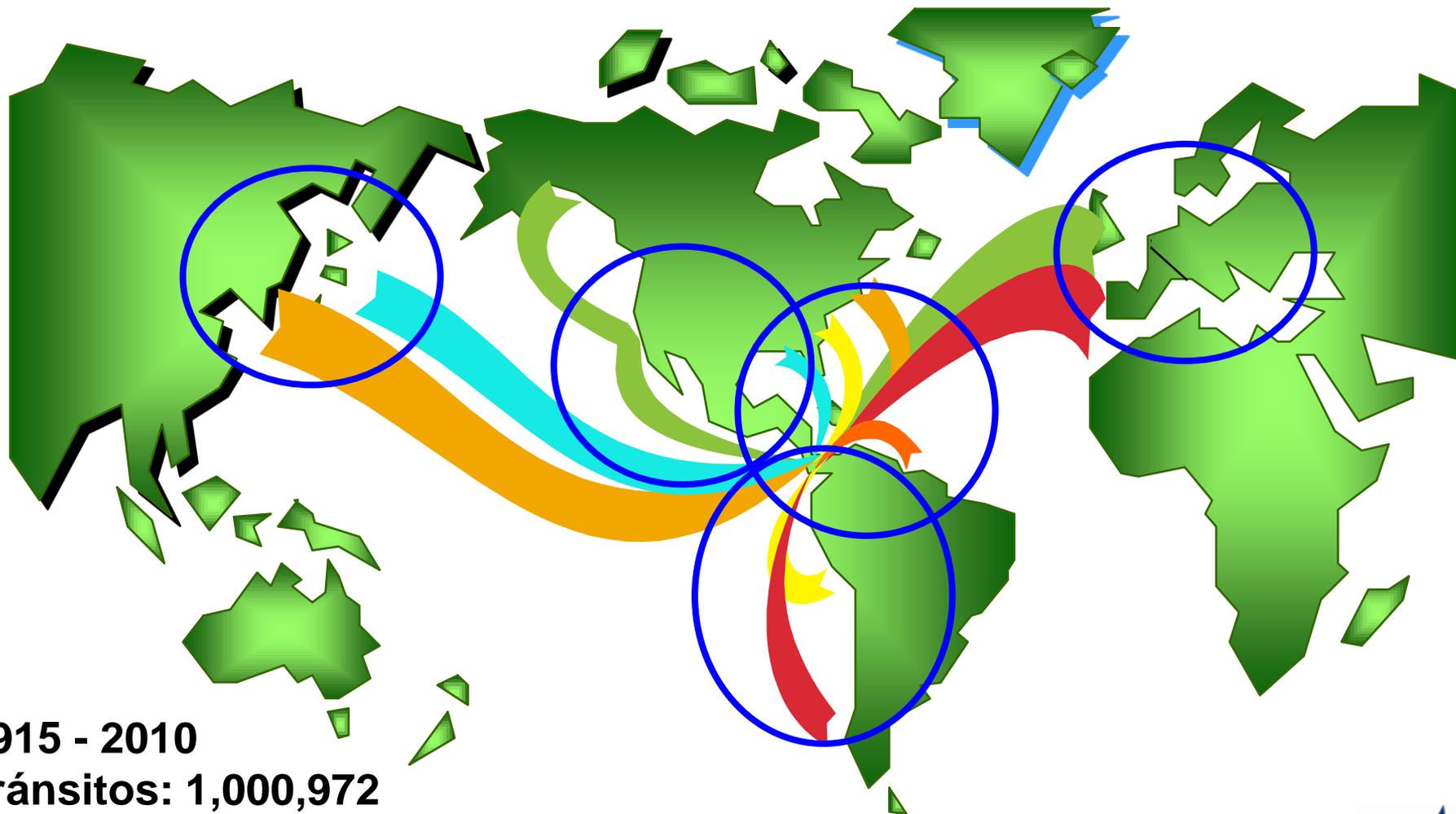
Rodolfo Sabonge
Vicepresidente de la Oficina de Investigación y Análisis de Mercado
XXI CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS
Antigua, Guatemala
9-12 de abril de 2012



CANAL DE PANAMÁ

- **El Canal: Facilitador de Comercio Mundial**
- **Ampliación del Canal: Cambios de Paradigma**
- **Retos y Oportunidades**

La Construcción del Canal de Panamá cambió las Rutas del Comercio Mundial



1915 - 2010

Tránsitos: 1,000,972

Carga: 8,587,711,605 TL

Ahorro en Distancia

		KOBE	NY
NUEVA ORLEANS	Canal de Panamá	9,409	
	Ruta Alternativa	14,111	
HOUSTON	Canal de Panamá	9,534	
	Ruta Alternativa	14,386	
GUAYAQUIL	Canal de Panamá		2,848
	Ruta Alternativa		10,388
SHANGHAI	Canal de Panamá		10,582
	Ruta Alternativa		12,370
VALPARAISO	Canal de Panamá		4,626
	Ruta Alternativa		8,512

Origen / Destino		NEW YORK	NEW ORLEANS	HOUS	LA/LB	YOKO	SHAN	SAVAN	ACAJUTLA	GUAYA	PUERTO QUETZ	CALLAO	BUSAN	BALT	KOBE	BUENAV	KAOHSI	KASHIMA	BALBOA
NEW ORLEANS	Canal de Panamá				4,354	9,129	10,013		2,272	2,279	2,331	2,782	9,516		9,409	1,796	10,391	8,937	1,442
	Ruta Alternativa				13,331	14,389	13,734		11,728	10,770	11,761	10,135	14,000		14,111	11,188	13,118	16,688	11,406
HOUSTON	Canal de Panamá				4,479	9,254	10,138		2,397	2,404	2,456	2,907	9,641		9,534	1,921	10,516	9,062	1,567
	Ruta Alternativa				13,529	14,587	13,932		11,926	10,968	11,959	10,333	14,198		14,386	11,386	13,316	14,655	11,604
SAVANNAH	Canal de Panamá				4,514	9,289	10,173		2,432	2,439	2,491	2,942	9,676		9,569	1,956	10,551	9,097	1,602
	Ruta Alternativa				12,908	13,503	12,848		11,305	10,347	11,338	9,712	13,114		13,302	10,762	12,232	13,571	10,983
NEW YORK	Canal de Panamá				4,923	9,698	10,582		2,841	2,848	2,900	3,351	10,085		9,978	2,365	10,960	9,506	2,011
	Ruta Alternativa				12,949	13,025	12,370		11,346	10,388	11,379	9,753	12,636		12,824	10,806	11,754	13,093	11,024
GUAYAQUIL	Canal de Panamá	2,848	2,279	2,404				2,439						2,780					
	Ruta Alternativa	10,388	10,770	10,968				10,347						10,456					
TAMPA	Canal de Panamá				4,163	8,938	9,822		2,081	2,088	2,140	2,591	9,325		9,218	1,605	10,200	8,746	1,251
	Ruta Alternativa				13,001	14,039	13,404		11,398	10,440	11,431	9,805	13,670		13,858	10,858	12,788	14,127	11,076
VANCOUVER	Canal de Panamá	5,867	5,298	5,423				5,458						5,799					
	Ruta Alternativa	13,907	14,289	14,487				13,866						13,975					
SHANGHAI	Canal de Panamá	10,582	10,013	10,138				10,173						10,514					
	Ruta Alternativa	12,370	13,734	13,932				12,848						12,649					
CALLAO	Canal de Panamá	3,351	2,782	2,907				2,942						3,823					
	Ruta Alternativa	9,753	10,135	10,333				9,712						9,821					
HONG KONG	Canal de Panamá	11,207	10,638	10,763				10,798						11,139					
	Ruta Alternativa	11,593	12,957	13,155				12,071						11,872					
LONG BEACH	Canal de Panamá	4,923	4,354					4,514						4,855					
	Ruta Alternativa	12,949	13,331					12,908						13,017					
XINGANG	Canal de Panamá	11,060	10,491	10,616				10,651						10,992					
	Ruta Alternativa	11,690	13,054	13,252				12,168						11,969					
BUSAN	Canal de Panamá	10,085	9,516	9,641				9,676						10,017					
	Ruta Alternativa	12,636	14,000	14,198				13,114						12,915					
ESMERALDAS	Canal de Panamá	2,491	1,922	2,047				2,082						2,423					
	Ruta Alternativa	10,585	10,967	11,165				10,544						10,653					
KAOHSIUNG	Canal de Panamá	10,960	10,391	10,516				10,551						10,892					
	Ruta Alternativa	11,754	13,118	13,316				12,252						12,033					
MOBILE	Canal de Panamá				4,314	9,089	9,973		2,232	2,239	2,291	2,742	9,476		9,369	1,756	10,351	8,897	1,402
	Ruta Alternativa				13,259	14,316	13,661		11,656	10,698	11,689	10,063	13,927		14,115	11,116	13,045	14,384	11,334
VALPARAISO	Canal de Panamá	4,626	4,057	4,182				4,217						4,558					
	Ruta Alternativa	8,512	8,894	9,092				8,471						8,580					
YANTIAN	Canal de Panamá	10,602	10,033	10,158				10,193						10,534					
	Ruta Alternativa	12,716	14,080	14,278				13,194						12,995					

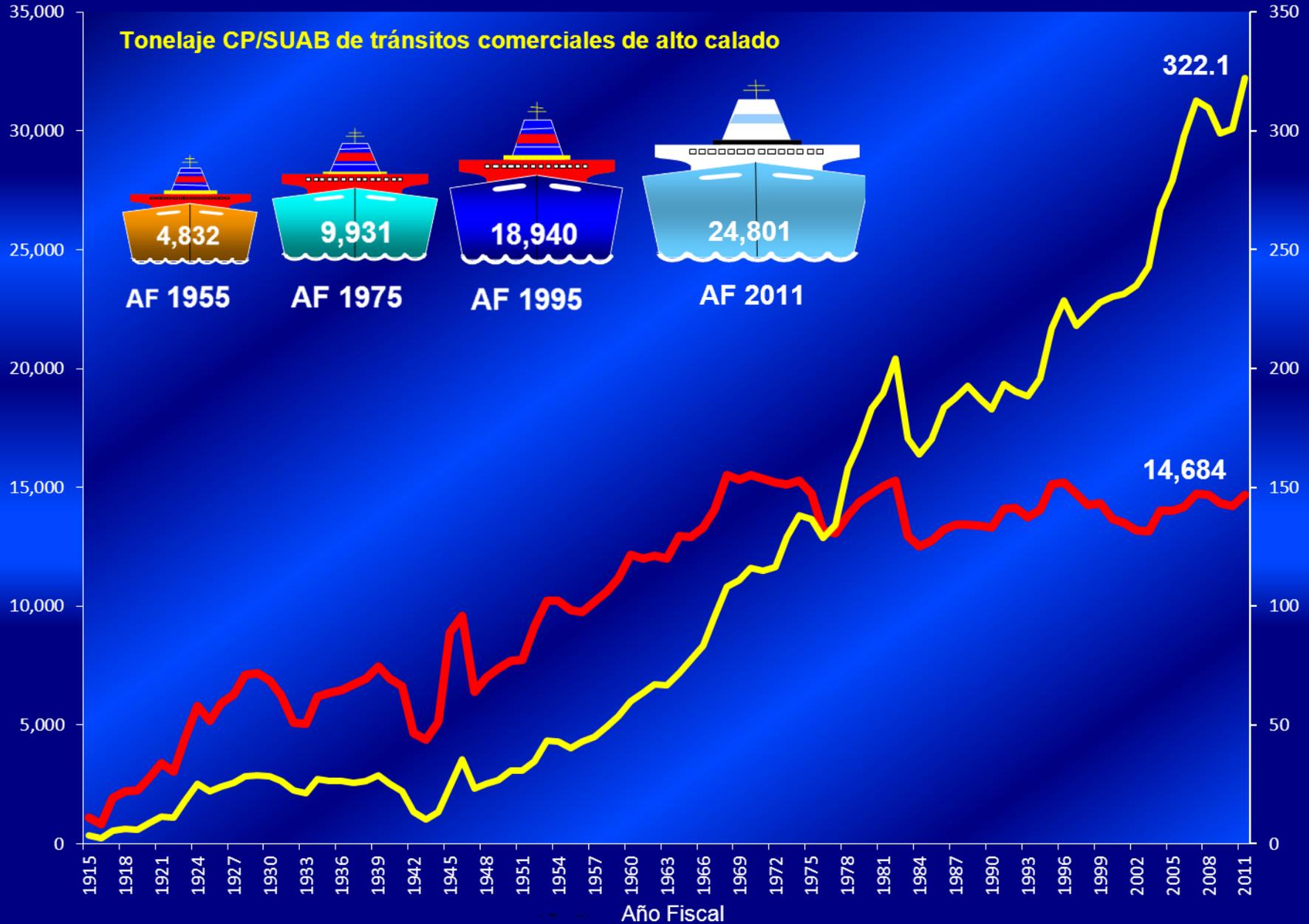
Tránsitos vs Tonelaje CP/SUAB AF 1915 - AF 2011

