Transporte

Más estrechos del comercio mundial

Matías Contardi – Guido D'Angelo – Emilce Terré

Sin atravesar hoy una crisis abierta, el Cabo de Buena Esperanza, los canales de Panamá y de la Mancha y los estrechos de Taiwán, Malaca, Lombok y Gibraltar son nudos estructurales que sostienen el comercio marítimo mundial.

A diferencia de los estrechos que abordamos en el Informativo Semanal anterior, los estrechos que siguen no atraviesan hoy conflictos abiertos, o de la intensidad de Ormuz, Bab el-Mandeb o Kerch. Sin embargo, eso no les resta protagonismo: son nudos estructurales del comercio marítimo, sin los cuales buena parte de las rutas mundiales debería resignarse a alternativas bastante más costosas y lentas, o a la propia imposibilidad del comercio.



Más aún, nos sorprenderá observar que los estrechos que más ocupan los titulares por el hecho de atravesar una crisis abierta no son necesariamente los de mayor tránsito. En este sentido, es esencial destacar los pasos con más tráfico del mundo, los que operan hoy en día sin los sobresaltos de un conflicto bélico. Destacamos a continuación siete cruces esenciales para el comercio mundial a partir de los datos de la base Portwatch del FMI. Esta releva periódicamente la logística de puertos y estrechos a nivel global.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

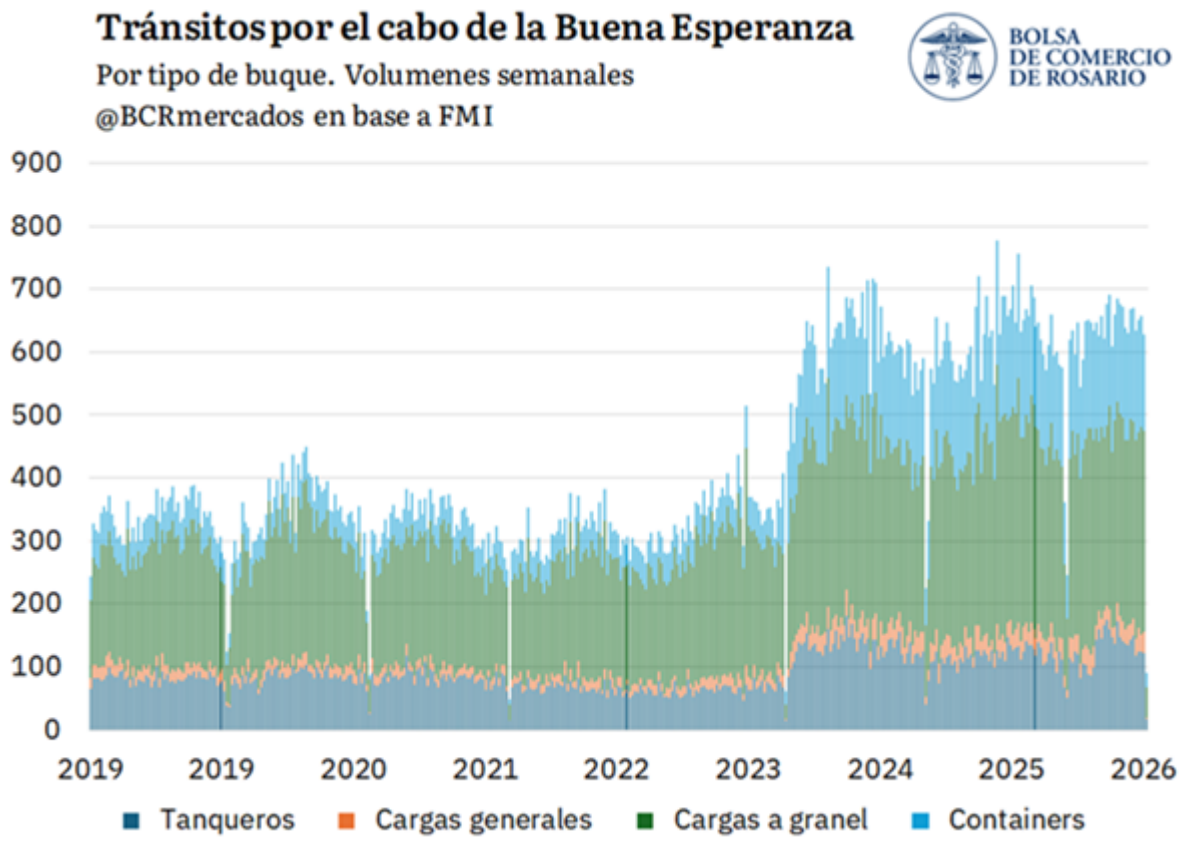
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

