



Munich Personal RePEc Archive

# **Perormance of the ports of the Atlantic Ocean in the period 2019-23: a differential analysis**

Gonzalez Laxe, Fernando and Armesto Pina, José Francisco and Sanchez-Fernandez, Patricio

Foro Económico de Galicia, Universidade de Vigo (Spain)

October 2023

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/119038/>  
MPRA Paper No. 119038, posted 06 Nov 2023 15:09 UTC

# **Comportamiento de los puertos del Eje Atlántico en el periodo 2019-23: un análisis diferencial**

Fernando González Laxe  
José Francisco Armesto Pina  
Patricio Sánchez Fernández

Foro Económico de Galicia  
Campus Universitario - 32004 OURENSE  
Email contacto: [patricio@uvigo.es](mailto:patricio@uvigo.es)

## **RESUMEN**

*La globalización está modificando los paradigmas tradicionales sobre la articulación de los puertos con el territorio. Los estudios portuarios enfocados desde unas perspectivas funcionalistas (en los que las unidades de análisis eran los propios espacios portuarios) han dado paso a enfoques sistémicos que sitúan a los puertos en una posición nueva, dentro de las cadenas de circulación física de las mercancías. Así los puertos son entendidos como nodos intermedios, dentro de redes logísticas y de transporte multimodal que facilitaban la conformación de cadenas de producción-distribución a nivel global.*

*De esta manera, se asiste a nuevos flujos de mercancías movilizadas bajo los parámetros de puerta a puerta y sin ruptura de carga, a través de contenedores-estándar que se adaptan a los demás modos de transporte, pudiendo desplegarse y localizarse sobre distintas ubicaciones en diversas latitudes y continentes. Actualmente la movilidad y la conectividad se consideran elementos básicos de los análisis modernos en los que destacan cuatro características: la fragmentación de la producción; una nueva perspectiva tecnológica, operativa y organizativa de las unidades de producción; la configuración de un territorio de redes y de conectividad; y una menor relevancia de la distancia física.*

## **ABSTRACT**

*Globalization is modifying traditional paradigms on the articulation of ports with the territory. Port studies focused from functionalist perspectives (in which the units of analysis were the port spaces themselves) have given way to systemic approaches that place ports in a new position, within the chains of physical circulation of goods. Thus, ports are understood as intermediate nodes, within multimodal logistics and transportation networks that facilitated the formation of production-distribution chains at a global level.*

*Nowadays, we see new flows of goods moved under door-to-door parameters and without load breakage, through standard containers that adapt to other modes of transport, and can be deployed and located in different locations in various latitudes and continents. Currently, mobility and connectivity are considered basic elements of modern analyzes in which four characteristics stand out: the fragmentation of production; a new technological, operational and organizational perspective of production; the configuration of a territory of networks and connectivity; and a lower relevance of physical distance.*

## **PALABRAS CLAVE:**

Puertos, tráfico marítimo, logística portuaria, Eje Atlántico.

## **KEY WORDS:**

Ports, maritime traffic, port logistics, Atlantic Axis.

# **Comportamiento de los puertos del Eje Atlántico en el periodo 2019-23: un análisis diferencial**

**Fernando González Laxe**

## **I.- INTRODUCCIÓN.**

En los últimos años la mayor parte de los investigadores y dirigentes empresariales han tratado de encontrar respuestas a cómo los puertos se articulan con el territorio. En la actual fase de globalización se están modificando los paradigmas tradicionales sobre los que se investigaba la actuación de los puertos.

Hasta hace poco tiempo, los estudios portuarios estaban enfocados desde unas perspectivas disciplinarias en la que prevalecía un enfoque funcionalista, en los que las unidades de análisis eran los propios espacios portuarios; y, por lo tanto, se estudiaban las entidades en sí mismas, en donde se desarrollaban las actividades comerciales y de servicios. Más tarde, se tienen en cuenta los enfoques sistémicos, que sitúan a los puertos en una posición nueva, dentro de las cadenas de circulación física de las mercancías. Es decir, los puertos son entendidos como nodos intermedios, dentro de redes logísticas y de transporte multimodal que facilitaban la conformación de cadenas de producción-distribución a nivel global.

De esta manera, se asiste a nuevos flujos de mercancías movilizadas bajo los parámetros de puerta a puerta y sin ruptura de carga, a través de contenedores-estándar que se adaptan a los demás modos de transporte, pudiendo desplegarse y localizarse sobre distintas ubicaciones en diversas latitudes y continentes.

La reconfiguración del sistema económico mundial, derivada de la recesión del 2008, dio lugar a un predominio de los aspectos circulatorios y financieros, más que sobre los aspectos productivos. De ahí que la movilidad y la conectividad se consideraron elementos básicos de los análisis modernos. No es extraño, por lo tanto, apreciar cuatro aspectos relevantes:

a) la fragmentación de la producción, facilitando con ello la especialización de cada fase de los procesos productivos en función de las ventajas comparativas de cada territorio;

b) una nueva perspectiva tecnológica, operativa y organizativa de las unidades de producción, que permite contemplar las alteraciones en el campo de la movilidad y en lo tocante al desarrollo de los sistemas de transporte, dando pie a que la logística sea imprescindible en lo que concierne a la definición de las estrategias;

c) la configuración de un territorio de redes y de conectividad, fruto de las dinámicas de desregulación y privatización de una parte sustantiva de las funciones que estaban administrando y gestionando las instituciones públicas; y

d) a partir de ahora, la distancia física adquiere un papel menos relevante, dada la constitución de amplias redes globales. La existencia de una fragmentación de la producción en ámbitos territoriales vinculados a las propias redes globales de producción y circulación y

el desarrollo de las relaciones de proximidad, de cohesión geográfica y cultural, al estilo que había definido Veltz (1999), en su ya clásica concepción de la economía de archipiélago, contribuyen a la mencionada configuración y articulación.

