



CANAL DE PANAMÁ

**INFORME DE VIAJE OFICIAL
AÑO FISCAL 2015**

NOMBRE: MIGUEL VERZBOLOVSKIS

NÚMERO DE EMPLEADO (IP): 2769891

DIVISIÓN: División de Análisis Económico e Investigación de Mercados, Unidad de Investigación Económica

VICEPRESIDENCIA: Vicepresidencia Ejecutiva de Planificación y Desarrollo Comercial

FECHA DEL VIAJE: 18 al 22 de octubre del 2014

PROPÓSITO DEL VIAJE: SOLO SE DEBE INCLUIR EL QUE APLIQUE.

- Proyecto de operaciones: Para asistir, en representación de la Autoridad del Canal de Panamá, al foro internacional "7th Annual Arctic Shipping North America Forum" en St. John's New Foundland en Canadá.

DESCRIPCIÓN DEL VIAJE:

El 7th Annual Arctic Shipping North America Forum" se llevó a cabo el 20 y 21 de octubre 2014 en la ciudad de San Juan de Terranova en Canadá. Como parte del presupuesto de esta vicepresidencia ejecutiva, los gastos de boleto aéreo, hospedaje y alimentación fueron cubiertos por la Autoridad del Canal de Panamá. El foro reúne economistas marítimos, expertos militares de Canadá y Estados Unidos, científicos, empresarios, aseguradores, abogados y formuladores de política para discutir la realidad actual y posibilidades para la navegación por las rutas del noroeste ártico. La interrogante de fondo es si la confluencia del deshielo por el cambio climático, los avances en tecnología y capacitación, y la exploración de la zona la hacen viable para competir contra el Canal de Panamá. A continuación los puntos más relevantes del foro:

- El consenso entre los asistentes es que el Ártico canadiense tiene pocas posibilidades en el corto o mediano plazo de convertirse en una zona de tránsito para el comercio internacional.
- Incluso durante el verano, la presencia del hielo es permanente, obligando a los buques a navegar a velocidades máximas de ocho nudos, lo cual disminuye las ventajas que ofrece el ahorro en distancia. Además, hay secciones donde el calado máximo es de 11 metros, limitando el trasiego de grandes volúmenes de carga.
- El Ártico canadiense tiene poco potencial de rivalizar al Canal como opción de ruta. Sin embargo, sí tiene posibilidades de convertirse en un corredor de exportaciones energéticas y mineras de Canadá.
- La ruta noroeste es una operación doméstica canadiense (en el sentido comercial además de territorial), y su exploración y dimensionamiento están en una etapa tan primitiva que no constituye una amenaza para el Canal, ya que además hay muchos obstáculos para la navegación: hay presencia de hielo durante el año entero, incluso en las zonas más navegables.
- En otras palabras, actualmente no pareciera haber una visión estratégica ni un plan coordinado para potenciar el Ártico canadiense, por falta de coordinación entre las partes interesadas (gobierno, compañías de exploración, aseguradoras) y también por falta de fondos para otras entidades públicas como la guarda costa canadiense.

- Se espera que la explotación de los recursos naturales en la región Ártica canadiense aumente durante los próximos años. Los panelistas conversaron acerca de las operaciones de exploración en aguas con hielo, tomando en cuenta la navegación en aguas con témpanos de hielo, la dificultad de pronosticar la cobertura de hielo y los tiempos que usualmente tienen para actuar: entre 6 y 24 horas. También se informó sobre las nuevas tecnologías disponibles en la fabricación de nuevos buques y los nuevos reglamentos del Código Polar.
- Por último, se discutió sobre los análisis de riesgo que se deben llevar a cabo para lograr que las aseguradoras puedan ofrecer mejores primas para los buques que transitan el Ártico y que actualmente tienden a ser muy costosas o inexistentes.

FIRMA DEL EMPLEADO:



FECHA:

16/11/2019