



SEMINARIO INTERNACIONAL

CANAL DE PANAMÁ

II SESIÓN

El Tráfico Marítimo: Impacto de la ampliación del Canal de Panamá en el comercio internacional

JUAN RIVA FRANCOS

Presidente

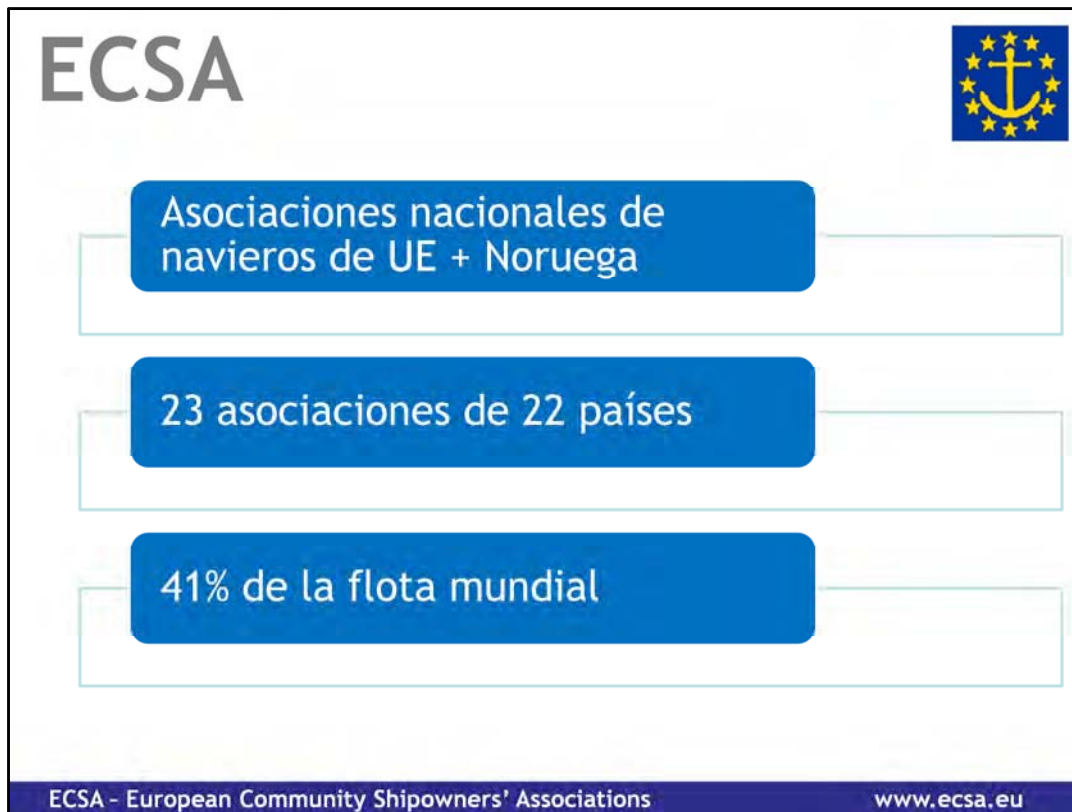
European Community Shipowners' Associations
(ECSA)

ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Buenas tardes, Sras. y Sres.:

Quiero dar las gracias a la Fundación Ramón Areces, como organizadores de esta jornada, por ofrecerme la posibilidad de participar en la misma, en representación de ECSA (*European Community Shipowners' Associations*)



ECSA es la organización que agrupa a las asociaciones nacionales de navieros de la UE más Noruega. La integran un total de 23 asociaciones nacionales de 22 países, cuyas flotas suponen el 41% del tonelaje de la flota mercante mundial.

ECSA actúa como interlocutor del sector naviero frente a las instituciones de la UE, organizaciones sindicales, medios de comunicación, etc.

Entre las materias que ha tratado en los últimos tiempos destacan algunas de gran trascendencia para el sector naviero europeo:

- El Libro Blanco sobre política europea de Transportes 2011
- La Revisión de las Directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo de 2004
- La Regulación en la UE y en la OMI del contenido de azufre en los combustibles marinos y de las emisiones de CO₂ procedentes de los buques
- La prevención de la piratería

Etc.



Cuestiones

- ¿Cuál será el impacto de la ampliación del canal en el **comercio internacional**?
- ¿Qué **demanda de tráfico en el canal se espera** en las próximas décadas?
- ¿Cómo son los buques tipo **Post Panamax que podrán transitar el canal**?
- ¿Cuál será el efecto de la ampliación en el **peaje**?

El programa de esta sesión nos formula a los integrantes de esta mesa redonda cuatro preguntas:

- ¿Cuál será el impacto de la ampliación del canal en el **comercio internacional**?
- ¿Qué **demanda de tráfico en el canal se espera** en las próximas décadas?
- ¿Cómo son los buques tipo **Post Panamax que podrán transitar el canal**?
- ¿Cuál será el efecto de la ampliación en el **peaje**?

Parece lógico analizar en primer lugar la incidencia de la ampliación sobre las **dimensiones máximas** y, por tanto, sobre la **capacidad de transporte** de los buques que podrán transitar por el mismo en el futuro y de ahí tratar de inferir cómo puede afectar la ampliación a la demanda de tráfico a través del canal y al comercio internacional.

Ahora bien, esta incidencia será en la práctica mayor o menor en función de la política de peajes que la Autoridad del Canal de Panamá decida aplicar en cada momento.

