

La crisis hídrica en el Canal de Panamá y sus efectos sobre el comercio internacional y del Perú

Mensajes claves

- En el contexto global del comercio marítimo, el Canal de Panamá juega un papel crucial al conectar los océanos Atlántico y Pacífico, facilitando el intercambio comercial y promoviendo el crecimiento económico, incluyendo el de Panamá. Su capacidad para reducir los tiempos de tránsito y mejorar la eficiencia logística lo convierte en una infraestructura vital para el comercio internacional.
- Este documento analiza la repercusión de la última crisis hídrica del Canal en el comercio global, focalizándose en las exportaciones peruanas hacia Europa, África y la Costa Este y el Golfo de EE.UU. Durante el año fiscal 2023¹, el Fenómeno del Niño y el inicio de la temporada seca causaron la sequía más severa registrada desde 1951, resultando en una reducción significativa de los tránsitos diarios y el tráfico marítimo. Esto afectó negativamente los flujos de carga de países como Chile (-9.0%), Colombia (-4.0%) y Ecuador (-3.1%), y a productos como derivados del petróleo (-0.9%), cargas contenerizadas (-2.2%) y granos como el maíz (-6.7%).
- Ante los efectos de la sequía en el Canal, es crucial implementar estrategias para enfrentar la crisis, como la diversificación de rutas de transporte para mantener el flujo comercial y aumentar la flexibilidad ante posibles interrupciones. Además, se recomienda la implementación de sistemas avanzados de monitoreo y gestión de riesgos, junto con la planificación anticipada de exportaciones para asegurar acceso a cupos y garantizar el tránsito fluido de las mercancías frente a cualquier imprevisto futuro.

El Canal de Panamá, inaugurado el 15 de agosto de 1914, es una vía fluvial, con una longitud aproximada de 80 km., que atraviesa el istmo de Panamá, en América Central, enlazando el Mar Caribe y el Océano Atlántico con el Océano Pacífico (ACP, s.f.).

Esta ruta interoceánica es vital para el comercio mundial, ya que ofrece una alternativa más corta y económica para el transporte de mercancías entre los dos océanos, facilitando el intercambio comercial y contribuyendo al crecimiento económico tanto de Panamá como de otras naciones conectadas por esta vía marítima (CEPAL, 2019).

Estados Unidos construyó el Canal y lo administró durante casi 85 años hasta el 31 de diciembre de 1999. Desde esa fecha, Panamá

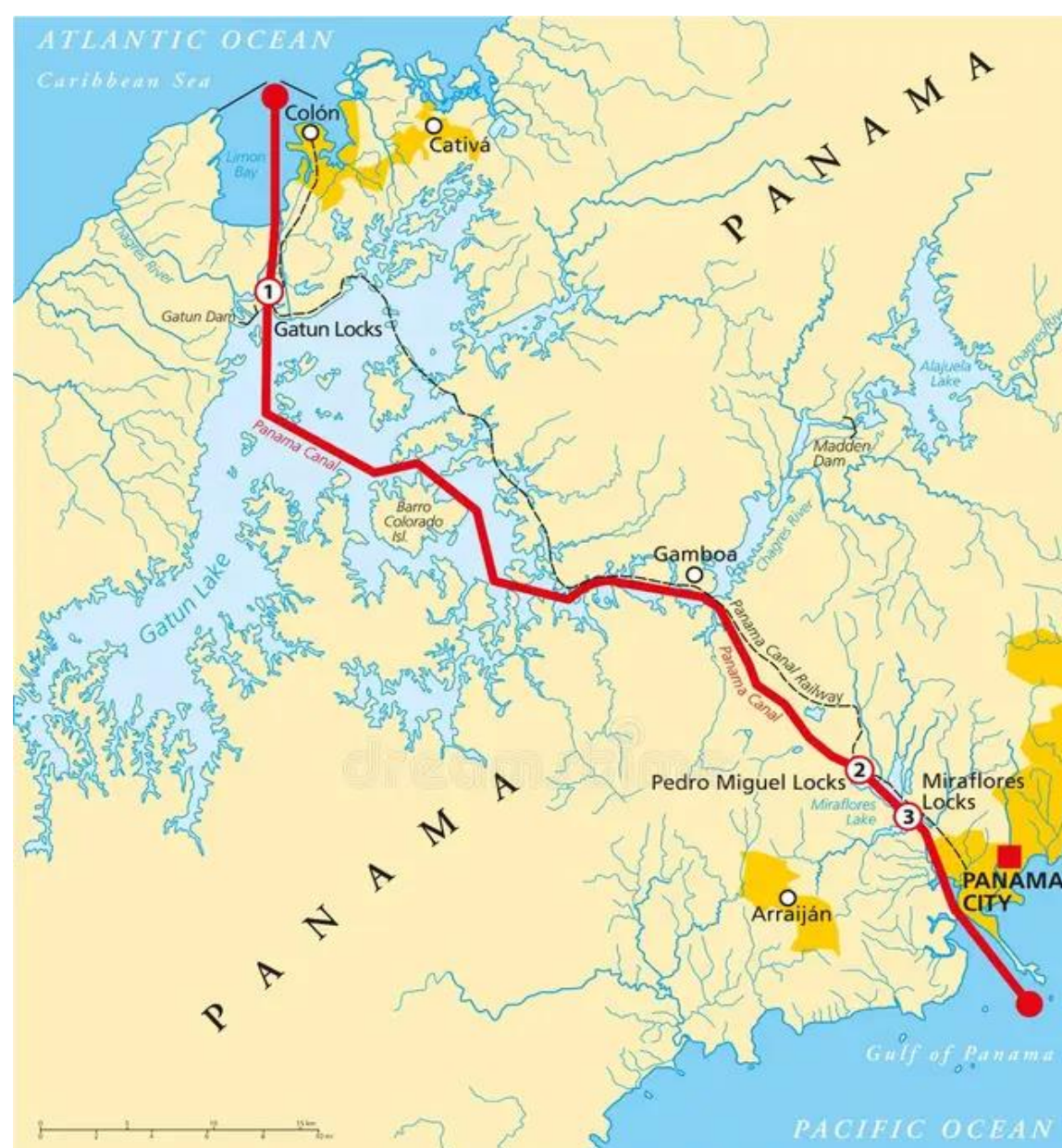
asumió la completa administración, operatividad y mantenimiento del Canal.

