



Las opiniones y los contenidos de los trabajos publicados son responsabilidad de los autores, por tanto, no necesariamente coinciden con los de la Red Internacional de Investigadores en Competitividad.



Esta obra por la Red Internacional de Investigadores en Competitividad se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 3.0 Unported. Basada en una obra en riico.net.

Crisis en las rutas marítimas, su impacto en el comercio internacional y estrategias económicas para México

Ignacio Santillán-Luna¹

*Guillermo Martínez-Espinosa**

*J. Jesús Ceja-Pizano**

Resumen

Esta investigación tuvo como propósito analizar las causas de la crisis en las rutas marítimas y su impacto en el comercio internacional. Por lo tanto, el método empleado fue cualitativo, con alcance descriptivo, cuyos resultados más relevantes se suscitaron en el estrecho de Bal el Mandeb, en el canal de Suez y en el Bósforo debido a los conflictos bélicos con implicaciones en el aumento de los fletes y reducción de mercancías estratégicas con implicaciones inflacionarias. Y en función de ello se propusieron estrategias económicas para reducir su impacto, las cuales puede implementar el gobierno mexicano como: Incentivos Fiscales y Regulatorios, Mejora de la Infraestructura, Seguridad y Estabilidad, Fomentar la Colaboración Público-Privada. Así como empresas en la Diversificación de Proveedores y Rutas, Optimización de la Cadena de Suministro, Ajuste de Estrategias de Precios, Fortalecimiento de la Gestión de Inventarios, Aumento de la Flexibilidad Financiera, Exploración de Nuevos Mercados y Oportunidades.

Palabras clave: Rutas marítimas, Comercio Internacional, Estrategias económicas

Abstract

This research aimed to analyze the causes of the crisis in maritime routes and its impact on international trade. Therefore, the method used was qualitative, with a descriptive scope, whose most relevant results arose in the Strait of Bal el Mandeb, in the Suez Canal and in the Bosphorus due to the war conflicts with implications in the increase of freight and reduction of strategic goods with inflationary implications. And based on this, economic strategies were proposed to reduce its impact, which can be implemented by the Mexican government such as: Fiscal and Regulatory Incentives, Improvement of Infrastructure, Security and Stability, Promoting Public-Private Collaboration. As well as companies in the Diversification of Suppliers and Routes, Optimization of the Supply Chain, Adjustment of Pricing Strategies, Strengthening of Inventory Management, Increase of Financial Flexibility, Exploration of New Markets and Opportunities.

Keywords: Maritime routes, International trade, Economic strategies

¹Instituto Politécnico Nacional Escuela Superior de Comercio y Administración Unidad Santo Tomás Sección de Estudios de Postgrado e Investigación

Introducción

Esta investigación tuvo como propósito analizar las causas de la crisis en las rutas marítimas y su impacto en el comercio internacional.

El método empleado en el diagnóstico para recopilar información fueron técnicas de investigación documental. Para lo cual se identificaron dos variables cualitativas: crisis en las rutas marítimas e impacto en el comercio internacional, las cuales fueron sometidas a observación y análisis, con el propósito establecer estrategias económicas para mitigar los efectos en México.

Lo expuesto a lo largo de esta investigación se pueden identificar diferentes rutas marítimas en riesgo como:

- El estrecho de Bab el Mandeb, que separa Yemen (en Asia) de Yibuti y Eritrea (en África), es la clave para el control de casi toda la navegación entre el océano Índico y el mar Mediterráneo a través del canal de Suez. Y derivado de los recientes ataques con drones a la navegación comercial en esta zona por parte de las fuerzas hutíes han provocado que grandes navieras, entre ellas la petrolera British Petroleum (BP) y las navieras MSC, CMA CGM, Maersk y Hapag-Lloyd, a utilizar otras rutas comerciales mucho más largas para proteger a sus tripulaciones, barcos y mercancías, causando interrupciones en el transporte marítimo internacional.
- El Estrecho de Estambul (Bósforo), como otro punto crítico debido a la guerra entre Rusia y Ucrania ha tenido un impacto considerable en el comercio de varias mercancías que pasan por esta zona), lo que ha perjudicado a diferentes mercancías de exportación como: Granos y Cereales, Petróleo y Productos Petroleros, Productos Agropecuarios.
- El Canal de Panamá, por donde transitan productos valorados en 270.000 millones de dólares cada año, está inmerso en una crisis hídrica histórica por la que ha tenido que limitar el número de buques que cruzan cada día. Según publican diferentes medios panameños, la Autoridad del Canal ha avanzado que las pérdidas de ingresos en 2024 por la crisis estarán entre 500 y 700 millones de dólares (Cota, 2024).

Adicionalmente se propusieron estrategias económicas para reducir su impacto, las cuales puede implementar el gobierno mexicano como: Incentivos Fiscales y Regulatorios, Mejora de la Infraestructura, Seguridad y Estabilidad, Fomentar la Colaboración Público-Privada. Así como empresas en la Diversificación de Proveedores y Rutas, Optimización de la Cadena de Suministro, Ajuste de Estrategias de Precios, Fortalecimiento de la Gestión de Inventarios, Aumento de la Flexibilidad Financiera, Exploración de Nuevos Mercados y Oportunidades.

Desarrollo

Rutas marítimas

Una ruta marítima es un itinerario designado para la navegación de embarcaciones comerciales a través de los océanos y mares del mundo, facilitando el transporte de mercancías entre diferentes puertos y regiones. Estas rutas son fundamentales para el comercio internacional, permitiendo el movimiento eficiente de bienes a grandes distancias (Stopford, 2009).

Las rutas marítimas se pueden clasificar de diversas maneras, dependiendo de varios criterios, como la distancia, la frecuencia de uso, y la función específica que cumplen, de las cuales se describen algunas de las clasificaciones más comunes:

1. Por la distancia

Rutas de corto alcance: Estas rutas conectan puertos dentro de una misma región geográfica o en distancias relativamente cortas. Son comunes en áreas como el Mar Mediterráneo, el Mar del Norte y el Mar Báltico (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2017).

Rutas de largo alcance: Conectan puertos en diferentes continentes y atraviesan vastas extensiones oceánicas. Ejemplos incluyen las rutas transpacíficas y transatlánticas, que son esenciales para el comercio intercontinental (UNCTAD, 2020).

