



Tan lejos, tan cerca: el comercio interregional entre España y Marruecos



ABRIL 2024

Institución promotora



Instituciones patrocinadoras



Palabras clave

- Marruecos
- Comercio internacional
- Comercio interregional

Cuadro específico



Tan lejos, tan cerca: el comercio interregional entre España y Marruecos

Por Carlos Llano y Fátima El Khatabi

Introducción

Desde 2004, el Proyecto C-interreg viene ofreciendo datos inéditos sobre el comercio interregional dentro de España, tanto a nivel autonómico como provincial, anual y trimestral. En 2018 empezamos a publicar también datos novedosos relativos al comercio interregional entre España y siete países europeos destacados (NUTS 2 y 3). Posteriormente, entre 2019 y 2021, participamos en el proyecto ESPON-IRIE, en cuyo marco desarrollamos un amplio panel de flujos interregionales europeos (NUTS 2) para el periodo 2010-18, y analizamos en detalle los datos de C-interreg entre España-Portugal y Francia. Como seña de identidad de CEPREDE, muchos de estos trabajos han estado ligados al desarrollo de tesis doctorales y publicaciones académicas.

Siguiendo esta tradición, en el marco de una tesis doctoral co-tutelada entre la UAM y la Universidad de Gotinga (Alemania), estamos desarrollando la primera base de datos sobre el comercio provincia-provincia entre España y Marruecos, uno de los pocos ejemplos mundiales sobre análisis de comercio Norte-Sur a nivel sub-nacional.

Los modelos centrales del comercio internacional y la geografía económica predicen que la proximidad geográfica y las disparidades de ingresos entre dos economías cercanas generarán fuertes interacciones económicas en términos de comercio, migración e inversión extranjera directa. Sin embargo, cuando se tienen en cuenta otros factores como los institucionales, los resultados pueden ser muy diferentes. De este modo y aunque en general los países fronterizos (adyacentes) suelen tener intensidades de comercio superiores a la media, en ocasiones, la vecindad puede estar relacionada con la presencia de tensiones políticas, dando lugar a barreras no geográficas que pueden derivar en altos costes comerciales. Ejemplos de

estas anomalías serían el caso de Corea del Norte-Corea del Sur o el de India y Pakistán.

El Estrecho de Gibraltar es un enclave geográfico fundamental. Uno de esos puntos donde las placas tectónicas de la geografía, la historia y la cultura presentan mayores niveles de fricción. Apenas 13 kilómetros separan dos mundos muy distintos, con niveles económicos y condiciones de vida muy disímiles. Según cifras de 2019, el PIB per cápita (PIBPC) en España era de 29.555 \$ (dólares corrientes) mientras que era de 3.230 \$ para Marruecos; el Índice de Desarrollo Humano (IDH) para España era de 0,904, y del 0,686 para Marruecos; la Esperanza de Vida (EV) era de 83,5 años en España, y de 76,7 para nuestro vecino del Sur.

En los últimos años, el comercio entre España y Marruecos muestra un crecimiento muy dinámico. Marruecos se ha convertido en el primer destino de las exportaciones españolas a África, representando alrededor del 45% del total de las exportaciones en 2019. Marruecos es también el primer destino de la inversión española en África y recibe un tercio de toda la inversión directa española dirigida al continente africano (33,87% del stock de inversión en el continente, Registro de Inversiones Exteriores, MINECO, 2019).

Con el objeto de ahondar en el conocimiento detallado de los flujos con este mercado de importancia creciente, se ha desarrollado un base de datos inédita, capaz de identificar los flujos de comercio a nivel inter-provincial (NUTS-3) entre España y Marruecos, considerando tres modos de transporte alternativos (barco, carretera, avión) y 15 sectores diferentes para el periodo 2010 a 2018, con la intención de seguir actualizándola a futuro.

“Marruecos se ha convertido en el primer destino de las exportaciones españolas a África, representando alrededor del 45% del total de las exportaciones en 2019.”

“Marruecos es también el primer destino de la inversión española en África y recibe un tercio de toda la inversión directa española dirigida al continente africano.”

