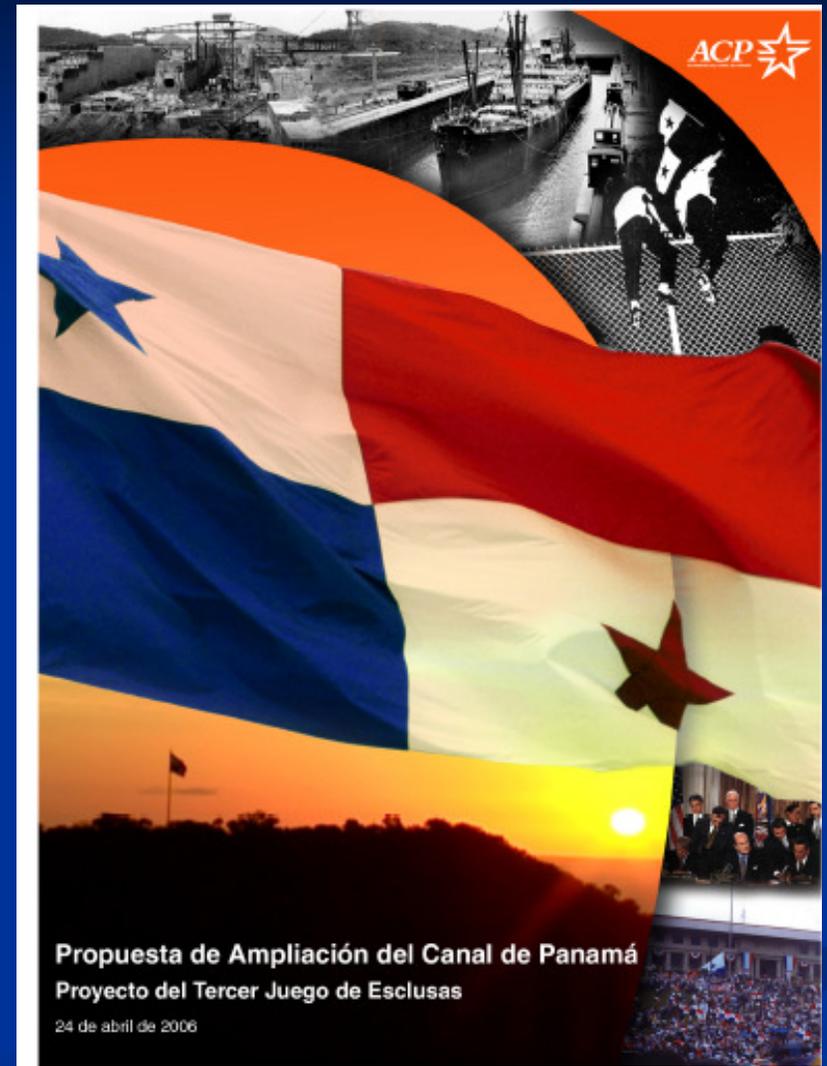


Crisis económica, ambiental, y el proyecto del 3r juego de esclusas.

