

Por el estrecho de Ormuz, epicentro del conflicto, se transporta el 20% del suministro mundial de crudo. El petróleo representa entre un 15% y 20% de la estructura de costos de una naviera.



Acciones de las empresas del rubro van al alza

DE UN DÉBIL 2026 A UN AÑO POSITIVO: Guerra en Medio Oriente revierte sombrío panorama para navieras

De un momento a otro las proyecciones de la industria naviera cambiaron; el conflicto en Medio Oriente redefinió el panorama y la carta de navegación que había sido trazada por las compañías en la planificación estratégica para este año. Inicialmente, las navieras dedicadas al transporte de contenedores preveían “un 2026 más débil que el año anterior, porque se esperaba una mayor oferta de barcos y menores tarifas”, grafica un alto ejecutivo del rubro. “Pero hoy, el escenario de mercado se prevé mucho mejor. Hay viento a favor”, acota.

De ese pronóstico inicial daba cuenta a comienzos de año el informe “Container Capacity Insight”, elaborado por la consultora británica Drewry, que proyectaba para 2026 “un mercado desafiante marcado por la sobre capacidad y una caída de tarifas spot. La sobre oferta de buques y la demanda moderada presionarán el sector, obligando a las navieras a gestionar agresivamente su capacidad”.

Una mayor oferta de barcos y menores tarifas auspiciaban un año complejo para el sector. Pero hoy, admiten, “el escenario se prevé mucho mejor”. El cierre del Estrecho de Ormuz ha obligado a desviar buques, reduciendo la capacidad naviera mundial y elevando las tarifas de flete. Entre las favorecidas está la chilena Vapores. • JESSICA MARTICORENA

Pero la agudización del conflicto en Medio Oriente —que detonó el 28 de febrero— y la paralización del tránsito marítimo por el Estrecho de Ormuz están jugando a favor de la industria, porque ha obligado a las principales transportistas a desviar sus buques, reduciendo capacidad naviera mun-

dial y elevando las tarifas de flete.

“El cruce por el Canal de Suez, que está al lado del Golfo Pérsico y es una alternativa al Estrecho de Ormuz, hoy es más inseguro por el conflicto, y por consiguiente, las navieras están cruzando por el Cabo Buena Esperanza, que es una ruta más

larga”, explica un directivo de una naviera internacional. Detalla que “tomar el Cabo de Buena Esperanza añade cerca de nueve días extra, equivalente a 3.500 millas náuticas adicionales por viaje”.

Ese panorama mejoró las perspectivas de la industria. “En lo inmediato, se prevé que la ruta más extensa reduzca la disponibilidad de naves y de contenedores a nivel global, una disminución de entre 7% y 14% de la flota en el mundo, generando escasez de barcos y un impacto en la cadena logística”, puntualiza un alto ejecutivo de un banco de inversión.

Coincide la Cámara Marítima y Portuaria de Chile. “Tener recorridos más largos equivale a sacar naves del sistema, y esa menor disponibilidad en contenedores se estima en un 14% de reducción de la flota. Esto podría redundar en los precios de los fletes, por una menor disponibilidad de naves y por el mayor precio del combustible”, apunta Daniel Fernández, presidente del gremio.

El mercado recogió el optimismo y el rendimiento bursátil de las compañías líderes mejoró apenas estalló el conflicto. El lunes 2 de marzo, las acciones de la danesa Maersk subieron 7%, alcanzando su nivel más alto desde marzo de 2023, y acumulando 14,5% desde inicios de año. Mientras que los papeles de la alemana Hapag-Lloyd —donde la chilena Sudamericana de Vapores es dueña del 30% de la propiedad— saltaron un 7,86% el primer día hábil tras la escalada bélica, sumando en el actual ejercicio una rentabilidad de 21%.

En la plaza local, Vapores —propiedad del grupo Luk-sic— también ha sido beneficiada. El primer día hábil tras estallar la guerra, su acción ganó 3,69%, y en lo que va de marzo su papel acumula un retorno de 10,65%, sumando en el año una rentabilidad de 12,12%. Tanto Vapores como Hapag venían de negativos desempeños bursátiles. La acción de Vapores cerró el año pasado con un retroceso de -12,89% y los títulos de Hapag, con -21,27%.

“Es una señal de confianza de los inversores en la rentabilidad de las compañías navieras, en virtud del escalamiento del conflicto, porque se elimina, o al menos aleja, el riesgo de una mayor capacidad de contenedores y un exceso de oferta de buques en el mercado”, precisa un ejecutivo de una

clasificadora de riesgo.

