

El transporte marítimo mundial se atasca entre conflictos y crisis climáticas

El precio disparado de los fletes, que han subido un 140% desde febrero, refleja la acumulación de bloqueos en el tráfico por esta vía, desde Ormuz hasta Panamá

NURIA SALOBRAL
Madrid

El cierre del estrecho de Ormuz, punto estratégico que representa más del 10% del comercio mundial y del 20% del suministro de petróleo, supone un duro golpe para el transporte marítimo, que no deja de encajar sobresaltos geopolíticos y meteorológicos. Al bloqueo de esa arteria vital de Oriente Próximo se suma la amenaza de los hutíes de Yemen sobre el tránsito en el mar Rojo, que afecta al canal de Suez. Y a este complejo escenario se añade ahora la decisión del canal de Panamá de restringir el tránsito de barcos por la sequía, pues la infraestructura precisa de agua dulce para operar las esclusas. Esa sequía en Centroamérica, ligada al fenómeno de El Niño, es el último golpe para un sector que sufre desde hace meses el drástico encarecimiento de los fletes, que han subido un 140% desde febrero, y del combustible. Y que ve cómo controlar los pasos clave del comercio mundial se es fundamental para la geopolítica y los conflictos bélicos.

Los problemas en el transporte por barco no son una cuestión menor para la economía global. Cerca del 90% del comercio mundial de bienes se realiza por mar, un peso que se hace patente de forma traumática ante episodios como el bloqueo del estrecho de Ormuz por la guerra de Irán y que ahora encuentra un nuevo obstáculo en el canal de Panamá. El tránsito por esta vía centroamericana, por la que circula más del 3% del tráfico marítimo mundial, se va a recortar en principio de 36 a 32 buques diarios para afrontar los primeros efectos de la sequía, a lo que también se sumará la reducción del calado —la parte sumergida del barco— de las naves que lo atraviesan. No es la primera vez que El Niño, el calentamiento del océano Pacífico central y oriental, afecta al canal. En 2023, un año en que ese fenómeno climático provocó una grave sequía en Panamá, la restricción del tráfico dejó el tránsito diario de buques en apenas 22 en noviembre.

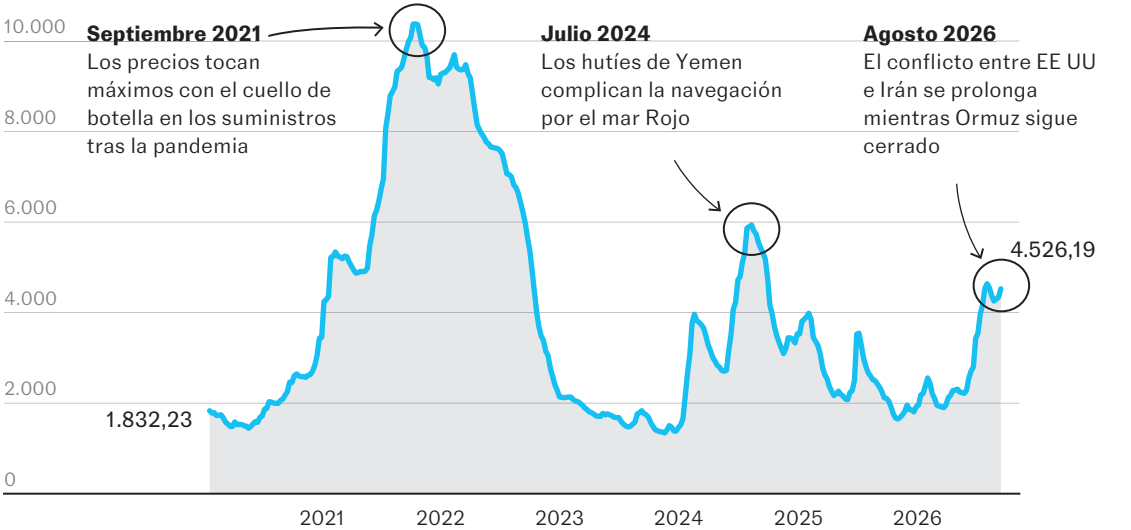
Las dificultades para cruzar Ormuz, Bab-el-Mandeb (que separa el mar Rojo del golfo de Adén) y ahora Panamá están encareciendo de forma drástica los fletes, el precio que se paga por transportar mercancías. Con un tráfico cada vez menos fluido, la competencia entre navieras es feroz: un superpetrolero vacío ha pagado estos días la cifra récord de 4,6 millones de dólares para saltarse la fila que han de guardar los buques para cruzar el ca-



