

El comercio marítimo español, en niveles de 2013

El comercio marítimo español, entendido como la suma de importaciones, exportaciones y mercancías movidas en tráficos de cabotaje y sin incluir las mercancías en régimen de tránsito internacional, se desplomó un 11% en 2020, totalizando algo más de 322 millones de t. En 2009, la crisis financiera y económica dio lugar a una caída del 14% y se tardaron 10 años en recuperar los niveles previos a la crisis.

El descenso del 11% del comercio marítimo nacional coincide exactamente con el retroceso de la economía española, que registró en 2020 la mayor caída entre las economías avanzadas. La caída del PIB de la UE en su conjunto fue del 6,1%, 5 puntos porcentuales menor.

Todos los tipos de cargas experimentaron descensos importantes, aunque el movimiento de graneles sólidos se ha visto especialmente impactado, con una caída del 16%, seguido de los graneles líquidos (-10%) y la carga general (-9%). La fuerte caída en el tráfico de graneles sólidos, que se acumula a la registrada en 2019 del 12%, es consecuencia no solo de la pandemia, sino del cierre de centrales térmicas españolas que ha provocado un desplome del tráfico de carbón. Las importaciones de carbón en 2020 se dividieron por la mitad y la caída acumulada de los últimos 3 años alcanza ya el 76%. En 3 años, Gijón ha pasado de importar casi 9 Mt de carbón y clínker a menos de 4 Mt (-58,2%). Para el resto de puertos la situación es incluso peor, Ferrol ha perdido prácticamente la totalidad de este tráfico, 100 toneladas importadas en 2020, frente a 4,8 Mt en 2017. Almería importó 15.000 t frente a 2,7 Mt hace 3 años y Tarragona ha perdido el 77,4% de estas mercancías en estos 3 años sumando 386.000 t en 2020.

Por tráficos, las mercancías movidas en cabotaje se redujeron un 14,4% y las importaciones españolas un 13,8%. Las exportaciones se

contrajeron en menor medida, un 3,6%. Solo las exportaciones de graneles líquidos crecieron en 2020 con respecto a 2019, un moderado 1,4%.

Algeciras sigue siendo el primer puerto español en el ranking de tráficos de graneles líquidos, seguido de Cartagena, que sube una posición en detrimento de Huelva, que desciende a la tercera.

Gijón se mantiene como el principal puerto español en lo que a movimiento de graneles sólidos se refiere. La segunda y tercera posición la ocuparon en 2020 Castellón y Cartagena, desbancando a Tarragona y Ferrol, que han caído a la cuarta y quinta respectivamente.

Los puertos de Valencia, Algeciras y Barcelona lideran el movimiento de carga general en España. Entre estos 3 puertos mueven el 74% de los contenedores (incluyendo aquellos en tránsito) del tráfico portuario nacional.

En los tráficos con las islas, de gran importancia para las empresas navieras españolas, el movimiento de graneles sólidos se redujo un 36%; los líquidos un 15%; y la mercancía general un 11%.

Según el FMI, que en abril ha mejorado las previsiones de crecimiento de la economía española, el PIB nacional crecerá en 2021 un 6,4%, el mayor repunte de toda la Unión Europea, que no compensará el fuerte retroceso de 2020. El FMI mantiene su previsión de un crecimiento más moderado de nuestra economía en 2022 (+4,7%) y sitúa a España a la cola de la recuperación junto a Italia. No será hasta 2023 que la economía nacional recupere los niveles previos a la pandemia.

La sección Tribuna Profesional de este número la dedicamos a hacer un análisis más detallado de todos estos datos facilitados por el departamento de estadísticas de Puertos del Estado, al que agradecemos un año más su colaboración.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es