Tonelaje CP/SUAB de tránsitos comerciales de alto calado



Tránsitos

Total CP/SUAB en millones

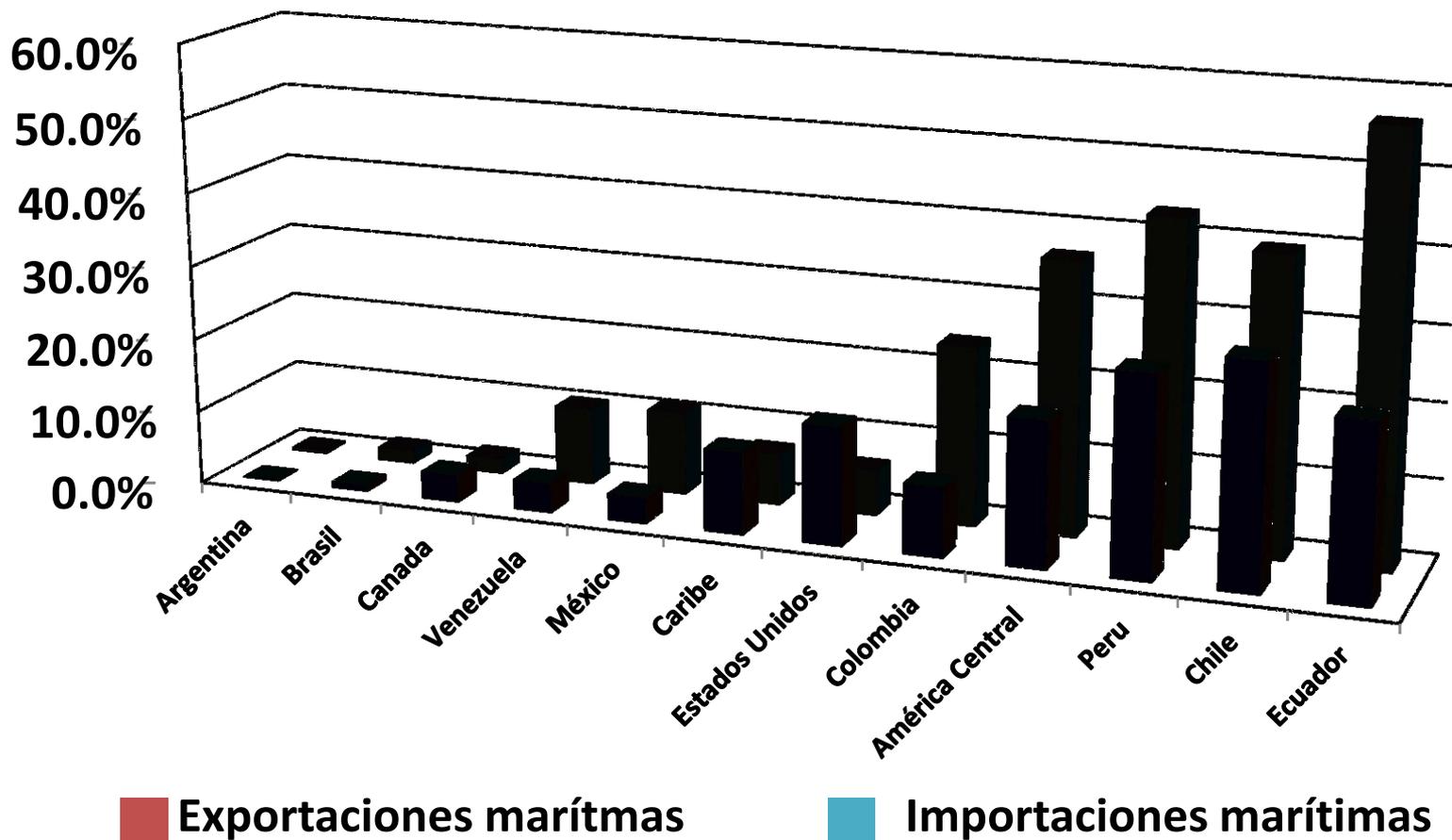


Principales Usuarios del Canal AF-2011 (en millones de toneladas largas)

USUARIOS	AF 2010	AF 2011	2011 (%)
Estados Unidos	135.3	144.4	65
China	43.6	53.1	24
Chile	26.7	28.9	13
Unión Europea	26.8	24.2	11
Japón	22.7	22.6	10
Corea del Sur	19.1	19.1	8
Perú	12.9	15.3	7

Importancia relativa del canal en comercio internacional marítimo de países de América

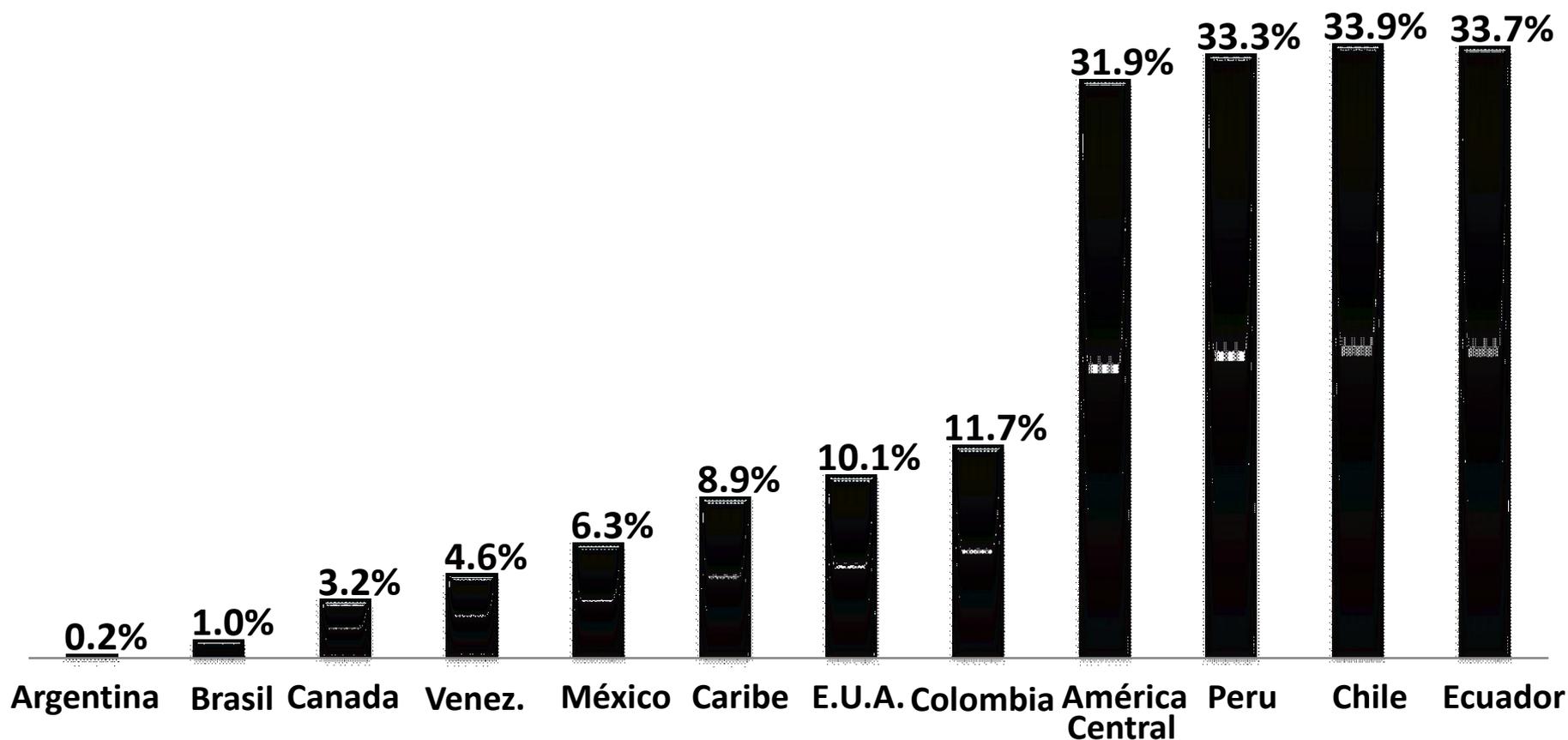
2011



Fuente: ACP con información de IHS GI, Nov 2011

Importancia relativa del canal en comercio internacional marítimo de países de América

