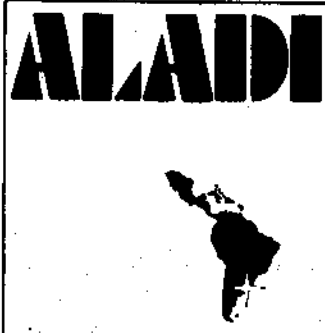


# Secretaría General



Asociación Latinoamericana  
de Integración  
Associação Latino-Americana  
de Integração

413

EL CANAL DE PANAMA Y EL COMERCIO  
EXTERIOR DE LOS PAISES MIEMBROS  
DE LA ALADI

ALADI/SEC/Estudio 16  
19 de enero de 1984

## INTRODUCCION

El Canal de Panamá se abrió al tráfico el 15 de agosto de 1914, y fue operado durante 65 años bajo los términos del Tratado Hay-VunEAU Varilla del 18 de noviembre de 1903 por la Compañía del Canal de Panamá, una agencia del Gobierno de los Estados Unidos. El 7 de setiembre de 1977 se suscribió el nuevo Tratado Carter-Torrijos, que entró en vigencia el 10 de octubre de 1979. La antigua Compañía del Canal fue reemplazada por la Comisión del Canal de Panamá, igualmente una agencia del Gobierno de los Estados Unidos, con una participación minoritaria panameña en sus cuadros directivos.

Durante el período en que el Canal fue operado por la Compañía, primó la estabilidad de las tarifas fijadas por concepto de peaje, que permanecieron prácticamente inalteradas durante 60 años.

La Ley del Canal de Panamá, aprobada por el Congreso de los Estados Unidos en 1979, introdujo modificaciones en las bases estatutarias para el cálculo de los peajes. A partir de dicha Ley entraron en vigencia dos aumentos: uno de 29,3 por ciento el 10 de octubre de 1979, y otro de 9,8 por ciento el 12 de marzo de 1983. La justificación del primero de estos aumentos por parte de la Comisión se basó en la necesidad de cubrir los costos adicionales originados por el Tratado Carter-Torrijos (1), y la justificación del segundo aumento se basó en la caída de ingresos que originaría la entrada en operación del oleoducto transistmico, con lo que se perdería el tráfico del petróleo, producto que ocupaba hasta ese momento el primer lugar, tanto en volumen como en peajes pagados.

La Comisión, de acuerdo con sus facultades, decidió establecer un sistema de reservas de tránsito a un costo de 23 centavos de dólar por tonelada del Canal de Panamá, sistema que se inició el 4 de abril de 1983. Asimismo está considerando cambiar el sistema de arqueo de los buques, es decir, el sistema de estimación de la capacidad de carga, la cual se emplea como base para la aplicación del peaje. Estas dos medidas, tendientes a mejorar la operación y los ingresos del Canal, tendrán también incidencia en el costo de cruzar el Canal.

(1) Estos costos adicionales incluyen costos no recuperados en los que se haya incurrido durante o después de la entrada en vigencia de la Ley del Canal de Panamá de 1979, pagos a la República de Panamá establecidos por el Tratado de 1977, y capital para el reemplazo, expansión y mejoras de las instalaciones del Canal.

La acumulación de todos estos cambios en un período de tiempo relativamente corto, después de 60 años de estabilidad de las reglas y de los peajes, ha causado preocupación en los países que utilizan intensivamente el Canal de Panamá para su comercio internacional, los que han llevado su inquietud a foros tales como la OEA y la ALADI.

Debido a tales razones, el Comité de Representantes de la ALADI aprobó la Resolución 25, encomendando a la Secretaría General la realización de un estudio de las implicancias que este proceso de cambios tendrá en el costo del transporte de los productos de exportación e importación de los países miembros.

En cumplimiento de dicho mandato, la Secretaría elaboró el presente estudio. En el primer capítulo del mismo, se examina la evolución del tráfico por el Canal y de la carga por grupos de productos en la década pasada, y se observa su incidencia sobre los correspondientes ingresos. En el capítulo segundo se analiza la estructura de costos derivada de la aplicación del Tratado Carter-Torrijos. En el tercero se examina la estructura y evolución de los ingresos tarifarios y no tarifarios del Canal. En el cuarto se estudia la incidencia del alza de tarifas a nivel macroeconómico, y en el quinto, para los productos más afectados. Finalmente, se presentan los principales resultados en forma sumaria.

Las cifras sobre tráfico a través del Canal fueron suministradas por la Comisión del Canal de Panamá, y se refieren al año fiscal de los Estados Unidos (octubre 1.º a setiembre 30 en la actualidad). Las correspondientes a Bolivia están incluidas en las de Chile y Perú y las de Paraguay, en las de Argentina y Brasil, en razón de que las estadísticas de la Comisión utilizan los conceptos de procedencia y destino solamente para puertos marítimos de carga o descarga. En cambio, las cifras sobre comercio total son las suministradas por cada uno de los países de la ALADI y se refieren, en todos los casos, a años calendario.

La Secretaría General agradece la colaboración brindada por la Comisión del Canal de Panamá que proporcionó información procesada especialmente para este estudio.

//

INDICE

	<u>Página</u>
I. TRAFICO, CARGA E INGRESOS DEL CANAL EN LA DECADA DEL 70 .....	5
A. El tráfico por el Canal .....	5
B. Tráfico por grupos de productos .....	8
C. Tráfico según país de procedencia .....	8
D. Conclusiones .....	11
II. LOS COSTOS DEL CANAL DESPUES DEL NUEVO TRATADO .....	12
A. Los costos y la formación de las tarifas .....	12
B. Estructura de costos .....	13
C. Conclusiones .....	16
III. COMPOSICION DE LOS INGRESOS DEL CANAL .....	17
A. Evolución de las tarifas de peaje .....	17
B. Ingresos de operación diferentes de peajes .....	19
C. Reserva de tránsito .....	19
D. Cambio del sistema de arqueo .....	20
E. Efectos sumados .....	20
F. Conclusiones .....	21
IV. INCIDENCIA DE LOS AUMENTOS DE TARIFAS EN EL COMERCIO DE LOS PAISES DE LA ALADI .....	22
A. Absorción del incremento .....	22
B. Utilización del Canal en 1982 .....	23
C. Cuantificación del costo a nivel de país .....	27
D. Conclusiones .....	29
V. INCIDENCIA DE LOS AUMENTOS DE TARIFAS EN EL COMERCIO DE PRODUCTOS .....	30
A. Productos exportados a través del Canal .....	30
B. Productos importados a través del Canal .....	31
C. Análisis por producto y por país .....	32
D. Conclusiones .....	34
- CONCLUSIONES GENERALES .....	35

//

416

Página

## CUADROS:

1. Tráfico a través del Canal de Panamá .....	6
2. Comparación de la variación de las tarifas efectivas con la de otros índices .....	7
3. Tráfico a través del Canal por principales categorías de productos .....	9
4. Tráfico por el Canal según grupos de países de procedencia ..	10
5. Estructura de costos del Canal de Panamá .....	14
6. Comparación del volumen de exportaciones a través del Canal con las totales .....	24
7. Comparación del volumen de importaciones a través del Canal con las totales .....	25
8. Valor de los peajes para los países de la ALADI en 1982 y <u>est</u> imación de los incrementos .....	26
9. Proporción de la carga total de los países de la ALADI <u>afecta</u> da por peajes y otros gastos del Canal en 1982 .....	28
10. Exportaciones latinoamericanas hacia todo destino a través del Canal de Panamá .....	37
11. Importaciones latinoamericanas desde todo origen a través del Canal de Panamá .....	39
12. Principales exportaciones de los países de la ALADI a través del Canal .....	41
13. Principales productos comerciados por los países de la ALADI a través del Canal .....	43

## GRAFICO:

- Evolución de las tarifas reales .....	18
---	----

//

//

## I - TRAFICO, CARGA E INGRESOS DEL CANAL EN LA DECADA DEL 70

### A. El tráfico por el Canal

En el Cuadro no. 1 puede apreciarse la evolución del tráfico y del tonelaje transportado a través del Canal de Panamá entre 1972 y 1982. A comienzos de la década del 70 se realizaban alrededor de 14.000 tránsitos de buques comerciales, y a comienzos de la década presente, el número anual de tránsitos era prácticamente el mismo. Sin embargo, el volumen transportado aumentó sustancialmente, desde 109 a 185 millones de toneladas entre dichos años (1). Si se toman en cuenta estos dos datos extremos de la serie puede decirse que entre 1972 y 1982, las toneladas transportadas por año a través del Canal aumentaron un 70 por ciento, en tanto que el incremento de los tránsitos anuales no alcanzó a un 2 por ciento.

¿Qué sucedió con las tarifas en el mismo lapso de tiempo? Aquí nos referimos no a la tarifa estatuida por tonelada del Canal de Panamá, sino al monto efectivamente pagado en promedio por tonelada, que resulta de dividir los derechos pagados por peaje entre las toneladas movilizadas anualmente. Ya que los peajes se cobran sobre la base de la capacidad teórica de los buques, al dividir por las toneladas efectivamente transportadas, se obtiene el costo real por tonelada transportada a través del Canal, el cual se llamará en adelante "tarifa efectiva".

En el Cuadro no. 2 se observa que la tarifa efectiva por tonelada casi se duplicó entre 1972 y 1982, al pasar de 100 a 193. Aunque este aumento parece grande, en términos relativos es moderado frente a la evolución de otros índices de precios. Por ejemplo, en el período tomado, el índice de precios al por mayor de los Estados Unidos pasó de 100 a 251; el valor unitario de las exportaciones latinoamericanas pasó de 100 a 233 para los países no exportadores de petróleo y de 100 a 544, para los exportadores de petróleo. Así pues, el crecimiento de las tarifas efectivas fue moderado en la década del 70, y en términos reales más bien debería hablarse de una disminución.

Esta disminución de las tarifas efectivas reales fue posible gracias a la captación de mayores tonelajes por la afluencia de buques de mayor tamaño en la década del 70, al final de la cual se movilizó un 70 por ciento más de carga prácticamente con el mismo número de tránsitos. Este hecho está vinculado al tráfico de buques de gran capacidad, en particular de buques-tanque que transportaban el petróleo del Norte de Alaska al Este de los Estados Unidos y a la costa del Golfo.

No obstante, en el corto y mediano plazo es de esperarse más bien una disminución de dicha afluencia, debido a la pérdida del tráfico de buques-tanque después de la apertura del oleoducto interoceánico (2) y en menor me

(1) A no ser que se diga expresamente otra cosa, en este trabajo la palabra tonelada se refiere a la tonelada larga de los Estados Unidos: 2.240 libras ó 1,016 toneladas métricas.

(2) Así lo estima por ejemplo el Estudio OEA/CIES, "El efecto que tendrían los aumentos de los peajes del Canal de Panamá sobre países seleccionados de América Latina y el Caribe", OEA/Ser.x.31 CIES/3610, 16 de octubre de 1981, página 14.

CUADRO No. 1

TRAFICO A TRAVES DEL CANAL DE PANAMA (a)

Años 1972-1982

<u>Año</u>	<u>Número de tránsitos</u>	<u>Derechos En dólares</u>	<u>Toneladas Largas</u>	<u>Derecho medio por ton.larga En dólares</u>
1972	13.766	98.764.959	109.233.725	0,904
1973	13.841	111.032.088	126.104.029	0,880
1974	14.033	119.422.568	147.906.916	0,807
1975	13.609	141.898.218	140.101.459	1,013
1976	12.157	134.204.402	117.212.266	1,145
1977	11.896	163.826.571	122.978.785	1,332
1978	12.677	194.773.111	142.518.288	1,367
1979	12.935	208.376.741	154.110.866	1,352
1980	13.507	291.838.590	167.214.935	1,745
1981	13.884	301.762.600	171.221.762	1,762
1982	14.009	323.958.366	185.452.332	1,747

Fuente: Comisión del Canal de Panamá.

Elaboración: Unidad de Información y Estudios de la Secretaría General de la ALADI.

(a): Se refiere a años fiscales que hasta el 10/I/76 cubren desde el 1o. de julio de cada año calendario hasta el 30 de junio del año siguiente. A partir de la fecha mencionada, el año fiscal cubre el período comprendido entre el 1o. de octubre de cada año al 30 de setiembre del siguiente.

//

CUADRO No. 2

COMPARACION DE LA VARIACION DE LAS TARIFAS EFECTIVAS, CON LA DE OTROS INDICES

Años 1972-1982

Año	TARIFA EFECTIVA Dólares por ton. métrica	VALOR UNITARIO DE LAS EXPORTACIONES LATINOAMERICANAS			PRECIOS AL POR MAYOR DE LOS ESTADOS UNIDOS	
		Indice (1972=100)	No exportadores de petróleo		Total Indice (1972=100)	Cambio Porcentual (1972=100)
			Indice (1972=100)	Exportadores de petróleo Indice (1972=100)		
1972	0.890	100	100	100	100	-
1973	0.867	97	128	135	131	13.1
1974	0.795	89	166	290	209	18.8
1975	0.997	112	164	286	201	9.3
1976	1.127	127	178	300	214	4.6
1977	1.311	147	203	318	236	6.1
1978	1.345	151	198	298	228	7.8
1979	1.331	150	220	403	276	12.5
1980	1.718	193	251	580	351	14.0
1981	1.735	195	257	646	370	9.0
1982	1.719	193	233	544	332	2.1

Fuente: Comisión del Canal de Panamá, CEPAL - Anuario Estadístico de América Latina (varios números) y FMI - Estadísticas Financieras Internacionales (varios tomos).