Un buque portacontenedores atravesaba ayer el canal de Panamá. CARLOS LEMOS (EFE)

Coste de los fletes marítimos

En dólares por contenedor



Fuente: Índice WCI (Composite Container Freight Benchmark Rate per 40 Foot Box)

EL PAÍS

Los problemas de seguridad fuerzan a seguir rutas cada vez más largas

El 90% del comercio internacional de bienes se realiza por mar

nal centroamericano. El sector de la energía es el más caliente. Los fletes para los petroleros han superado este año los 148.000 dólares por día (unos 127.000 euros), un aumento del 150% con respecto a la media de 2025, según datos de la consultora Clarksons recogidos por Bloomberg. Es más del 140% que han subido los costes por transportar contenedores. La firma prevé que los fletes para un petrolero de gran tamaño (VLCC por sus siglas en inglés) —capaz de cargar unos dos millones de barriles de crudo— se mantenen

gan este año y el próximo en torno a los 100.000 dólares.

El sector se enfrenta a su segunda gran crisis en poco tiempo. La reapertura económica tras la pandemia fue el punto crítico para los fletes marítimos, cuando el desequilibrio entre oferta y demanda mundial provocó una congestión mundial que duró meses. Los niveles actuales no son comparables, pero han crecido de forma drástica este año. Enviar un contenedor estándar de 40 pies (unos 12 metros), referencia global para el transporte de un abanico

casi infinito de mercancías, cuesta 4.500 dólares, frente a los poco más de 2.000 dólares previos a la guerra de Irán. “Las cadenas de suministro siguen bajo presión”, reconoce el servicio de análisis del banco suizo UBS. Y cada interrupción o pérdida del tránsito marítimo implica un trastorno en la cadena de suministro que necesita tiempo para regresar a la normalidad.

El calentamiento global también hace mella en el transporte en Europa, con el tráfico por el Rin, una arteria básica para la industria alemana, bajo mínimos. Pero la situación más preocupante ahora mismo sigue siendo Ormuz. Después de seis meses de bloqueo y con el conflicto bélico aún abierto, no es posible prever en qué momento volverá a la normalidad y en qué términos.

Posición de fuerza

Irán ya ha demostrado al mundo su posición de fuerza en la zona, lo que no excluye la exigencia de peajes para el futuro. Y al otro lado de la península Arábiga, los hutíes de Yemen ya entorpecieron gravemente el tráfico marítimo por el mar Rojo entre 2023 y 2025. La navegación por Suez no ha vuelto a ser la misma. Según datos de la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo), el canal egipcio, clave en la conexión del Índico con el Mediterráneo, opera un 70% por debajo de los niveles medios de tránsito de tonelaje de 2023. Los problemas de seguridad fuerzan a seguir rutas marítimas cada vez más largas, en una tendencia creciente desde los últimos años. Con datos de la UNCTAD, la distancia media de los viajes ha pasado de 4.831 millas en 2018 a 5.245 millas en 2024, un rediseño del tráfico marítimo mundial.

Esa inseguridad y el interés estratégico de Estados Unidos, Rusia, Irán o China por mantener su control abren nuevos caminos, que explican en gran medida el interés de Trump por Groenlandia. China ha comenzado a operar una nueva vía comercial regular entre Asia y Europa a través del Ártico, utilizando la denominada Ruta Marítima del Norte bajo control ruso. El servicio conecta el puerto chino de Ningbo con la localidad inglesa de Felixstowe y con Rotterdam en unos 20 días. Es casi la mitad del tiempo que toma el recorrido por Suez. “La Ruta de la Seda del Ártico de China ya es una realidad, y EE UU no puede hacer gran cosa al respecto. La nueva ruta funciona, por ahora, como una alternativa más que como un sustituto del canal de Suez, pero gana atractivo ante el aumento de los riesgos y costes asociados al mar Rojo y el estrecho de Ormuz”, apunta en un informe Alicia García Herrero, economista especializada en Asia de Natixis CIB. El paso entre Irán y Omán, que Trump amenaza con apropiarse, apenas ha visto cruzar cuatro buques al día en la última semana. Antes de la guerra, eran más de 120.