



Proyecto del Tercer Juego de Esclusas

Traducción

Nombre del estudio en inglés: Panama Bunker Market Study

Nombre del estudio en español: Estudio del Mercado del Bunker en Panamá

Fecha del informe final: Febrero de 2003

Fecha de la traducción: 12 de mayo de 2006

Nombre del consultor: Fearnley Consultants A/S

RESUMEN EJECUTIVO

Oferta y demanda actual y proyectada de los servicios de suministro de búnker en las áreas adyacentes a los extremos del Canal de Panamá

Introducción

El **objetivo** de este estudio es determinar la oferta y la demanda actual y proyectada de los servicios de suministro de búnker en el área adyacente a los extremos del Canal de Panamá debido a la ampliación de la vía acuática, y la relación de costo y beneficio para la República de Panamá como resultado del crecimiento potencial de esta actividad.

Este estudio se divide en 5 partes principales, que abarcan los siguientes temas:

1. ***Evaluación del mercado actual:*** El análisis de los suplidores y proveedores del servicio en Panamá y en la región, los volúmenes de ventas del búnker, la infraestructura de la entrega, la calidad del búnker y la estructuración de los precios. Esta sección también incluye una reseña y análisis de los competidores y las alternativas de las operaciones de búnker en el Canal de Panamá en la actualidad y en el futuro.
2. ***El pronóstico del mercado potencial futuro del búnker del Canal: Análisis y pronósticos de 3 escenarios: el mejor caso, el peor caso y el caso más probable para el Canal existente y para el Canal ampliado. Incluidos en estos pronósticos hay pronósticos sobre lo siguiente:***
 - La cantidad de buques servidos por tamaño
 - La cantidad de buques servidos por su tipo.

El estudio incluye un pronóstico del volumen y los ingresos de la actividad del suministro del búnker en general, y un análisis de las rutas de comercio de los buques servidos. El estudio



también evaluará la necesidad de nuevos suplidores de búnker para esta actividad y un análisis del punto de equilibrio para esta actividad.

3. **El análisis del costo y beneficio para la República de Panamá** resulta del punto 2) anterior de este estudio. Observaremos la contribución que la actividad del suministro del búnker hará a la economía panameña como consecuencia de la ampliación del Canal después del año 2010. Aquí se incluirá la contribución al producto interno bruto, la balanza de pagos de Panamá, la afluencia de capital a la economía panameña, las oportunidades incrementales de empleo, etc., etc.
4. ***El impacto ambiental:*** Es el cálculo del impacto ambiental que se espera por el suministro de búnker a los buques, incluyendo los derrames de petróleo causados por el manejo del búnker, la posible generación de gases y olores, los riesgos del suministro del búnker de barco a barco, etc.
5. ***Apéndice:*** Hemos usado extensamente el apéndice para lograr información detallada sobre los participantes y competidores en este mercado.

Después de cada sección se mencionan las fuentes utilizadas para este estudio, y para completar este trabajo hemos utilizado una amplia variedad de información, incluso conversaciones telefónicas con los representantes pertinentes de la industria.



CONCLUSIONES – Estudio sobre el búnker

Los cuatro medios principales para aumentar los volúmenes del suministro de búnker en el Canal de Panamá son:

- El aumento del tráfico de buques
- Mejores precios
- Mejor servicio
- Productos de mejor calidad

Los dos últimos obviamente dependen de los suplidores locales, pero el tráfico de buques y hasta cierto punto, el precio del búnker, dependen de fuerzas fuera de su control.

Los representantes de la industria con quienes hemos conversado mencionan las mismas áreas de que deben mejorarse en particular, en el mercado de suministro de búnker:

- La calidad del búnker
- El precio
- El sistema de entrega
- Menos burocracia

La calidad de búnker de Panamá es “aceptable”, pero su calidad *no* es tan alta como para que la industria panameña del búnker pueda depender de una reputación de puerto de búnker de gran calidad. Debido al cierre de la refinería en Panamá, y no vislumbramos que sea reconstruida en un futuro cercano, Panamá no tiene posibilidades de producir un búnker de óptima calidad por sí misma, sino que depende de abastecerse de otras regiones. Hay que garantizar una estrategia de abastecimiento debidamente manejada, conjuntamente con un régimen de inspección eficiente de la calidad del búnker. Nuestra conclusión es, sin embargo, que la calidad es aceptable y que hay más que ganar esforzándose por mejorar los precios y el servicio.

El **precio del búnker** en Panamá es elevado, aunque no lo es tanto en comparación con las regiones de suministro vecinas. Sin embargo, tanto Venezuela como Ecuador han cambiado sus políticas de precios en años recientes y ello ha aumentado su competitividad.