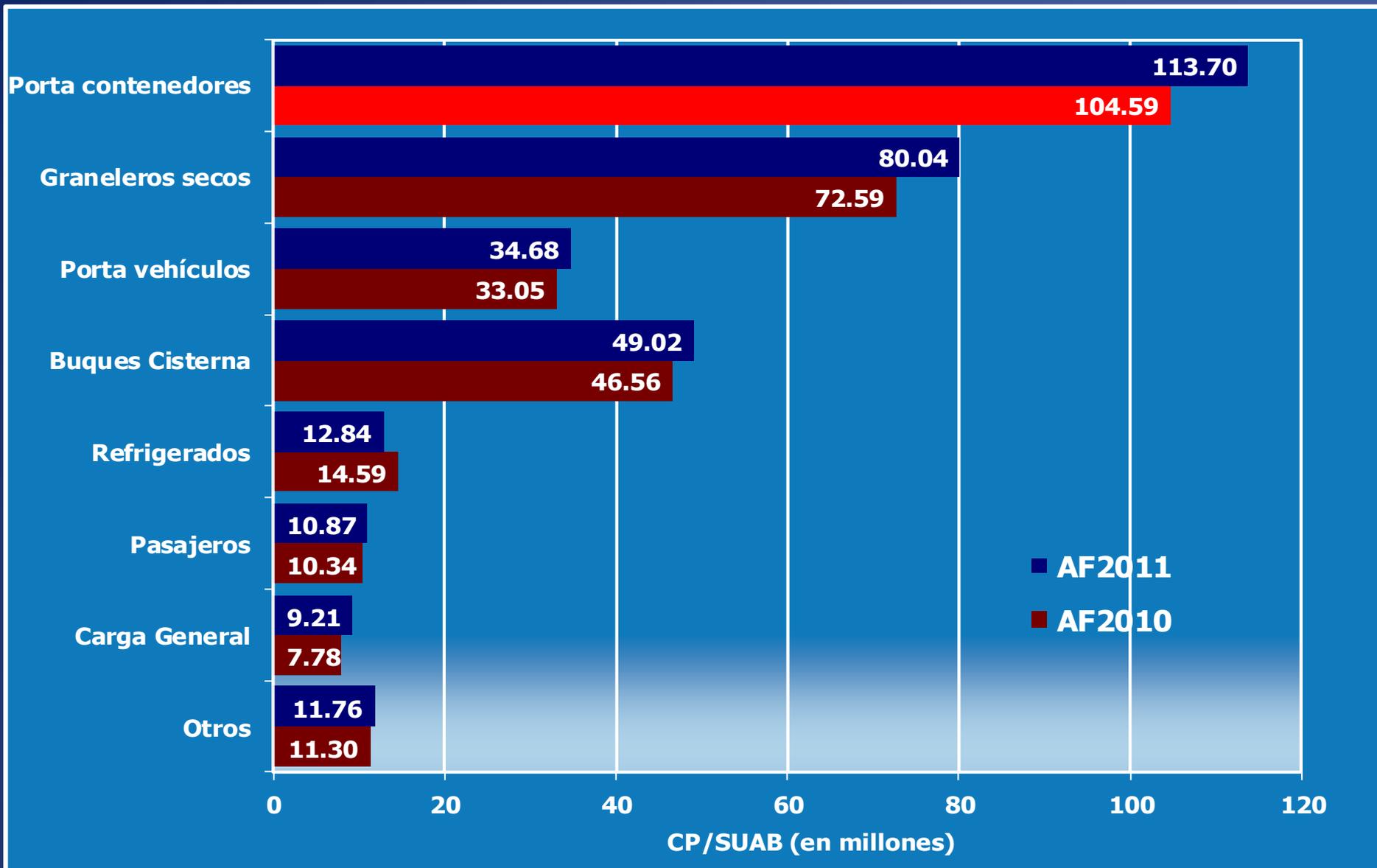
2011



Fuente: ACP con información de IHS GI, Nov 2011

Tonelaje CP/SUAB por segmento de mercado

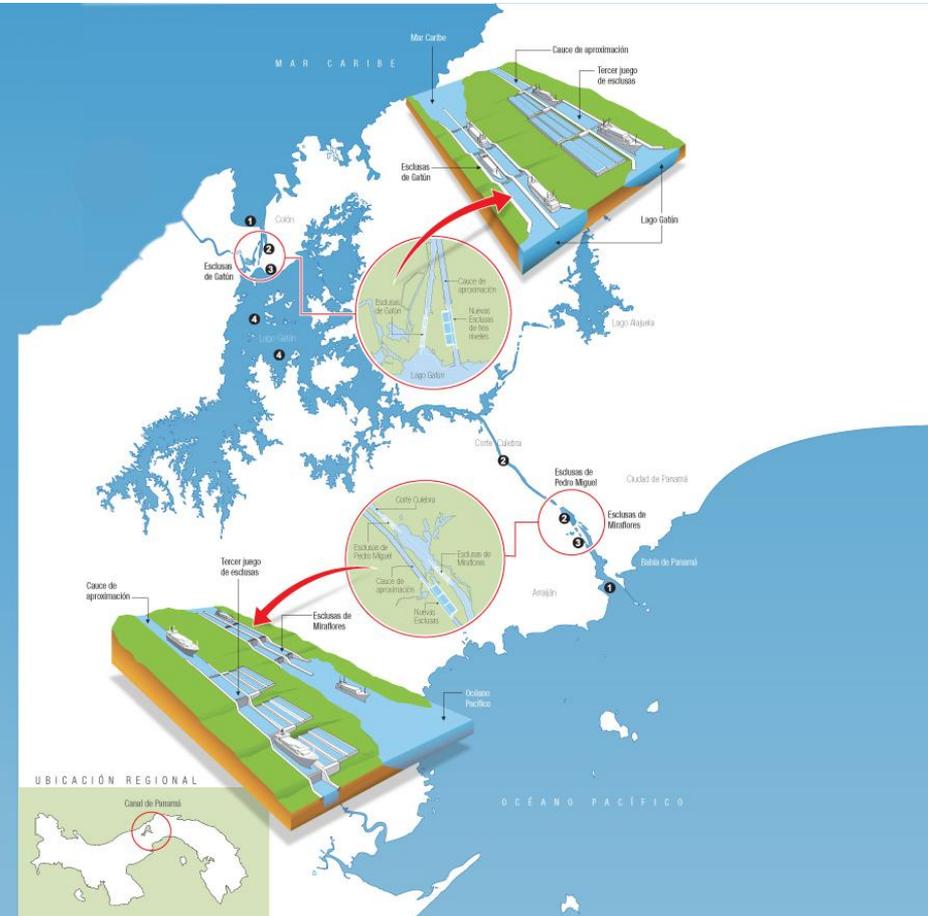
AF 2010 – AF 2011



- **El Canal: Facilitador de Comercio Mundial**
- **Ampliación del Canal: Cambios de Paradigma**
- **Retos y Oportunidades**

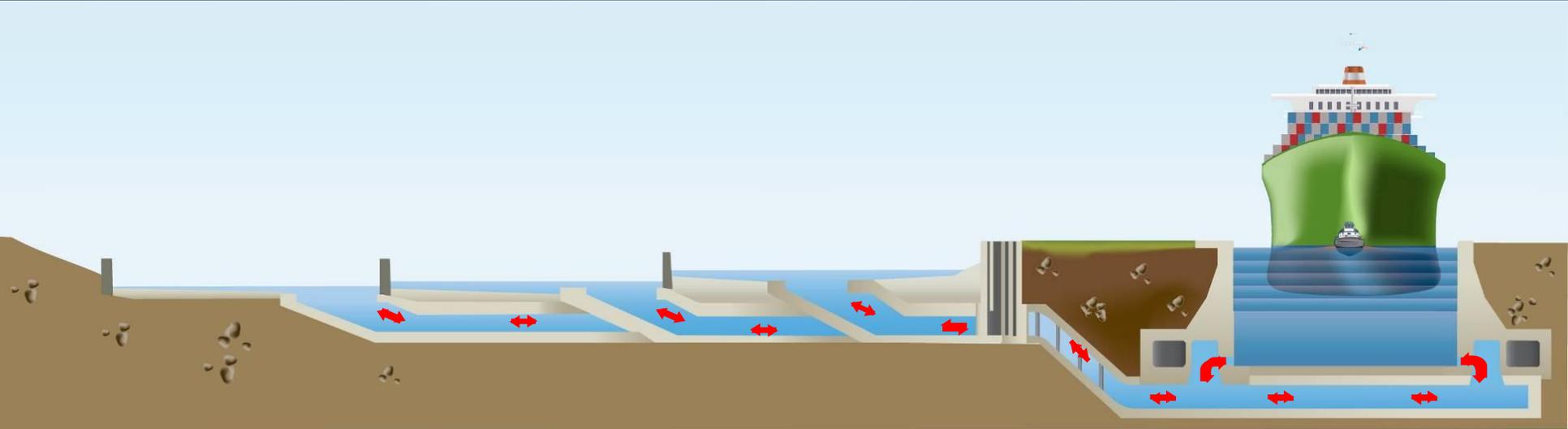
Componentes del Programa de Ampliación

- Profundización de las entradas del Pacífico y Atlántico
- Profundización y ensanche del canal de navegación del Lago Gatún
- Excavación del canal de acceso del Pacífico
- Construcción de las nuevas esclusas PosPanamax y tinas de reutilización de agua en el Atlántico y Pacífico
- Elevación del nivel operativo máximo del Lago Gatún

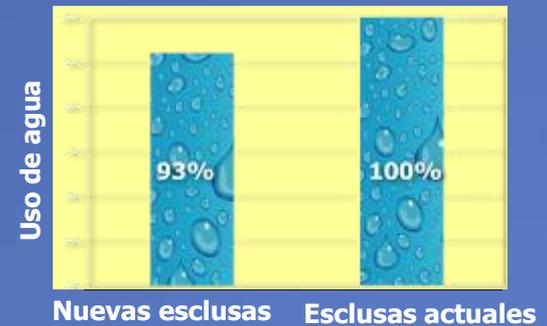




Operación de las Esclusas PosPanamax



7% menos agua que las esclusas existentes





Expansión del Canal de Panamá

Objetivos del Programa

-  **Mantener la competitividad del Canal y el valor de la ruta marítima por Panamá**
-  **Incrementar la capacidad y permitir el tránsito de buques más grandes**
-  **Reducir el consumo de agua**
-  **Mejorar la seguridad y la eficiencia**
-  **Mantener el crecimiento del tonelaje y la rentabilidad**

Componentes del Programa de Expansión

<u>Proyecto</u>	<u>Volumen</u> <u>Mm³</u>	<u>Progreso</u> <u>Actual</u>
1. Profundización del Acceso del Pacífico		48.8
• PAC 1	7.3	100%
• PAC 2	7.5	100%
• PAC 3	8.2	100%
• PAC 4	26.0	57%
2. Proyectos de Dragado		
Profundización y ensanche de los cauces de navegación		54.9
• Entrada del Pacífico	8.7	84%
• Corte Culebra y Lago Gatún	19.7	42%
• Canal de acceso del Pacífico – PAC 0	4.0	64%
• Aproximaciones del norte del Lago Gatún	4.6	85%
• Entrada del Atlántico	17.9	97%
3. Elevación del nivel máximo operativo del Lago Gatún		6%
4. Diseño y construcción de las nuevas esclusas	40.0	18%

Actualización del Programa de Expansión 33.2%

Ampliación del Canal: Cambios de Paradigma



Aspectos Generales

– Impacto de la ampliación a clientes y usuarios del Canal:

- ❖ Genera economías de escala al naviero por el uso de buques más grande = menor costo por unidad de carga transportada.
- ❖ Aumenta eficiencia y productividad del buque y del combustible.
- ❖ Reduce emisiones de CO2 por unidad de carga transportada.
- ❖ Aumenta/equipara la competitividad de la ruta con respecto a las alternativas.
- ❖ Aumenta la competitividad de algunos renglones del comercio exterior de algunos países.
- ❖ Flexibiliza utilización de la flota de los clientes lo que mejora su rentabilidad.

Aspectos Generales

– Impacto de la ampliación en Panamá:

- ❖ **Añade capacidad.**
- ❖ **Aumenta eficiencia y productividad del Canal y del agua.**
- ❖ **Reduce emisiones de CO2 por unidad de carga que transita.**
- ❖ **Abre nuevas posibilidades de negocios adyacentes.**

Aspectos Generales

– Efecto Domino de la ampliación:

- ✓ **Afecta valor y productividad de activos: puertos, ferrocarriles, tierras adyacentes, buques, etc.**
- ✓ **Afecta valor y rentabilidad de centros de trasbordo en la región.**
- ✓ **Afecta la logística y cadenas de suministro.**
- ✓ **Al afectarse el valor de activos como el buque, afecta los fletes y *charter rates* que éstos pueden cobrar.**
- ✓ **Añade valor al conglomerado marítimo panameño y abre oportunidades de negocios en Panamá.**



El surgir de América Latina

The Economist

SEPTEMBER 11TH-17TH 2010 Economist.com

Obama's trouble with terrorism
France's incredible shrinking president
Siemens reborn
Damien Hirst's bubble bursts
Education, profit and pitfalls

Nobody's backyard
The rise of Latin America
A 14-PAGE SPECIAL REPORT

Map labels: ARGENTINA, CHILE, URUGUAY, PARAGUAY, BOLIVIA, BRAZIL, PERU, ECUADOR, COLOMBIA, PANAMA, COSTA RICA, VENEZUELA, NICARAGUA, EL SALVADOR, GUATEMALA, SURINAME, GUYANA, HONDURAS, DOMINICAN REP., BELIZE, HAITI, BAHAMAS, CUBA, MEXICO, UNITED STATES, CANADA.



