

# Secretaría General



Asociación Latinoamericana  
de Integración  
Associação Latino-Americana  
de Integração

463

O CANAL DE PANAMÁ E O COMÉRCIO  
EXTERIOR DOS PAÍSES-MEMBROS DA  
ALADI

ALADI/SEC/Estudo 16  
19 de janeiro de 1984

## INTRODUÇÃO

O Canal do Panamá foi aberto ao tráfico em 15 de agosto de 1914, e funcionou durante 65 anos sob os termos do Tratado Hay-VunEAU Varilla de 18 de novembro de 1903 pela Companhia do Canal do Panamá, uma agência do Governo dos Estados Unidos. Em 7 de setembro de 1977 subscreveu-se o novo Tratado Carter-Torrijos, que entrou em vigor em 10 de outubro de 1979. A antiga Companhia do Canal foi substituída pela Comissão do Canal do Panamá, do mesmo modo uma agência do Governo dos Estados Unidos, com uma participação minoritária panamenha em seus quadros diretivos.

Durante o período em que o Canal foi dirigido pela Companhia, primou a estabilidade das tarifas fixadas por conceito de pedágio, que permaneceram praticamente inalteradas durante 60 anos.

A Lei do Canal do Panamá, aprovada pelo Congresso dos Estados Unidos em 1979, introduziu modificações nas bases estatutárias para o cálculo dos pedágios. A partir dessa Lei entraram em vigor dois aumentos: um de 29,3 por cento em 10 de outubro de 1979, e outro de 9,8 por cento em 12 de março de 1983. A justificação do primeiro destes aumentos por parte da Comissão baseou-se na necessidade de cobrir as despesas adicionais originadas pelo Tratado Carter-Torrijos (1), e a justificação do segundo aumento baseou-se na queda de ingressos que originaria a entrada em operação do oleoduto transístico, com o que se perderia o tráfico do petróleo, produto que ocupava até esse momento o primeiro lugar, tanto em volume como em pedágios pagos.

A Comissão, de acordo com suas faculdades, decidiu estabelecer um sistema de reservas de trânsito a um custo de 23 centavos de dólar por tonelada do Canal de Panamá, sistema que se iniciou em 4 de abril de 1983. Outrossim está considerando mudar o sistema de arqueo dos navios, ou seja, o sistema de estimação da capacidade de carga, a qual se emprega como base para a aplicação do pedágio. Estas duas medidas, tendentes a melhorar a operação e os ingressos do Canal, terão também incidência no custo de atravessar o Canal.

(1) Estes custos adicionais incluem custos não recuperados nos quais se comprometeu durante ou depois da entrada em vigor da Lei do Canal do Panamá de 1979, pagos à República do Panamá estabelecidos pelo Tratado de 1977, e capital para a substituição, expansão e melhorias das instalações do Canal.

//

A acumulação de todas estas mudanças num período de tempo relativamente curto, depois de 60 anos de estabilidade das regras e dos pedágios, causou preocupação nos países que utilizam intensivamente o Canal de Panamá para seu comércio internacional, os quais levaram sua preocupação a foros tais como a OEA e a ALADI.

Devido a tais razões, o Comitê de Representantes da ALADI aprovou a Resolução 25, encomendando à Secretaria-Geral a realização de um estudo das implicações que este processo de mudanças terá no custo do transporte dos produtos de exportação e importação dos países-membros.

Em cumprimento desse mandato, a Secretaria elaborou o presente estudo. No primeiro capítulo do mesmo, examina-se a evolução do tráfico pelo Canal e da carga por grupos de produtos na década passada, e observa-se sua incidência sobre os correspondentes ingressos. No capítulo segundo analisa-se a estrutura de custos derivada da aplicação do Tratado Carter-Torrijos. No terceiro examina-se a estrutura e evolução dos ingressos tarifários e não-tarifários do Canal. No quarto estuda-se a incidência do aumento de tarifas a nível microeconômico, e no quinto, para os produtos mais afetados. Finalmente, apresentam-se os principais resultados em forma sumária.

As cifras sobre tráfico através do Canal foram fornecidas pela Comissão do Canal do Panamá, e referem-se ao ano fiscal dos Estados Unidos (outubro 1º a setembro 30 na atualidade). As correspondentes a Bolívia estão incluídas nas do Chile e do Peru e as do Paraguai, nas da Argentina e do Brasil, devido a que as estatísticas da Comissão utilizam os conceitos de procedência e destino somente para portos marítimos de carga ou descarga. Por outro lado, as cifras sobre comércio total são as fornecidas por cada um dos países da ALADI e referem-se, em todos os casos, a anos calendário.

A Secretaria-Geral agradece a colaboração fornecida pela Comissão do Canal do Panamá que proporcionou informação processada especialmente para este estudo.

ALADI  
 SECRETARIA-GERAL  
 BOGOTÁ, COLOMBIA

ALADI  
 SECRETARIA-GERAL  
 BOGOTÁ, COLOMBIA

//

//

ÍNDICE

	<u>Página</u>
I. TRÁFICO, CARGA E INGRESSOS DO CANAL NA DÉCADA DO 70 .....	5
A. O tráfico pelo Canal .....	5
B. Tráfico por grupos de produtos .....	8
C. Tráfico segundo país de procedência .....	8
D. Conclusões .....	11
II. OS CUSTOS DO CANAL DEPOIS DO NOVO TRATADO .....	12
A. Os custos e a formação das tarifas .....	12
B. Estrutura de custos .....	13
C. Conclusões .....	16
III. COMPOSIÇÃO DOS INGRESSOS DO CANAL .....	17
A. Evolução das tarifas de pedágio .....	17
B. Ingressos de operação diferentes de pedágios .....	19
C. Reserva de trânsito .....	19
D. Mudança do sistema de arqueo .....	20
E. Efeitos somados .....	20
F. Conclusões .....	21
IV. INCIDÊNCIA DOS AUMENTOS DE TARIFAS NO COMÉRCIO DOS PAÍSES DA ALADI .....	22
A. Absorção do incremento .....	22
B. Utilização do Canal em 1982 .....	23
C. Quantificação do custo a nível de país .....	27
D. Conclusões .....	29
V. INCIDÊNCIA DOS AUMENTOS DE TARIFAS NO COMÉRCIO DE PRODUTOS .....	30
A. Produtos exportados através do Canal .....	30
B. Produtos importados através do Canal .....	31
C. Análise por produto e por país .....	32
D. Conclusões .....	34
- CONCLUSÕES GERAIS .....	35

sp

//

## QUADROS:

1. Tráfico através do Canal do Panamá .....	6
2. Comparação da variação das tarifas efetivas com a de outros índices .....	7
3. Tráfico através do Canal por principais categorias de produtos .	9
4. Tráfico pelo Canal segundo grupos de países de procedência .....	10
5. Estrutura de custos do Canal de Panamá .....	14
6. Comparação do volume de exportações através do Canal com as totais .....	24
7. Comparação do volume de importações através do Canal com as totais .....	25
8. Valor dos pedágios para os países da ALADI em 1982 e estimação dos incrementos .....	26
9. Proporção da carga total dos países da ALADI afetada por pedágios e outras despesas do Canal em 1982 .....	28
10. Exportações latino-americanas para todo destino através do Canal do Panamá .....	37
11. Importações latino-americanas de toda origem através do Canal do Panamá .....	39
12. Principais exportações dos países da ALADI através do Canal ....	41
13. Principais produtos negociados pelos países da ALADI através do Canal .....	43

## GRÁFICO:

- Evolução das tarifas reais .....	18
------------------------------------	----

## I - TRÁFICO, CARGA E INGRESSOS DO CANAL NA DÉCADA DO 70

### A. O tráfico pelo Canal

No Quadro no. 1 pode apreciar-se a evolução do tráfico e da tonelagem transportada através do Canal do Panamá entre 1972 e 1982. A princípio da década do 70 realizavam-se ao redor de 14.000 tráficos de navios comerciais, e a princípio da década presente, o número anual de tráficos era praticamente o mesmo. No entanto, o volume transportado aumentou substancialmente, de 109 a 185 milhões de toneladas entre esses anos (1). Se são levados em consideração esses dois dados extremos da série pode dizer-se que entre 1972 e 1982, as toneladas transportadas por ano através do Canal aumentaram em 70 por cento, enquanto o incremento dos tráficos anuais não alcançou 2 por cento.

O que ocorreu com as tarifas no mesmo período de tempo? Aqui nos referimos não à tarifa estatuída por tonelada do Canal do Panamá, senão ao montante efetivamente pago em promédio por tonelada, que resulta de dividir os direitos pagos por pedágio entre as toneladas mobilizadas anualmente. Já que os pedágios são cobrados com base na capacidade teórica dos navios, ao dividir pelas toneladas efetivamente transportadas, obtem-se o custo real por tonelada transportada através do Canal, que se chamará daqui para frente "tarifa efetiva".

No Quadro no. 2 observa-se que a tarifa efetiva por tonelada quase se duplicou entre 1972 e 1982, ao passar de 100 a 193. Embora este aumento pareça grande, em termos relativos é moderado frente à evolução de outros índices de preços. Por exemplo, no período tomado, o índice de preços a varejo dos Estados Unidos passou de 100 a 251; o valor unitário das exportações latino-americanas passou de 100 a 233 para os países não exportadores de petróleo e de 100 a 544, para os exportadores de petróleo. Sendo assim, o crescimento das tarifas efetivas foi moderado na década do 70, e em termos reais melhor deveria falar-se de uma diminuição.

Esta diminuição das tarifas efetivas reais foi possível graças a captação de maiores tonelagens pela afluência de navios de maior tamanho na década do 70, ao final da qual se mobilizou 70 por cento mais de carga praticamente com o mesmo número de tráficos. Este fato está vinculado com o tráfico de navios de grande capacidade, em particular de navios-tanque que transportavam o petróleo do Norte da Alaska ao Este dos Estados Unidos e à Costa do Golfo.

Não obstante, em curto e médio prazo é de esperar-se melhor uma diminuição dessa afluência, devido à perda do tráfico de navio-tanque depois da abertura do oleoduto interoceânico (2) e em menor medida pelo uso de containers

- (1) A não ser que se diga expressamente outra coisa, neste trabalho a palavra tonelada refere-se à tonelada longa dos Estados Unidos: 2.240 libras ou 1,016 toneladas métricas.
- (2) Assim considera por exemplo o Estudo OEA/CIES, "O efeito que teriam os aumentos dos pedágios do Canal de Panamá sobre países selecionados da América Latina e do Caribe", OEA/Ser.x.31 CIES/3610, 16 de outubro de 1981, página 14.

QUADRO No. 1TRÁFICO ATRAVÉS DO CANAL DE PANAMÁ (a)

Anos 1972-1982

Ano	Número de transitos	Direitos Em dólares	Toneladas longas	Direito médio por t longa Em dólares
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

Fonte: Comissão do Canal do Panamá.

Elaboração: Unidade de Informação e Estudos da Secretaria-Geral da ALADI.

(a): Refere-se a anos fiscais que até 10/1/76 cobrem desde 1o. de julho de cada ano calendário até 30 de junho do ano seguinte. A partir da data mencionada, o ano fiscal cobre o período compreendido entre 1o. de outubro de cada ano a 30 de setembro do seguinte.

//

QUADRO No. 2

COMPARAÇÃO DA VARIÇÃO DAS TARIFAS EFETIVAS, COM A DE OUTROS ÍNDICES

Anos 1972-1982

Ano	TARIFA EFETIVA Dólares por t métrica	VALOR UNITÁRIO DAS EXPORTAÇÕES LATINO-AMERICANAS				PREÇOS POR ATACADO DOS ESTADOS UNIDOS	
		Índice (1972=100)	Exportadores de petróleo		Total Índice (1972=100)	Câmbio Percentual	Índice (1972=100)
			Não exportadores de petróleo Índice (1972=100)	de petróleo Índice (1972=100)			
1972	0.890	100	100	100	100	-	100
1973	0.867	97	128	135	131	13.1	114
1974	0.795	89	166	290	209	18.8	134
1975	0.997	112	164	286	201	9.3	147
1976	1.127	127	178	300	214	4.6	154
1977	1.311	147	203	318	236	6.1	163
1978	1.345	151	198	298	228	7.8	176
1979	1.331	150	220	403	276	12.5	198
1980	1.718	193	251	580	351	14.0	226
1981	1.735	195	257	646	370	9.0	246
1982	1.719	193	233	544	332	2.1	251

Fonte: Comissão do Canal de Panamá, CEPAL - Anuário Estatístico da América Latina (vários números) e FMI - Estatísticas Financeiras Internacionais (vários volumes).

Elaboração: Unidade de Informação e Estudos da Secretaria-Geral da ALADI.

sn

multimodais transístmicos (ponte terrestre) no México. O promédio de tarifas de 9.8 por cento posto em vigor em 12 de março de 1983 está basicamente motivado por esta perspectiva. Estas circunstâncias justificam as preocupações existentes entre os países latino-americanos usuários intensivos do Canal em relação com a futura evolução das tarifas.

