

## **INFORME**

# ***El bloqueo del Canal de Suez, tensiona nuevamente las cadenas de suministro de la industria valenciana y europea***

Cámara Valencia  
30 de marzo de 2021

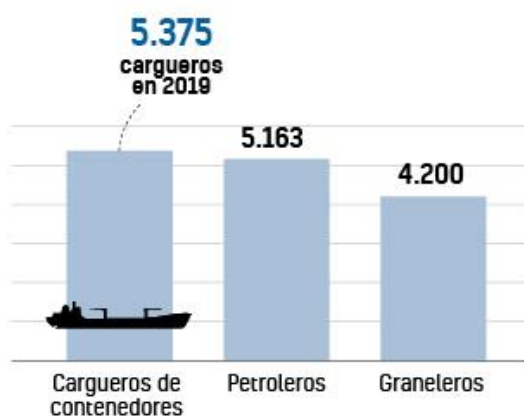
## ***Más de 365 buques y 23.100 toneladas de mercancías han estado retenidos por el bloqueo del Canal de Suez***

El martes 23 de marzo, el megacontenedor EverGiven encalló en el canal de Suez, colapsando durante una semana una de las principales rutas marítimas mundiales, y la principal entre Asia y Europa.

Por el Canal de Suez, que tiene actualmente 193,30 km de longitud y 24 metros de profundidad, pasa cerca del 12% del comercio marítimo internacional. De media pasan al día 52 barcos y mas de 3.300 toneladas de mercancías. En 2015, el gobierno egipcio amplió el Canal para dar cabida a los barcos portacontenedores de mayor tamaño, dada la tendencia de las grandes navieras a utilizar barcos cada vez más grandes (de más de 20.000 contenedores, como el Ever Given).

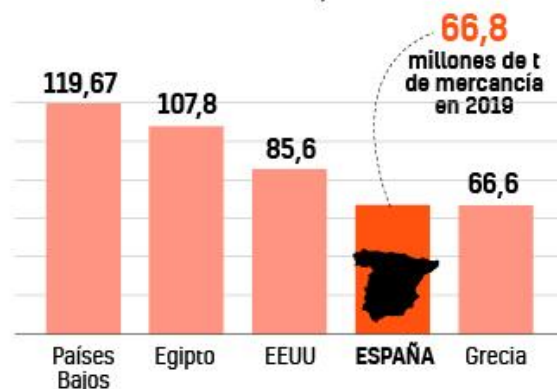
### **Datos del Canal de Suez. 2020**

#### **TIPOS DE EMBARCACIÓN QUE LO CRUZAN**



#### **PAÍSES QUE MÁS MERCANCÍA TRANSPORTAN**

SITUADOS AL NORTE DEL CANAL, EN MILL. DE t



Fuente: 20 minutos

Según la consultora Euler Hermes, la semana que el canal ha estado cerrado supone unas pérdidas para el comercio mundial entre 6.000 y 10.000 millones de dólares.

## ***El bloqueo del Canal de Suez ha tensionado aún más las cadenas de suministro a nivel internacional***

El bloqueo del Canal de Suez ha supuesto una nueva distorsión en el comercio mundial, desde que comenzó la pandemia. El retraso ocasionado ha tensionado aún más si cabe las cadenas de suministros a nivel internacional, pero sobre todo entre Asia y Europa.

Este accidente se produce en un momento complicado dentro de la fase de recuperación tras la pandemia debido a:

- **Fuerte aumento de los fletes marítimos**, sobre todo con el Sudeste Asiático, triplicando los niveles existentes pre pandemia (el coste de enviar un contenedor de Shanghái a Rotterdam ha pasado de menos de 2.000 dólares a más de 8.000 entre octubre de 2020 y febrero de 2021, según JK Capital Management).
- **La escasez de contenedores vacíos** (el 90% de las mercancías de todo el mundo se transportan en los 25 millones de contenedores en circulación), debido a la congestión en los puertos norteamericanos y al mayor dinamismo en el comercio asiático.
- **La escasez de materias primas y de algunas semimanufacturas, además de su consiguiente aumento de precios**, debido a caídas en la producción –por desastres naturales y la pandemia- y problemas logísticos en la distribución de las mismas.
- **El fuerte aumento de la demanda procedente de China.**

***A corto y medio plazo las empresas van a sufrir un sobre coste que acabarán repercutiendo en los precios finales.***

El retraso en el envío o recepción de los productos transportados por los barcos afectados por el bloqueo del Canal de Suez (cerca de 400 en una semana) junto con los factores anteriormente mencionados afectan directamente a la actividad productiva y las cuentas financieras de las empresas:

- **Aumento de los costes del transporte marítimo**
- Los retrasos y la escasez de materias primas (metales, materias plásticas, hilados, cereales, etc..) y semimanufacturas (semiconductores sobre todo), así como de contenedores para su transporte, podría provocar **cortes en el suministro de inputs del proceso de fabricación**, situación que ya veían con preocupación los empresarios valencianos.
- La tendencia al alza de los precios de los mismos observada en desde principios de año, se va a intensificar en las próximas semanas, suponiendo un **sobre coste para las empresas**, que finalmente tendrán que trasladarlo al precio final. Sin duda, las empresas europeas van a perder competitividad – precio en el mercado internacional.