Retail Sourcing Trends

2011 Top Sourcing Locations

- China
- Vietnam
- India
- Mexico
- Indonesia
- Bangladesh
- Thailand
- Sri Lanka
- Korea
- EU
- **Central America**



Latin America By The Numbers

- 59% of retailers said their supply chains include distribution to and from Latin America
- 25% currently have retail operations in Latin America
- 30% currently have distribution operations in Latin America
- **58% consider entering or expanding Latin American operations in the next five years**

Note: RILA Member Survey

RILA Members are Industry Leaders



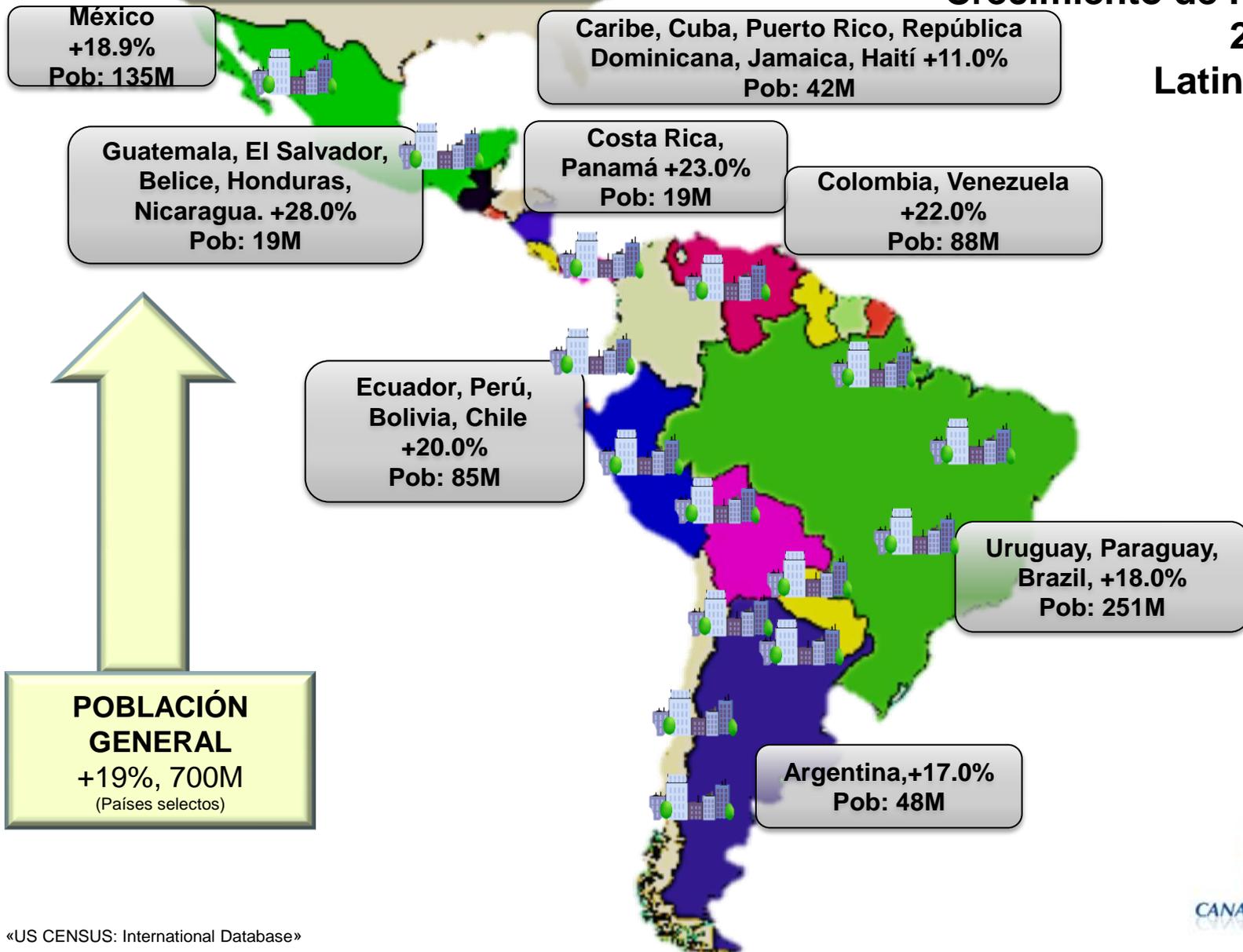
“It’s all about speed to market, so there’s a great focus on how we eliminate dwell time.”

-Respondent, RILA 2012 State of Retail Supply Chain Study



89% of RILA Logistics Executives said the canal expansion has value for their worldwide supply chain

Crecimiento de Población 2010-2030 Latinoamérica



Planificación Estratégica e Inteligencia Competitiva

Antes

Planificación en función del pasado



Ahora

Planificación en función de escenarios

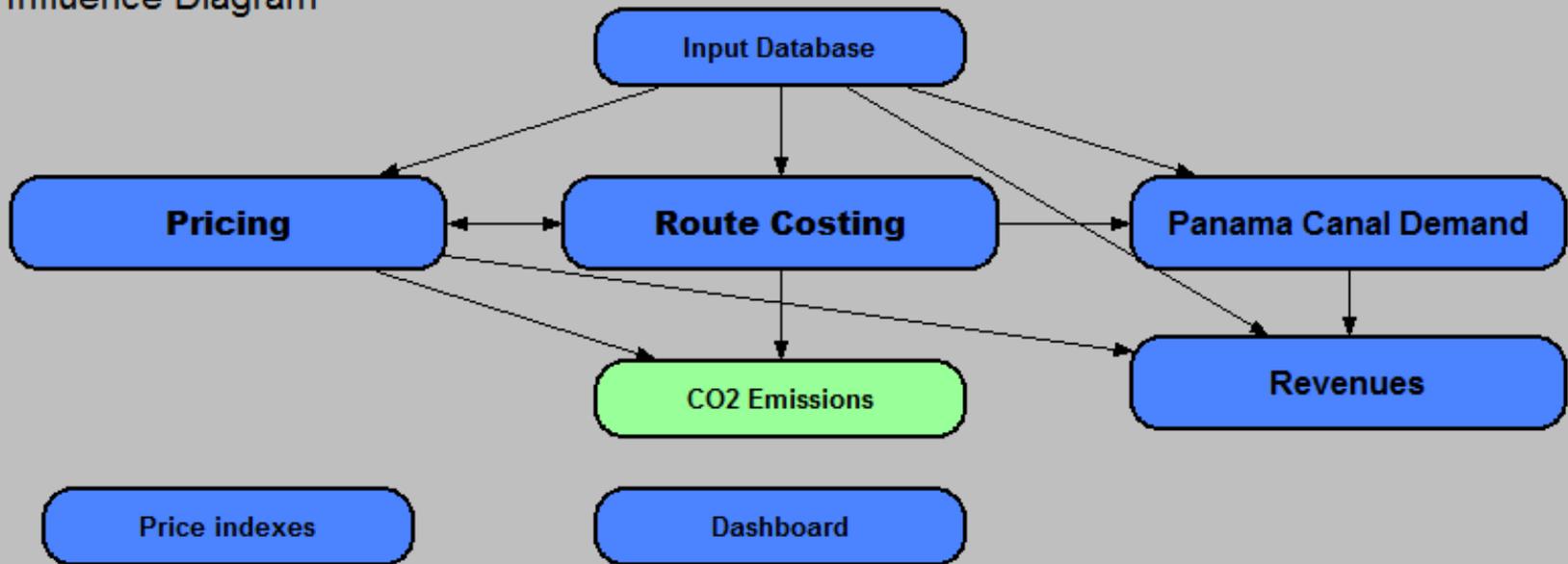


Modelo de Análisis de Competitividad

Panama Canal Route Competitiveness Analysis Model



Influence Diagram



Control Panel

Variable Inputs

Time Horizon 2039.12

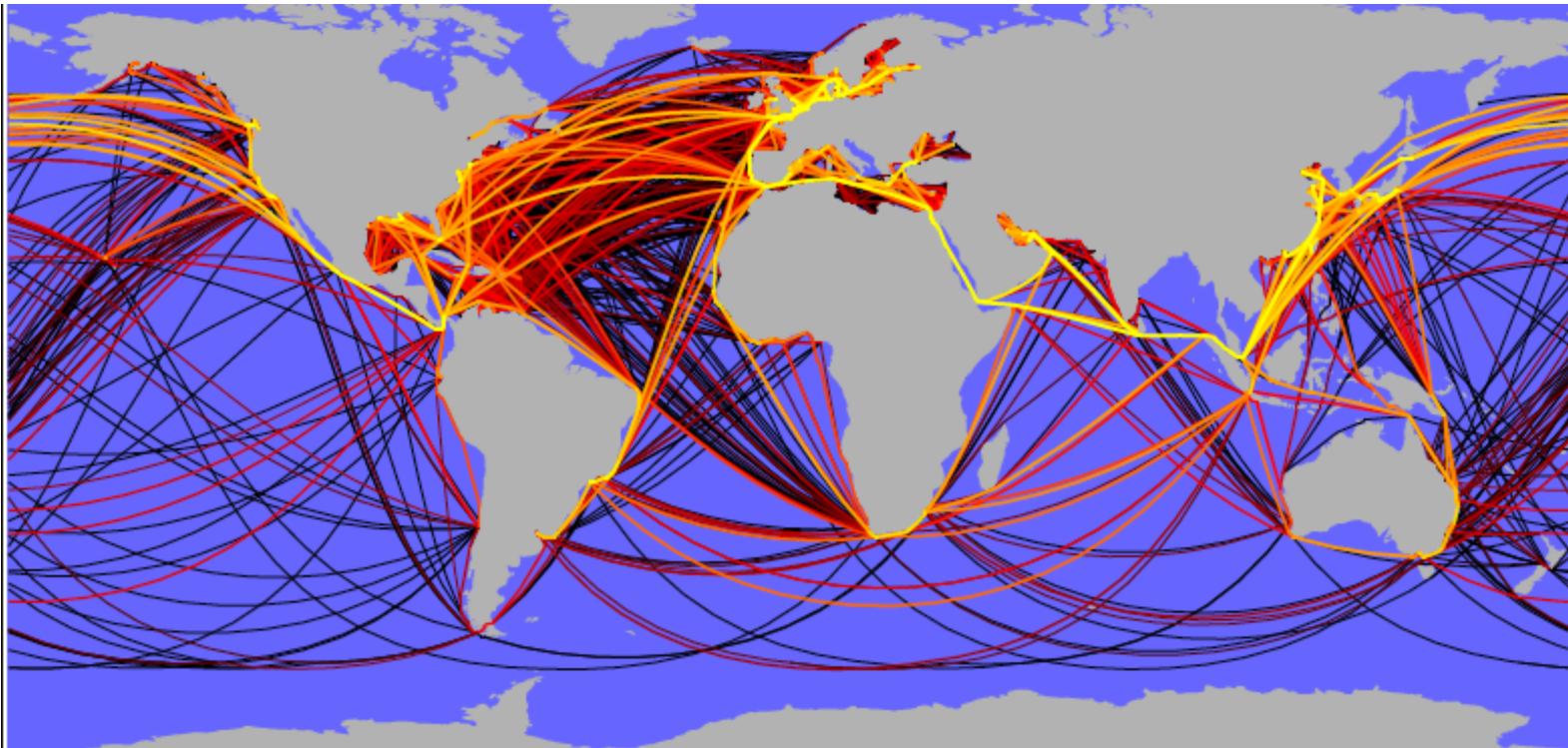
Time Selection For Route Costing 2019.10

Fuel Variation Scenario (%) [Edit Table](#)

Tolls Indexation (%) [Edit Table](#)

- **Route Costing Module Magnitude**

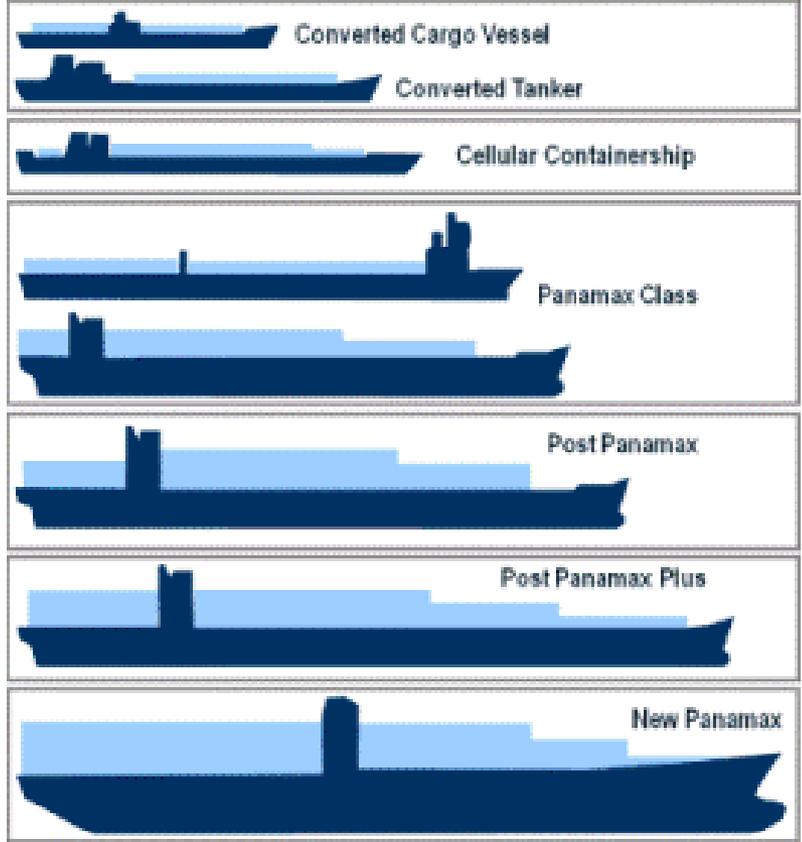
	Container	Car Carrier	Grains	Non-Grains	Tankers	Non-Tankers
Trade Routes	266	70	100	156	50	80
Inland Routes	231	62	10	---	---	---
Ports	102	38	14	77	12	29