2. Por la frecuencia de uso

Rutas principales: Son las rutas más transitadas, utilizadas regularmente debido a su importancia estratégica y comercial. Incluyen rutas como la del Estrecho de Malaca y el Canal de Suez (Rodrigue et al., 2017).

Rutas secundarias: Son menos transitadas y suelen ser utilizadas como alternativas o para destinos menos frecuentados. Pueden ser importantes durante situaciones de congestión o conflictos en las rutas principales (Stopford, 2009).

3. Por la función específica

Rutas comerciales: Estas rutas son utilizadas principalmente para el transporte de mercancías comerciales, como contenedores, graneles sólidos y líquidos. Ejemplos incluyen las rutas transpacíficas y las rutas desde el Golfo Pérsico (Cullinane & Talley, 2020).

Rutas especializadas: Incluyen rutas diseñadas para el transporte de mercancías específicas, como productos perecederos, petróleo y gas natural licuado. Estas rutas a menudo requieren infraestructuras y buques especializados (Rodrigue et al., 2017).

Comercio Internacional

El comercio internacional se refiere al intercambio de bienes, servicios y capital entre países o regiones económicas diferentes. Este tipo de comercio permite a las naciones especializarse en la

producción de aquellos bienes y servicios que pueden producir de manera más eficiente, fomentando la competencia y la innovación a nivel global. Además, el comercio internacional facilita el acceso a una mayor variedad de productos para los consumidores y puede impulsar el crecimiento económico de los países involucrados (Krugman, Obstfeld, & Melitz, 2018).

El comercio internacional se puede clasificar de varias maneras, según diferentes criterios como la naturaleza de los bienes y servicios intercambiados, los participantes en las transacciones, y la dirección del comercio como se describe a continuación:

1. Por la naturaleza de los bienes y servicios

- Comercio de bienes: Involucra el intercambio de productos físicos entre países, como maquinaria, alimentos, ropa y productos químicos. Este tipo de comercio es fundamental para las economías manufactureras y exportadoras (Hill & Hult, 2019).
- Comercio de servicios: Incluye la transferencia de servicios como turismo, consultoría, educación y servicios financieros. El comercio de servicios ha crecido significativamente en las últimas décadas, impulsado por la globalización y las tecnologías de la información (Daniels, Radebaugh, & Sullivan, 2018).

2. Por los participantes en las transacciones

- Comercio entre empresas: También conocido como comercio B2B (business-to-business), involucra transacciones entre empresas de diferentes países. Este tipo de comercio es común en sectores como la manufactura y la tecnología (Cavusgil, Knight, & Riesenberger, 2020).
- Comercio entre empresas y consumidores: Conocido como comercio B2C (business-to-consumer), incluye ventas directas de empresas a consumidores en otros países. El comercio electrónico ha facilitado este tipo de transacciones, permitiendo a las empresas llegar a mercados globales (Hill & Hult, 2019).

3. Por la dirección del comercio

- Exportaciones: Se refiere a los bienes y servicios que un país vende a otros países. Las exportaciones son una fuente crucial de ingresos para muchos países y pueden impulsar el crecimiento económico y la creación de empleo (Krugman et al., 2018).
- Importaciones: Se refiere a los bienes y servicios que un país compra de otros países. Las importaciones permiten a los consumidores y empresas acceder a productos que no están disponibles localmente o que son más costosos de producir internamente (Daniels et al., 2018).

Estrategias económicas

Una estrategia económica es un conjunto de políticas y acciones planificadas que un gobierno, organización o empresa implementa para alcanzar objetivos específicos relacionados con el crecimiento económico, la estabilidad financiera y el desarrollo sostenible. Estas estrategias buscan optimizar el uso de recursos, fomentar la inversión, mejorar la competitividad y asegurar el bienestar económico a largo plazo (Mankiw, 2020).

Las estrategias económicas se pueden clasificar según varios criterios, como el ámbito de aplicación, el enfoque temporal, y el objetivo principal. A continuación, se presentan algunas de las clasificaciones más comunes:

1. Por el ámbito de aplicación

- Estrategias nacionales: Se centran en el desarrollo y crecimiento económico de un país en particular. Estas estrategias incluyen políticas fiscales, monetarias, y comerciales diseñadas para mejorar la economía nacional (Blanchard, 2017).
- Estrategias regionales: Enfocadas en el desarrollo económico de una región específica dentro de un país. Estas estrategias pueden incluir inversiones en infraestructura, incentivos fiscales, y programas de desarrollo regional para reducir las disparidades económicas entre regiones (Todaro & Smith, 2020).
- Estrategias globales: Se centran en la integración de la economía de un país en la economía global. Incluyen políticas comerciales, acuerdos internacionales y estrategias de atracción de inversión extranjera directa (Krugman, Obstfeld, & Melitz, 2018).

2. Por el enfoque temporal

- Estrategias a corto plazo: Diseñadas para abordar problemas económicos inmediatos y proporcionar soluciones rápidas. Estas estrategias pueden incluir estímulos fiscales, ajustes en las tasas de interés, y políticas de control de precios para estabilizar la economía (Mankiw, 2020).
- Estrategias a largo plazo: Enfocadas en el crecimiento y desarrollo económico sostenible a lo largo del tiempo. Incluyen inversiones en educación, infraestructura, investigación y desarrollo, y reformas estructurales (Blanchard, 2017).

3. Por el objetivo principal

- Estrategias de crecimiento: Se centran en aumentar la producción económica y el ingreso nacional. Estas estrategias pueden incluir políticas de liberalización comercial, incentivos a la inversión, y reformas fiscales (Todaro & Smith, 2020).
- Estrategias de estabilidad: Enfocadas en mantener la estabilidad económica y financiera, controlando la inflación, el desempleo y los desequilibrios fiscales. Estas estrategias incluyen

políticas monetarias y fiscales prudentes, y mecanismos de supervisión financiera (Krugman et al., 2018).

- Estrategias de equidad: Diseñadas para reducir las desigualdades económicas y mejorar la distribución del ingreso. Estas estrategias pueden incluir políticas de bienestar social, impuestos progresivos, y programas de empleo (Mankiw, 2020).