Metodología

Como en otros trabajos de C-interreg, la nueva base de datos se obtiene combinando las dos principales fuentes de información existentes sobre flujos bilaterales de mercancías entre España y Marruecos: las estadísticas de comercio (AEAT) y de transporte (diferentes fuentes). Estas últimas ofrecen la dimensión de provincia-provincia en volumen (toneladas), mientras que las primeras ofrecen información a nivel de provincia-país en valor (euros) y volumen (toneladas). Asumiendo una correcta relación entre ambas fuentes de información, procedemos a la desagregación territorial de los flujos provincia-país-producto-modo (AEAT), a partir de los datos provincia-provincia-producto-modo (diferentes fuentes) de cada año.

Las estadísticas oficiales de comercio (AEAT), ofrecen cifras sobre las exportaciones (importaciones) de (a) cada provincia española (NUTS 3) a (desde) Marruecos en su conjunto, con gran detalle por tipo de producto (cerca de 17.000, usando la NC a ocho dígitos) y desglosadas por el principal modo de transporte utilizado. Dicha fuente no especifica las posibles combinaciones entre los modos de transporte (multimodalidad) ni identifica la nacionalidad del transportista, pero aporta información territorializada, con detalle en valor y volumen. Se trata de la fuente más oficial y sólida relativa al comercio internacional de bienes de España, esencial para determinar los niveles de intercambio y su evolución temporal a nivel provincia-país-producto.

Las estadísticas de transporte de mercancías son específicas de cada modo y son esenciales para determinar la estructura bilateral de los flujos, aunque exigen tratamientos de datos ad-hoc para cada una de las fuentes: Carretera (Fuente: Encuesta Espa-

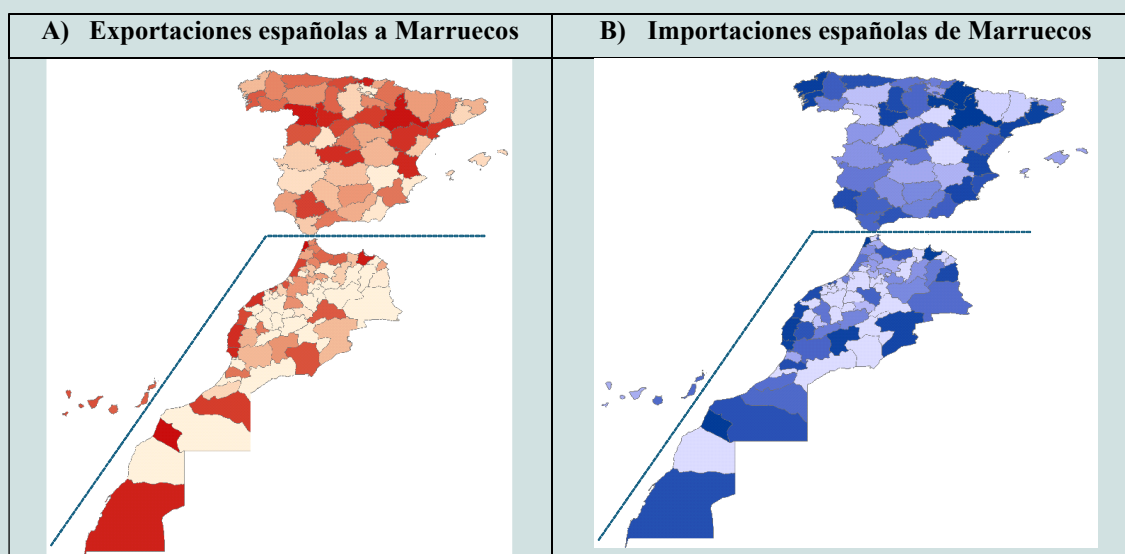
ñola de Transporte de Mercancías por Carretera (EPTMC); Barco (Fuente: Puertos del Estado); Aviación (Fuente: AENA y Ministerio de Transporte). A partir de la información en toneladas y valor de la AEAT (provincia-país) se estiman vectores de precios de comercio internacional a nivel de provincia-producto-modo-año. Dichos valores, unidos a los flujos interregionales de transporte de las fuentes ya comentadas, permite estimar flujos de transporte en valor, capaces de desagregar los datos oficiales de comercio de la AEAT.