Impulsores de Costos

- **Tamaños de buque: 63**
- Utilización de Capacidad
- Velocidad del buque
- Tipos de Combustible- por región
- Tarifas Portuarias y costos de manejo de carga

Tipo de Buque	Tamaños
Portacontenedores	16
Graneleros	11
Portavehículos	17
Tanqueros	6
Quimiqueros	4
LPG	5
LNG	2
Refrigerados	2
Total	63



Costos de Combustible por Región

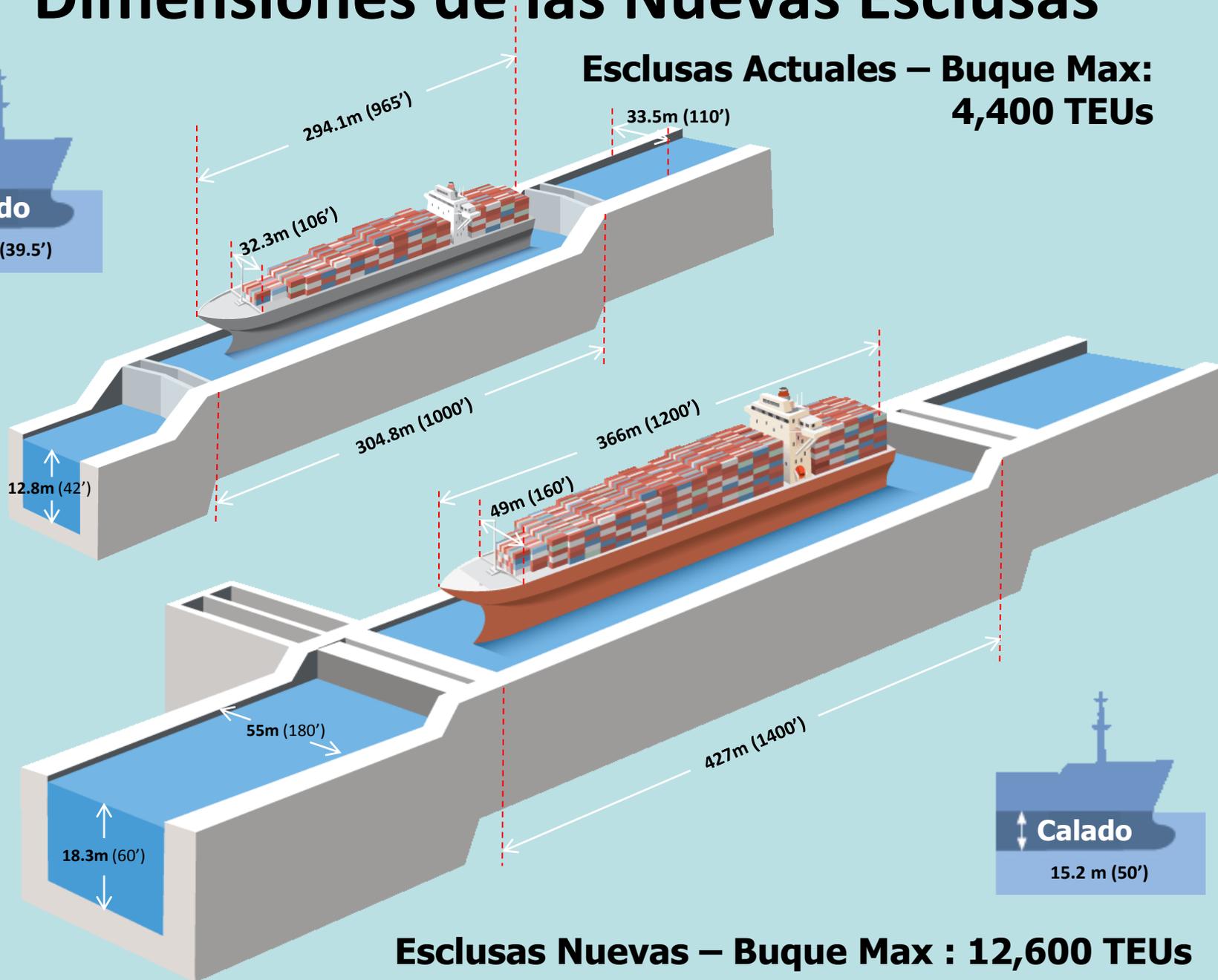
Región	HFO	IFO	MDO
N Europe - Rotterdam	\$623.80	\$668.40	\$932.60
Mediterranean - Genoa	\$642.70	\$668.40	\$989.00
Mid-East - Mina Al Ahmadi	\$680.80	\$708.10	\$1,050.00
Far East - Singapore	\$671.20	\$685.99	\$939.20
WCUSA - Los Angeles	\$675.00	\$733.50	\$981.60
Caribbean/Central America - Cristobal	\$672.30	\$711.90	\$1,073.20
US Gulf - Houston	\$628.10	\$658.10	\$973.30

Febrero 2012, Clarksons

Dimensiones de las Nuevas Esclusas



Esclusas Actuales – Buque Max: 4,400 TEUs



Esclusas Nuevas – Buque Max : 12,600 TEUs

■ CONTAINER – 13,000 TEU

● Main Dimension

- . LOA x B x D : 366.0 x 48.2 x 29.8 m
- . Draft at Td / Ts: 14.0 m / 15.5 m

● Ship's Capacity

- . Deadweight at Ts : 143,500 Ton
- . Container Capacity : 13,200 TEU

● Main Engine & Speed

- . Max. Power : 54,200 kW x 77 RPM
- . Service Speed : 23.5 kts

● Complement

- . Crew 30P + Suez 6P



● Navigation & Communication

- . 1-INS / 2-Radar Plant
- . 2-DGPS
- . 1-Auto Pilot / 2-Gyro compass

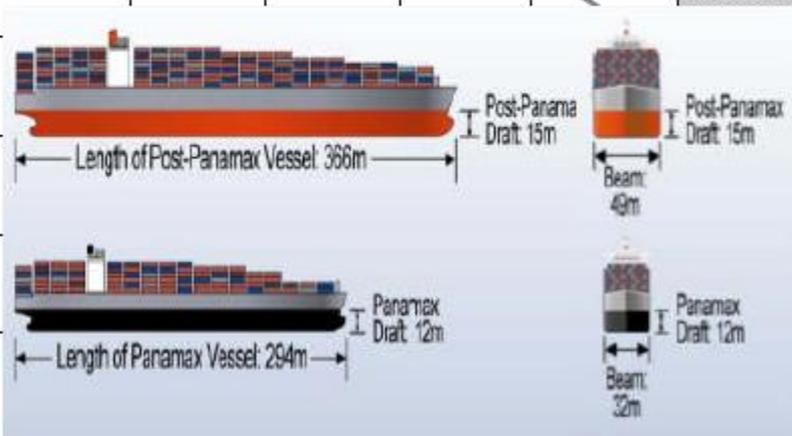


Container – Main Dimension Study

❖ Matrix of Ship's Length & Beam

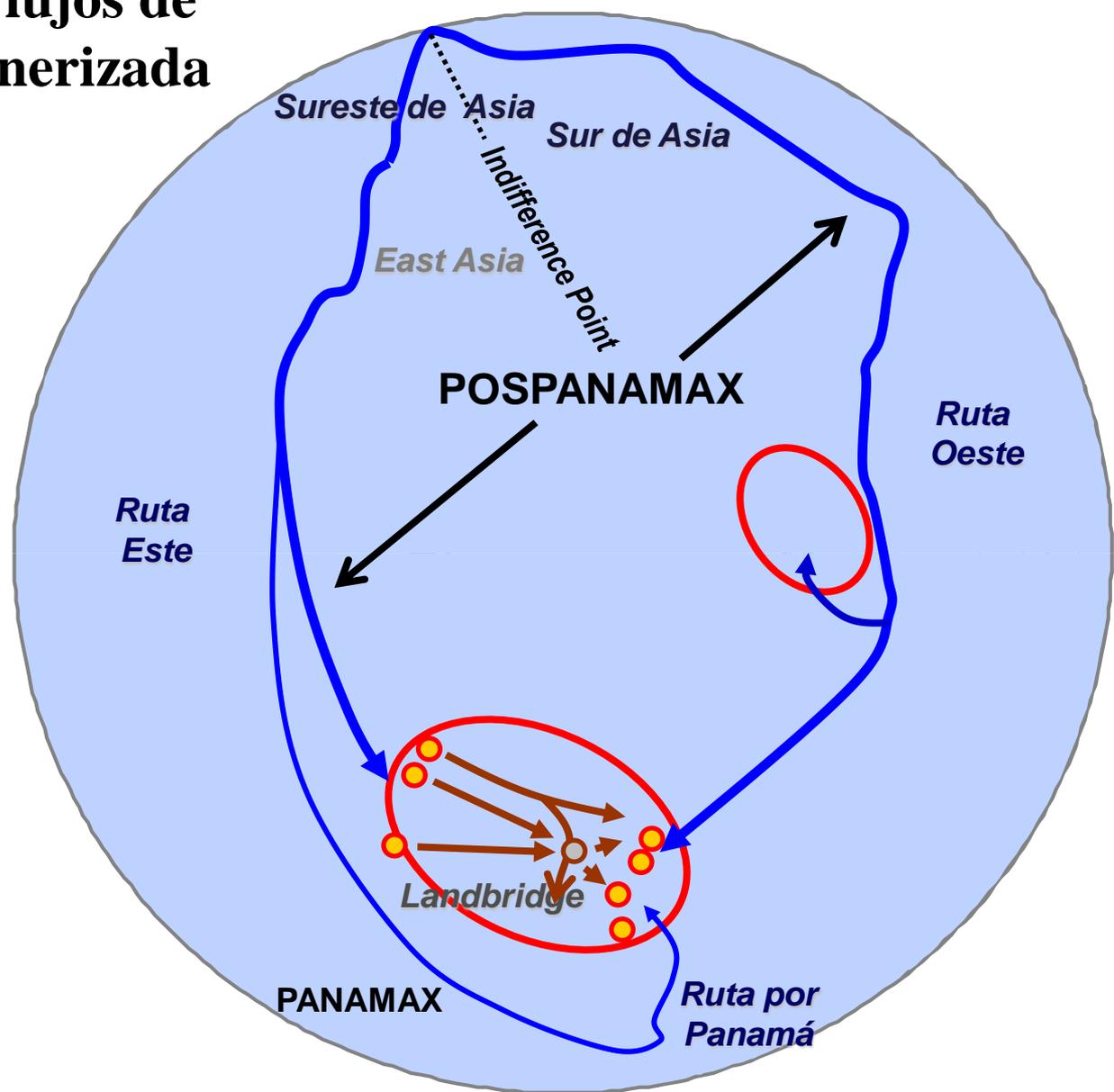
— Guideline to Expanded Panama Canal (Plan)