#### B. Tráfico por grupos de produtos

No Quadro no. 3 apresentam-se os volumes, por grupos de produtos, que atravessaram o Canal do Panamá em 1981 e 1982. O primeiro lugar é ocupado pelo petróleo com 50 milhões de toneladas métricas em 1981 e 60 milhões em 1982. Próximo da metade destes volumes estava representado pelo petróleo do Norte da Alaska. O segundo lugar em tonelagem foi ocupado em ambos os anos pelo grãos, com 35 e 38 milhões de toneladas métricas em 1981 e 1982, respectivamente. O terceiro lugar foi ocupado pelo carvão com 21 e 23 milhões de toneladas métricas em tais anos. Estes três produtos representaram em 1981 mais de 60 por cento das toneladas movidas através do Canal e mais de 64 por cento em 1982.

#### C. Tráfico segundo país de procedência

No Quadro no. 4 apresentam-se os países usuários do Canal classificados em três grandes grupos: Estados Unidos, países da ALADI, e os demais países, indicando-se as correspondentes cargas transportadas durante 1982.

O maior volume de mercadorias transportadas correspondeu aos Estados Unidos, com 64 por cento do total e 68.6 por cento se se exclui o petróleo. A maioria destes despachos correspondeu a tráfico entre as duas costas dos Estados Unidos e envios ao Extremo Oriente.

Os países-membros da ALADI originaram 12.9 por cento da tonelagem que atravessou o Canal em 1982, e 10.1 por cento da tonelagem diferente do petróleo.

Os demais países originaram o tráfico restante, que representou 23.1 por cento dos envios totais e 21.3 por cento dos envios diferentes do petróleo. Neste grupo sobressai o Extremo Oriente (em particular Japão) com 8 por cento dos envios totais.

Estas cifras indicam que, em termos absolutos, o país mais afetado pelos incrementos de pedágios do Canal de Panamá é os Estados Unidos. Isto pode explicar porque o procedimento para mudar as tarifas é até certo ponto complexo, já que exige à Comissão publicar seus propósitos no Federal Register, fazer audiências públicas, publicar a proposta final novamente no Federal Register, e submetê-la à aprovação do Presidente dos Estados Unidos.

Embora do ponto de vista de custos absolutos, o país mais afetado pelos incrementos de pedágios é os Estados Unidos, do ponto de vista relativo (isto é, em comparação com o volume de seu comércio internacional) os países mais afetados são os da costa Oeste da América do Sul, tal como se depreende do Quadro no. 6.

//



QUADRO No. 3

TRÁFICO ATRAVÉS DO CANAL POR PRINCIPAIS CATEGORIAS DE PRODUTOS

Em milhões de toneladas métricas

Anos 1981 e 1982

CATEGORIAS DE PRODUTOS	ATLÂNTICO AO PACÍFICO		PACÍFICO AO ATLÂNTICO		TOTAL	
	1981	1982	1981	1982	1981	1982
Alimentos acondicionados e refrigerados	577	583	3 377	3 314	3 954	3 897
Produtos químicos	3 855	3 954	687	1 000	4 542	4 954
Carvão e coque	18 826	21 589	1 707	1 300	20 533	22 889
Grãos	30 225	33 883	4 701	4 300	34 926	38 183
Madeira e manufaturas de madeira	638	446	5 706	4 883	6 344	5 329
Maquinária e equipamento	865	724	1 629	1 563	2 494	2 287
Manufaturas de ferro e aço	2 263	1 926	5 016	5 261	7 279	7 187
Minerais	250	232	3 446	3 892	3 696	4 124
Nitratos, fosfatos e potassa	7 396	7 012	1 290	1 578	8 686	8 590
Minerais e metais	2 846	2 201	5 457	5 767	8 303	7 968
Outros produtos agropecuários	1 593	2 060	3 754	3 527	5 347	5 587
Petróleo e derivados	11 592	13 910	38 603	46 049	50 195	59 959
Outros produtos	9 823	9 581	7 840	7 884	17 663	17 465
TOTAL	90 749	98 101	83 213	90 318	173 762	188 419

Fonte: Comissão do Canal de Panamá.

sp

QUADRO No. 4TRÁFICO PELO CANAL SEGUNDO GRUPOS DE PAÍSES DE PROCEDÊNCIA

Em milhares de toneladas longas

PROCEDÊNCIA	Envios (a)		Petróleo		Envios diferentes do petróleo (a)	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%
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
Outros	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

Fonte: Comissão do Canal de Panamá.

Elaboração: Unidade de Informação e Estudos da Secretaria-Geral da ALADI.

(a): É preferível falar de envios em vez de exportações, já que as cifras incluem o tráfico intercostal dos países que têm costas sobre ambos os oceanos (Atlântico e Pacífico).

//

//

D. Conclusões

Das análises do tráfico e pedágios através do Canal realizadas neste capítulo, podem tirar-se as seguintes conclusões:

- a) O incremento das tarifas de pedágios efetivas nominais foi moderado na década do 70. Em termos reais pode dizer-se que essas tarifas declinaram.
- b) A razão principal deste comportamento das tarifas parece haver sido a captação de maiores tonelagens pela afluência de navios de maior tamanho. Não obstante, esta tendência provavelmente não se manterá, devido à entrada em funcionamento do oleoduto interoceânico.
- c) Embora em termos absolutos os Estados Unidos seja o país mais afetado pelos aumentos dos pedágios, em termos relativos, os países mais prejudicados são os da costa ocidental da América do Sul.

---

//

## II - OS CUSTOS DO CANAL DEPOIS DO NOVO TRATADO

Uma das maiores preocupações que surgiram ao redor das mudanças recentes refere-se às normas para a fixação das tarifas. Devido a isso, é conveniente fazer uma análise sobre as regras para sua formação, e sobre a estrutura de custos.

### A. Os custos e a formação das tarifas

A legislação dos Estados Unidos exigiu que, primeiro a Companhia do Canal, o logo a Comissão do Canal do Panamá, foram financeiramente autosuficientes, ou seja, de nenhum modo deveriam gerar déficit para serem cobertos com fundos do orçamento federal.

Neste sentido, a Lei do Canal do Panamá, que entrou em vigor em 10. de outubro de 1979, não estatui nada diferente do mandado pela legislação anterior. No entanto, ela inclui as seguintes mudanças importantes para a formação das tarifas:

- a) A Lei exige à Comissão antecipar a recuperação dos custos de investimento, que anteriormente podiam amortizar-se em forma diferida, como é normal na operação de qualquer empresa; e
- b) O Tratado Carter-Torrijos incluiu novos custos (por exemplo pagamentos ao Panamá) que devem ser cobertos com as tarifas e eliminou certas operações que anteriormente eram fontes de ingresso para a Companhia.

A recuperação antecipada dos custos de investimento e a mudança mais importante introduzida pela Lei do Canal na fórmula estatuída para a determinação das tarifas. Contrariamente à prática normal, a Lei norte-americana estatui que a Comissão deve financiar seus projetos de investimento com seus ingressos anuais, o que implica que as tarifas, além do componente normal de depreciação, incluem um novo componente chamado "fator capital". Em caso de novos investimentos, como compensação ao usuário, a Comissão absteve-se de incluir nos futuros anos, qualquer cargo por depreciação sobre tais investimentos.

Na prática, este sistema equivale a financiar em boa parte os novos investimentos do Canal, mediante um crédito tomado dos usuários através da cobrança de pedágios.

Do ponto de vista da Comissão do Canal, a razão desta disposição é óbvia. Efetivamente, ao concluir o Tratado em 31 de dezembro de 1999, a Comissão deve transferir todos seus ativos ao Governo da República do Panamá. Portanto, não lhe interessa efetuar investimentos diretos de capital que ficariam sem ser amortizados nessa data, preferindo financiar seus projetos através de um "fator capital" nas tarifas.

A continuação analisa-se a segunda fonte de mudança nas tarifas, que responde à inclusão de novos itens de custos ou a incremento dos mesmos.

//

## B. Estrutura de custos

A análise dos diferentes componentes dos custos de operação, manutenção e melhoria do Canal, serve para ilustrar as razões da variação das tarifas.

No Quadro no. 5 apresenta-se a estrutura de custos de operação, manutenção e melhoria do Canal em 1981.

O item que mais pesa na estrutura de custo do Canal é a remuneração ao pessoal, que em 1981 representou 45.3 por cento dos desembolsos totais. Este item inclui salários e prestações tais como contribuição ao fundo de garantia, benefícios de saúde, e seguros sociais. A expectativa sobre o aumento deste item é que cresça o ritmo da inflação dos Estados Unidos, embora em 1982 e 1983 cresceu a uma taxa maior. Em 1981 os salários incrementaram-se em 9 por cento, 5 por cento em 1982 e 6 por cento em 1983. A Comissão está fazendo alguns esforços por reduzir o pessoal, o que poderia permitir que os pagamentos laborais totais cresçam a um ritmo algo menor que a inflação.

Os custos dos materiais não incluídos na construção de capital representaram 13.7 por cento. Este item também espera-se que cresça ao ritmo da inflação dos Estados Unidos. Com isso se teria que quase 60 por cento dos custos totais do Canal estariam crescendo nos próximos anos ao ritmo inflacionário geral.

Os combustíveis representaram 3.1 por cento dos custos em 1981. Esta cifra é baixa já que os combustíveis utilizam-se principalmente para geração termelétrica em épocas em que as chuvas são insuficientes.

As contribuições e provisões em certos fundos especiais representaram uma percentagem relativamente alta nos custos (9.2 por cento), superior em todo caso ao correspondente a despesas de capital. As provisões diferentes da depreciação representaram 5 por cento, e foram destinadas a atender acidentes marinhos e esclusas. As provisões para acidentes marinhos se reduzirão em curto e médio prazo, devido à perda de tráfico de navios petroleiros.

Um dos custos originados no novo Tratado e na Lei do Canal de Panamá é a contribuição anual que a Comissão deve fazer ao Fundo de Garantia e Invalidez do Serviço Civil dos Estados Unidos, como resultado do programa de retirada prematura oferecido ao pessoal empregado antigamente pela Companhia e a Zona do Canal. A introdução deste novo custo foi coberta com o aumento de tarifas de 10. de outubro de 1979. A contribuição incrementou-se em 14 por cento entre 1981 e 1983, frente a um incremento menor dos preços nos Estados Unidos.

Outro custo originado no novo Tratado corresponde aos pagamentos pactuados na República do Panamá, que em 1982 representaram 19,2 por cento dos custos do Canal. Dado que o custo destes pagamentos ficou incluído no aumento de tarifas de 10. de outubro de 1979, os incrementos futuros por este conceito dependem de ajustamentos que acordem a Comissão e a República do Panamá.

// 476

QUADRO No. 5ESTRUTURA DE DESPESAS DO CANAL DE PANAMÁ

Ano 1981

Em milhões de dólares e percentagens

ITENS	MILHÕES DE DÓLARES	PERCENTAGENS
<u>Despesas de operação</u>		
Pagamento ao pessoal	181.0	45.3
Custos de materiais (a)	54.9	13.7
Combustível	12.5	3.1
TOTAL	248.4	62.2
<u>Contribuição a Fundos</u>		
Garantia	16.7	4.2
Outros (b)	20.1	5.0
TOTAL	36.8	9.2
<u>Pagamentos ao Panamá</u>		
Anualidade fixa	10.0	2.5
Reembolso por serviços	10.0	2.5
Pagamento variável	56.9	14.2
TOTAL	76.9	19.2
<u>Despesas de capital e juros</u>		
Juros sobre investimento USA	11.3	2.8
Despesas de recinto e equipamento	26.3	6.6
TOTAL	37.6	9.4
TOTAL GASTOS	399.7	100.0

Fonte: Comissão do Canal de Panamá. Proposal to Increase Tolls, March 1982.

Elaboração: Unidade de Informação e Estudos da Secretaria-Geral da ALADI.

(a): Não inclui materiais carregados a construção de capital.

(b): Não inclui depreciação.

//

Os pagamentos ao Panamá têm três componentes:

- a) Uma anualidade de 10 milhões de dólares, que em 1981 representou 2.5 por cento dos custos do Canal. Antes de 1979, a República do Panamá recebia como anualidade fixa US\$ 1.930.000 dos quais US\$ 430.000 deviam ser pagos dos ingressos da Companhia do Canal, e o resto US\$ 1.500.000 pelo Departamento de Estado. Os efeitos desta mudança ficaram cobertos no incremento de tarifas em 1979.
- b) Um reembolso anual de 10 milhões de dólares (2.5 por cento dos custos do Canal) pelos serviços que o Panamá presta às áreas de operação do Canal: polícia, proteção contra incêndios, manutenção de ruas, luz elétrica, etc. Esta cifra ajusta-se cada três anos de acordo com o curso da inflação.
- c) Um direito de 30 centavos de dólar por tonelada líquida do Canal de Panamá para os navios que pagam pedágio. Em 1981 foram pagos US\$ 56.9 milhões por este conceito que corresponderam a 14.2 por cento dos custos do Canal. Este item pode ajustar-se bianualmente a partir de 1o. de outubro de 1984, de acordo com o índice de preços atacadistas de produtos manufaturados dos Estados Unidos.