Según datos de la Autoridad del Canal de Panamá (2024), en el año fiscal (AF) 2023¹, el Canal desempeñó un papel crucial en la economía de Panamá, contribuyendo con el 3.1% del PBI y generando 8,549 empleos. Además, suministró agua potable a las provincias de Panamá, Colón y Panamá Oeste, destinando el 12.4% de su cuenca hidrográfica para este fin.

Gráfico 1: Canal de Panamá



Fuente: Tomado de CIIFEN (2024)



¹ Periodo que comprende del 1 de octubre de 2022 al 30 de septiembre de 2023 (Autoridad del Canal de Panamá)

Según Royo (2024), ministro para Asuntos del Canal y presidente de su Junta Directiva, gracias a la estrategia de ajuste de los peajes de manera escalonada y simplificada² que fue implementada por la Administración, el Canal entregó una cifra histórica al Estado de US\$ 2,545 millones y registró un total de 14,080 tránsitos en el año fiscal 2023 (ver gráfico 2). Pese a este crecimiento, se proyecta una disminución de tránsitos y toneladas totales para el año fiscal 2024 a consecuencia de la escasez de agua, lo que representaría una pérdida de US\$ 200 millones asociados a una menor cantidad de tránsitos.

1. Operatividad del Canal de Panamá:

El Canal sirve como el epicentro del transporte que involucra aproximadamente el 3% del comercio mundial marítimo, conectando 180 rutas en 170 países a través de 1,920 puertos (ACP, 2024) a nivel mundial siendo sus principales rutas comerciales:

- Costa este de los Estados Unidos – Asia (123.3 millones de TL o 43.1% del total)
- Costa este de los Estados Unidos - Costa oeste Suramérica (40.6 millones de TL o 14.2% del total)
- Costa este de los Estados Unidos - Costa oeste Centroamérica (20.2 millones de TL o 7.1% del total)
- Europa – Costa oeste Suramérica (16.5 millones de TL o 5.8% del total)
- Costa a Costa Suramérica (9.5 millones de TL o 3.3% del total)

De acuerdo con la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), al cierre del año fiscal 2023, transitaron un total de 14,080 naves (-159 naves con respecto al año fiscal anterior), de las cuales el 89.8% (12,642 naves) eran de alto calado y movilizaron 285.8 millones de toneladas largas³ (TL) de carga, el resto fueron para las naves pequeñas (10.2% del total). A nivel desagregado, el tráfico por la ruta sur (del Atlántico hacia el Pacífico) registró 170.6 millones de TL, mientras que por la ruta norte (del Pacífico hacia el Atlántico) se movilizó 98.8 millones de TL.

² Medida que implicó modificar los precios y tarifas a una estructura más simple, estableciendo tarifas fijas para los próximos tres años. Se implementaron tarifas según tránsito y capacidad, y se ajustaron las tarifas para buques en lastre, que ahora pagarán un porcentaje del peaje regular sin importar su segmento. Además, se eliminaron descuentos para viajes de retorno de portacontenedores y GNL.

³ 1 tonelada larga equivale a 1,016.05 kilos

Gráfico 2: Canal de Panamá: Resultados Claves (Año Fiscal 2023)



Elaborado y adaptado con base en la información de ACP (2024)

Países por origen y destino de la carga:

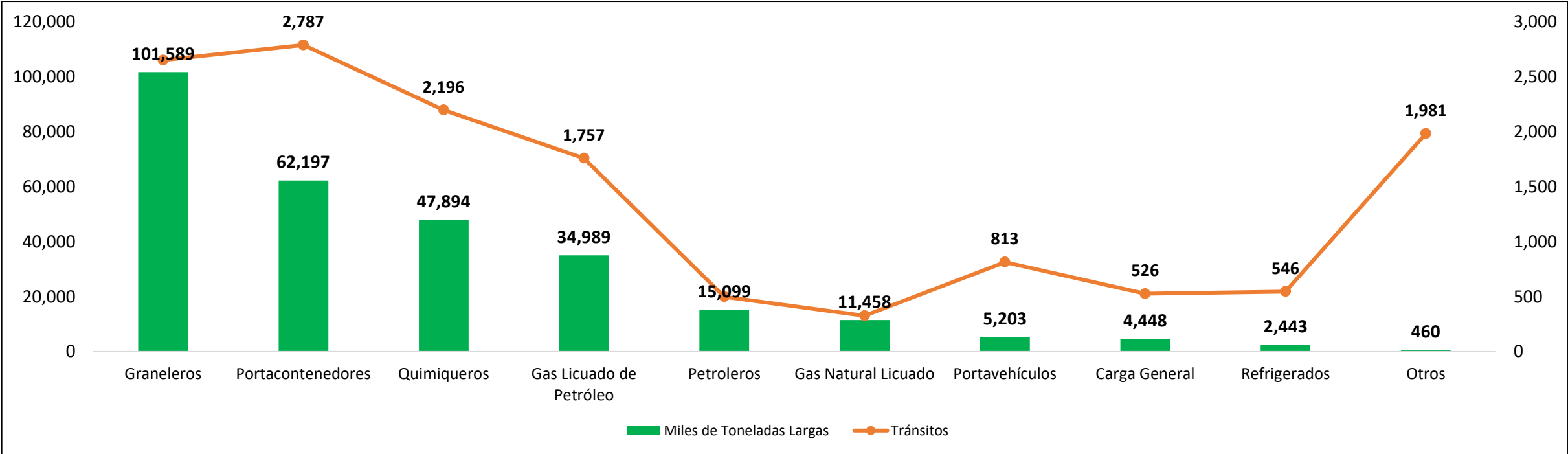
La mayoría de la carga tiene como origen o destino los Estados Unidos (208.8 millones de TL, equivalente al 72.2% del total), lo que se explica por su ubicación estratégica y su proximidad a Panamá, siendo los puertos de la Costa Este y del Golfo de México los que más emplean esta ruta. En segunda posición, se ubicó China con 64.4 millones de TL (22.5% del total), seguido por Japón (14.4% del total) y Corea del Sur (9.8% del total). Con respecto a Perú, este se ubicó en séptima posición con 19.7 millones de TL, incrementando en 2.9% con respecto al año fiscal 2022.

