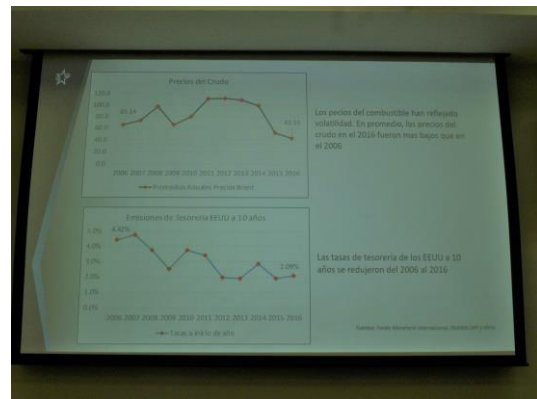
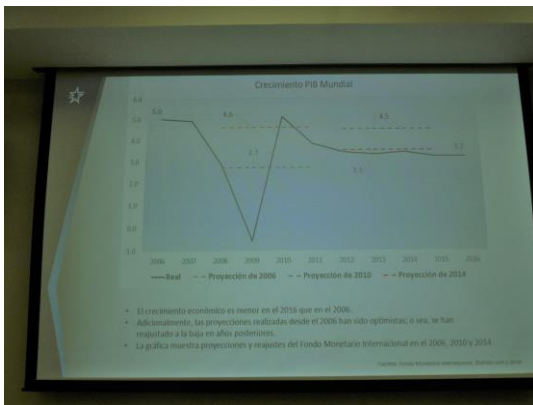


# Ricardo J. Garrido

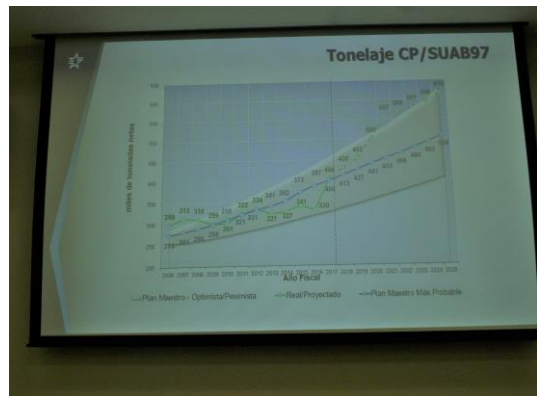
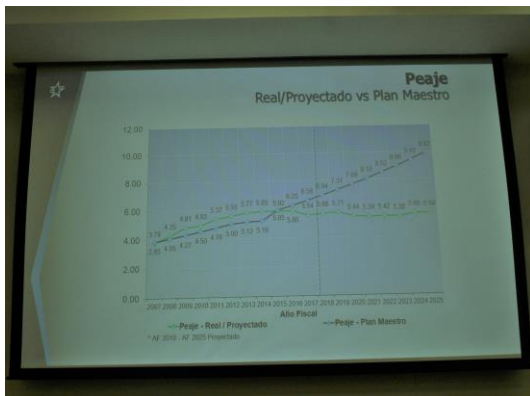
## Ingeniero Electricista

### CUMPLIMIENTO DE LOGROS POR LA AMPLIACIÓN DEL CANAL

El día viernes 11 de mayo de 2018, el Canal de Panamá invitó a la Comisión del Canal de la SPIA, a una reunión explicativa sobre el plan maestro 2006 al 2016 y los resultados obtenidos en el funcionamiento del canal después de hacerse la ampliación comparándolos con los planes proyectados. La reunión fue presentada por el arquitecto Francisco Miguez, quien brindó una información detallada y explicativa de los resultados. *(Trataré de brindar los detalles apegándome a lo presentado lo mejor posible.)* Se nos presentó en diapositivas en detalle, lo proyectado contra lo obtenido.

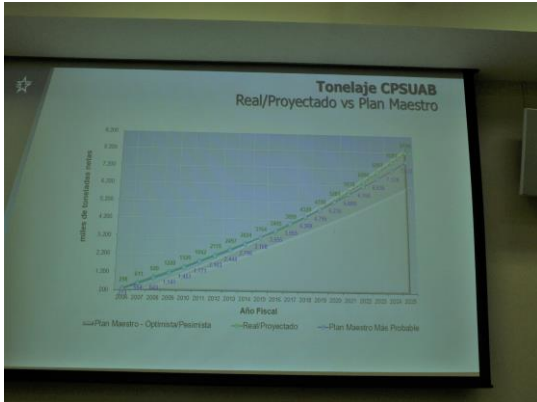


Nos explicó que debido a situaciones económicas mundiales, el comercio internacional había crecido más que el producto interno bruto (PIB) desde que China entró a ser un actor importante en el comercio internacional. Seguidamente y posiblemente debido a la crisis del 2009, ocurrió lo contrario creciendo el PIB más rápido que el comercio internacional, también debido al precio del crudo y las tasas de la tesorería.