Além dos pagamentos ao Panamá, a Lei estabelece certos pagamentos por juros sobre investimentos dos Estados Unidos como componentes das tarifas. Em 1981, o valor em livros dos ativos da Comissão era de 661.9 milhões de dólares, o de seus passivos era de 188.9 milhões, e a diferença (473 milhões) representava o valor do investimento dos Estados Unidos. Destes 473 milhões, 128.5 originavam pagamentos de juros aos Estados Unidos, pagamentos que totalizaram 11.3 milhões de dólares (2.8 por cento dos custos) em 1981. Este item tem tendência a decrescer já que parte do investimento que os Estados Unidos vieram amortizando cada ano.

Finalmente, os gastos em formação de capital representaram 26.3 milhões em 1981, quantia que corresponde a 6.6 por cento dos custos totais nesse ano. Sob esta nova Lei, a evolução deste item terá uma incidência direta sobre as tarifas. Efetivamente, a Lei do Canal estipula que os gastos de investimento que superem os fundos disponíveis por depreciação devem ser financiados diretamente dos ingressos de operação, através de um "fator capital" que deve incluir a Comissão no cálculo das tarifas. Os investimentos bem financiados não terão no futuro custos de depreciação para os usuários. Em 1981, o "fator capital" das tarifas implicou um custo aproximado de 10 milhões de dólares, que representou 2,5 por cento dos custos.

A fim de dar alguma idéia sobre a evolução do "fator capital", seria conveniente tratar de estabelecer o curso dos investimentos planejados mas este ponto parece não estar claramente definido. Sabe-se que a Comissão estima que seus programas de investimento de 30 milhões de dólares anuais garantem uma capacidade suficiente para as necessidades de navegação até 1990 (1). Caso isto se confirme, não haveria lugar a temores por incrementos exagerados nas tarifas originados no "fator capital".

(1) Declarações de Fernando Manfredo, Administrador Delegado da Comissão, Segundo ALAMAR, Informativo no. 423, 15 de agosto de 1983, página 9.

C. Conclusões

Do presente capítulo podem extrair-se as seguintes conclusões:

- a) A Lei dos Estados Unidos estipula que as tarifas sejam fixadas de maneira a cobrir todos os custos, inclusive os montantes dos investimentos anuais.
- b) A análise da estrutura de custos permite estimar que os custos terão uma tendência a evoluir nos próximos anos a um ritmo próximo da inflação dos Estados Unidos. No entanto, por não estarem claramente definidas as inversões planejadas a futuro, persiste a incertidão da incidência do "fator capital" nas tarifas.

Como já foi dito, a evolução futura das tarifas dependerá não somente dos custos, mas também dos ingressos. Se com as tarifas atuais os custos crescem mais do que os ingressos, as tarifas deverão subir. Por isso é importante analisar também a evolução de alguns componentes dos ingressos que são diferentes das tarifas por pedágio.

---



### III - COMPOSIÇÃO DOS INGRESSOS DO CANAL

O aumento de toneladas transportadas através do Canal não esteve vinculado a um aumento dos tráficos totais, senão ao incremento da capacidade dos navios. Como se indicou anteriormente, parece pouco provável que esta tendência se mantenha no curto e médio prazos.

Por conseguinte, para manter os ingressos crescendo ao ritmo dos custos, pa rece inevitável que a Comissão deva aumentar as cargas pelos serviços que presta, entre os quais estão incluídas as tarifas.

Se o aumento das tarifas e outras cargas caminha a ritmo da inflação internacional, significaria simplesmente que a tarifa real se mantém constante. Entre tanto, se são prolongados os efeitos da atual recessão sobre os preços das materias-primas, os países latino-americanos enfrentariam um encarecimento no curto e médio prazos das tarifas reais, já que os preços dos produtos que exportam diminuiria, enquanto que os custos de transporte aumentariam.

A fim de analisar a evolução dos ingressos do Canal, observa-se que doravan te estes terão quatro componentes:

- As tarifas por pedágio;
- As tarifas por outros serviços;
- As reservas de trânsito; e
- As modificações que acarretará a adoção do SUAT. (1)

#### A. Evolução das tarifas por pedágios

Os pedágios são a principal fonte de ingresso da Comissão do Canal de Pa namá. Em 1981, a Comissão teve ingressos de quase 400 milhões de dólares, dos quais 303.1 milhões (76 por cento) provieram de pedágios. O resto proveio de outras funções e serviços, alguns deles relacionados com o trânsito de na- víos.

No Gráfico no. 1 compara-se a evolução da tarifa efetiva calculada por tonelada com a de outros índices, nos doze últimos anos. Após uma diminuição nos anos imediatamente anteriores a 1975, a tarifa começou a aumentar a par- tir desse ano. A tarifa real, definida como a tarifa efetiva deflacionada pe lo índice de valor unitário de exportações, também começou a mostrar uma suave tendência crescente a partir de 1975, já que os preços destas últimas cres- ceram menos do que as tarifas. Em 1982 a tarifa real para os países latino- -americanos não exportadores de petróleo ainda era menor que a tarifa real de 1972, motivo pelo qual o custo real de atravessar o Canal era mais elevado ao começar a década de 1970 do que ao começar a presente década.

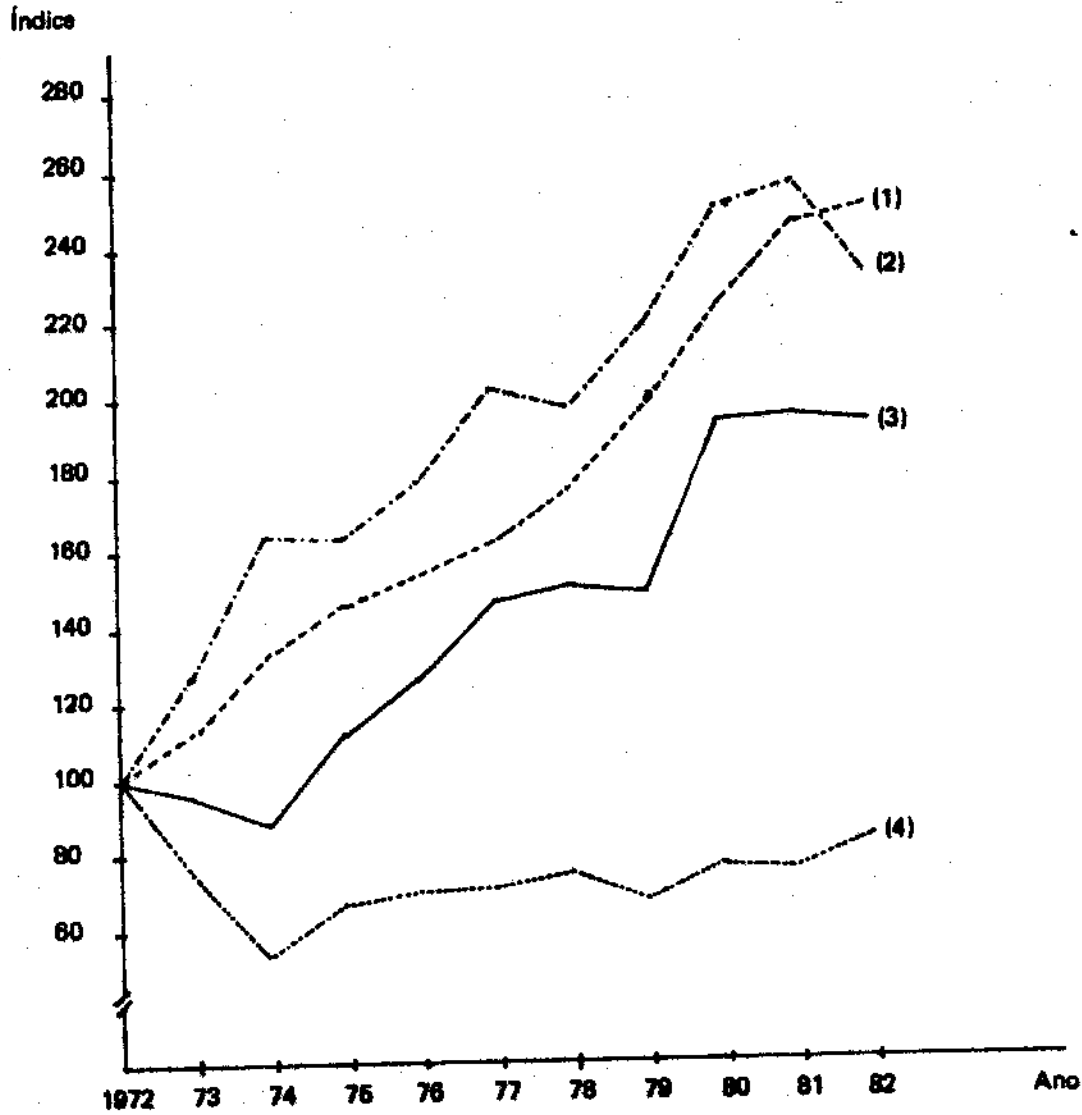
(1) SUAT: Sistema Universal de Arqueio de Toneladas.

GRÁFICO No. 1

EVOLUÇÃO DAS TARIFAS REAIS

Anos 1972-1982

Índices com base 1972=100



Referências:

- (1) Preços atacado, USA
- . - . - . - . (2) Valor unitário das exportações latino-americanas, sem petróleo
- \_\_\_\_\_ (3) Tarifa efetiva
- ..... (4) Tarifa real (3) deflacionada por (2)

Fonte: Quadro no. 2.

Elaboração: Unidade de Informação e Estudos da Secretaria-Geral da ALADI.

//

Anteriormente discutiram-se as razões pelas quais as tarifas puderam crescer menos que a inflação dos Estados Unidos na década passada. No entanto, dois eventos causaram aumentos importantes de tarifas: o novo Tratado, que introduziu novos custos e cortou alguns ingressos da Comissão (o efeito desta última nota-se em 1980) e a perda do tráfico dos supertanques petroleiros do Norte do Alasca em 1983.

#### B. Ingressos de operação diferentes de pedágios

A Comissão tem outros ingressos diferentes dos pedágios, originados em certas operações, algumas delas relacionadas com o trânsito pelo Canal. Em 1981, estes ingressos representaram 94.8 milhões de dólares (24 por cento do total de ingressos).

Os ingressos relacionados com o trânsito de navios provêm de serviços tais como reboque, pilotagem, proteção contra fogo, ajuda de lanchas, etc. Em 1981, estes subiram a 48.1 milhões de dólares, implicando 12 por cento dos ingressos totais e 51 por cento dos ingressos diferentes de pedágios. Aparentemente, as cargas da Comissão por estes serviços vieram aumentando mais rapidamente do que as tarifas. A razão parece óbvia: o aumento de pedágio requer um complicado processo administrativo, sendo que as cargas pelos serviços auxiliares podem elevar-se de acordo com o parecer da Comissão.

Em 1981, o custo médio ao usuário de atravessar o Canal foi de 2.042 dólares por tonelada longa. 86 por cento deste custo esteve constituído pelo pedágio (1,762 dólares por tonelada longa) e 14 por cento restante (0,28 dólares), o custo unitário dos serviços. Para 1983, as projeções da Comissão previam 1.939 dólares de pedágio médio por tonelada longa (83.5 por cento do custo total ao usuário) e 0,383 dólares (16.5 por cento do custo total) como custo unitário dos serviços. Isto implica uma elevação de 9.7 por cento nas tarifas e 36.8 por cento no custo dos serviços relacionados com o trânsito pelo Canal.

A Comissão tem outros ingressos provenientes de atividades não diretamente relacionadas com o tráfico, tais como serviços públicos providos a empregados, a outras agências do Governo dos Estados Unidos e à República do Panamá. Tendo em vista que estes ingressos não provêm de usuários do Canal nem são uma carga para eles, não é pertinente entrar aqui em sua análise.

#### C. Reserva de trânsito

As duas fontes de ingressos analisados eram as únicas que dispunha a Comissão até 4 de abril de 1983, quando foi introduzido o sistema de reserva de trânsito (transit booking system). As reservas para atravessar o Canal tem um custo de 23 centavos de dólar por tonelada do Canal, e tarifa mínima é de 1.500 dólares por embarcação. Apesar de que o pagamento da reserva de trânsito é opcional, uma vez colocado em funcionamento o sistema, os usuários se verão obrigados a utilizá-lo com o fim de evitar longas esperas, com seus seguintes custos. Existe também, uma multa por cancelamento da reserva que varia entre 20 e 80 por cento da tarifa.