4. Por el sector económico

- Estrategias industriales: Enfocadas en el desarrollo y modernización de sectores industriales específicos. Incluyen incentivos a la innovación, subsidios a la producción, y políticas de competencia (Blanchard, 2017).
- Estrategias agrícolas: Diseñadas para mejorar la productividad y sostenibilidad del sector agrícola. Pueden incluir reformas agrarias, apoyo a la investigación agrícola, y políticas de seguridad alimentaria (Todaro & Smith, 2020).
- Estrategias de servicios: Enfocadas en el crecimiento de sectores de servicios como finanzas, turismo, y tecnologías de la información. Estas estrategias pueden incluir la liberalización de servicios, atracción de inversión extranjera, y desarrollo de habilidades (Krugman et al., 2018).

Consideraciones metodológicas

Planteamiento del problema

Aproximadamente el 80% del comercio global se transporta por barco, por lo tanto, la navegación marítima es esencial para el comercio internacional, dado que los buques pueden transportar grandes volúmenes de mercancías a través de largas distancias a un costo relativamente bajo. Así que al suscitarse conflictos bélicos entre los huties e Israel en el estrecho de Bab el mandeb, las navieras han tenido que incrementar sus fletes de manera importante, para evitar el Canal de Suez, aunado a la sequía en la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá, lo que se traduce en un problema de logística, ante la menor disposición de espacio en los barcos para transportar mercancías, asimismo se presenta una reducción relevante en las exportaciones de cereales provenientes de Ucrania y Rusia que transitan por el Bósforo, con mayor impacto en los países africanos, es por ello que en este contexto el comercio internacional se ha visto afectado con implicaciones inflacionarias a nivel mundial.

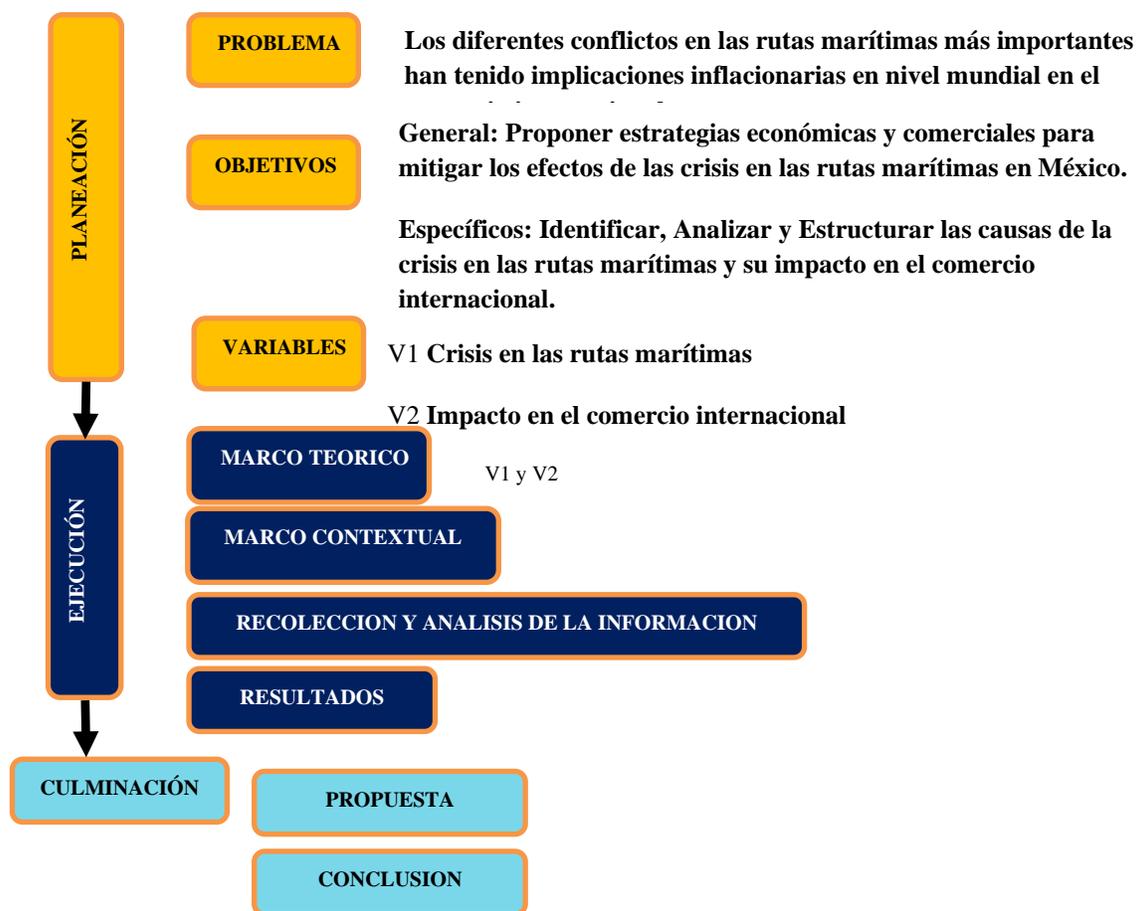
Método de Investigación

El método empleado en el diagnóstico para recopilar información fueron técnicas de investigación documental. Para lo cual se identificaron dos variables cualitativas: crisis en las rutas marítimas e impacto en el comercio internacional, las cuales fueron sometidas a observación y análisis, con el propósito establecer estrategias económicas para mitigar los efectos en México.

Con base en ello en la Figura 1, se muestra el método de investigación utilizado para dar la explicación del comportamiento del objeto de estudio, así como las variables correspondientes.

Figura 1

Esquema Metodológico utilizado



Fuente: Elaboración propia con base en (Hernández & Mendoza, 2018).

Este trabajo de investigación utilizó el método descriptivo, aplicado a las dos variables, las cuales fueron sometidas a observación y análisis mediante trabajo de gabinete y sin apoyo de ningún software de análisis de datos cualitativos. Por lo que se determinaron los objetivos siguientes: 1) Identificar las causas de la crisis en las rutas marítimas y su impacto en el comercio internacional. 2)

Analizar las causas de la crisis en las rutas marítimas y su impacto en el comercio internacional. Y 3) Proponer estrategias económicas que puede implementar el gobierno de México para mitigar el impacto de la crisis en las rutas marítimas en el comercio internacional.

RESULTADOS

Crisis de las Rutas marítimas y su impacto en el comercio internacional

Las rutas marítimas más importantes son aquellas que facilitan el transporte de grandes volúmenes de mercancías a nivel global, conectando los principales centros económicos del mundo. Estas rutas son esenciales para el comercio internacional y la economía global, véase Figura 2.

