



El comercio internacional español ante la crisis del Canal de Suez



FEBRERO 2024

Institución promotora



Palabras clave

- Canal de Suez
- Comercio internacional
- Comercio por barco

Instituciones patrocinadoras



Cuadro específico



El comercio internacional español ante la crisis del Canal de Suez

Por Carlos Llano

Según un breve pero incisivo análisis del último informe del Banco Central Europeo (ECB, 2024), antes de finales de 2023 el comercio mundial estaba dando muestras de una sólida recuperación: los flujos de bienes, tras alcanzar los niveles prepandemia en el primer cuatrimestre de 2021, habrían crecido ya por encima de la tendencia lineal previa al COVID19, mientras que los flujos de servicios estarían ya alcanzando dicha línea de referencia. Más aún, la recuperación habría sido compatible con la resolución de los problemas de retrasos y cuellos de botella, y una clara apuesta de las empresas europeas por incrementar los stocks y redirigir sus vínculos comerciales (friend-shoring), con vistas a mejorar la resiliencia de la cadena de suministros.

Sin embargo, cuando parecía que el comercio estaba recuperado y la economía europea se encontraba preparada para superar el actual periodo inflacionista y de altos tipos de interés, el último trimestre del 2023 nos trajo dos nuevos eventos inesperados. Por un lado, en octubre de 2023 se iniciaron los violentos enfrentamientos entre Hamás e Israel en la franja de Gaza. A pesar del dramatismo de la situación, el elevado número de víctimas civiles y el riesgo de escalada hacia otros países de la zona, los mercados se han mantenido optimistas, “queriendo creer” que el conflicto sería breve y local. Posteriormente, el mes de noviembre nos trajo un nuevo capítulo de tensión geopolítica, con los sucesivos ataques de los rebeldes hutíes de Yemen a navíos de pabellón israelí y de sus principales países aliados (Reino Unido y EE. UU.). Dichos ataques, perpetrados en la zona del estrecho de Bab-el-Mandeb, se han sucedido durante los meses de enero y febrero, cambiando el curso de buena parte del tráfico marítimo entre Europa y Asia.

Tal y como recuerda The Economist (2024), desde su apertura en 1869, el Canal de Suez se ha transformado en una de las arterias

fundamentales del comercio mundial. En 2023, unos 24.000 buques lo utilizaron para transitar entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, transportando el 10% del comercio marítimo mundial.

