



Proyecto del Tercer Juego de Esclusas

Traducción

Nombre del estudio en inglés: Assessment of the impact of changes in Canal transit costs on the economies of Ecuador, Chile, Peru, China, US, and Japan

Nombre del estudio en español: Evaluación del impacto de cambios en el costo de tránsitos del Canal en las economías de Ecuador, Chile, Peru, China, EE UU y Japón

Fecha del informe final: 12 de abril de 2005

Fecha de la traducción: 24 de mayo de 2006

Nombre del consultor: Mercer Management Consulting

RESUMEN EJECUTIVO

En el 2004, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) realizó un análisis minucioso a fin de determinar el impacto sobre sus clientes ocasionado por los aumentos en el costo de los tránsitos por el Canal. Los resultados de este estudio indicaron que un aumento en el costo de los tránsitos por el Canal no tendría efectos adversos significativos sobre el tráfico, si bien el impacto variaría por segmento de clientes del Canal. Dada la mezcla de las mercaderías que transitan por el Canal y la relevancia política y económica de los países de origen, la ACP determinó que era importante evaluar explícitamente y entender el impacto de las diferentes alternativas de precios sobre las economías de los países de interés.

La ACP, por consiguiente, comisionó a Mercer Management Consulting, Inc., para llevar a cabo dicho análisis. Mercer, una de las principales empresas consultoras del mundo especializadas en transporte, brindó asistencia a la ACP en el desarrollo del Estudio de la Proyección de la Demanda del Canal de Panamá de 2004.

La ACP seleccionó seis países como objeto de este análisis: Estados Unidos, China, Japón, Chile, Ecuador y Perú. Mercer llevó a cabo un estudio por separado de cada país, que incluyó:



- Un estudio especializado sobre el comercio marítimo de cada país y su comercio con relación al Canal de Panamá.
- Un análisis detallado del impacto potencial de las nuevas alternativas de precios del Canal sobre las mercaderías de exportación e importación que transitan por el Canal y que son las de mayor importancia para la economía de cada país (lo que representa, en la mayoría de los casos, aproximadamente 80 por ciento del volumen total que trafica por el Canal hacia y desde cada país).

El análisis estudió la pertinencia de cada producto en el tráfico del Canal en cuanto al total de las importaciones y exportaciones del país y el impacto de los incrementos en el costo de los tránsitos sobre el valor total en el destino y sobre la economía del país.

Finalmente, Mercer desarrolló un informe detallado con relación a cada país a fin de que sirva como herramienta de comunicación y cabildeo para abordar las mayores preocupaciones relativas a los incrementos en el costo de los tránsitos por el Canal y su impacto sobre el comercio.

El análisis de Mercer determinó que Estados Unidos, China y Japón no deben tener mayores preocupaciones referentes al incremento en el costo de los tránsitos por el Canal, ya que sus economías tienen una dependencia relativamente baja con respecto al tráfico del Canal. En la mayoría de los casos, únicamente una pequeña porción de las mercaderías de importación y exportación comerciadas por estos países transita por el Canal, o bien las mercaderías que se mueven a través del Canal representan una porción muy pequeña del producto interno bruto (PIB) del país.

Chile, Ecuador y Perú son más sensibles a los incrementos en el costo de los tránsitos por el Canal, en particular en cuanto a ciertos productos de exportación. En general, sin embargo, sus economías no se verán materialmente afectadas por los aumentos en los peajes del Canal.

Estados Unidos

Estados Unidos depende moderadamente del comercio marítimo, aunque su dependencia del Canal de Panamá es pequeña. Además, las exportaciones de productos estadounidenses decrecen con relación al comercio total, a medida que los Estados Unidos se dirige cada vez más hacia una economía de servicio. No obstante, Estados Unidos permanece como el mayor exportador del mundo de un número de productos agrícolas y recursos naturales, lo que incluye maíz, semilla de soya, trigo, madera y coque de petróleo.

En este estudio se analizaron doce productos de exportación pertinentes al Canal. Más de una cuarta parte del valor de exportación de tan solo tres productos – maíz, semilla de soya y pulpa de madera – transita por el Canal. El maíz y la pulpa de madera responden a un porcentaje muy pequeño del total de las exportaciones de los Estados Unidos, a la vez que el impacto de un aumento en los peajes del Canal de hasta 200 por ciento sobre el valor en el destino de las semillas de soya sería muy pequeño y, por lo tanto, es improbable que impacte el comercio o la economía estadounidense.



En cuanto a las importaciones, un aumento de 200 por ciento en los peajes del Canal incrementaría el total de los costos de importación en tan solo 0.0028 por ciento, y reduciría el PIB en 0.003 por ciento, con un impacto insignificante sobre la inflación.

China

Aunque China es altamente dependiente del comercio marítimo, su dependencia del Canal de Panamá es pequeña. Sus productos manufacturados representan casi la mitad de sus exportaciones, y China es el mayor exportador de muchos productos embarcados en contenedor, lo que incluye muebles, juguetes y juegos, calzados y ropa.

En el estudio se analizaron catorce productos de exportación de China continental pertinentes al Canal. Ninguno de estos productos equivale a una porción significativa de las exportaciones totales de China; por consiguiente, es improbable que un aumento en los peajes del Canal de hasta 200 por ciento sobre el valor en el destino de estos productos tenga un impacto sobre el comercio o la economía del país.

Las exportaciones de Hong Kong no fueron analizadas, ya que las exportaciones domésticas de Hong Kong que transitan por el Canal representan únicamente el 0.15 por ciento del total de las exportaciones chinas. En lo que se refiere a las exportaciones de Hong Kong, un aumento en los peajes no afectaría el comercio ni la economía china.