LOA \ Beam	277m	285m	300m	316m	334m	350m	366m	383m	399m	414m	430m
40 m	5,800 TEU	6,300 TEU	6,800 TEU								
42.8 m		6,900 TEU	7,400 TEU	8,000 TEU							
45.6 m			8,100 TEU	8,550 TEU	9,200 TEU						
48.2 m					11,400 TEU	12,200 TEU	13,000 TEU				
51.2 m						13,200 TEU	14,000 TEU	14,700 TEU			
54.0 m							14,400 TEU	15,200 TEU	16,000 TEU		
56.5 m									17,000 TEU	18,000 TEU	
58.0 m									18,000 TEU	19,000 TEU	20,000 TEU



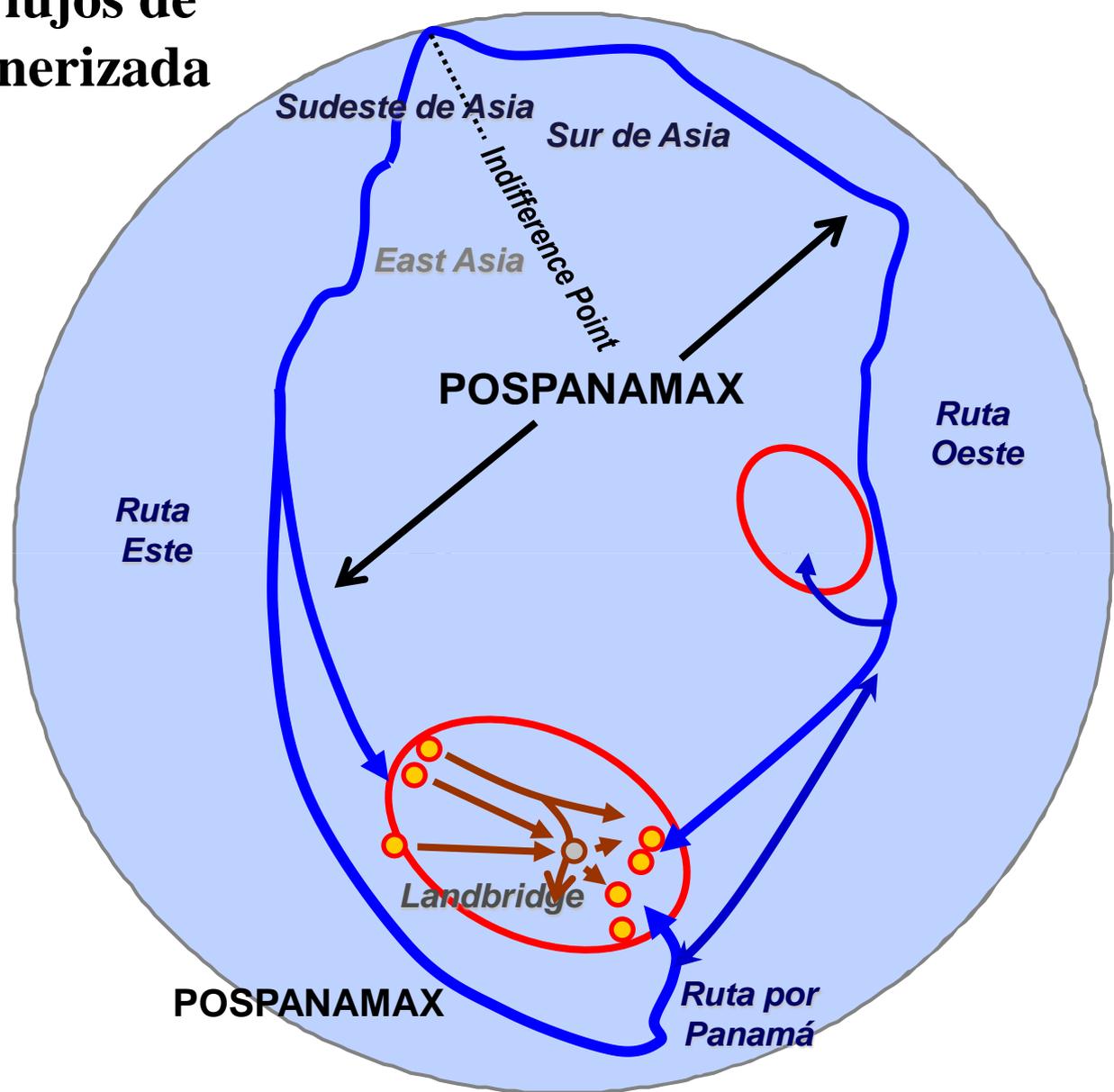


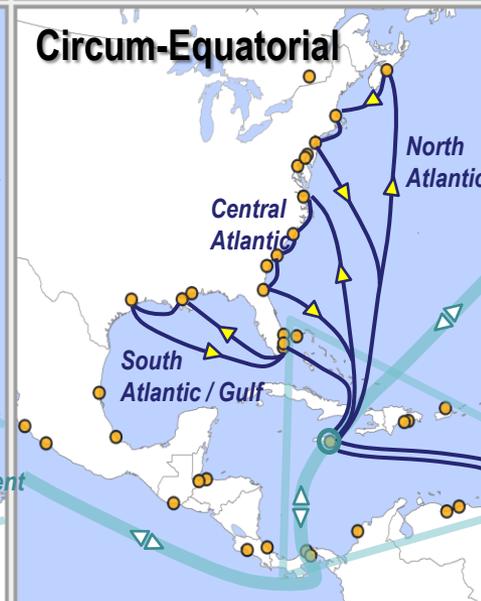
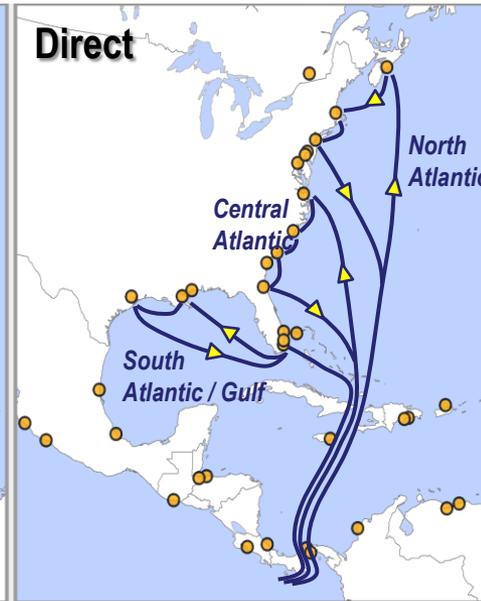
Principales Flujos de Carga Contenerizada





Principales Flujos de Carga Contenerizada



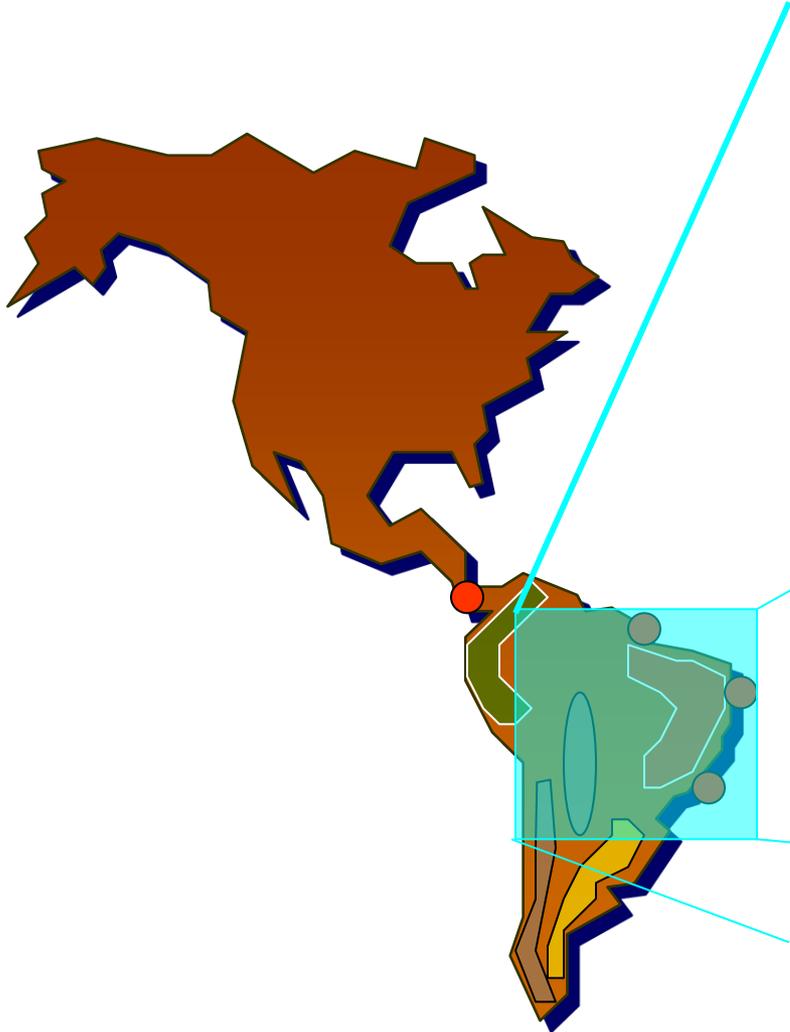




Economías de Red

LARGA DISTANCIA & ALTA DENSIDAD: VEHÍCULO GRANDE
CORTA DISTANCIA & BAJA DENSIDAD: VEHÍCULO PEQUEÑO



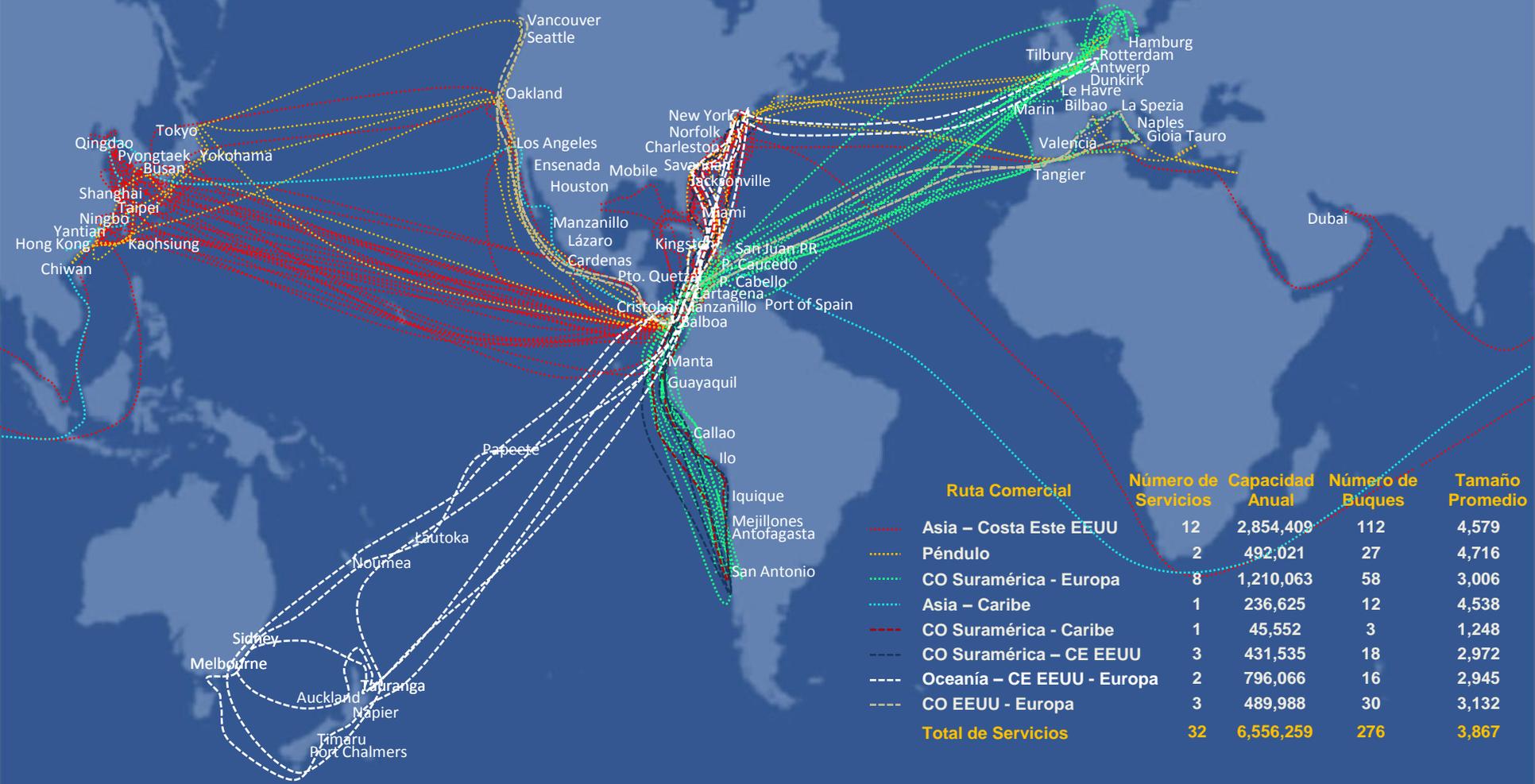




La carretera BR 163 conectará la capital del Estado de Mato Grosso (Cuaibá) con el puerto amazónico de Santarém. Según Seneri Kernbeis Paludo (seneri@famato.org.br), director ejecutivo de Sistema Famato se vaticina que la carretera esté concluida el próximo año. Con esta carretera se espera que se incrementen las exportaciones, en especial granos, a través de los puertos en el norte de Brasil (Río Amazonas), lo que ampliaría la posibilidad de flujos de granos desde este origen hacia el Oriente por el Canal de Panamá.