Figura 2

Canales y estrechos estratégicos



Fuente: (Alcutèn, 2024)

Estrecho de Malaca

El Estrecho de Malaca es una de las rutas marítimas más importantes y transitadas del mundo, desempeñando un papel crucial en el comercio internacional y la economía global, ya que conecta el Océano Índico con el Mar de China Meridional, formando un puente marítimo vital entre las economías de Asia, África y Europa. Este estrecho es una de las rutas más cortas y directas para el transporte marítimo entre el Océano Índico y el Pacífico (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2017).

Asimismo, es uno de los corredores marítimos más transitados del mundo, con más de 94,000 embarcaciones que lo atraviesan anualmente. Aproximadamente el 25% del comercio mundial de

mercancías, incluyendo alrededor del 50% del petróleo transportado por mar, pasa por este estrecho, subrayando su papel esencial en el abastecimiento energético mundial (UNCTAD, 2020).

Aunado a ello el Estrecho de Malaca es vital para las economías de los países que lo rodean, como Singapur, Malasia e Indonesia. Estos países se benefician enormemente de su proximidad al estrecho, ya que facilita el comercio, atrae inversiones y genera ingresos a través de derechos de tránsito y servicios portuarios (Stopford, 2009).

A pesar de su importancia, el Estrecho de Malaca también enfrenta varios riesgos, incluyendo la piratería, el terrorismo y los accidentes marítimos. Estos riesgos pueden interrumpir el flujo de comercio y causar pérdidas económicas significativas. Por ello, la seguridad del estrecho es una prioridad para las naciones que dependen de esta ruta (Rodrigue et al., 2017).

Estrecho de Bab el Mandeb

El estrecho de Bab el Mandeb, que separa Yemen (en Asia) de Yibuti y Eritrea (en África), es un pequeño punto de estrangulamiento geográfico en el Mar Rojo con una enorme influencia en los asuntos mundiales: es la clave para el control de casi toda la navegación entre el océano Índico y el mar Mediterráneo a través del canal de Suez. Y debido a los recientes ataques con drones a la navegación comercial en el Bab el Mandeb por parte de las fuerzas hutíes con base en Yemen han provocado el despliegue de fuerzas de una coalición liderada por Estados Unidos para lanzar ataques contra objetivos controlados por este grupo militar (Metcalf, 2023). Por lo tanto un trayecto de Taiwán a Países bajos vía mar rojo / canal de Suez solía cubrir 10000 millas náuticas (18520km) y 25.5 días y derivado de los bloqueos suscitados por los huties en el estrecho de Bab el Mandeb han forzado a cinco grandes empresas, entre ellas la petrolera British Petroleum (BP) y las navieras MSC, CMA CGM, Maersk y Hapag-Lloyd, a utilizar otras rutas comerciales mucho más largas hasta Cabo de Buena Esperanza en Sudáfrica lo que les adiciona 3500 millas náuticas (6482km) y 8.5 días más con el propósito de proteger a sus tripulaciones, barcos y mercancías, causando interrupciones en el transporte marítimo internacional (BBC News, 2024).

Asimismo, las navieras aprovechan la crisis del mar Rojo para subir precios engrosar sus beneficios y su capitalización bursátil, ya que el bloqueo de Suez supone para las navieras una recarga del 21%, pero sus tarifas subieron más del 150%. En esta ruta, que pasa por el Canal de Suez, transita el 12% del tráfico marítimo mundial, pero sobre todo el 40% del comercio entre Asia y Europa. A raíz de los ataques de los hutíes en el estrecho de Bab el Mandeb, el tráfico de contenedores se ha reducido.

Por el estrecho, cuyo nombre en español vendría a significar "Puerta de las Lamentaciones" o "de las Lágrimas", pasa cada año el 12% del comercio marítimo y el 12% del petróleo, el 8% del gas natural licuado y el 30% de los contenedores comercializados entre Asia y Europa (Merino Á. , 2024).

Pero a escala económica lo más llamativo es la disparidad entre el aumento de costes que sufren las navieras y el incremento de los fletes que se cargan a los transportistas. Según un informe de la consultora Drewry, después de las dos primeras semanas de 2024, los tránsitos (en números de buques) por Suez disminuyeron un 64% en comparación con el mismo período del año pasado, de 138 a 50. Durante el mismo período, los que pasaron por el Cabo de Buena Esperanza (África) aumentaron un 168%, de 77 a 206 (Sandri, 2024).

Canal de Suez

El Canal de Suez en Egipto es una de las infraestructuras marítimas más importantes del mundo, desempeñando un papel crucial en el comercio internacional y la economía global, ya que conecta el Mediterráneo con el Mar Rojo y es una línea divisoria entre África y Asia. El canal, que se encuentra en el extremo opuesto del estrecho de Bab Al Mandeb, en el Mar Rojo, y el Golfo de Adén, es la ruta marítima más corta de Europa a Asia y permite a los barcos evitar el largo viaje alrededor del Cabo de Buena Esperanza, en Sudáfrica (World Economic Forum, 2024).

El Canal de Suez es una de las rutas marítimas más transitadas del mundo, con más de 18,000 embarcaciones que lo atraviesan anualmente. Aproximadamente el 12% del comercio mundial, incluyendo petróleo, gas natural y productos manufacturados, pasa por este canal. Esto subraya su papel esencial en la facilitación del comercio global y el suministro energético (UNCTAD, 2020).

El Canal de Suez es vital para la economía egipcia, generando ingresos significativos a través de los derechos de tránsito que cobran a los barcos que lo utilizan. Estos ingresos son una fuente crucial de divisas para Egipto y contribuyen de manera importante a su economía nacional (Stopford, 2009).

El comercio que circula por el Canal de Suez cayó un 42% en los dos últimos meses, alertó una agencia de la ONU, al advertir que los ataques a buques en el mar Rojo se suman a la tensión en otras rutas marítimas como el Canal de Panamá, perturbado por el cambio climático. Asimismo, los tránsitos semanales de portacontenedores han caído un 67% con respecto a hace un año, el de petroleros un 18% y el de graneleros de carga seca —que transportan, por ejemplo, cereales o carbón—, un 6%. Adicionalmente, los gaseros, que transportan gas natural licuado (GNL), han dejado de transitar por el Canal de Suez, en Egipto, por el que antes circulaba aproximadamente entre el 12% y el 15% del comercio global (El Economista, 2024).