A primeira vista parece paradoxico que a Comissão tenha introduzido o sistema de reservas quando estava a ponto de perder o tráfico do petróleo do

Norte do Alasca, com a menor congestão que isso implica. No entanto, devido a que o tráfico que desaparece corresponde ao de supertanques, o número de trânsito não diminuirá na mesma proporção que o total das toneladas.

De todas maneiras, a Comissão parece decidida a incrementar seus ingres sos (e portanto os custos ao usuário) não tanto a partir das tarifas, mas de outros mecanismos. O incremento de tarifas representará em 1983 17.1 centavos adicionais por tonelada longa. O incremento do custo dos serviços do custo dos serviços e o sistema de reservas, somados, representarão 35.7 centavos adi cionais de ingressos por tonelada longa.

#### D. Mudança do sistema de arqueio

Atualmente, no Canal de Panamá os pedágios são fixados mediante a deter minação das toneladas líquidas dos navios de acordo com as regras de ar queio do Canal. Desde sua abertura em 1914, o Canal aplicou suas próprias regras de arqueio, para evitar as inconsistências que poderiam resultar de aplicar re gras de arqueio segundo a nacionalidade dos navios.

Em 1969, por primeira vez, as principais nações marítimas do mundo entra ram em acordo para adotar um sistema único, chamado Sistema Universal de Ar queio (SUAT) o qual está em vigor desde 1982 ao ter sido ratificado pela maio ria das nações firmantes do Convênio. Não obstante, cabe indicar que tanto o Panamá como os Estados Unidos o ratificaram, com a reserva de que seus efe tos não se entenderão aplicáveis ao Canal do Panamá.

É indiscutível a conveniência de que o Canal adote também o SUAT; no en tanto, desta adoção se derivará que os ingressos por conceito de pedágio se riam menores ou muito pouco mais altos do que os atuais. Por tal motivo, a Comissão do Canal encomendou à firma Arthur Anderson and Company a realiza ção de um estudo sobre o tema, propondo esta firma a adoção de um sistema que com bina o SUAT e o atualmente vigente no Canal (SUAT - Canal do Panamá).

Segundo o tipo de navio, o estudo indica que a percentagem de diferença média com os pedágios atuais estaria entre + 6 por cento e - 6 por cento. A international Chamber of Shipping (ICS) estima que haveria aumentos entre 2 e 20 por cento (1). Segundo os cálculos dos usuários, a adoção do SUAT-CP acar retaria um incremento nos custos por atravessar o Canal.

#### E. Efeitos somados

Se se comparam os custos ao usuários por tonelada longa no final de 1983 com os de 1981, vê-se que os maiores ingres sos do Canal em 1983 e 1984 provi rão não tanto das tarifas incrementadas senão do maior custo dos serviços de trâ nsito e da adoção da reserva do SUAT. Supondo que a adoção do SUAT-CP trou xesse um incremento médio de 6 por cento sobre a tarifa vigente a come ços de 1983, os componentes do custo de transportar uma tonelada longa através do Ca nal em fins 1983 figuram no seguinte quadro:

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

CUSTO POR TONELADA LONGA

Anos 1981 e 1983

Em dólares

	1981		1983		Incremento 1983/1981	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Pedágio	1,762	86,3	1,933	72,2	0,171	9,7
Serv. de trânsito	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>

Segundo o quadro anterior, o custo total médio de utilizar o Canal em fins de 1983 será de 2,676 dólares por tonelada longa, frente a 2.042 em 1981. Isto representa um incremento de 0,634 dólares, ou seja 31 por cento apesar de que as tarifas foram ajustadas somente em 9,7 por cento em 1983. A diferença explica-se pelo incremento nas cargas por serviços relacionados com o trânsito, e pela criação de novas cargas (por reserva e mudança de sistema de arqueio).

As tarifas por pedágio continuam sendo o componente mais alto do custo de atravessar o Canal; no entanto, estima-se que em fins de 1983 sua participação nesse custo terá diminuído de 86,3 para 72,2 por cento.

F. Conclusões

Da análise da estrutura dos ingressos de Canal de Panamá e da evolução dos pedágios derivam-se as seguintes conclusões:

- Em geral, durante a década de 70 os pedágios cresceram a um ritmo menor do que a inflação internacional, pelo que as tarifas reais (1) eram menores em fins do que a princípios da década.
- Os dois últimos incrementos nas tarifas obedecem à entrada em vigor do novo Tratado em 1979 (29 por cento) e à disposição adotada pela Comissão que estabeleceu um aumento de 9,7 por cento para compensar a perda de tráfico de petroleiros.
- Nos últimos anos, a Comissão colocou mais ênfase em aumentar seus ingressos a partir de cargas diferentes das tarifas, como são os de serviços, reservas e mudança de sistema de arqueio. Os efeitos dessas cargas implicam um incremento de 31 por cento nos custos de 1983 com relação aos de 1981.
- Os usuários deveriam prestar uma maior atenção à evolução dessas cargas, em virtude de seu crescente aumento e da discricionabilidade com que pode aplicá-los e modificá-los a Comissão do Canal.

(1) Definidas de acordo com a metodologia deste estudo.

#### IV - INCIDÊNCIA DOS AUMENTOS DE TARIFAS NO COMÉRCIO DOS PAÍSES DA ALADI

Os custos de atravessar o Canal representam, em geral, uma fração baixa do preço dos produtos, pelo qual mesmo aumentos da magnitude dos estimados para 1983 (0,634 dólares em média por tonelada longa, ou seja 31 por cento) não têm efeitos significativos sobre o comércio mundial nem sobre o comércio exterior de seus principais usuários. No entanto, alguns países cujo comércio atravessa em sua quase totalidade o Canal, e alguns produtos de baixo valor unitário podem ver-se afetados particularmente, já que o aumento do custo de transporte pode implicar a perda dos mercados correspondentes. Para os efeitos ilustrativos, neste Capítulo tenta-se fazer uma quantificação do custo do incremento em 1983 para os países da ALADI e uma análise daqueles que absorvem esse incremento.

##### A. Absorção do incremento

A alta dos fretes do comércio internacional, afeta os ingressos de um país na exportação, em seus custos de importação, ou em ambas coisas? Para responder a esta pergunta é necessário considerar previamente até que ponto os maiores custos podem ser trasladados pelos países da ALADI ao comprador (no caso de exportações) ou ao vendedor (no caso de importações).

Em geral, quem faz os desembolsos para fretes é o país comprador, mas isto não quer dizer que uma alta de custos de transporte deva ser sempre assumida pelo importador em sua totalidade. Por exemplo, se o exportador que vende se vê obrigado a diminuir o preço do produto como efeito do maior custo de transporte, uma parte do custo adicional lhe seria trasladada por esse meio.

A distribuição do incremento no custo de transporte de um produto (ou de qualquer custo ou imposto em geral) entre compradores e vendedores depende somente da oferta e procura do produto (1). Dito em outras palavras, depende das condições do mercado, que pode ser um mercado de compradores ou de vendedores.

Para a maioria dos produtos que atravessam o Canal, pode-se supor que os países da ALADI não estão em condições de afetar os preços no mercado de destino para suas exportações ou no mercado de origem para suas importações. Isto quer dizer que, tendo em vista seu tamanho, enfrentam um "mercado de compradores" para suas exportações e um "mercado de vendedores" para suas importações. A curva de procura que enfrentam suas exportações -exceto o petróleo- seria quase perfeitamente elástica ao preço do mercado mundial, e a curva de oferta que enfrentam os importadores seria também quase perfeitamente elástica ao preço ditado pelo mercado mundial. Nestas condições, os incrementos dos pedágios e outros custos por atravessar o Canal seriam absorvidos quase totalmente pelos

(1) Ver por exemplo, R. Musgrave, Teoria da Fazenda Pública, Aguilar, capítulo 13, Seção B. Não se considera neste estudo a complicação adicional de se também pode ser transferida ao transportista parte do aumento do pedágio.

//

países da ALADI, tanto no caso de suas exportações como de suas importações (1). Somente no caso do petróleo, onde o exportador poderia afetar os preços do mercado, os incrementos de custos são absorvidos principalmente pelo importador.

#### B. Utilização do Canal em 1982

Antes de tratar de quantificar o custo originado pelos incrementos em 1983, é conveniente apresentar a posição dos países da ALADI como usuários do Canal. Tal como se indicou anteriormente, os dados pertinentes foram fornecidos pela Comissão do Canal de Panamá e registram o comércio da Bolívia incluído no do Chile e Peru, e o do Paraguai no da Argentina e Brasil, pelo que não se podem desdobrar as cifras para a Bolívia e o Paraguai, separadamente.

As cifras correspondentes às exportações dos países da ALADI que passaram pelo Canal em 1982 e sua comparação com as cifras de exportações totais figuram no Quadro no. 6. Aquelas relativas às importações do mesmo ano estão apresentadas no Quadro no. 7.

Durante esse ano, os onze países da ALADI exportaram 20.3 milhões de toneladas longas de carga através do Canal do Panamá. Sem considerar a Venezuela (2), esta cifra foi de 15.9 milhões, representando 6,5 por cento de carga total exportada pelos outros dez países (243.9 milhões de toneladas longas). A metade desses 20 milhões de toneladas que atravessaram o Canal foram exportações de petróleo da Venezuela, Equador e Peru (10.9 milhões em total).

No mesmo ano, os países da ALADI importaram 14.5 milhões de toneladas longas através do Canal ou seja 11.4 por cento da tonelagem importada nesse ano (127 milhões).

A Colômbia e o México, com litoral sobre ambos Oceanos, utilizaram o Canal em 1982 para uma cabotagem de 2.6 milhões de toneladas longas (1.0 a Colômbia e 1.6 o México), 2.4 das quais estiveram representadas por petróleo e seus derivados.

O maior usuário do Canal para seu comércio de exportação foi o Equador (4.9 milhões de toneladas), seguido da Venezuela (4.5 milhões), o Peru (4.2 milhões) e o Chile (3.4 milhões). O setor que mais pesou nos casos do Equador, Venezuela e Peru foi o petróleo com 3.8, 4.0 e 1.9 milhões de toneladas longas, respectivamente. O México exportou 1.9 milhões de toneladas pelo Canal, das quais 987 mil corresponderam ao petróleo.

Exportações inferiores ao milhão de toneladas através do Canal foram realizadas pela Colômbia (720 mil), o Brasil (595 mil) e a Argentina (117 mil).

De acordo com a percentagem de sua carga de exportação que atravessou o Canal, os países podem ordenar-se da seguinte maneira: Equador (65.6 por cento), Peru (58.7 por cento), Chile (28.7 por cento), Colômbia (15.6 por cento), México (3.0 por cento), Brasil (0.5 por cento) e Argentina (0.4 por cento).

- (1) Sem considerar a possibilidade que o transportista assumira parte do custo.
- (2) No caso da Venezuela, não se dispõe da cifra da tonelagem total exportada já que as correspondentes a petróleo e derivados estão expressas em barris e, tendo em conta a diversidade de produtos, são de difícil conversão.

//

QUADRO No. 6ALADICOMPARAÇÃO DO VOLUME DE EXPORTAÇÕES ATRAVÉS DO CANAL COM OS TOTAIS

Ano 1982

Em milhares de toneladas longas

PAÍS	EXPORTAÇÕES PELO CANAL			EXPORTAÇÕES TOTAIS	PERCENTAGENS		
	Petróleo	Outras expor- tações	Totais		3/4	3/3	2/4
	1	2	3		4	5	6
Argentina	0	117	117	26.894	0,4	0,6	0,4
Bolívia (1)	...	...	...	3.392	...	...	...
Brasil	165	430	595	118.100	0,5	2,9	0,4
Colômbia	-	720	720	4.623	15,6	3,5	15,6
Chile	-	3.443	3.443	11.997	28,7	16,9	28,7
Equador	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
Paraguai (2)	...	...	...	906	...	...	...
Peru	1.875	2.304	4.179	7.120(a)	58,7	20,5	32,4
Uruguai	-	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>

Fonte: Comissão do Canal de Panamá (Colunas 1, 2 e 3) e dados fornecidos pelos países-membros (coluna 4).

Elaboração: Unidade de Informação e Estudos da Secretaria-Geral da ALADI.

- (1): As cifras da Bolívia das colunas 1, 2 e 3 estão incluídas nas do Chile e Peru.
- (2): As cifras do Paraguai das colunas 2 e 3 estão incluídas nas da Argentina e Brasil.
- (a): Corresponde a cifras de 1981.
- (b): As informações da Venezuela de petróleo e derivados estão disponíveis somente em barris. Tendo em vista a diversidade de produtos envolvidos, é impossível efetuar sua conversão a toneladas.