Esta nueva contextualización significa la determinación de zonas de mayor o menor intensidad económica con efectos parciales y selectivos sobre los territorios, tal y como responde a la actual fragmentación de los procesos productivos a escala global; al nuevo rol de la logística; y al control de los flujos y redes

Los puertos, siguiendo esta dinámica, son concebidos como nodos específicos que desarrollan la función de aglomeración y concentración territorial. Esto es, procuran lograr polarizar espacialmente las actividades; y, desde dichos enclaves o pivotes, poder distribuir flujos internacionales de mercancías e información correspondientes a las cadenas de valor.

De esta forma, los puertos inciden en desarrollar dos nuevos conceptos: en primer término, en favorecer y promover la búsqueda de una mayor conectividad modal y territorial; y, en segundo lugar, estimular la inserción en cadenas globales de suministros, que, hasta escaso tiempo, se encontraban fragmentadas tanto en el tiempo como en el espacio.

## **II. LOS FLUJOS MARITIMOS Y LAS REDES DE PUERTOS.**

Desde una perspectiva más detallada es fácil considerar una nueva configuración del territorio. El espacio económico queda reflejado en función de los espacios de flujos y de la conectividad, cuyos elementos básicos suponen tener en cuenta las redes físicas de transportes multimodales internacionales y la localización de los nodos claves (hub's), tal y como exponen tanto Ducruet como Berti y colaboradores en sus últimas aportaciones (Ducruet, 2020; Berti et al., 2020).

Los puertos y la red global de los mismos junto al transporte multimodal existente constituyen los rasgos esenciales para determinar los elementos claves de los procesos de conectividad y de inserción internacional. Lo son, porque los hub's o plataformas logísticas poseen como tareas básicas lograr concentrar grandes volúmenes de carga y de información. Esto es, captar y polarizar cargas (y volúmenes) que serán procesadas, organizadas y distribuidas hacia distintas áreas geográficas mediante la configuración de una articulación modal y territorial de los sistemas de transporte que converjan en el mencionado nodo portuario.

Asistimos, pues, a una dinámica mundial que configura, al mismo tiempo, puertos aglutinadores de embarcaciones y de mercancías con nuevas formas de articulación territorial. No hay duda, entonces, que los hinterlands, como zonas de influencia territorial de los puertos, adquieren gran relevancia en estos planteamientos.

Bajo esta concepción hay que reseñar que entre los objetivos de los planes estratégicos de las autoridades portuarias se sitúan los desafíos definidos por la ampliación de sus radios de alcance geográfico hasta alcanzar vínculos con otros espacios territoriales distantes, en un primer término; y, en segundo lugar, una de sus finalidades consiste en ganar los hinterlands de los puertos próximos.

Debido a las mayores aperturas comerciales y a los continuos procesos de reestructuración económica, los esfuerzos de los puertos se centran en lograr captar espacios territoriales más amplios (por medio de nuevos desarrollos de infraestructuras y en atender a las cadenas integradas de transporte). La asignatura pendiente se ha centrado en propiciar la ampliación de la cobertura territorial y en poder intervenir en las zonas tradicionales de los puertos vecinos. Se busca ampliar tanto el hinterland como el foreland; es decir, ampliar la cobertura espacial.

Los estudios más recientes, como los expuestos por Notteboom y Haralambides (2020), Ducruet (2020), Cheung (2020) o Ghorbani et al., (2022), por ejemplo, nos indican que los puertos más dinámicos buscan:

- a) obtener y/o desviar crecientes volúmenes de carga contenedorizadas del hinterland;
- y
- b) estar muy cerca de la intersección entre rutas principales y alimentadoras.

Aquí radican las ventajas comparativas y los niveles de potencialidades. Esto es, contribuir a precisar y a definir el posicionamiento estratégico. La potencialidad de cada puerto será, por tanto, diferente. Atendiendo a sus marcos estratégicos se puede determinar los niveles de cumplimiento de sus misiones; pero, a la vez, también sirve para subrayar las debilidades de sus bases conceptuales y empíricas. La consideración relevante es evaluar el grado de concentración de los flujos de mercancías en los puertos, y la ubicación de los puertos en los corredores multimodales. Dicho ejercicio nos permite subrayar el saldo de puertos ganadores y puertos perdedores; y, al mismo tiempo, el establecimiento de una nueva jerarquía en el ranking.

### **III.- COMPETENCIA PORTUARIA Y REDES LOGISTICAS.**

La competencia se ha intensificado entre los agentes principales participantes en las redes multimodales, primando el desarrollo de nuevas terminales especializadas con mayor contenido tecnológico e integrado en los servicios *puerta a puerta*. Dicha presencia de terminales enlaza con las terminales interiores o nodos logísticos, localizados en espacios económicos próximos.

