



Georgia Tech Panama
Logistics Innovation & Research Center



Efecto de las Restricciones de Tránsito y Calado del Canal de Panamá sobre el Conglomerado Marítimo-Portuario y Logístico

Preparado por Alvaro Lasso

Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá

Mayo, 2024

Contenido

1. Introducción.....	2
2. Tránsitos del Canal de Panamá	3
3. Traslado de carga contenerizada.....	6
4. Servicios a la carga	7
5. Bunkering	8
6. Conclusión	9

1. Introducción

El Canal de Panamá es un punto estratégico en el transporte de mercancías a nivel mundial, ya que ha permitido el tránsito del comercio entre los principales mercados de producción y consumo a nivel internacional por más de 100 años. Su posición geográfica y las economías de escala le permiten agregar valor a las cadenas de suministro que pasan por el país.

A través del Canal de Panamá pasan 180 rutas marítimas que conectan 1,920 puertos en 170 países. Este activo logístico funciona a través de un sistema de esclusaje que permite elevar y bajar los buques entre el nivel del mar y el nivel de los lagos que alberga el Canal. Dichos lagos son de agua dulce, por lo cual la cantidad de agua que almacenan está sujeta a los niveles de precipitación que se presenten en la cuenca del Canal.

Por lo general, durante la temporada seca es habitual que el nivel de los lagos disminuya, lo cual puede ocasionar restricciones de calado para el tránsito de buques a través del Canal, sin embargo, el año 2023 fue “especial” en términos de la magnitud de dichas restricciones.

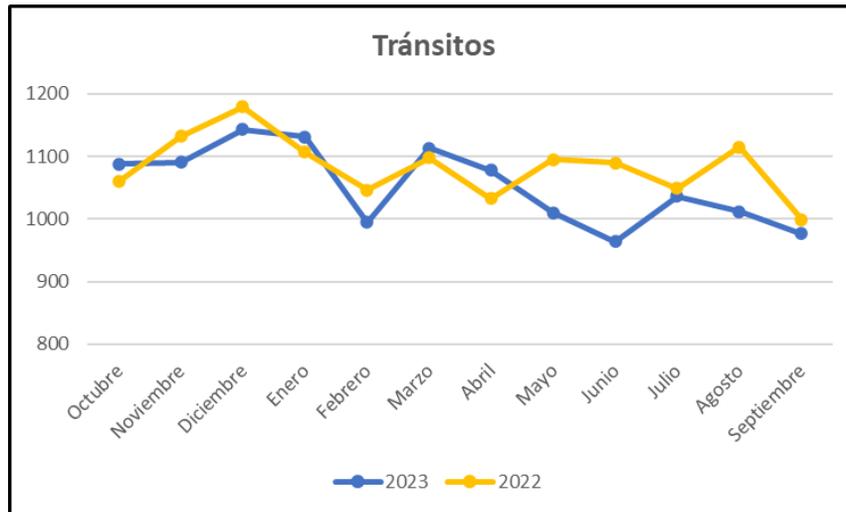
El fenómeno atmosférico conocido como “El Niño” limitó los niveles de precipitación y ejerció mayor presión sobre la disponibilidad de agua para el tránsito de buques, lo cual generó restricciones no solamente de calado sino de tránsitos disponibles a través del Canal. El 2023 fue el tercer año más seco de la zona desde que el país comenzó a llevar registros hace más de 140 años.

Las restricciones se comenzaron a implementar de forma gradual a partir de marzo 2023. En virtud de dichas restricciones, los clientes de la ruta marítima tienen que decidir entre una serie de opciones para el envío de su carga, las cuales incluyen el uso de la plataforma multimodal (Canal Seco) de Panamá para hacer el trasiego terrestre de carga contenerizada en sustitución del tránsito a bordo de buques o el traslado de carga a través de rutas alternativas ajenas a Panamá como son el Canal de Suez o el sistema intermodal de los Estados Unidos.

Este documento cubre los principales negocios derivados de la ruta marítima a través de Panamá que incluye los tránsitos del Canal de Panamá, el trasbordo de carga contenerizada, los servicios de valor agregado que se le brindan a dicha carga y el suministro de combustible (bunkering) como servicio marítimo auxiliar. Los impactos sobre cadenas de valor específicas no pueden ser evaluados al momento al no contarse todavía con datos suficientes a ese nivel de detalle.