Por: RN Méndez

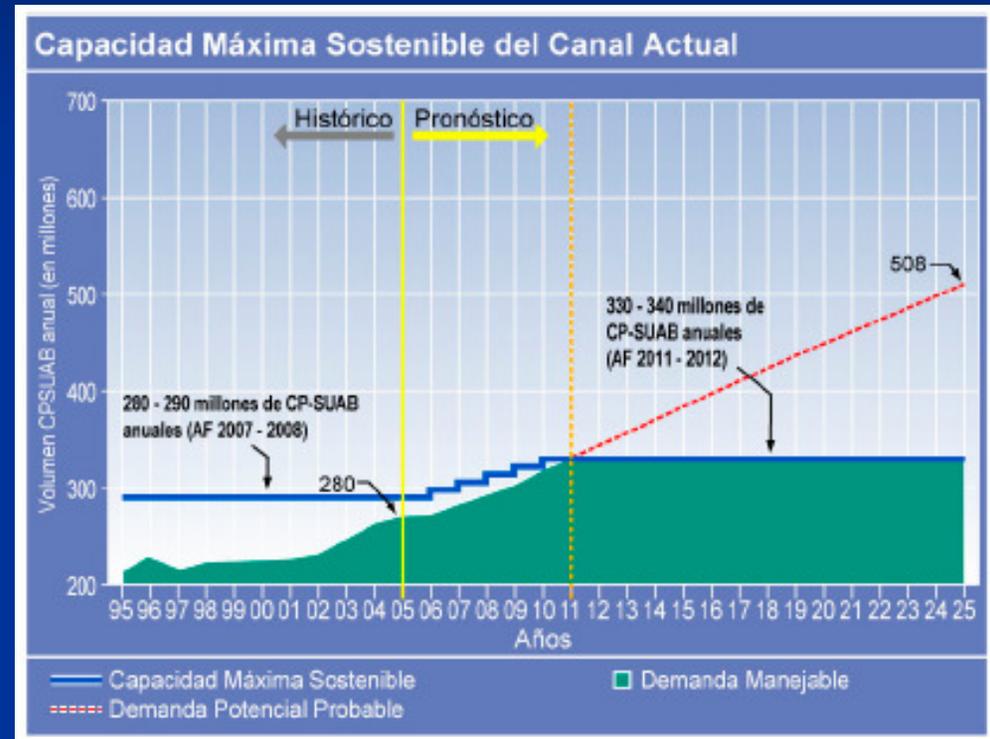
2008



Premisas del proyecto (I):

Capacidad:

- el Canal se satura hacia el año 2012.
- Prueba: “modelo” computarizado de “simulación de capacidad” (*Propuesta.., p. 40*).



Nuestra crítica:

- El Canal tiene capacidad para manejar el incremento de carga por más de 20 años.

Análisis de Capacidad del Canal

	Año 2005		Por día
Carga, en toneladas CPSUABs, por el Canal:	280	Mill.	0.8
Tránsito Total en barcos por el Canal de Panamá:	14,000		38
Barcos tamaño "panamax":	8,395		23
Barcos de tamaño inferior al "panamax":	5,605		15
Carga máx. en tons. CPSUABs x barco "panamax"	55,000		
Carga máx. anual en CPSUABs de barcos "panamax":	462	Mill.	
Carga máx. en tons. CPSUABs x barcos peq.:	20,000		
Carga max anual en tons. CPSUABs x barco peqs.:	112	Mill.	
Carga máxima anual en tons. CPSUABs, Canal Pmá.:	574	Mill.	
Tasa anual de crecimiento de la carga:	3%		
Años entre el 2005 y el nivel de carga máxima:	24		

Nunca fue rebatida esta demostración.

Premisas del proyecto (II):

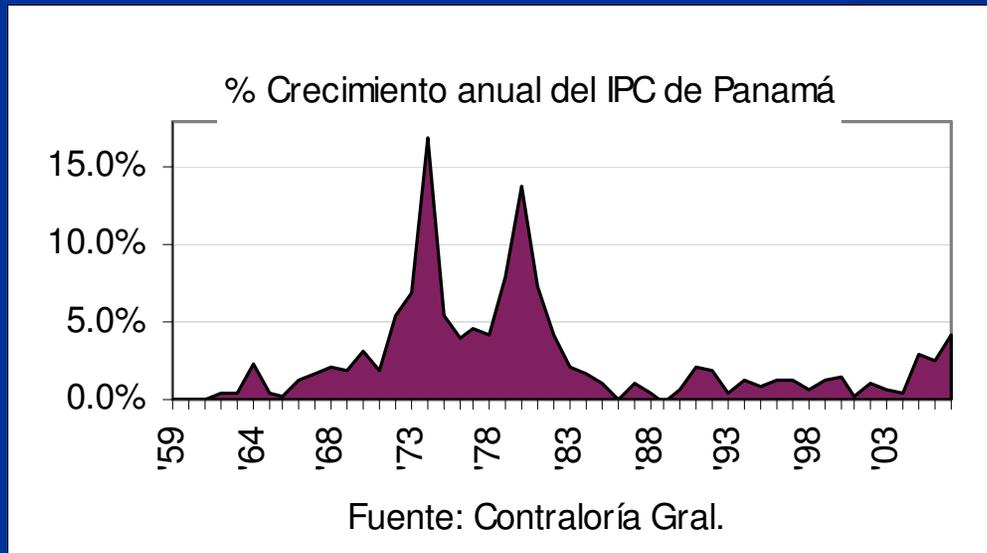
Costos:

- hasta \$5,250 millones, menos de la mitad provenientes de endeudamiento
- asume muy baja inflación (2% anual), dólar estable.
- intereses de 7%.
- costo ambiental insignificante.