Algún puerto como Leixoes, por ejemplo, ha apostado por un nuevo planeamiento. En su nueva misión estratégica ha definido las prioridades de su inserción en los corredores multimodales (conexión con autopistas, proximidad a estación ferroviaria, vinculación logística con el aeropuerto) que le permite convertirse en un potente nodo de articulación de flujos con muchas áreas económicas. Otro puerto, como el de A Coruña, renuncia a las dinámicas de contenedorización y de inserción en las redes de suministro globales, para reorientar su estrategia específica en la conversión y fomento de un puerto hub-energético aprovechando los procesos de transición energética y digital. Son, pues, dos casos completamente diferentes; pero que permiten trasladar los diferentes posicionamientos al mismo tiempo que facilitan la constatación de que los puertos pueden llegar a desarrollar sus próximas funciones hacia nuevas operaciones, nuevos enlaces y una amplia conectividad; o, por el contrario, mantener una apuesta hacia una nueva configuración activa relacionada con los aprovisionamientos energéticos y sus nuevas exigencias.

La competencia interna es todavía tímida en los puertos comerciales de la fachada atlántica peninsular. Sin embargo, si resulta fácil colegir los niveles de especialización con la presencia de diversas plantas de las ramas del automóvil, piedras, abonos, maderas, productos

siderúrgicos, generadores energéticos, entre otros, que permiten establecer determinados vínculos de conexión entre el puerto y las distintas empresas y áreas logísticas (la pesca, por ejemplo).

En suma, los puertos forman parte de los procesos de producción-circulación de los flujos de empresas y desempeñan labores concretas en el ámbito de los nuevos servicios especializados. El puerto funciona como un gestor, administrador y distribuidor en los tiempos y en los ritmos demandados por los agentes involucrados en el sector y asociados al mismo, dentro de una red productiva internacionalizada y formando parte de una amplia cadena logística. Es decir, desarrollan una ecuación basada en la interacción espacio-tiempo, en la medida que es preciso desarrollar y coordinar actividades productivas y de servicios interconectadas en tiempo real, y entre unidades fragmentadas territorialmente bien sean distantes o a lo largo de varios continentes.

De ahí que no sea baladí afirmar que un puerto no trata, en exclusiva, de la acumulación de obras de infraestructuras, sino de la creación de valor a través de los productos y servicios destinados a favorecer la fluidez, la seguridad y la fiabilidad. Es decir, no siempre una mayor oferta de infraestructuras va ligada con la creación de una nueva demanda.

Se puede afirmar que, dentro de la economía globalizada, los actores escogen un puerto en función de sus aptitudes para convertirse en un modo de articulación de redes, capaz de garantizar un nivel eficiente de posibilidades de desplegarse sobre distintos fragmentos territoriales logrando un mayor nivel de accesibilidad y conectividad. Por eso, son muy frecuentes los estudios sobre la elección y selección del puerto.

Pero, además de la localización geográfica y de los postulados de una estrategia correcta, es precisa la existencia de actores locales, regionales y globales dedicados a crear fluidez y a acelerar la circulación física de las mercancías (Ashrafi et al., 2020). Es decir, operadores logísticos, agentes de aduana, operadores multimodales, consorcios de navieras, transportistas ferroviarios, zonas de actividades logísticas. Muchos de ellos provienen de una larga tradición histórica, aunque la mayoría de los que encabeza los rankings de presencia, volumen y conectividad son modernos.

#### **IV.- LOS PUERTOS DE LA FACHADA ATLÁNTICA.**

Examinando el comportamiento de los principales puertos de la fachada marítima de Galicia y del Norte de Portugal se puede evaluar los resultados de su visión estratégica a lo largo de los últimos años.

En este caso, se ha procedido a estudiar los volúmenes de tráficos y de los movimientos de barcos registrados a lo largo del periodo 2009-2023. Es decir, una referencia a lo que existía antes de la Gran Recesión (2009) a la situación previa a la pandemia (2019); y, posteriormente, a los años siguientes, los de la recuperación y adaptación a los nuevos escenarios.

No hay duda que 2009 fue el año crítico de la denominada Gran Recesión. En el mismo, se anotaron las peores cifras económicas de la primera parte del siglo XXI. Todos los países del mundo arrojaron signos negativos respecto a la situación económica, producto de la relevante recesión, llegada a ser considerada como una de las más severas después del crack del 1929. Después de una fuerte caída, comienza un periodo de recuperación económica, en forma de U, que se ha ido prolongando, con sus propios vaivenes, hasta este año 2020, donde los efectos del COVID-19, de nuevo, han hecho mella en todas las economías mundiales.

Nos proponemos examinar como los seis puertos comerciales más relevantes de la fachada atlántica nor-occidental ibérica han reaccionado ante dicha fase de la economía y sobre qué bases han cimentado su fase alcista.

De una parte, hay que remarcar que el crecimiento no fue armónico, ni equilibrado para todos ellos; sino que se refleja una importante asimetría en lo que concierne a las tasas de crecimiento. En segundo lugar, se aprecia una notable especialización productiva, derivada de las empresas

instaladas en las proximidades de los recintos portuarios o bien de la oferta de infraestructuras y de servicios suministrada por la Autoridad Portuaria respectiva; y, en tercer lugar, también es de reseñar una mejora en los términos de conectividad e inserción internacional en aquellos puertos que han desempeñado apuestas estratégicas activas.

