



Por la vía transita cerca de una quinta parte del petróleo mundial:

Crisis en el estrecho de Ormuz reactiva carrera global por rutas alternativas

Oleoductos sauditas y emiratíes, corredores terrestres y proyectos desde Irak hasta Tailandia reaparecieron como opciones parciales, aunque ninguna puede sustituir en el corto plazo la escala de Ormuz.

NICOLÁS GARCÍA DE VAL

La crisis provocada por el continuado cierre del estrecho de Ormuz dejó al descubierto una fragilidad de la economía global: una parte sustancial del petróleo y del gas mundial sigue dependiendo de un corredor marítimo angosto y políticamente volátil. La tensión en la principal válvula de salida del Golfo Pérsico no solo agitó los mercados energéticos, también reactivó una carrera por rutas alternativas para reducir la dependencia de ese paso y de otros cuellos de botella del planeta.

En los peores momentos de la crisis actual, solo cinco petroeros transitaron el estrecho en una jornada, frente al promedio reciente de 60 por día. En ese escenario, volvió a surgir la pregunta de qué hacer si el cierre continúa.

“Mientras más dure la crisis, más probable es que algunas de las soluciones alternativas se mantengan, ya que los transportistas y propietarios de carga buscan reforzar la resiliencia de las cadenas de suministro”, dijo Peter Sand, analista jefe de Xenta, empresa especializada en tarifas de transporte marítimo.

El problema es estructural. Por Ormuz circula cerca de una quinta parte del petróleo y del gas natural licuado consumido en el mundo, así como entre el 20% y el 30% de los fertilizantes globales, una escala que ninguna ruta paralela puede absorber plenamente en el corto plazo. Según la Administración de Información Energética de Esta-



UNA EMBARCACIÓN de la Guardia Revolucionaria de Irán participa en una operación para interceptar buques que intentan cruzar el estrecho de Ormuz.

El otro gran impacto de la ruta

El estrecho de Ormuz no solo es clave para la energía. También es una ruta relevante para el comercio global de fertilizantes, especialmente urea, amoníaco y otros insumos agrícolas producidos en el Golfo. Distintos análisis estiman que entre el 20% y el 30% del comercio internacional de fertilizantes pasa normalmente por esa vía.

Las disrupciones recientes ya comenzaron a reflejarse en precios y abastecimiento. Reuters reportó el mes pasado que China liberó reservas comerciales de fertilizantes para contener eventuales escaseces, mientras importadores agrícolas en Asia, África y América Latina monitorean posibles atrasos. Brasil, altamente dependiente de insumos externos, también figura entre los países atentos al impacto logístico.

dos Unidos (EIA), si bien Arabia Saudita, Emiratos Árabes Unidos e Irán cuentan con ductos que permiten evitar parcialmente el estrecho, su capacidad combinada está lejos de sustituir por completo el tránsito marítimo habitual. Qatar, en tanto, depende exclusivamente del paso por Ormuz para el tránsito de su gas licuado.

Oleoductos de emergencia

La alternativa más relevante hoy es saudita. El East-West Pi-

peline, conocido también como Petroline, conecta los campos petroleros del este del reino con el puerto de Yanbu, en el Mar Rojo. Esa infraestructura permite trasladar crudo sin pasar por el Golfo y se convirtió en una vía clave durante las recientes disrupciones. Su capacidad fue restaurada a unos 7 millones de barriles diarios tras ataques sufridos este mes, consolidándose como el principal baipás operativo de la región.

La segunda gran alternativa está en Emiratos Árabes Unidos. El oleoducto Habshan-Fujairah

conecta Abu Dabi con el puerto de Fujairah, ubicado en el golfo de Omán, fuera del estrecho de Ormuz. Eso permite exportar parte del crudo emiratí sin necesidad de cruzar la zona más sensible del Golfo. Diversos análisis sitúan su capacidad en torno a 1,5 a 1,8 millones de barriles diarios, lo que ha amortiguado parcialmente el impacto regional. Países como Kuwait, Baréin y Qatar, carecen de rutas alternativas y dependen de los corredores que atraviesan Arabia Saudita o, en el caso de Kuwait, eventualmente Irak.

Para James Holmes, profesor del U.S. Naval War College, la infraestructura terrestre no necesita reemplazar completamente al tránsito marítimo para alterar el equilibrio estratégico. “Si los aliados del Golfo construyen oleoductos u otras redes terrestres para exportar hidrocarburos evitando Ormuz, eso reduciría de forma evidente el riesgo geopolítico”, dijo.

Más al norte, Irak reaparece cada vez que el estrecho entra en crisis. La reapertura parcial del ducto Kirkuk-Ceyhan, hacia Turquía, volvió a ser observada

como una salida adicional al Mediterráneo.

Grandes proyectos logísticos

Fuera del ámbito petrolero, la tensión en Ormuz también está impulsando proyectos logísticos más amplios. Uno de los más comentados es un corredor terrestre entre el mar de Andamán y el golfo de Tailandia mediante dos puertos conectados por tren y autopista. Su objetivo principal no es reemplazar Ormuz, sino evitar el estrecho de Malaca, otro de los *chokepoints* —corredores marítimos y canales clave para el tránsito de bienes y recursos energéticos del mundo— cruciales para el comercio asiático.

En paralelo, otras iniciativas como el India-Middle East-Europe Corridor (IMEC), promovido por India, Estados Unidos y socios regionales, buscan conectar Asia, el Golfo y Europa mediante puertos y ferrocarriles. Es un plan de mediano plazo, pero el deterioro de la seguridad marítima en Medio Oriente ha generado un renovado interés en él.

También está la Ruta del De-

sarrollo de Irak, una iniciativa de unos US\$ 17.000 millones destinada a conectar el puerto de Gran Faw, en el sur del país, con la frontera turca mediante una red de carreteras y ferrocarriles. El corredor busca ofrecer una alternativa terrestre a rutas más expuestas como Suez o los pasos del Golfo Pérsico.

Sin embargo, expertos advierten que muchas de esas respuestas suelen perder impulso cuando cede la emergencia. “Hemos visto mucho debate sobre nuevos oleoductos y puentes terrestres, pero creo que esos planes perderán tracción cuando termine el conflicto”, dijo Jasper Verschuur, investigador de la Technische Universiteit Delft especializado en cadenas de suministro.

Oleoductos y corredores terrestres reducen exposición, diversifican riesgos y entregan margen de maniobra a ciertos productores. Sin embargo, Verschuur advirtió que los ductos solo resuelven parte del problema, particularmente en el caso de Ormuz, por donde también circulan numerosos productos distintos del petróleo.

La consultora Rystad Energy estima que, una vez regularizado el tráfico, llevaría de tres a cinco meses recuperar la normalidad plena en el flujo del petróleo.

La crisis también podría traducirse en una mayor presencia militar en rutas sensibles. Holmes sostuvo que, ante intentos de imponer peajes o restricciones en estrechos internacionales, las grandes potencias probablemente buscarán “resguardar sus intereses mediante las armas”. “Da la impresión de que el derecho del mar está dejando de existir ante nuestros ojos”, afirmó.

Aunque el Baltic Exchange resolvió dar marcha atrás con su plan inicial y mantener por ahora sin cambios sus índices de carga para el Golfo tras consultar al mercado, navieras, comerciantes y productores siguen ajustando operaciones día a día. Según la Compañía Nacional de Petróleo de Abu Dabi, más de 230 petroeros permanecían recientemente varados o a la espera de instrucciones en torno al Golfo, mientras los costos de seguros y los tiempos de tránsito continúan bajo presión por la inestabilidad en Ormuz.