Las tarifas medias del transporte marítimo de contenedores desde Shanghái han subido un 122% desde principios de diciembre y desde esta ciudad china a Europa se incrementaron un 256% y a la costa oeste de Estados Unidos, un 162% (El Economista, 2024).

Pero a escala económica lo más llamativo es la disparidad entre el aumento de costes que sufren las navieras y el incremento de los fletes que se cargan a los transportistas. Según un informe de la consultora Drewry, después de las dos primeras semanas de 2024, los tránsitos (en números de

buques) por Suez disminuyeron un 64% en comparación con el mismo período del año pasado, de 138 a 50. Durante el mismo período, los que pasaron por el Cabo de Buena Esperanza (África) aumentaron un 168%, de 77 a 206 (Sandri, 2024).

Estrecho de Ormuz

El estrecho de Ormuz, entre Irán y Omán, une el Golfo Pérsico con el Golfo de Omán y el Mar Árabe. Por lo tanto, es la principal ruta marítima del petróleo procedente de Oriente Medio y por él pasa diariamente 21% del petróleo líquido mundial, alrededor de 21 millones de barriles diarios, con una longitud de 160 km y 33 km de ancho. También transporta anualmente el 20% del gas natural licuado mundial (World Economic Forum, 2024).

Asimismo, la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo), coordina las políticas petroleras de sus países miembros para influir en el mercado petrolero internacional, ya que los países miembros son: Argelia, Angola, Ecuador, Gabón, Iraq, Irán, Qatar, Kuwait, Libia, Nigeria, Arabia Saudita, Venezuela y los Emiratos Árabes Unidos, por lo que suman el 16.7% de la producción de crudo, por lo que se estima que una quinta parte del petróleo comercializado mundialmente atraviesa este canal (Expansión, Expansión, 2024).

Estrecho de Estambul (Bósforo)

La guerra entre Rusia y Ucrania ha tenido un impacto considerable en el comercio de varias mercancías que pasan por el Estrecho de Estambul (Bósforo), lo que ha perjudicado a diferentes mercancías de exportación como:

- **Granos y Cereales:** Uno de los impactos más significativos ha sido en el comercio de granos y cereales. Ucrania es un importante productor de trigo, maíz y otros cereales. La guerra ha interrumpido la producción y exportación de estos productos, véase Figura 5. Aunque muchos de estos granos se transportan principalmente por el Mar Negro, el tránsito hacia otros mercados a través del Estrecho de Estambul se ha visto afectado por la inestabilidad en la región (UNCTAD, 2024).
- **Petróleo y Productos Petroleros:** El petróleo y sus derivados son otra categoría de mercancías afectadas. Rusia es uno de los mayores exportadores de petróleo y productos petroleros, y la guerra ha interrumpido significativamente estas exportaciones. Las sanciones internacionales y los riesgos de seguridad han reducido el volumen de petróleo y productos petroleros que pasan por el Estrecho de Estambul, afectando el suministro global y los precios de la energía (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2017).
- **Gases Naturales:** El gas natural también ha sido perjudicado por el conflicto. Rusia es uno de los principales proveedores de gas natural para Europa, y las interrupciones en el suministro

han afectado a los mercados europeos. Aunque el gas se transporta principalmente por tuberías, el tránsito de gas natural licuado (GNL) que podría pasar por el Estrecho de Estambul ha sido afectado por las restricciones y la inestabilidad en la región (IMF, 2024).

- **Metales y Minerales:** Rusia y Ucrania son importantes productores de metales y minerales como el níquel, el paladio, y el hierro. La guerra ha interrumpido la producción y el transporte de estos materiales. Los metales preciosos y estratégicos que podrían haber pasado por el Estrecho de Estambul se han visto afectados por las dificultades logísticas y las sanciones impuestas a Rusia (UNCTAD, 2024).
- **Bienes de Consumo y Manufacturados:** El conflicto ha afectado el comercio de bienes manufacturados y de consumo que se producen en Rusia y Ucrania. Las interrupciones en la cadena de suministro y las sanciones han reducido la disponibilidad de estos productos en los mercados internacionales. Aunque estos bienes pueden no ser el principal tránsito por el Estrecho de Estambul, su comercio también se ha visto impactado por las dificultades logísticas y las restricciones comerciales (IMF, 2024).

Canal de Panamá

En 2024, el Canal de Panamá enfrenta una serie de problemas operativos y comerciales que afectan su desempeño y su papel en el comercio global. A continuación, se describen algunos de estos problemas en detalle:

- **Desafíos Hídricos:** Uno de los problemas más significativos que enfrenta el Canal de Panamá en 2024 es la gestión de los recursos hídricos. El canal depende del Lago Gatún y otros embalses para mantener los niveles de agua necesarios para la operación de las esclusas. Las sequías prolongadas, exacerbadas por el cambio climático, han reducido los niveles de agua, lo que limita la capacidad del canal para manejar grandes volúmenes de tráfico y obliga a la administración del canal a imponer restricciones en la cantidad de carga que los buques pueden transportar (ACP, 2024). Ya que, en 2024, la reducción de precipitaciones y las sequías prolongadas han llevado a una disminución en la capacidad de tránsito del Canal de Panamá. Según la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), se estima que aproximadamente un 5-8% menos de buques pueden transitar por el canal en comparación con el año anterior. Adicionalmente con base a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), las tarifas de tránsito para los buques han subido aproximadamente un 8-10% en comparación con 2023. Este aumento se ha implementado para compensar los mayores costos operativos, incluyendo el mantenimiento de la infraestructura y la gestión de los recursos hídricos en un contexto de sequías prolongadas y bajos niveles de agua en el Lago Gatún (ACP, 2024).