Principales segmentos de mercados:

Según datos del ACP (2024), el tráfico por tipo de segmento de mercado (ver gráfico 3) muestra que los graneleros fueron la principal categoría de productos transportados, con 101.6 millones de toneladas largas (TL) y 2,649 tránsitos, a pesar de una disminución del 4.1% en los volúmenes transportados respecto al año fiscal anterior. Les siguieron los portacontenedores con 62.2 millones de TL (-2.3%) y 2,787 tránsitos, y los quimiqueros, que movizaron 47.9 millones de TL de carga (-3.3%) y realizaron 2,196 tránsitos.

El 74.3% de los tránsitos de los segmentos de mercado, equivalentes a 10,457 tránsitos, ocurrieron por el embalse panamax. El resto (3,623 tránsitos), fueron por el embalse neopanamax.

Gráfico 3: Principales Segmentos de Mercados Transportados por el Canal de Panamá, expresadas en Miles de Toneladas Largas (Año Fiscal 2023)



Elaborado y adaptado con base en la información de ACP (2024)

2. Sequía en el Canal de Panamá:

Para el año fiscal 2023, la precipitación sobre la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP) fue de 1,998 mm un 25% por debajo del promedio histórico de 2,659 mm (ver gráfico 4), marcando el déficit más pronunciado entre 1951 y 2023. Esta sequía, causada por una temprana y prolongada temporada seca y la posterior influencia del fenómeno de El Niño, impactó negativamente los embalses del Canal de Panamá, reduciendo significativamente la disponibilidad de agua (ACP, 2024).

Crisis hídrica:

En el informe anual 2023 de la Autoridad del Canal de Panamá, se informó que las precipitaciones fueron un 30% menores que el año anterior. Esto llevó al lago Gatún, vital para el Canal, a mínimos históricos, almacenando solo el 50% del agua necesaria para las operaciones de 2024. En seis de los últimos diez años, las lluvias en la Cuenca han estado por debajo del promedio histórico, lo que se traduce en un impedimento para la recuperación de los acuíferos⁴ y la reducción del caudal de los ríos que alimentan los embalses.

Medidas adoptadas:

Debido a que el nivel de agua promedio del embalse Gatún, durante el año fiscal 2023, fue de 25.5 metros, la Administración del Canal redujo el límite de calado de los barcos, pasando de 15.2 a 13.4 metros en la esclusa neopanamax y un máximo calado permisible de 12.0 metros en la esclusa panamax. Otras medidas adoptadas fueron la aplicación de esclusaje cruzado en las esclusas Pedro Miguel y Gatún, el uso de tinas de ahorro de agua en las esclusas neopanamax, la restricción en el número de tránsitos diarios, la minimización de los cambios de dirección en las esclusas de Gatún, el control y eliminación de fugas de agua en válvulas y compuertas y, la suspensión de esclusajes especiales y de las asistencias hidráulicas.

Reducción de reservas y tránsito diario:

El 25 de julio de 2023, la Administración del Canal redujo el número de tránsitos diarios de buques de 36 a 32 para preservar los niveles de agua ante la crisis hídrica. Un buque neopanamax⁵ requiere en promedio 0.3745 mm³ de agua para su tránsito, mientras que un buque panamax⁶ necesita aproximadamente 0.163 mm³. Solo en las esclusas de los buques panamax, el volumen ahorrado en el año fiscal 2023 fue de 220 mm³.

El 31 de octubre de 2023, a través del Aviso a Navieras N° A-48, la ACP ajustó estas medidas, estableciendo un nuevo número de espacios de reserva según fechas programadas debido a proyecciones de precipitaciones insuficientes en los próximos meses (ver gráfico 5). Sin embargo, el 15 de diciembre de 2023 (AN N° A-54 23), la situación de las precipitaciones mejoró, y se anunció que, a partir de enero de 2024, los tránsitos diarios aumentarían a 24, en lugar de los 18 cupos previstos para febrero, aunque aún por debajo del promedio de 36 buques diarios usuales (ver gráfico 6).

Posteriormente, en el Aviso a Navieras N° 20 de junio de 2024, se informó que las recientes precipitaciones han permitido a la ACP aumentar el calado máximo permitido en las esclusas Neopanamax. Con vigencia inmediata, el calado máximo autorizado será de 14.3 m y, a partir del 11 de julio de 2024, se incrementará a 14.6 m. Además, se ha programado un aumento en los cupos de reserva (ver gráfico 7).

⁴ Acuíferos: Formaciones naturales subterráneas donde se almacena agua

⁵ Neopanamax: Buques que sobrepasan el tamaño máximo (panamax)

⁶ Panamax: Buques de 100 pies (30.480 metros) hasta 107 pies (32.614 metros)

Gráfico 4: Precipitación en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, expresados en mm (Año fiscal del 2014 al 2023)