Cabo de la Buena Esperanza

El actual conflicto en Medio Oriente ha generado complicaciones en el transporte marítimo, obligando al sector a buscar desvíos seguros frente a puntos críticos como el Estrecho de Ormuz, el de Bab el-Mandeb y el Canal de Suez. En este contexto, el Cabo de Buena Esperanza vuelve a cobrar protagonismo. **Ubicado en el extremo sur de Sudáfrica, este paso es vital para el comercio internacional, especialmente para el traslado de petróleo y gas natural licuado.**

A diferencia de otras vías abordadas en este Informativo Semanal, como el Canal de Suez, el Estrecho de Ormuz o el Estrecho de Malaca, navegar por el Cabo de la Buena Esperanza implica tomar una ruta a océano abierto alrededor de la parte más austral de África. Por lo tanto, la ruta es prácticamente imposible de bloquear en el sentido que actualmente vemos en el escenario internacional. Sin embargo, como bien destacó Cancillería en un informe reciente, tomar este estrecho implica para muchas rutas un mayor costo y una mayor demora en los plazos de navegación, agregando entre 10 y 15 días a plazos tradicionales, como, por ejemplo, el transporte desde Europa hacia Medio Oriente.



Con sus intermitencias, las crisis en Medio Oriente han generado desde 2023 un incremento estructural en el tránsito semanal de buques por el Cabo de la Buena Esperanza. De acuerdo con la EIA (U.S. Energy Information Administration),

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

PROPIETARIO: **Bolsa de Comercio de Rosario**
DIRECTOR: **Dr. Julio A. Calzada**
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

en 2022 se transportaban por este paso un promedio de 6,2 millones de barriles de petróleo por día, número que ascendió a 9,1 millones de barriles en el primer semestre de 2025. **Considerando todos los buques que han salido del Up River el año pasado, estimamos que el 61% de ellos ha atravesado el Cabo de la Buena Esperanza con productos argentinos para llegar a su destino.**

Canal de Panamá

Inaugurado en 1914 y ampliado en 2016, el canal de Panamá es de las obras de ingeniería más trascendentales del siglo XX. Este canal une el océano Atlántico con el Pacífico, reduciendo de manera sustancial los tiempos de navegación entre ambos. **El Canal de Panamá conecta 180 rutas marítimas y 1920 puertos del mundo ubicados en 170 países**, de acuerdo con datos de la Autoridad del Canal de Panamá. Más de 11.000 buques cruzaron el Canal de Panamá el año pasado, cerca del 3% del comercio marítimo global.

Este canal es un epicentro de tránsito de especial importancia para el hemisferio norte. Más del 65% de su flujo marítimo proviene de la costa este de los Estados Unidos, con especial protagonismo de la logística desde la potencia norteamericana hacia el continente asiático. Sin embargo, también es relevante para las exportaciones de esa misma región hacia el litoral pacífico de América. Europa también es un gran usuario del canal para sus exportaciones hacia la costa oeste del continente americano. Medidos en flujos por país, sus principales usuarios son Estados Unidos, China, Japón, Corea del Sur, Chile, México y Perú. Luego de la marcada sequía que afectó al canal en 2023 y 2024, que recortó notablemente los tránsitos de buques, hoy el Canal opera más cerca de sus promedios históricos.

Con todo, el canal no está exento de rispideces. En enero de 2026 la Corte Suprema de Panamá declaró inconstitucional la concesión que la empresa china CK Hutchison tenía desde 1997 sobre los puertos de Balboa y Cristóbal, en ambos extremos de la vía. Esto se dio en el marco de la presión de Washington para reducir la influencia china sobre la infraestructura. La compañía cesó sus operaciones en febrero, y su lugar fue ocupado de forma transitoria por subsidiarias de Maersk y MSC. El gobierno estadounidense celebró la decisión, mientras que el gobierno chino la rechazó.