//



## QUADRO No. 7

## ALADI

## COMPARAÇÃO DO VOLUME DE IMPORTAÇÕES ATRAVÉS DO CANAL COM AS TOTAIS

Ano 1982

Em milhares de toneladas longas

PAÍS	IMPORTAÇÕES PELO CANAL			IMPORTAÇÕES TOTAIS	PERCENTAGENS		
	Petróleo	Outro comércio	Total		3/4	3/3	2/4
	1	2	3	4	5	6	7
Argentina	-	34	34	8.778	0,4	0,2	0,4
Bolívia (1)	...	...	...	532	...	...	...
Brasil	312	763	1.075	59.948	1,8	7,4	1,3
Colômbia	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
Equador	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
Paraguai (2)	...	...	...	902	...	...	...
Peru	19	2.364	2.383	3.748 (a)	63,6	16,5	63,1
Uruguai	-	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>
<b>CABOTAGEM</b>							
Colômbia	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>				

Fonte: Comissão do Canal de Panamá (colunas 1, 2 e 3) e dados fornecidos pelos países-membros (coluna 4).

Elaboração: Unidade de Informação e Estudos da Secretaria-Geral da ALADI.

(1): As cifras da Bolívia das colunas 2 e 3 estão incluídas nas do Chile e do Peru.

(2): As cifras do Paraguai das colunas 1, 2 e 3 estão incluídas nas da Argentina e Brasil.

(a): Corresponde a cifras de 1981.

## QUADRO No. 8

**VALOR DOS PEDÁGIOS PARA OS PAÍSES DA ALADI  
EM 1982 E ESTIMATIVA DOS INCREMENTOS (1)**

Em milhares de dólares

PAÍS	TRÁFICO AFETADO (2)				PEDÁGIOS E OUTRAS DESPESAS	
	Exportação	Importação	Cabotagem	Total	Valor (2)	Incremento (4)
Argentina	117	33	-	150	307	95
Brasil	430	1 051	-	1 481	3 023	939
Colômbia	718	1 302	1 031	3 051	6 248	1 934
Chile	3 443	3 999	-	7 442	15 240	4 718
Equador	1 075	1 634	-	2 709	5 547	1 717
México	903	2 739	1 582	5 225	10 700	3 312
Peru	2 304	2 352	-	4 656	9 535	2 952
Uruguai	1	2	-	3	6	2
Venezuela	484	889	-	1 373	2 813	871

Fonte: Comissão do Canal de Panamá.

Elaboração: Unidade de Informação e Estudos da Secretaria-Geral da ALADI.

(1): Inclui as exportações sem petróleo e todas as importações.

(2): Em milhares de toneladas longas. De acordo com a metodologia geral, as cifras de exportação excluem combustíveis e as de importação excluem as importações diferentes de combustíveis procedentes de países da ALADI.

(3): O valor foi obtido multiplicando o total do tráfico por US\$ 2,042 (tarifa efetiva por tonelada longa).

(4): O incremento estimou-se em 31%.

//

O maior usuário do Canal em 1982 para seu comércio de importação foi o Chile com quase 4 milhões de toneladas longas, 2 milhões das quais foram de petróleo. Seguiram-lhe o México com 2.7 milhões de toneladas, o Peru com 2.4, o Equador com 1.6, a Colômbia e a Venezuela com 1.3, o Brasil com 1.1 milhões e a Argentina e o Uruguai com cifras sem significação.

Se são ordenados os países segundo a proporção de sua carga de importação que atravessou o Canal em 1982, a lista fica encabeçada pelo Equador com uma cifra de quase 100 por cento. Seguem-lhe o Chile (75.3 por cento), o Peru (63.6 por cento), a Colômbia (20.2 por cento), a Venezuela (11.9 por cento), o México (9.8 por cento), o Brasil (1.8 por cento), a Argentina (0.4 por cento) e o Uruguai (0.3 por cento).

### C. Quantificação do custo a nível de país

Depois de ter descrito a importância relativa do Canal para a maioria dos países da ALADI, nesta seção tenta-se quantificar sob os supostos antes descritos o custo dos pedágios e de seus incrementos para esses países. Para esses fins, supõe-se que os países assumirão o custo do incremento para todas suas exportações diferentes de petróleo e para todas suas importações, estimando-se que custo teria tido para cada país esse incremento de pedágios com base em seu tráfico pelo Canal em 1982.

No Quadro no. 8 estimam-se o montante dos pedágios e outras despesas não transferíveis a terceiros países geradas em 1982, segundo as tarifas em vigor nesse ano e o montante dos incrementos que se derivam das novas tarifas e outras medidas adotadas em 1983.

A proporção da carga total dos países da ALADI afetada por pedágios e outras despesas do Canal tomando como base o tráfico de 1982 está indicada no Quadro no. 9.

No Quadro no. 9 pode observar-se que a carga que paga pedágios não transferíveis representa, para certos países, uma fração considerável da carga total comercializada. Este é o caso do Chile, Peru e Equador, cuja carga de exportação e importação está afetada em 43, 42.8 e 29.7 por cento, respectivamente. Seguem a Colômbia com 18.3 por cento e o México com 4 por cento. Com relação à Venezuela, somente se dispõe da carga de importações afetadas, a qual ascendeu a 7.2 por cento do total. A carga afetada dos demais países considerados (Argentina, Brasil e Uruguai) foi de escassa significação.

Não obstante, apesar da dependência que vários países têm no uso do Canal, a incidência dos pedágios e demais custos por atravessá-lo e dos incrementos dos mesmos é de pouca importância a nível macro-econômico.

Com efeito, se são aplicados os pedágios e demais despesas aprovados para 1983 ao tráfico havido em 1982, os cálculos pertinentes indicariam que em fins de 1983, os países da ALADI estariam pagando ao Canal uns 70 milhões de dólares em pedágios e outros custos não transferíveis à contraparte comercial. Desses 70 milhões uns 17 proviriam dos novos incrementos aprovados.

## QUADRO No. 9

PROPORÇÃO DA CARGA TOTAL DOS PAÍSES DA ALADI AFETADA  
POR PEDÁGIOS E OUTRAS DESPESAS DO CANAL EM 1982

Em percentagem

PAÍS	Carga afetada por pedágios como percentagem da carga total (1)		
	Exportação	Importação	Total
Argentina	0,4	0,4	0,4
Brasil	0,4	1,7	0,8
Colômbia	15,5	20,2	18,3
Chile	28,7	75,3	43,0
Equador	14,3	100,0	29,7
México	1,5	9,8	4,0
Peru	32,4	62,8	42,8
Uruguai	0	0,2	0,1
Venezuela	...	7,2	...

Fonte: Quadros nos. 6 e 7.

Elaboração: Unidade de Informação e Estudos da Secretaria-Geral da ALADI.

(1): Consideram-se as exportações diferentes de petróleo e seus derivados e todas as importações.

//

#### D. Conclusões

Das análises efetuadas no presente Capítulo, podem obter-se as seguintes conclusões:

- a) Para quantificar as altas que sobre os países têm os custos de atravessar o Canal, estimou-se um incremento real de 31 por cento. Para medir sua incidência, é importante determinar se eles ser factíveis de traslado ou não para contraparte comercial. Com relação aos países da ALADI, o mais provável é que os mesmos devam assumir essas custos em suas exportações diferentes de petróleo e em suas importações.
  - b) Embora o Chile, Equador e Peru dependam em grande medida de tráfico pelo Canal para seu comércio internacional e esse tráfico seja importante para a Colômbia e para o México que têm cabotagem e também para a Venezuela, em nível macroeconômico os pedágios não têm efeitos importantes para nenhum destes países. No entanto, em nível microeconômico existem alguns produtos particularmente afetados. A análise correspondente é feita no Capítulo seguinte.
  - c) O incremento do pedágio e de outras despesas não se faz sentir ainda no comércio exterior dos países. Efetivamente, informações procedentes de algumas companhias navieras que operam nos países da ALADI indicam que durante 1983 as Conferências que regulam os fretes ainda não trasladaram a suas tarifas a alta dos pedágios, situação que se anuncia ocorrerá durante 1984.
-

// 492

## V. INCIDÊNCIA DOS AUMENTOS DE TARIFAS NO COMÉRCIO DE PRODUTOS

No Capítulo anterior foi quantificada a incidência dos pedágios sobre o comércio exterior dos países da ALADI e encontrou-se que, em nível macroeconômico, os efeitos não são de grande significação. No entanto, para alguns produtos particularmente sensíveis ou vulneráveis aos custos de transporte, os incrementos dos pedágios podem ocasionar sobrecustos intoleráveis, que simplesmente acabariam com a exportação ou a fariam desviar-se para outros mercados, se for isso factível, ou causariam aumentos de preços consideráveis ao consumo no caso das importações.

Os volumes de exportações e importações latino-americanas que passaram através do Canal de Panamá no período 1980-1982 estão indicados nos Quadros nos. 10 e 11, respectivamente.

Neste Capítulo se trata de determinar quais os produtos particularmente afetados pelas altas nos pedágios do Canal. Para tanto, em primeiro lugar, apresenta-se a análise em forma acrescentada para todos os países e depois em forma se parada para cada um deles.

### A. Produtos exportados através do Canal

A primeira exportação latino-americana e da ALADI através do Canal quanto a peso é a de combustíveis, em particular petróleo cru. Em 1982, o Equador, Peru e Venezuela exportaram através do Canal mais de 11 milhões de toneladas métricas de combustíveis, que representaram mais de 50 por cento da tonelagem total exportada por países da ALADI através do Canal.

O petróleo e seus derivados são produtos relativamente sensíveis aos custos de transporte devido à baixa relação valor/peso, já que seu preço último atualmente é de aproximadamente 230 dólares por tonelada métrica. Prova desta sensibilidade é a construção do oleoduto interoceânico, para atenuar os custos de transporte do petróleo do Alasca. No entanto, as altas dos pedágios não afetam os países exportadores de petróleo por duas razões fundamentais:

- a) Como foi indicado anteriormente, as condições do mercado permitem supor que as altas de custos são absorvidas pelo país importador; e
- b) O oleoduto será aberto para uso geral, com o que os países exportadores de petróleo contarão com uma alternativa para seu transporte.

O segundo lugar em volume exportado através do Canal é ocupado pelos metais e minérios, com mais de 3.7 milhões de toneladas métricas em 1982, que representam 17 por cento da carga exportada pela ALADI através do Canal. A incidência dos fretes e demais custos de transporte sobre a exportação de metais não é elevada, devido a que estes têm altos valores unitários que vão de 600 dólares por tonelada métrica de chumbo até 14.000 dólares por tonelada de estanho. Portanto, a alta nos custos de atravessar o Canal não terá efeito maior sobre o comércio de metais.

//

11

Não pode dizer-se, porém, o mesmo no caso dos minérios, cujos valores unitários em alguns casos são muito baixos. O preço de uma tonelada métrica de minério de ferro é de 18 dólares. Somente os custos de atravessar o Canal, sem incluir outros custos de transporte internacional, representam mais de 15% deste valor, pelo que as altas de pedágios podem afetar o comércio deste minério e o de alguns outros. De fato, o Chile e o Peru vieram incrementando suas exportações de minério de ferro para o Japão, e diminuindo as destinadas aos Estados Unidos e à Europa. Mais adiante se faz a análise detalhada dos volumes afetados da exportações de minérios.

Os alimentos acondicionados e refrigerados ocupam o terceiro lugar em volume exportado pelos países da ALADI através do Canal, com perto de 1.8 milhões de toneladas em 1982, que representaram mais de 9% da carga exportada pelo Canal. Este grupo de produtos em geral não é sensível aos custos de atravessar o Canal, devido a seu alto valor unitário.

O quarto lugar em volume de exportações através do Canal é ocupado pela farinha de peixe, com uma cifra de 1.2 milhões de toneladas métricas. Atualmente o preço de uma tonelada de farinha de peixe é de 350 dólares, e os custos de atravessar o Canal representam perto de 1% deste preço, pelo que os incrementos nos pedágios podem ter incidência, embora leve, no comércio deste produto.

As madeiras ocupam o quinto lugar, com 360.000 toneladas transportadas em 1982. O comércio de madeiras é também sensível aos custos de transporte, por sua baixa relação valor/peso.

Os cinco grupos considerados representaram em 1982 aproximadamente 90% da carga exportada pelos países da ALADI através do Canal. No resto da carga exportada figuram alguns produtos sensíveis aos custos de transporte, como os grãos (120 mil toneladas) e o carvão e coque (100 mil toneladas).

#### B. Produtos importados através do Canal

Os países da ALADI importaram perto de 15 milhões de toneladas métricas através do Canal em 1982. O primeiro produto quanto ao volume de carga foi o petróleo, com 4.7 milhões de toneladas que representaram perto de 31% da carga total importada através do Canal. Os custos de atravessar o Canal são de 33 centavos de dólar por barril de petróleo, o que equivale a 1.1% do preço médio atual. A incidência dos pedágios é certamente baixa, embora não totalmente descartável para os países importadores de petróleo.