PRINCIPALES TRÁFICOS



Tabla 1: Principales tipos de buques para el Canal de Panamá (2010) - Fuente: ACP

Tipo Buque	Concepto	Total
Petroleros	Nº tránsitos	2.055
	TN (CP/SUAB, miles)	42.835
	Peajes (miles de \$)	157.825
	Carga (miles de tm largas) ^(**)	42.972
Graneleros	Nº tránsitos	3.034
	TN (CP/SUAB, miles)	72.033
	Peajes (miles de \$)	248.767
	Carga (miles de tm largas)	86.405
Portacontenedores celulares	Nº tránsitos	3.031
	TN (CP/SUAB, miles)	104.587
	Peajes (miles de \$)	763.988
	Carga (miles de tm largas)	50.309
Cargueros Frigoríficos	Nº tránsitos	1.718
	TN (CP/SUAB, miles)	14.587
	Peajes (miles de \$)	61.722
	Carga (miles de tm largas)	4.811
TOTAL ^(*)	Nº tránsitos	12.308
	TN (CP/SUAB (miles)	298.905
	Peajes (miles de \$)	1.475.490
	Carga (miles de tm largas)	204.688
% respecto del total	Nº tránsitos	79,9%
	TN (CP/SUAB (miles)	78,3%
	Peajes (miles de \$)	83,5%
	Carga (miles de tm largas)	90,1%

ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Según datos publicados por la Autoridad del Canal de Panamá, cuatro tipos de buques se repartieron, en 2010, la mayoría del tráfico de la flota mercante de transporte a través del canal : **portacontenedores, graneleros, petroleros y cargueros frigoríficos.**

Como muestra la Tabla que tienen en pantalla, estos cuatro segmentos de la flota realizaron en 2010 el 79,9% de los tránsitos, supusieron el 78,3% de las toneladas de los buques, aportaron el 83,5% de los peajes y transportaron el **90,1%** de las toneladas de carga que se movieron a través del canal.

Por ello, para analizar el impacto de la ampliación del canal en el comercio internacional, se han analizado estos cuatro tipos de buques, considerando que suponen una muestra más que significativa de la flota mercante mundial que atraviesa el canal.

PRINCIPALES TRÁFICOS



Tipo de mercancía	Tráficos	Miles de toneladas largas	% sobre el total
Graneles Sólidos	Asia - Costa este EEUU	35.924	41,6
	Costa este EEUU - Costa oeste Suramérica	10.301	11,9
	Costa este EEUU - Costa oeste Centroamérica	5.949	6,9
	Costa a costa Suramérica	4.705	5,4
	Costa oeste Suramérica – Europa	3.100	3,6
	Europa - costa oeste EEUU / Canadá	2.513	2,9
	Subtotal	62.492	72,0
Graneles Líquidos	Asia - Costa este EEUU	9.826	22,9
	Costa este EEUU - Costa oeste Suramérica	9.091	21,2
	Costa este EEUU - Costa oeste Centroamérica	3.864	9,0
	Europa - costa oeste EEUU / Canadá	2.166	5,0
	Costa oeste EEUU - Europa	2.142	5,0
	Costa a costa Suramérica	2.036	4,7
Antillas - Costa oeste Centroamérica	1.386	3,2	
	Subtotal	30.511	71,0
Contenedores	Asia - Costa este EEUU	22.434	44,6
	Costa oeste Suramérica - Europa	6.098	12,1
	Costa este EEUU - Costa oeste Suramérica	2.859	5,7
	Europa - costa oeste EEUU / Canadá	2.575	5,1
	Costa oeste EEUU - Europa	2.461	4,9
	Subtotal	36.427	72,0
Otros	Asia - Costa este EEUU	7.863	31,4
	Costa oeste Suramérica - Europa	4.918	19,7
	Europa - costa oeste EEUU / Canadá	2.094	8,4
	Costa este EEUU - Costa oeste Suramérica	1.740	7,0
	Costa oeste de Canadá - Europa	1.301	5,2
	Subtotal	17.916	72,0

ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

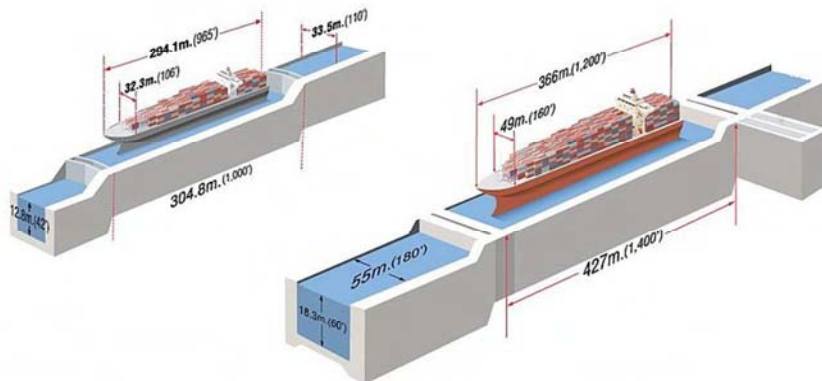
En la ponencia escrita y completa que entiendo se va a publicar, hemos identificado las rutas principales de cada uno de los tipos de buques citados y el resultado se resume en esta tabla. Estos tráficos más relevantes son los que se han analizado para determinar los posibles efectos de la ampliación. De las cifras se deduce que, **para todos los tipos de buques, el tráfico más relevante es el Asia – Coste Este de los Estados Unidos.**

DIMENSIONES ESCLUSAS



ESCLUSAS EXISTENTES

NUEVAS ESCLUSAS



Buques	Eslora max (m)	Manga max (m)	Calado max (m)
Panamax actual	294,13	32,31	12,04
Nuevo Panamax	366,00	49,00	15,20

ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Pasando al análisis de los diferentes tráficos, podemos ver en estas figuras las dimensiones de las esclusas actuales y de las nuevas, y en la tabla las dimensiones máximas de los buques panamax actuales y de los futuros panamaxes a partir de 2014.