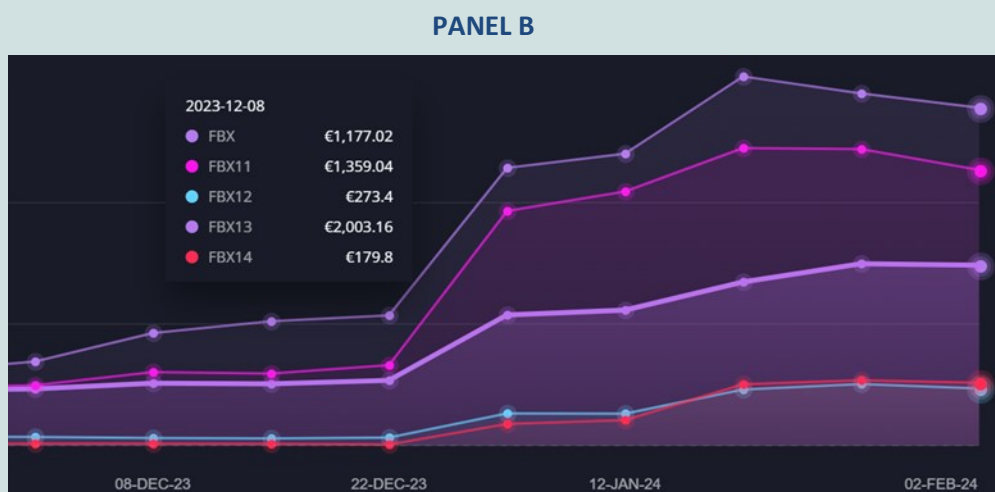
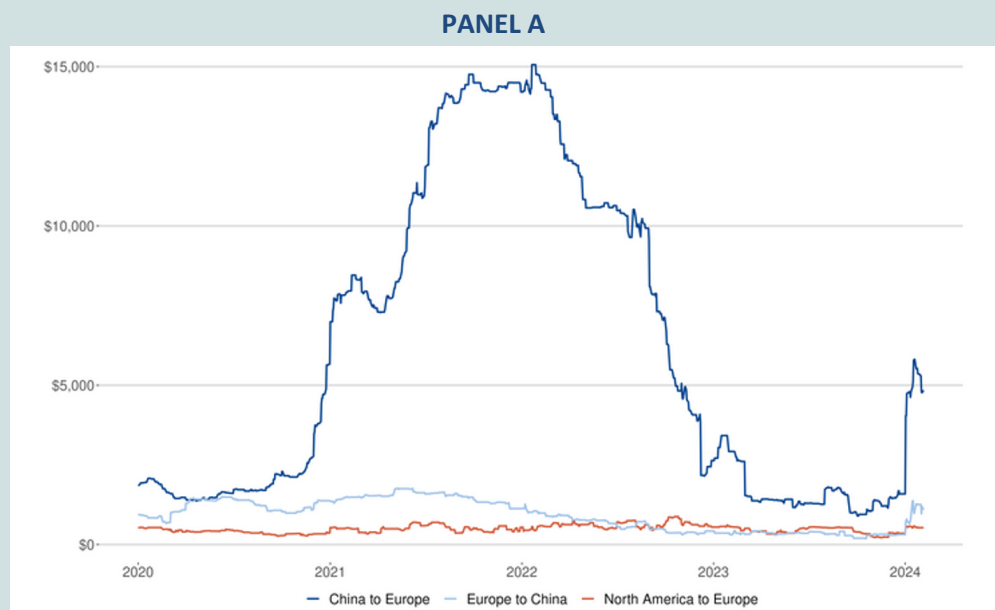
Con motivo de los ataques hutíes, el tráfico por el canal cambió abruptamente. Según las estimaciones del Kiel Institute for the World Economy (IFW-Kiel, 2024), el volumen de tráfico marítimo del canal se habría reducido en más del 60% respecto del volumen esperado. En enero de 2024, solo 200.000 contenedores habrían cruzado el canal, frente a los 450.000 que lo hicieron en diciembre de 2022, el punto más bajo de la pandemia. En buena parte de los casos, las navieras que acostumbraban a cruzar el Mar Rojo están redirigiéndose hacia África por el Cabo de Buena Esperanza, multiplicando por tres la intensidad de flujo por esta ruta más larga y costosa. Con ello, la duración de los trayectos entre Asia y Europa se habría incrementado en unos diez días de media (Ej.: Shanghai – Rotterdam), con los consecuentes aumentos de combustible, seguros y fletes.

En la Figura 1 A, recogemos la evolución de tres indicadores relacionados con los fletes de referencia, publicado por el IFW-Kiel (2024). Según dicho gráfico, la crisis del Canal se habría traducido en un incremento del 146% de dichos fletes hasta enero de 2024. La subida es notablemente más elevada en los flujos de China a Europa que en el sentido contrario, una asimetría que está seguramente explicada por el saldo neto negativo de los intercambios marítimos entre Europa y Asia, y la consecuente mayor probabilidad de flujos de vuelta en vacío o con carga incompleta. El Freightos Baltic Index (Panel B) muestra cómo el nivel y el incremento de los fletes es superior en los flujos dirigidos desde Asia hacia los puertos del Norte de Europa (Rotterdam, Hamburgo...), que hacia los puertos mediterráneos.

“En 2023, unos 24.000 buques lo utilizaron para transitar entre el Mediterráneo y el Mar Rojo, transportando el 10% del comercio marítimo mundial.”

“... el volumen de tráfico marítimo del canal se habría reducido en más del 60% respecto del volumen esperado.”

Figura 1. Evolución de los fletes marítimos entre Europa, China y EEUU: 2020-2024



Fuente: A) Fuente: Kiel Institute freight indicator & Freightos FBX; B) Freightos FBX. FBX11: China/East Asia - North Europe; FBX12: North Europe - China/East Asia; FBX13: China/East Asia - Mediterranean; FBX14: Mediterranean - China/East Asia

