

Economía & Finanzas

laestrella.com.pa | ✕ f estrellaaonline @ laestrellaonline

Crisis en los canales de Panamá y Suez amenazan el comercio mundial

Mirta Rodríguez P.

mrodriguez@laestrella.com.pa
PANAMÁ

Las medidas restrictivas sobre el número y el tamaño de los buques que transitan por el Canal de Panamá –debido a la sequía por el fenómeno meteorológico de El Niño– y las tensiones geopolíticas en el mar Rojo, generada por la guerra en la franja de Gaza, amenazan el comercio mundial a las puertas de las celebraciones de fin de año.

La situación para el comercio mundial se podría complicar, ya que muchos barcos que transportan materias primas a través del Canal de Suez, como principal ruta marítima o que habían optado por utilizarla como alternativa para rebasar el “taponamiento” de naves en el Canal de Panamá, han tenido que suspender sus operaciones en la zona del golfo Pérsico por los ataques a buques comerciales frente a las costas de Yemen, en el mar Rojo, y tomar rutas más seguras.

Sin embargo, los economistas advierten que la crisis en Panamá y en Suez, a la puertas de la Navidad y el Año Nuevo, podrían comprometer el tráfico y el suministro de mercancías que pasa por estas dos rutas de las más transitadas del mundo. Por el Canal de Panamá transita más del 6% del comercio mundial, mientras que por Suez el 10% del volumen del comercio global.

“Las amenazas a la navegación mundial por el mar Rojo representa un impacto muy grave al comercio mundial ya que muchas líneas habían empezado a desviar sus tránsitos desde el Canal de Panamá hacia el Canal de Suez por las limitaciones que la sequía había obligado a implementar”, afirmó Raúl Moreira, expresidente del Colegio de Economistas de Panamá.

De hecho, cuatro de los grandes operadores globales de mercancías, la naviera suiza Mediterranean Shipping Company (MSC), la danesa Maersk, el grupo naviero francés Compagnie Maritime d’Affrètement y Compagnie Générale Maritime (CMA CGM) y la chileno-alemana Hapag-Lloyd, han suspendido temporalmente sus rutas por el corredor marítimo que une Asia y Europa a través del Canal de Suez, hasta que el



El Canal de Panamá mantiene medidas restrictivas en el calado por la sequía provocada por El Niño.

Muchas navieras habían empezado a desviar sus tránsitos desde el Canal de Panamá hacia Suez por las limitaciones de la sequía, pero ahora por el conflicto en el golfo Pérsico han tenido suspender sus rutas y optar por otras más largas y costosas. Los precios y la disponibilidad de productos se podría afectar

paso sea seguro.

Las navieras tomaron esta decisión luego de los ataques de las milicias hutíes de Hamás, a raíz de la guerra en Gaza, reportó el portal Naucher Global. Una medida que han replicado este lunes la petrolera petrolera BP y las navieras chinas Cosco, Evergreen Marine, Orient Overseas Container Line (OOCL) y la empresa de transporte taiwanesa Yang Ming, informó EFE.

Maersk anunció, además, que introducirá oficialmente un cargo de riesgo adicional de emergencia para toda la carga de los clientes, descargada en las terminales israelíes. La medida se aplicará a las importaciones de carga procedente de Israel a partir del 8 de enero de 2024.

Para evitar Suez, la opción de las líneas navieras es cruzar el océano Índico y pasar por el cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica), bordeando África hasta Europa, una ruta más larga y que supondría un costo económico mayor, además de afectar los horarios de los buques, de acuerdo con datos de MSC.

“Si a esto se suma el peligro de navegar por el mar Rojo, el tránsito de mercancías por otras rutas será más largo y costoso, incrementando el precio de los bienes a nivel mundial en adición a las pérdidas de ingresos tanto para Panamá como para Egipto”, aseveró Moreira.

Peor aún, añadió Moreira, también docente universitario, “esto está sucediendo en una época del año en la cual la demanda de bienes a nivel mundial aumenta por lo que la afectación no solo será en términos de incremento del precio de los bienes, sino, en la disponibilidad de los mismos donde se les está requiriendo”.

El Canal de Panamá conecta el océano Atlántico

con el océano Pacífico en un proceso que toma de 8 a 10 horas de completar, y por él transitan más de 14.000 barcos cada año. Mientras que el Canal de Suez –que se encuentra en Egipto– conecta el océano Atlántico con el océano Índico, toma cruzarlo alrededor de 16 horas, con un promedio de 100 buques al día (unos 36.500 al año).

El economista y decano de la Facultad de Economía de la Unachi, Ramón Rodríguez, por su parte, expresó que indudablemente con la globalización estamos interconectados y lo que ocurre en cualquier parte del mundo tiene “repercusiones”, especialmente cuando son temas como el petróleo, refiriéndose al anuncio de petroleras como BP, que ya han anunciado suspender su paso temporal por el Canal de Suez hasta que sea seguro.

“Todos sabemos la codependencia que tiene el mundo del petróleo. Todos los países necesitamos el petróleo de una forma u otra, tanto para la producción de alimentos, fertilizantes, abonos, que son a base de petróleo, como en otros tipos de materiales del uso diario y para la producción de bienes y servicios”, apuntó Rodríguez.