En porcentaje, el aumento más significativo se produce en la manga, que pasa de 32,3 metros a, en principio, 49 m.

PORTACONTENEDORES



Tráfico principal: Asia – Costa Este EEUU



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Comenzando por los portacontenedores, en 2010, el 51,6% de los ingresos por peajes del canal procedieron de este segmento de la flota. Su crecimiento ha sido, además, muy rápido, ya que en 2003 los ingresos derivados de los mismos sólo supusieron el 33% de los peajes.

La ampliación del canal será **vital para este segmento de flota** puesto que según datos de BRS-Alphaliner, a 1 de enero de 2011, más del 40% de la capacidad de la flota mundial de portacontenedores, y **el 79% de su cartera de pedidos, estaba compuesta por buques que no caben a través del canal actual.**

La principal ruta comercial que atraviesa el canal es la que une **Asia con la costa este de los EEUU**, que vemos ilustrada en pantalla, y que representa el 44,1% del tonelaje movido en contenedores a través del canal.

Su más directo competidor es el sistema intermodal norteamericano: carretera y ferrocarril. En esta competencia, las ventajas del uso del canal son fundamentalmente de **ahorro de costes**, mientras que el sistema intermodal permite un ahorro teórico de 8 a 10 días, pero que en la práctica se reduce a 5 por la congestión de los tráficos. **Pasar de buques de 4.500 a los hasta 13.000 o más teu de capacidad que permitirá la ampliación supondrá una considerable reducción de los costes unitarios del transporte.**

PORTACONTENEDORES

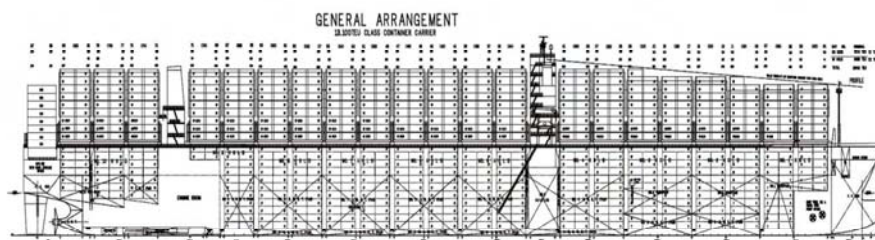


Buques	Eslora max (m)	Manga max (m)	Calado max (m)
Panamax actual	294,13	32,31	12,04
Nuevo Panamax	366,00	49,00	15,20

Serie buques Rickmers-Maersk

13.092 teu

L = 366 m **B = 48,2 m** **H = 29,85 m** **Tmax = 15,5 m**
140.580 tpm **68.840 kW** **24,6 nudos**



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Las dimensiones máximas actuales de los portacontenedores que pueden circular por el canal conducen a una capacidad de **unos 4.500 teu**, mientras que la nueva generación de portacontenedores panamax podría aumentar su capacidad **hasta unos 13.000 o incluso 14.000 teu**.

En efecto, gracias a la disposición general más moderna (en dos islas, con la maquinaria más a popa y el puente más a proa, como la que vemos esquemáticamente en pantalla) es posible maximizar el número de contenedores transportados, de tal modo que, **con las dimensiones máximas indicadas, es ya posible superar los 13.000 teu**.

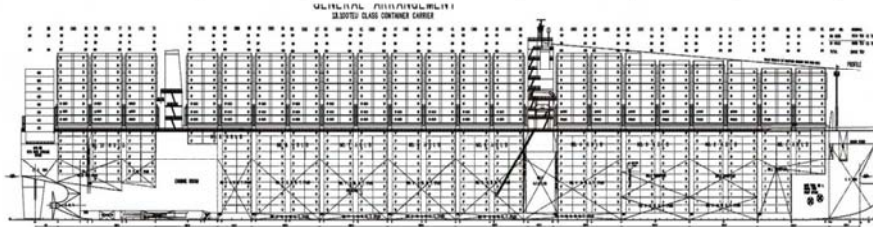
Como ejemplo, Maersk Line acaba de incorporar a su flota una serie de buques de **13.092 teu** de capacidad, construidos en Hyundai por el armador alemán Rickmers, quien los ha fletado a Maersk.

Tienen 366 m de eslora (precisamente la eslora máxima de los nuevos panamax); 48,2 m de manga y un calado máximo de 15,5 m.

PORTACONTENEDORES



Buques	Eslora max (m)	Manga max (m)	Calado max (m)
Panamax actual	294,13	32,31	12,04
Nuevo Panamax	366,00	49,00	15,20



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Estos buques, que aquí vemos también en fotografía, pueden transportar un total de 13.092 teu

Aunque el calado máximo alcanza los 15,5 m, la propia naviera Maersk ha anunciado que son muy flexibles y podrán cruzar con el calado máximo de 15,1 m por las nuevas esclusas de Panamá.