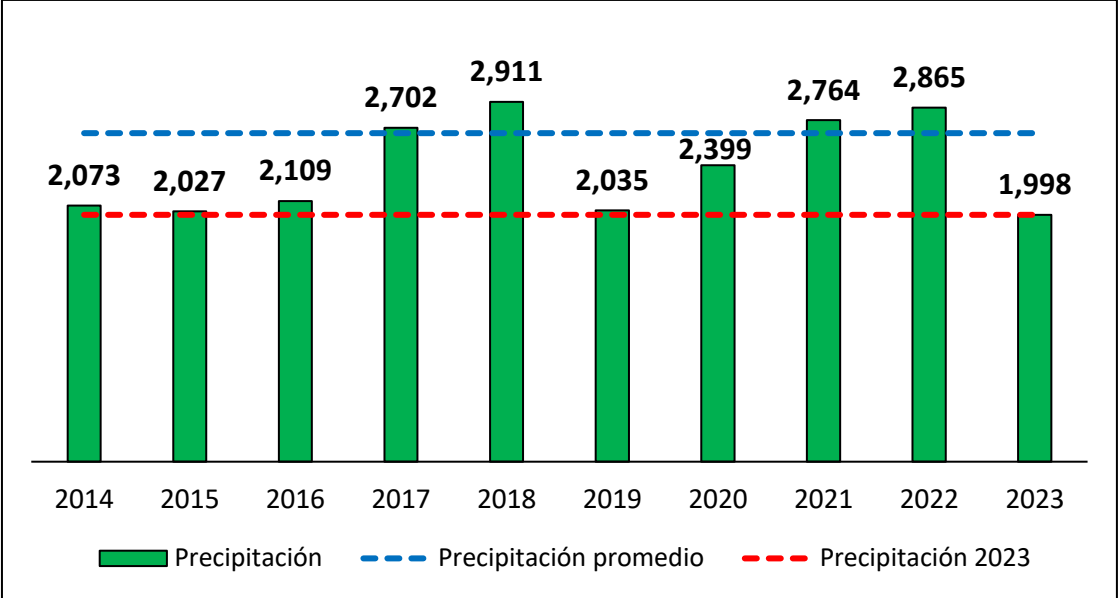


Gráfico 5: Número de espacios diarios de reserva para transitar por el Canal de Panamá - Aviso a Navieras N° A-48 2023

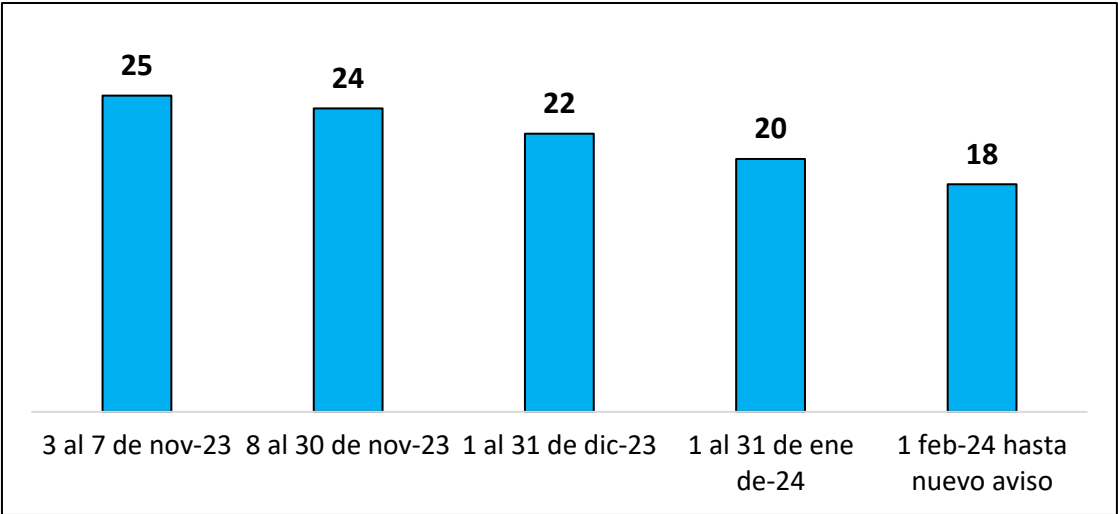


Gráfico 6: Escenarios de espacios de reserva para transitar por el Canal de Panamá - Aviso a Navieras N° A-54 2023 y proyección de miles de toneladas largas por escenario

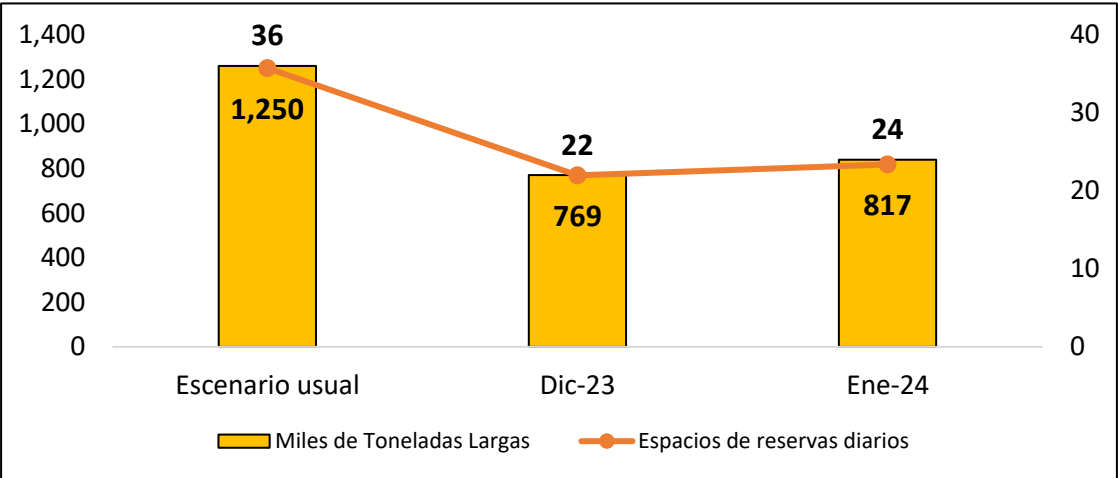
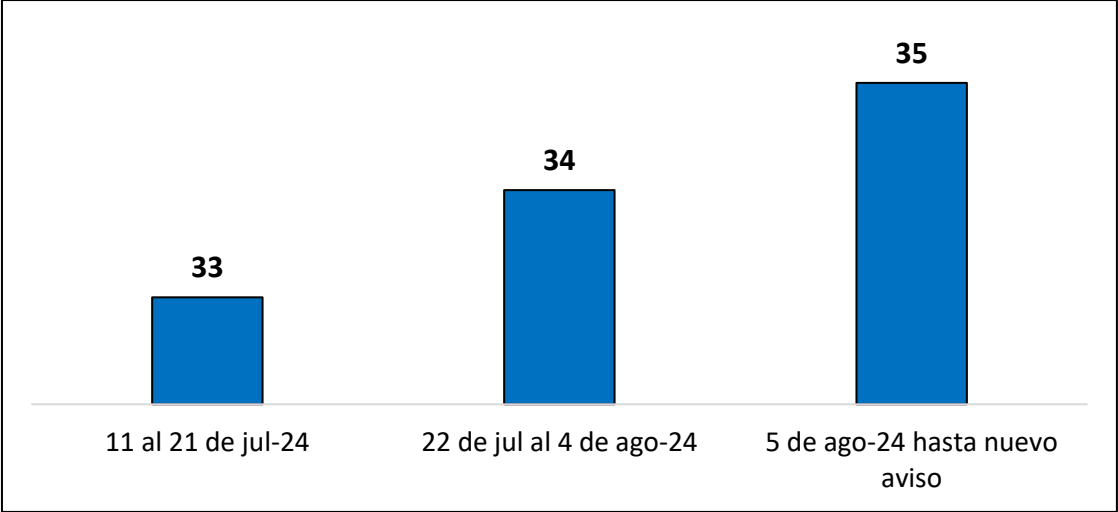