Respecto a la evolución de los tráficos, casi todos los seis puertos comerciales experimentaron crecimientos positivos durante el periodo 2009-2019. Algunos de ellos muestran aumentos superiores al 35%. Sobresalen los casos de A Coruña, Marín, Vigo y Vilagarcía. Las actuaciones llevadas a cabo han permitido reforzar su especialización y, merced a ello, fueron capaces de aumentar sus volúmenes de tráfico de manera espectacular. El otro puerto que también mejora, Leixoes, registra aumentos más modestos (en torno al 5%). Solo un puerto ha disminuido sus tráficos a lo largo del periodo estudiado, el de Ferrol, con un descenso del 8%, debido, fundamentalmente, a los cambios de escenarios de la industria de la comarca.

Los resultados durante el periodo 2019-2022 arrojan otra panorámica. De una parte, contabilizamos puertos que registran fuertes crecimientos (máxime en el último ejercicio de 2022), como los casos de A Coruña y Ferrol que muestran alzas del 10% y 5%, respectivamente. Por su parte, los puertos de Vigo y Vilagarcía contabilizan crecimientos de menor intensidad, pero con tendencias crecientes en los últimos ejercicios. Y, finalmente, los puertos de Marín y de Leixoes son quienes presentan pequeñas minoraciones en lo tocante a los volúmenes totales de tráficos, sobre todo el puerto portugués que desciende de 19,5 a 14,8 millones de toneladas en los últimos cuatro años.

**Cuadro nº 1. Tráfico portuario total.**

	Volumen de Tráfico (en toneladas)					
	2009	2019	2020	2021	2022	Junio 2023
A Coruña	11.496.378	13.451.055	10.504.577	11.783.425	14.799.704	6.361.568
Ferrol	12.232.590	11.169.936	10.020.719	9.943.477	11.722.417	5.922.642
Marín	1.641.928	2.438.417	2.056.755	2.146.039	2.077.268	1.016.385
Vigo	3.525.971	4.161.443	4.336.978	4.642.899	4.552.394	2.328.909
Vilagarcía	958.240	1.315.419	1.204.573	1.503.591	1.490.131	771.806
Leixoes	14.138.533	19.556.000	17.076.000	15.187.67	14.891.060	7.524.752

Fuente) Puertos del Estado y Autoridade da Mobilidade de Transportes

Dichos movimientos permiten subrayar, en primer término, distintos niveles de resiliencia y de especialización; y, en un segundo nivel, disímiles formas de integración y adaptación a nuevos escenarios

El año 2023 muestra un cambio de tendencia. Los efectos de la guerra en Ucrania, los procesos de descarbonización y los ajustes económicos hacen que los totales de los volúmenes de tráfico portuario, entre junio 2022 y junio 2023, disminuyan en Ferrol (-19,2%), Vigo (-1,5%) y Leixoes (-1%); para aumentar en los recintos de A Coruña (8,3%), Vilagarcía (2,5%) y Marín (0,6%).

Si analizamos los comportamientos de los tráficos según los tipos de mercancías, las conclusiones reflejan, asimismo, actitudes diferentes. En primer lugar, destaca la fuerte especialización en graneles líquidos de A Coruña (con recuperación de la estabilización) y de Leixoes (en regresión); y con una suba espectacular de Ferrol, debido a los intensos y recientes movimientos de gas. En segundo término, en lo que respecta a los graneles sólidos, los niveles de los principales puertos en dichos productos registran tendencias opuestas: el puerto de Ferrol sufre una caída notable de los flujos de carbón derivada del cierre de la Central Térmica de As Pontes de García Rodríguez, en tanto que el recinto coruñés incrementa sus volúmenes apostando por los abonos, piensos y fertilizantes. Marín, por su parte, contabiliza una ostensible

subida, incrementando su atención en esta materia. Los demás puertos presentan escasos niveles de especialización en estos tráficos por lo que sus magnitudes son poco representativas. Finalmente, en lo que atañe a la mercancía general son notables los aumentos de Leixoes y Vigo, que se consolidan como los puertos referenciales de la fachada atlántica, a pesar de los distintos volúmenes de cada uno de ellos. Ferrol irrumpe en el último bienio y muestra un fuerte crecimiento en lo que va de año 2023; Vilagarcía crece, pero a mitad del año 2023 presenta un pinchazo notable. Y el puerto de A Coruña experimenta un fuerte retroceso que le lleva a ocupar la última posición de los cinco puertos gallegos. Leixoes mueve 9,7 millones de Tns; Vigo contabiliza 4,2 millones de Tns; y los otros puertos registran, evidentemente, menores cantidades, aunque si destacan por sus tasas de variación positivas el puerto de Ferrol (que roza el millón de Toneladas) y negativas el puerto de Marín.