No es mucho lo que Panamá como país pueda hacer en cuanto a los precios del búnker de su región. Ya los impuestos están a niveles muy bajos. Sin embargo, se puede lograr una reducción de los costos con una capacidad grande de almacenamiento y compras de gran volumen. Un financiamiento sólido también podría reducir los costos de inventario.

Además, el **sistema de entrega y el servicio** del suministro del búnker en Panamá necesitan modernizarse. La estrategia de atender las barcazas por orden de llegada funciona la mayoría de las veces, pero ¿es suficientemente adecuada para atender a los tipos de buque?

Un propietario naviero dedicado al rubro de los cargueros de vehículos nos mencionó que usualmente no se arriesga a darle preferencia a Panamá como su estación de suministro de búnker en su ruta desde Europa hacia la costa oeste de los Estados Unidos para no perder su cupo de tránsito por el Canal. Dio como ejemplo el caso de que la barcaza del búnker venga en camino y el buque ya ha recibido autorización para transitar por el Canal. El buque puede optar por



abastecerse de búnker en vez de transitar, pero esta decisión le haría perder su turno en la fila de espera del tránsito. Otras empresas navieras nos han comunicado la misma preocupación a la hora de planificar sus compras de búnker, mientras que hay otros que están satisfechos con el sistema de entrega y el servicio en Panamá. Nuestra conclusión es que ello depende del tipo de comercio de cada naviero.

En la actualidad, a las empresas navieras no se les garantiza que la operación del suministro de búnker concluirá antes del inicio del tránsito por el Canal, y una pérdida del espacio significa pérdida de tiempo y de dinero. Aunque los agentes navieros tienen un papel importante en la organización del suministro del búnker, los suplidores de búnker y los operadores de las barcasas podrían reconsiderar su estrategia de servicio por orden de llegada. Especialmente en el caso de los buques con un itinerario apretado, como es el caso de los buques de carga y cruceros, un sistema con mejores garantías de entrega de búnker podría aumentar las ventas en general, aunque también aumentaría los niveles de costo en Panamá ya que el brindar garantías de entrega conllevaría ciertos costos. Nuestro pronóstico de tráfico indica especialmente que con un Canal ampliado habrá más comercio de portacontenedores y graneleros secos.

Algunos abastecedores de búnker, agentes navieros y propietarios de terminales en Panamá se quejan de la excesiva burocracia y de la necesidad de terminales portuarios modernos de suministro de combustible con una mejor infraestructura. Sin embargo, esto ya se ha resuelto parcialmente con la apertura de la nueva y moderna terminal de almacenamiento en la isla de Taboguilla, que ha mejorado la disponibilidad del búnker y ha aumentado tanto la capacidad de almacenamiento como las posibilidades para la mezcla y control de calidad de los combustibles.

Para Panamá, su ubicación es, sin duda su mayor ventaja, y si tan sólo uno de cinco de los buques que transitan actualmente se abastecen búnker en Panamá, debe haber cabida para un mayor crecimiento.

Se espera que la ampliación del Canal aumente el tráfico y que también atraiga a buques de mayor tamaño, lo que podría llevar a la necesidad potencial de barcasas más grandes en el futuro.

Según vemos, el aumento del tráfico también causaría un aumento de los volúmenes del búnker. El mercado del búnker de Panamá en el año fiscal 2000 fue de unos 1.7 millones de toneladas métricas. Estimamos que para el año 2025 esta cifra aumentará a más 2.7 millones de toneladas métricas y 3.0 millones de toneladas métricas con un Canal sin ampliar y con un Canal ampliado, respectivamente. Ello podrá necesitar una nueva instalación de almacenamiento. Aunque la mejor ubicación para las operaciones de suministro de búnker desde el punto de vista ambiental es en el sector Pacífico, cerca de la ciudad de Panamá y Balboa, se vislumbra un aumento de la demanda en el sector Atlántico. El aumento de las ventas de búnker beneficiaría la economía panameña y crearía unos 45-55 empleos adicionales dentro de esta industria.

La evaluación del impacto ambiental se realiza para determinar el riesgo de los derrames de petróleo por las operaciones del suministro de búnker mediante operaciones de trasbordo del terminal a las barcasas, y de las barcasas a los buques de carga. La operación de transferencia del combustible desde la barcaza hasta el buque de carga presenta el mayor riesgo. Los costos estimados por accidentes en la operación de suministro del búnker (500,000 mt. por año) en Panamá son de USD278.000 por año. Ésta no es una industria de alto riesgo, y sin embargo el



medio ambiente es muy vulnerable a los derrames de petróleo. Por lo tanto, sugerimos un plan nacional de preparación contra la contaminación por petróleo con equipo moderno y personal capacitado en ambos extremos del Canal.