Elaboración: Unidad de Información y Estudios de la Secretaría General de la ALADI.

ax

//

didada, por el uso de contenedores multimodales transístmicos (puente terrestre) en México. El aumento promedio de tarifas del 9.8 por ciento puesto en vigencia el 12 de marzo de 1983 está básicamente motivado por esta perspectiva. Estas circunstancias justifican las inquietudes existentes entre los países latinoamericanos usuarios intensivos del Canal en relación con la evolución futura de las tarifas.

#### B. Tráfico por grupos de productos

En el Cuadro no. 3 se presentan los volúmenes, por grupos de productos, que cruzaron el Canal de Panamá en 1981 y 1982. El primer lugar lo ocupa el petróleo con 50 millones de toneladas métricas en 1981 y 60 millones en 1982. Cerca de la mitad de estos volúmenes estaba representado por el petróleo del Norte de Alaska. El segundo lugar en tonelaje lo ocuparon en ambos años los granos, con 35 y 38 millones de toneladas métricas en 1981 y 1982, respectivamente. El tercer lugar lo ocupó el carbón con 21 y 23 millones de toneladas métricas en dichos años. Estos tres productos representaron en 1981 más del 60 por ciento de las toneladas movidas a través del Canal y más del 64 por ciento en 1982.

#### C. Tráfico según país de procedencia

En el Cuadro no. 4 se presentan los países usuarios del Canal clasificados en tres grandes grupos: Estados Unidos, países de la ALADI, y demás países, señalándose las correspondientes cargas transportadas durante 1982.

El mayor volumen de mercancías transportadas correspondió a los Estados Unidos, con un 64 por ciento del total y un 68.6 por ciento si se excluye el petróleo. La mayoría de estos despachos correspondió a tráfico entre las dos costas de los Estados Unidos y envíos al Lejano Oriente.

Los países miembros de la ALADI originaron el 12.9 por ciento del tonelaje que cruzó el Canal en 1982, y el 10.1 por ciento del tonelaje diferente de petróleo.

Los demás países originaron el tráfico restante, que representó el 23.1 por ciento de los envíos totales y el 21.3 por ciento de los envíos diferentes de petróleo. En este grupo sobresa le el Lejano Oriente (en particular Japón) con el 8 por ciento de los envíos totales.

Estas cifras indican que, en términos absolutos, el país más afectado por los incrementos de peajes del Canal de Panamá es Estados Unidos. Esto puede explicar por qué el procedimiento para cambiar las tarifas es hasta cierto punto complejo, ya que exige a la Comisión publicar sus propósitos en el Federal Register, hacer audiencias públicas, publicar la propuesta final nuevamente en el Federal Register, y someterla a la aprobación del Presidente de los Estados Unidos.

Aunque desde el punto de vista de costos absolutos, el país más afectado por los incrementos de peajes es Estados Unidos, desde el punto de vista relativo (esto es, en comparación con el volumen de su comercio internacional) los países más afectados son los de la costa Oeste de América del Sur, tal como se desprende del Cuadro no. 6.

//



CUADRO No. 3

TRAFICO A TRAVES DEL CANAL POR PRINCIPALES CATEGORIAS DE PRODUCTOS

En miles de toneladas métricas

Años 1981 y 1982

CATEGORIAS DE PRODUCTOS	ATLANTICO AL PACIFICO		PACIFICO AL ATLANTICO		TOTAL	
	1981	1982	1981	1982	1981	1982
	Alimentos envasados y refrigerados	577	583	3 377	3 314	3 954
Productos químicos	3 855	3 954	687	1 000	4 542	4 954
Carbón y coque	18 826	21 589	1 707	1 300	20 533	22 889
Granos	30 225	33 883	4 701	4 300	34 926	38 183
Madera y manufacturas de madera	638	446	5 706	4 883	6 344	5 329
Maquinaria y equipo	865	724	1 629	1 563	2 494	2 287
Manufacturas de hierro y acero	2 263	1 926	5 016	5 261	7 279	7 187
Minerales	250	232	3 446	3 892	3 696	4 124
Nitratos, fosfatos y potasa	7 396	7 012	1 290	1 578	8 686	8 590
Minerales y metales	2 846	2 201	5 457	5 767	8 303	7 968
Otros productos agropecuarios	1 593	2 060	3 754	3 527	5 347	5 587
Petróleo y derivados	11 592	13 910	38 603	46 049	50 195	59 959
Otros productos	9 823	9 581	7 840	7 884	17 663	17 465
TOTAL	90 749	98 101	83 213	90 318	173 962	188 419

Fuente: Comisión del Canal de Panamá.

mas

//

CUADRO No. 4

TRAFICO POR EL CANAL SEGUN GRUPOS DE PAISES DE PROCEDENCIA

En miles de toneladas largas

PROCEDENCIA	Envíos (a)		Petróleo		Envíos diferentes de petróleo (a)	
	Volumen	%	Volumen	%	Volumen	%
Estados Unidos	118.759.3	64.0	32.617.5	54.4	86.141.8	68.6
ALADI	23.904.1	12.9	11.213.0	18.7	12.691.1	10.1
Otros	42.789.0	23.1	16.128.5	26.9	26.660.5	21.3
TOTAL	185.452.4	100.0	59.959.0	100.0	125.493.4	100.0

Fuente: Comisión del Canal de Panamá.

Elaboración: Unidad de Información y Estudios de la Secretaría General de la ALADI.

(a): Es preferible hablar de envíos en vez de exportaciones, ya que las cifras incluyen el tráfico intercostal de los países que tienen costas sobre ambos océanos (Atlántico y Pacífico).

//

//

423

D. Conclusiones

De los análisis del tráfico y peajes a través del Canal realizados en este capítulo, pueden sacarse las siguientes conclusiones:

- a) El incremento de las tarifas de peajes efectivas nominales fue moderado en la década del 70. En términos reales puede decirse que dichas tarifas declinaron.
- b) La razón principal de este comportamiento de las tarifas parece haber sido la captación de mayores tonelajes por la afluencia de buques de mayor tamaño. No obstante, esta tendencia probablemente no se mantendrá, en razón de la entrada en funcionamiento del oleoducto interoceánico.
- c) Aunque en términos absolutos Estados Unidos sea el país más afectado por los aumentos de los peajes, en términos relativos, los países más perjudicados son los de la costa occidental de América del Sur.

## II - LOS COSTOS DEL CANAL DESPUES DEL NUEVO TRATADO

Una de las mayores inquietudes que han surgido alrededor de los cambios recientes se refiere a las nuevas normas para la fijación de las tarifas. Debido a eso, es conveniente hacer un análisis sobre las reglas para su formación, y sobre la estructura de costos.

### A. Los costos y la formación de las tarifas

La legislación de los Estados Unidos ha exigido que, primero la Compañía del Canal, y luego la Comisión del Canal de Panamá, fueran financieramente autosuficientes, es decir, en ningún caso deberían generar déficit para ser cubiertos con fondos del presupuesto federal.

En este sentido, la Ley del Canal de Panamá, que entró en vigencia el 10. de octubre de 1979, no estatuye nada diferente de lo mandado por la legislación anterior. Sin embargo, ella incluye los siguientes cambios importantes para la formación de las tarifas:

- a) La Ley exige a la Comisión anticipar la recuperación de los costos de inversión, que anteriormente podían amortizarse en forma diferida, como es normal en la operación de cualquier empresa; y
- b) El Tratado Carter-Torrijos incluyó nuevos costos (por ejemplo pagos a Panamá) que deben ser cubiertos con las tarifas y eliminó ciertas operaciones que anteriormente eran fuentes de ingreso para la Compañía.

La recuperación anticipada de los costos de inversión es el cambio más importante introducido por la Ley del Canal en la fórmula estatutaria para la determinación de las tarifas. Contrariamente a la práctica normal, la Ley estadounidense estatuye que la Comisión debe financiar sus proyectos de inversión con sus ingresos anuales, lo cual implica que las tarifas, además del componente normal de depreciación, incluyen un nuevo componente llamado "factor capital". En caso de nuevas inversiones, como compensación al usuario, la Comisión se abstiene de incluir en los años futuros, cualquier cargo por depreciación sobre tales inversiones.

En la práctica, este sistema equivale a financiar en buena parte las nuevas inversiones del Canal, mediante un crédito tomado de los usuarios a través del cobro de los peajes.

Desde el punto de vista de la Comisión del Canal, la razón de esta disposición es obvia. En efecto, al concluir el Tratado el 31 de diciembre de 1999, la Comisión debe transferir todos sus activos al Gobierno de la República de Panamá. Por tanto, no le interesa efectuar inversiones directas de capital que quedarían sin ser amortizadas en esa fecha, prefiriendo financiar sus proyectos a través de un "factor capital" en las tarifas.

A continuación se analiza la segunda fuente de cambio en las tarifas, que corresponde a la inclusión de nuevos rubros de costos o al incremento de los mismos.

//

//

## B. Estructura de costos

El análisis de los diferentes componentes de los costos de operación, mantenimiento y mejoramiento del Canal, sirve para ilustrar las razones de la variación de las tarifas.

En el Cuadro no. 5 se presenta la estructura de costos de operación, mantenimiento y mejoramiento del Canal en 1981.

El ítem que más pesa en la estructura de costos del Canal es la remuneración al personal, que en 1981 representó el 45.3 por ciento de los desembolsos totales. Este rubro incluye salarios y prestaciones tales como contribución al fondo de retiro, beneficios de salud, y seguros sociales. La expectativa sobre el aumento de este rubro es que crezca al ritmo de la inflación de los Estados Unidos, aunque en 1982 y 1983 creció a una tasa mayor. En 1981 los salarios se incrementaron un 9 por ciento, un 5 por ciento en 1982 y un 6 por ciento en 1983. La Comisión está haciendo algunos esfuerzos por reducir el personal, lo cual podría permitir que los pagos laborales totales crezcan a un ritmo algo menor que la inflación.

Los costos de los materiales no incluidos en la construcción de capital representaron el 13.7 por ciento. Este rubro también se espera que crezca al ritmo de la inflación de Estados Unidos. Con ello se tendría que casi el 60 por ciento de los costos totales del Canal estarían creciendo en los próximos años al ritmo inflacionario general.

Los combustibles representaron el 3.1 por ciento de los costos en 1981. Esta cifra es baja ya que los combustibles se utilizan principalmente para generación termoeléctrica en épocas en que las lluvias son insuficientes.

Las contribuciones y provisiones en ciertos fondos especiales representaron un porcentaje relativamente alto en los costos (9.2 por ciento), superior en todo caso al correspondiente a gastos de capital. Las provisiones diferentes de la depreciación representaron un 5 por ciento, y fueron destinadas a atender accidentes marinos y reparación de esclusas. Las provisiones para accidentes marinos se reducirán en el corto y mediano plazo, debido a la pérdida de tráfico de buques petroleros.

Uno de los costos originados en el nuevo Tratado y en la Ley del Canal de Panamá es la contribución anual que la Comisión debe hacer al Fondo de Retiro e Invalidez del Servicio Civil de los Estados Unidos, como resultado del programa de retiro prematuro ofrecido al personal empleado antiguamente por la Compañía y la Zona del Canal. La introducción de este nuevo costo fue cubierta con el aumento de tarifas del 10. de octubre de 1979. La contribución se incrementó un 14 por ciento entre 1981 y 1983, frente a un incremento menor de los precios en Estados Unidos.

Otro costo originado en el nuevo Tratado corresponde a los pagos pactados a la República de Panamá, que en 1981 representaron un 19,2 por ciento de los costos del Canal. Dado que el costo de estos pagos quedó incluido en el aumento de tarifas del 10. de octubre de 1979, los incrementos futuros por este concepto dependen de los ajustes que vayan acordando la Comisión y la República de Panamá.

CUADRO No. 5ESTRUCTURA DE COSTOS DEL CANAL DE PANAMA

Año 1981

En millones de dólares y porcentajes

<u>RUBROS</u>	<u>MILLONES DE DOLARES</u>	<u>PORCENTAJES</u>
<u>Gastos de operación</u>		
Pagos al personal	181.0	45.3
Costo de materiales (a)	54.9	13.7
Combustible	<u>12.5</u>	<u>3.1</u>
TOTAL	248.4	62.2
<u>Contribución a Fondos</u>		
Retiro	16.7	4.2
Otros (b)	<u>20.1</u>	<u>5.0</u>
TOTAL	36.8	9.2
<u>Pagos a Panamá</u>		
Anualidad fija	10.0	2.5
Reembolso por servicios	10.0	2.5
Pago variable	<u>56.9</u>	<u>14.2</u>
TOTAL	76.9	19.2
<u>Gastos de capital e interés</u>		
Interés sobre inversión USA	11.3	2.8
Gastos en planta y equipo	<u>26.3</u>	<u>6.6</u>
TOTAL	<u>37.6</u>	<u>9.4</u>
TOTAL GASTOS	399.7	100.0

Fuente: Comisión del Canal de Panamá. Proposal to Increase Tolls, March 1982.

Elaboración: Unidad de Información y Estudios de la Secretaría General de la ALADI.

(a): No incluye materiales cargados a construcción de capital.

(b): No incluye depreciación.