PORTACONTENEDORES



Buques	Eslora max (m)	Manga max (m)	Calado max (m)
Panamax actual	294,13	32,31	12,04
Nuevo Panamax	366,00	49,00	15,20

L = 366 m B = 51,0 m Tmax = 16,0 m
165.887 tpm 72.240 kW 25,0 nudos



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Aún así, las dimensiones máximas finales de los buques parecen estar todavía sometidas a debate puesto que, siendo la anchura de las nuevas esclusas de 55 m y la manga máxima anunciada de 49 m, resulta un margen de 6 m, lo que parece bastante conservador. Este margen en principio está destinado a la operación de los remolcadores, pero desde un comienzo ha existido la impresión de que podría ajustarse para permitir el paso de buques con una fila adicional de contenedores en el sentido de la manga.

De hecho, analizando las dimensiones de los portacontenedores que se han entregado en los últimos años y de los que se encuentran en cartera de pedidos con una **eslora de 366 m** (es decir, construidos pensando en las nuevas esclusas), hemos visto que un número muy elevado de ellos tienen una **manga de 51,0 o 51,2 m**.

Estos buques tienen calados máximos entre 15,5 y 16,0 m y una capacidad de **hasta 14.000 teu** (caso de varios buques de MSC, en particular del 'MSC Savona', que vemos en pantalla, lo que supone casi un 7% más de capacidad de carga que los citados buques de Maersk).

PORTACONTENEDORES



Otras restricciones: Calado aéreo
Puente de las Américas: 57,91 m
Puente de Bayonne (New Jersey): **46,0 m**

ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Por tanto, queda claro que los armadores de portacontenedores ven una gran oportunidad en la ampliación y están ya preparados para aprovechar, desde el primer minuto, las nuevas dimensiones máximas.

Ahora bien, quiero comentarles que, junto con las restricciones de las nuevas esclusas, hay que tener en cuenta que la **altura máxima del buque sobre el agua** (lo que se llama *air draft* o “calado aéreo”) está limitada en la zona del canal por el puente de las Américas en Balboa, que seguirá siendo de 57,91 m (190 pies).

Ésta no parece una limitación muy seria, pero los buques que pretendan servir la costa Este de los EEUU (y, en particular, la terminal de New Jersey) deberán pasar, como vemos en el mapa, bajo otros dos puentes, el de **Verrazano** y el de **Bayonne**, situado en la misma entrada a la terminal de contenedores de New Jersey.

El primero no supone ningún problema, pues tiene una luz de 69 m, pero el puente de Bayonne, que vemos en primer plano en la foto de la derecha, tiene una **altura libre de sólo 46 m**, lo que sí podría limitar el número máximo de contenedores a transportar en altura. Los proyectistas tendrán que tenerlo muy en cuenta. Sin ir más lejos, los buques de Rickmers-Maersk tienen un “calado aéreo” de 55 m, que le permitirá cruzar bajo el puente de las Américas, pero **no bajo el de Bayonne.**

PORTACONTENEDORES



Today 46,0 m

Future 65,0 m

Proyecto de elevación del Puente de Bayonne
1.000 millones de dólares
Fecha prevista: 2016

ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Afortunadamente, los norteamericanos están en todo y el pasado mes de marzo, la Autoridad Portuaria de New York/New Jersey anunció su decisión de poner en marcha un proyecto de 1.000 millones de dólares para elevar el tablero del puente de Bayonne de los 46 m actuales hasta 65 m, que en principio estará listo en 2016. Probablemente va a quedar un poco más feo, pero solucionará este problema.

Esto confirma el gran interés de las autoridades norteamericanas por aprovechar al máximo las nuevas dimensiones del canal.

GRANELEROS



Buques	Eslora max (m)	Manga max (m)	Calado max (m)
Panamax actual	294,13	32,31	12,04
Nuevo Panamax	366,00	49,00	15,20

Maritime Century (2010): 95.790 tpm

L = 235 m B = 38 m



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Pasando a los graneleros, el 42% de las toneladas de carga que atravesaron el canal en 2010, fueron graneles sólidos, que aportaron el 16,9% de los peajes, sólo superados por los portacontenedores. El tráfico principal son **exportaciones de grano desde el Golfo de los EEUU hacia Asia.**

Los mayores graneleros con la manga panamax actual (32,2 m) alcanzan en estos momentos las **83.400 tpm** (aunque hay alguno incluso mayor), un tamaño muy adecuado para el transporte de grano, pero excesivamente pequeño para mineral de hierro o carbón.

Existe ya una nueva generación de graneleros, en el rango entre 90.000 y 98.000 tpm, que hasta muy recientemente era muy poco utilizado, pero del que se están construyendo bastantes unidades en estos últimos tiempos. De hecho, la flota actual de graneleros sólo cuenta en ese rango con **134 unidades**, de las cuales más de la mitad se han entregado en 2010 o en los primeros meses de 2011, y **en cartera de pedidos hay otros 115 buques** para su entrega entre 2011 y 2012. Se trata de graneleros con esloras entre 229 y 250 m y manga casi siempre de 38 m.