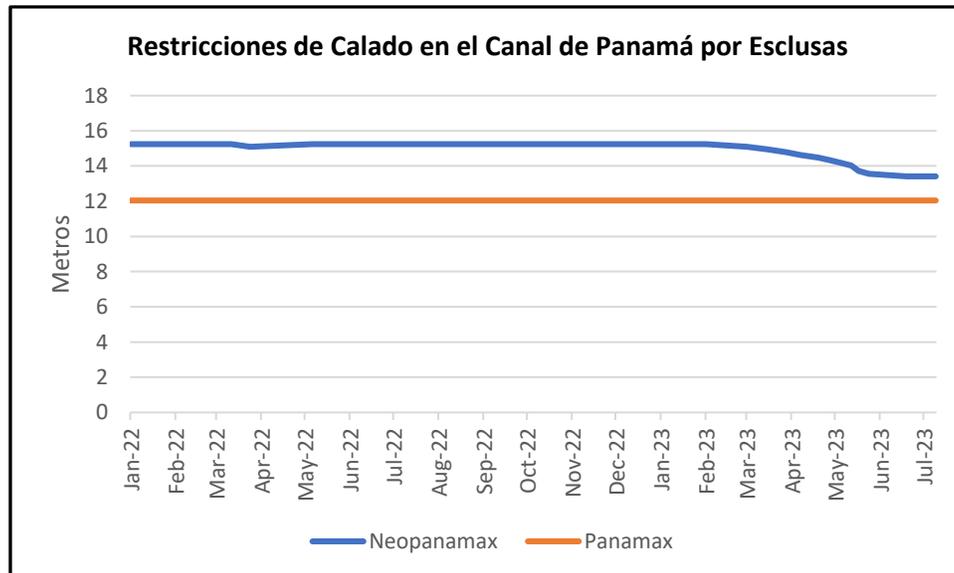
2. Tránsitos del Canal de Panamá

El tránsito de buques portacontenedores de servicio regular se ha visto afectado principalmente por las restricciones de calado que limitan la capacidad de carga de las líneas navieras.

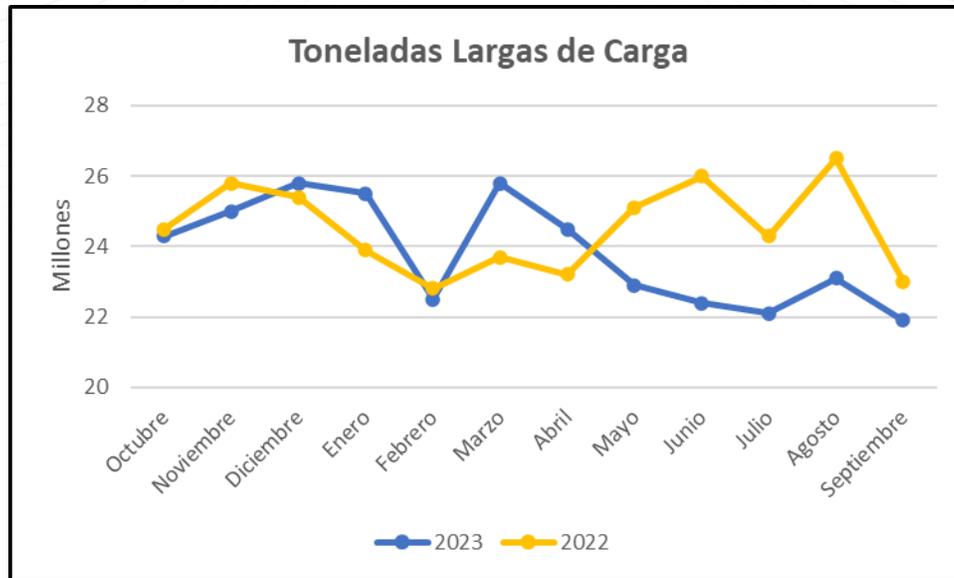


Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

Las siguientes dos gráficas muestran cuando se intensificaron las restricciones y su efecto sobre la cantidad de carga transportada a través del Canal de Panamá.