Las expectativas de mover soya desde el Mato Grosso a través del sistema fluvial hasta el puerto de Santana con destino a Asia, es bien ambicioso. Se estima que en la ruta originando en el Mato Grosso, desde Sorriso/Itaituba/Santana, usando 1,072 kilómetros de rodovía y 695 kilómetros de hidrovía, se ahorrarían 200.13 reales por tonelada métrica, lo que podría representar un aumento de las exportaciones de granos por Santana de 70%.

Servicios de Línea Por el Canal de Panamá



Desarrollo Portuario en Panamá

1996: 235K TEUs
2011: 6.5 M TEUs
2015: 8.4 M TEUs
2020: 12.4 M TEUs



Panama Ports Company – Cristobal



PSA



Colon Container Terminal



Manzanillo International Terminal (MIT)



Panama Ports Company - Balboa

Inventario de grúas de pórtico en Panamá



	Grúas Panamax	Grúas PPMAX*	Grúas SPPMAX**	Total
PPC-Balboa	8	10	4	22
PPC-CRI	6	4		10
CCT	5	5		10
MIT	2	6	6	14
PSA	3			3
	24	25	10	59

Fuente: Entrevista a puertos panameños, febrero 2012.
 * PPMAX=PosPanamax
 ** SPPMAX=SuperPosPanamax
 *** Grúa Pórtico ("Ship-shore gantry crane & Quay Crane")



Inventario de grúas de pórtico en Latinoamérica y el Caribe



Países con el mayor porcentaje de grúas:

1.	Panamá	21%
2.	Brasil	17%
3.	México	12%
4.	Chile	12%
5.	Jamaica	7%

Total de grúas en la región: 283

Año 2010. Datos de Comercio entre Países de Mesoamérica (TEUs)

Desde / Hacia:	México	Belice	Guatemala	Honduras	El Salvador	Nicaragua	Costa Rica	Panamá	Colombia	Rep. Dom.	Total
México		455	5457	971	1579	480	1378	956	40.650	11137	63.064
Belice	278		95	0	44	0	170	10	0	272	868
Guatemala	1.660	1.545		28.111	44.807	11.151	9.662	5.913	1.819	6.509	111.179
Honduras	372	563	6.711		10.448	4.396	2.417	676	611	1.089	27.281
El Salvador	316	2.192	23.122	20.965		10.935	4.064	4.895	216	4.692	71.396
Nicaragua	187	8	3.222	8.417	8.453		6.763	481	46	788	28.366
Costa Rica	228	128	8.165	5.504	6.590	21.564		14.070	1.637	5.414	63.299
Panamá	51	1.827	3.867	3.285	5.023	684	5.633		3.272	1.690	25.332
Colombia	7.716	19	6.586	1.742	2.022	313	7.129	12.405		8.886	46.818
Rep. Dom.	1.725	28	744	857	586	235	890	1.268	554		6.886
Total	12.532	6.767	57.968	69.853	79.551	49.757	38.106	40.674	48.804	40.478	444.489

Año 2030. Datos de Comercio entre Países de Mesoamérica (TEUs)

FROM / TO:	México	Belice	Guatemala	Honduras	El Salvador	Nicaragua	Costa Rica	Panamá	Colombia	Rep. Dom.	Total
México		1.206	14.781	2.617	4.254	1.265	3.679	2.423	115.004	25.319	170.547
Belice	472		168	0	75	0	268	18	0	210	1.211
Guatemala	2.559	4327		65.843	99.523	27.153	22.482	13.448	2.618	8.533	246.486
Honduras	662	1.382	15.424		24.989	9.590	5.513	1.749	829	1.327	61.462
El Salvador	566	5.702	51.172	48.238		26.802	9.689	11.667	346	4.956	159.139
Nicaragua	294	14	6.595	15.498	14.542		12.083	945	58	815	50.843
Costa Rica	395	268	19.251	12.806	14.909	52.148		37.414	2.410	7.970	147.571
Panamá	84	5.851	8.153	7.149	9.839	1.501	12.021		8.750	2.241	55.590
Colombia	28.138	79	25.362	5.741	7.654	1.049	27.732	49.570		27.029	172.352
Rep. Dom.	3.953	65	1.663	1.909	1.266	531	1.803	2.422	843		14.455
Total	37.123	18.893	142.568	159.801	177.051	120.039	95.269	119.656	130.858	78.399	1.079.657

Fuente: Informe Preliminar del Estudio de Factibilidad del Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica, INECON; Abril 2012.



Fuente: Informe Preliminar del Estudio de Factibilidad del Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica, INECON; Abril 2012.

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 de carbón con Asia/China.

Tráfico Potencial del Buques PosPanamax - Granos



95K DWT
Mini Capesize

Granos: Golfo EE.UU. – China

Panamá: 10,069 mn
Cabo de Buena Esperanza 15,353 mn

Ahorros 5,284 mn, a 14 nudos, 16 días
menos de navegación

Se derivarán ahorros significativos se de las economías de escala con el uso de buques más grandes

Comparación de costos de transporte desde el Cinturón de Granos (Grain Belt) a Asia y rutas alternas, en buques de 55,000 dwt y de 95,000 dwt

Buque: 55,000 dwt - 90% Utilización

\$US Dólar por ton

	Días	Combustible	Flete	Puerto	Canal	Costo de Manejo	Porción terrestre	Total
Cinturón de granos - Asia - Panama Canal	43	12.22	12.93	2.89	2.51	8.10	29.91	68.56
Cinturón de granos - Asia - Intermodal (PN)	31	6.43	8.15	2.68	0.00	24.59	50.11	91.95
Cinturón de granos - Asia - Canal de Suez	58	17.13	17.29	2.89	4.42	8.10	29.91	79.73
Cinturón de granos - Asia - C. B. E.	61	20.27	19.53	2.89	0.22	8.10	29.91	80.92
Cinturón de granos - Asia - C. H.	64	19.09	18.56	2.89	0.11	8.10	29.91	78.65

Buque: 95,000 dwt - 90% Utilización

\$US Dólar por ton

	Días	Combustible	Flete	Puerto	Canal	Costo de Manejo	Porción terrestre	Total
Cinturón de granos - Asia - Panama Canal	50	9.35	10.06	2.71	2.01	8.10	29.91	62.13
Cinturón de granos - Asia - Intermodal (PN)	38	4.95	6.90	2.67	0.00	24.59	50.11	89.23
Cinturón de granos - Asia - Canal de Suez	65	13.07	12.93	2.71	3.14	8.10	29.91	69.86
Cinturón de granos - Asia - C. B. E.	67	15.49	14.45	2.71	0.00	8.10	29.91	70.65
Cinturón de granos - Asia - C. H.	72	14.58	13.79	2.71	0.00	8.10	29.91	69.08

Tráfico Potencial del Buques PosPanamax - Carbón



180K DWT
Capesize

Carbón: Costa Este EE.UU. – China

Panamá: 10,389 mn

Cabo de Buena Esperanza: 14,688 mn

Ahorros 4,299 mn, a 14 nudos, 13 días menos de navegación

Tráfico Potencial del Buques PosPanamax - Carbón



180K DWT
Capesize

Carbón: Costa Este de Sudamérica -
China

Panamá: 8,975 mn

Cabo de Buena Esperanza: 13,972
mn

Ahorros 4,997 mn, 14 nudos, 15 días
menos de navegación.



© Captain.Morgan
MarineTraffic.com



CANAL DE PANAMÁ

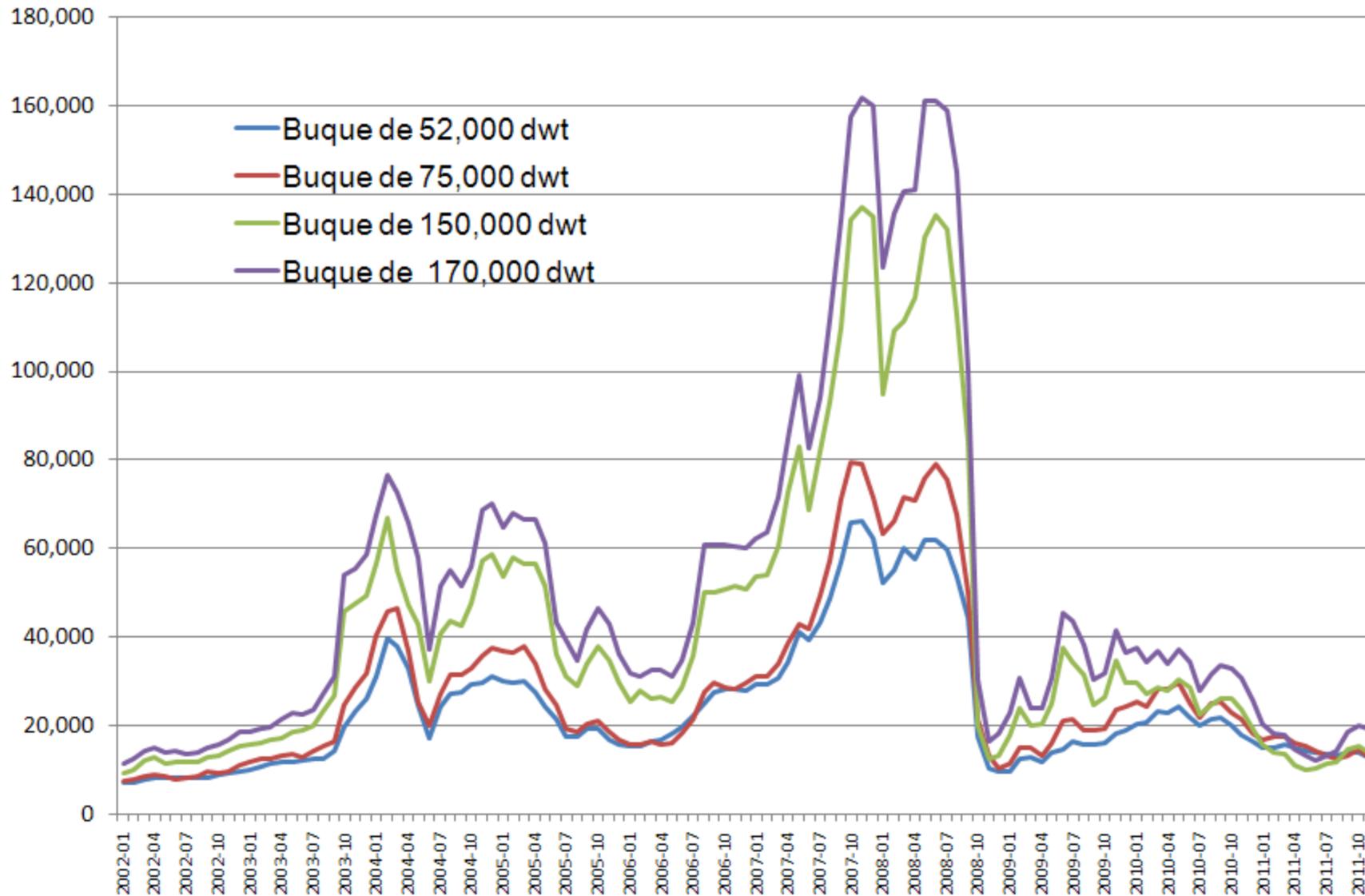
Proyecciones de Producción Exportable de Carbón de Colombia por Departamento