**Cuadro nº 2. Tráfico portuario por desglose de las mercancías (en toneladas)**

<b>GRANELES LIQUIDOS</b>						
	2009	2019	2022	Junio 2022	Junio 2023	% junio 2023/22
A Coruña	6.820.497	8.970.330	8.514.337	4.132.092	3.611.059	-12,6 %
Ferrol	2.401.988	2.312.415	3.938.059	1.772.074	2.318.622	30,8 %
Marín	16	8	2	2	-	-
Vigo	71.162	46.778	31.975	18.918	17.713	-6,4 %
Vilagarcía	224.267	182.544	401.186	161.782	139.588	-13,7 %
Leixoes	7.094.000	2.715.000	2.352.539	1.357.595	1.255.589	6,0 %

<b>GRANELES SÓLIDOS</b>						
	2009	2019	2022	Junio 2022	Junio 2023	% junio 2023/22
A Coruña	3.215.589	3.474.568	5.388.419	1.717.721	2.951.231	71,8 %
Ferrol	9.268.088	8.095.037	6.856.470	3.725.245	1.846.981	-50,4 %
Marín	879.867	888.506	1.039.592	406.820	461.894	13,5 %
Vigo	381.302	297.779	304.134	161.331	174.991	8,5 %
Vilagarcía	488.175	479.972	299.569	173.273	299.552	72,9 %
Leixoes	2.086.000	2.631.000	2.836.190	1.186.251	1.321.306	-3,0 %

<b>MERCANCIA GENERAL</b>						
	2009	2019	2022	Junio 2022	Junio 2023	% junio 2023/22
A Coruña	1.460.292	1.006.157	896.948	511.755	329.553	-35,6 %
Ferrol	562.554	762.484	977.888	425.323	620.255	45,8 %

Marín	762.045	1.549.90 3	1.037.674	609.563	560.760	-8,0 %
Vigo	3.073.50 7	3.816.88 6	4.216.285	2.148.660	2.171.481	1,1 %
Vilagarcia	245.798	652.903	789.376	436.751	351.640	-19,5 %
Leixoes	4.958.53 3	9.166.00 8	9.702.339	4.980.906	4.837.515	3,0 %

Fuente) Puertos del Estado y Autoridade da Mobilidade de Transporte

En lo que concierne al número de buques que han hecho escala en los mencionados puertos, los resultados arrojan el siguiente cuadro: una estabilización en lo que atañe al número de barcos; un aumento muy significativo del arqueo de los buques; y, finalmente, en relación al tamaño medio de los buques entraron y salieron de los puertos se registran cambios muy notables. Los buques de mayor porte han entrado en los recintos portuarios de Vigo, A Coruña, Ferrol y Leixoes. Pero, quienes presencian un aumento más elevado en lo que concierne a los tamaños medios son los puertos de Leixoes, A Coruña y Vigo.

Si nos concentramos en evaluar el grado de contenedorización, las diferencias son todavía más acusadas. Fuertes incrementos, con ratios muy elevados, se registran en el puerto de Leixoes que aumenta notablemente la mercancía contenedorizada hasta los 700.000 Teus de 2022 desde los 454.000 Teus registrados en el año 2009; aunque, en el último ejercicio los volúmenes se hayan estabilizado. Una ostensible especialización en los puertos de Marín y Vilagarcía, que mantienen crecimientos ligeros para situarse en el rango de los 35-45.000 Teus. El puerto de Vigo continúa siendo el líder del territorio gallego, manteniéndose cuasi-constante en torno a las 230.000 Teus a lo largo del periodo considerado.

Esta descripción pone de manifiesto que la zona norte de Galicia registra un reducido nivel de contenedorización, a pesar de la emergencia y consolidación del puerto de Ferrol, en su reciente apuesta por el contenedor, con 37.000 Teus en 2022, derivado de la entrada de Yilport en la Terminal del puerto exterior de Ferrol, cuando en el año 2009 solo había contabilizado medio-millar de contenedores. El puerto de A Coruña ha dejado de apostar por los contenedores, tal y como se ve reflejado en la evolución desde 2009 al 2022.

La especialización en la dinámica de contenedorización se localiza en los puertos del sur de Galicia, en donde el liderazgo se refuerza de manera constante en torno al área de Vigo.

### **Cuadro nº 3.- Movimientos de contenedores de los puertos atlánticos.**

	Número contenedores (TEUS)						
	2009	2019	2020	2021	2022	Junio 2023	% junio 2023/22
A Coruña	7.778	6	3	3	10	9	-
Ferrol	401	8.276	12.473	16.844	37.101	19.318	48,9 %
Marín	30.590	76.645	44.281	41.099	45.988	22.697	6,2 %
Vigo	193.921	181.195	228.728	239.302	226.121	110.992	-1,9 %
Vilagarcia	16.042	41.257	35.890	33.937	33.135	14.086	-19,2 %
Leixoes	454.503	685.810	703.919	717.954	713.401	208.997	-5,0 %

Fuente) Puertos de Estado y Autoridade de Mobilidade de Transportes

Finalmente, en lo que atañe a la inserción internacional nuestras referencias están medidas por el índice de conectividad marítima. Está definido por la UNCTAD en base a la combinación de cinco indicadores: el número de buques que escalan en un puerto; la capacidad total del transporte contenedorizado en dicho puerto; el promedio del tamaño máximo de los buques que escalan; el número de compañías de transportes marítimos localizadas en el puerto y, finalmente, el número de servicios y de conexiones marítimas entre países. Como resultado de

estas variables resulta posible establecer un índice que es evaluado trimestralmente por la UNCTAD a cerca de un millar de puertos en el mundo.