- Los precios del petróleo y del gas finalmente no se han visto presionados al alza, gracias al rápido desbloqueo del Canal y a la tímida recuperación de la actividad económica en Europa.

Los efectos sobre el consumidor final no van a ser muy acusados: moderados retrasos en entregas de productos y aumento de precios finales a medio plazo de algunos productos.

### ***El bloqueo ha paralizado durante una semana la práctica totalidad de las relaciones comerciales entre la Comunidad Valenciana y Asia***

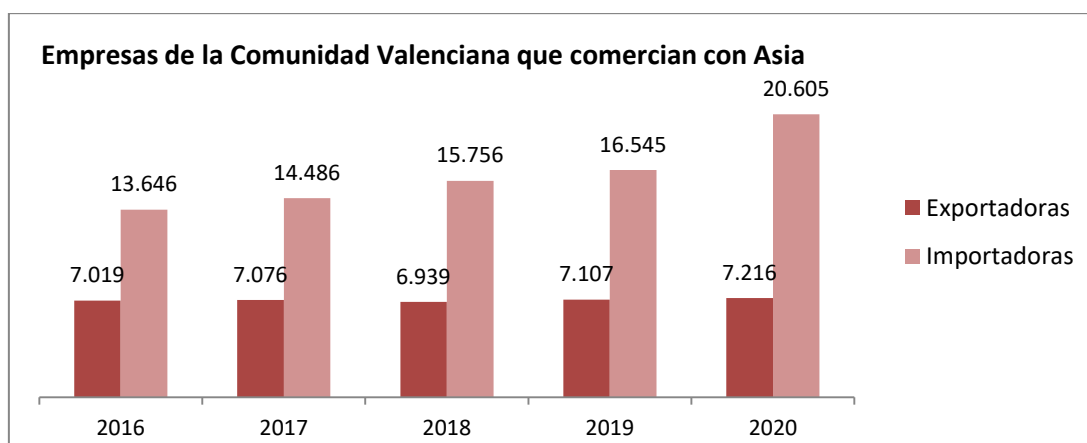
El 43% del valor del comercio exterior de la Comunidad Valenciana en 2020 se realizó utilizando el transporte marítimo. Este porcentaje se eleva hasta 69% si hablamos de toneladas.

Las relaciones comerciales de la Comunidad Valenciana con los países asiáticos alcanzaron en 2020 los 8.811 millones de euros, los que supone el 16,4% del total del comercio exterior de la Comunidad Valenciana.

- Exportaciones de la Comunidad Valenciana a Asia (2020): 2.318 millones €
- Importaciones de la Comunidad Valenciana de Asia (2020): 6.498 millones €

El 86% del valor de las relaciones comerciales con Asia se realizan vía marítima, siendo el Canal de Suez la ruta utilizada para las mismas. Por ello, un bloqueo como el actual provoca un parón de la práctica totalidad de las relaciones comerciales con esta zona geográfica, siendo las importaciones las más afectadas.

**Cerca de 28.000 empresas valencianas llevaron a cabo relaciones comerciales con los países asiáticos en 2020**, de las cuales tres cuartas partes eran importadoras. En los últimos años el número de empresas que comercian con Asia ha sido creciente, sobre todo, entre las importadoras.



Fuente: Secretaría de Estado de Comercio

El 25% del tráfico marítimo del Puerto de Valencia se realiza con Asia y tiene como ruta principal el Canal de Suez.

***Desde el punto de vista del suministro, la industria química, textil y del metal son las principales ramas industriales valencianas afectadas por el retraso y/o escasez directa de materias primas y semimanufacturas.***

Las ramas industriales valencianas más afectadas por el retraso de materias primas y suministros procedentes de Asia son:

- La industria química (sulfatos, carbonatos, ácidos, compuestos aminados, materias colorantes, etc),
- La industria del plástico (placas, hojas, láminas) y del caucho (caucho natural),
- La industria textil (tejidos, fibras, hilados, cáñamo de manila),
- Aparatos eléctricos, tipo transformadores eléctricos,
- Industria del metal (hierro sobre todo).

Las importaciones vía marítima de productos energéticos de Asia (que incluye Oriente Medio) suponen el 37% de total de importaciones del continente asiático.