El también docente universitario agregó que “si la situación en el oriente no llega a un buen fin y se acentúa la crisis, va a haber menos oferta y ante una menor oferta de petróleo –como todos sabemos por una regla básica de economía– los precios aumentan porque va a haber más demanda que oferta.

“Eso definitivamente nos afectaría como país, porque se incrementarían los costos de producción, que finalmente se traducirían al consumidor con un aumento general de los precios, o sea una ola inflacionaria. Esa es la situación

que se ventila si no se llega a acuerdos en el oriente medio con respecto a la crisis que se está viviendo en estos momentos”, pronosticó Rodríguez.

Con respecto al Canal de Panamá, Rodríguez consideró que “tenemos una capacidad instalada y de producción. La capacidad instalada es la cantidad de buques que puede pasar en condiciones máximas a la capacidad de producción en función de algunos criterios como el nivel de los lagos y también desde la capacidad técnica que tenga la vía acuática en su momento”.

En ese sentido, Rodríguez opinó que en estos momentos se observa que el factor más atractivo pareciera ser el nivel de las aguas, y que ante esta situación “no se puede incrementar de buenas a primeras el flujo, porque esto tiene su proceso, su logística y sus tiempos”.

“No se pueden mandar más barcos de lo que tiene capacidad el Canal. Lo que sí tenemos que luchar y hacer cuanto antes y ponerlo como un proyecto de Estado es apuntar todos los esfuerzos a mejorar la competitividad del Canal, teniendo siempre presente que este se maneja con agua y con agua dulce, sin descuidar el consumo nacional”, expresó Rodríguez.

Para el economista, en Panamá hay suficiente agua, incluso, hay muchos ríos aledaños al Canal cercanos a la cuenca que pueden ser incorporados, incluso Bayano, el cual es un proyecto que se está pensando para el sistema de acueductos para el área de Panamá este, que ayudarían tremendamente a la vía acuática panameña también, puesto que muchas de esas aguas van a desembocar al río o al mar y obviamente se pierde.

Del mismo modo, abogó

por impulsar cuanto antes los niveles de captación de flujos líquidos a través de la canalización del río Indio y luchar contra las adversidades del tiempo, con el fenómeno de El Niño sobre todo, porque vienen momentos difíciles para el mundo, y Panamá no escapa de ello.

“Lo que sucede es que tenemos que estar preparados para reaccionar en una forma, adelantarnos a las consecuencias antes de que los hechos se den. En un FODA las debilidades, por ser internas, se pueden atacar y corregir, pero ante una amenaza, por ser externa, solo queda prepararnos para mitigar el impacto”, concluyó el docente universitario.

Medidas del Canal

El Canal de Panamá anunció el pasado viernes, 15 de noviembre, mediante aviso a las navieras A-54-2023, que aumentará a 24 el número de tránsitos diarios a partir de enero próximo, para beneficio de sus clientes. El nuevo anuncio reemplaza el aviso a las navieras A-48-2023 del 30 de octubre.

Actualmente, transitan 22 buques diarios, divididos en 6 neopanamax y 16 panamax como medida de restricción ante la situación que presenta el lago Gatún, que registra niveles mínimos sin precedentes para este momento del año, debido a la sequía provocada por el fenómeno de El Niño.

El mes de octubre de 2023 fue el más seco de la historia en la cuenca del Canal, por ende, anticipándose a la posibilidad de un empeoramiento de la situación en noviembre y diciembre, se tomó la decisión de ajustar progresivamente el número de tránsitos diarios a 24 en noviembre, 22 en diciembre, 20 en enero y 18 en febrero.

El Canal de Panamá, además, limitará a un cupo de reserva por cliente por fecha, con algunas excepciones, para cupos ofrecidos a los buques que compiten por medio del sistema de reservaciones. Según informó la Administración del Canal (ACP), los especialistas de la vía acuática llevan a cabo un seguimiento detallado de la actual crisis de agua, por lo que las medidas anunciadas serán efectivas el 16 de enero de 2024, y seguirán vigentes hasta que se presente alguna condición que amerite cambios, que serán comunicados oportunamente.

2023 es el segundo año más seco en la historia registrada en la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá, por lo que se ha llevado adelante una estrategia operativa enfocada en la conservación del agua y la confiabilidad del tránsito ante la escasez de lluvias y la consecuente disminución de los niveles en los lagos.

“Estas medidas, junto con una comunicación directa y proactiva con los clientes y el país, han sido fundamentales para adaptarse a las difíciles circunstancias a las que estamos sometidos”, dijo la Administración del Canal de Panamá en un comunicado.

“Las amenazas a la navegación mundial por el mar Rojo representan un impacto muy grave al comercio mundial, ya que muchas líneas habían empezado a desviar sus tránsitos desde el Canal de Panamá hacia el Canal de Suez por las limitaciones que la sequía había obligado a implementar”

RAÚL MOREIRA
EXPRESIDENTE DEL COLEGIO DE
ECONOMISTAS DE PANAMÁ