GRANELEROS



Buques	Eslora max (m)	Manga max (m)	Calado max (m)
Panamax actual	294,13	32,31	12,04
Nuevo Panamax	366,00	49,00	15,20

UBC Ottawa (2011): 118.626 tpm

L = 260 m B = 43 m



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Más recientemente, se están construyendo graneleros entre 110.000 y 120.000 tpm que podrán también cruzar holgadamente el canal a plena carga. Existen actualmente sólo **30 buques** de estas características, todos entregados muy recientemente. Además hay en **cartera de pedidos 60 buques adicionales** en ese rango de tpm. La mayoría tienen 43 m de manga. Un ejemplo de estos buques es el '**UBC Ottawa**', que vemos en la foto, entregado en junio de este mismo año, que tiene 260 m de eslora y 43 de manga.

Por tanto, también los armadores de graneleros están ya adaptando sus flotas en previsión de la ampliación. Pero es evidente que, a diferencia de los portacontenedores, **estos nuevos buques no apuran al máximo, ni mucho menos, las posibilidades de las nuevas esclusas panamax**, ni por eslora ni por manga. De hecho, en la lista de los graneleros entregados en los últimos 2 años y en los que están en cartera, hay un enorme "hueco" entre las 120.000 y las 160.000 tpm. Ningún armador parece interesado hasta ahora a construir buques en ese rango.

Si se optase por aprovechar al máximo la nueva manga de 49 m y el calado de 15,1 y suponiendo una proporción Eslora/Manga igual a 6,5, que es razonablemente alta para buques de este tipo, resultaría una eslora de casi 320 m y un peso muerto de unas **210.000 tpm**.

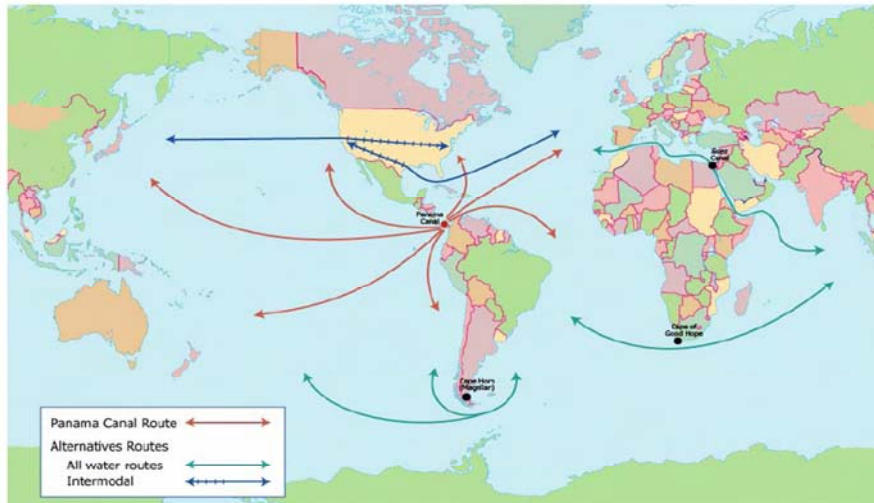
GRANELEROS



¿Nuevos tráficos?

Mineral Hierro: Brasil - China

Carbón: Colombia - China



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

¿Cuáles podrían ser las nuevas rutas para estos nuevos y mayores graneleros panamax que ya se están construyendo?

¿Piensan los armadores en nuevos tráficos a través del canal, o simplemente en aumentar algo el porte de los buques en los tráficos actuales para conseguir economías de escala?

GRANELEROS



Mineral de hierro: Itaqui (Norte de Brasil) – Asia

A. Granelero Post Panamax por el Canal

B. Capesize vía Buena Esperanza

Velocidad: 13 nudos en ambos casos



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Una posibilidad a considerar sería el aumento de las exportaciones de mineral de hierro desde Brasil hacia China a través del canal, sobre todo si tenemos en cuenta que la calidad del mineral de hierro de la brasileña Vale dos Rios (Vale) se asegura que es algo mejor que la del australiano.

Hemos analizado, en particular, el tráfico entre la terminal del puerto brasileño de Itaqui, cuya situación, muy al norte de Brasil, es la más favorable para la opción del canal. Además, el tráfico desde Itaqui ha aumentando mucho en los últimos años, situándose ya a la cabeza de los puertos exportadores de mineral de hierro.

GRANELEROS



Mineral de hierro: Itaqui (Norte de Brasil) – Asia

A. Granelero Post Panamax por el Canal

B. Capesize vía Buena Esperanza

Velocidad: 13 nudos en ambos casos



- Ruta por el Canal: 3 días menos (hay que restar espera y tránsito)
- Ahorro Canal: -1,7 \$/tm (aprox) menos coste peajes canal menos 50.000 \$/día tránsito
- Las cuentas no salen y difícilmente saldrán. Además, el Capesize puede salir de Tubarao, más al sur, con ventaja incluso en tiempo

El viaje entre Itaqui y Qingdao en China es unas 850 millas más corto (alrededor de 3 días menos de navegación) a través de Panamá frente a la ruta por el Cabo de Buena Esperanza. Pero, aún sin tener en cuenta el coste de los peajes y el tiempo de tránsito por el canal, la opción del Capesize conduce a un ahorro de 1,7 \$/tm.

No resulta, por tanto, probable que la ampliación vaya a dar lugar a serios cambios en las rutas en estos tráficos.

De hecho, Vale ha apostado claramente por los graneleros 'Chinamax', de 400.000 tpm, de los que ya ha recibido la primera unidad, el 'Vale Brasil', en marzo de este mismo año, y existen otras 28 con entrega prevista entre 2011 y 2012. Los buques que puedan pasar por el canal no podrán competir en costes con estos nuevos gigantes.