Nuestra crítica:

- Costos subestimados y basados en diseños puramente “conceptuales” -- estimaciones diversas apuntan a 50% más.
- Inflación subestimada / a largo plazo la inflación en Panamá se acerca al 3%.
- Costos ambientales (salinización de lagos, disponibilidad de agua) no han sido calculados y los ciclos ambientales no han sido tomados en cuenta.



Situación reciente:

- Se confirma inexistencia de diseños detallados.
- Inflación rebasa 7%.
- Dólar cae frente a euro lo que agudiza aumento de costos.
- No se aclara lo referente a costos ambientales / estudio “de impacto ambiental” los omite.



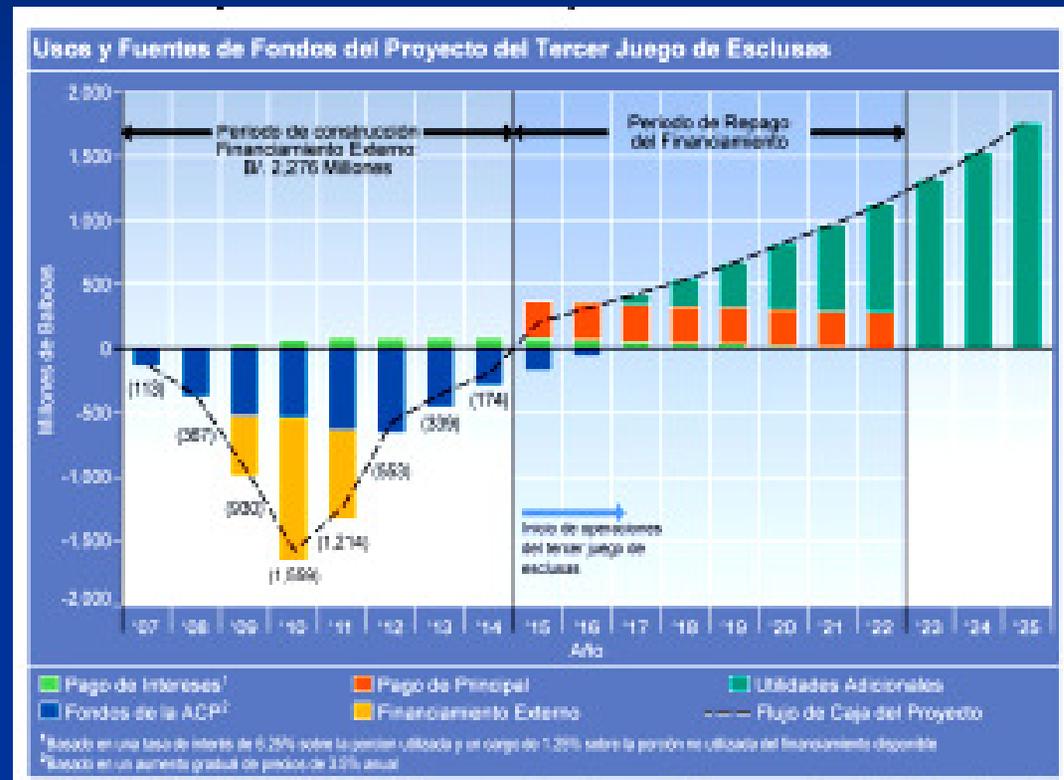
Sube Euro vs el Dólar de E.U.

Fuente: Yahoo Finance

Premisas del proyecto (III):

Ingresos:

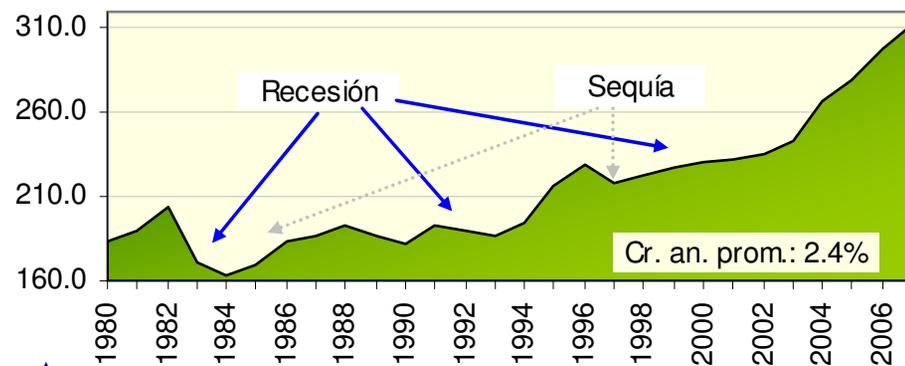
- tráfico (en toneladas) crecería en exceso de 3% por año, por entre 20 y 40 años consecutivos.
- peajes: crecerían 3.5% por año (por encima de la inflación).
- no habrá sequía ni otros **problemas ambientales** importantes x 20 o 30 años.



Nuestra crítica:

- Pronóstico de tráfico en exceso optimista, basado en experiencia reciente y expansión comercio China – EU durante fase expansiva del actual ciclo económico.
- Sistema multi-modal se expandirá.
- Navieras resistirían incrementos de peajes.
- Sequías ocurren cada 15 años.
- Recalentamiento abrirá rutas árticas.

Después de estar estancado por más de diez años, el tránsito por el Canal de Panamá resurge en la década de los 90...

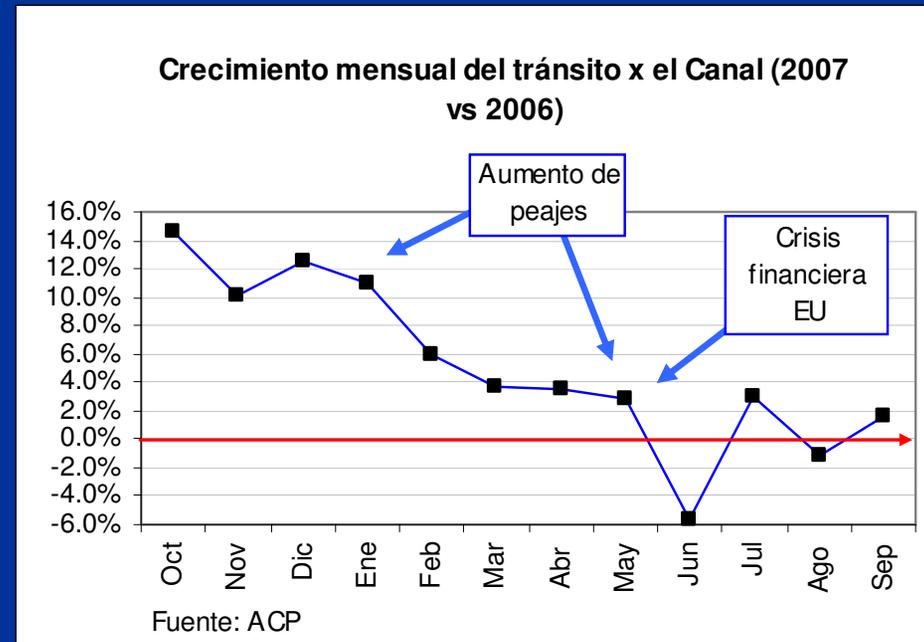


Millones de toneladas CPSUABs

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá.

Situación reciente:

- Tasa de crecimiento económico y de tráfico x Canal decrece.
- Navieras rechazan incremento de peajes.
- Sistemas multi-modales se expanden en México y aún en Panamá (caso K-Line).
- Rutas árticas se abren.



Premisas del proyecto (IV):

Resultados:

- una tasa de rendimiento de 12% anual promedio.
- ingresos adicionales millonarios para el gobierno de 2014 en adelante.
- deuda pagada en pocos años.
- servicio adecuado a barcos
- miles de empleos.



Nuestra crítica:

- Proyecto *prematureo*, costos subestimados, ingresos exagerados, lo que lleva a escaso o negativo rendimiento financiero (“mal negocio”)
- Se endeudará desmesuradamente al país, para beneficio de unos pocos.
- Probable reducción de ingresos al gobierno.
- Pocos empleos directos.
- Más conveniente: desarrollo multi-sectorial que combata la pobreza.

Muchas
gracias...!

