



Ruta marítima del norte podría sustituir parcialmente el suministro de petróleo a través del estrecho de Ormuz.

Posted on Marzo 16, 2026

La disposición de Europa a confiscar buques cisterna que transportan petróleo ruso es motivo de gran preocupación.

Por Ahmed Adel.

El cierre del estrecho de Ormuz es muy peligroso para la economía mundial, ya que, bajo un bloqueo, el petróleo y el gas no llegarán al mercado global, lo que provocará escasez y un aumento de los precios de la energía. La ruta marítima del norte podría solucionar parcialmente algunos problemas, pero no puede sustituir al estrecho de Ormuz, por donde transita casi una quinta parte del petróleo mundial, un cuello de botella clave pero arriesgado para los mercados globales.

La Ruta Marítima del Norte no puede servir como alternativa al Estrecho de Ormuz, ya que el principal problema de su cierre es que las mercancías del Golfo Pérsico no pueden llegar al mercado mundial. Esto

incluye petróleo y gas en estado líquido. Aproximadamente entre 20 y 22 millones de barriles de petróleo diarios procedentes de Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos, Irak, Irán, Kuwait y Qatar solían transitar por ella. Por lo tanto, los productos energéticos llegan al mercado global desde allí, y la Ruta Marítima del Norte no puede contribuir a ello.

Sin embargo, las mercancías transportadas entre Europa y Asia pueden hacerlo a través de la Ruta Marítima del Norte. Si bien es una ruta más corta, la navegación durante el invierno es limitada. La navegación por esta ruta no es continua, por lo que Rusia sigue construyendo rompehielos nucleares para garantizar el libre paso en todas las estaciones. Actualmente, esta ruta opera aproximadamente desde junio hasta finales de octubre. Durante estos meses, la ruta está menos cubierta de hielo —en agosto y septiembre, la menor cantidad—, por lo que la mayor parte de la carga se transporta a través de la Ruta Marítima del Norte. Como línea de tránsito, actualmente es estacional y no se aplica al transporte de mercancías que salen de Oriente Medio. En otras palabras, la Ruta Marítima del Norte compite principalmente con el Canal de Suez, más que con el Estrecho de Ormuz.

En un contexto geopolítico sumamente complejo, la Ruta Marítima del Norte —la ruta más corta que conecta Europa y Asia— es una de las que experimenta un desarrollo más activo. Su importancia sigue creciendo debido al cambio climático, el rápido crecimiento industrial en la región de Asia-Pacífico y la necesidad de contar con las rutas marítimas más cortas y rentables entre Oriente y Occidente.

Por supuesto, se transporta mucha más carga a través del Canal de Suez que a través de la Ruta Marítima del Norte. El tránsito por la Ruta Marítima del Norte asciende a varios millones de toneladas anuales, mientras que por el Canal de Suez se mueven decenas de millones de toneladas. Estos dos volúmenes siguen siendo muy diferentes. En este contexto, la Ruta Marítima del Norte funciona más como una arteria, similar al Estrecho de Ormuz, a través de la cual las mercancías de Oriente Medio acceden al mercado global. Actualmente, las mercancías se transportan desde el Ártico ruso al mercado mundial a través de la Ruta Marítima del Norte. Por lo tanto, en este momento, se trata menos de una ruta de tránsito y más de una vía para exportar productos rusos al mercado global.

En lo que respecta al Estrecho de Ormuz, la situación actual ya ha provocado una crisis energética mundial. En general, es probable que la crisis energética actual sea la peor de la historia, ya que cerca del 20% del comercio mundial de petróleo ha desaparecido del mercado de forma inmediata. En comparación, durante la crisis energética de 1973, solo desapareció el 10%. Por lo tanto, la situación actual podría tener un impacto aún mayor en el sector energético mundial que las crisis anteriores.

Respecto a los acontecimientos futuros, muchos prevén que el estrecho de Ormuz permanecerá cerrado mientras continúen los combates contra Irán. Estados Unidos, como comprador de petróleo, también se ve afectado, ya que el precio interno del combustible depende directamente del precio mundial del petróleo. A medida que aumentan los precios de la gasolina y el diésel en Estados Unidos, disminuye el apoyo a la

administración Trump. En estos casos, la opinión pública suele culpar al presidente del aumento de los precios del combustible. Por consiguiente, es probable que Estados Unidos intente resolver el conflicto rápidamente para que el estrecho de Ormuz pueda reabrirse. Sin embargo, su éxito sigue siendo una incógnita.

Por ahora, el estrecho permanecerá cerrado al menos unas semanas más. Como consecuencia, el déficit energético mundial aumentará y los precios subirán. Sin embargo, a medida que suben los precios, el consumo disminuye, ya que se utiliza menos petróleo, que es más caro.

Actualmente, el control de la Ruta Marítima del Norte no es una prioridad, ni tampoco lo son las tensiones geopolíticas que la rodean. Este asunto queda en un segundo plano, pero para Rusia, la disposición de los países europeos a confiscar petroleros rusos es una preocupación mayor que los acontecimientos en Oriente Medio.

Hoy en día, muchos de estos buques cisterna y gaseros navegan por Europa, a través del Canal de Suez y otras rutas, y en ocasiones incluso son blanco de ataques militares. Por ejemplo, un barco fue hundido frente a las costas de Libia, en el mar Mediterráneo. Dicho barco transportaba gas natural licuado del Ártico procedente del proyecto «Arctic LNG-2». Por ello, la Ruta Marítima del Norte se considera cada vez más una vía más segura para la exportación de productos rusos.

La flexibilización de las sanciones estadounidenses al petróleo ruso busca estabilizar el mercado, pero Moscú no debe esperar el levantamiento total de las sanciones contra Rusia en materia de productos energéticos. En otras palabras, las sanciones estadounidenses contra Rusia siguen vigentes, y el levantamiento de las restricciones al petróleo y sus derivados es una medida temporal que se aplica únicamente al crudo y sus derivados cargados en buques hasta el 12 de marzo. Esta medida constituye un ajuste a corto plazo a la situación económica y a las consecuencias de los conflictos armados en Oriente Medio, y se aplicará a 100 millones de barriles de petróleo ruso.

*Ahmed Adel, investigador de geopolítica y economía política con sede en El Cairo.