Desde Vantrust Capital complementan. “En el corto plazo, las perspectivas para la industria naviera han mejorado, debido a las disrupciones logísticas generadas por el conflicto (...). Con tarifas ofrecidas por las navieras superiores a los niveles spot actua-



les, lo que sugiere expectativas de tarifas más altas si persisten las disrupciones”, expone Fernando Santibáñez, analista del departamento de Estudios.

Muestra de ese panorama más benévolo es el mercado de los fletes *spot* de contenedores, que ha continuado al alza por segunda semana consecutiva desde el inicio de la guerra. El índice de precios elaborado por la consultora Drewry creció 8% esta semana, hasta los US\$ 2.123 por contenedor de 40 pies, debido principalmente a un fuerte aumento de las tarifas en la ruta Asia-Europa. “Lo más probable es que las tarifas *spot* de transporte marítimo aumenten en las próximas semanas a causa del conflicto, que sigue afectando a las cadenas de suministro”, anticipa.

Las navieras han debido enfrentar el alza del precio del petróleo, por cuanto por el Estrecho de Ormuz se transporta alrededor del 20% del suministro mundial de crudo. Esta semana superó la barrera de los US\$ 100 por barril.

“Hay un aumento de los costos de transporte por el alza del petróleo. Ese ítem representa entre un 15% y 20% de la estructura de costos de una naviera. Y al final esa presión se traspasa en gran parte a los clientes, porque la mayoría de los contratos tiene cláusulas de ajuste del petróleo”, acota un ejecutivo de una firma naviera. Añade que, en general, la indus-

El rendimiento bursátil de las compañías, entre ellas la chilena Vapores, mejoró apenas estalló el conflicto.

Se prevé que el cierre del Estrecho de Ormuz disminuirá la disponibilidad efectiva de naves a nivel global entre un 7% y un 14%, generando escasez en la oferta de barcos y un impacto en toda la cadena logística.

El mercado de los fletes *spot* de contenedores ha continuado al alza por segunda semana consecutiva después del inicio de la guerra. El índice de precios escaló 8% esta semana.

tría tiene entre el 35% y el 60% de sus volúmenes contratados.

Otro ejecutivo de la industria marítima recalca que “algunas empresas ya han comenzado a cobrar tarifas más altas, incluyendo recargos adicionales por combustible, lo que beneficia los ingresos de las compañías navieras. Dependiendo de la distancia y trayecto, el cobro adicional va desde los US\$ 100 a US\$ 200 por TEU transporta-

do” (medida internacional para calcular la capacidad de carga de contenedores).

Todos los ajustes y actualizaciones al escenario y la coyuntura externa fueron expuestos durante las últimas dos semanas en reuniones de directorio que realizaron varias empresas navieras, tanto las que tienen sede a nivel local como las que tienen sus matrices en mercados externos.

¿Cuánto durarán los efectos?

“Hoy nuestra visión, sin considerar una escalada adicional, contempla un conflicto con cierre del Estrecho de Ormuz de entre cuatro y cinco semanas”, estiman en Vantrust Capital. Pero, advierten, “si el conflicto se resolviera antes, la normalización del tráfico marítimo no sería inmediata”.

En el rubro marítimo también prevén que el conflicto tendrá una corta duración; sin embargo, creen que los efectos se prolongarán. “Es muy probable que las consecuencias de la inseguridad e inestabilidad perduren por más tiempo, y se prolonguen incluso por todo el año. Al menos, los riesgos podrían estar presentes por seis meses. Y eso puede ser una noticia que a la industria naviera le ayude, en el sentido de que no crezca la capacidad de flota más de lo que efectivamente se requiere”, asevera un directivo relacionado a la industria. Pese a que, subra-

yan en el sector, el interés principal radica en la estabilidad de la cadena logística.

En el Grupo Empresas Navieras refrendan esa mirada. El conglomerado, ligado a la familia Urenda, opera en el sector marítimo, portuario y logístico. “Cuando se producen estas crisis, se dificulta toda la cadena y se mueve menos carga, por lo tanto, baja el movimiento de transporte”, observan. “Esperamos movilizar menos carga, a lo que se suma el aumento del costo del combustible”, subraya su presidente, José Manuel Urenda.

Alza en las primas

Hasta ahora, en Chile las compañías aseguradoras no han sido notificadas desde sus matrices sobre cambios en las primas o en la cobertura de los seguros que cobran a las navieras a nivel local. Ejecutivos del rubro sostienen que “este es un mercado global, y dependemos de lo que pase con los reaseguros. Sí está claro que producto del conflicto van a empezar a subir las primas. Habrá menos cantidad de reaseguradores dando cobertura y los que den serán más caras”.

Por ello, esperan que ese impacto, más pronto que tarde, se vea reflejado en las importaciones y exportaciones chilenas, principalmente con Asia y Europa, “porque el costo del transporte va a aumentar para todo lo que se comercializa con esos mercados”.