ISSN 2796-7824

El Canal de Panamá - 14 de Junio de 2013

Economía

El Canal de Panamá

Rogelio Pontón

El canal de Panamá es una vía de navegación interoceánica que une el mar Caribe y el océano Pacífico. Esta obra atraviesa el istmo de Panamá, que es el lugar más estrecho de toda América entre los dos océanos.

Fue inaugurado el 15 de agosto de 1914 y tiene una extensión de aproximadamente 77 kilómetros. En realidad, desde el siglo XVI se venía hablando de unir los dos océanos por el mencionado istmo.

Esta obra de infraestructura va a cumplir el año próximo 100 años y por ella pasaron alrededor de 1,2 millones de barcos desde de inauguración. En los últimos años están pasando alrededor de 14.000 barcos por año.

Un aspecto importante que hay que tener en cuenta es el ahorro de combustible que ha significado esta obra. En estos momentos, el consumo de petróleo a nivel mundial asciende a 85 millones de barriles diarios, cifra que multiplicada por 365 días nos determina un consumo anual de crudo de 31.025 millones de barriles, o lo que es lo mismo, casi 5.000 millones de metros cúbicos.

Esta cifra llegaría a 135 millones de barriles por día para dentro de 15 años, es decir 49.000 millones de barriles o 7.800 millones de metros cúbicos. De este consumo total, el automotor absorbe casi el 60%. Es por ello que toda obra que facilite la navegación, interior o marítima, aunque pueda producir algún grado de contaminación, resultará en un menor uso de otros medios de transporte.

El Canal de Panamá es una obra de importancia histórica. En el 2007 comenzaron la obra de ampliación, obras que se inaugurarán el año que viene.

Las obras del Canal favorecen el transporte, especialmente desde la costa Atlántica de EE.UU. con destino a Asia. Hoy, gran parte del transporte, por las limitaciones del canal, se realiza desde los puertos estadounidenses ubicados en la costa del Pacífico, pero para exportar por esos puertos hubo que recorrer el ancho territorio del país utilizando otros medios de transporte, que son más caros. Para la mercadería que se exporta desde el Golfo de México las obras que se proyectan son una necesidad.

Actualmente muchos de los transportes hacia Asia se realiza utilizando el Canal de Panamá, pero si los barcos son más grandes (buques post Panamax) se utilizan otras vías. Es cierto que nuestro país no tiene puertos para la carga o descarga de ese tipo de buques (salvo Bahía Blanca, pero está muy al sur), pero sí lo tiene Brasil con el puerto de Tubarao. Hoy el transporte de soja o de mineral de hierro desde este último puerto a China, utilizando buques post Panamax o Cape, hacen el transporte por debajo del cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica). Podrán hacerlo en el futuro utilizando el canal de Panamá.

La obra será la más grande realizada sobre el Canal desde su construcción. Implica la construcción de un carril adicional de esclusas paralelo a las esclusas existentes; el ensanche y profundización de los cauces de navegación actuales; y la elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún. Un complejo de esclusas estará ubicado en el lado

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos

BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

Pacífico al sudoeste de la existente esclusa de Miraflores. El otro complejo estará ubicado al este de la existente esclusa de Gatún. El nuevo carril ofrecerá capacidad para manejar buques de hasta 49 metros (160 pies) de ancho, 366 metros (1.200 pies) de largo y 15 metros (50 pies) de profundidad, con un volumen de carga hasta 170.000 DWT y 12.000 TEU (ibídem).

Se construirían tinas de reutilización del agua al lado de las nuevas esclusas que serían ambientalmente sostenibles al reutilizar el 60% del agua en cada tránsito. Esto se da en consonancia con las mejores prácticas de manejo ambiental y de desarrollo sostenible que la ACP mantiene. Los trabajos de ampliación no interrumpen las operaciones del Canal. Ningún carril fue cerrado ya que los sitios en construcción están fuera del área de operación actual.