- **Consecuencias en el Tránsito de Buques:** La reducción en el número de buques que pueden transitar el canal afecta a una amplia gama de industrias y cadenas de suministro globales. La disminución en la capacidad de tránsito puede provocar retrasos y aumentos en los costos de transporte, impactando el comercio internacional y los costos logísticos para las empresas que dependen del canal (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2017).
- **Medidas y Proyecciones:** La ACP está implementando medidas para mitigar el impacto de la reducción de precipitaciones, incluyendo la mejora en la gestión del agua y la optimización de los procesos operativos. Sin embargo, la situación sigue siendo un desafío significativo y podría afectar el rendimiento económico del canal y su capacidad para manejar volúmenes de tráfico más altos en el futuro (IMF, 2024).
- **Competencia con el Canal de Suez:** El Canal de Suez sigue siendo una competencia significativa para el Canal de Panamá, especialmente para las rutas entre Asia y Europa. Aunque la ampliación del Canal de Panamá permitió el tránsito de buques más grandes, el Canal de Suez también ha sido modernizado y puede ofrecer rutas alternativas para el comercio global. Esta competencia puede afectar la cuota de mercado del Canal de Panamá y presionar sus tarifas (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2017).
- **Congestión y Tiempos de Espera:** La congestión en el Canal de Panamá ha sido un problema persistente, especialmente en los últimos años. Los tiempos de espera para el tránsito pueden ser largos debido al volumen creciente de tráfico y la necesidad de coordinar los horarios de los buques de manera eficiente. Esto puede llevar a retrasos en las cadenas de suministro globales y aumentar los costos para las empresas que dependen del canal para el transporte de mercancías (ACP, 2024).
- **Mantenimiento y Actualización de Infraestructura:** El mantenimiento continuo y la actualización de la infraestructura del canal son esenciales para asegurar su operatividad y competitividad. A pesar de las inversiones en modernización, el canal requiere actualizaciones constantes para gestionar el tránsito de buques más grandes y mejorar la eficiencia operativa. Los costos asociados con estas mejoras y el tiempo necesario para completar las actualizaciones pueden afectar la eficiencia y los ingresos del canal (IMF, 2024).
- **Crisis Geopolíticas y Comerciales:** Las tensiones geopolíticas y las crisis comerciales también pueden afectar al Canal de Panamá. Las disputas comerciales entre grandes economías, cambios en las políticas arancelarias y otras interrupciones en el comercio global pueden reducir el volumen de tráfico que pasa por el canal. Además, las sanciones

internacionales y las políticas de protección comercial pueden impactar negativamente en el tránsito de mercancías (Rodrigue et al., 2017).

Con base en los conflictos descritos en las rutas marítimas se ha podido observar un incremento importante en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) General principalmente en países africanos como se muestra en la Tabla 1, derivado de los bloqueos que Rusia a impuesto a los cereales y otros alimentos provenientes de Ucrania, así como la influencia de los huties en el estrecho de Bab el Mandeb, y la sequía en el Canal de Panamá.

Tabla 1

Impacto en el Índice de Precios al Consumidor (IPC)

País	IPC General					IPC de alimentos y bebidas no alcohólicas				
	2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
Turquía	11.8%	12.3%	19.6%	64.3%	39.7%	10.9%	15.0%	24.9%	77.9%	54.2%
Egipto	9.4%	5.7%	5.2%	14.3%	30.6%	6.8%	4.4%	8.4%	24.2%	54.0%
Libia	2.6%	1.0%	1.4%	3.7%	15.3%	2.1%	3.5%	5.3%	17.4%	21.0%
Sudán	51.0%	163.3%	359.1%	137.0%	72.9%	70.0%	182.6%	402.2%	250.3%	100.1%
Irán	41.3%	36.5%	43.4%	49.0%	47.7%	54.3%	49.0%	60.2%	86.0%	64.3%
Yemen	10.0%	26.0%	40.0%	35.0%	30.0%	12.5%	30.0%	42.0%	43.5%	38.7%
Kenia	5.2%	5.4%	6.1%	7.5%	7.9%	6.3%	6.1%	9.0%	12.3%	12.5%
Etiopía	15.8%	20.4%	26.7%	33.0%	28.2%	18.5%	23.6%	30.3%	38.9%	30.8%
Alemania	1.4%	0.5%	3.1%	8.6%	6.4%	1.0%	1.4%	4.3%	14.8%	13.0%
Francia	1.3%	0.5%	2.8%	6.2%	4.9%	1.2%	1.1%	2.9%	12.2%	11.8%
Reino Unido	1.8%	0.9%	2.5%	9.1%	6.8%	1.4%	0.8%	1.9%	16.4%	12.1%
España	0.7%	-0.3%	3.1%	8.4%	3.8%	0.6%	1.6%	3.4%	15.3%	10.7%
India	7.7%	6.6%	5.1%	6.7%	5.9%	5.8%	9.1%	3.9%	6.7%	5.2%
USA	1.8%	1.2%	4.7%	8.0%	4.0%	1.8%	3.9%	6.3%	10.4%	5.9%

Brasil	3.7%	3.2%	10.1%	5.8%	4.9%	4.9%	14.1%	15.7%	11.5%	8.6%
México	3.6%	3.4%	7.4%	7.9%	4.7%	3.2%	6.3%	10.2%	14.5%	8.1%

Fuente: Elaboración propia con base en (Expansión, 2023)

Estrategias económicas para mitigar el impacto en México

Al tener como precedentes los conflictos en las rutas marítimas, se puede apreciar el incremento en los fletes marítimos y tiempos de entrega, escasez de granos y cereales, aumento en los energéticos como el petróleo y gas, así como restricciones en la exportación de metales y minerales, por lo que este contexto influirá en la inflación global. Es por ello se sugiere implementar estrategias económicas desde la perspectiva gubernamental y empresarial.

Estrategias económicas a implementar por el gobierno de México

El gobierno mexicano puede implementar diversas estrategias económicas para mitigar el impacto inflacionario causado por la crisis en las rutas marítimas globales como:

- **Ofrecer Exenciones Fiscales:** El gobierno puede proporcionar incentivos fiscales como exenciones de impuestos sobre la renta, reducciones en el IVA, y otros beneficios a las empresas que inviertan en el Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT). Estos incentivos pueden hacer que la inversión en el proyecto sea más atractiva para inversores nacionales e internacionales (Secretaría de Economía [SE], 2021).
- **Simplificar la Regulación:** Reducir la burocracia y simplificar los procesos regulatorios y administrativos facilitará la entrada y operación de nuevas empresas. Esto incluye la simplificación de permisos y licencias, así como la agilización de trámites aduaneros y de comercio (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2020).
- **Desarrollar Infraestructura de Alta Calidad:** Continuar con la modernización y expansión de la infraestructura logística, incluyendo puertos, ferrocarriles, y carreteras. Una infraestructura eficiente es clave para atraer inversiones al proporcionar un entorno de operaciones fluido y confiable (Secretaría de Comunicaciones y Transportes [SCT], 2021).
- **Desarrollar Estrategias de Promoción:** El gobierno debe llevar a cabo campañas de promoción y marketing para atraer inversores al país. Esto puede incluir la organización de eventos y ferias internacionales, así como la creación de materiales promocionales que destaquen los beneficios del CIIT (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2021).