//

Los pagos a Panamá tienen tres componentes:

- a) Una anualidad de 10 millones de dólares, que en 1981 representó el 2.5 por ciento de los costos del Canal. Antes de 1979, la República de Panamá recibía como anualidad fija US\$ 1.930.000 de los cuales US\$ 430.000 debían ser pagados de los ingresos de la Compañía del Canal, y los restantes US\$ 1.500.000 por el Departamento de Estado. Los efectos de este cambio quedaron cubiertos en el incremento de tarifas en 1979.
- b) Un reembolso anual de 10 millones de dólares (2.5 por ciento de los costos del Canal) por los servicios que Panamá le presta a las áreas de operación del Canal: policía, protección contra incendios, mantenimiento de calles, luz eléctrica, etc.. Esta cifra se ajusta cada tres años de acuerdo al curso de la inflación.
- c) Un derecho de 30 centavos de dólar por tonelada neta del Canal de Panamá, para los buques que pagan peaje. En 1981 se pagaron US\$ 56.9 millones por este concepto que correspondieron a 14.2 por ciento de los costos del Canal. Este rubro se puede ajustar bianualmente a partir del 1o. de octubre de 1984, de acuerdo con el índice de precios al por mayor de productos manufacturados de los Estados Unidos.

Además de los pagos a Panamá, la Ley establece ciertos pagos por interés sobre inversiones de los Estados Unidos como componente de las tarifas. En 1981, el valor en libros de los activos de la Comisión era de 661.9 millones de dólares, el de sus pasivos era de 188.9 millones, y la diferencia (473 millones) representaba el valor de la inversión de los Estados Unidos. De estos 473 millones, 128.5 daban origen a pagos de interés a los Estados Unidos, pagos que totalizaron 11.3 millones de dólares (2.8 por ciento de los costos) en 1981. Este rubro tiende a decrecer, ya que parte de la inversión de Estados Unidos se ha venido amortizando cada año.

Finalmente, los gastos en formación de capital representaron 26.3 millones en 1981, suma que correspondió al 6.6 por ciento de los costos totales en ese año. Bajo la nueva Ley, la evolución de este rubro tendrá una incidencia directa sobre las tarifas. En efecto, la Ley del Canal estipula que los gastos de inversión que superen los fondos disponibles por depreciación deben financiarse directamente de los ingresos de operación, a través de un "factor capital" que debe incluir la Comisión en el cálculo de las tarifas. Las inversiones así financiadas no tendrán en el futuro costos de depreciación para los usuarios. En 1981, el "factor capital" de las tarifas implicó un costo cercano a los 10 millones de dólares, que representó un 2,5 por ciento de los costos.

A fin de dar alguna idea sobre la evolución del "factor capital", sería conveniente tratar de establecer el curso de las inversiones planeadas, pero este punto parece no estar claramente definido. Por lo pronto, se sabe que la Comisión estima que sus programas de inversión del orden de 30 millones de dólares anuales garantizan una capacidad suficiente para las necesidades de navegación hasta 1990 (1). De confirmarse esto, no habría lugar a temores por incrementos exagerados en las tarifas originados en el "factor capital".

(1) Declaraciones de Fernando Manfredo, Administrador Delegado de la Comisión, según ALAMAR, Informativo no. 423, 15 de agosto de 1983, página 9.

C. Conclusiones

Del presente capítulo pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- a) La Ley de los Estados Unidos estipula que las tarifas sean fijadas en forma que cubran todos los costos, inclusive los montos de las inversiones anuales.
- b) El análisis de la estructura de costos permite estimar que los costos tenderán a evolucionar en los años próximos a un ritmo cercano a la inflación de los Estados Unidos. Sin embargo, al no estar claramente definidas las inversiones planeadas a futuro, persiste la incertidumbre respecto de la incidencia del "factor capital" en las tarifas.

Como ya se dijo, la evolución futura de las tarifas dependerá no sólo de los costos, sino también de los ingresos. Si a las tarifas actuales los costos crecen más que los ingresos, las tarifas deberán subir. Por eso es importante analizar también la evolución de algunos componentes de los ingresos que son diferentes de las tarifas por peaje.

---



//

### III - COMPOSICION DE LOS INGRESOS DEL CANAL

El aumento de tonelaje transportado a través del Canal no ha estado vinculado a un aumento de los tráficos totales, sino más bien al incremento de la capacidad de los buques. Como se ha indicado anteriormente, parece poco probable que esta tendencia se mantenga en el corto y mediano plazo.

Por consiguiente, para mantener los ingresos creciendo al ritmo de los costos, parece inevitable que la Comisión deba aumentar los cargos por los servicios que presta, entre los cuales se incluyen las tarifas.

Si el aumento de las tarifas y otros cargos marcha al ritmo de la inflación internacional significaría simplemente que la tarifa real se mantiene constante. Sin embargo, si se prolongan los efectos de la actual recesión sobre los precios de las materias primas, los países latinoamericanos enfrentarían un encarecimiento en el corto y mediano plazo de las tarifas reales, ya que el precio de los productos que exportan descendería, mientras los costos de transporte aumentarían.

A efectos de analizar la evolución de los ingresos del Canal, se observa que en adelante éstos tendrán cuatro componentes:

- Las tarifas por peaje;
- Las tarifas por otros servicios;
- Las reservas de tránsito; y
- Las modificaciones que traerá la adopción del SUAT. (1)

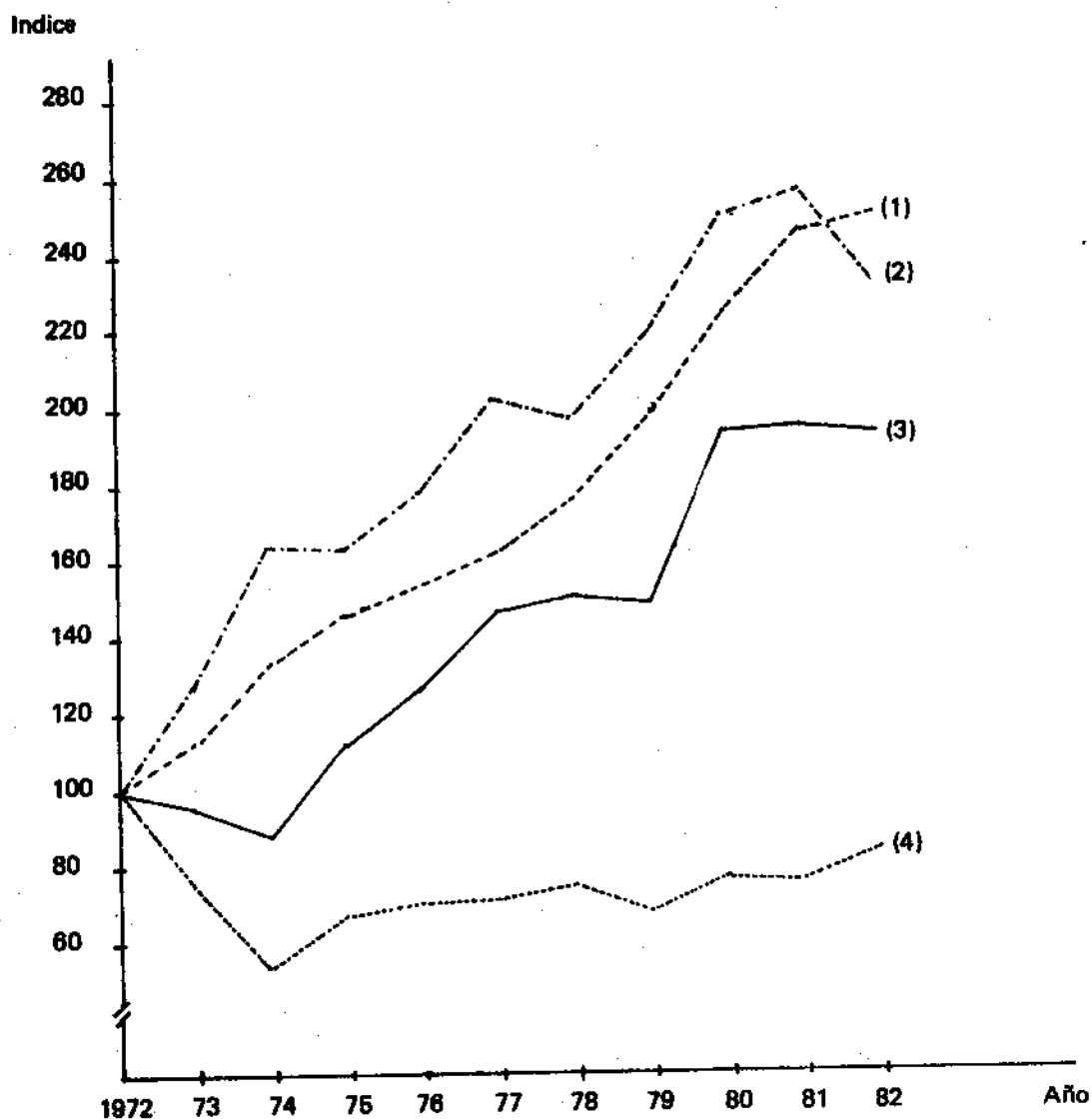
#### A. Evolución de las tarifas de peaje

Los peajes son la principal fuente de ingresos de la Comisión del Canal de Panamá. En 1981, la Comisión tuvo ingresos de casi 400 millones de dólares, de los cuales 303.1 millones (el 76 por ciento) provinieron de peajes. El resto provino de otras funciones y servicios, algunos de ellos relacionadas con el tránsito de buques.

En el Gráfico no. 1 se compara la evolución de la tarifa efectiva calculada por tonelada con la de otros índices, en los doce últimos años. Después de un descenso en los años inmediatamente anteriores a 1975, la tarifa empezó a aumentar a partir de dicho año. La tarifa real, definida como la tarifa efectiva deflactada por el índice de valor unitario de exportaciones, también empezó a seguir una suave tendencia creciente a partir de 1975, ya que los precios de estas últimas crecieron menos que las tarifas. En 1982 la tarifa real para los países latinoamericanos no exportadores de petróleo todavía era menor que la tarifa real de 1972, por lo que el costo real de cruzar el Canal era más elevado al comenzar la década del 70 que al comenzar la presente década.

(1) SUAT: Sistema Universal de Arqueo de Tonelaje.

**Gráfico No. 1**  
**EVOLUCION DE LAS TARIFAS REALES**  
 Años 1972-1982  
 Indices con base 1972 = 100



**Referencias:**

- (1) Precios por mayor, USA.
- . - . - . (2) Valor unitario de las exportaciones latinoamericanas, sin petróleo.
- (3) Tarifa efectiva.
- ..... (4) Tarifa real ((3) deflactado por (2)).

Fuente: Cuadro No. 2.

Elaboración: Unidad de Información y Estudios de la Secretaría General de la ALADI.

//

Anteriormente se discutieron las razones por las cuales las tarifas pudieron crecer menos que la inflación de los Estados Unidos en la década pasada. Sin embargo, dos eventos causaron aumentos importantes de tarifas: el nuevo Tratado, que introdujo nuevos costos y cortó algunos ingresos de la Comisión (el efecto de esta alza se ve en 1980), y la pérdida del tráfico de los supertanques petroleros del Norte de Alaska en 1983.

#### B. Ingresos de operación diferentes de peajes

La Comisión tiene otros ingresos diferentes de los peajes, originados en ciertas operaciones, algunas de ellas relacionadas con el tránsito por el Canal. En 1981 estos ingresos representaron 94.8 millones de dólares (24 por ciento del total de ingresos).

Los ingresos relacionados con el tránsito de buques provienen de servicios tales como remolque, pilotaje, protección contra el fuego, ayuda de lanchas, etc.. En 1981, éstos ascendieron a 48.1 millones de dólares, implicando el 12 por ciento de los ingresos totales y el 51 por ciento de los ingresos diferentes de peajes. Aparentemente, los cargos que hace la Comisión por estos servicios han venido aumentando más rápidamente que las tarifas. La razón parece obvia: el aumento de peajes requiere un complicado proceso administrativo, en tanto que los cargos por los servicios auxiliares pueden elevarse a voluntad de la Comisión.

En 1981, el costo promedio al usuario de cruzar el Canal fue de 2,042 dólares por tonelada larga. El 86 por ciento de este costo lo constituyó el peaje (1,762 dólares por tonelada larga) y el 14 por ciento restante (0,28 dólares), el costo unitario de los servicios. Para 1983, las proyecciones de la Comisión preveían 1,939 dólares de peaje promedio por tonelada larga (83.5 por ciento del costo total al usuario) y 0,383 dólares (16.5 por ciento del costo total) como costo unitario de los servicios. Esto implica una elevación de 9.7 por ciento en las tarifas y 36.8 por ciento en el costo de los servicios relacionados con el tránsito por el Canal.

La Comisión tiene otros ingresos provenientes de actividades no directamente relacionadas con el tráfico, tales como servicios públicos provistos a empleados, a otras agencias del Gobierno de los Estados Unidos y a la República de Panamá. Dado que estos ingresos no provienen de usuarios del Canal, ni son un cargo para ellos, no es pertinente entrar aquí en su análisis.

#### C. Reserva de tránsito

Las dos fuentes de ingresos analizadas eran las únicas de que disponía la Comisión hasta el 4 de abril de 1983, cuando se introdujo el sistema de reserva de tránsito (transit booking system). Las reservas para cruzar el Canal tienen un costo de 23 centavos de dólar por tonelada del Canal, y la tarifa mínima es de 1.500 dólares por embarcación. A pesar de que el pago de la reserva de tránsito es opcional, una vez puesto en funcionamiento el sistema, los usuarios se verán obligados a utilizarlo con el objeto de evitar largas esperas, con sus consiguientes costos. Existe además, un castigo por cancelar la reserva que varía entre el 20 y el 80 por ciento de la tarifa.