Cómo se destacó recientemente desde la BCR, la Argentina no es un gran usuario del Canal en su logística exportadora. Por los destinos preponderantes de sus exportaciones y su ubicación, con amplio frente sobre el Atlántico, nuestro país puede exportar directamente a Estados Unidos, Europa y África sin hacer uso del Canal. (Hay algunas excepciones de productos que van a la costa oeste de EE. UU. tomando la vía de Panamá.) No conforme con ello, la ruta más habitual hacia el continente asiático se realiza atravesando el Cabo de la Buena Esperanza, al sur de Sudáfrica. Sin embargo, el crecimiento exportador esperado en energía y minería, además de la inmensa relevancia del agro, pueden abrir oportunidades para mejorar el comercio y la cooperación entre naciones.

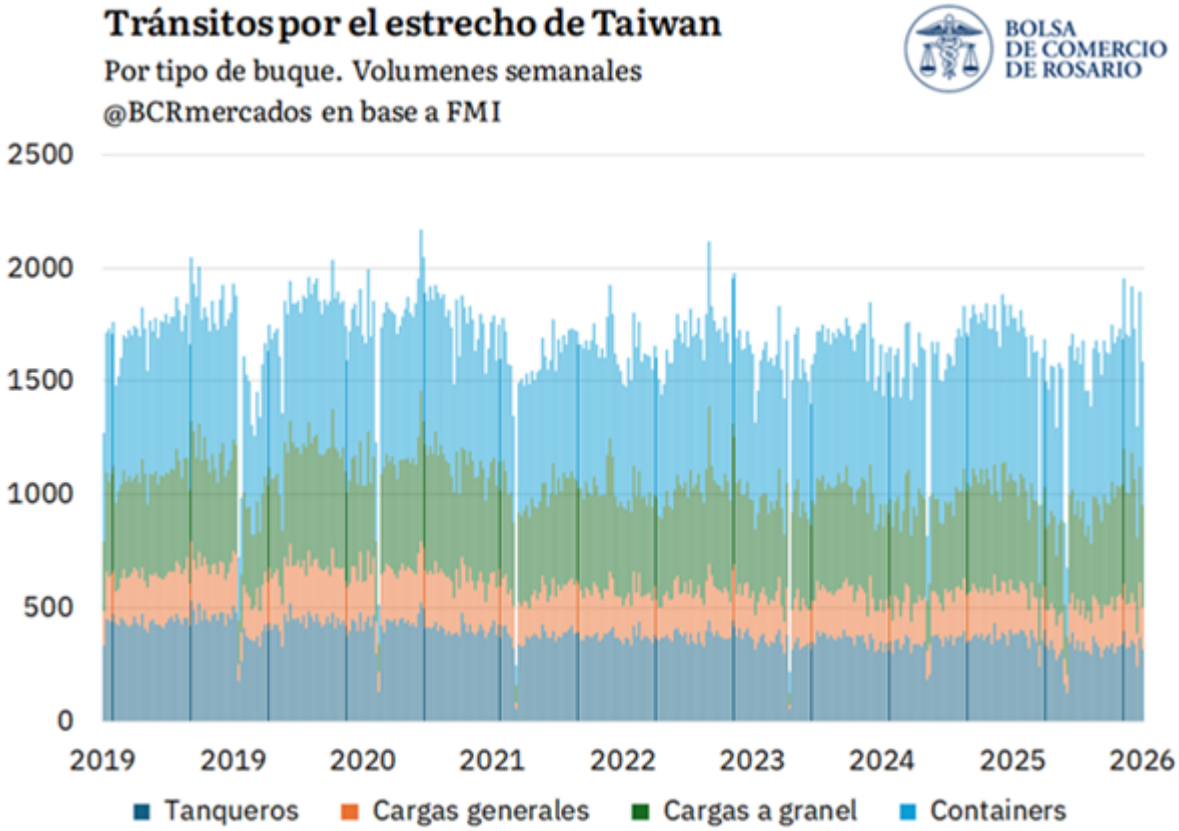
Estrecho de Taiwán

El Estrecho de Taiwán, de apenas 130 kilómetros de ancho en su punto más angosto, separa la isla del territorio continental chino y conecta el mar de la China Oriental con el mar de la China Meridional. **Es una de las arterias más transitadas del comercio marítimo asiático: por sus aguas circula una porción sustancial del tráfico mundial de**