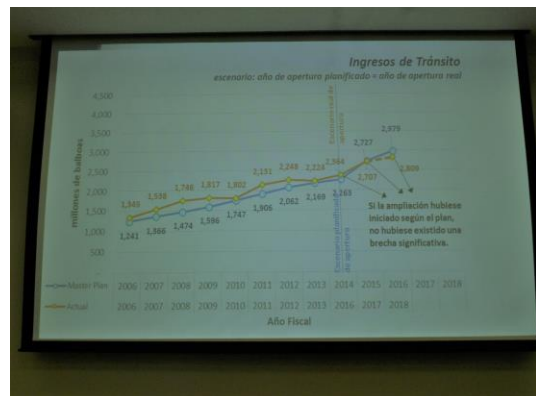
Los factores que afectan al petróleo son importantes para el Canal de Panamá debido a que cuando está más alto su precio hace que se efectúen más pasajes por el Canal. Otro factor al futuro es que existe un protocolo que a partir del año 2019 se tendrá que limitar la contaminación ambiental y se tendrá que usar combustibles menos contaminantes haciendo que la opción del uso de gas natural sea más deseable.

Podemos observar en las láminas anteriores las variaciones dadas entre lo real y lo proyectado por el plan maestro.



La ampliación estaba programada para estar completada en 2014 y debido a retrasos ya conocidos, no se pudo completar hasta 2016. Las navieras, desde muchos años antes, habían programado la construcción de los buques neopanamax para tenerlos en esta fecha y comenzaron a navegar desde 2012 en un incremento de carga especialmente de contenedores. Al no estar lista la ampliación, tuvieron que tomar otra alternativa como el del canal de Suez que había invertido en ampliarse.

Esta situación hizo que el peaje y tonelaje fueran menores que los proyectados pero debido al funcionamiento eficiente brindado por el Canal, el peaje siguió aumentando al desviarse el tonelaje de contenedores del sistema intermodal de EE.UU. hacia el canal desde 2005. Ellos eran los que mantenían la mayor participación del mercado. Una vez inaugurada la ampliación en 2016, el peaje se ha mantenido creciendo pero no así el de Suez y eso que ofrecen una gran rebaja para que lo transiten especialmente cuando van sin carga de vuelta. Como pueden observar al pasar el canal a Panamá en 1999 el peaje subió de 11% a 52% en 2005. Los ingresos por peajes han sido superiores a lo proyectado como se ve en la próxima figura. En la siguiente donde se movió dos años la curva de ingresos actuales y se demuestra que si no hubiera habido la demora, la diferencia con el plan no hubiese existido.

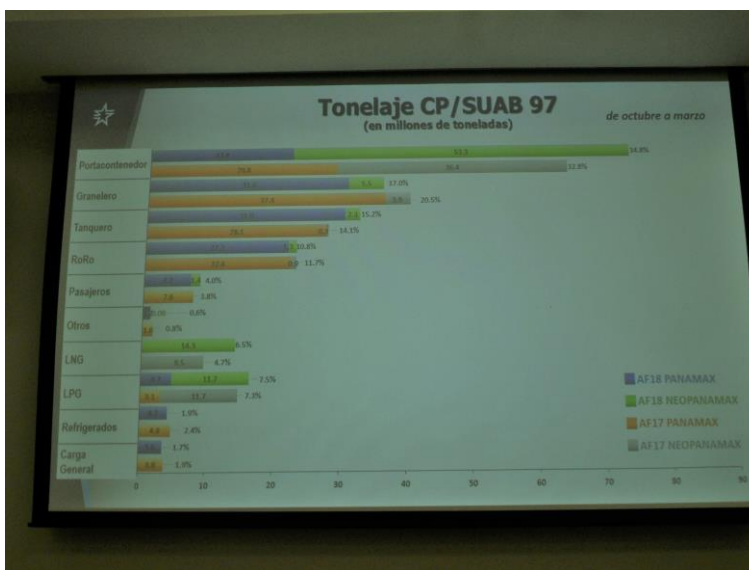


El éxito financiero de la ampliación, también se debe a que cuando el Canal lo administraba EE.UU., no les convenía subir los peajes comercialmente. Al tenerlo Panamá, se ha cambiado la política de cobro por tránsito basado en el valor que está dispuesto a pagar las navieras. También por la cantidad de barcos que ahora lo utilizan que no lo hubieran hecho si no se hubiese ampliado. Varias navieras han disminuido la fabricación de barcos panamax. Además, ya están pasando barcos con una cantidad mayor de TEUS de lo que se había proyectado.

Podemos observar que los aportes al Tesoro Nacional se han ido incrementando y se espera que así continúe.



En la próxima, vemos la cantidad de tránsitos que se han dado de 2016 a 2018, siendo la gran mayoría la de portacontenedores, seguidos por los otros tipos de carga. Se espera que los de gas natural licuado, sigan incrementándose debido a la comercialización de este en muchos países. El desastre que resultó en Japón con la planta nuclear Fukushima ha hecho que cambien la matriz energética tratando de eliminar la energía nuclear para desarrollar la de gas.



Esta última filmina muestra la diferencia del tonelaje entre panamax y neo panamax. Se puede apreciar que el aumento de tonelaje no se hubiese podido conseguir si no se hubiera realizado la ampliación.