A primera vista parece paradójico que la Comisión haya introducido el sistema de reservas cuando estaba a punto de perder el tráfico del petróleo del Norte de Alaska, con la menor congestión que ello implica. Sin embargo,

//

debido a que el tráfico que desaparece corresponde al de supertanques, el número de tránsitos no va a disminuir en la misma proporción que el tonelaje total.

De todas formas, la Comisión parece decidida a incrementar sus ingresos (y por tanto los costos al usuario) no tanto a partir de las tarifas, sino de otros mecanismos. El incremento de tarifas representará en 1983 17.1 centavos adicionales por tonelada larga. El incremento del costo de los servicios y el sistema de reservas, sumados, representarán 35.7 centavos adicionales de ingreso por tonelada larga.

#### D. Cambio del sistema de arqueo

Actualmente, en el Canal de Panamá los peajes se fijan mediante la determinación del tonelaje neto de los barcos de acuerdo con las reglas de arqueo del Canal. Desde su apertura en 1914, el Canal aplicó sus propias reglas de arqueo, para evitar las inconsistencias que podrían resultar de aplicar reglas de arqueo según la nacionalidad de los buques.

En 1969, por primera vez, las principales naciones marítimas del mundo se pusieron de acuerdo para adoptar un sistema único, llamado Sistema Universal de Arqueo (SUAT), el cual está vigente desde 1982 al haber sido ratificado por la mayoría de las naciones firmantes del Convenio. No obstante, cabe señalar que tanto Panamá como Estados Unidos lo han ratificado, con la reserva de que sus efectos no se entenderán aplicables al Canal de Panamá.

Es indiscutible la conveniencia de que el Canal adopte también el SUAT; sin embargo, de esta adopción se derivará que los ingresos por concepto de peaje serían menores o muy poco más altos que los actuales. Por tal motivo, la Comisión del Canal encomendó a la firma Arthur Anderson and Company la realización de un estudio sobre el tema, la que propuso la adopción de un sistema que combina el SUAT y el actualmente vigente en el Canal (SUAT - Canal de Panamá).

Según el tipo de buque, el estudio indica que el porcentaje de diferencia promedio con los peajes actuales estaría entre + 6 por ciento y - 6 por ciento. La International Chamber of Shipping (ICS) estima que habría aumentos entre 2 y 20 por ciento (1). Según los cálculos de los usuarios, la adopción del SUAT-CP traería un incremento en los costos por cruzar el Canal.

#### E. Efectos sumados

Si se comparan los costos al usuario por tonelada larga al final de 1983 con los de 1981, se ve que los mayores ingresos del Canal en 1983 y 1984 provendrán no tanto de las tarifas incrementadas, cuanto del mayor costo de los servicios de tránsito y de la adopción de la reserva y del SUAT. Suponiendo que la adopción del SUAT-CP trajera un incremento promedio de 6 por ciento sobre la tarifa vigente a comienzos de 1983, los componentes del costo de transportar una tonelada larga de carga a través del Canal a fines de 1983 figuran en el cuadro siguiente:

(1) ALAMAR, Informativo no. 423, 15 de agosto de 1983, página 9.

COSTO POR TONELADA LARGA

Años 1981 y 1983

En dólares

	1981		1983		Incremento 1983/1981	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Peaje	1,762	86.3	1,933	72.2	0,171	9.7
Serv. de tránsito	0,280	13.7	0,383	14.3	0,103	36.8
Reserva	-		0,254	9.5	0,254	-
SUAT	-		0,106	4.0	0,106	-
<b>TOTAL</b>	<b>2,042</b>	<b>100.0</b>	<b>2,676</b>	<b>100.0</b>	<b>0,634</b>	<b>31.0</b>

Según el cuadro anterior, el costo total promedio de utilizar el Canal a finales de 1983 será de 2,676 dólares por tonelada larga, frente a 2,042 en 1981. Esto representa un incremento de 0,634 dólares, o sea un 31 por ciento a pesar de que las tarifas se ajustaron sólo un 9.7 por ciento en 1983. La diferencia se explica por el incremento en los cargos por servicios relacionados con el tránsito, y por la creación de nuevos cargos (por reserva y cambio de sistema de arqueo).

Las tarifas por peaje siguen siendo el componente más alto del costo de cruzar el Canal; sin embargo, se estima que a finales de 1983 su participación en dicho costo habrá bajado de 86.3 a 72.2 por ciento.

F. Conclusiones

Del análisis de la estructura de los ingresos del Canal de Panamá y de la evolución de los peajes se derivan las siguientes conclusiones:

- a) En general, durante la década del 70 los peajes crecieron a un ritmo menor que la inflación internacional, por lo que las tarifas reales (1) eran menores a finales que a principios de la década.
- b) Los dos últimos incrementos en las tarifas obedecen a la entrada en vigencia del nuevo Tratado en 1979 (29 por ciento) y a la disposición adoptada por la Comisión que estableció un aumento de 9.7 por ciento para compensar la pérdida de tráfico de petroleros.
- c) En los últimos años, la Comisión ha puesto más énfasis en aumentar sus ingresos a partir de cargos diferentes de las tarifas, como son los de servicios, reservas y cambio de sistema de arqueo. Los efectos de dichos cargos implican un incremento de un 31 por ciento en los costos de 1983 con respecto a los de 1981.
- d) Los usuarios deberían prestar una mayor atención a la evolución de dichos cargos, en razón de su creciente aumento y de la discrecionalidad con que puede aplicarlos y modificarlos la Comisión del Canal.

(1) Definidas de acuerdo con la metodología de este estudio.

IV - INCIDENCIA DE LOS AUMENTOS DE TARIFAS EN EL  
COMERCIO DE LOS PAISES DE LA ALADI

Los costos de cruzar el Canal representan, en general, una fracción baja del precio de los productos, por lo que aun aumentos de la magnitud de los estimados para 1983 (0,634 dólares en promedio por tonelada larga, o sea un 31 por ciento), no tienen efectos significativos sobre el comercio mundial ni sobre el comercio exterior de sus principales usuarios. Sin embargo, algunos países cuyo comercio cruza casi en su totalidad el Canal, y algunos productos de bajo valor unitario pueden verse afectados particularmente, ya que el aumento del costo de transporte puede implicar la pérdida de los mercados correspondientes. Para efectos ilustrativos, en este Capítulo se intenta hacer una cuantificación del costo del incremento en 1983 para los países de la ALADI y un análisis de quienes absorben dicho incremento.

A. Absorción del incremento

El alza de los fletes del comercio internacional, ¿afecta los ingresos de un país en la exportación, en sus costos de importación, o en ambas cosas? Para responder a esta pregunta, es necesario considerar previamente hasta qué punto los mayores costos pueden ser trasladados por los países de la ALADI al comprador (en el caso de exportaciones) o al vendedor (en el caso de importaciones).

En general, quien hace los desembolsos para fletes es el país comprador, pero esto no quiere decir que un alza de costos de transporte deba ser siempre asumida por el importador en su totalidad. Por ejemplo, si el exportador que vende se ve obligado a rebajar el precio del producto como efecto del mayor costo de transporte, una parte del costo adicional le sería trasladada por ese medio.

La distribución del incremento en el costo de transporte de un producto (o de cualquier costo o impuesto en general) entre compradores y vendedores depende solamente de la oferta y demanda del producto (1). Dicho en otros términos, depende de las condiciones del mercado, que puede ser un mercado de compradores o de vendedores.

Para la mayoría de los productos que cruzan el Canal, se puede suponer que los países de la ALADI no están en condiciones de afectar los precios en el mercado de destino para sus exportaciones, o en el mercado de origen para sus importaciones. Esto quiere decir que, dado su tamaño, enfrentan un "mercado de compradores" para sus exportaciones y un "mercado de vendedores" para sus importaciones. La curva de demanda que enfrentan sus exportaciones -excepto el petróleo- sería casi perfectamente elástica al precio del mercado mundial, y la curva de oferta que enfrentan los importadores sería también casi perfectamente elástica al precio dictado por el mercado mundial. En estas condiciones, los incrementos de los peajes y otros costos de cruzar el Canal serían absorbidos casi totalmente por los países de la ALADI,

(1) Ver por ejemplo, R. Musgrave, Teoría de la Hacienda Pública, Aguilar, capítulo 13, Sección B. No se considera en este estudio la complicación adicional de si al transportista también puede trasladársele parte del aumento del peaje.

//

tanto en el caso de sus exportaciones como de sus importaciones (1). Sólo en el caso del petróleo, donde el exportador sí podría afectar los precios del mercado, los incrementos de costos son absorbidos principalmente por el importador.

#### B. Utilización del Canal en 1982

Antes de tratar de cuantificar el costo originado por los incrementos en 1983, es conveniente presentar la posición de los países de la ALADI como usuarios del Canal. Tal como se señaló anteriormente, los datos pertinentes fueron suministrados por la Comisión del Canal de Panamá y registran el comercio de Bolivia incluido en el de Chile y Perú, y el de Paraguay en el de Argentina y Brasil, por lo que no se pueden desglosar las cifras para Bolivia y Paraguay, separadamente.

Las cifras correspondientes a las exportaciones de los países de la ALADI que pasaron por el Canal en 1982 y su comparación con las cifras de exportaciones totales figuran en el Cuadro no. 6. Aquellas relativas a las importaciones del mismo año están presentadas en el Cuadro no. 7.

Durante el referido año, los once países de la ALADI exportaron 20.3 millones de toneladas largas de carga a través del Canal de Panamá. Sin considerar a Venezuela (2), esta cifra fue de 15.9 millones, que representó el 6,5 por ciento de la carga total exportada por los otros diez países (243.9 millones de toneladas largas). La mitad de esos 20 millones de toneladas que cruzaron el Canal fueron exportaciones de petróleo de Venezuela, Ecuador y Perú (10.9 millones en total).

En el mismo año, los países de la ALADI importaron 14.5 millones de toneladas largas a través del Canal o sea un 11.4 por ciento del tonelaje importado en ese año (127 millones).

Colombia y México, con costas sobre ambos Océanos, utilizaron el Canal en 1982 para un cabotaje de 2.6 millones de toneladas largas (1.0 Colombia y 1.6 México), 2.4 de las cuales estuvieron representadas por petróleo y sus derivados.

El mayor usuario del Canal para su comercio de exportación fue Ecuador (4.9 millones de toneladas), seguido de Venezuela (4.5 millones), Perú (4.2 millones) y Chile (3.4 millones). El rubro que más pesó en los casos de Ecuador, Venezuela y Perú fue el petróleo con 3.8, 4.0 y 1.9 millones de toneladas largas, respectivamente. México exportó 1.9 millones de toneladas por el Canal, de las cuales 987 mil correspondieron al petróleo.

Exportaciones inferiores al millón de toneladas a través del Canal hicieron Colombia (720 mil), Brasil (595 mil) y Argentina (117 mil).

De acuerdo con el porcentaje de su carga de exportación que cruzó el Canal, los países pueden ordenarse de la siguiente manera: Ecuador (65.6 por ciento), Perú (58.7 por ciento), Chile (28.7 por ciento), Colombia (15.6 por ciento), México (3.0 por ciento), Brasil (0.5 por ciento) y Argentina (0.4 por ciento).

- 
- (1) Sin considerar la posibilidad que el transportista asuma parte del costo.
  - (2) En el caso de Venezuela, no se dispone de la cifra del tonelaje total exportado, ya que las correspondientes a petróleo y derivados están expresadas en barriles, y dada la diversidad de productos, son de difícil conversión.

//436

## CUADRO No. 6

## ALADI

## COMPARACION DEL VOLUMEN DE EXPORTACIONES A TRAVES DEL CANAL CON LAS TOTALES

Año 1982

En miles de toneladas largas

PAIS	EXPORTACIONES POR EL CANAL			EXPORTACIONES TOTALES	PORCENTAJES		
	Petróleo	Otras expor- taciones	Totales		3/4	3/43	2/4
	1	2	3		4	5	6
Argentina	0	117	117	26.894	0,4	0,6	0,4
Bolivia (1)	...	...	...	3.392	...	...	...
Brasil	165	430	595	118.100	0,5	2,9	0,4
Colombia	-	720	720	4.623	15,6	3,5	15,6
Chile	-	3.443	3.443	11.997	28,7	16,9	28,7
Ecuador	3.846	1.075	4.921	7.500	65,6	24,2	14,3
México	987	903	1.890	62.165(a)	3,0	9,3	1,5
Paraguay (2)	...	...	...	906	...	...	...
Perú	1.875	2.304	4.179	7.120(a)	58,7	20,5	32,4
Uruguay	-	0	0	1.159	0,0	0,0	0,0
<b>SUBTOTAL</b>	<b>6.873</b>	<b>8.992</b>	<b>15.865</b>	<b>243.856</b>	<b>6,5</b>	<b>78,0</b>	<b>3,8</b>
Venezuela	3.998	484	4.482	(b)	...	22,0	...
<b>TOTAL</b>	<b>10.871</b>	<b>9.476</b>	<b>20.347</b>	<b>...</b>	<b>...</b>	<b>100,0</b>	<b>...</b>

**Fuente:** Comisión del Canal de Panamá (columnas 1, 2 y 3) y datos suministrados por los países miembros (columna 4).

**Elaboración:** Unidad de Información y Estudios de la Secretaría General de la ALADI.

(1): Las cifras de Bolivia de las columnas 1, 2 y 3 están incluidas en las de Chile y Perú.