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

contenedores entre los puertos de China, Japón y Corea del Sur y el resto del mundo, además de buena parte de los embarques de gas natural licuado con destino al noreste asiático. A esto se suma su peso como epicentro de la industria de semiconductores, ya que la isla concentra la mayor parte de la producción mundial de chips avanzados, insumo crítico para la tecnología, la inteligencia artificial y buena parte de la manufactura global.



Esa doble relevancia de paso naviero y de polo productivo convive con una tensión militar persistente. Un escenario de disrupción no solo afectaría la navegación regional: golpearía de lleno tanto las cadenas de suministro de chips como los flujos comerciales que hoy atraviesan el estrecho sin mayores sobresaltos.

Estrecho de Malaca

El estrecho de Malaca es, junto con Ormuz, el otro gran nudo del comercio marítimo mundial, aunque su relevancia rara vez ocupa los titulares. Conecta el océano Índico con el Pacífico y es la ruta obligada para el acceso hacia y entre economías como India, China, Japón y Corea del Sur. Según datos del FMI, es el punto estratégico de mayor peso del mundo: concentra el **13,7% del peso agregado global**, por delante de Taiwán y el Cabo de Buena Esperanza. En lo que va

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: **Bolsa de Comercio de Rosario**
DIRECTOR: **Dr. Julio A. Calzada**
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

de 2026 lo ha cruzado, en promedio, 226 buques por día (equivalente a más de 82.000 al año), frente a un promedio de 183 buques diarios en el período 2019-2023 (+23%).

Más de un quinto del comercio marítimo mundial pasa por este estrecho, que, a la altura del Canal de Phillips, cerca de Singapur, tiene un ancho de tan solo unos 2,8 kilómetros. Más de un cuarto del comercio mundial del petróleo atraviesa Malaca, una proporción aún más grande que la del Estrecho de Ormuz. A diferencia de Suez o Panamá, canales con su autoridad portuaria bajo la órbita de un solo estado, Malaca cae bajo la jurisdicción de Indonesia, Malasia y Singapur. Se encuentra regido por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ratificada por estos tres países, recortando a estos países el cobro de derechos de paso o la restricción de acceso.

Su flota está liderada por los tanqueros, que explican el 36% de los tránsitos y el 40% del peso, seguidos por los graneleros (26% y 40%, respectivamente) y los portacontenedores (26% y 21%, respectivamente). Debido a este volumen, Malaca concentra una porción notable del comercio marítimo mundial: **el 18,5% del peso de tanqueros global, el 16% del de contenedores y el 9% de la carga a granel, de la cual depende en gran medida el abastecimiento energético asiático.**

Su punto débil es la profundidad: apenas 25 metros en sus tramos más someros, insuficientes para los petroleros de mayor tamaño, conocidos como VLCC o aquellos que exceden el límite Malaccamax. Esta limitación geográfica, más que cualquier tensión geopolítica puntual, es la que empuja parte del tráfico hacia rutas alternativas como Lombok o Luzón.

Estrecho de Lombok

El estrecho de Lombok, en Indonesia, es la alternativa más utilizada por los buques que exceden las dimensiones de Malaca. Con una profundidad mínima de 250 metros —diez veces la de Malaca en sus tramos menos profundos—, permite el paso de los grandes petroleros que superan el límite Malaccamax. La contracara es previsible: desviarse por Lombok implica más millas, más tiempo y más costo logístico.

Según datos del FMI, **la flota que lo transita está dominada por graneleros** (74% de los tránsitos, 94% del peso), muy por encima de los tanqueros (20% y 5,8%, respectivamente); portacontenedores y carga general son prácticamente inexistentes. El tanquero promedio que cruza Lombok pesa apenas 20.200 toneladas, mientras que el granelero promedio ronda las 87.400 toneladas, tomandoel período 2019-2023, y en este último caso ya supera las 103.400 t en lo que va de 2026 (+18%), reflejo de embarcaciones cada vez más grandes.