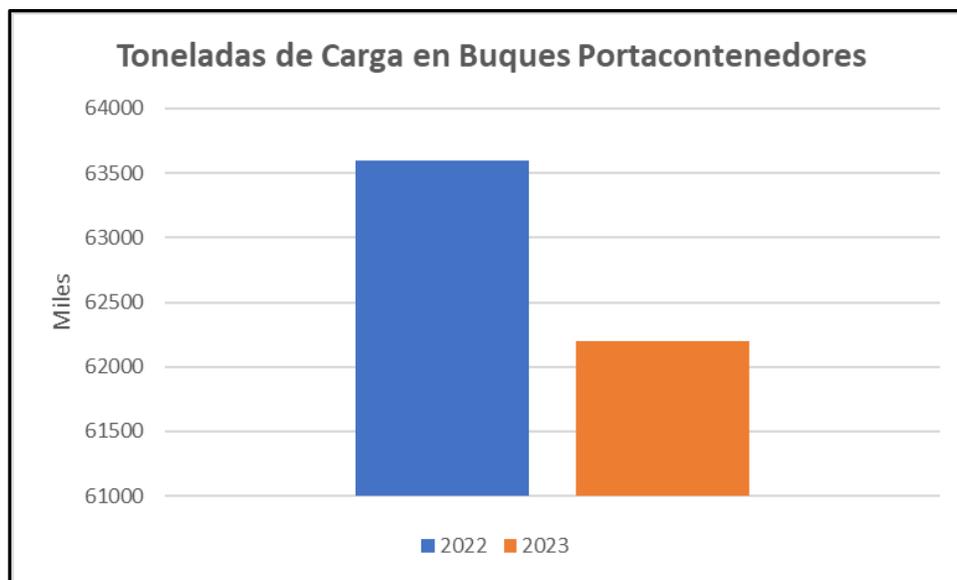


Fuente: Circulares a las navieras 2023 y 2022.



Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

A pesar que las mayores disminuciones se dieron en los segmentos de petroleros (-23%) y carga general¹ (-16%), al final del año fiscal del Canal de Panamá, también se reportó una disminución de -2.2% en las toneladas de carga transportadas en buques portacontenedores.



Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

Los puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos se han beneficiado de la situación en el Canal de Panamá, experimentando un aumento del 17.8% entre septiembre 2023 y noviembre 2023, mientras que los puertos de la Costa Este de Estados

¹ Tráfico Cargado y en Lastre del Canal de Panamá por Segmento de Mercado, Canal de Panamá.

Unidos han experimentado una reducción de -8.9% para el mismo período, lo cual a su vez se ve afectado a final de año con el riesgo que experimenta la ruta a través de Suez que ha provocado que los fletes de Asia a la Costa Este aumenten en las últimas semanas² del 2023.

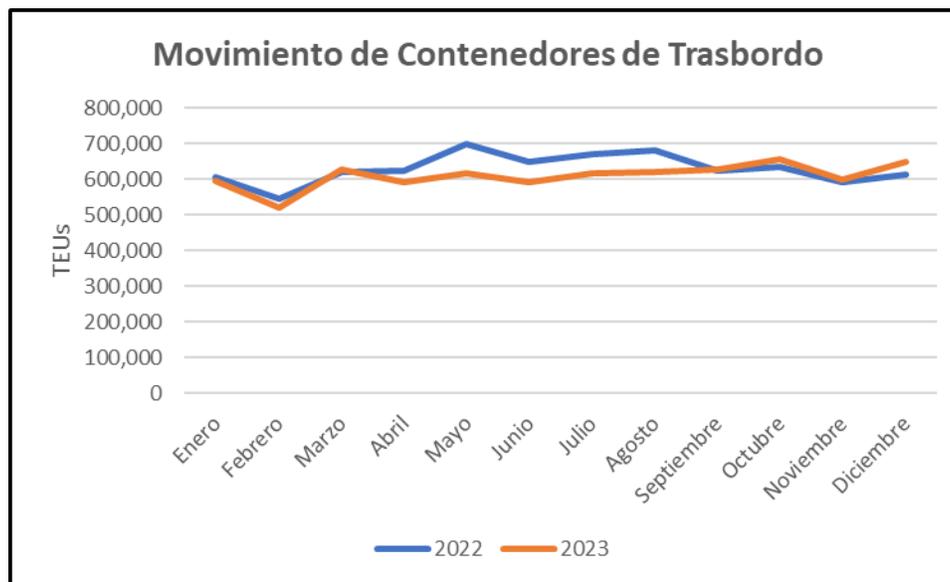
Import Volume	Nov TEU	Nov % Chg	3M TEU	3M % Chg	LTM % Chg	4Y CAGR
Los Angeles	384,619	25.3%	1,149,682	16.5%	-11.6%	0.9%
Long Beach	355,339	37.0%	1,127,565	25.8%	-17.1%	4.9%
New York	303,995	-13.1%	1,024,784	-11.3%	-19.3%	0.2%
Savannah	206,047	-6.0%	626,238	-9.7%	-16.8%	4.3%
Houston	137,631	-16.4%	468,721	-10.5%	-8.3%	7.9%
Norfolk	128,419	4.3%	404,691	-1.4%	-13.1%	5.6%
Charleston	98,115	-1.3%	316,601	-5.3%	-12.6%	4.3%
Seattle/Tacoma	87,711	1.2%	322,855	13.5%	-15.4%	-2.0%
Oakland	71,258	3.8%	218,967	-3.1%	-17.6%	-2.0%
Total Top 10	1,773,134	5.7%	5,660,104	2.7%	-15.1%	2.6%
Subtotal EC/GC	874,207	-8.5%	2,841,035	-8.9%	-15.5%	3.5%
Subtotal WC	898,927	24.5%	2,819,069	17.8%	-14.6%	1.8%
4 Operating Ports	570,212	-5.9%	1,816,251	-7.4%	-13.2%	5.4%
6 Landlord Ports	1,202,922	12.3%	3,843,853	8.3%	-16.0%	1.4%