Gráfico 7: Número de espacios de reserva disponibles para transitar por el Canal de Panamá - Aviso a Navieras N° A-20 2024



Tráfico marítimo:

Las medidas adoptadas por la Administración del Canal tuvieron un impacto significativo en el tráfico marítimo durante el año fiscal 2023, afectando negativamente la cantidad de buques (ver gráfico 8) y el volumen de carga movilizada (ver gráfico 9). El comportamiento del año fiscal 2023 fue comparable a la observada durante la pandemia de COVID-19 (con dos caídas pronunciadas en mayo 2020 y marzo 2023). Entre octubre 2023 y junio 2024, los promedios mensuales registrados se encontraron por debajo del promedio habitual de tránsito de 36 buques diarios (ver gráfico 10).

De acuerdo con el Informe de tránsitos por el Canal de Panamá, en agosto de 2023, el tiempo de espera para los buques sin reservaciones aumentó considerablemente. De 135 embarcaciones, 82 esperaban una reserva, con un tiempo promedio de espera de 9-10 días, comparado con los 5 días previos a la sequía (ACP, 2023).

Al 30 de julio de 2024, la situación ha mejorado. El promedio mensual de buques en espera es menor a 8, con tiempos de espera de 1 día en la ruta norte y 3 días en la ruta sur, gracias al aumento de los embalses.

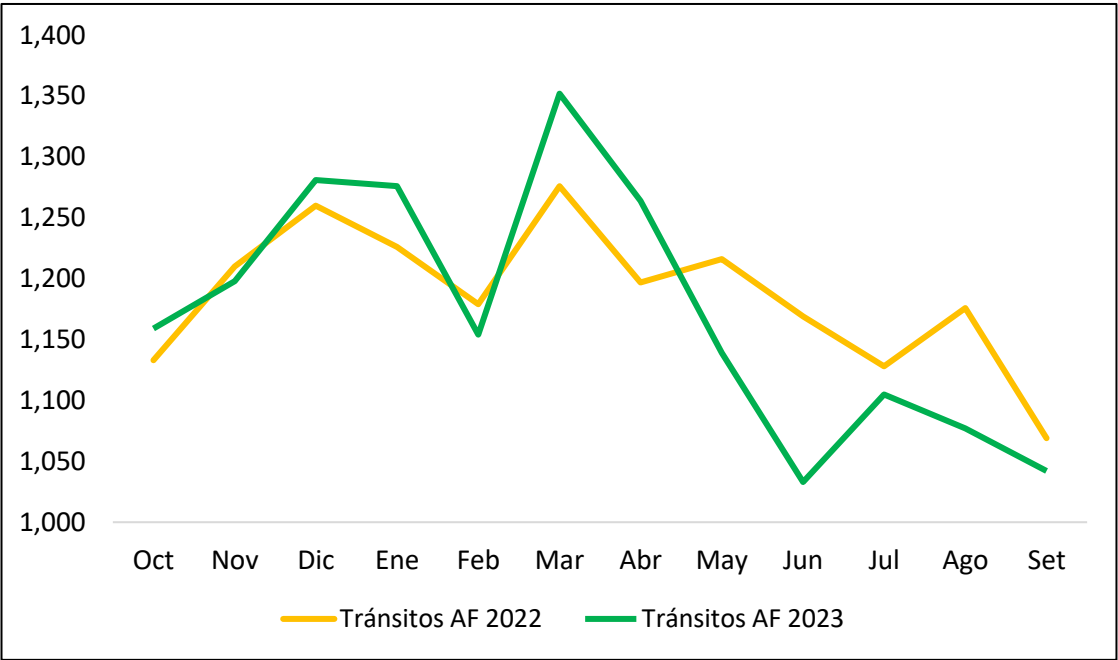
Consecuencias:

La sequía en el Canal representó una amenaza para los envíos marítimos entre los océanos Atlántico y Pacífico, generando interrupciones en los intercambios comerciales entre América, Europa y Asia. Esta situación impactó especialmente a los puertos de países como Nicaragua, Ecuador, Perú, Panamá, El Salvador y Jamaica, donde entre el 10% y el 25% de su tráfico marítimo total se vio afectado (FMI, s.f.).

Algunas de las consecuencias derivadas de estas medidas y de la situación de las bajas precipitaciones, que actualmente están en proceso de recuperación, son las siguientes:

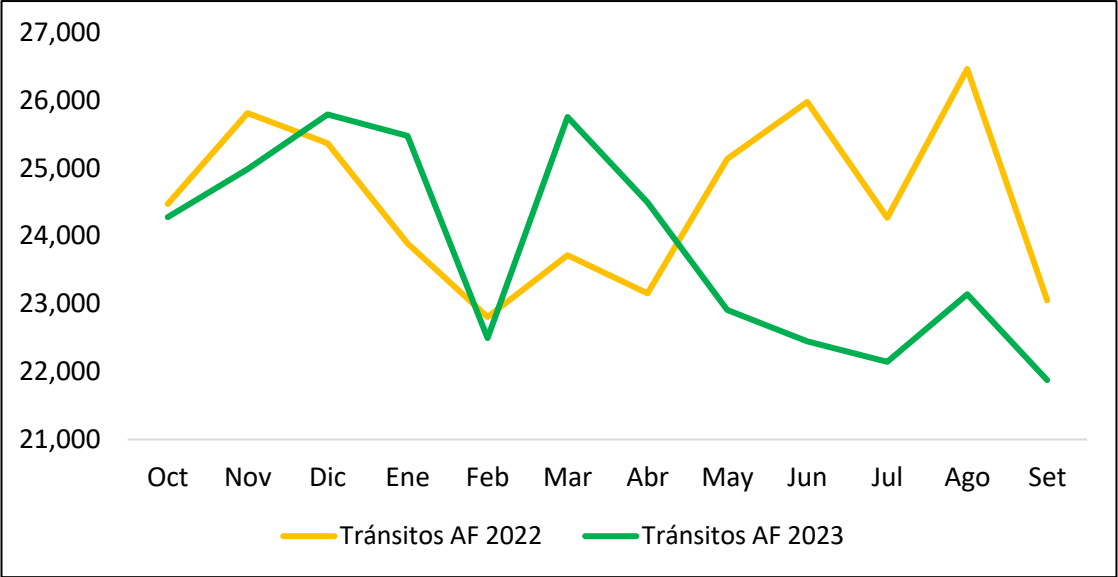
- I. Reducción del tráfico marítimo: El tránsito de buques pasó de 36 a 22 diarios. Sin embargo, debido al retorno de las lluvias, el tránsito se ha recuperado casi en su totalidad a la normalidad, con 37 buques a fecha de 5 de julio de 2024 (ACP, 2024).
- II. Incremento de costos para transitar por el Canal: La escasez de cupos de reserva llevó a subastas con precios significativamente más altos en octubre y noviembre. Aunque los precios de subasta se han regularizado, siguen siendo

Gráfico 8: Número de tráfico mensual del Canal de Panamá (Año Fiscal 2022-2023)



Elaborado y adaptado con base en la información de ACP (2024)

Gráfico 9: Volumen de carga movilizada por el Canal de Panamá, expresados en miles de toneladas largas (Año Fiscal 2022-2023)

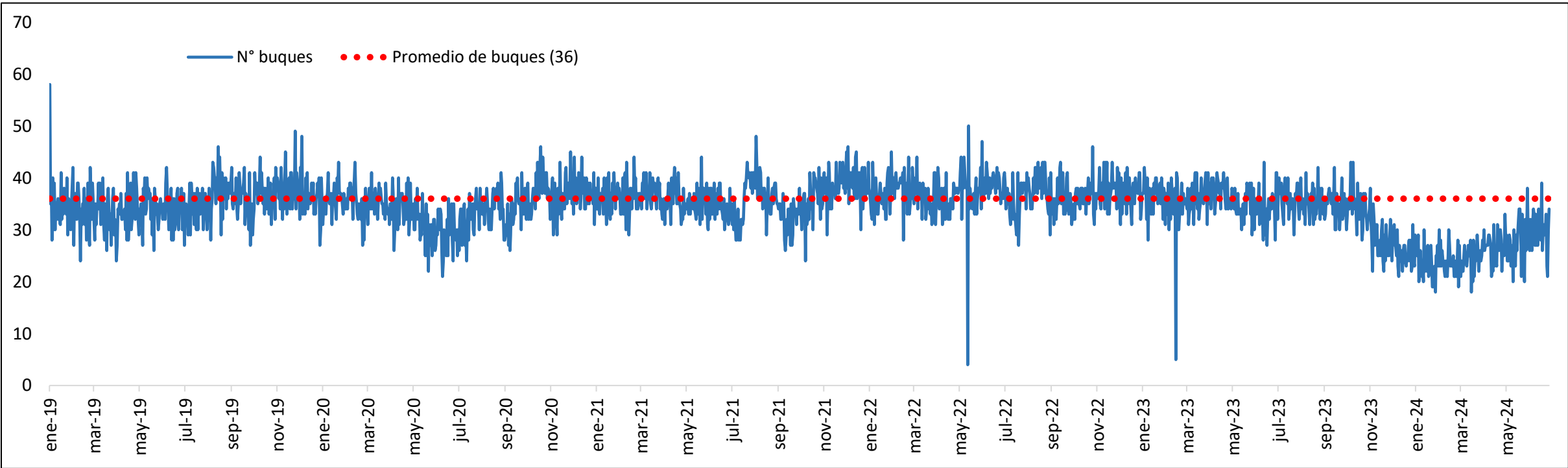


Elaborado y adaptado con base en la información de ACP (2024)

cualquier imprevisto puede volver a incrementarse (ACP, 2024).