Resultado del mismo, sobresale el puerto de Leixoes con un índice de 16,3, muy por encima del segundo puerto con mayor ratio de conectividad que es Vigo (con índice del 13,4). Son, pues, los dos puertos más representativos de la fachada atlántica. O, lo que es lo mismo que decir, son los que están más interconectados con las líneas de transporte marítimo de líneas regulares. A continuación, y a bastante distancia, se situaría el puerto de Ferrol con un índice de 5,8 (con una tendencia de mejora constante por mor de las actuaciones de la nueva terminal de contenedores) y el puerto de Marín con índice de 2,2 (con tendencia estable, debido a estrategia de reforzar su especialización de mercancías basadas más en transportes tramp que en líneas regulares). Los otros dos puertos restantes registran índices muy bajos (Vilagarcía) o nulos (A Coruña); esto es, son muy poco representativos.

#### **Cuadro nº 4. Índice de conectividad marítimo-portuaria**

	2009	2019	2020	2021	2022	Junio 2023
A Coruña	5,7	-	-	-	-	-
Ferrol	4,1	3,6	6,1	4,6	5,0	5,8
Marín	5,2	5,6	2,1	2,1	2,2	2,2
Vigo	9,9	11,6	13,3	12,5	12,9	13,4
Vilagarcía	2,4	2,9	2,8	2,7	2,7	2,7
Leixoes	15,9	17,8	16,6	15,1	16,6	16,3

Fuente. UNCTAD. Index connectivity port.

#### **V.- EFECTOS E IMPLICACIONES TERRITORIALES.**

Como conclusión final se puede afirmar que las respuestas a la situación generada por la COVID han supuesto un amplio e intenso proceso de adaptación flexible por parte de cada Autoridad Portuaria y de los agentes ubicados en las mismas. Dichas apuestas fueron diversas; pero, en todo caso, registraron incrementos tanto en lo respecta a los volúmenes de tráficos como en sus desarrollos en el campo operativo y de la re-definición de estrategias.

Asimismo, en la mayoría de los recintos portuarios se han reforzado las ratios de especialización de los tipos de tráficos. Y, sobre todo, se han sostenido los índices de conectividad marítima, aspecto que demuestra una gran fortaleza dada la fuerte reestructuración sectorial derivada de la pandemia y de los ajustes y rupturas en las cadenas globales de suministro que afectaron al tablero marítimo-portuario mundial.

Sin duda alguna, se ha procedido a re-definir nuevas alternativas en relación a sus hinterlands más próximos, reforzando sus interrelaciones y generando nuevas economías de aglomeración. Los resultados obtenidos hasta al momento permiten vislumbrar mejores índices de integración, mayor presencia de operadores internacionales y una ostensible ampliación de servicios avanzados. De esta forma, podemos establecer un cuadro de referencia en el que reflejamos la cobertura espacial de los espacios económicos que se abarcan y los rasgos de conectividad intermodal que se disponen. A través de ellos se clasifican las nuevas apuestas y, sobre todo, se pueden vislumbrar las estrategias

#### **Cuadro nº 5. Ámbitos espaciales de los hinterland portuarios**

<b>Ámbito</b>	<b>Cobertura espacial</b>	<b>Conexión intermodal</b>
Hinterland ampliado	Ampliada a áreas geográficas grandes y próximas (Vigo y Leixoes).	Infraestructuras y servicios especializados. Existencia de Terminales multimodales. Desigual e insuficiente conexión ferro-viaria. Presencia de operadores de transporte multimodal.

		Mediana inserción en los corredores de transporte.
Hinterland tradicional	Limitada a las zonas contiguas al puerto (A Coruña, Ferrol, Marín, Vilagarcía de Arousa).	Bajo nivel de integración modal. Flujos de mercancías débiles. Escaso desarrollo de la conexión ferro-portuaria. Carencia de servicios e infraestructuras especializadas. Oferta de servicios tradicionales.

Fuente) Elaboración propia.

En suma, un notable avance en lo que respecta a la adaptación a un nuevo escenario mundial

## VI. LOS PUERTOS COMO UNIDADES EMPRESARIALES: ANÁLISIS DE LAS RENTABILIDADES.

La normativa española contempla que las Autoridades Portuarias, entre sus objetivos, deben comportarse y funcionar como empresas. Es decir, han de plantear sus actuaciones y conseguir sus objetivos con criterios de rentabilidad económica. Esta última se ha fijado para el conjunto del sistema portuario español en el nivel del 2,5% anual. Dicha cuantificación es, por lo tanto, una referencia a la hora de enfocar los planes de empresas de las Autoridades Portuarias y, sobre todo, es una base para ejecutar las acciones en lo tocante a las inversiones, estructura tarifaria, costes operativos, funcionamiento y nivel de servicios prestados, entre otros aspectos relacionados con la gestión y planificación.

Ateniéndonos a los estados financieros de los puertos gallegos de interés general los resultados contabilizados en los últimos años denotan dinámicas muy específicas. La mayor parte de las Autoridades Portuarias muestran, en 2022, importantes incrementos en la cifra de negocios: Ferrol (+28%); A Coruña (+25%), Vilagarcía (+16%) y Marín (+6%). Solo Vigo desciende levemente (-2%). En segundo lugar, en lo que hace referencia a los resultados económicos sobresalen las Autoridades Portuarias de A Coruña y Vigo con porcentajes de incrementos muy notables (por encima del 400% en ambos casos) y con magnitudes absolutas muy sobresalientes en el año 2022 (6,25 millones de euros para A Coruña; 4,8 millones de euros para Ferrol; 2,5 millones de euros para Vigo; 2,4 millones para Marín; y un millón de euros para Vilagarcía). En lo que atañe a la rentabilidad fijada por Puertos del Estado todos los puertos gallegos, en 2022, están por debajo de la cantidad prefijada oficialmente (2,5%) y por debajo del promedio español (2,54% en 2022), salvo Ferrol (3,21%). De esta forma, anotamos el destaque de la Autoridad Portuaria gallega que registra la ratio más elevado (Ferrol), seguido de la de Marín (1,12%), A Coruña (0,92%) y Vilagarcía (0,16%). Siendo el puerto de Vigo el único que registra en 2022 un resultado negativo (-0,21%) cuando en los últimos años había mantenido de manera permanente índices positivos.