No obstante, las importaciones de gas natural de la Comunidad Valenciana procedentes de Oriente Medio (Qatar) se han reducido notablemente en 2020 y se ha diversificado su procedencia hacia Nigeria y Reino Unido.

**Principales productos descargados en el Puerto de Valencia procedentes de Asia, Oriente Medio, Mar Rojo. Año 2020**

| Grupos de productos               | Toneladas        |
|-----------------------------------|------------------|
| Maquinaria, herramientas          | 868.481          |
| Productos químicos                | 447.391          |
| Gas natural                       | 408.030          |
| Confección                        | 341.918          |
| Productos siderúrgicos            | 340.752          |
| Materiales de construcción        | 271.015          |
| Muebles                           | 240.325          |
| Textiles                          | 200.216          |
| Automóviles y sus piezas          | 189.276          |
| Cereales y su harina              | 99.246           |
| Tabaco, cacao, café y especias    | 94.403           |
| Semimanufacturas de plástico      | 90.236           |
| Calzado                           | 83.492           |
| <b>Total mercancía descargada</b> | <b>5.045.054</b> |

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia

## ***El clúster de la cerámica, la industria química y agroalimentaria son los sectores exportadores a Asia más afectados por el bloqueo.***

Los principales sectores exportadores valencianos afectados por el bloqueo son:

- La industria de baldosas cerámicas,
- La industria química anexa al sector cerámico (pigmentos, esmaltes, etc.),
- La industria agroalimentaria: cárnicas, lácteos, vinícolas, y panadería,
- La industria de la cosmética,
- La industria química: polímeros,
- Empresas dedicadas a la venta de desechos de papel, metal, etc.

### **Principales productos cargados en el Puerto de Valencia con destino Asia, Oriente Medio, Mar Rojo. Año 2020**

| <b>Grupos de productos</b>            | <b>Toneladas</b> |
|---------------------------------------|------------------|
| Materiales de construcción (baldosas) | 1.746.787        |
| Productos químicos                    | 545.615          |
| Otros productos alimenticios          | 537.876          |
| Papel y pasta                         | 462.059          |
| Vinos, bebida, alcoholes y derivados  | 344.165          |
| Pienso y forrajes                     | 257.962          |
| Frutas, hortalizas y legumbres        | 175.666          |
| Maquinaria, herramientas              | 153.880          |
| Automóviles y sus piezas              | 72.026           |
| Otros minerales no metálicos          | 64.170           |
| Otros minerales y residuos metales    | 63.099           |
| Aceites y grasas                      | 58.386           |
| Conservas                             | 44.381           |
| Productos siderúrgicos                | 41.785           |
| <b>Total general</b>                  | <b>5.190.340</b> |

Fuente: Autoridad Portuaria de Valencia

### **De forma colateral otras actividades productivas se ven afectadas por este bloqueo:**

- **El sector del transporte por carretera y terrestre** se verá afectado en tanto en cuanto no puede recoger la mercancía del Puerto procedente de Asia –pues no llegan los barcos- y no puede llevar la mercancía al Puerto.
- **El Puerto de Valencia**, al igual que otros puertos de España como el de Barcelona o Algeciras, van a ver notablemente distorsionada su actividad en las próximas semanas: por un lado descenso del número de barcos de carga y descarga (un 25% del tráfico tienen como destino u origen Asia) a corto plazo,

pero también una mayor congestión del tráfico a los pocos días de abrirse el canal, para lo cual ya ha establecido medidas de contingencia.

- **Los distribuidores mayoristas**, los cuales pueden registrar roturas temporales en sus stocks y retrasos en la entrega de pedidos.

### ***Se acelera la tendencia hacia un acortamiento de las cadenas de valor***

La relativa rapidez con la que se ha procedido a desbloquear el Canal de Suez, **amortiguará los negativos efectos** que ocasiona un bloqueo como el que se ha producido, y reducirá significativamente los niveles de incertidumbre en todos los ámbitos del comercio internacional.

Pero este nuevo factor distorsionador del comercio internacional ejerce nuevas distorsiones en las cadenas de valor internacionales, lo que sin duda, implicará a medio y largo plazo, **una aceleración en la tendencia hacia un acortamiento de las cadenas de suministro** y una menor dependencia de la industria europea de los suministros de los mercados asiáticos.

Asimismo, aumenta la **importancia de disponer de suficientes stocks de productos estratégicos**, para evitar cuellos de botella y roturas de suministro inmediato en sectores que han visto incrementada su importancia como es el sanitario.

Al igual que ya sucediera con la irrupción de la pandemia, la empresas van seguir elevando su priorización del aseguramiento de las cadenas de suministro, frente al precio. **Tendencia que ha de ser aprovechada por la industria y comercializadoras valencianas para posicionarse en los mercados de mayor proximidad geográfica** (Europa, Mediterráneo, África Occidental, entre otros).