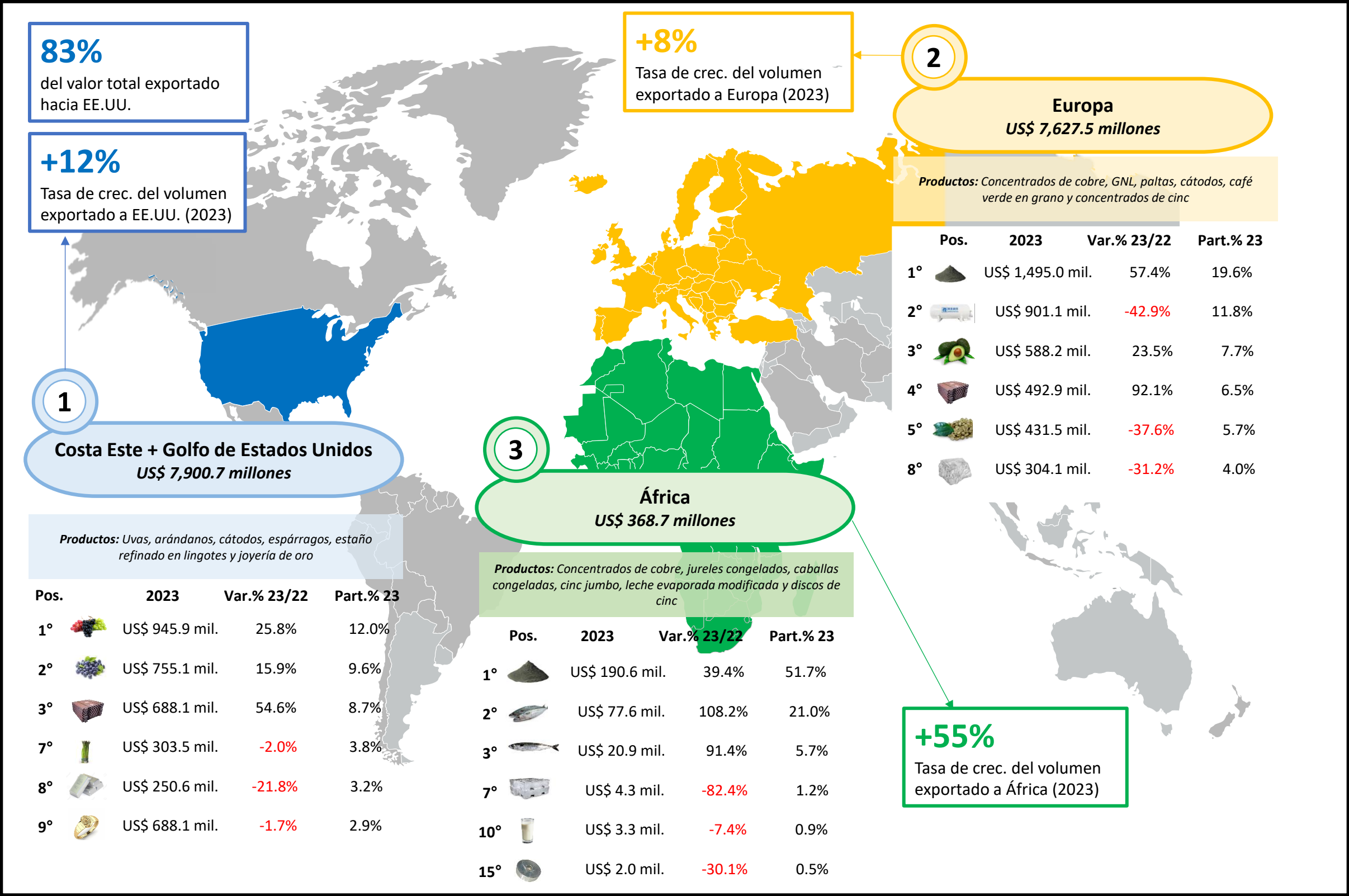
- III. Impacto inflacionista: El 40% de las mercancías con destino a EE.UU. pasan por el Canal. La escasez de cupos y los retrasos aumentaron los costos, afectando los precios para los consumidores (El País, 2024).

Gráfico 10: Número de buques que transitan diariamente por el Canal de Panamá (01 de enero de 2019 - 31 de mayo de 2024)



Fuente: IMF Port Watch (2024)
Elaborado por: Área de Estudios Económicos e Inteligencia Comercial (CIEN-ADEX)

Gráfico 11: Exportaciones Marítimas Peruanas hacia Continentes que emplean el Canal de Panamá (2023)



Fuente: SUNAT, ADEX Data Trade, USITC Elaboración: CIEN - ADEX

Nota: Las exportaciones hacia la Costa Este y el Golfo de Estados Unidos incluyen todas las vías de transporte. La información fue obtenida de la Comisión de Comercio Internacional de Estados Unidos (USITC) y la diferencia con las cifras de Aduanas-SUNAT es mínima.

3. Perú y el Canal de Panamá

Durante el AF 2023, Perú exportó 59,392.4 millones de toneladas métricas por vía marítima al mundo, de lo cual, por el Canal se transportó 8.9 millones de toneladas métricas con destino a otras regiones, registrando un ligero crecimiento de 2.9% con respecto al AF 2022 (ACP, 2024). Entre los productos que experimentaron una reducción en sus envíos se encuentran los derivados del petróleo, como diésel, gasolina, crudo y querosene, con una disminución total de 921,000 Tm. Asimismo, los envíos de carga contenerizada y de productos transportados en buques graneleros, como fertilizantes, carbón, y trigo presentaron caídas (La República, 2023).

La sequía del Canal representa un desafío relevante sobre los envíos peruanos destinados a Europa, África y, la Costa Este y Golfo de Estados Unidos (ver gráfico 11), ya que podrían enfrentar dificultades de tránsito, incremento de precios y/o disminución de carga.

Costa Este y Golfo de Estados Unidos:

Las exportaciones peruanas hacia la Costa Este y el Golfo de Estados Unidos ascendieron a US\$ 7,900.7 millones en 2023. Entre los principales productos peruanos exportados a esta zona

se encuentran las uvas (12.0% del total), los arándanos (9.6% del total), los cátodos y secciones de cátodos (8.7% del total). Durante el último año, crítico para las exportaciones peruanas, el 83% del total del valor exportado hacia EE.UU. fue dirigido a la Costa Este y el Golfo. Algunos buques enfrentaron demoras al intentar asegurar un cupo de reserva, mientras que otros se vieron obligados a desviarse hacia la Costa Oeste, lo cual resultó en mayores costos en comparación con el uso del Canal de Panamá (SIICEX, 2024).

Europa:

En 2023, las exportaciones marítimas peruanas a Europa alcanzaron los US\$ 7,627.5 millones, equivalente al 14.8% del valor total de las exportaciones marítimas del país. Los principales productos enviados fueron concentrados de cobre (19.6% del total), gas natural licuado (GNL) (11.8% del total) y paltas (7.7% del total).

En un escenario negativo, otra sequía en el Canal de Panamá podría poner en riesgo la posición del Perú como proveedor, siendo potencialmente reemplazado por otros proveedores más cercanos a Europa. En particular, en el caso del GNL, países como Argelia y Noruega, importantes productores y estratégicamente ubicados, podrían desplazar a Perú y abastecer al continente europeo.

A nivel de sectores económicos, los más afectados fueron la minería tradicional (34.3% del total) y la agroindustria (32.3% del total). Los productos de este último sector, en su mayoría perecibles y frutícolas, se vieron afectados por la reducción del calado, lo que obligó a las navieras a reducir la carga. Como resultado, algunas mercancías corrieron el riesgo de quedarse en puerto. Además, buques frigoríficos sin tránsitos reservados se vieron obligados a desviarse a través del Estrecho de Magallanes o el Cabo de Hornos, generando costos más altos y tiempos de tránsito más largos para los propietarios beneficiarios de la carga (Hurtado, J. 2023).