En cuanto a las importaciones, un aumento de 200 por ciento en los peajes del Canal incrementaría el total de los costos de importación en 0.007 por ciento, y reduciría el PIB en 0.003 por ciento, con un impacto insignificante sobre la inflación.

Japón

Japón es altamente dependiente del comercio marítimo, pero su dependencia del Canal de Panamá es pequeña. El noventa por ciento del comercio de Japón pertinente al Canal es con Estados Unidos. Cada vez más Japón exporta componentes de ensamblaje hacia países con mano de obra más barata y, como resultado, está perdiendo participación en el mercado de exportación de productos manufacturados, particularmente hacia China. La carga en contenedores y los automóviles y camiones representan una participación significativa de las exportaciones de Japón.

Para efectos de este estudio se analizaron ocho productos de exportación pertinentes al Canal. Aunque una gran proporción de las exportaciones de un solo producto, el carbón de coque natural, transita por el Canal, en general, representa una porción muy pequeña de las exportaciones de Japón. Por consiguiente, sería improbable que un aumento en los peajes del Canal ejerza un impacto sobre el comercio o la economía japonesa.

En lo referente a las importaciones, un aumento de 200 por ciento en los peajes del Canal incrementaría el total de los costos de importación en tan solo 0.0018 por ciento, y reduciría el PIB en 0.002 por ciento, con un efecto insignificante sobre la inflación.

Chile



El comercio de Chile depende moderadamente del comercio marítimo y del Canal de Panamá. El total de su comercio marítimo ha crecido más rápido que su comercio que transita por el Canal; sin embargo, esto se debe principalmente a un cambio en la oferta y la demanda comercial hacia Asia. Las principales exportaciones de Chile son las materias primas y los recursos naturales; Chile es el exportador de cobre más grande del mundo.

Trece productos de exportación pertinentes al Canal fueron analizados para este estudio. El valor en el destino de únicamente un producto, la sal, sería altamente impactado por un aumento en los peajes del Canal, pero este producto representa una porción muy pequeña de las exportaciones de Chile. Más aún, las exportaciones de frutas, cobre y madera representan una porción significativa de las exportaciones totales de Chile; sin embargo, el impacto de un aumento en los peajes del Canal de hasta 200 por ciento sobre el valor en el destino sería muy pequeño y, por consiguiente, es improbable que impacte el comercio o la economía chilena.

En lo referente a las importaciones, un aumento en los peajes del Canal de 200 por ciento incrementaría el total de los costos de importación en únicamente 0.11 por ciento, y reduciría el PIB en 0.03 por ciento, con un impacto insignificante sobre la inflación.

Ecuador

El comercio de Ecuador es altamente dependiente de la carga marítima y moderadamente dependiente del Canal de Panamá. Las principales exportaciones ecuatorianas son los bananos, el petróleo y el café, pero en años recientes Ecuador ha empezado a diversificar sus exportaciones a fin de estabilizar su economía.

En este estudio se analizaron cinco productos de exportación pertinentes al Canal. El petróleo crudo y los bananos representan una porción significativa de las exportaciones totales de Ecuador. Aunque, en general, un aumento en los peajes del Canal no afectaría las exportaciones de petróleo crudo del Ecuador, probablemente cambiaría el modo de transporte de marítimo a oleoducto. En lo referente al banano, un aumento en los peajes del Canal de 200 por ciento sería mínimo comparado con los recientes incrementos en las tarifas de flete marítimo, ya que estos incrementos mucho mayores de las tarifas no han afectado el crecimiento de la demanda, y tampoco es probable que un aumento en los peajes impacte la demanda. El impacto de los incrementos proyectados en las tarifas europeas sobre el costo del banano será mucho mayor.

En lo referente a las importaciones, un aumento en los peajes del Canal de 200 por ciento incrementaría el costo total de las importaciones en 0.18 por ciento, y reduciría el PIB en 0.04 por ciento, con un impacto insignificante sobre la inflación.

Perú

El comercio de Perú es altamente dependiente del comercio marítimo y moderadamente dependiente del Canal de Panamá. El crecimiento de sus exportaciones por el Canal ha sido más rápido que el crecimiento de su comercio total, pero la demanda de las exportaciones peruanas



está cambiando gradualmente hacia Asia. Las principales exportaciones peruanas son las materias primas y los recursos naturales; Perú es el mayor exportador de harina de pescado del mundo.

En este estudio se analizaron diecisiete productos de exportación pertinentes al Canal. El valor en el destino de únicamente dos productos, la sal y el mineral de hierro, sería altamente impactado por un aumento en los peajes del Canal, pero estos productos representan una porción muy pequeña de las exportaciones de Perú. Adicionalmente, las exportaciones de zinc, cobre y harina de pescado representan una porción significativa del total de las exportaciones peruanas; sin embargo, el impacto de un aumento en los peajes del Canal de hasta 200 por ciento sobre el valor en el destino sería muy pequeño y, por consiguiente, sería improbable que impacte el comercio o la economía de Perú.

En cuanto a las importaciones, un aumento de 200 por ciento en los peajes del Canal incrementaría el costo total de las importaciones en tan solo 0.17 por ciento, y reduciría el PIB en 0.02 por ciento, con un impacto insignificante sobre la inflación.

* * * * *

En resumen, dado el análisis descrito, es aparente que el impacto total de un aumento en los peajes del Canal sobre las economías de estos países sería pequeño. Sin embargo, algunas industrias son altamente sensibles a los costos y, por ende, la decisión sobre aumentar los peajes debe tomar en cuenta los posibles cambios de la demanda que pudieran afectar los tránsitos e ingresos del Canal.