O segundo lugar foi ocupado em 1982 pelos grãos, com aproximadamente 3.4 milhões de toneladas métricas (perto de 23% de toda a carga). Os custos de atravessar o Canal representam 1.8% do preço FOB atual do trigo (150 dólares por tonelada métrica), o que indica que o preço CIF dos grãos pode ver-se afetado levemente pelas grandes altas nos pedágios do Canal. A alta de 1983 (31%) representa um incremento de 0.4% sobre o preço FOB do trigo.

1/4,94

O terceiro lugar foi ocupado pelos produtos de ferro e aço tais como bar  
ras, tubos, fio-máquina, etc. Atualmente uma tonelada de aço em barras tem um  
preço entre 400 e 500 dólares, e os pedágios vêm a representar perto de 0,5%  
a 0,7% do preço FOB. Assim, as altas nos pedágios teriam uma incidência leve  
nos preços ao consumidor. As importações de produtos de ferro e aço através  
do Canal em 1982 com destino a países da ALADI foram aproximadamente 850 mil  
toneladas métricas, perto de 5.6% da carga que atravessou o Canal.

Os minérios e metais com destino a países da ALADI, em particular os que  
têm costas sobre o Atlântico, atravessaram o Canal em 1982 em quantidade simi  
lar ao ferro e aço (aproximadamente 850 mil toneladas), equivalendo as de mi  
nérios a 535 mil toneladas métricas. Este tipo de produtos, como já foi dito,  
é sensível a altas nos custos de transporte.

O quinto lugar foi ocupado pelos fertilizantes (principalmente a uréia)  
com 440 mil toneladas. Atualmente o preço da uréia FOB Europa é de aproxima  
mente 180 dólares a tonelada, e os pedágios do Canal representam 1,4% deste  
preço, pelo que as altas dos pedágios podem ter um efeito leve embora visível  
sobre os preços ao consumidor.

Os grupos de produtos que seguem em carga importada através do Canal -ma  
quinaria e produtos químicos- têm altas relações valor/peso e o efeito dos pe  
dágios sobre o consumo é depreciado.

Entre os demais grupos deve destacar-se o carvão e as madeiras (215 mil  
toneladas cada grupo) por sua baixa relação valor/peso, o que tornaria algo  
sensíveis os preços no lugar de consumo aos pedágios do Canal.

Em geral, os efeitos das altas nos pedágios sobre os preços domésticos  
dos produtos importados são muito tênues.

### C. Análise por produto e por país

Nesta seção se realiza um exercício como forma ilustrativa, consistente  
em considerar o efeito que teria a alta de 31% (1) em 1983 -supondo que seja  
uma alta real em sua totalidade- sobre os volumes e valores exportados e por  
países.

Para efetuar os cálculos, foram considerados como produtos sensíveis ou  
afetados aqueles em que este incremento de pedágios e outros custos represen  
tam pelo menos 1/2% do preço FOB de exportação, ou seja, produtos cujo preço  
FOB é inferior a 125 dólares por tonelada. Este exercício somente se faz para  
produtos exportados e não para os importados, pois para quantificar a incidên  
cia dos pedágios sobre o consumo seriam necessárias as cifras de produção na  
cional. De todas maneiras, na seção anterior viu-se como o efeito dos pedágios  
do Canal sobre os preços ao consumidor da maioria de produtos importados, é mí  
nimo.

No Quadro no. 12 são apresentados os principais produtos exportados pe  
los países da ALADI que atravessam o Canal, juntamente com as exportações to  
tais correspondentes, os valores unitários, as incidências dos pedágios e os  
destinos respectivos.

(1) Foi tomado o incremento médio de 31%. Não obstante, o mesmo pode ser muito di  
ferente para alguns produtos.

//



Como resultado do exame desse quadro foram detetados somente 10 produtos que poderiam ser colocados na categoria de sensíveis, ou seja, produtos cujo preço FOB de exportação for inferior ou próximo a 125 dólares a tonelada em 1982.

As exportações dos países da ALADI correspondentes a estes 10 produtos efetuadas através do Canal em 1982 alcançaram a 214 milhões de dólares, equivalentes a 2,37 milhões de toneladas.

As exportações totais dos países da ALADI destes mesmos produtos nesse ano foram perto de 1.200 milhões de dólares que corresponderam a 17,87 milhões de toneladas.

Os 10 produtos examinados são, com a respectiva categoria de valores unitários em dólares entre parênteses, os seguintes: sal (7-62), minério de ferro (18-31) coque (30), melações (46-83), minério de manganês (56-98), madeiras (90), grão de sorgo (95), carvão mineral (116), nitrato de sódio (127) e bananas (152).

O produto mais afetado é a banana do Equador do que foi exportado 114 milhões de dólares através do Canal em 1982. Dado que os competidores do Equador nos mercados da América do Norte e da Europa são países com costas sobre o Caribe, os incrementos reais dos pedágios do Canal representam uma desvantagem para esse país.

As bananas correspondem à única exportação quantiosa de um país-membro da ALADI que se veria afetada por grandes incrementos reais nos pedágios. Em menor grau seriam afetadas algumas exportações do Chile: madeiras, cujas exportações através do Canal alcançaram a 16 milhões de dólares, nitrato de sódio por aproximadamente 25 milhões de dólares e minério de ferro por aproximadamente 6 milhões de dólares. Em total, as exportações chilenas afetadas são de 50 milhões de dólares anuais.

No caso do Peru, a única exportação afetada seria o minério de ferro, mas envios deste produto através do Canal quase desapareceram, já que em 1982 representaram apenas perto de 1.5 milhões de dólares, ou seja perto de 3% das exportações anuais do produto.

As exportações afetadas da Colômbia seriam de 15 milhões de dólares anuais, representadas em melações e carvão mineral. No entanto, futuramente, os incrementos reais de pedágios no Canal poderiam impedir as exportações da indústria do carvão, agora em pleno desenvolvimento, a países do Pacífico e do Extremo Oriente.

As exportações mexicanas afetadas (sal, melações e minério de manganês) seriam de 25 milhões de dólares anuais.

Para os demais países da ALADI não existem produtos cujo comércio seja afetado em forma significativa. Não obstante, apesar de não estarem afetando atualmente a grandes volumes de exportação é importante salientar o impacto que causarão os incrementos dos custos de atravessar o Canal no valor unitário de alguns produtos, como o sal do Chile (8,4%); da Colômbia (2,2%), do México (1,0%); o minério de ferro do Peru (3,5%); os melações da Colômbia (1,4%) e do Equador (1,1%), e o minério de manganês do Brasil (1,1%).

Em síntese, a análise do impacto das tarifas do Canal em nível de produtos exportados revela que o país mais afetado pelos grandes aumentos nas tarifas reais seria o Equador, cujas exportações de bananas pelo Canal, que representam mais de 100 milhões de dólares anuais, estariam em desvantagem frente a seus competidores do Caribe e Centro-América. O segundo país afetado seria o Chile, com produtos cujas exportações pelo Canal representam aproximadamente 50 milhões de dólares anuais: madeiras, minério de ferro e nitrato de sódio. A Colômbia e o México veriam afetadas exportações que atualmente são de 20 milhões de dólares anuais. Para os demais produtos não existiriam efeitos significativos.

Não obstante o indicado, deve salientar-se que, para os produtos que não representam um montante importante de exportações, mas que são sensíveis aos incrementos de pedágio para a baixa relação valor/peso (ou seja, produtos de escasso valor), a incidência dos custos incrementados poderá ter um efeito limitativo na possível expansão e diversificação de mercados.

Nesta situação estaria como exemplo típico o minério de ferro, do qual o Chile exportou aproximadamente 130 milhões de dólares em 1982 dos quais somente algo mais de 5 milhões passaram pelo Canal. O Peru exportou 50 milhões de dólares do mesmo produto, atravessando o Canal apenas 1,5 milhões.

Como dado ilustrativo complementar, em Anexo ao presente documento é incluído o Quadro no. 13 que corresponde aos principais produtos comercializados pelos países da ALADI através do Canal em 1982.

#### D. Conclusões

Neste Capítulo realizou-se o exercício de quantificar os efeitos de um incremento médio de 31% nos custos de atravessar o Canal em 1983, sob o suposto de que esse incremento fosse real, e não simplesmente nominal. Deve ressaltar-se o fato de que este é puramente um exercício teórico, já que durante 1983 os preços das matérias-primas foram recuperando-se em perto de 28% (1), o que implicaria que a incidência real das altas seria menor à estimada.

O resultado do exercício pode ser resumido assim:

- a) Em nível macroeconômico, o efeito sobre o comércio exterior global de todos e cada um dos países da ALADI não é significativo;
- b) Em nível microeconômico, as exportações de aproximadamente 10 produtos de baixo valor unitário podem ver-se afetadas. Estas exportações representaram algo mais de 200 milhões de dólares em 1982. O produto mais afetado seria a banana do Equador, do qual se exportou mais de 100 milhões de dólares. Exportações chilenas por 50 milhões de dólares de madeiras, nitrato de sódio e minério de ferro também poderiam serem afetadas. Para os demais países não existem efeitos significativos; e
- c) Entretanto, para os produtos de baixo valor unitário, a incidência dos custos incrementados poderá ter um efeito limitativo na possível expansão e diversificação de mercados.

(1) "The Economist", Setembro 1983.

//

### CONCLUSÕES GERAIS

Embora em termos absolutos os Estados Unidos é o maior usuário do Canal do Panamá, em termos de percentagem de seu comércio exterior que utiliza o Canal, os maiores usuários são os países da costa ocidental da América do Sul. Nos últimos anos geraram-se preocupações nestes países sobre a evolução dos pedágios, preocupações que foram alimentadas pelos seguintes eventos:

- a) depois de permanecer praticamente sem modificar durante 60 anos, as tarifas de pedágio foram elevadas quatro vezes a partir de 1974;
- b) o Tratado Carter-Torrijos, que entrou em vigor em 1979, introduziu alguns desembolsos novos para a Comissão do Canal do Panamá, e se teme que estes continuem repercutindo sobre as tarifas; e
- c) a Comissão empreendeu em 1983 a adoção de algumas medidas que incidirão sobre os custos de atravessar o Canal, como com o sistema de reserva de trânsito e a mudança do arqueo dos navios.

Por esse motivo, o Comitê de Representantes da ALADI aprovou a Resolução 25, que na parte pertinente, encomenda à Secretaria que efetue um estudo das implicações que terão essas medidas no custo do transporte dos produtos de exportação e importação dos países-membros.

Em cumprimento desse mandato, a Secretaria realizou o presente estudo, cujo propósito foi o de quantificar o montante dos incrementos dos custos de atravessar o Canal, tratar de detetar os fatores que regem a evolução das tarifas, e avaliar seu impacto sobre o comércio exterior dos países da ALADI. As conclusões principais do mesmo são as seguintes:

- a) Em geral, quando se trata o tema das tarifas, não se distingue como deveria fazer-se entre incrementos reais e incrementos simplesmente nominais. Do estudo se depreende que as tarifas médias a preços constantes eram menores no final da década de 70 que em seus começos;
- b) A razão principal deste comportamento das tarifas parece ter sido a captação de maiores tonelagens pela afluência de navios de maior tamanho. Não obstante, esta tendência provavelmente não se manterá devido à entrada em funcionamento do oleoduto interoceânico;
- c) Da análise dos custos do Canal e das regras para a formação das tarifas se depreende que pode razoavelmente esperar-se que a evolução das tarifas e demais custos ao usuário por atravessar o Canal não supere o ritmo da inflação dos Estados Unidos. Em outras palavras, as tarifas a valores constantes se manteriam mais ou menos estáveis. Os únicos fatores que poderiam gerar alguma incerteza razoável seriam o empreendimento de grandes investimentos ou a amortização acelerada do investimento dos Estados Unidos, o qual de acordo com as novas regras de formação das tarifas se refletiria diretamente sobre estas;

//

- d) Nos últimos anos, a Comissão colocou mais ênfase em aumentar seus ingressos a partir de cargos diferentes das tarifas, como são cargas diferentes das tarifas, como são as do serviços, reservas e mudança de sistema de arqueo. Os efeitos desses itens implicaram um incremento médio por tonelada de 31 por cento nos custos de 1983 com relação aos de 1981. Os usuários deveriam prestar maior atenção à evolução dessas cargas, devido a seu crescente aumento e discricionariedade com que pode aplicá-los e modificá-los a Comissão do Canal; e
- e) As altas produzidas em 1983, afetariam exportações de produtos efetuadas por países da ALADI por um montante equivalente a algo mais de 200 milhões de dólares em 1982. O exercício de avaliar o impacto de incremento nos custos de atravessar o Canal, quantificado em 31% para 1983, sob o suposto de que se trate de um incremento real, indicou que o efeito macroeconômico sobre o comércio exterior desses países é pouco importante, embora existam aproximadamente 10 produtos cujas exportações poderão ver-se afetadas, citando-se em particular a banana do Equador (aproximadamente 100 milhões de dólares em 1983) e três produtos chilenos (madeiras, minério de ferro e nitrato de sódio, cujo valor foi de aproximadamente 50 milhões de dólares nesse ano). No entanto, deve ser levado em conta que para alguns produtos de baixo valor unitário, o incremento dos pedágios e de outros custos de atravessar o Canal poderá ter um efeito limitativo na possível expansão e diversificação de mercados.