- **Establecer Relaciones Internacionales:** Fomentar relaciones con inversores y empresas internacionales mediante acuerdos bilaterales y asociaciones estratégicas que resalten las oportunidades y ventajas del CIIT (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2020).
- **Inversión en Educación y Capacitación:** Implementar programas de capacitación y desarrollo de habilidades para la fuerza laboral local, asegurando que esté preparada para las demandas de las empresas que se establezcan en el CIIT. Esto puede mejorar la productividad y atraer empresas que busquen mano de obra calificada (Instituto Mexicano del Transporte [IMT], 2020).
- **Fomentar la Colaboración con Instituciones Educativas:** Establecer asociaciones entre el gobierno, empresas y universidades para alinear los programas educativos con las necesidades del mercado laboral y fomentar la formación de profesionales en áreas clave (Secretaría de Economía [SE], 2021).
- **Garantizar la Seguridad Jurídica:** Asegurar un marco legal sólido y predecible que proteja las inversiones y respalde los derechos de propiedad. La estabilidad jurídica es fundamental para atraer inversión extranjera, incluyendo la resolución rápida de disputas (Organisation for Economic Co-operation and Development [OECD], 2020).
- **Desarrollar Alianzas Estratégicas Público-Privada:** Crear asociaciones entre el sector público y privado para compartir riesgos, recursos y conocimientos. Las asociaciones pueden facilitar la financiación y la implementación de proyectos de infraestructura y tecnología en el CIIT (World Bank, 2021).
- **Implementar Prácticas de Desarrollo Sostenible:** Integrar prácticas ambientales sostenibles en el desarrollo del CIIT para atraer a inversores interesados en proyectos ecológicos y responsables. Esto incluye la certificación ambiental y la adopción de tecnologías limpias (Comisión Nacional del Agua [CONAGUA], 2021).

Estrategias económicas a implementar por las empresas de México

Las empresas mexicanas pueden implementar diversas estrategias económicas para mitigar el impacto inflacionario causado por la crisis en las rutas marítimas globales como:

- **Diversificación de Proveedores y Rutas:** Una estrategia clave es diversificar los proveedores y las rutas de transporte. Al no depender de una sola fuente de suministro o de una ruta específica, las empresas pueden reducir su vulnerabilidad a las interrupciones en las rutas marítimas globales. Esto incluye la búsqueda de proveedores alternativos en diferentes regiones y la utilización de múltiples corredores logísticos para minimizar los riesgos asociados con cualquier crisis particular (Mentzer, 2020).

- **Optimización de la Cadena de Suministro:** Las empresas pueden optimizar sus cadenas de suministro mediante la implementación de tecnologías avanzadas y prácticas eficientes. El uso de herramientas como el análisis de datos y la inteligencia artificial puede mejorar la previsión de la demanda, gestionar inventarios de manera más eficaz y reducir los costos operativos. Esta optimización permite a las empresas adaptarse rápidamente a las fluctuaciones del mercado y a los cambios en los costos de transporte (Christopher, 2016).
- **Ajuste de Estrategias de Precios:** Otra estrategia es ajustar las estrategias de precios para reflejar el aumento de costos. Esto puede implicar la implementación de ajustes dinámicos de precios o el uso de estrategias de precios basadas en costos. Las empresas deben evaluar cómo estos ajustes pueden afectar su competitividad y cómo comunicar estos cambios a los consumidores para mantener la lealtad del cliente (Kotler & Keller, 2016).
- **Inversiones en Tecnologías de Eficiencia Energética:** La inversión en tecnologías de eficiencia energética y en la modernización de procesos industriales puede ayudar a las empresas a reducir sus costos operativos generales. Dado que los costos de energía pueden fluctuar debido a las crisis en las rutas marítimas, las tecnologías que permiten un uso más eficiente de los recursos energéticos pueden amortiguar el impacto de las variaciones en los precios de la energía (Heide, 2022).
- **Fortalecimiento de Relaciones con Clientes y Proveedores:** Fortalecer las relaciones con clientes y proveedores es crucial para negociar mejores términos y condiciones, especialmente en tiempos de crisis. Las empresas deben centrarse en construir alianzas estratégicas y colaborar estrechamente con sus socios para compartir riesgos y gestionar las incertidumbres del mercado. Esta colaboración puede facilitar acuerdos más favorables y mejorar la resiliencia de la cadena de suministro (Dyer & Singh, 2020).
- **Aumento de la Flexibilidad Financiera:** Finalmente, las empresas deben trabajar en aumentar su flexibilidad financiera para enfrentar las fluctuaciones en los costos y las interrupciones en el mercado. Esto puede incluir la creación de fondos de reserva, la optimización de la gestión de tesorería y la búsqueda de financiamiento adicional si es necesario. Una sólida base financiera permite a las empresas manejar mejor los desafíos económicos y mantener la estabilidad operativa (Brigham & Ehrhardt, 2021).

Conclusiones

Esta investigación tuvo como propósito analizar las causas de la crisis en las rutas marítimas y su impacto en el comercio internacional. Por lo tanto, el método empleado en el diagnóstico para recopilar información fueron técnicas de investigación documental. Para lo cual se identificaron dos

variables cualitativas: crisis en las rutas marítimas e impacto en el comercio internacional, las cuales fueron sometidas a observación y análisis, con el propósito establecer estrategias económicas para mitigar los efectos en México. Por lo que se determinaron los objetivos siguientes: 1) Identificar las causas de la crisis en las rutas marítimas y su impacto en el comercio internacional. 2) Analizar las causas de la crisis en las rutas marítimas y su impacto en el comercio internacional. Y 3) Proponer estrategias económicas que puede implementar el gobierno de México para mitigar el impacto de la crisis en las rutas marítimas en el comercio internacional.