Vale cuenta actualmente con una flota en propiedad de 6 graneleros, todos ellos incorporados a su flota en 2011, y ninguno podrá transitar a plena carga por el Canal de Panamá ampliado, lo que parece confirmar la anterior conclusión.

GRANELEROS



Carbón: Norte de Suramérica (Atlántico) – Asia

A. Granelero Post Panamax por el Canal

B. Capesize vía C. Buena Esperanza

Velocidad: 13 nudos en ambos casos



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Tampoco parece haber mucho optimismo sobre una posible reorientación de las rutas por las que se mueve el carbón, por ejemplo en el tráfico entre Colombia y China.

Esta carga también se transporta actualmente en graneleros Capesize de unas 180.000 tpm.

Todas las consideraciones hechas para el mineral de hierro son válidas en este caso.

GRANELEROS



Carbón: Norte de Suramérica (Atlántico) – Asia

A. Granelero Post Panamax por el Canal

B. Capesize vía C. Buena Esperanza

Velocidad: 13 nudos en ambos casos



- Ruta Canal: 16 días menos (hay que restar espera y tránsito)
- Ahorro Canal: 4,5 \$/tm (aprox) menos coste peajes canal menos 50.000 \$/día tránsito
- Muy ajustado: cualquier variación de fletes, velocidad operativa, política tarifaria, retrasos en el canal, etc. podría inclinar la balanza.

ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

En este caso la ruta por el canal puede suponer un ahorro de entre 12 y 14 días (dependiendo del tiempo de espera y de tránsito en el canal), lo que conduce a un ahorro de 4,5 \$/ton.

Pero una vez descontado el coste de los peajes, la diferencia sería mínima. La opción del armador se verá por tanto muy condicionada por las variaciones de los fletes, la política tarifaria del canal, los posibles retrasos en el tránsito...

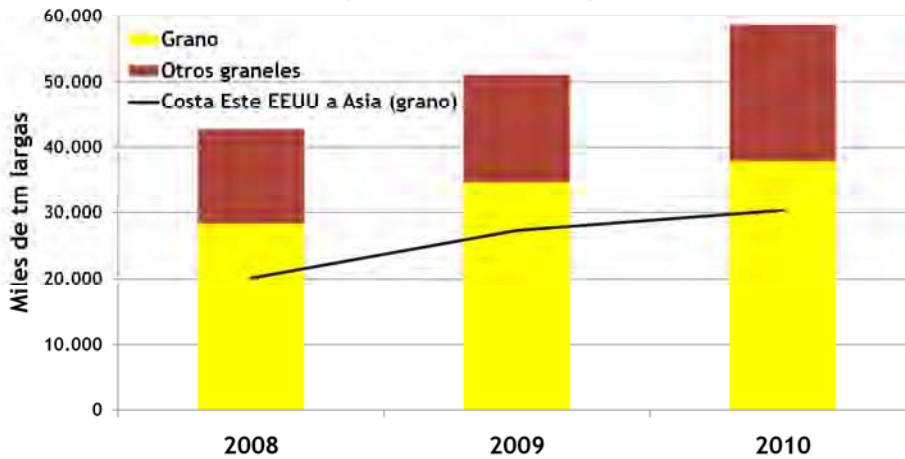
Por todo ello, muchos analistas coinciden en afirmar que no se esperan variaciones sustanciales tampoco en este tráfico.

GRANELEROS



Grano

Tráfico de graneles sólidos a través del Canal de Panamá
(Atlántico - Pacífico)



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Por tanto, las cargas que se pretende transportar en la nueva generación de panamaxs en cartera son probablemente las mismas y en los mismos tráficos que hasta ahora, es decir, **principalmente las exportaciones de grano de EEUU.**

En 2011, China desbancará a Canadá como principal destino de grano de EEUU. El grano supuso, en 2010, el 65% de los graneles sólidos que transitaban el canal de Panamá hacia el oeste. El 80% del mismo se movió entre el Golfo de los EEUU y Asia. Se trata de un tráfico en fuerte crecimiento, ya que entre 2008 y 2010 aumentó un 50,5%, aunque por otro lado con muchas incertidumbres. Mucho dependerá del consumo de China y de su propia producción.

Sin duda, la ampliación del canal supondrá una gran ventaja para este tráfico. El viaje por el Cabo de Buena Esperanza es 5.000 millas más largo, lo que, a 13 nudos, equivale a 16 días más. Es por tanto muy probable que si la demanda de China sigue fuerte, muchos de estos nuevos panamaxs de 90.000 y hasta 120.000 tpm se utilicen en esta ruta.

Esto justificaría también que el crecimiento de los graneleros en ese rango esté siendo limitado, ya que actualmente no son habituales partidas de grano por encima de las 100.000 toneladas.

PETROLEROS



Venezuela - Asia

A. Aframax 100.000 t por el Canal

B. VLCC 300.000 t vía Buena Esperanza

Velocidad: 13 nudos en ambos casos



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Pasando a los petroleros, las actuales dimensiones del Canal permiten transitar por el mismo a buques de hasta unas 80.000 tpm, que suponen el 25% de la flota mundial de petroleros de crudo en número de buques. La ampliación permitirá navegar por sus aguas a los Aframax (un 33% más en número de buques) y a algunos Suezmaxes pequeños, que suponen un 16% adicional de la flota mundial actual, siendo la principal restricción para éstos de nuevo el calado.