La ampliación duplicará la capacidad del Canal desde alrededor de 270 millones a más de 600 millones de toneladas anuales. El costo estimado del proyecto es de u$s 5.250 millones y será pagado por los usuarios del Canal mediante el aumento gradual de peajes.

Actualmente, la vía sólo permite el paso de buques Panamax con una capacidad para 4.000 contenedores. La ampliación posibilitará el paso de buques con una capacidad para 12.000 contenedores.

En la actualidad, cruzan el canal algo más de 14.000 barcos de todo tipo por año. De no realizarse la ampliación, el Canal ya habría llegado al punto de saturación. En promedio, el tonelaje de desplazamiento de los buques es actualmente de 21.500 toneladas. Del total de buques que lo transitan, el tránsito de buques tipo Panamax, con 100 pies de manga (30 metros) o más llega a alrededor de 6.000 buques anuales. La recaudación anual por los peajes del Canal de Panamá supera bastante los 1.000 millones de dólares, es decir que el peaje promedio ha sido de 71.400 dólares por buque.

Hagamos algunos cálculos simplificados de costo en base a los siguientes datos que por supuesto pueden tener grandes variaciones. Estimando que desde la zona de producción granaria estadounidense (el medio oeste) hasta los puertos del Pacífico hay alrededor de 2.500 kilómetros, el flete por ferrocarril sería de no menos de 25 dólares por tonelada, teniendo en cuenta un costo de 1,0 centavo de dólar la tonelada-kilómetro. Transportar por vía fluvial una tonelada desde la zona de producción a los puertos del Golfo de México, alrededor de 1.500 kilómetros, lo estimamos en alrededor de 10,5 dólares a un costo promedio de 0,7 centavos de dólar la tonelada-kilómetro.

Veamos primero la situación actual:

a) Con despacho desde los puertos del Pacífico en buques Cape de 100.000 toneladas: estimando un flete marítimo a los puertos de Asia de 20 dólares la tonelada tenemos 2,0 millones de dólares de flete. Más los 2 millones de dólares de flete interno (100.000 toneladas por u$s 20 la tn), tenemos 4 millones de dólares para llevar a destino 100.000 toneladas. Tenemos un costo de 40 dólares la tonelada.

b) Con despacho desde los puertos del Golfo de México en buques Panamax de 60.000 toneladas: estimando un flete marítimo pasando por el Canal de Panamá de 32 dólares la tonelada tenemos 1,92 millones de dólares de flete. Más 630.000 dólares de flete interno (60.000 tonelada por u$s 10,5 la tn) y alrededor de 200.000 dólares por el pase del Canal de Panamá, tenemos un total de 2.750.000 dólares. Dividido 60.000 toneladas, tenemos un flete de 45,8 dólares la tonelada.

Ahora veamos como quedaría la situación cuando se inauguren las obras proyectadas en el Canal en el 2015:

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos

BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

a) Con despacho desde los puertos del Pacífico en buques Cape de 100.000 toneladas: la situación no variaría. El costo sería de 40 dólares la tonelada.

b) Con despacho desde los puertos del Golfo de México en buques Cape de 100.000 toneladas: estimando un flete marítimo pasando por el Canal de Panamá de 23 dólares la tonelada (el recorrido es algo mayor), tenemos un flete marítimo de 2,3 millones de dólares. Más el flete interno de 1,05 millones de dólares (100.000 toneladas por u$s 10,5 la tn) y alrededor de 300.000 dólares por el pase del Canal de Panamá, tenemos un total de 3,65 millones de dólares. Dividido 100.000 toneladas, tenemos un flete de 36,5 dólares la tonelada.

Teniendo en cuenta que la capacidad del Canal de Panamá pasaría de 270 millones de toneladas a algo más de 600 millones de toneladas, estimamos que los ingresos del canal se duplicarían a casi 2.000 millones de dólares anuales.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos

BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

PROPIETARIO: **Bolsa de Comercio de Rosario**
DIRECTOR: **Dr. Julio A. Calzada**
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824