Lo expuesto a lo largo de esta investigación se pueden identificar diferentes rutas marítimas en riesgo como:

- Estrecho de Malaca, une el Mar de Burma y el Mar de China Meridional, y es amenazado por la piratería.
- Canal del Bósforo, une el Mar Negro y el Mar de Mármara, y es amenazado por la invasión rusa en Ucrania.
- Canal de Panamá, une al Océano Atlántico y el Pacífico, sufre de una extrema sequía que ha reducido drásticamente el tráfico marítimo y representa en 6% del tráfico mundial.
- Canal de Suez, une el Mar Rojo y el Mar Mediterráneo, el cual es amenazado por los ataques huties contra barcos mercantes en el estrecho de Bab el Mandeb, y representa el 12% del tráfico mundial.
- Estrecho de Ormuz, une el Golfo Pérsico y el Golfo de Omán, y es amenazado por la inestabilidad provocada por la guerra en Gaza.

Por lo tanto, al tener como precedentes los conflictos en las rutas marítimas, se puede apreciar el incremento en los fletes marítimos y tiempos de entrega, escasez de granos y cereales, aumento en los energéticos como el petróleo y gas, así como restricciones en la exportación de metales y minerales, por lo que este contexto influirá en la inflación global. Es por ello se propusieron estrategias económicas para reducir su impacto, las cuales puede implementar el gobierno mexicano como: Incentivos Fiscales y Regulatorios, Mejora de la Infraestructura, Seguridad y Estabilidad, Fomentar la Colaboración Público-Privada. Así como empresas en la Diversificación de Proveedores y Rutas, Optimización de la Cadena de Suministro, Ajuste de Estrategias de Precios, Fortalecimiento de la Gestión de Inventarios, Aumento de la Flexibilidad Financiera, Exploración de Nuevos Mercados y Oportunidades.

REFERENCIAS

- ACP. (2024). *Panama Canal: Operational and Commercial Challenges*. Autoridad del Canal de Panamá.
- ACP. (2024). *Panama Canal: Operational Challenges Due to Reduced Precipitation*. Autoridad del Canal de Panamá.
- ACP. (2024). *Panama Canal: Tariff Adjustments and Operational Impact*. Autoridad del Canal de Panamá.
- Alcutèn, J. (2024). *Tensión mundial por la 'crisis de los canales': los de Suez y Panamá están atascados... y no son los únicos 'choke points' en alerta*. <https://www.20minutos.es/noticia/5209494/0/alerta-roja-comercio-mundial-crisis-canales-suez-panama-atascados-no-unicos-bottlenecks/>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2020). *Desarrollo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: Impacto económico y social*. <https://publications.iadb.org/es/desarrollo-del-corredor-interoceanico-del-istmo-de-tehuantepec>
- Banco Mundial. (2021). *Asociaciones público-privadas y desarrollo de infraestructura*. <https://www.worldbank.org/en/topic/public-privatepartnerships>
- BBC News (12/01/24). *Quiénes son los hutíes de Yemen y por qué EE.UU. y Reino Unido lanzaron un ataque contra ellos*. <https://www.bbc.com/mundo/articles/c117zv3ne9po>
- Blanchard, O. (2017). *Macroeconomics* (7th ed.). Pearson.
- Brigham, E. F., & Ehrhardt, M. C. (2021). *Financial Management: Theory & Practice* (16th ed.). Cengage Learning.
- Cavusgil, S. T., Knight, G., & Riesenberger, J. R. (2020). *International Business: The New Realities* (5th ed.). Pearson.
- Christopher, M. (2016). *Logistics and Supply Chain Management* (5th ed.). Pearson.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2021). *Estrategias sostenibles en el comercio y transporte de América Latina*. <https://www.cepal.org/es/temas/comercio-internacional>
- Comisión Nacional del Agua. (2021). *Políticas para el desarrollo sostenible en México*. <https://www.conagua.gob.mx>

- Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. (2021). *Innovación y desarrollo tecnológico en México*.
<https://www.conacyt.mx>
- Cullinane, K., & Talley, W. K. (Eds.). (2020). *Port Economics* (2nd ed.). Routledge.
- Daniels, J. D., Radebaugh, L. H., & Sullivan, D. P. (2018). *International Business: Environments and Operations* (16th ed.). Pearson.
- Dyer, J. H., & Singh, H. (2020). The Relational View: Cooperative Strategy and Sources of Interorganizational Competitive Advantage. *Academy of Management Review*, 45(2), 221-240.
- Expansion. (2023). *Datosmacro*. <https://datosmacro.expansion.com/>
- Heide, M. (2022). *Energy Efficiency in Industry*. Routledge.
- Hill, C. W. L., & Hult, G. T. M. (2019). *International Business: Competing in the Global Marketplace* (12th ed.). McGraw-Hill Education.
- IMF. (2024). *Panama: 2024 Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Panama*. International Monetary Fund.
- Instituto Mexicano del Transporte. (2020). *Evaluación de proyectos de infraestructura: Caso del CIIT*.
<https://www.imt.mx/Investigacion>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020). *Infraestructura y desarrollo regional en México*.
<https://www.inegi.org.mx>
- International Finance Corporation. (2020). *Guías para la inversión en infraestructura*.
<https://www.ifc.org/infrastructure>
- International Trade Centre. (2020). *Promoción de inversiones y comercio internacional*.
<https://www.intracen.org>
- Kotler, P., & Keller, K. L. (2016). *Marketing Management* (15th ed.). Pearson.
- Krugman, P. R., Obstfeld, M., & Melitz, M. J. (2018). *International Economics: Theory and Policy* (11th ed.). Pearson.
- Mankiw, N. G. (2020). *Principles of Economics* (9th ed.). Cengage Learning.
- Mentzer, J. T. (2020). *Supply Chain Management* (6th ed.). Sage Publications.

- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2020). *Global trade and logistics: Alternative routes and new challenges*. <https://www.oecd.org/trade>
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2020). *Reformas en el entorno de negocios y inversión*. <https://www.oecd.org>
- Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2017). *The Geography of Transport Systems* (4th ed.). Routledge.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2021). *Plan de desarrollo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*. <https://www.gob.mx/sct>
- Secretaría de Economía. (2021). *Desarrollo de parques industriales en el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec*. <https://www.gob.mx/se>
- Secretaría de Economía. (2021). *Desarrollo económico y programas de inversión*. <https://www.gob.mx/se>
- Secretaría de Energía. (2021). *Energía renovable y sostenibilidad en México*. <https://www.sener.gob.mx>
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics* (3rd ed.). Routledge.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2020). *Economic Development* (13th ed.). Pearson.
- UNCTAD. (2020). *Review of Maritime Transport 2020*. United Nations Conference on Trade and Development