

Previsiones de bajo crecimiento económico y del comercio marítimo

Los datos sobre la actividad de los puertos españoles en 2023 nos han dejado unas cifras preocupantes sobre el comercio marítimo español. Las importaciones cayeron un 4,0% hasta 194 millones de toneladas. Quitando el año de la pandemia (2020), es el valor más bajo registrado desde 2014. Por su parte, las exportaciones, que fueron el motor de la recuperación de la economía española tras la crisis de 2008, descendieron un 3,7% hasta valores que se habían ya superado en 2013.

En 2023 solo crecieron las importaciones de mercancía general (de forma moderada) y las exportaciones de graneles líquidos (que registraron un notable repunte). En el primer caso, el crecimiento de las importaciones de 'frutas, hortalizas y legumbres' y de 'papel y pasta' logró compensar el importante retroceso registrado por los 'materiales de construcción elaborados' (-9,9%) o la partida de 'Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos' (-5,0%). Por su parte, las exportaciones de graneles líquidos se vieron impulsadas por las partidas de 'gasoil' y 'otros productos petrolíferos'.

Los principales puertos europeos también se prevé que registren importantes retrocesos en sus tráficos. En los 9 primeros meses de 2023, Rotterdam registraba una caída del 7,3%; Amberes del 5,7% y Hamburgo del 5,0%.

Según los datos más recientes de Clarksons, el comercio marítimo mundial aumentó en 2023 un 3,0% y un notable 5,0% en términos de t-milla. Y ello pese al estancamiento de las mercancías movidas en contenedor (+0,0% en toneladas). En líneas generales, estas tasas se apoyan en el crecimiento registrado por las principales economías asiáticas de Oriente Medio y del Lejano Oriente. En el conjunto de los países europeos, las importaciones de crudo y productos del petróleo y las de mineral de hierro se mantuvieron prácticamente estables.

Para este año 2024, el último informe sobre Perspectivas de la Economía Mundial publicado por el FMI el 30 de enero, afirma que el aumento de las perturbaciones seguirá lastrando el comercio mundial. Hasta un 11% del comercio marítimo global se está viendo afectado por la crisis del mar Rojo lo que ha dado lugar a un desplome

del 65% en los tránsitos por el canal de Suez. El tránsito de buques portacontenedores y gaseros ha caído un 90%, el de petroleros un 45% y el de graneleros otro 30% adicional en comparación con las cifras de hace un año. Adicionalmente, la UNCTAD apunta a una caída superior al 30% de los tránsitos por el canal de Panamá, que se unen a los cambios en las matrices de origen y destino como consecuencia de la guerra en Ucrania y las sanciones a Rusia.

La crisis del mar Rojo se ha unido a los problemas en el canal de Panamá y a la guerra de Ucrania, que seguirán lastrando el comercio mundial, según el FMI.

Por si fuera poco, a finales de enero el gobierno de EE.UU. ha anunciado que detendrá temporalmente la aprobación de nuevas licencias para exportar gas natural licuado (GNL) a países con los que no tiene un acuerdo de libre comercio, entre los que se encuentran los Estados de la UE y Japón. El anuncio ha causado preocupación, dado que EE.UU. es uno de los principales suministradores de GNL a ambas regiones. Asimismo, la importación de GNL estadounidense ha jugado un papel clave en ayudar a Europa a reducir su dependencia del gas ruso desde el inicio de la guerra en Ucrania.