Las conclusiones que nos aportan estos últimos resultados correspondientes al periodo 2019-2022 ponen de manifiesto que en la totalidad de los puertos se ha recuperado el nivel pre-Covid. Esto es, desde la perspectiva económico-financiera todas las Autoridades Portuarias han registrado un mayor volumen en lo tocante a sus cifras de negocios.

Los resultados económicos oscilan en función de sus ingresos, gastos y amortizaciones de las inversiones. De esta forma, se aprecian fuertes oscilaciones derivadas de comportamientos singulares, como los casos de A Coruña y Vigo. Los otros tres puertos mantienen una tónica constante; y, así se refleja en sus resultados económicos (muy positivos en Ferrol y Marín; y estables en Vilagarcía de Arousa).

### Cuadro nº 6. Resultados económicos de los puertos gallegos (en miles de euros).

		2019	2020	2021	2022
A Coruña	Cifra negocios	28.870	22.228	25.509	31.960
	Resultado económico	1.053	-5.834	-1.704	6.195
	Rentabilidad anual	+0,04%	-1,11%	-0,56%	+0,92 %

<b>Ferrol</b>	Cifra negocios	17.528	15.212	16.377	20.931
	Resultado económico	3.220	1.148	2.615	4.834
	Rentabilidad anual	+1,65%	+0,51%	+1,59%	+ 3,21%
<b>Marín</b>	Cifra negocios	9.579	8.268	9.150	9.719
	Resultado económico	1.314	743	1.263	2.477
	Rentabilidad anual	+1,79%	+0,66%	+1,22%	+1,12%
<b>Vigo</b>	Cifra negocios	26.459	25.502	27.557	27.143
	Resultado económico	-437	2.941	485	2.575
	Rentabilidad anual	+1,68%	+1,94%	+2,14%	-0,21%
<b>Vilagarcia de Arousa</b>	Cifra negocios	5.445	4.967	5.198	6.040
	Resultado económico	1.226	366	1.178	1.038
	Rentabilidad anual	-0,29%	-1,19%	-1,04%	+0,16%
<b>Leixoes</b>	Cifra negocios	55.587	51.938	52.619	Nd
	Resultado liquido	6.257	6.471	6.069	Nd
	Rentabilidad capital propio	1,7%	1,7%	1,6%	Nd

Fuente) Puertos del Estado. Resultados de Gestión. Autoridade do Porto de Leixoes.

Finalmente, en lo que hace referencia a la ratio de la rentabilidad económica las variaciones son más ostensibles. De una parte, algunos siempre contabilizan resultados por debajo de los promedios nacionales; y, de otra parte, otros, por el contrario, siempre positivos, como son los casos de los puertos de Ferrol y Marín.

El caso de Ferrol es espectacular pues dobla su rentabilidad en el año 2022 (3,21%) respecto al 2021 (1,59%). En tanto que el puerto de Marín, aunque anota rentabilidad positiva en los últimos años (1,1% en 2022) es un poco inferior a la contabilizada en el año precedente (1,2% en 2021). Por contra, el puerto de Vigo pierde en el último año su signo positivo al registrar un cociente negativo en 2022 (-0,21%) después de tres años anteriores en positivo. El puerto de Vilagarcia de Arousa muda de años negativos (2019, 2020 y 2021) a positivo en el último ejercicio (2022). El caso coruñés es más atípico, pues sus signos están en función de los niveles de amortizaciones y del pago de los préstamos de sus inversiones con los ingresos resultantes de sus elevados niveles de especialización. Sus resultados son la expresión de su gestión: resultados negativos en 2020 y 2021; y débil rentabilidad positiva en 2022 (0,92%). El puerto de Leixoes registra una recuperación de su cifra de negocios y mantiene una satisfactoria rentabilidad (1,6%) para poder afrontar sus inversiones.

En suma, los puertos gallegos presentan una recuperación económica y una limitada capacidad de inserción internacional que recalca una leve apuesta por sus desarrollos y fomento de la logística portuaria internacional.

### **Bibliografía.**

Ashrafi, M., Walker, T.R., Magnan, G.M., Adams, M., Acciaro, M. (2020). A review of corporate sustainability drivers in maritime ports: a multi-stakeholders perspective. *Maritime Policy and Management*. 47(8). 1027-1044.

Berli, J., Ducruet, C., Martin, R., Seten, S. (2020). The changing interplay between European cities and intermodal transport networks (1970s -2010s). In Lozano R. & Carpenter, A. (Eds.). *European Cities in Transition*. Springer. pg. 241-263.

Cheung, K.F., Bell, M.G.H., Pan, J.J., Perera, S. (2020). An eigenvector centrality analysis of world container shipping network connectivity. *Transportation Research. Part. E*. 140. 101991.