(2): Las cifras de Paraguay de las columnas 2 y 3 están incluidas en las de Argentina y Brasil.

(a): Corresponde a cifras de 1981.

(b): Las informaciones de Venezuela de petróleo y derivados están disponibles sólo en barriles. Dada la diversidad de productos involucrados, es imposible efectuar su conversión a toneladas.

//



//

CUADRO No. 7ALADICOMPARACION DEL VOLUMEN DE IMPORTACIONES A TRAVES DEL CANAL CON LAS TOTALES

Año 1982

En miles de toneladas largas

PAIS	IMPORTACIONES POR EL CANAL			IMPORTACIONES TOTALES	PORCENTAJES		
	Petróleo	Otro comercio	Total		3/4	3/≤3	2/4
	1	2	3		4	5	6
Argentina	-	34	34	8.778	0,4	0,2	0,4
Bolivia (1)	...	...	...	532	...	...	...
Brasil	312	763	1.075	59.948	1,8	7,4	1,3
Colombia	174	1.128	1.302	6.443	20,2	9,0	17,5
Chile	2.065	1.934	3.999	5.313	75,3	27,6	36,4
Ecuador	526	1.108	1.634	1.615	100,0	11,3	68,6
México	485	2.254	2.739	27.951 (a)	9,8	18,9	8,1
Paraguay (2)	...	...	...	902	...	...	...
Perú	19	2.364	2.383	3.748 (a)	63,6	16,5	63,1
Uruguay	-	2	2	647	0,3	0,0	0,3
Venezuela	-	1.314	1.314	11.077	11,9	9,1	11,9
<b>TOTAL</b>	<b>3.581</b>	<b>10.901</b>	<b>14.482</b>	<b>126.954</b>	<b>11,4</b>	<b>100,0</b>	<b>8,6</b>
<u>CABOTAJE</u>							
Colombia	1.023	8	1.031				
México	1.342	240	1.582				
<b>TOTAL</b>	<b>2.365</b>	<b>248</b>	<b>2.613</b>				

Fuente: Comisión del Canal de Panamá (columnas 1, 2 y 3) y datos suministrados por los países miembros (columna 4).

Elaboración: Unidad de Información y Estudios de la Secretaría General de la ALADI.

(1): Las cifras de Bolivia de las columnas 2 y 3 están incluidas en las de Chile y Perú.

(2): Las cifras de Paraguay de las columnas 1, 2 y 3 están incluidas en las de Argentina y Brasil.

(a): Corresponde a cifras de 1981.

//

## CUADRO No. 8

VALOR DE LOS PEAJES PARA LOS PAISES DE LA ALADI  
EN 1982 Y ESTIMACION DE LOS INCREMENTOS (1)

En miles de dólares

PAIS	TRAFICO AFECTADO (2)				PEAJES Y OTROS GASTOS	
	Exportación	Importación	Cabotaje	Total	Valor (3)	Incremento (4)
Argentina	117	33	-	150	307	95
Brasil	430	1 051	-	1 481	3 023	939
Colombia	718	1 302	1 031	3 051	6 248	1 934
Chile	3 443	3 999	-	7 442	15 240	4 718
Ecuador	1 075	1 634	-	2 709	5 547	1 717
México	903	2 739	1 582	5 225	10 700	3 312
Perú	2 304	2 352	-	4 656	9 535	2 952
Uruguay	1	2	-	3	6	2
Venezuela	484	889	-	1 373	2 813	871

Fuente: Comisión del Canal de Panamá.

Elaboración: Unidad de Información y Estudios de la Secretaría General de la ALADI.

- (1): Incluye las exportaciones sin petróleo y todas las importaciones.
- (2): En miles de toneladas largas. De acuerdo con la metodología general, las cifras de exportación excluyen combustibles, y las de importación excluyen las importaciones diferentes de combustibles procedentes de países de la ALADI.
- (3): El valor se obtuvo multiplicando el total del tráfico por US\$ 2,042 (tarifa efectiva por tonelada larga).
- (4): El incremento se estimó en un 31%.

//

439

El mayor usuario del Canal en 1982 para su comercio de importación fue Chile con casi 4 millones de toneladas largas, 2 millones de las cuales fueron de petróleo. Le siguieron México con 2.7 millones de toneladas, Perú con 2.4, Ecuador con 1.6, Colombia y Venezuela con 1.3, Brasil con 1.1 millones y Argentina y Uruguay con cifras sin significación.

Si se ordenan los países según la proporción de su carga de importación que cruzó el Canal en 1982, la lista queda encabezada por el Ecuador con una cifra de casi 100 por ciento. Le siguen Chile (75.3 por ciento), Perú (63.6 por ciento), Colombia (20.2 por ciento), Venezuela (11.9 por ciento), México (9.8 por ciento), Brasil (1.8 por ciento), Argentina (0.4 por ciento) y Uruguay (0.3 por ciento).

### C. Cuantificación del costo a nivel de país

Después de haber descrito la importancia relativa del Canal para la mayoría de los países de la ALADI, en esta sección se intenta cuantificar bajo los supuestos anteriormente descritos el costo de los peajes y de sus incrementos para dichos países. Para tales fines, se supone que los países asumirán el costo del incremento para todas sus exportaciones diferentes de petróleo y para todas sus importaciones, estimándose qué costo habría tenido para cada país dicho incremento de peajes sobre la base de su tráfico por el Canal en 1982.

En el Cuadro no. 8 se estiman el monto de los peajes y otros gastos no trasladables a terceros países que se generaron en 1982, según las tarifas vigentes en ese año y el monto de los incrementos que se derivan de las nuevas tarifas y otras medidas adoptadas en 1983.

La proporción de la carga total de los países de la ALADI afectada por peajes y otros gastos del Canal tomando como base el tráfico de 1982 está señalada en el Cuadro no. 9.

En el Cuadro no. 9 puede observarse que la carga que paga peajes no trasladables representa, para ciertos países, una fracción considerable de la carga total comerciada. Este es el caso de Chile, Perú y Ecuador, cuya carga de exportación e importación está afectada en 43, 42.8 y 29.7 por ciento, respectivamente. Siguen Colombia con 18.3 por ciento y México con 4 por ciento. Con respecto a Venezuela, sólo se dispone de la carga de importaciones afectadas, la cual ascendió a un 7.2 por ciento del total. La carga afectada de los demás países considerados (Argentina, Brasil y Uruguay) fue de escasa significación.

No obstante, a pesar de la dependencia que varios países tienen en el uso del Canal, la incidencia de los peajes y demás costos de cruzarlo y de los incrementos de los mismos es de poca importancia a nivel macroeconómico.

En efecto, si se aplican los peajes y demás gastos aprobados para 1983 al tráfico que tuvo lugar en 1982, los cálculos pertinentes indicarían que a finales de 1983, los países de la ALADI estarían pagando al Canal unos 70 millones de dólares en peajes y otros costos no transferibles a la contraparte comercial. De dichos 70 millones unos 17 provendrían de los nuevos incrementos aprobados.

ax

//

//

## CUADRO No. 9

PROPORCIÓN DE LA CARGA TOTAL DE LOS PAISES DE LA ALADI  
AFFECTADA POR PEAJES Y OTROS GASTOS DEL CANAL EN 1982

En porcentaje

PAIS	Carga afectada por peajes como porcentaje de la carga total (1)		
	Exportación	Importación	Total
Argentina	0,4	0,4	0,4
Brasil	0,4	1,7	0,8
Colombia	15,5	20,2	18,3
Chile	28,7	75,3	43,0
Ecuador	14,3	100,0	29,7
México	1,5	9,8	4,0
Perú	32,4	62,8	42,8
Uruguay	0	0,2	0,1
Venezuela	...	7,2	...

Fuente: Cuadros nos. 6 y 7.

Elaboración: Unidad de Información y Estudios de la Secretaría General de la ALADI.

(1): Se consideraron las exportaciones diferentes de petróleo y sus derivados y todas las importaciones.

//

//

D. Conclusiones

De los análisis efectuados en el presente Capítulo, pueden obtenerse las siguientes conclusiones:

- a) Para cuantificar las alzas que sobre los países tienen los costos de cruzar el Canal, se estimó un incremento real de un 31 por ciento. Para medir su incidencia, es importante determinar si ellos son trasladables o no a la contraparte comercial. En relación con los países de la ALADI, lo más probable es que los mismos deban asumir esos costos en sus exportaciones diferentes de petróleo y en sus importaciones.
- b) Aunque Chile, Ecuador y Perú dependen en gran medida del tráfico por el Canal para su comercio internacional y dicho tráfico es importante para Colombia y México que tienen cabotaje y también para Venezuela, a nivel macroeconómico los peajes no tienen efectos importantes para ninguno de estos países. Sin embargo, a nivel microeconómico existen algunos productos particularmente afectados. El análisis correspondiente se hace en el siguiente Capítulo.
- c) El incremento del peaje y de otros gastos no se ha hecho sentir todavía en el comercio exterior de los países. En efecto, informaciones procedentes de algunas compañías navieras que operan en los países de la ALADI señalan que durante 1983 las Conferencias que regulan los fletes no han trasladado aún a sus tarifas el alza de los peajes, situación que se anuncia ocurrirá durante 1984.

ax

//

//

## V. INCIDENCIA DE LOS AUMENTOS DE TARIFAS EN EL COMERCIO DE PRODUCTOS

En el Capítulo anterior se cuantificó la incidencia de los peajes sobre el comercio exterior de los países de la ALADI, y se encontró que, a nivel macroeconómico, los efectos no son de gran significación. Sin embargo, para ciertos productos particularmente sensibles o vulnerables a los costos de transporte, los incrementos de los peajes pueden ocasionar sobrecostos intolerables, que simplemente acabarían con la exportación o la harían desviarse hacia otros mercados, de ser ello factible, o causarían aumentos de precios apreciables al consumo en el caso de las importaciones.

Los volúmenes de exportaciones e importaciones latinoamericanas que circularon a través del Canal de Panamá en el período 1980-1982 están señalados en los Cuadros nos. 10 y 11, respectivamente.

En este Capítulo se trata de determinar cuáles son los productos particularmente afectados por las alzas en los peajes del Canal. Para ello, en primer lugar se presenta el análisis en forma agregada para todos los países, y luego en forma separada para cada uno de los mismos.

### A. Productos exportados a través del Canal

La primera exportación latinoamericana y de la ALADI a través del Canal en cuanto a peso es la de combustibles, en particular petróleo crudo. En 1982, Ecuador, Perú y Venezuela exportaron a través del Canal más de 11 millones de toneladas métricas de combustibles, que representaron más del 50 por ciento del tonelaje total exportado por países de la ALADI por la vía del Canal.

El petróleo y sus derivados son productos relativamente sensibles a los costos de transporte debido a la baja relación valor/peso, ya que su precio último actualmente es de unos 230 dólares por tonelada métrica. Prueba de esta sensibilidad es la construcción del oleoducto interoceánico, para aliviar los costos de transporte del petróleo del Norte de Alaska. Sin embargo, las alzas de los peajes no afectan a los países exportadores de petróleo por dos razones fundamentales:

- a) Como se señaló anteriormente, las condiciones del mercado permiten suponer que las alzas de costos son absorbidos por el país importador; y
- b) El oleoducto se abrirá a uso general, con lo que los países exportadores de petróleo contarán con una alternativa para su transporte.

El segundo lugar en volumen exportado a través del Canal lo tienen los metales y minerales, con más de 3.7 millones de toneladas métricas en 1982, que representaron el 17 por ciento de la carga exportada por la ALADI a través del Canal. La incidencia de los fletes y demás costos de transporte sobre la exportación de metales no es alta, debido a que éstos tienen altos valores unitarios que van desde unos 600 dólares por tonelada métrica de plomo hasta unos 14.000 dólares por tonelada de estaño. Por lo tanto, el alza en los costos de cruzar el Canal no tendrá efecto mayor sobre el comercio de metales.

//

//

No puede decirse, sin embargo, igual cosa en el caso de los minerales, cuyos valores unitarios son muy bajos en algunos casos. El precio de una tonelada métrica de mineral de hierro es del orden de 18 dólares. Sólo los costos de cruzar el Canal, sin incluir otros costos de transporte internacional, representan más del 15% de este valor, por lo cual las alzas de peajes pueden afectar el comercio de este mineral y el de algunos otros. De hecho, Chile y Perú han venido incrementando sus exportaciones de mineral de hierro al Japón y disminuyendo las destinadas a los Estados Unidos y Europa. Más adelante se hace el análisis detallado de los volúmenes afectados de exportaciones de minerales.

Los alimentos envasados y refrigerados ocupan el tercer lugar en volumen exportado por los países de la ALADI a través del Canal, con cerca de 1.8 millones de toneladas en 1982, que representaron más del 9% de la carga exportada por el Canal. Este grupo de productos en general no es sensible a los costos de cruzar el Canal, debido a su alto valor unitario.

El cuarto lugar en volumen de exportaciones por el Canal lo ocupa la harina de pescado, con una cifra de 1.2 millones de toneladas métricas. Actualmente el precio de una tonelada de harina de pescado es del orden de 350 dólares, y los costos de cruzar el Canal representan cerca del 1% de este precio, por lo cual los incrementos en los peajes pueden tener incidencia, aunque leve, en el comercio de este producto.

Las maderas ocupan el quinto lugar, con 360.000 toneladas transportadas en 1982. El comercio de maderas es también sensible a los costos de transporte, por su baja relación valor/peso.

Los cinco grupos considerados representaron en 1982 cerca del 90% de la carga exportada por los países de la ALADI a través del Canal. En el resto de carga exportada figuran algunos productos sensibles a los costos de transporte, como los granos (120 mil toneladas) y el carbón y coque (100 mil toneladas).

#### B. Productos importados a través del Canal

Los países de la ALADI importaron cerca de 15 millones de toneladas métricas a través del Canal en 1982. El primer producto en cuanto al volumen de carga fue el petróleo, con 4.7 millones de toneladas que representaron cerca de 31% de la carga total importada a través del Canal. Los costos de cruzar el Canal son de unos 33 centavos de dólar por barril de petróleo, lo que equivale a un 1.1% del precio promedio actual. La incidencia de los peajes es ciertamente baja, aunque no totalmente descartable para los países importadores de petróleo.

El segundo lugar lo ocuparon en 1982 los granos, con cerca de 3.4 millones de toneladas métricas (cerca de 23% de toda la carga). Los costos de cruzar el Canal representan un 1.8% del precio FOB actual del trigo (150 dólares por tonelada métrica), lo que indica que el precio CIF de los granos puede verse levemente afectado por alzas grandes en los peajes del Canal. El alza de 1983 (31%) representa un incremento de 0.4% sobre el precio FOB del trigo.

//

El tercer lugar lo ocuparon los productos de hierro y acero tales como barras, tubos, alambón, etc.. Actualmente una tonelada de acero en barras tiene un precio entre 400 y 500 dólares, y los peajes vienen a representar cerca de un 0,5% a 0,7% del precio FOB. Así, las alzas en los peajes tendrían una incidencia leve en los precios al consumidor. Las importaciones de productos de hierro y acero a través del Canal en 1982 con destino a países de la ALADI fueron unas 850 mil toneladas métricas, cerca de 5.6% de la carga que cruzó el Canal.

Los minerales y metales con destino a países de la ALADI, en particular los que tienen costas sobre el Atlántico, cruzaron el Canal en 1982 en cantidad similar al hierro y acero (unas 850 mil toneladas), equivaliendo las de minerales a 535 mil toneladas métricas. Este tipo de productos, como ya se dijo, es sensible a alzas en los costos de transporte.

El quinto lugar lo ocuparon los fertilizantes (sobre todo la urea) con 440 mil toneladas. Actualmente el precio de la urea FOB Europa es de unos 180 dólares la tonelada, y los peajes del Canal representan un 1,4% de este precio, por lo que las alzas de los peajes pueden tener un efecto leve aunque visible sobre los precios al consumidor.

Los grupos de productos que siguen en carga importada a través del Canal maquinaria y productos químicos tienen altas relaciones valor/peso y el efecto de los peajes sobre su consumo es despreciable.

Entre los grupos restantes hay que destacar el carbón y las maderas (215 mil toneladas cada grupo) por su baja relación valor/peso, lo que haría algo sensibles los precios en el lugar de consumo a los peajes del Canal.

En general, los efectos de las alzas en los peajes sobre los precios domésticos de los productos importados son muy tenues.

### C. Análisis por producto y por país

En esta sección se realiza un ejercicio por vía de ilustración, consistente en estimar el efecto que tendría el alza de 31% (1) en 1983 -suponiendo que sea un alza real en su totalidad- sobre los volúmenes y valores exportados por productos y por países.

Para efectuar los cálculos, se han considerado como productos sensibles o afectados aquellos en que este incremento de peajes y otros costos representa por lo menos un 1/2% del precio FOB de exportación, es decir, productos cuyo precio FOB es inferior a 125 dólares por tonelada. Este ejercicio sólo se hace para productos exportados y no para los importados, pues para cuantificar la incidencia de los peajes sobre el consumo harían falta las cifras de producción nacional. De todas formas, en la sección anterior se vio cómo el efecto de los peajes del Canal sobre los precios al consumidor de la mayoría de productos importados, es mínimo.

En el Cuadro no. 12 se presentan los principales productos exportados por los países de la ALADI que cruzan el Canal, junto con las exportaciones totales correspondientes, los valores unitarios, las incidencias de los peajes y los destinos respectivos.

(1) Se ha tomado el incremento promedio de un 31%. No obstante, el mismo puede ser muy diferente para algunos productos.



//

Como resultado del examen de dicho cuadro se encontraron solamente 10 productos que cabrían en la categoría de sensibles, es decir, productos cuyo precio FOB de exportación fue inferior o cercano a 125 dólares la tonelada en 1982.

Las exportaciones de los países de la ALADI correspondientes a estos 10 productos que se efectuaron a través del Canal en 1982 ascendieron a 214 millones de dólares, equivalentes a 2,37 millones de toneladas.

Las exportaciones totales de los países de la ALADI de estos mismos productos en dicho año fueron cercanas a los 1.200 millones de dólares que correspondieron a 17,87 millones de toneladas.

Los 10 productos examinados son, con el respectivo rango de valores unitarios en dólares entre paréntesis, los siguientes: sal (7-62); mineral de hierro (18-31), coque (30), melazas (46-83), mineral de manganeso (56-98), maderas (90), grano de sorgo (95), carbón mineral (116), nitrato de sodio (127) y bananas (152).

El producto más afectado es la banana del Ecuador del que se exportó 114 millones de dólares a través del Canal en 1982. Dado que los competidores del Ecuador en los mercados de Norteamérica y Europa son países con costas sobre el Caribe, los incrementos reales de los peajes del Canal representan una desventaja para dicho país.

Las bananas corresponden a la única exportación cuantiosa de un país miembro de la ALADI que se vería afectada por incrementos reales grandes en los peajes. En grado menor se afectarían algunas exportaciones de Chile: maderas, cuyas exportaciones a través del Canal ascendieron a 16 millones de dólares, nitrato de sodio por unos 25 millones de dólares y mineral de hierro por unos 6 millones de dólares. En total, las exportaciones chilenas afectadas son del orden de 50 millones de dólares anuales.

En el caso del Perú, la única exportación afectada sería el mineral de hierro, pero los envíos de este producto a través del Canal casi han desaparecido, pues en 1982 representaron sólo cerca de 1.5 millones de dólares, o sea cerca de un 3% de las exportaciones anuales del producto.

Las exportaciones afectadas de Colombia serían del orden de 15 millones de dólares anuales, representadas en melazas y carbón mineral. Sin embargo, en el futuro, los incrementos reales de peajes en el Canal podrían impedir las exportaciones de la industria del carbón, ahora en pleno desarrollo, a países del Pacífico y del Lejano Oriente.

Las exportaciones mexicanas afectadas (sal, melazas y mineral de manganeso) serían del orden de 25 millones de dólares anuales.

Para los demás países de la ALADI no hay productos cuyo comercio se afecte en forma significativa. No obstante, a pesar de no estar afectando actualmente a grandes volúmenes de exportación, importa destacar el impacto que causarían los incrementos de los costos de cruzar el Canal en el valor unitario de algunos productos, como la sal de Chile (8,4%); de Colombia (2,2%); de México (1,0%); el mineral de hierro del Perú (3,5%); las melazas de Colombia (1,4%) y de Ecuador (1,1%); y del mineral de manganeso del Brasil (1,1%).

ax

//

En síntesis, el análisis del impacto de las tarifas del Canal a nivel de productos exportados revela que el país más afectado por aumentos grandes en las tarifas reales sería el Ecuador, cuyas exportaciones de bananas por el Canal, que representan más de 100 millones de dólares anuales, se verían en desventaja frente a sus competidores del Caribe y Centroamérica. El segundo país afectado sería Chile, con productos cuyas exportaciones por el Canal representan unos 50 millones de dólares anuales: maderas, mineral de hierro y nitrato de sodio. Colombia y México verían afectadas exportaciones que actualmente son del orden de 20 millones de dólares anuales. Para los demás productos no habría efectos significativos.

No obstante lo señalado, debe destacarse que, para los productos que no representan un monto importante de exportaciones, pero que son sensibles a los incrementos de peaje por la baja relación valor/peso (o sea, productos de escaso valor), la incidencia de los costos incrementados podrá tener un efecto limitativo en la posible expansión y diversificación de mercados.

En esta situación estaría como ejemplo típico el mineral de hierro, del que Chile exportó unos 130 millones de dólares en 1982 de los cuales sólo algo más de 5 millones pasaron por el Canal. Perú exportó 50 millones de dólares del mismo producto, cruzando el Canal sólo 1,5 millones.

Como dato ilustrativo complementario, en Anexo al presente documento se incluye el Cuadro no. 13 que corresponde a los principales productos comerciados por los países de la ALADI a través del Canal en 1982.

#### D. Conclusiones

En este Capítulo se hizo el ejercicio de cuantificar los efectos de un incremento promedial del orden de 31% en los costos de cruzar el Canal en 1983, bajo el supuesto de que tal incremento fuera real, y no meramente nominal. Debe recalcar el hecho de que éste es puramente un ejercicio teórico, ya que durante 1983 los precios de las materias primas se han recuperado en cerca de un 28% (1), lo que implicaría que la incidencia real de las alzas sería menor a la estimada.

El resultado del ejercicio puede resumirse así:

- a) A nivel macroeconómico, el efecto sobre el comercio exterior global de todos y cada uno de los países de la ALADI no es significativo;
- b) A nivel microeconómico, las exportaciones de unos 10 productos de bajo valor unitario pueden verse afectadas. Estas exportaciones representaron algo más de 200 millones de dólares en 1982. El producto más afectado sería la banana del Ecuador, del que se exportó más de 100 millones de dólares. Exportaciones chilenas por 50 millones de dólares de maderas, nitrato de sodio y mineral de hierro también podrían ser afectadas. Para los demás países no hay efectos significativos; y
- c) Sin embargo, para los productos de bajo valor unitario, la incidencia de los costos incrementados podrá tener un efecto limitativo en la posible expansión y diversificación de mercados.

(1) "The Economist", Setiembre 1983.

//

CONCLUSIONES GENERALES

Aunque en términos absolutos Estados Unidos es el mayor usuario del Canal de Panamá, en términos del porcentaje de su comercio exterior que utiliza el Canal, los mayores usuarios son los países de la costa occidental de Sudamérica. En los últimos años se han generado inquietudes en estos países sobre la evolución de los peajes, inquietudes que han sido alimentadas por los siguientes eventos:

- a) Después de permanecer prácticamente inmodificadas durante 60 años, las tarifas de peaje han sido elevadas cuatro veces a partir de 1974;
- b) El Tratado Carter-Torrijos, que entró en vigencia en 1979, introdujo ciertos desembolsos nuevos para la Comisión del Canal de Panamá, y se teme que estos continúen repercutiendo sobre las tarifas; y
- c) La Comisión emprendió en 1983 la adopción de ciertas medidas que incidirán sobre los costos de cruzar el Canal, como con el sistema de reserva de tránsito y el cambio del sistema de arqueo de los buques.

Por tal motivo, el Comité de Representantes de la ALADI aprobó la Resolución 25, que en la parte pertinente, encomienda a la Secretaría que efectúe un estudio de las implicancias que tendrán esas medidas en el costo del transporte de los productos de exportación e importación de los países miembros.

En cumplimiento de dicho mandato, la Secretaría realizó el presente estudio, cuyo propósito fue el de cuantificar el monto de los incrementos de los costos de cruzar el Canal, tratar de detectar los factores que rigen la evolución de las tarifas, y evaluar su impacto sobre el comercio exterior de los países de la ALADI. Las conclusiones principales del mismo son las siguientes:

- a) En general, cuando se trata el tema de las tarifas, no se distingue como debiera hacerse entre incrementos reales e incrementos meramente nominales. Del estudio se desprende que las tarifas promedio a precios constantes eran menores a finales de la década del 70 que a comienzos de la misma;
- b) La razón principal de este comportamiento de las tarifas parece haber sido la captación de mayores tonelajes por la afluencia de buques de mayor tamaño. No obstante, esta tendencia probablemente no se mantendrá en razón de la entrada en funcionamiento del oleoducto interoceánico;
- c) Del análisis de los costos del Canal y de las reglas para la formación de las tarifas, se desprende que puede razonablemente esperarse que la evolución de las tarifas y demás costos al usuario por cruzar el Canal no supere el ritmo de la inflación de los Estados Unidos. En otras palabras, las tarifas a valores constantes se mantendrían más o menos estables. Los únicos factores que podrían generar alguna incertidumbre razonable serían el emprendimiento de grandes inversiones o la amortización acelerada de la inversión de los Estados Unidos, lo cual de acuerdo con las nuevas reglas de formación de las tarifas se reflejaría directamente sobre éstas;

//

//

- d) En los últimos años, la Comisión ha puesto más énfasis en aumentar sus ingresos a partir de cargos diferentes de las tarifas, como son los de servicios, reservas y cambio de sistema de arqueo. Los efectos de dichos rubros implicaron un incremento promedio por tonelada de un 31 por ciento en los costos de 1983 con respecto a los de 1981. Los usuarios deberían prestar una mayor atención a la evolución de dichos cargos, en razón de su creciente aumento y de la discrecionalidad con que puede aplicarlos y modificarlos la Comisión del Canal; y
- e) Las alzas que tuvieron lugar en 1983, afectarían exportaciones de productos efectuadas por países de la ALADI por un monto equivalente a algo más de 200 millones de dólares en 1982. El ejercicio de evaluar el impacto del incremento en los costos de cruzar el Canal, cuantificado en un 31% para 1983, bajo el supuesto de que se trate de un incremento real, indicó que el efecto macroeconómico sobre el comercio exterior de tales países es poco importante, aunque existen unos 10 productos cuyas exportaciones podrán verse afectadas, citándose en particular la banana del Ecuador (unos 100 millo- nes de dólares en 1983) y tres productos chilenos (maderas, mineral de hie- rro y nitrato de sodio, cuyo valor fue de unos 50 millones de dólares en dicho año). Sin embargo, hay que tener en cuenta que para algunos productos de bajo valor unitario, el incremento de los peajes y de otros costos de cruzar el Canal podrá tener un efecto limitativo en la posible expansión y diversificación de mercados.
- 

