

Sequía del Canal de Panamá impacta al comercio mundial

Desde mayo pasado, una importante sequía afecta el suministro de **agua** del Canal de Panamá, por esto las autoridades de dicho país comenzaron a imponer cargos por excedentes, además de límites de peso a los buques que atraviesan esta ruta clave del **comercio mundial**. Cabe explicar, que los barcos atraviesan esta vía fluvial por medio de un sistema de esclusas que utiliza agua de varios embalses para hacerlos flotar por un **flujo superficial**.

Leer más: ProPanamá: “Existe interés por desarrollar actividades en diversos sectores de Perú”

En julio pasado, el nivel del lago Gatún –encargado de abastecer al **Canal de Panamá**– alcanzó los mínimos históricos, lo que ha llevado a que las autoridades empiecen a aplicar medidas de ahorro de agua, así como a imponer fuertes restricciones de calado, que es la distancia entre la línea de flotación y el punto más bajo del casco de los barcos. Además, con el comienzo del **fenómeno de El Niño**, las condiciones podrían empeorar, según la autoridad de dicho canal. “El Niño” es un fenómeno natural en el Océano Pacífico tropical, el cual suele traer temperaturas más cálidas que el promedio, lo que causa sequías y otros estragos que afectan el clima. Se espera que este año, **El Niño** aumente las temperaturas globales y podría hacer que el 2023 y el 2024 sean los años más cálidos jamás registrados. A raíz de este problema, las precipitaciones y la cantidad de agua del lago Gatún, se mantendrían escasos.

El **Canal de Panamá** es un conducto vital para el transporte marítimo entre los océanos Pacífico y Atlántico. Fue construido entre 1904 y 1914 por Estados Unidos, que tuvo su

control exclusivo hasta 1979. El Gobierno de Panamá asumió plenamente el control del canal a finales de 1999. Por esta infraestructura pasa casi el 6% del comercio marítimo mundial.

La escasez de lluvias empujó al Canal de Panamá a reducir a 32 el número de embarcaciones que atraviesan a diario la vía interoceánica. En condiciones normales, el promedio diario de tránsito es de entre 36 y 38 buques.

En razón de ello, se registran hasta el momento retrasos de 15 a 19 días en unos 130 buques, dando lugar a pérdidas millonarias, mientras se estudian rutas alternas. Además, se advierte un posible traslado a los precios de los bienes de consumo transportados, derivado de las demoras y las nuevas tarifas que se sumaron a los costos de despacho.

Un claro ejemplo de lo mencionado fue el caso del **buque Ever Max**, de la naviera Evergreen, que debió descargar 1 400 de sus 17 312 contenedores en un puerto cercano, ya que la reducción del calado le imposibilitaba el paso por el canal.

Leer más: Perú y Panamá buscan incrementar negocios e inversiones

Según la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM), las autoridades del Canal de Panamá prevén que, para el periodo de enero a mayo del 2024, ante un mayor embalse de barcos que el actual, se aplicará un esquema de subastas para el paso de naves que no estén registrados para pasar con cita previa.

Esta situación podría afectar los productos enviados por Perú que pasen por dicho canal, específicamente los productos que son enviados con destino a Europa, África y algunos puertos de Estados Unidos que estén del lado del océano Atlántico, aunque cabe precisar que una opción para cubrir la demanda de este último caso es enviar los productos a los puertos de EE.UU. que están del lado del Océano Pacífico.

EXPORTACIONES PERUANAS A EUROPA

Los envíos anuales a Europa ascienden a US\$ 8 397 millones aproximadamente, que equivalen al 14 % de las exportaciones anuales totales peruanas. Se trata, pues, de una cifra considerable, que podría correr peligro en caso se agrave más esta situación.

Entre los principales productos enviados a Europa tenemos el gas natural licuado; minerales de cobre y sus concentrados; café sin tostar, sin descafeinar, minerales de zinc y sus concentrados; así como paltas, arándanos y uvas frescas.

Exportaciones peruanas vía marítima hacia Europa por sector económico. Periodo 2021 – 2023.
Valor expresado en dólares.