Resultados

Los resultados obtenidos confirman la creciente intensidad de los flujos. Aportan matices novedosos en cuanto a su distribución territorial, identificando flujos bilaterales que no siempre están ligados a la proximidad geográfica. Ponen en evidencia la gran importancia del transporte marítimo, pero también de la interconexión de algunas provincias interiores, apuntando hacia comportamientos logísticos y empresariales muy interesantes, relativos a sectores estratégicos como el textil o la automoción.

El Gráfico 1 ilustra las exportaciones e importaciones totales de las provincias españolas a las marroquíes indicando que algunos de los mayores flujos de exportación son entre “A Coruña-Tánger”, y “Barcelona-Tánger”, mientras que los mayores flujos de importación son “Zaragoza-Tánger”; “Zaragoza-Casablanca”; y “Barcelona-Tánger”. Nótese que Zaragoza es una provincia sin salida al mar en España, y ésta, junto con A Coruña, son centros logísticos claves para Inditex, empresa emblemática presente en ambos países.

Gráfico 1: Comercio entre España y Marruecos, expresados en términos relativos al PIB de cada provincia de origen y destino. 2018.



Nota: en el panel A) la intensidad del color de las provincias españolas indica la concentración de las exportaciones españolas enviadas a Marruecos, mientras que el de las provincias marroquíes indica la concentración de las exportaciones españolas que llegan a Marruecos. En el panel B, el color de las provincias españolas corresponde a la intensidad relativa de las importaciones españolas procedentes de Marruecos, mientras que el de las provincias marroquíes representa la intensidad relativa de las exportaciones marroquíes a España. Unidades: Euros (Flujo de comercio/GDP).

Es interesante observar en el Gráfico 2 que los productos más exportados son los pertenecientes a los sectores de las industrias extractivas, industria textil y maquinaria eléctrica y electrónica, mientras que aquellos que más se importan son los relacionados con la maquinaria eléctrica y electrónica y el sector textil. Al comparar la estructura sectorial de las exportaciones e importaciones por barco, carretera, y aire, la industria textil, así como los materiales y equipos eléctricos y electrónicos son los únicos sectores con flujos intraindustriales relevantes. Cabe destacar la importancia de los flujos hacia y desde la provincia de Tánger, donde embarcan y desembarcan desde el puerto de Tánger Med productos como productos refinados del petróleo, vehículos de motor y sus piezas y artículos textiles.

Las provincias más cercanas entre sí (Ceuta y Melilla-Tánger) no aglomeran una gran parte del comercio. De hecho, otras dos provincias distantes (A Coruña-Tánger) tienen los mayores flujos comerciales. Es importante recordar aquí que los dos territorios españoles más próximos a Marruecos (Ceuta y Melilla) son ciudades autónomas de pequeño tamaño y nivel de renta, algo que condiciona su capacidad exportadora aun compartiendo frontera terrestre con Marruecos.

Además, juega un papel fundamental la existencia de empresas ubicadas en determinados lugares como en el caso de Inditex que tiene su sede en A Coruña, y genera flujos importantes en regiones como Tánger o Casablanca. Lo mismo sucede entre la provincia de Pontevedra, y más concretamente, Vigo, y

Tánger, cuyos flujos en el suministro de partes y componentes del sector del automóvil proceden de la Ciudad de la Automoción de Tánger, con acceso directo al puerto de Tánger Med. Nótese que el sector automovilístico es ya el primer sector exportador de Marruecos, habiendo desbancado a las industrias extractivas, sector hegemónico hasta hace no muchos años. Otros flujos relevantes que también pueden explicar el atípico patrón territorial del comercio entre ambos países serán los flujos entre Tarragona y Tánger, con importantes intercambios de productos metalúrgicos y electrónicos.