QUADRO No. 10

EXPORTAÇÕES LATINO-AMERICANAS PARA TODO DESTINO ATRAVÉS DO CANAL DE PANAMÁ (1)

Anos 1980-1982

Em milhares de toneladas métricas

ORIGEM

CATEGORIA DE PRODUTOS

Total

América Central América do Sul

1980 1981 1982 1980 1981 1982 1980 1981 1982 1980 1981 1982

Exportações da Costa Este de América Latina

Alimentos acondicionados e refrigerados	0	0	0	13	19	15	13	19	15	19	15
Produtos químicos e produtos químicos derivados do petróleo	18	55	24	25	122	180	43	177	204	177	204
Carvão e coque, exceto coque de petróleo	0	0	0	60	54	80	60	54	80	54	80
Grãos	0	0	0	3	77	63	3	77	63	77	63
Madeira e manufaturas de madeira	0	0	0	65	32	13	65	32	13	32	13
Manufaturas de ferro e de aço	0	0	0	39	198	103	39	198	103	198	103
Minérios vários	0	5	0	8	12	3	8	12	3	17	3
Fertilizantes	131	49	110	38	60	56	169	109	166	109	166
Minérios e metais	105	96	74	439	935	322	544	491	396	491	396
Outros produtos agropecuários	7	12	20	100	95	50	107	107	70	107	70
Petróleo e produtos derivados do petróleo	1 388	1 634	2 352	5 675	5 006	4 561	7 063	6 640	6 913	6 640	6 913
Outros produtos	92	88	88	124	160	243	216	248	331	248	331
TOTAL	1 741	1 939	2 668	6 589	6 230	5 689	8 330	8 169	8 357	8 169	8 357

Exportações da Costa Oeste de América Latina

Alimentos acondicionados e refrigerados	429	485	336	1 711	1 668	1 757	2 140	2 153	2 093	2 153	2 093
Produtos químicos e produtos químicos derivados do petróleo	0	0	0	40	84	74	40	84	74	84	74
Carvão e coque, exceto coque de petróleo	78	0	22	47	0	21	125	0	43	0	43
Grãos	51	90	23	56	55	66	107	145	89	145	89
vf											

Quadro no. 10 (Cont.)

CATEGORIA DE PRODUTOS	ORIGEM						Total
	América Central			América do Sul			
	1980	1981	1982	1980	1981	1982	
<u>Exportações da Costa Oeste da América Latina (Cont.)</u>							
Madeira e manufaturas de madeira	71	60	71	544	347	349	420
Manufaturas de ferro e de aço	33	0	36	10	6	5	41
Minérios varios	240	154	276	362	142	298	574
Fertilizantes	56	82	87	1 103	951	1 216	1 303
Minérios e metais	112	292	209	4 295	2 887	3 069	3 278
Outros produtos agropecuários	1 005	792	780	1 122	987	914	1 694
Petróleo e produtos derivados do petróleo	86	133	91	8 655	7 004	6 652	6 743
Outros produtos	139	178	207	505	453	567	774
<b>TOTAL</b>	<b>2 300</b>	<b>2 266</b>	<b>2 138</b>	<b>18 450</b>	<b>14 584</b>	<b>14 988</b>	<b>17 126</b>

Fonte: Comissão do Canal de Panamá.

Elaboração: Unidade de Informação e Estudos da Secretaria-Geral da ALADI.

(1): Inclui o tráfico intercostal da Colômbia e do México

QUADRO No. 11

IMPORTAÇÕES LATINO-AMERICANAS DE TODA ORIGEM ATRAVÉS DO CANAL DE PANAMÁ (1)

Anos 1980-1982

Em milhares de toneladas métricas

ORIGEM

CATEGORIA DE PRODUTOS

América Central América do Sul Total

1980 1981 1982 1980 1981 1982 1980 1981 1982

Importações para a Costa Este da América Latina

Alimentos acondicionados e refrigerados	3	2	20	57	29	51	60	31	71
Produtos químicos e produtos químicos derivados do petróleo	0	109	280	18	8	7	18	117	287
Carvão e coque, exceto coque de petróleo	0	0	0	406	297	113	406	297	113
Grãos	41	83	22	3	2	63	44	85	85
Madeira e manufaturas de madeira	20	7	0	202	177	195	222	184	195
Maquinaria e equipamento	4	7	4	102	110	76	106	117	80
Manufaturas de ferro e de aço	192	135	72	742	424	531	934	559	603
Minérios vários	0	19	0	437	421	445	437	440	445
Fertilizantes	10	49	81	537	156	118	547	205	199
Minérios e metais	175	174	129	188	236	208	363	410	337
Outros produtos agropecuários	0	0	0	48	57	154	48	57	154
Petróleo e produtos derivados do petróleo	336	106	284	1 478	1 531	1 244	1 814	1 637	1 528
Outros produtos	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

Importações para a Costa Oeste da América Latina

Alimentos acondicionados e refrigerados	0	5	0	98	115	57	98	120	57
Produtos químicos e produtos químicos derivados do petróleo	27	21	21	392	345	280	419	366	301
Carvão e coque, exceto coque de petróleo	626	335	593	515	354	102	1 141	689	695

## Quadro no. 11 (Cont.)

CATEGORIA DE PRODUTOS	ORIGEM								
	América Central				América do Sul				Total
	1980	1981	1982	1980	1981	1982	1980	1981	1982
<u>Importações para a Costa Oeste da América Latina (Cont.)</u>	2 274	1 446	917	2 515	2 808	3 316	4 789	4 254	4 233
Grãos	1	3	5	15	21	19	16	24	24
Madeira e manufaturas de madeira	13	26	39	368	484	331	381	510	370
Maquinaria e equipamento	29	81	67	349	452	314	378	533	381
Manufaturas de ferro e de aço	11	16	4	130	145	89	141	161	93
Minérios vários	825	978	822	540	602	422	1 365	1 580	1 244
Fertilizantes	4	19	3	90	217	107	94	236	110
Minérios e metais	45	200	231	83	217	77	128	417	308
Outros produtos agropecuários	3 338	2 818	3 763	2 350	3 061	3 419	5 688	5 879	7 182
Petróleo e outros derivados do petróleo	256	256	294	1 332	1 581	1 507	1 588	1 837	1 801
Outros produtos	7 449	6 204	6 759	8 777	10 402	10 040	16 226	16 606	16 799
TOTAL									

Fonte: Comissão do Canal de Panamá.

Elaboração: Unidade de Informação e Estudos da Secretaria-Geral da ALADI.

(1): Inclui o tráfico intercostal da Colômbia e do México.



QUADRO No. 12

PRINCIPAIS EXPORTAÇÕES DOS PAÍSES DA ALADI ATRAVÉS DO CANAL

Ano 1982

Em milhares de toneladas métricas e milhões de dólares

PRODUTO	EXPORTAÇÕES ATRAVÉS DO CANAL				INCIDÊNCIA DO PEDÁGIO			DESTINO	
	Milhões de dólares	Milhares de toneladas	Valor unitário (dólares)	Milhões de dólares (1)	Milhares de toneladas	Porcentagem sobre exportação (2)	Tarifa		
							Valor unitário (3)		Valor unitário (4)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)		
<b>ARGENTINA</b>									
Grão de sorgo	508,6	5 327,5	95	3,7	38,6	0,7	2,78	0,66	Colômbia, México
Grão de soja	425,8	1 889,0	225	4,7	20,9	1,1	1,17	0,28	Chile, México
<b>BRASIL</b>									
Minério de manganês	47,4	846,0	56	3,6	63,7	7,5	4,71	1,11	Japão
Produtos de ferro e de aço	997,0	3 318,1	300	31,1	103,7	3,1	0,88	0,21	EE.UU., Canadá
Pasta de papel	284,4	878,0	335	6,6	19,6	2,2	0,79	0,19	EE.UU., Japão
<b>COLÔMBIA</b>									
Sal	0,2	7,5	29	0,2	7,5	100,0	9,10	2,15	Panamá
Malaios	4,2	93,0	46	5,2	113,7	100,0	5,74	1,36	EE.UU.
Carvão mineral	0,1	1,2	116	9,2	79,1	100,0	2,31	0,54	México
Açúcar sem 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
Minério de ferro	130,4	4 269,0	31	5,5	178,2	4,2	8,52	2,01	EE.UU., Europa
Madeiras	100,5	1 121,9	90	16,2	180,0	16,0	2,93	0,69	Venezuela, Egito
Nitrato de sódio	27,5	217,1	127	25,4	200,1	92,2	2,08	0,49	EE.UU., Europa
Feijão	12,0	44,7	268	10,7	39,8	89,0	1,00	0,23	Venezuela, Europa
Minério de zinco	2,4	8,5	282	16,3	57,7	100,0	0,94	0,22	Europa, Rússia
Óleo de peixe	27,1	89,2	303	26,0	85,9	96,3	0,87	0,21	EE.UU., Europa
Farinha de peixe	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
Minério de cobre	231,5	586,5	395	79,6	202,2	34,5	0,67	0,16	EE.UU., Europa

Quadro no. 12 (Cont.)

504

DESTINO

PRODUTO	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>EQUADOR (2)</b>								
Melão	5,1	88,5	58	1,5	26,0	29,4	4,55	1,08
Bananas	195,6	1 290,6	152	113,6	747,4	57,9	1,74	0,41
<b>MÉXICO (3)</b>								
Sal	45,0	727,4	62	16,9	272,3	37,4	4,26	1,00
Melões	7,4	89,2	83	3,6	43,8	49,1	3,18	0,75
Minério de manganês	20,4	208,4	98	6,4	65,4	31,4	2,69	0,64
<b>PERU (3)</b>								
Minério de ferro	50,1	3 012,8	18	1,5	83,8	2,8	14,67	3,47
Minério de zinco	143,5	705,6	203	92,5	455,5	64,6	1,30	0,31
Minério de cobre	15,2	54,8	278	8,9	32,0	58,4	0,95	0,22
Farinha de peixe	64,3	137,4	468	200,2	427,8	100,0	0,56	0,13
<b>VENEZUELA</b>								
Amiaco	34,7	203,3	169	3,3	19,4	9,4	1,56	0,37
Uréia	42,6	219,1	195	7,3	37,6	17,2	1,35	0,32

Fonte: Comissão do Canal do Panamá (Coluna 5) e dados fornecidos pelos países-membros (Colunas 1 e 2).

Notas: (1) Valor estimado multiplicando as toneladas (Coluna 5) pelo valor unitário (Coluna 3).

(2) Ano calendário 1980 para exportações totais, e ano fiscal dos EE.UU. 1982 para exportações através do Canal.

(3) Ano calendário 1981 para exportações totais, e ano fiscal dos EE.UU. 1982 para exportações através do Canal.