Aunque estos datos parecen prometedores, existen algunos obstáculos que hacen improbable el desarrollo de nuevas rutas tras la ampliación, fundamentalmente, las características del crudo y las restricciones de dimensiones existentes en los puertos de origen y destino.

No hay tiempo para entrar en estos detalles en la exposición , pero se incluyen en la ponencia.

PETROLEROS



Venezuela – Asia: Anexo

Estimación del coste de transporte por tm de crudo transportado en la ruta Venezuela – China (v=13 nudos)

No se ha tenido en cuenta el coste del peaje del Canal de Panamá (en el caso del Aframax), ya que el objetivo del ejercicio es determinar el máximo coste del peaje para que la alternativa del Canal sea económicamente viable.

Buque	Ruta	Distancia (millas)	Días	T/C ⁽¹⁾ (\$/día)	Consumo combustible (tm/día)	Capacidad carga (tm)	Coste transporte (\$/tm) ⁽²⁾	Coste financiero (\$/tm) ⁽³⁾	Coste total (\$/tm)
Aframax	Panamá	9.286	29,8	15.000	37	100.000	11,5	1,7	13,2
VLCC	Buena Esperanza	13.609	43,6	24.000	55	300.000	8,6	2,5	11,1

⁽¹⁾ Fuente: Fearnleys (última semana de junio).

⁽²⁾ basado en un precio del fuel de 641 \$/tm a finales de junio. Fuente: BIMCO (Baltic and International Maritime Council).

⁽³⁾ suponiendo un tipo de interés del 3% TAE y precio del barril de crudo en 110 \$/barril.

Sensibilidad a la velocidad

nudos	\$/tm Aframax	\$/tm VLCC	diff (%)
10	12,2	10,8	12,8%
11	12,3	10,7	14,7%
12	12,6	10,8	16,5%
13	13,2	11,1	19,0%
14	13,7	11,4	20,4%
15	14,5	11,9	22,2%
16	15,7	12,7	24,1%

Sensibilidad a la evolución del coste de combustible

coste fuel (\$/tm)	\$/tm Aframax	\$/tm VLCC	diff (%)
400	9,9	8,2	20,7%
500	11,3	9,4	20,0%
600	12,7	10,6	19,5%
700	14,0	11,8	19,1%
800	15,4	13,0	18,7%
900	16,8	14,2	18,4%
1.000	18,1	15,3	18,2%

Sensibilidad a la evolución de los fletes^(*)

T/C (\$/día)		\$/tm Aframax	\$/tm VLCC	diff (%)
Aframax	VLCC			
10.000	15.000	11,7	9,8	20,0%
15.000	24.000	13,2	11,1	19,3%
20.000	40.000	14,7	13,4	9,7%
25.000	55.000	16,2	15,6	4,0%
30.000	65.000	17,7	17,0	3,8%
35.000	80.000	19,2	19,2	-0,2%

^(*) Ver en la página siguiente gráfico sobre evolución de los fletes de petroleros Aframax y VLCCs.

Datos de cálculo

	Duración del viaje y consumo en función de la velocidad			
	Días navegación		Consumo (tm/día)	
	Aframax	VLCC	Aframax	VLCC
V = 10	38,7	56,7	17	25
V = 11	35,2	51,6	22	33
V = 12	32,2	47,3	29	43
V = 13	29,8	43,6	37	55
V = 14	27,6	40,5	45	68
V = 15	25,8	37,8	55	83
V = 16	24,2	35,4	69	103,5

ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

También quiero hacer referencia brevemente a las tablas que están proyectadas en este momento, que figuran como anexo en el trabajo presentado y que hemos querido aportarles como un ejemplo concreto de los tipos de cálculo que hemos realizado.

En ellas, se resumen los resultados de un análisis de estimación del coste por tm transportada en el tráfico de crudo entre Venezuela y Asia.

En la situación del mercado de fletes existente a finales de junio, se deduce que el coste por tonelada de crudo transportada en la opción a través del Canal de Panamá es un 35% mayor que si se utiliza un buque VLCC, aunque las millas recorridas aumenten también considerablemente.

Y eso sin tener en cuenta el coste del peaje por el Canal, que obviamente habría que sumar si fuera esta la opción utilizada.

PETROLEROS



Tabla 4: Estimación del coste de transporte por barril de crudo transportado en la ruta Venezuela – China (v=13 nudos)

Buque	Ruta	Distancia (millas)	Días	T/C (\$/día)	Consumo combustible (tm/día)	Capacidad carga (tm)	Coste total \$/tm
Aframax	Panamá	9.286	29,8	15.000	37	100.000	13,2
VLCC	Buena Esperanza	13.609	43,6	24.000	55	300.000	11,1



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

La Tabla 4 de la ponencia recoge los resultados de este análisis.

De ello se puede concluir que, aunque es posible que surja alguna nueva ruta, por ejemplo, entre las costas occidentales de África y de EEUU, no parece probable que la ampliación del Canal vaya a tener un impacto reseñable en los tráficos de crudo de petróleo.

En consecuencia, tampoco parece previsible, al menos en estos momentos, que las dimensiones de las nuevas esclusas den origen a nuevos prototipos de petroleros proyectados exprofeso para las mismas.