A diferencia de los estrechos del informe anterior, Lombok no atraviesa una crisis coyuntural, sino un crecimiento estructural sostenido. En el período 2019-2023 transitaban, en promedio, 35 buques diarios, equivalentes al 1,8% de los tránsitos y el 4,2% del peso agregado de los 28 puntos estratégicos relevados por el FMI. En lo que va de 2026 el tránsito diario subió a 38 buques (+7%) y el volumen transportado saltó a 4,9% del total global (+25% en toneladas). Dentro del comercio granelero mundial, la participación de Lombok pasó del 7,8% al 8,3% del peso; en tanqueros, aunque todavía marginal, casi se duplicó del 0,8% al 1,1%.

Canal de la Mancha (Estrecho de Dover)

El Canal de la Mancha conecta el Reino Unido de Gran Bretaña con Europa continental y sirve de bisagra entre el Atlántico y el Mar del Norte, lo que lo convierte en una arteria indispensable para el comercio intraeuropeo. **Por cantidad**

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: **Bolsa de Comercio de Rosario**
DIRECTOR: **Dr. Julio A. Calzada**
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

de buques, es uno de los pasos marítimos más transitados del planeta: según datos del FMI, en lo que va de 2026 promedia 168 buques por día, el cuarto tránsito más alto de los 28 relevados, solo detrás de Taiwán, Malaca y Corea.

Los tanqueros explican el 35% de los tránsitos, pero el 40% del peso transportado de todo tipo de buque, y concentran el 9,1% del peso tanquero mundial. Los contenedores (21% de los tránsitos, 29% del peso) y los graneleros (14% y 27%, respectivamente) completan un mix de carga inusualmente diversificado para un estrecho de esta escala. La carga general, en cambio, explica una cuarta parte de los tránsitos, pero apenas el 3,5% del peso: son buques chicos de cabotaje de corta distancia, reflejo del intenso tráfico regional europeo. **En conjunto, representa el 9% del tránsito global y el 6% del peso agregado.**

Estrecho de Gibraltar

El estrecho de Gibraltar es la puerta obligada entre el Mediterráneo y el Atlántico, en el punto donde España y Marruecos se aproximan a apenas 14 km. Según datos del FMI, en el período 2019-2023 transitaban por Gibraltar en promedio 130 buques diarios, equivalentes al 6,5% de los tránsitos y el 6,1% del tonelaje agregado global. **Es, por volumen de tráfico, uno de los pasos marítimos más relevantes del mundo, flujo que lo convirtió en la principal plaza de reabastecimiento de combustible (bunkering) del Mediterráneo.**

La flota que lo transita muestra una composición notablemente equilibrada, sin un tipo de buque dominante: los tanqueros explican el 32% de los tránsitos y el 33% del peso; los contenedores el 24% y el 29%, respectivamente; y los graneleros el 22% y un considerable 36%, respectivamente. La carga general completa un 17% de los tránsitos, pero solo el 2% del volumen transportado. **Por Gibraltar pasa el 10% del peso mundial transportado en portacontenedores y el 7% de la carga tanquera global.**

A diferencia de otros estrechos de esta serie, Gibraltar no atraviesa una crisis propia, pero los datos muestran un quiebre claro que vale la pena señalar: el tránsito diario alcanzó un pico de 146 buques en 2023, y desde enero de 2024 (coincidiendo con la intensificación de los ataques hutíes en el Mar Rojo y el desvío creciente de buques hacia el Cabo de Buena Esperanza) cayó a un nivel de entre 132 y 134 buques diarios, una contracción del 8% en cantidad de tránsitos y del 14% en peso transportado respecto del pico de 2023. El golpe no fue parejo entre tipos de carga: los graneleros sufrieron la caída más pronunciada (-25% en peso), mientras que tanqueros (-11%) y sobre todo los portacontenedores (-3%) resultaron comparativamente más resilientes.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824