QUADRO No. 13

PRINCIPAIS PRODUTOS COMERCIALIZADOS PELOS PAÍSES DA ALADI ATRAVÉS DO CANAL

Ano 1982

Em milhares de toneladas longas

EXPORTAÇÕES		IMPORTAÇÕES			
Produto	Milhares de toneladas longas	Destinos principais	Produto	Milhares de toneladas longas	Procedências principais
<b>ARGENTINA</b>					
Produtos químicos	23.5	Japão	Carvão	80.1	Canadá
Sorgo	38.0	México, Colômbia	Coque	21.6	México
Soja	20.6	México, Chile	Lâmina de aço	9.8	Japão
Outros	34.6		Tubos de aço	8.5	Japão
			Minério de cobre	10.5	Canadá
			Petróleo cru	204.3	Equador
			Combustível diesel	61.8	Peru
			Gasolina	24.3	Equador, Peru
			Potassa	110.9	Canadá
			Soda	81.2	EE.UU.
			Enxofre	326.3	Canadá
			Outros	135.3	-
Total	116.7				
<b>BRASIL</b>					
Produtos químicos	86.1	Japão, China	Carvão	80.1	Canadá
Lâmina de aço	58.7	EE.UU., Equador	Coque	21.6	México
Tubos de aço	12.9	EE.UU., Canadá	Lâmina de aço	9.8	Japão
Fio de aço	32.1	EE.UU., Canadá, Colômbia	Tubos de aço	8.5	Japão
Produtos cerâmicos	26.2	Japão	Minério de cobre	10.5	Canadá
Minério de cobre	13.5	Japão	Petróleo cru	204.3	Equador
Minério de manganês	63.7	Japão	Combustível diesel	61.8	Peru
Papel	21.1	EE.UU., Equador	Gasolina	24.3	Equador, Peru
Combustível diesel	84.5	Equador	Potassa	110.9	Canadá
Gasolina	80.2	Colômbia, Equador	Soda	81.2	EE.UU.
Polpa	19.6	Japão, EE.UU.	Enxofre	326.3	Canadá
Açúcar sem refinar	27.7	México	Outros	135.3	-
Outros	68.5				
Total	594.8		Total	1.074.6	

**IMPORTAÇÕES**

Destino Costa Atlântica	Produto	Milhares de toneladas longas	Procedências principais
Soda cáustica		5.8	ALADI
Cevada		37.4	Canadá, EE.UU.
Lâmina de aço		20.3	EE.UU., Japão
Tubos de aço		31.5	Japão
Óleo vegetal		12.8	ALADI
Petróleo cru		821.4	Cabotagem
Outros		152.0	
<b>Total</b>		<b>1.081.2</b>	

**Destino Costa Pacífica**

Asbestos		8.0	EE.UU., Canadá, África
Soda cáustica		9.7	EE.UU.
Fertilizantes		81.8	EE.UU., Europa, URSS
Milho		45.3	EE.UU.
Sorgo		74.8	EE.UU.
Trigo		307.8	EE.UU.
Lâmina de aço		29.4	ALADI, Europa
Fio-máquina de aço		10.9	ALADI
Óleo vegetal		31.2	EE.UU.
Papel		12.2	EE.UU., Canadá, América Central
Combustível diesel		97.9	EE.UU., Cabotagem
Gasolina		127.5	Caribe, Brasil, Cabotagem
Fuel oil		101.3	Cabotagem
Fosfatos		8.4	EE.UU., Europa
Potassa		10.2	Alemanha
Soja		81.8	EE.UU.
Sebo		15.2	EE.UU.
Outros		198.4	
<b>Total</b>		<b>1.251.8</b>	

**EXPORTAÇÕES**

Países do Pacífico	Destinos principais	Milhares de toneladas longas
Carvão	México	79.1
Combustível diesel	Cabotagem	84.4
Fuel Oil	Cabotagem	101.3
Sal	Panamá, cabotagem	15.3
Outros	-	30.0
<b>Total</b>		<b>310.1</b>

**A países do Atlântico**

Café	Europa, EE.UU.	232.9
Algodão	Europa, África	12.0
Melaços	EE.UU.	113.7
Petróleo cru	Cabotagem	821.4
Acúcar sem refinar	EE.UU., Venezuela, Europa	203.7
Outros		54.8
<b>Total</b>		<b>1.438.5</b>

Quadro no. 13 (Cont.)

EXPORTAÇÕES			IMPORTAÇÕES		
Produto	Milhares de toneladas longas	Destinos principais	Produto	Milhares de toneladas longas	Procedências principais
<b>CHILE</b>					
Feijão	39.8	Venezuela, Europa	Carvão	75.3	EE.UU., Alemanha
Nitrato de soda	200.1	EE.UU., Europa	Fertilizantes	26.4	EE.UU., Europa
Carvão (coque)	20.6	Bélgica	Farinha de trigo	37.0	EE.UU., Europa
Peixe congelado	19.2	EE.UU., Europa, África	Milho	275.3	EE.UU.
Fruta refrigerada	264.9	EE.UU., Europa, Ásia	Trigo	759.4	EE.UU.
Farinha de peixe	466.4	Europa, EE.UU.	Maquinaria agrícola	16.4	EE.UU., Europa
Trigo	25.0	Europa	Automóveis (partes)	17.4	Europa, EE.UU., Venezuela
Grãos	25.9	Europa	Maquinaria para cons- trução	30.0	EE.UU., Europa
Madeira em tábuas	117.4	Venezuela, Egito	Maquinaria elétrica	12.5	EE.UU., Europa
Madeira serrada	62.4	Europa	Papel	26.4	EE.UU., Europa
Cobre	677.6	EE.UU., Europa	Petróleo cru	1.165.2	Venezuela, Caribe
Óleo de peixe	85.9	EE.UU., Europa	Combustível diesel	344.0	Venezuela, Caribe
Minério de cobre	202.2	EE.UU., Europa	Gasolina	424.7	Caribe
Minério de ferro	178.2	EE.UU., Europa	Gasolina jet	20.4	Caribe
Minério de zinco	57.7	Europa, URSS	Querosene	39.7	Caribe
Minérios vários	316.1	EE.UU., Europa	Óleos lubrificantes	34.5	Caribe, EE.UU.
Papel	17.6	EE.UU., Venezuela, Europa	Fuel oil	54.7	Caribe
Polpa	111.2	América do Sul, Europa	Fosfatos	50.2	EE.UU.
Sal	272.2	EE.UU., Canada	Soda	35.2	EE.UU., Europa
Enxofre	21.1	Túnez	Açúcar sem refinar	34.6	Europa
Outros	261.1		Outros	519.4	
<b>Total</b>	<b>3.442.6</b>		<b>Total</b>	<b>3.998.7</b>	

## Quadro no. 13 (Cont.)

## IMPORTAÇÕES

EXPORTAÇÕES		IMPORTAÇÕES	
Produto	Milhares de toneladas longas	Destinos principais	Produto
EQUADOR			
Cacau	47.0	EE.UU., Europa	Soda cáustica
Café	52.9	EE.UU., Europa	Produtos químicos
Bananas	747.4	EE.UU., Europa	Fertilizantes
Madeirasas triplex	26.0	Venezuela	Farinha de trigo
Melaços	26.0	EE.UU.	Trigo
Petróleo cru	3.159.3	EE.UU., Brasil, Caribe	Lâmina de aço
Combustível diesel	73.6	EE.UU.	Fio-máquina de aço
Fuel oil	607.5	EE.UU.	Maquinaria agrícola
Acúcar sem refinar	35.2	EE.UU.	Autopartes
Peixe congelado	13.8	EE.UU., Europa	Maquinaria para cons- trução
Frutas congeladas	16.5	EE.UU., Europa	Óleo vegetal
Outros	115.3		Papel
			Combustível diesel
			Gasolina
			Lubrificantes
			Fosfatos
			Soda
			Soja
			Açúcar sem refinar
			Outros
Total	4.920.5		Total
			1.634.1

Procedências principais	Milhares de toneladas longas
EE.UU.	16.8
EE.UU., Europa, ALADI	45.5
EE.UU., Europa, Venezuela	83.8
EE.UU.	25.3
EE.UU.	149.2
ALADI, Canadá, Europa	32.7
EE.UU., Caribe, Europa	65.0
EE.UU., Europa	12.6
EE.UU., Europa	17.3
EE.UU., Europa	14.0
EE.UU.	23.0
EE.UU., Canadá, ALADI	145.6
Brasil, Caribe, EE.UU.	236.9
Brasil, Caribe, EE.UU.	274.8
Caribe	29.3
EE.UU., Europa	26.5
Europa	17.8
EE.UU.	20.4
EE.UU.	10.5
EE.UU.	387.1

Total

4.920.5

1.634.1

vf

Quadro no. 13 (Cont.)

IMPORTAÇÕES

Procedências principais	Milhares de toneladas longas
-------------------------	------------------------------

Destino Costa Pacífico	Produto	Milhares de toneladas longas
Asfalto	Asfalto	45.6
Amoníaco	Amoníaco	99.2
Carvão	Carvão	582.1
Fertilizantes	Fertilizantes	176.1
Sorgo	Sorgo	257.5
Sementes oleaginosas	Sementes oleaginosas	136.5
Combustível diesel	Combustível diesel	339.8
Gasolina	Gasolina	89.6
Fosfatos	Fosfatos	197.0
Fuel oil	Fuel oil	1.088.3
Derivados do petróleo	Derivados do petróleo	167.0
Soja	Soja	100.3
Açúcar sem refinar	Açúcar sem refinar	79.2
Outros	Outros	218.2
<b>Total</b>		<b>3.576.4</b>

Destino Costa Atlântica	Produto	Milhares de toneladas longas
Produtos químicos	Produtos químicos	319.8
Trigo	Trigo	43.0
Cobre	Cobre	17.3
Chumbo	Chumbo	12.6
Minérios vários	Minérios vários	88.6
Outros	Outros	264.6
<b>Total</b>		<b>745.9</b>

EXPORTAÇÕES

Destinos principais	Milhares de toneladas longas
---------------------	------------------------------

Destino Costa Pacífico	Produto	Milhares de toneladas longas
Cabotagem	Asfalto	45.6
Cabotagem, EE.UU.	Amoníaco	67.1
Cabotagem	Fertilizantes	46.8
Japão	Minério de manganês	65.4
América Central, Cabotagem	Petróleo cru	875.3
América Central, Cabotagem	Combustível diesel	156.5
EE.UU., Cabotagem	Fuel oil	1.014.3
Cabotagem	Derivados do petróleo	201.6
	Outros	144.7
<b>Total</b>		<b>2.617.3</b>

Destino Costa Atlântica	Produto	Milhares de toneladas longas
Brasil	Coque	21.6
Europa, Venezuela	Algodão	17.2
Cabotagem	Trigo	21.7
Turquia	Fio-máquina de aço	34.9
Europa	Cobre	21.7
EE.UU., Holanda	Melaços	43.8
Europa, URSS, Argélia	Minério de cobre	161.0
EE.UU., Venezuela	Minérios vários	52.5
Cabotagem	Petróleo cru	27.2
Cabotagem	Combustível diesel	25.0
EE.UU.	Gasolina	26.4
Cabotagem	Fosfatos	69.2
EE.UU.	Sal	272.3
	Outros	61.1
<b>Total</b>		<b>855.6</b>

MÉXICO

IMPORTAÇÕES

EXPORTAÇÕES

EXPORTAÇÕES		IMPORTAÇÕES	
Produto	Milhares de toneladas longas	Destinos principais	Produto
			Milhares de toneladas longas
			Procedências principais
PERU			
Peixe em lata	20.7	Europa	Amoníaco
Produtos químicos	20.4	EE.UU., Europa, América do Sul	Produtos químicos
Café	28.7	EE.UU., Europa	Carvão
Peixe congelado	22.1	EE.UU., Europa	Fertilizantes
Algodão	24.2	EE.UU., Europa	Milho
Farinha de peixe	427.8	EE.UU., ALADI, Europa, África	Trigo
Cobre	144.0	EE.UU., Europa	Fio-máquina de aço
Aço em lingotes	54.3	Europa	Maquinaria agrícola
Chumbo	63.1	EE.UU., ALADI, Europa	Maquinaria para cons_ trução
Estanho	13.7	EE.UU., Europa	Maquinaria elétrica
Zinco	167.6	EE.UU., ALADI, Europa	Óleo vegetal
Melaços	28.9	EE.UU.	Minério de cobre
Óleo de peixe	55.9	Europa	Papel
Minério de cobre	32.0	EE.UU., Europa	Fosfatos
Minério de ferro	83.8	EE.UU., Iugoslávia	Potassa
Minério de Chumbo	116.1	EE.UU., Europa	Soja
Minério de estanho	29.0	EE.UU., Europa	Outros
Minério de zinco	455.5	EE.UU., Europa	
Minérios varios	355.3	EE.UU., ALADI, Europa	
Petróleo cru	1.251.3	EE.UU., Colômbia, Caribe	
Combustível diesel	107.8	EE.UU., ALADI	
Gasolina	69.4	EE.UU., ALADI	
Fuel oil	417.0	EE.UU., ALADI	
Açúcar sem refinar	15.4	EE.UU., Caribe	
Outros	175.0	EE.UU.	
Total	4.179.0		Total
			2.383.0



Quadro no. 13 (Cont.)

EXPORTAÇÕES		IMPORTAÇÕES	
Produto	Milhares de toneladas longas	Destinos principais	Produto
			Milhares de toneladas longas
<b>VENEZUELA</b>			
Asfalto	64.3	EE.UU.	Trigo
Amoníaco	19.4	Coreia	Ângulos de aço
Produtos químicos	63.8	ALADI, Coreia	Lâminas de aço
Fertilizantes	37.6	ALADI, Hawaii	Tubos de aço
Alumínio	173.4	ALADI, Japão	Madeira serrada
Petróleo cru	3.327.6	Chile, Japão, Coreia	Tableros aglomerados
Combustível diesel	148.1	Chile, Japão, Coreia	Alumínio
Gasolina	109.7	EE.UU., Japão	Óleo vegetal
Gasolina jet	204.2	EE.UU., Japão	Minérios vários
Querosene	55.2	EE.UU., Japão	Papel
Óleos lubrificantes	21.3	ALADI	Polpa
Fuel oil	71.0	Panamá, Japão	Açúcar sem refinar
Derivados do petróleo	61.2	Salvador	Outros
Outros	125.5		
<b>Total</b>	<b>4.482.3</b>		<b>1.314.2</b>

EE.UU.  
Japão  
Japão  
Japão  
ALADI, América Central  
Equador  
Austrália  
ALADI  
Peru, México  
Chile, Canadá  
EE.UU., Canadá, Chile  
Colômbia