África:

Las exportaciones marítimas peruanas al continente africano acumularon US\$ 368.7 millones, equivalente al 0.7% del total de exportaciones totales marítimas del país en 2023. Entre los principales productos exportados se encontraron los concentrados de cobre (51.7% del total), jureles congelados (21.0% del total) y caballas congeladas (5.7% del total).

Frente a la sequía, los sectores económicos más afectados fueron la minería (51.9% del total) y la pesca (31.9% del total). En el caso del último, productos como los ya mencionados se encuentran en el océano Atlántico y la zona del Pacífico oriental. En consecuencia, otros proveedores mundiales ubicados en las costas de estas áreas, y que también están en el ranking de proveedores a África, como China (7ª posición), Corea del Sur (8ª posición) y Nueva Zelanda (15ª posición), podrían satisfacer la demanda en caso de una nueva sequía.

4. Conclusiones

La reciente sequía en el Canal de Panamá ha puesto de manifiesto la vulnerabilidad del comercio mundial y la necesidad de estrategias robustas para mitigar sus impactos. La disminución en el número de tránsitos y, a pesar del aumento del volumen total de carga movilizada (que contiene efectos heterogéneos a nivel de productos) afecta significativamente el potencial del comercio peruano, especialmente en mercados claves como Estados Unidos, Europa y África. Ante estos desafíos, es crucial que Perú y sus empresarios adopten medidas proactivas para garantizar la continuidad y la competitividad de sus exportaciones:

- (i) Diversificación de rutas de transporte: Explorar alternativas no solo puede ofrecer soluciones viables para mantener el flujo comercial, sino que también reduce la dependencia de una única ruta de transporte. Esto proporciona flexibilidad ante posibles interrupciones, asegurando la continuidad en el movimiento de mercancías.
- (ii) Implementación de sistemas de monitoreo y gestión de riesgos: Vigilar cambios regulatorios, condiciones del mercado global, riesgos geopolíticos y climáticos, así como la cadena de suministro, permite anticipar problemas y ajustar estrategias para mitigar riesgos.
- (iii) Planificación anticipada de exportaciones: Asegurar cupos con navieras tempranamente y evitar competencia por cupos limitados garantiza un flujo constante y predecible de mercancías, reduciendo costos y mejorando la eficiencia logística.

Revisión bibliográfica

Autoridad del Canal de Panamá (09 de abril de 2024). *Desmontando mitos sobre la sequía y las operaciones del Canal de Panamá*. <https://pancanal.com/desmontando-mitos-sobre-la-sequia-y-las-operaciones-del-canal-de-panama/>

Autoridad del Canal de Panamá (15 de diciembre de 2023). *Aviso a Navieras N° A-20 2023*. <https://pancanal.com/wp-content/uploads/2023/01/ADV54-2023-Increase-in-the-Number-of-Booking-Slots-in-the-Panamax-and-Neopanamax-Locks-and-Other-Modifications-to-the-Transit-Reservation-System.pdf>

Autoridad del Canal de Panamá (2024). *Estadísticas de buques en espera de tránsito*. <https://apps.pancanal.com/t/TI/views/DashboardColadeEspera/DashboardCola-EN?%3AisGuestRedirectFromVizportal&%3Aembed=y&%3Ahighdpi>

Autoridad del Canal de Panamá (2024). *Informe anual 2023*. <https://pancanal.com/wp-content/uploads/2021/09/Informe-2023EspFINAL.pdf>

Autoridad del Canal de Panamá (26 de junio de 2024). *Aviso a Navieras N° A-20 2024*. <https://pancanal.com/wp-content/uploads/2024/01/ADV-20-2024-Increase-in-the-Number-of-Neopanamax-Booking-Slots-Transit-Draft-Increase-and-the-Transit-Reservation-System.pdf>

Autoridad del Canal de Panamá (29 de agosto de 2023). *Informe de tránsitos por el Canal de Panamá*. <https://pancanal.com/informe-de-transitos-por-el-canal-de-panama/>

Autoridad del Canal de Panamá (30 de octubre de 2023). *Aviso a Navieras N° A-48 2023*. <https://pancanal.com/wp-content/uploads/2023/01/ADV48-2023-Reduction-in-Transits-Due-to-the-Ongoing-Deficit-in-Precipitation-in-the-Canal-Watershed.pdf>

Autoridad del Canal de Panamá (s.f.). *Estadísticas de Tránsito*. <https://pancanal.com/estadisticas/>

Dirección de Asuntos Económicos (s.f.). *Introducción: El Canal de Panamá y El Fenómeno de El Niño*. Asociación Nacional de Comercio Exterior. <https://www.analdex.org/2023/12/20/sequia-en-el-canal-de-panama-analisis-y-perspectivas/>

El País (20 de febrero de 2024). *El Canal de Panamá sufre una crisis hídrica y mete en problemas al comercio mundial*. <https://elpais.com/economia/negocios/2024-02-19/la-crisis-hidrica-ahoga-al-canal-de-panama.html>

Hurtado, J. (22 de agosto de 2023). *Canal de Panamá, ¿es necesario buscar alternativas de tráfico?*. Lexlatin. <https://lexlatin.com/reportajes/canal-panama-alternativas-trafico-china>

IMF PortWatch (2024). *Estadísticas de tránsito diario del Canal de Panamá*. <https://portwatch.imf.org/pages/76f7d4b0062e46c5bbc862d4c3ce1d4b>

La República (18 de setiembre de 2023). *Del Canal de Panamá a Perú: envíos retroceden y esto se espera hacia fin de año*. <https://www.larepublica.co/globoeconomia/del-canal-de-panama-a-peru-envios-retroceden-y-esto-se-espera-hacia-fin-de-ano-3707868>

Parra, S. (28 de diciembre de 2023). *Así afecta la sequía al canal de Panamá*. National Geographic. https://www.nationalgeographic.com.es/medio-ambiente/asi-afecta-sequia-canal-panama_20670

SIICEX (2024). *Rutas Marítimas*. <https://rutasmaritimas.promperu.gob.pe/itinerario?prutamaestra=null,3,2,17>