

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Juan Sebastián Joya

Octubre 12 de 2016

Rentabilidad de la Ampliación del Canal de Panamá (vs. la de Reficar)

El pasado mes de junio, se inauguró el tercer carril interoceánico del Canal de Panamá, una obra que sin lugar a dudas revitalizará su comercio internacional, su actividad económica general y sus ingresos fiscales. Esta nueva obra prácticamente duplica la capacidad previa del canal, elevándola a 1.7 billones de metros cúbicos anuales de carga. Su novedad consiste en habilitar paso a las embarcaciones tipo Neo-Panamax, con capacidad hasta de 13.000 contenedores (vs. las Panamax con capacidad hasta de 5.000). Financieramente, el proyecto reportaría una Tasa Interna de Retorno (TIR) del 12% anual, equivalente a unos ingresos fiscales por US\$2.000 millones hacia el 2021 (cuando opere a plena capacidad).

No obstante, dicha mega-obra reportó demoras y sobrecostos (evidenciando la llamada Ley de Hierro de la infraestructura). En su diseño inicial, el período de construcción cubría 2007-2014, entregándose con retraso de 20 meses. El valor final de la obra superó los US\$5.200 millones y existen reclamaciones por US\$3.500 millones. Pero nadie disputa el valor estratégico y comercial de dicha obra. En adición a los beneficios propiamente de transporte marítimo, se han derivado de allí desarrollos de infraestructura valiosos, incluyendo el metro (construyendo dos líneas en tan solo 3 años y teniéndose programadas otras dos líneas de for-

ma casi inmediata con financiamiento internacional asegurado) y modernas vías de comunicación.

Por contraste, “la mega-obra estrella” de Colombia del período 2010-2015 ha sido la modernización de la Refinería de Cartagena (Reficar). Este proyecto consistió en duplicar la capacidad de refinación de la planta, pasando de 80.000bpd a 165.000bpd (en plena operación), gracias a sus 31 unidades de procesos y servicios industriales (vs. 7 de la antigua refinería).

Pero, al igual que con la ampliación del Canal de Panamá, la obra presentó atrasos de 18 meses y el gobierno de Colombia ha entablado reclamaciones hasta por US\$2.000 millones, de un valor total cercano a los US\$8.000 millones. En su versión inicial, la obra se había estimado en US\$3.900 millones, sin incluir la total duplicación en procesamiento, ni otros valores agregados. Ha pesado fuertemente en las disputas la escogencia de una firma contratista con nula experiencia en este tipo de obras y las razones de Ecopetrol de asumir por sí solo los costos del proyecto ante el retiro de su socio inicial (Glencore).

En este orden de ideas, la TIR esperada para el proyecto de Reficar, se habría reducido significativamente a niveles del 5.3% anual (sabiéndose que

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Juan Sebastián Joya

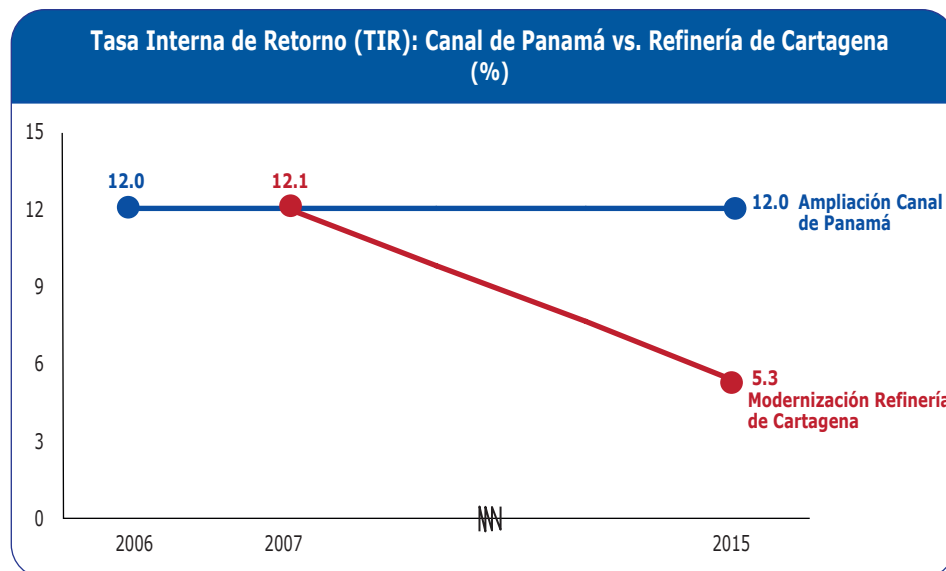
inicialmente bordeaba el 12% anual), ver gráfico adjunto. Como lo hemos venido mencionando, el riesgo es que se opte por fijaciones “políticas” de los precios de los combustibles (gasolina-ACPM), dada su sensibilidad en la canasta básica (ver *Informe Semanal* No. 1300 de febrero de 2016).

Curiosamente, las relaciones entre Colombia y Panamá han atravesado por momentos difíciles, frenándose la ratificación del TLC desde 2013. Por ejemplo, Panamá ha sido poco colaborador en el intercambio de información tributaria con Colombia, sabiéndose sus condiciones de “paraíso fiscal” hasta hace muy poco. La evidencia ha sido el caso de los *Panama Papers*, donde ahora el nuevo Fiscal Martínez ha anunciado cuidadosas investigaciones desde Colombia. Panamá es difícil de tratar, pues, por cuestiones similares, Panamá amenazó con excluir a Francia en sus contratos de la segunda línea de metro en la capital panameña.

En el plano comercial, Colombia adoptó un arancel mixto a las confecciones y al calzado proveniente de la zona de libre comercio de Colón en Panamá

con el objetivo de controlar el contrabando técnico proveniente de Asia. El mencionado conflicto llevó a que la Organización Mundial de Comercio (OMC) resolviera la controversia a favor de Panamá obligando a Colombia a retirar las medidas proteccionistas. Ante la negativa de Colombia para hacer efectiva la medida, Panamá anunció “una retorcida arancelaria” sobre productos como flores, cemento, carbón y textiles de origen colombiano.

En síntesis, Panamá ha vuelto un propósito nacional la dotación de moderna infraestructura y lo está logrando con altas TIRs para dichos proyectos. Colombia se beneficiaría de estrechar los lazos comerciales con Panamá, pero los delicados temas de “lavado”, contrabando y evasión tributaria han hecho la tarea muy difícil. Las disputas de Panamá son globales. En buen momento, el gobierno de Juan Carlos Varela ha decidido alejarse de los escándalos de corrupción y espionaje que rodearon el mandato del expresidente Ricardo Martinelli. Esperemos que estos nuevos “puentes” de entendimiento logren concretarse pronto para beneficio de ambos países.



Fuente: Autoridad del Canal de Panamá, Ecopetrol y Contraloría General de la República.