



Aunque los expertos dan por descontado un efecto en los precios mundiales de la energía, la mayor preocupación radica en la persistencia del conflicto y sus consecuencias sobre el estratégico Estrecho de Ormuz.

J. AGUILERA Y M. P. NAUDON

Por su posición estratégica y liderazgo global en materia de producción, una escalada en los precios del petróleo es solo la primera de varias consecuencias posibles sobre la economía, que podrían derivar del ataque recibido por Irán, de parte de Estados Unidos e Israel.

Esta nación produce en torno a tres millones de barriles diarios de petróleo. Concentra así una proporción cercana al 5% de la oferta global de crudo, y un 12% de las reservas mundiales. En este sentido, un escenario bélico que obligue a frenar o disminuir la producción conlleva un impacto sistémico sobre la oferta de combustible y añade tensión sobre la disponibilidad a futuro, elevando así los precios a nivel global. “Hay algunas estimaciones que hablan de precios sobre los US\$ 90 por barril si es que llegase a paralizar la producción de Irán. O sea, sin la oferta de Irán, el petróleo Brent podría estar entre US\$ 90 y US\$ 100 por barril”, advierte el economista y académico UDD, Carlos Smith.

Un incremento en los precios del petróleo no es algo menor para la economía mundial, dado que los precios de la energía inciden directamente en los costos de producción que enfrentan las empresas, y por esa misma vía impactan la inflación. Esto es especialmente relevante para aquellos países que dependen más directamente de la oferta iraní, como la mayoría de los mercados asiáticos, incluyendo a China.

Sin embargo, más allá de la reacción puntual de los mercados, los expertos advierten que el mayor riesgo se concentra en los efectos en cadena de una escalada bélica, y su persistencia.

Tiene la llave de Ormuz

Un ejemplo de la relevancia que imprime la tensión bélica en Medio Oriente tiene que ver con el Estrecho de Ormuz, una ruta marítima clave para el intercam-



POR EL ESTRECHO DE ORMUZ pasa cerca del 20% del consumo mundial de petróleo.

Tránsito aéreo afectado por el conflicto

El ataque de Estados Unidos e Israel a Irán alteró los planes de vuelos en todo Medio Oriente. Las naciones de la región cerraron su espacio aéreo y tres de los aeropuertos clave que conectan Europa, África y Occidente con Asia detuvieron sus operaciones.

Tampoco hubo actividad de vuelos sobre Emiratos Árabes Unidos, indicó el sitio web de rastreo FlightRadar24, después que el gobierno allí anunciara un "cierre temporal y parcial" de su espacio aéreo.

Eso llevó al cierre de aeropuertos clave de

conexión en Dubái, Abu Dabi y Doha, y a la cancelación de más de 1.800 vuelos por parte de las principales aerolíneas de Oriente Medio. Las tres aerolíneas más importantes que operan en esos aeropuertos —Emirates, Qatar Airways y Etihad— suelen tener alrededor de 90.000 pasajeros por día transitando por esos centros y aún más viajeros con destino a lugares en Medio Oriente, según la firma de análisis de aviación Cirium.

Las aerolíneas que están cruzando esa región tendrán que desviar los vuelos alrededor del

conflicto, con muchos vuelos dirigidos hacia el sur sobre Arabia Saudita. Eso añadirá horas a esos viajes y consumirá combustible adicional, sumándose a los costos que las aerolíneas tendrán que absorber. Por lo tanto, los precios de los boletos podrían comenzar a aumentar rápidamente si el conflicto se prolonga.

Los vuelos adicionales también ejercerán presión sobre los controladores de tráfico aéreo en Arabia Saudita, que podrían tener que ralentizar el tráfico a fin de asegurarse de manejarlo de manera segura.

tante fracción del petróleo que transita por ahí va hacia países como India, Japón y Corea del Sur.

Para Jorge Valverde, académico de la Facultad de Economía y Negocios de la U. de Chile y ex

Coordinador de la Unidad de Facilitación de Comercio Exterior en el Ministerio de Hacienda, la magnitud de los impactos sobre la economía mundial dependerá de si el conflicto pasa de transitorio a permanente. “Un conflic-

to bélico inmediatamente hace que las compañías limiten los envíos, lo cual impacta el precio de corto plazo. Luego, si se produce un cierre completo del estrecho, la disrupción es mayor, pudiendo llevar el precio a aumentar hasta en un 50% si se mantiene por un periodo prolongado”, explica.

Se estima que un cierre total del estrecho podría reducir la oferta diaria de crudo en unos 20 millones de barriles, lo que podría llevar los precios a valores entre US\$ 120 y US\$ 150, estima Carlos Smith. Al viernes, el barril de Brent se cotizaba en US\$ 72,9 por barril.

Horas después del ataque, Irán anunció el bloqueo de esta vía marítima, aunque no está clara la duración del bloqueo.

Factores de largo plazo

El precio de la energía no es el único impacto en cadena que se puede asociar a un bloqueo iraní al estrecho de Ormuz. Por ahí también pasan “alimentos, fertilizantes, y eso también haría subir los precios en general”, alerta Smith.

En general, incluso un bloqueo parcial de la ruta provocaría impactos inflacionarios en el mundo, al encarecer el costo logístico del transporte marítimo. “A nosotros particularmente, en Chile, por el lado de la afectación que tiene sobre Brasil y otros países, podríamos, de rebote o como efecto de segunda vuelta, tener también problemas de ese tipo”, advierte el economista UDD.

Valverde, de la U. de Chile, resume que “las consecuencias económicas de primera vuelta son el aumento del precio del petróleo, el mayor riesgo sistémico y una mayor inflación mundial, lo cual se traduce en mayor volatilidad de los mercados financieros, tasas de interés menos expansivas y una ralentización de la economía mundial (en caso de que el conflicto se prolongue)”.

“Si con tres o cuatro barcos se bloquea el estrecho, eso va a afectar directamente, va a incidir directamente sobre el precio de los petróleos globales, e incluso se va a resentir la economía china”, agrega el analista internacional, Gilberto Aranda.

El impacto sobre China es otro factor de preocupación, dado su protagonismo en el comercio global. Sin embargo, fuera del gigante asiático, “sus exportaciones representan aproximadamente un 1,5% del consumo mundial de petróleo (...). No es un porcentaje tan alto, pero sí lo suficientemente relevante como para generar un impacto importante si dejara de exportar”, detalla Labbé.