Teniendo en mente estos datos globales, resulta obligado preguntarse por el posible impacto de la presente crisis sobre el comercio internacional en España y sus CCAA. Según una reciente entrada en el Blog del Banco de España (Viani, 2024), basado en el índice de cuellos de botella de los suministros (SBI), la crisis del canal de Suez está asociada con un incremento de dicho índice superior al que se produjo en marzo de 2021, cuando el buque Ever Given encalló en el Canal de Suez, bloqueándolo durante 6 días. Sin embargo, dicho repunte del índice estaría muy lejos de los máximos observados durante la pandemia del COVID19 o la invasión rusa de Ucrania. Este índice diario, se basa en algoritmos de búsqueda de textos

publicados en internet que incluyen “palabras clave” ligadas al evento causante de la incertidumbre económica. Así, partiendo de la experiencia reciente en la que los cuellos de botella asociados a la pandemia habrían podido provocar incrementos en la inflación subyacente próximas a 1,2 % y caídas del PIB del 1,9% en el área del euro, las estimaciones actuales del Banco para este nuevo shock serían mucho más moderadas, no previendo efectos significativos en ninguna de estas dimensiones. A pesar de este menor impacto esperado, se recomienda cautela, dada la compleja situación de toda la región.

A pesar de que los efectos “macro” puedan ser reducidos, es importante preguntarse por el posible impacto territorial y sectorial de este nuevo shock. El objetivo no es otro que aportar algunas cifras para la reflexión, que nos permitan atisbar el posible volumen de comercio expuesto a la elevación de los fletes y los retrasos de suministros. Para ello acudimos a las estadísticas oficiales publicadas por DataComex. La Tabla 1 recoge el valor de

las exportaciones e importaciones con Asia por barco realizadas entre enero y noviembre de 2023, último mes disponible, por parte de las diferentes CCAA. Dicha cifra es luego expresada en porcentajes sobre el total del flujo que cada comunidad tiene con Asia y con el mundo. De esta manera, podemos identificar las CCAA con mayor exposición absoluta y relativa a la crisis que nos ocupa.

Tabla 1. El Comercio internacional con Asia por barco. Miles de euros. 2023 (Ene-Nov).

	Asia por barco	% sobre total Asia	% sobre total mundo	Asia por barco	% sobre total Asia	% sobre total mundo
Andalucía	5.717.544	88%	9%	11.623.790	87%	15%
Aragón	2.297.690	86%	8%	4.076.785	51%	12%
Asturias, Principado de	973.586	97%	9%	1.136.197	79%	11%
Baleares, Illes	19.931	29%	2%	349.312	63%	10%
Canarias	81.542	60%	3%	1.275.405	89%	16%
Cantabria	294.502	88%	5%	390.677	55%	8%
Castilla y León	1.895.791	86%	7%	2.136.573	76%	8%
Castilla-La Mancha	974.918	81%	7%	1.999.652	41%	7%
Cataluña	11.965.127	77%	8%	40.062.848	75%	20%
Comunitat Valenciana	4.405.309	87%	7%	15.530.012	84%	24%
Extremadura	131.905	90%	3%	549.422	74%	13%
Galicia	1.818.902	80%	4%	3.100.398	40%	8%
Madrid, Comunidad de	2.586.682	32%	9%	16.801.492	48%	9%
Murcia, Región de	1.798.005	93%	8%	7.893.819	95%	29%
Navarra, C.F. de	778.567	88%	5%	1.466.643	87%	11%
País Vasco	4.028.202	80%	8%	8.141.335	84%	16%
Total Nacional	40.238.111	75%	8%	117.830.382	69%	15%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de DataComex (<https://datacomex.comercio.es/>)

Es interesante comprobar cómo las importaciones españolas de Asia casi triplican las exportaciones a dicho continente, y en ambos casos, los flujos utilizan mayoritariamente el barco (75%/69%). Las exportaciones a Asia por barco representarían el 8% de las exportaciones nacionales al mundo, y un 15% de nuestras importaciones totales. Entrando al desglose por CCAA, Cataluña sería la más expuesta en términos absolutos tanto desde el punto de vista de las exportaciones (11.965 Mill. €), como, principalmente, de las importaciones (40.062 Mill. €). Le seguirían Andalucía, la Comunidad Valenciana, Madrid (principalmente desde el lado de las compras) o el País Vasco. Andalucía, Asturias o Madrid presentan las mayores exposiciones relativas, ya que sus exportaciones por barco a Asia representan el 9% de sus exportaciones totales. Por el lado de las importaciones, los mayores niveles de exposición relativa los encontramos en Murcia, la Comunidad Valenciana o Cataluña, donde las importaciones procedentes de Asia por barco representan,

respectivamente, el 29%, 24% y 20% del total de sus importaciones procedentes del mundo.