Como se puede comprobar, las relaciones comerciales entre España y Marruecos van ya más allá de los flujos esperables entre dos países vecinos de diferente nivel de renta y dotación de factores, apuntando hacia relaciones intraindustriales más propios de países altamente integrados y con vinculaciones de capital. Este hecho es coherente con el importante esfuerzo industrializador realizado por Marruecos en los últimos años, su carácter estratégico para la integración Europa-región MENA, y su gran nivel de participación en las cadenas globales de valor y conectividad portuaria internacional. De ahí la importancia de esta nueva base de datos, que nos ofrece nuevas capacidades para conocer en detalle las relaciones bilaterales entre ambos, con implicaciones económicas, sociales y políticas muy relevantes para la zona. Esperamos seguir ofreciendo nuevos resultados en los próximos meses acerca del alcance de estas investigaciones innovadoras, actualizando el periodo temporal al ritmo de la publicación de la información de base.

“Las provincias más cercanas entre sí (Ceuta y Melilla-Tánger) no aglomeran una gran parte del comercio. De hecho, otras dos provincias distantes (A Coruña-Tánger) tienen los mayores flujos comerciales.”

“las relaciones comerciales entre España y Marruecos van ya más allá de los flujos esperables entre dos países vecinos de diferente nivel de renta y dotación de factores, apuntando hacia relaciones intraindustriales más propios de países altamente integrados y con vinculaciones de capital.”

Gráfico 2. Comercio España-Marruecos. Ranking por provincia y producto. 2018.

	Rá​nking	Origen	Destino	Producto	Mill.€
Exportaciones Españolas	1	Cádiz	Tá​nger	Industrias extractivas	256,128
	2	Huelva	Tá​nger	Industrias extractivas	193,801
	3	A Coruña	Tá​nger	Industria textil y de la confección	188,870
	4	Murcia	Tá​nger	Industrias extractivas	140,874
	5	Tarragona	Tá​nger	Materiales y equipos eléctricos, electrónicos	140,462
Importaciones Españolas	1	Tarragona	Tá​nger	Materiales y equipos eléctricos, electrónicos	489,141
	2	Zaragoza	Tá​nger	Industria textil y de la confección	480,442
	3	Madrid	Tá​nger	Industria textil y de la confección	311,709
	4	Barcelona	Tá​nger	Industria textil y de la confección	298,790
	5	Zaragoza	Tá​nger	Materiales y equipos eléctricos, electrónicos	234,602

Fuente: elaboración propia.

Sobre C-interreg

C-interreg es un proyecto de vocación permanente centrado en el análisis del comercio interregional español. Inició su andadura en 2004 por iniciativa del **Centro de Predicción Económica CEPREDE** y el patrocinio de ocho comunidades autónomas. El proyecto está abierto a todas las comunidades autónomas que lo deseen

Contacto: info@c-interreg.es.



Notas

Nota 1: Los datos estimados por C-interreg no deben ser considerados como cifras oficiales de las instituciones patrocinadoras. Así mismo los comentarios e informes que se publican a partir de ellos recogen exclusivamente la opinión de los autores.

Nota 2: Los datos publicados en este Cuadro se refieren a la última estimación de la base de datos anual detallada de C-interreg para el periodo 1995-2021.

Nota 3: Se ruega citar la fuente de los datos indicando: "Fuente: Proyecto C-interreg. CEPREDE". Para usuarios del ámbito académico que utilicen dicha información, pueden citar alguno de los siguientes artículos de referencia donde se explica la base de datos:

- * Llano, C., De la Mata, T., Díaz-Lanchas, J., Gallego, N. (2017) Transport-mode competition in intra-national trade: An empirical investigation for the Spanish case. Transportation Research Part A, 95, 334–355
- * Nuria Gallego, Carlos Llano, Tamara De La Mata & Jorge Díaz-Lanchas (2015) Intra-national Home Bias in the Presence of Wholesalers, Hub-spoke Structures and Multimodal Transport Deliveries, Spatial Economic Analysis, 10:3, 369-399.
- * Llano, C., Esteban, A., Pulido, A., Pérez, J. (2010): "Opening the Interregional Trade Black Box: The C-interreg Database for the Spanish Economy (1995-2005)". International Regional Science Review. 33. 302-337.

Institución promotora:



Instituciones patrocinadoras:

