

**COORDENADAS**

# Enrique Quintana

✉ Opine usted:  
 enrique.quintana@elfinanciero.com.mx

✉ @E\_Q



## No solo es Ormuz, Suez pega más a la economía

**D**urante días, el foco del análisis económico del conflicto con Irán ha estado puesto en el **estrecho de Ormuz**. Es natural: se trata de uno de los pasos más sensibles para el comercio mundial de petróleo y gas.

Se ha dicho insistentemente que al menos el 20 por ciento del petróleo crudo que se comercia en el mundo y un porcentaje similar del gas GNL pasaban por esa zona.

Cualquier amenaza sobre esa ruta enciende los mercados energéticos y dispara especulaciones sobre precios, inflación y crecimiento.

Pero, si se quiere entender el verdadero alcance de esta crisis, hay que mirar más allá.

**El golpe potencialmente más amplio** no está solo en el flujo de hidrocarburos, sino en la alteración del **tráfico marítimo del Mar Rojo y del Canal de Suez**.

Por ese corredor circula una parte decisiva del comercio global: bienes manufacturados, autopartes, maquinaria, químicos, textiles, alimentos y toda clase de insumos que alimentan cadenas de suministro complejas. No se afecta únicamente lo que mueve autos o fábricas, sino también lo que llena anaqueles y mantiene viva la producción global.

Desde finales de 2023, numerosas navieras evitaban el Mar Rojo por los ataques de los hutíes, desviando embarcaciones por el Cabo de Buena

Esperanza. Ese desvío añade **entre 10 y 14 días a los trayectos entre Asia y Europa**, y obliga a consumir hasta 40% más combustible por viaje. El costo adicional para el embarcador se traduce en **entre 500 y mil 500 dólares por contenedor de veinte pies**—solo por efecto del desvío—, sin contar las primas de seguro de guerra, que durante la crisis del Mar Rojo llegaron a representar hasta el doble de su nivel habitual, volviendo la ruta económicamente inviable para gran parte de la flota.

El conflicto con Irán no hizo sino agravar ese escenario, y lo hizo cerrando la salida. Algunas navieras habían comenzado a reintroducir servicios por el Canal de Suez en los últimos meses; el estallido de la guerra con Irán les obligó a dar marcha atrás de inmediato.

Maersk, CMA CGM y Hapag-Lloyd revirtieron sus decisiones de retorno y reencaminaron sus servicios por el Cabo. Lars Jensen, CEO de Vespucci Maritime, consultora especializada en transporte marítimo, fue directo en su pronóstico: no es realista que ninguna naviera contemple **regresar al Mar Rojo antes de seis meses**, y eso solo si el conflicto cesa de inmediato.

El resultado sobre los fletes en las rutas Asia-Europa y Asia-Norteamérica es una presión sostenida: los precios se ubican entre **15% y 25% por encima de los niveles previos a la crisis**, y no hay señales



de normalización en el horizonte.

Cuando los mercados miran a Ormuz, se preguntan cuántos barriles pueden dejar de circular. Cuando las navieras miran a Suez y al Mar Rojo, la pregunta es otra: cuánto se encarece y cuánto se retrasa **el movimiento de la economía real**.

Ese matiz importa. El transporte marítimo es la columna vertebral del comercio mundial. Cuando una ruta clave se vuelve peligrosa, el impacto no solo aparece en los fletes. También en retrasos de entrega, en mayor necesidad de inventarios, en ruptura de calendarios de producción y en presión sobre costos logísticos que se trasladan a toda la cadena.

Los analistas estiman que las disrupciones actuales **tienen inmovilizado hasta 10% de la flota global** de contenedores, sosteniendo la presión al alza en tarifas.

En términos simples: no se trata únicamente de que suba el precio del petróleo. Se trata de que transportar casi cualquier cosa cueste más, tarde más y se vuelve más incierto.

Ese es el efecto menos vistoso, pero quizá más profundo, de esta guerra.

Eso ocurre en un contexto especialmente delicado. El comercio global ya enfrentaba menor dinamismo por el proteccionismo creciente, la fragmentación geopolítica y la debilidad de algunas economías avanzadas. A ese cuadro se suma ahora **una nueva perturbación logística de escala histórica**.

Es como si, además de las barreras arancelarias y las tensiones políticas, se hubiera instalado **un impuesto extra sobre el simple acto de mover** mercancías de un continente a otro.

Y ese impuesto no lo cobra ningún gobierno. Lo cobra la geopolítica.

México no queda fuera de esa ecuación. La cercanía con Estados Unidos y la integración de América del Norte dan cierta protección, pero nuestra economía sigue dependiendo de cadenas globales en numerosos sectores.

**Muchos insumos** industriales provienen de Asia; múltiples bienes de capital y componentes atraviesan redes logísticas que se encarecen cuando Suez deja de ser una opción segura.

Para una economía manufacturera, eso significa costos más altos, posibles retrasos y mayor incertidumbre. Si el conflicto se prolonga, podría también verse en **una desaceleración más notoria de la actividad**.

Por eso conviene no quedarse atrapados en la narrativa de Ormuz. Sí, el estrecho concentra la atención porque allí se juega el riesgo energético más visible.

Pero el daño más extendido para la economía mundial puede provenir del otro cuello de botella: **el corredor marítimo que une al Mar Rojo con Suez** y que sostiene buena parte del comercio planetario.

Ormuz puede mover los precios del petróleo. Pero Suez puede mover mucho más que eso: puede alterar los costos, los tiempos y la viabilidad de la circulación global de mercancías.

La crisis en Suez puede pegar a la economía

entera.