Fuente: John Mccown, Blue Alpha Capital

² China to North America East Coast, Freightos Data.

3. Traspordo de carga contenerizada

El movimiento de contenedores (medido en TEUs) de traspordo total en Panamá disminuyó 3.2% durante el 2023 en comparación al mismo período del año 2022, principalmente debido a la reducción del comercio mundial producto de la inflación y las restricciones de calado y tránsitos del Canal de Panamá.



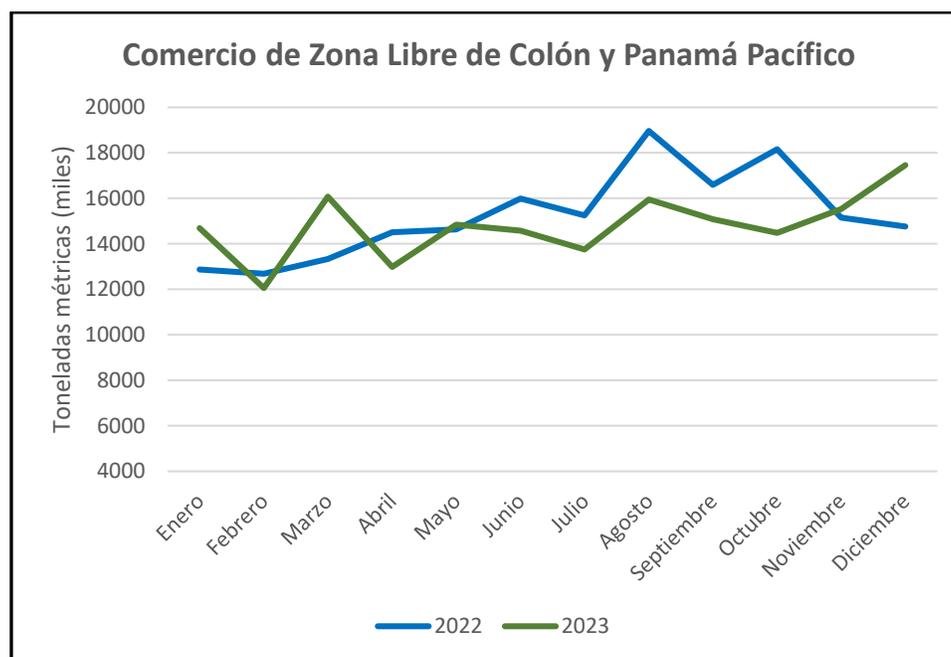
Fuente: Autoridad Marítima de Panamá

La participación *promedio* mensual³ del Canal Seco en el traspordo total a lo largo del año fue cercana al 19%, llegando a exceder 20% de participación durante los meses de temporada alta (julio a septiembre), aunque también siendo afectado en el mes de noviembre por las protestas y cierres de vías que se dieron a nivel nacional, cayendo ese porcentaje debajo del 15% durante ese mes. Es importante destacar que, al igual que en 2022, noviembre fue el mes de menor movimiento de traspordo total y a través del Canal Seco, principalmente por el fin de la temporada alta. En diciembre, el porcentaje de participación del Canal Seco volvió a superar el 20%, teniendo este aumento como posibles causas la temporada de productos perecederos de la Costa Oeste de Sudamérica, el reposicionamiento de vacíos y la estabilización de las actividades de transporte por carretera con la solución de las protestas sociales en el país.

³ Cálculo realizado por Georgia Tech Panamá, basado en datos proporcionados por los operadores portuarios.

4. Servicios a la carga

El comercio exterior relacionado a las importaciones y reexportaciones de la Zona Libre de Colón y Panamá Pacífico registró una disminución de -3% durante el 2023, el cual también se vio afectado por la reducción del comercio mundial producto de la inflación, siendo China el principal proveedor. La disminución se presentó tanto en las importaciones como en las reexportaciones a partir del segundo trimestre de 2023. A pesar de esto, el valor comercializado⁴ aumentó 83%.



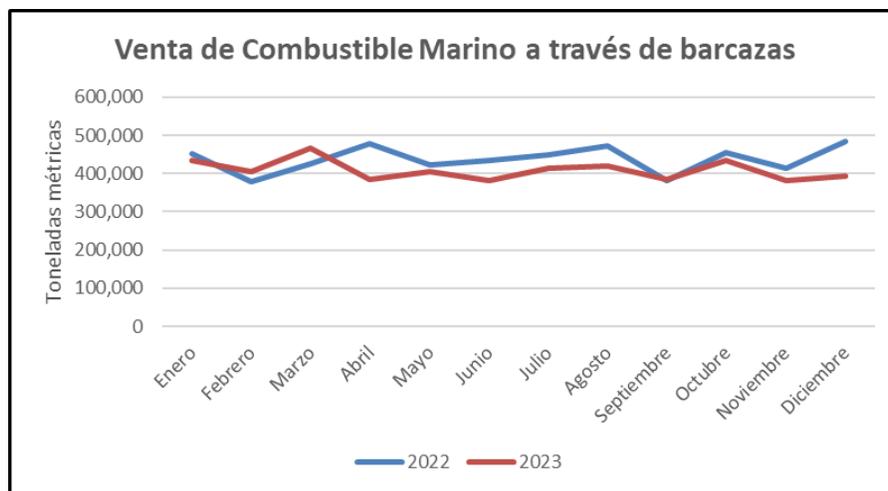
Fuente: INEC, Contraloría General de la República de Panamá

⁴ Principales Indicadores Económicos Mensuales de la Zona Libre de Colón y Panamá Pacífico, INEC.

5. Bunkering

La venta de combustible marino a través de barcazas disminuyó 6.4% durante el 2023, debido a las restricciones de tránsito del Canal de Panamá, lo cual ha ocasionado una disminución en la cantidad de buques que solicitan este servicio, acentuándose principalmente a partir del segundo trimestre de 2023. Las naves atendidas con este servicio disminuyeron 5.5%.

La disminución se presentó principalmente en el Pacífico, siendo el combustible RMG 380 el más afectado.



Fuente: Autoridad Marítima de Panamá

6. Conclusión

El tránsito de buques a través del Canal de Panamá se ha visto afectado por las restricciones de calado y tránsito establecidas durante el 2023. Si bien es cierto que la mayoría de los segmentos de mercado se han visto afectados, el segmento de portacontenedores ha sido uno de los más resilientes debido a los servicios marítimos de línea que presentan una reserva programada de los espacios habilitados por la Autoridad del Canal de Panamá con antelación. Dicho segmento, reportó una disminución de -2.2% en las toneladas de carga transportadas a través del Canal.

Los puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos se han beneficiado de la situación en el Canal de Panamá, experimentando un aumento en los movimientos de contenedores, mientras que el movimiento en los puertos de la Costa Este de Estados Unidos ha disminuido.

Por otro lado, la inflación derivada de los efectos postpandemia ha provocado que el consumo de bienes a nivel mundial y regional vaya disminuyendo gradualmente. Esto se ve reflejado tanto en la carga que transita como en la carga que hace trasbordo y se le brindan servicios de valor agregado en Panamá.

Al reducirse la cantidad de carga que pueden transportar las líneas navieras a través del Canal de Panamá y la inflación como variable trascendental en el comercio internacional, se reducen las actividades complementarias que se desarrollan en el país, las cuales incluyen el movimiento de contenedores de trasbordo marítimo, movimiento de contenedores a través del canal seco, venta de combustible marino (bunkering) y operaciones de valor agregado que se dan en zonas económicas especiales como Zona Libre.

Para el año 2024, se vislumbra un panorama conservador tanto a nivel de tránsitos como en las actividades marítimo portuarias y logísticas, ya que se espera que continúen las restricciones del Canal de Panamá debido a la escasez de lluvia.

Líneas navieras como Maersk han realizado ajustes en algunos de sus servicios marítimos, optando por evitar el tránsito y atender los mercados con rotaciones de buques separadas entre el Atlántico y Pacífico y conectando a través del ferrocarril interoceánico. De igual forma, dicha naviera estará experimentando cambios en sus servicios marítimos por desvinculación en su alianza 2M y creación de nueva alianza con la naviera Hapag Lloyd, lo cual podría generar una actividad interesante fortaleciendo el hub para América Latina y el Caribe que tienen en Panamá.



Georgia Tech **Panama**

Logistics Innovation & Research Center

Un centro de innovación de



CONTÁCTANOS

(+507) 395-3030

georgiatechpanama@gatech.pa



gatechpanama