Para completar este análisis, la Tabla 2 muestra las primeras 15 posiciones del ranking de los principales flujos de importación por CCAA-sector procedentes de Asia que utilizan el barco como principal modo de transporte. Nos centramos en las importaciones por tener una exposición que triplica al de las exportaciones. Las 4 primeras posiciones correspondan a Cataluña con el sector del automóvil, las semimanufacturas, manufacturas del consumo y los bienes de equipo. Destacan también las importaciones de productos energéticos correspondientes a Murcia (5ª posición, ligados al puerto y la refinería de Cartagena), Cataluña (8ª posición, ligados a la refinería de Tarragona), la 10ª de Andalucía o la 15ª del País Vasco. La segunda columna muestra el peso relativo que dichos flujos representan sobre el total de importaciones de dicha CCAA-sector a nivel mundial, mostrando un nivel de exposición superiores a la media nacional (15%), a excepción de las posiciones 2ª, 7ª, 10ª y 13ª.

“...las importaciones españolas de Asia casi triplican las exportaciones a dicho continente, y en ambos casos, los flujos utilizan mayoritariamente el barco (75%/69%).”

“Por el lado de las importaciones, los mayores niveles de exposición relativa los encontramos en Murcia, la Comunidad Valenciana o Cataluña...”

Tal y como muestran estas cifras, aunque los efectos generales de este nuevo evento geopolítico parecen moderados, es importante llamar la atención sobre la heterogeneidad territorial y sectorial de la exposición a dicho conflicto. Como se ha visto, incluso con un análisis somero centrado en el efecto directo, los retrasos y subidas de fletes podrían afectar a más del 20% de las importaciones de algunas comunidades e industrias específicas. Una clave fundamental será la duración del conflicto, más allá de este

periodo que coincide con unos meses de menor intensidad de intercambios. Lógicamente, a estas cifras habría que añadir los posibles efectos indirectos que se podrían producir a través de las relaciones intersectoriales e intermodales procedentes de otros países (Ej.: retrasos e incrementos de costes de importaciones asiáticas por barco de partes y componentes recibidos en Hamburgo o Rotterdam, reexportadas posteriormente a España por carretera o ferrocarril).

Bibliografía:

ECB (2024). ECB Economic Bulletin, Issue 1. Box 1: Global trade in the post-pandemic environment.

IFW-Kiel (2024): Freight Volume in the Red Sea Continues to Decline, Fewer Ships in Hamburg.

The Economist (2024) Tracking ships in the Red sea.

Viani F. (2024): El impacto económico de las tensiones en el mar Rojo. Qué nos dice el índice de cuellos de botella del Banco de España. El Blog del Banco de España.

Tabla 2. Ranking de los 15 mayores flujos de importación por CCAA-sector con Asia por barco. Miles de €. 2023 (Ene-Nov).

Posición	CCAA	Sector	Miles €	% sobre el total de importaciones de la CCAA-sector
1	Cataluña	6 SECTOR AUTOMOVIL	9.167.307	32%
2	Cataluña	4 SEMIMANUFACTURAS	8.091.063	13%
3	Cataluña	8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	7.961.064	31%
4	Cataluña	5 BIENES DE EQUIPO	6.416.338	17%
5	Murcia, Región de	2 PRODUCTOS ENERGETICOS	5.542.763	35%
6	Madrid, Comunidad de	8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	5.371.337	24%
7	Madrid, Comunidad de	5 BIENES DE EQUIPO	5.108.816	9%
8	Cataluña	2 PRODUCTOS ENERGETICOS	4.489.439	26%
9	Comunitat Valenciana	5 BIENES DE EQUIPO	3.553.206	26%
10	Andalucía	2 PRODUCTOS ENERGETICOS	3.482.513	11%
11	Comunitat Valenciana	4 SEMIMANUFACTURAS	3.204.187	22%
12	Comunitat Valenciana	8 MANUFACTURAS DE CONSUMO	3.047.471	40%
13	Madrid, Comunidad de	4 SEMIMANUFACTURAS	2.580.345	6%
14	País Vasco	5 BIENES DE EQUIPO	2.491.725	22%
15	País Vasco	2 PRODUCTOS ENERGETICOS	2.373.434	18%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de DataComex (<https://datacomex.comercio.es/>)

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:

