

Un sistema de subastas podría mitigar el caos marítimo del Canal de Panamá

La falta de lluvias y la geopolítica hacen peligrar el transporte marítimo mundial. Compensar a los buques mercantes que esperan puede aliviar la situación en Panamá.



9 de abril de 2024

Los recientes [ataques de los hutíes en el mar Rojo](#), la [sequía que afecta al Canal de Panamá](#) y el [colapso del puente de Baltimore](#) en Estados Unidos están impactando severamente en el

comercio mundial. En concreto, los bajos niveles del lago Gatún han llevado a las autoridades del Canal de Panamá a limitar su capacidad, lo que supone largas esperas y tarifas elevadas para los buques que intentan cruzar, generando un aumento significativo de los costes logísticos e [interrupciones en las cadenas de suministro](#) de todo el mundo.

Actualmente, para gestionar su capacidad, el Canal opera mediante franjas asignadas, muchas de las cuales están reservadas para las principales compañías de transporte de contenedores, como MSC, Maersk y COSCO. Estas empresas cuentan con la garantía que al menos algunos de sus buques podrán cruzar el canal a tiempo. Las franjas no reservadas, por su parte, se subastan al mayor postor. Tanto es así que, en noviembre de 2023, se alcanzó un récord: un barco llegó a pagar [cuatro millones de dólares para adelantar posiciones en la fila](#) y aún así hubo de esperar una semana para poder pasar por la vía interoceánica. Este sistema no solo beneficia únicamente al mejor postor, sino que asigna todos los fondos a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), sin compensar a los buques que esperan en la fila.

¿Existe un sistema más justo y económicamente eficiente para el Canal de Panamá?

[Mihalis Markakis](#), profesor del IESE, sugiere una alternativa al actual sistema. Se trata de un [sistema de subastas secuenciales](#) para la concentración de tráfico, desarrollado en colaboración con expertos del *Imperial College Business School*. Este sistema podría establecer una distribución más equitativa del tránsito y ofrecer cierta compensación a las embarcaciones que se ven obligadas a esperar.

La gestión del tráfico suele seguir “el orden de llegada”, aunque en algunas ocasiones también se puede organizar en función de la urgencia. Esta última a menudo se refleja en la disposición a pagar más, y organizar la circulación de embarcaciones de este modo puede tener un sentido social y económico. Sin embargo, también resulta injusto, ya que navíos con menor urgencia deben esperar, incluso si han llegado antes. En momentos de abundancia, esto puede ser una consideración menor, pero cuando los recursos son limitados, la gestión del tráfico debe tener en cuenta tanto la urgencia como la equidad.

Markakis propone implementar una subasta en tiempo real entre todos los participantes, en lugar de pujar únicamente a las autoridades del Canal para avanzar posiciones. A través de las subastas electrónicas incrementales, los buques rezagados y dispuestos a mejorar su

posición pueden compensar a las embarcaciones al momento de adelantarlas. De este modo, los que tienen urgencia por cumplir con el itinerario consiguen franjas prioritarias, pero no sin antes remunerar a los buques que están antes en la fila por el tiempo perdido y los costes añadidos.

"Un sistema como este no implica que alguien renuncie a su puesto en la fila", explica Markakis. "Sin embargo, si opta por hacerlo, recibirá una compensación. Es decir, se negocia de manera secuencial con las personas que ya están en la fila, según el valor que cada participante otorga a su tiempo. Si alguien acepta una oferta, significa que le ha resultado valioso hacerlo".

Esta propuesta fue desarrollada para el tráfico terrestre, pero se puede considerar como una solución factible, teniendo en cuenta que las nuevas tecnologías permiten automatizar este tipo de licitaciones. No obstante, Markakis advierte que el sistema no sería efectivo para todo tipo de tráfico, como, por ejemplo, las filas virtuales, que carecen de transparencia o visibilidad, y en las que existe una práctica muy frecuente de "revender" posiciones.

En el caso de servicios físicos, como canales, carreteras o infraestructuras críticas, que afectan a un gran número de personas y donde los recursos son escasos, este enfoque ofrece dos ventajas importantes: en primer lugar, compensa a los que han sido desplazados de su posición inicial y, en segundo lugar, permite que la negociación se realice directamente entre los afectados sin necesidad de intermediación de un organismo público o privado.

Igualdad de acceso a los bienes públicos

El Canal de Panamá no es solo una empresa privada, sino que es una pieza clave de la logística del comercio internacional. En un momento en el que las tensiones geopolíticas perturban otras rutas y los efectos del cambio climático se intensifican, un contratiempo en el Canal es un problema de todos. Si bien es necesario compensar a la autoridad gestora, también es crucial asegurar el bienestar social y la equidad de todos los involucrados.

"El sistema actual es económicamente eficiente y genera ingresos significativos al Canal", afirma Markakis, "pero también es muy injusto: las principales compañías navieras tienen prioridad sobre las pequeñas o medianas, lo que agrava aún más la concentración de la riqueza". Sin duda, esta propuesta no garantiza que las principales compañías no compitan por estar en las primeras posiciones de la fila, pero podría ayudar a las más pequeñas a ganar lo suficiente para colocarse en la fila.



Mihalis G. Markakis

Profesor de Operaciones, Información y Tecnología en el IESE. Es experto en movilidad, así como en cadena de suministro, fijación de precios y gestión de ingresos.

www.iese.edu/es/insight