

Ormuz, Latinoamérica y Chile: *por qué la guerra exige repensar las cadenas de suministro*

POR JORGE HERNÁNDEZ H.
DIRECTOR MASTER EN SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
ESCUELA DE NEGOCIOS UAI

La disrupción originada en Ormuz golpea con fuerza a Chile, Latinoamérica y el mundo, pero también abre la posibilidad para que nuestro país abandone la reacción tardía y avance hacia una gestión estratégica de sus cadenas de suministro.

Recientemente se marcó un punto de inflexión en el mundo. Los ataques de EE.UU. e Israel a Irán, seguidos por la inmediata respuesta de Teherán —misiles, drones y un cierre de facto del Estrecho de Ormuz, corredor por donde fluye 20% del petróleo mundial— encendieron un shock sistémico que se expandió por la economía global en cuestión de minutos.

El mercado reaccionó con la violencia propia de los grandes eventos geopolíticos: el Brent saltó entre 8% y 13%, mientras el gas TTF europeo repuntó 40-50%, anticipando un ciclo de mayor presión de costos en energía y transporte.

El frente logístico siguió el mismo patrón. Las principales navieras —Maersk, MSC, CMA CGM, Hapag Lloyd— suspendieron su tránsito por Ormuz y Suez, desviando sus rutas hacia el Cabo de Buena Esperanza, lo que sumó 10-14 días adicionales a los tiempos de tránsito Asia Occidente y disparó costos. Más de 150 a 200 buques terminaron fondeados en zonas seguras, incrementando la congestión y reduciendo la fiabilidad de las cadenas de suministro en todo el mundo.

En el caso de Latinoamérica y Chile se observa una vulnerabilidad expuesta, pero también un ángulo estratégico. Esto debido a que la región es mayoritariamente dependiente de combustibles, fertilizantes y petroquímicos importados. El shock energético corre el riesgo de transformarse rápi-



damente en inflación importada y presión sobre alimentos y transporte.

En Chile, donde China representa el 24% de las importaciones y la matriz productiva depende críticamente del flujo transpacífico, el golpe es directo: alzas en fletes, tiempos de entrega más largos, tensiones cambiarias y mayor riesgo operacional para sectores como el retail, la manufactura y la minería.

Para las empresas referentes en Chile como Falabella y Cencosud, las que consideran una alta exposición con Asia, ya lidian con recargos y retrasos, mientras que ENAP ajusta precios mayoristas en un contexto donde el MEPCO atenúa la volatilidad, pero no la elimina.

Sectores exportadores como CMPC —dependiente del transporte marítimo de larga distancia—, o Agrosuper, expuesto al costo de granos y fertilizantes, enfrentan riesgos operativos que pueden erosionar márgenes si no existe preparación adecuada.

Incluso las pymes, menos protegidas, perciben estos shocks vía las fluctuaciones descontroladas de precios de combustibles, logística y el dólar.

La disrupción originada en Ormuz golpea con fuerza a Chile, Latinoamérica y el mundo, pero también abre la posibilidad para que nuestro país abandone la reacción tardía y avance hacia una gestión estratégica de sus cadenas de

suministro.

Esta crisis puede impulsar un salto cualitativo: diversificar dependencias, rediseñar redes logísticas con nuevos hubs en el Pacífico Sur, fortalecer almacenamiento y resiliencia energética, profesionalizar coberturas financieras y adoptar una visión integrada donde la cadena se convierta en motor de estabilidad y valor. Anticipar escenarios y gobernar el riesgo dará a Chile verdadera ventaja competitiva en un mundo más incierto.

Frente a crisis como la de Ormuz, la diferencia entre fragilidad y resiliencia —para Chile, para sus empresas y para su competitividad futura— **no es geopolítica: es una decisión de gestión.**