//

CUADRO No. 10

EXPORTACIONES LATINOAMERICANAS HACIA TODO DESTINO A TRAVES DEL CANAL DE PANAMA (1)

Años 1980-1982

En miles de toneladas métricas

CATEGORIA DE PRODUCTOS	ORIGEN						Total
	América Central			América del Sur			
	1980	1981	1982	1980	1981	1982	
<u>Exportaciones desde la Costa Este de Latinoamérica</u>							
Alimentos envasados y refrigerados	0	0	0	13	19	15	19
Productos químicos y productos químicos derivados del petróleo	18	55	24	25	122	180	177
Carbón y coque, excepto coque de petróleo	0	0	0	60	54	80	54
Granos	0	0	0	3	77	63	77
Madera y manufacturas de madera	0	0	0	65	32	13	32
Manufacturas de hierro y acero	0	0	0	39	198	103	198
Minerales varios	0	5	0	8	12	3	17
Fertilizantes	131	49	110	38	60	56	169
Minerales y metales	105	96	74	439	395	322	544
Otros productos agropecuarios	7	12	20	100	95	50	107
Petróleo y productos derivados del petróleo	1 388	1 634	2 352	5 675	5 006	4 561	7 063
Otros productos	92	88	88	124	160	243	216
TOTAL	1 741	1 939	2 668	6 589	6 230	5 689	8 330
<u>Exportaciones desde la Costa Oeste de Latinoamérica</u>							
Alimentos envasados y refrigerados	429	485	336	1 711	1 668	1 757	2 140
Productos químicos y productos químicos derivados del petróleo	0	0	0	40	84	74	40
Carbón y coque, excepto coque de petróleo	78	0	22	47	0	21	125
Granos	51	90	23	56	55	66	107
							84
							74
							0
							145
							89
							2 153
							2 093
							449
							74
							43
							89

Cuadro no. 10 (Cont.)

CATEGORIA DE PRODUCTOS	ORIGEN								Total
	América Central			América del Sur			Total		
	1980	1981	1982	1980	1981	1982	1980	1981	
<u>Exportaciones desde la Costa Oeste de Latinoamérica (Cont.)</u>									
Madera y manufacturas de madera	71	60	71	544	347	349	615	407	420
Manufacturas de hierro y acero	33	0	36	10	6	5	43	6	41
Minerales varios	240	154	276	362	142	298	602	296	574
Fertilizantes	56	82	87	1 103	951	1 216	1 159	1 033	1 303
Minerales y metales	112	292	209	4 295	2 887	3 069	4 407	3 179	3 278
Otros productos agropecuarios	1 005	792	780	1 122	987	914	2 127	1 779	1 694
Petróleo y productos derivados del petróleo	86	133	91	8 655	7 004	6 652	8 741	7 137	6 743
Otros productos	139	178	207	505	453	567	644	631	774
TOTAL	2 300	2 266	2 138	18 450	14 584	14 988	20 750	16 850	17 126

Fuente: Comisión del Canal de Panamá.

Elaboración: Unidad de Información y Estudios de la Secretaría General de la ALADI.

(1): Incluye el tráfico intercostal de Colombia y México.

CUADRO No. 11

IMPORTACIONES LATINOAMERICANAS DESDE TODO ORIGEN A TRAVES DEL CANAL DE PANAMA (1)

Años 1980-1982

En miles de toneladas métricas

DESTINO

CATEGORIA DE PRODUCTOS

Total

	América Central			América del Sur			Total
	1980	1981	1982	1980	1981	1982	

Importaciones hacia la Costa Este de Latinoamérica

Alimentos envasados y refrigerados	3	2	20	57	29	51	60	31	71
Productos químicos y productos químicos derivados del petróleo	0	109	280	18	8	7	18	117	287
Carbón y coque, excepto coque de petróleo	0	0	0	406	297	113	406	297	113
Granos	41	83	22	3	2	63	44	85	85
Madera y manufacturas de madera	20	7	0	202	177	195	222	184	195
Maquinaria y equipo	4	7	4	102	110	76	106	117	80
Manufacturas de hierro y acero	192	135	72	742	424	531	934	559	603
Minerales varios	0	19	0	437	421	445	437	440	445
Fertilizantes	10	49	81	537	156	118	547	205	199
Minerales y metales	175	174	129	188	236	208	363	410	337
Otros productos agropecuarios	0	0	0	48	57	154	48	57	154
Petróleo y productos derivados del petróleo	336	106	284	1 478	1 531	1 244	1 814	1 637	1 528
Otros productos	86	61	64	507	548	556	593	609	620
TOTAL	867	752	956	4 725	3 996	3 761	5 592	4 748	4 717

Importaciones hacia la Costa Oeste de Latinoamérica

Alimentos envasados y refrigerados	0	5	0	98	115	57	98	120	57
Productos químicos y productos químicos derivados del petróleo	27	21	21	392	345	280	419	366	301
Carbón y coque, excepto coque de petróleo	626	335	593	515	354	102	1 141	689	695

ax

51

Cuadro no. 11 (Cont.)

DESTINO

CATEGORIA DE PRODUCTOS

	América Central			América del Sur			Total		
	1980	1981	1982	1980	1981	1982	1980	1981	
<u>Importaciones hacia la Costa Oeste de Latinoamérica (Cont.)</u>	2 274	1 446	917	2 515	2 808	3 316	4 789	4 254	4 233
Granos	1	3	5	15	21	19	16	24	24
Madera y manufacturas de madera	13	26	39	368	484	331	381	510	370
Maquinaria y equipo	29	81	67	349	452	314	378	533	381
Manufacturas de hierro y acero	11	16	4	130	145	89	141	161	93
Minerales varios	825	978	822	540	602	422	1 365	1 580	1 244
Fertilizantes	4	19	3	90	217	107	94	236	110
Minerales y metales	45	200	231	83	217	77	128	417	308
Otros productos agropecuarios	3 338	2 818	3 763	2 350	3 061	3 419	5 688	5 879	7 182
Petróleo y productos derivados del petróleo	256	256	294	1 332	1 581	1 507	1 588	1 837	1 801
Otros productos	7 449	6 204	6 759	8 777	10 402	10 040	16 226	16 606	16 799
<b>TOTAL</b>									

Fuente: Comisión del Canal de Panamá.

Elaboración: Unidad de Información y Estudios de la Secretaría General de la ALADI.  
 (1): Incluye el tráfico intercostal de Colombia y México.



CUADRO No. 12

PRINCIPALES EXPORTACIONES DE LOS PAISES DE LA ALADI A TRAVES DEL CANAL

Año 1982

En miles de toneladas métricas y millones de dólares

PRODUCTO	EXPORTACIONES A TRAVES DEL CANAL								INCIDENCIA DEL PEAJE		DESTINO	
	EXPORTACIONES TOTALES				EXPORTACIONES A TRAVES DEL CANAL				Tarifa	Incremento 1983		
	1	2	3	4	5	6	7	8		Valor unitario (%)		Valor unitario (%)
	Millones de dólares	Miles de toneladas	Valor unitario (dólares)	Millones de dólares	Miles de toneladas	Porcentaje sobre exportación (%)	Valor unitario (%)	Incremento (%)	Valor unitario (%)	Incremento (%)		
				(1)								
<b>ARGENTINA</b>												
Grano de sorgo	508,6	5 327,5	95	3,7	38,6	0,7	2,78	0,66			Colombia, México	
Grano de soya	425,8	1 889,0	225	4,7	20,9	1,1	1,17	0,28			Chile, México	
<b>BRASIL</b>												
Mineral de manganeso	47,4	846,0	56	3,6	63,7	7,5	4,71	1,11			Japón	
Productos de hierro y acero	97,0	3 318,1	300	31,1	103,7	3,1	0,88	0,21			EE.UU., Canadá	
Pasta de papel	294,4	878,0	335	6,6	19,6	2,2	0,79	0,19			EE.UU., Japón	
<b>COLOMBIA</b>												
Sal	0,2	7,5	29	0,2	7,5	100,0	9,10	2,15			Panamá	
Melazas	4,2	93,0	46	5,2	113,7	100,0	5,74	1,36			EE.UU.	
Carbón mineral	0,1	1,2	116	9,2	79,1	100,0	2,31	0,54			México	
Azúcar sin refinar	54,8	314,6	174	35,4	203,7	64,7	1,52	0,36			EE.UU., Europa	
<b>CHILE</b>												
Sal	3,8	529,1	7	1,9	272,2	51,4	37,71	8,91			EE.UU., Canadá	
Coque	0,6	21,1	30	0,6	20,6	97,6	8,80	2,08			Bélgica	
Mineral de hierro	130,4	4 269,0	31	5,5	178,2	4,2	8,52	2,01			EE.UU., Europa	
Maderas	100,5	1 121,9	90	16,2	180,0	16,0	2,93	0,69			Venezuela, Egipto	
Nitrato de sodio	27,5	217,1	127	25,4	200,1	92,2	2,08	0,49			EE.UU., Europa	
Frijol	12,0	44,7	268	10,7	39,8	89,0	1,00	0,23			Venezuela, Europa	
Mineral de zinc	2,4	8,5	282	16,3	57,7	100,0	0,94	0,22			Europa, Rusia	
Aceite de pescado	27,1	89,2	303	26,0	85,9	96,3	0,87	0,21			EE.UU., Europa	
Harina de pescado	256,0	757,1	338	157,6	466,4	61,6	0,78	0,18			EE.UU., Europa	
Pasta de papel	172,6	473,4	365	40,6	111,2	23,5	0,72	0,17			Europa	
Mineral de cobre	231,5	586,5	395	79,8	202,2	34,5	0,67	0,16			EE.UU., Europa	

Cuadro no. 12 (Cont.)

PRODUCTO	1	2	3	4	5	6	7	8	DESTINO
ECUADOR (2)									
Melazas	5,1	88,5	58	1,5	26,0	29,4	4,55	1,08	Venezuela
Bananas	195,6	1 290,6	152	113,6	747,4	57,9	1,74	0,41	EE.UU., Europa
MEXICO (3)									
Sal	45,0	727,4	62	16,9	272,3	37,4	4,26	1,00	EE.UU. (Este)
Melazas	7,4	89,2	83	3,6	43,8	49,1	3,18	0,75	EE.UU. (Este)
Mineral de manganeso	20,4	208,4	98	6,4	65,4	31,4	2,69	0,64	Japón
PERU (3)									
Mineral de hierro	50,1	3 012,8	18	1,5	83,8	2,8	14,67	3,47	EE.UU., Yugoslavia
Mineral de zinc	143,5	705,6	203	92,5	455,5	64,6	1,30	0,31	EE.UU., Europa
Mineral de cobre	15,2	54,8	278	8,9	32,0	58,4	0,95	0,22	EE.UU., Europa
Harina de pescado	64,3	137,4	468	200,2	427,8	100,0	0,56	0,13	EE.UU., ALADI
VENEZUELA (3)									
Amoniaco	34,7	205,3	169	3,3	19,4	9,4	1,56	0,37	Corea
Urea	42,6	219,1	195	7,3	37,6	17,2	1,35	0,32	ALADI, Hawaii

Fuente: Comisión del Canal de Panamá (Columna 5) y datos suministrados por los países miembros (Columnas 1 y 2).

Notas: (1) Valor estimado multiplicando las toneladas (Columna 5) por el valor unitario (Columna 3).

(2) Año calendario 1980 para exportaciones totales, y año fiscal de los EE.UU. 1982 para exportaciones a través del Canal.

(3) Año calendario 1981 para exportaciones totales, y año fiscal de los EE.UU. 1982 para exportaciones a través del Canal.