Millones de Toneladas Métricas

Departamento	2010	2015	2020	2025	2030
La Guajira	32.5	46.5	71.5	101.5	131.5
Cesar	36.0	62.0	75.5	86.5	88.5
Boyacá, Cundinamarca, Santander	2.1	3.9	23.9	36.0	40.5
Norte de Santander	0.0	0.0	0.0	20.0	20.0
Gran Total- Colombia	70.6	112.4	170.9	244.0	280.5

Contratos de Fletamentos de 1 año de Buques Graneleros por tamaño Datos mensuales para el período 2002-2011

\$ por Día



Ahorros sustanciales: más de \$500,000 por Viaje

Distancias entre puerto en Colombia y en China (millas náuticas)

Ahorros en millas y días por el Canal de Panamá en comparación a rutas alternas:

Origen	Destino	Ruta			Cabo de Buena Esperanza		Canal de Suez	
		Canal de Panamá	Cabo de Buena Esperanza	Canal de Suez	Millas	Días	Millas	Días
Santa Marta	Dalian	9,026	14,123	13,533	5,097	15	4,507	13
Santa Marta	Shanghai	8,970	13,743	13,151	4,773	14	4,181	12
Santa Marta	Guanzhou	9,678	13,044	12,457	3,366	10	2,779	8

Fuente: Distancias de Fairplay Vesson Distance Tables y velocidad de 14 nudos.

Escenario de Ahorros con un buque Capesize de 150,000 dwt en un Viaje de Santa Marta-Colombia con destino a Dalian-China

Variables	Fletamentos a la baja (2011)	Fletamentos promedio de 2002-2011	Fletamentos al alza (2008)
Contratos de fletamentos diarios	\$15,000	\$40,000	\$140,000
Costos diarios de combustible	\$37,000	\$37,000	\$37,000
Valor de días ahorrados	\$788,821	\$1,168,063	\$2,685,027



Fuente: Basado en contratos de fletamento de 1 año de un buque de 15,000 DWT, según datos de Clarkson Research Studies.

Tráfico Potencial de Buques Graneleros - Soja



55K DWT
Handymax



Soja: Costa Este de Sudamérica - China

Panamá: 11,597 mn

Cabo de Buena Esperanza: 13,109 mn

Ahorros 1,512 mn, a 14 nudos, 4.5 días menos de navegación

Tráfico Potencial de Buques Graneleros – Mineral de Hierro



55K DWT
Handymax

Mineral de hierro: Costa Este de Sudamérica - China

Panamá: 10,931 mn

Cabo de Buena Esperanza: 12,234 mn

Ahorros 1,303 mn, a 14 nudos, 4 días menos de navegación

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 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



Tráfico Potencial de Buques Metaneros (LNG)



PostPanamax

Capacidad de Carga:
145,000 m³

**LNG: Trinidad & Tobago – Quintero,
Chile**

Panamá: 3,782 mn

Estrecho de Magallanes: 6,750 mn

Ahorros 2968 mn, a 19.5 nudos, 6.3
días menos de navegación



Tráfico Potencial de Buques Metaneros (LNG)



PosPanamax

Capacidad de Carga:
137,100 m³

LNG: Perú – España

Panamá: 5,839 mn

Estrecho de Magallanes: 9,579 mn

Ahorros 3,740 mn, a 19.5 nudos,
8 días menos de navegación

Tráfico Potencial de Buques Metaneros (LNG)



Capacidad de Carga:
137,100 m³

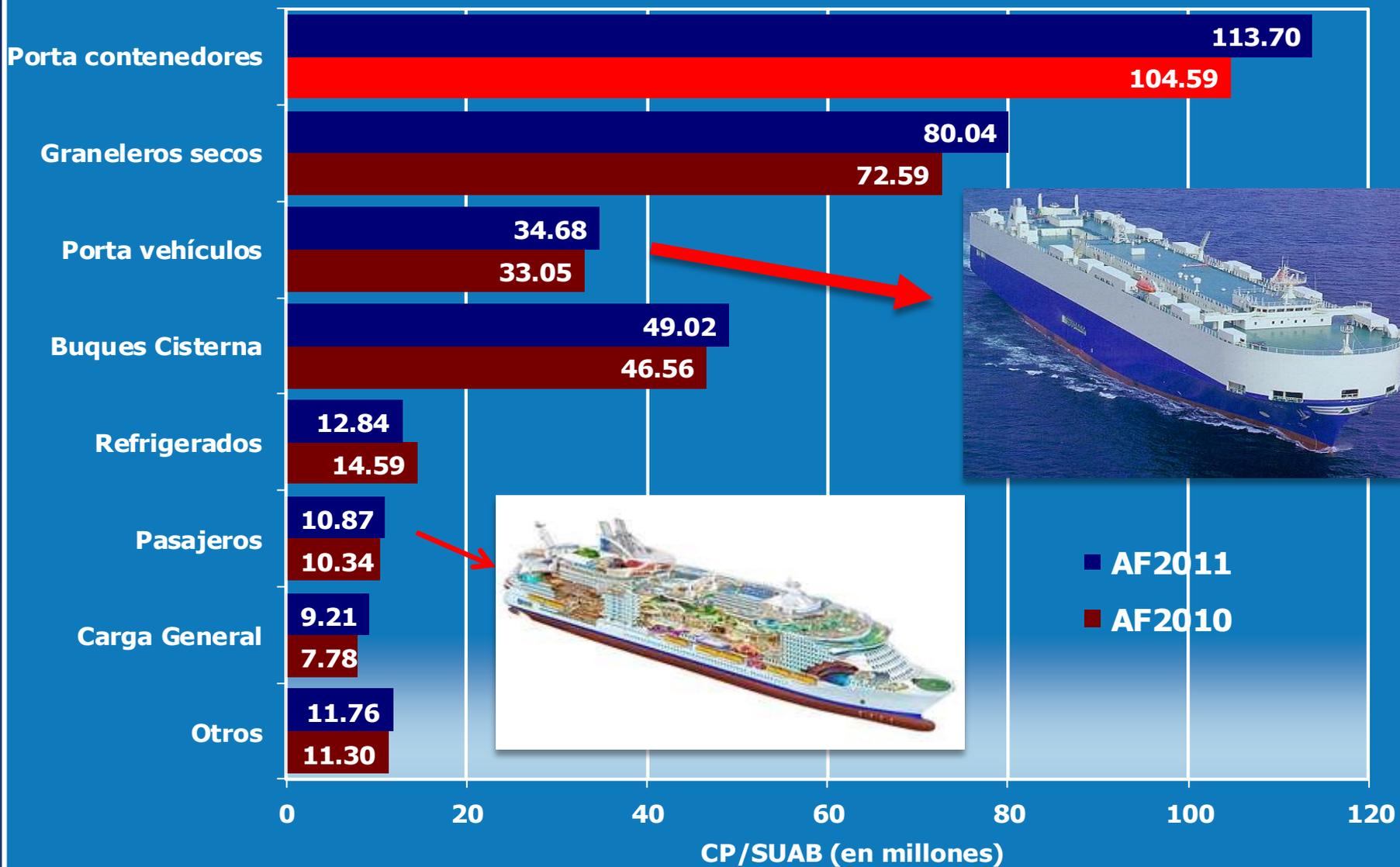
LNG: Golfo EE.UU. – Japón

Panamá: 9,214 mn

Suez: 14,570 mn

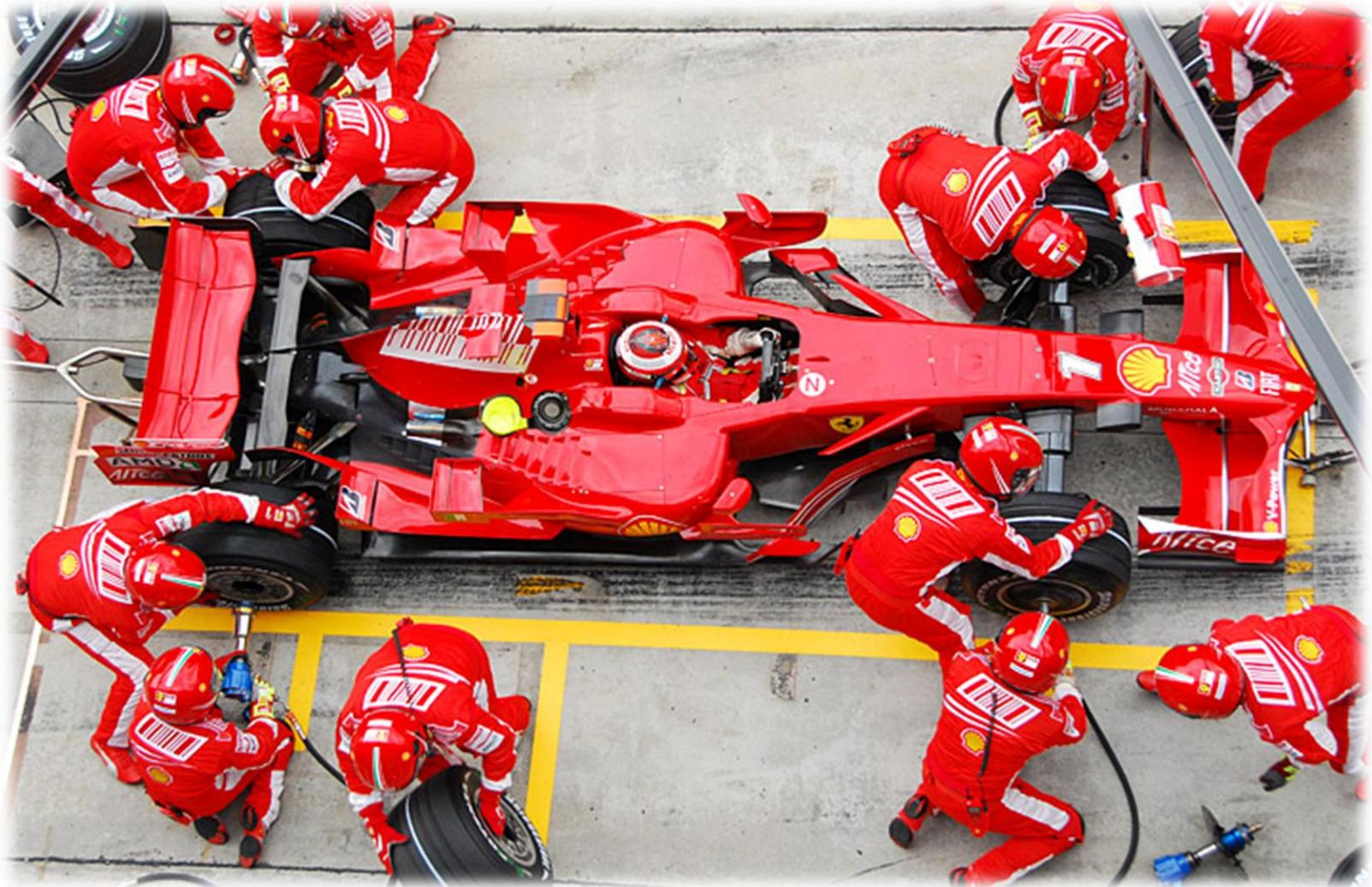
Ahorros 5,356 mn, a 19.5 nudos,
11.4 días menos navegación

Tonelaje CP/SUAB por segmento de mercado AF 2010 – AF 2011



Clave del Éxito

Trabajo en Equipo





**MUCHAS
GRACIAS
GUATEMALA!**