GRANELEROS



Ruta alternativa por el Canal de Suez con Suezmaxes

**Riesgo de piratería en zona de
Somalia – Golfo de Adén**



ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Un elemento que podría dar una cierta ventaja al tránsito por Panamá, frente a otras alternativas, por ejemplo, el Atlántico y Suez en buques Suezmax, es la existencia, en las costas de Somalia y del Golfo de Adén de un riesgo nada despreciable de ataques piratas, con todo lo que conlleva de complicaciones de seguro, en muchos casos la contratación de guardas privados armados, etc.

Aprovecho para indicarles que para los armadores europeos, para ECSA, la piratería es un problema de máxima prioridad que constituye no sólo un atentado contra el comercio mundial, sino también un drama humano para los marinos que son víctimas de los ataques y secuestros.

Por ello pedimos, por una parte, el mantenimiento y refuerzo de los efectivos militares que protegen la zona y, por otra, una actuación urgente y enérgica en los foros internacionales, la OMI y la ONU, para coordinar una respuesta global a esta lacra.

CONCLUSIONES



- **Tráficos con origen y/o destino en EEUU:** seguirán constituyendo una parte fundamental en la operación del canal.
- **Contenedores:** han sido los de mayor crecimiento y los que van a aprovechar en mayor medida, y desde el primer momento, la ampliación.
- **Graneles sólidos y líquidos:** consolidación de los tráficoes actuales, pero no parece que la ampliación vaya a propiciar un gran crecimiento de los mismos ni la captación de nuevos tráficoes.

A modo de **Conclusiones**, la primera es que los tráficoes con origen y/o destino en los EEUU seguirán constituyendo una parte fundamental en la operación del canal.

Los **tráficoes de contenedores**, además de ser los que han experimentado un mayor crecimiento en los últimos años, son también los que, previsiblemente, van a aprovechar en mayor medida, y desde el primer momento, el aumento de las dimensiones de las esclusas. Eso va a permitir sin duda al transporte Asia-Costa Este de EEUU por el canal ganar competitividad de forma significativa frente al sistema intermodal carretera-ferrocarril de los EEUU. En este contexto, las estimaciones de la ACP, que se basan en las perspectivas de crecimiento de los EEUU, de que durante los próximos 20 años el volumen de carga que transita por el Canal crecerá a un promedio del 3% anual, parecen conservadoras. El crecimiento real de este tráfico podría ser sensiblemente superior.

Por el contrario, otra conclusión es que, en los demás tráficoes (principalmente graneles sólidos y líquidos), aunque la ampliación del canal va a suponer una consolidación de los tráficoes actuales, no parece que vaya a propiciar un gran crecimiento de los mismos por encima de su crecimiento vegetativo ni la captación de nuevos tráficoes significativos.

OPORTUNIDADES PARA NAVIEROS EUROPEOS



Tabla 5: Navieras necesarias para sumar el 50% de la capacidad total de portacontenedores

1995	2000	2005	2011
1 Maersk - Sealand	1 Maersk - Sealand	1 Maersk - Sealand	1 Maersk - Sealand
2 Evergreen	2 Evergreen	2 MSC	2 MSC
3 Cosco	3 P&O Nedlloyd	3 Evergreen	3 CMA - CGM
4 Sea - Land	4 Hanjin	4 CMA - CGM	4 Evergreen
5 NYK	5 MSC	5 Hapag - Lloyd	5 Hapag - Lloyd
6 P&O Nedlloyd	6 Cosco	6 NOL/APL	6 APL
7 Hanjin	7 NOL/APL	7 Cosco	7 CSAV
8 P&O Containers	8 NYK		
9 Mitsui OSK	9 CP Ships		
10 K - Line			
11 Zim			
12 Hapag - Lloyd			
13 NOL/APL			
14 DSR Senator			
15 MSC			
16 Yangming			

En negrita las navieras europeas

ECSA - European Community Shipowners' Associations

www.ecsa.eu

Antes de terminar, y dado que hablo en nombre de los navieros europeos, considero obligado preguntarme: **¿qué oportunidades puede brindarles esta ampliación del Canal?** De las anteriores conclusiones se deduce que los tráficos más beneficiados por la ampliación serán los relacionados con los EEUU y, en particular, los de **contenedores Asia-Costa Este EEUU**. **¿Qué participación pueden tener las navieras europeas en dichos tráficos?**

Puede ser una participación muy relevante. Para mostrárselo, hemos preparado la **Tabla 5**, que incluye las navieras que eran necesarias en cada momento para sumar el 50% de la flota mundial de portacontenedores. Se deduce, por una parte, que se ha producido un proceso de **fuerte consolidación** en este mercado: si en 1995 eran necesarias 16 navieras, ahora basta con 7. Pero lo más llamativo es la **progresión tan positiva que han tenido en ese ranking las navieras europeas**, hasta el punto de que, actualmente, de las 5 principales operadoras, actualmente 4 son europeas: Maersk, MSC, CMA-CGM y Hapag-Lloyd

Este proceso de consolidación, en el que las empresas navieras europeas están teniendo tanto éxito, se basa además en una competencia extraordinaria por cuota de mercado. Estas mismas navieras son las que tienen mayor capacidad financiera y las que más están ya invirtiendo para adaptar sus flotas con estos nuevos buques. Todas ellas están ya sin duda participando en las líneas entre Asia y la costa Este de EEUU.

La ampliación del canal es para ellas una gran oportunidad para consolidar y reforzar sus posiciones comerciales con nuevos buques más competitivos.



Juan Riva
Presidente de ECSA

muchas gracias