PRINCIPALES PRODUCTOS COMERCIALIZADOS POR LOS PAISES DE LA ALADI A TRAVES DEL CANAL

Año 1982

En miles de toneladas largas

EXPORTACIONES		IMPORTACIONES			
Producto	Miles de toneladas largas	Destinos principales	Producto	Miles de toneladas largas	Procedencias principales
<b>ARGENTINA</b>					
Productos químicos	23.5	Japón	Carbón	80.1	Canadá
Sorgo	38.0	México, Colombia	Coque	21.6	México
Soya	20.6	México, Chile	Lámina de acero	9.8	Japón
Otros	34.6		Tubos de acero	8.5	Japón
Total	116.7		Mineral de cobre	10.5	Canadá
			Petróleo crudo	204.3	Ecuador
<b>BRASIL</b>					
Productos químicos	86.1	Japón, China	Combustible diesel	61.8	Perú
Lámina de acero	58.7	EE.UU., Ecuador	Gasolina	24.3	Ecuador, Perú
Tubos de acero	12.9	EE.UU., Canadá	Potasa	110.9	Canadá
Alambre de acero	32.1	EE.UU., Canadá, Colombia	Soda	81.2	EE.UU.
Productos cerámicos	26.2	Japón	Azufre	326.3	Canadá
Mineral de cobre	13.5	Japón	Otros	135.3	-
Mineral de manganeso	63.7	Japón	Total	1.074.6	
Papel	21.1	EE.UU., Ecuador			
Combustible diesel	84.5	Ecuador			
Gasolina	80.2	Colombia, Ecuador			
Pulpa	19.6	Japón, EE.UU.			
Azúcar sin refinar	27.7	México			
Otros	68.5	-			
Total	594.8				

## IMPORTACIONES

Producto	Destinos principales	Miles de toneladas largas	Procedencias principales
			ALADI
		5.8	Canadá, EE.UU.
		37.4	EE.UU., Japón
		20.3	Japón
		31.5	ALADI
		12.8	Cabotaje
		821.4	
		152.0	

Destino Costa Atlántica

Soda cáustica		5.8	ALADI
Cebada		37.4	Canadá, EE.UU.
Lámina de acero		20.3	EE.UU., Japón
Tubos de acero		31.5	Japón
Aceite vegetal		12.8	ALADI
Petróleo crudo		821.4	Cabotaje
Otros		152.0	

Total 1.081.2

Destino Costa Pacífica

Asbestos		8.0	EE.UU., Canadá, Africa
Soda cáustica		9.7	EE.UU.
Fertilizantes		81.8	EE.UU., Europa, URSS
Maíz		45.3	EE.UU.
Sorgo		74.8	EE.UU.
Trigo		307.8	EE.UU.
Lámina de acero		29.4	ALADI, Europa
Alambrón de acero		10.9	ALADI
Aceite vegetal		31.2	EE.UU.
Papel		12.2	EE.UU., Canadá, Centroamérica

Combustible diesel

Combustible diesel		97.9	EE.UU., Cabotaje
Casolina		127.5	Caribe, Brasil, Cabotaje
Fuel oil		101.3	Cabotaje
Fosfatos		8.4	EE.UU., Europa
Potasa		10.2	Alemania
Soja		81.8	EE.UU.
Sebo		15.2	EE.UU.
Otros		198.4	

Total 1.251.8

## EXPORTACIONES

Producto	Destinos principales	Miles de toneladas largas
		79.1
		84.4
		101.3
		15.3
		30.0

## COLOMBIA

A países del Pacífico

Carbón	México	79.1
Combustible diesel	Cabotaje	84.4
Fuel oil	Cabotaje	101.3
Sal	Panamá, Cabotaje	15.3
Otros	-	30.0

Total 310.1

A países del Atlántico

Café	Europa, EE.UU.	232.9
Algodón	Europa, Africa	12.0
Melazas	EE.UU.	113.7
Petróleo crudo	Cabotaje	821.4
Azúcar sin refinar	EE.UU., Venezuela, Europa	203.7
Otros		54.8

Total 1.438.5

Cuadro no. 13 (Cont.)

EXPORTACIONES			IMPORTACIONES		
Producto	Miles de toneladas largas	Destinos principales	Producto	Miles de toneladas largas	Procedencias principales
<b>CHILE</b>					
Frijol	39.8	Venezuela, Europa	Carbón	75.3	EE.UU., Alemania
Nitrato de soda	200.1	EE.UU., Europa	Fertilizantes	26.4	EE.UU., Europa
Carbón (coque)	20.6	Bélgica	Harina de trigo	37.0	EE.UU., Europa
Pescado congelado	19.2	EE.UU., Europa, Africa	Maíz	275.3	EE.UU.
Fruta refrigerada	264.9	EE.UU., Europa, Asia	Trigo	759.4	EE.UU.
Harina de pescado	466.4	Europa, EE.UU.	Maquinaria agrícola	16.4	EE.UU., Europa
Trigo	25.0	Europa	Automóviles (partes)	17.4	Europa, EE.UU., Venezuela
Granos	25.9	Europa	Maquinaria para cons- trucción	30.0	EE.UU., Europa
Madera en tablas	117.4	Venezuela, Egipto	Maquinaria eléctrica	12.5	EE.UU., Europa
Madera aserrada	62.4	Europa	Papel	26.4	EE.UU., Europa
Cobre	677.6	EE.UU., Europa	Petróleo crudo	1.165.2	Venezuela, Caribe
Aceite de pescado	85.9	EE.UU., Europa	Combustible diesel	344.0	Venezuela, Caribe
Mineral de cobre	202.2	EE.UU., Europa	Gasolina	424.7	Caribe
Mineral de hierro	178.2	EE.UU., Europa	Gasolina jet	20.4	Caribe
Mineral de zinc	57.7	Europa, URSS	Kerosene	39.7	Caribe
Minerales varios	316.1	EE.UU., Europa	Aceites lubricantes	34.5	Caribe, EE.UU.
Papel	17.6	EE.UU., Venezuela, Europa	Fuel oil	54.7	Caribe
Pulpa	111.2	Sudamérica, Europa	Fosfatos	50.2	EE.UU.
Sal	272.2	EE.UU., Canadá	Soda	35.2	EE.UU., Europa
Azufre	21.1	Túnez	Azúcar sin refinar	34.6	Europa
Otros	261.1		Otros	519.4	
<b>Total</b>	<b>3.442.6</b>		<b>Total</b>	<b>3.998.7</b>	

Cuadro no. 13 (Cont.)

EXPORTACIONES			IMPORTACIONES		
Producto	Miles de toneladas largas	Destinos principales	Producto	Miles de toneladas largas	Procedencias principales
ECUADOR			Soda cáustica	16.8	EE.UU.
Cacao	47.0	EE.UU., Europa	Productos químicos	45.5	EE.UU., Europa, ALADI
Café	52.9	EE.UU., Europa	Fertilizantes	83.8	EE.UU., Europa, Venezuela
Bananas	747.4	EE.UU., Europa	Harina de trigo	25.3	EE.UU.
Maderas triplex	26.0	Venezuela	Trigo	149.2	EE.UU.
Melazas	26.0	EE.UU.	Lámina de acero	32.7	ALADI, Canadá, Europa
Petróleo crudo	3.159.3	EE.UU., Brasil, Caribe	Alambrón de acero	65.0	EE.UU., Caribe, Europa
Combustible diesel	73.6	EE.UU.	Maquinaria agrícola	12.6	EE.UU., Europa
Fuel oil	607.5	EE.UU.	Autopartes	17.3	EE.UU., Europa
Azúcar sin refinar	35.2	EE.UU.	Maquinaria para cons		
Pescado congelado	13.8	EE.UU., Europa	trucción	14.0	EE.UU., Europa
Frutas congeladas	16.5	EE.UU., Europa	Aceite vegetal	23.0	EE.UU.
Otros	115.3		Papel	145.6	EE.UU., Canadá, ALADI
			Combustible diesel	236.9	Brasil, Caribe, EE.UU.
			Gasolina	274.8	Brasil, Caribe, EE.UU.
			Lubricantes	29.3	Caribe
			Fosfatos	26.5	EE.UU., Europa
			Soda	17.8	Europa
			Soja	20.4	EE.UU.
			Azúcar sin refinar	10.5	EE.UU.
			Otros	387.1	
Total	4.920.5		Total	1.634.1	

EXPORTACIONES

Producto	Miles de toneladas largas	Destinos principales
<b>MEXICO</b>		
<u>A países del Pacífico</u>		
Asfalto	45.6	Cabotaje
Amoníaco	67.1	Cabotaje, EE.UU.
Fertilizantes	46.8	Cabotaje
Mineral de manganeso	65.4	Japón
Petróleo crudo	875.3	Centroamérica, Cabotaje
Combustible diesel	136.5	Centroamérica, Cabotaje
Fuel oil	1.014.3	EE.UU., Cabotaje
Derivados del petróleo	201.6	Cabotaje
Otros	144.7	
<b>Total</b>	<b>2.617.3</b>	

A países del Atlántico

Coque	21.6	Brasil
Algodón	17.2	Europa, Venezuela
Trigo	21.7	Cabotaje
Alambrón de acero	34.9	Turquía
Cobre	21.7	Europa
Melazas	43.8	EE.UU., Holanda
Mineral de cobre	161.0	Europa, URSS, Argelia
Minerales varios	52.5	EE.UU., Venezuela
Petróleo crudo	27.2	Cabotaje
Combustible diesel	25.0	Cabotaje
Gasolina	26.4	EE.UU.
Fosfatos	69.2	Cabotaje
Sal	272.3	EE.UU.
Otros	61.1	
<b>Total</b>	<b>855.6</b>	

IMPORTACIONES

Producto	Miles de toneladas largas	Procedencias principales
<u>Destino Costa Pacífico</u>		
Asfalto	45.6	Cabotaje
Amoníaco	99.2	EE.UU., Europa, Cabotaje
Carbón	582.1	EE.UU., Colombia
Fertilizantes	176.1	EE.UU., URSS, Cabotaje
Sorgo	257.5	EE.UU., Argentina
Semillas oleaginosas	136.5	EE.UU.
Combustible diesel	339.8	Caribe, Cabotaje
Gasolina	89.6	Caribe
Fosfatos	197.0	EE.UU., Cabotaje
Fuel oil	1.088.3	Cabotaje
Derivados del petróleo		
Lea	167.0	Cabotaje
Soja	100.3	EE.UU., Argentina
Azúcar sin refinar	79.2	EE.UU., Brasil, Francia
Otros	218.2	
<b>Total</b>	<b>3.576.4</b>	

Destino Costa Atlántica

Productos químicos	319.8	Japón, EE.UU.
Trigo	43.0	Canadá, Cabotaje
Cobre	17.3	Chile, Perú
Plomo	12.6	Perú
Minerales varios	88.6	Australia, China
Otros	264.6	
<b>Total</b>	<b>745.9</b>	

## IMPORTACIONES

EXPORTACIONES			IMPORTACIONES		
Producto	Miles de toneladas largas	Destinos principales	Producto	Miles de toneladas largas	Procedencias principales
PERU			Amoníaco	38.8	EE.UU., Europa
Pescado en lata	20.7	Europa	Productos químicos	72.7	EE.UU., Europa, ALADI
Productos químicos	20.4	EE.UU., Europa, Sudamérica	Carbón	24.2	EE.UU.
Café	28.7	EE.UU., Europa	Fertilizantes	24.6	Europa
Pescado congelado	22.1	EE.UU., Europa	Maíz	501.9	EE.UU.
Algodón	24.2	EE.UU., Europa	Trigo	919.8	EE.UU.
Harina de pescado	427.8	EE.UU., ALADI, Europa, Africa	Alambre de acero	22.7	EE.UU., Europa
Cobre	144.0	EE.UU., Europa	Maquinaria agrícola	13.3	EE.UU., Europa
Acero en lingote	54.3	Europa	Maquinaria para construcción	22.7	EE.UU., Europa
Plomo	63.1	EE.UU., ALADI, Europa	Maquinaria eléctrica	11.4	EE.UU., Europa
Estaño	13.7	EE.UU., Europa	Aceite vegetal	36.2	EE.UU.
Zinc	167.6	EE.UU., ALADI, Europa	Mineral de cobre	10.8	Suecia, España
Melazas	28.9	EE.UU.	Papel	36.5	EE.UU., Canadá
Aceite de pescado	55.9	Europa	Fosfatos	28.5	EE.UU.
Mineral de cobre	32.0	EE.UU., Europa	Potasa	14.6	EE.UU., Europa
Mineral de hierro	83.8	EE.UU., Yugoslavia	Soja	43.4	EE.UU.
Mineral de plomo	116.1	EE.UU., Europa	Otros	560.9	
Mineral de estaño	29.0	EE.UU., Europa			
Mineral de zinc	455.5	EE.UU., Europa			
Minerales varios	355.3	EE.UU., ALADI, Europa			
Petróleo crudo	1.251.3	EE.UU., Colombia, Caribe			
Combustible diesel	107.8	EE.UU., ALADI			
Gasolina	69.4	EE.UU., ALADI			
Fuel oil	417.0	EE.UU., Caribe			
Azúcar sin refinar	15.4	EE.UU.			
Otros	175.0				
Total	4.179.0		Total	2.383.0	



Cuadro no. 13 (Cont.)

EXPORTACIONES			IMPORTACIONES		
Producto	Miles de toneladas largas	Destinos principales	Producto	Miles de toneladas largas	Procedencias principales
<b>VENEZUELA</b>					
Asfalto	64.3	EE.UU.	Trigo	23.3	EE.UU.
Amoníaco	19.4	Corea	Angulos de acero	29.7	Japón
Productos químicos	63.8	ALADI, Corea	Lámina de acero	79.7	Japón
Fertilizantes	37.6	ALADI, Hawaii	Tubos de acero	206.4	Japón
Aluminio	173.4	ALADI, Japón	Madera aserrada	83.9	ALADI, Centroamérica
Petróleo crudo	3.327.6	Chile, Japón, Corea	Tableros aglomerados	26.7	Ecuador
Combustible diesel	148.1	Chile, Japón, Corea	Aluminio	27.5	Australia
Gasolina	109.7	Chile, Japón, Corea	Aceite vegetal	17.1	ALADI
Gasolina jet	204.2	EE.UU., Japón	Minerales varios	91.1	Perú, México
Kerosene	55.2	EE.UU., Japón	Papel	25.0	Chile, Canadá
Aceites lubricantes	21.3	EE.UU., Japón	Pulpa	69.5	EE.UU., Canadá, Chile
Fuel oil	71.0	ALADI	Azúcar sin refinar	87.0	Colombia
Derivados del petróleo	61.2	Panamá, Japón	Otros	547.3	
Otros	125.5	Salvador			
Total	4.482.3		Total	1.314.2	