SECTORES ECONÓMICOS	2021	2022	2023
No Tradicional	3 535 143 912	3 531 003 525	1 978 995 024
Agro No Tradicional	2 483 792 113	2 284 984 145	1 295 930 280
Artesanías/Decoración	851	2 718	70
Calzado	416 369	432 915	176 678
Industria de Papel y Cartón	379 448	248 374	48 136
Joyería	11 958	38 983	87 241
Maderas	37 713 980	36 248 461	17 615 793
Metal Mecánico	29 497 136	23 016 243	13 499 680
Minería No Metálica	17 023 715	98 743 872	75 425 807
Pesca No Tradicional	386 066 659	429 556 404	247 473 564
Pieles y Cueros	895 677	1 090 728	158 835
Químico	255 499 604	295 541 558	121 899 733
Sidero Metalúrgico	193 101 601	221 157 499	121 755 237
Textil y Confecciones	126 919 879	136 397 052	81 746 524
Varios	3 824 921	3 544 574	3 177 445
Tradicional	4 948 695 418	4 781 445 958	2 148 224 970
Agro Tradicional	444 386 050	700 843 487	117 894 922
Minería	3 149 173 685	2 203 735 310	1 537 792 939
Pesca Tradicional	309 098 719	284 966 600	56 850 792
Petróleo y Gas Natural	1 046 036 963	1 591 900 562	435 686 317
TOTAL	8 483 839 329	8 312 449 484	4 127 219 994

Fuente: SUNAT

Elaboración: IDEXCAM

Ante esta situación, los principales sectores económicos peruanos que podrían verse afectados son el **sector agro no tradicional**, que tiene una participación del 27 % del total de las exportaciones marítimas peruanas hacia Europa; seguido de los rubros minero, y Petróleo y Gas Natural, con participaciones del 26 % y 19 % respectivamente.

EXPORTACIONES PERUANAS A ÁFRICA

Los envíos anuales a África ascienden US\$ 283 000 000 aproximadamente, que equivalen a solo el 0,5 % de las exportaciones anuales totales peruanas, cifra de poca

consideración, pero que no debe de pasar desapercibida.

Entre los principales productos enviados a Europa tenemos los minerales de cobre y sus concentrados; jureles, caballas y potas congeladas; zinc en bruto y aceite de palma en bruto.

Exportaciones peruanas vía marítima hacia África por sector económico.
Período 2021 - 2023.
Valor expresado en dólares.

SECTORES ECONÓMICOS	2021	2022	2023
No Tradicional	144 051 382	130 250 952	105 877 906
Agro No Tradicional	20 743 150	16 568 864	10 216 110
Artesanías/Decoración	15	-	-
Calzado	78	-	-
Industria de Papel y Cartón	18 217	2 948	1 068
Joyería	156	-	-
Maderas	375 147	1 482 168	598 465
Metal Mecánico	10 403 385	8 082 509	3 151 561
Minería No Metálica	294 938	140 485	2 314
Pesca No Tradicional	60 092 136	59 208 609	74 892 382
Pieles y Cueros	274 845	510 592	307 117
Químico	16 562 962	14 591 125	10 877 635
Sidero Metalúrgico	33 193 721	27 598 327	4 906 131
Textil y Confecciones	2 070 985	2 052 326	923 534
Varios	21 647	12 998	1 589
Tradicional	222 562 731	153 609 939	132 246 706
Agro Tradicional	97 018	959 191	298 165
Minería	221 937 680	152 619 049	131 838 800
Pesca Tradicional	472 501	-	93 680
Petróleo y Gas Natural	55 532	31 698	16 060
TOTAL	366 614 113	283 860 891	238 124 612

Fuente: SUNAT

Elaboración: IDEXCAM

Ante esta situación, los sectores económicos más afectados serían la minería, que abarca el 54 % del total de las exportaciones peruanas marítimas hacia África, seguida de la pesca no tradicional, que tiene una participación del 21 %.

En resumen, la sequía en el Canal de Panamá está provocando restricciones en el tráfico marítimo global y de incrementarse

afectaría negativamente a las exportaciones peruanas hacia Europa y África. Por lo pronto, la disminución en el flujo de tráfico y las limitaciones de carga están generando retrasos, pérdidas millonarias y posibles aumentos en los precios de los bienes de consumo transportados. Sin duda se trata de una situación que podría impactar la competitividad de los productos peruanos en mercados altamente competitivos. Esperemos que esta situación no se alargue.