- Ducruet, C. (2020). The geography of maritime networks. A critical review. *Journal of Transport Geography*. 88. 102824.
- Ducruet, C., Itoh, H., Berli, J. (2020). Urban gravity in the global container shipping network. *Journal of Transport Geography*. 25. 102729.
- Ghorbani, M., Acciaro, M., Transchel, S., Cariou, P. (2022). Strategic Alliances in container shipping: A review of the literature and future research agenda. *Maritime Economics & Logistics*. 24. 439-465.
- Notteboom, T., Haralambides, H. (2020). Port management and governance in a post-COVID-19 era. Quo vadis?. *Maritime Economic & Logistics*. 22, 369-352.
- Veltz, P. (1999). *Mundialización, ciudades y territorio. La economía del archipiélago*. Barcelona, Editorial Ariel.

## **La economía gallega en el nuevo contexto mundial**

### ***1.- Introducción.***

El año 2022 estuvo marcado por la invasión de Rusia en Ucrania, por el rebrote del COVID en China, por la lucha contra la inflación y por la emergencia de factores de orden geopolítico-económico entre los que destaca la incertidumbre, la complejidad y la combinación de nuevos desafíos como las acciones derivadas de los desafíos medio-ambientales y las ideas proteccionistas en torno a las relaciones comerciales internacionales.

No obstante, pese a estos elementos, el incremento del PIB real en la mayoría de las economías fue sólido. Dichas fortalezas de la economía se deben a que tanto el consumo como las inversiones privadas fueron más robustas que lo que pensaban los pesimistas; y, en segundo lugar, las políticas públicas estimularon a las economías domésticas evitando un crecimiento de las ratios de desigualdades y potenciando acciones priorizadas en sostener a los colectivos más vulnerables.

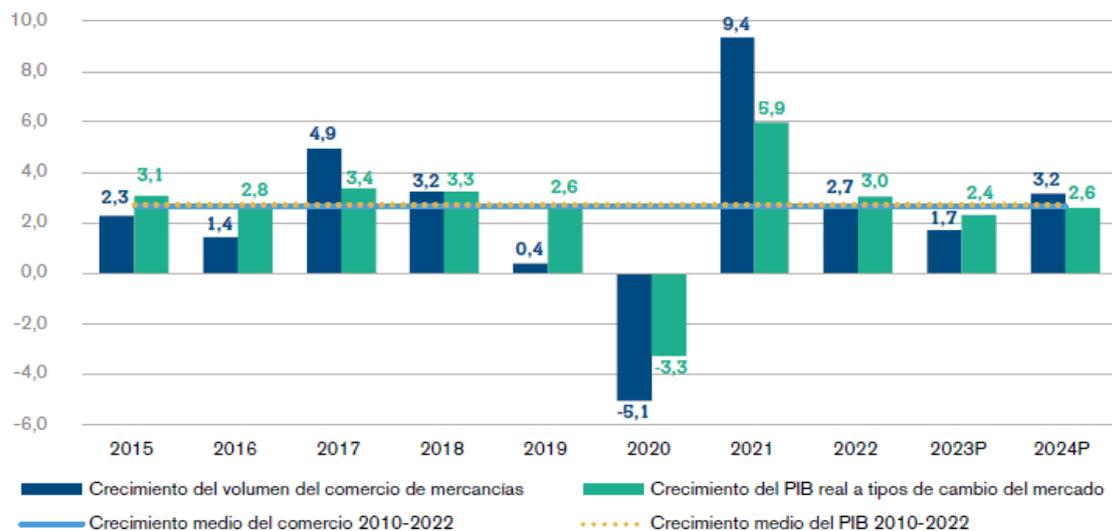
El propio informe del FMI relataba, en su informe de enero de 2023, que “los hogares gastaron más para calmar la demanda” y “las inversiones empresariales aumentaron para atender a la demanda”; para finalizar asintiendo que “las presiones sobre los precios de los insumos cedieron al aliviarse los cuellos de botella y a la disminución de los costes de transporte”, lo que permitió una reactivación de los sectores que, previamente, se habían enfrentado a duras restricciones.

El balance del año se centró, en la mayoría de los informes, en la evaluación de las medidas de políticas monetarias. En el año 2022 se endurecen dichas tendencias con lo que se trata de enfriar tanto la demanda como la corrección de la inflación; aunque la inflación subyacente permanece muy por encima de los niveles deseados

Con ello, es ostensible la emergencia de los efectos de segunda ronda; esto es, aquellos derivados de los anteriores shocks de costes y de escasez de mano de obra que permiten vislumbrar un sólido crecimiento de los salarios.

Los estudios económicos parten de dos rasgos: la reactivación y la resiliencia. El año 2022 fue el de la reactivación económica, en la medida que la mayoría de las economías han crecido (y bastante). En tanto que en lo que hace referencia a la resiliencia se ha constatado que ciertas economías han recuperado los ratios de consumo e inversiones; obedeciendo en parte al apoyo público brindado a los hogares y empresas afectadas por las crisis energéticas y la inflación.

### Crecimiento del PIB y comercio mundial 2015.2024.



Fuente: OMC (2023).

### Tasas de variación anuales del comercio mundial de mercancías y del PIB.

	2019	2020	2021	2022	2023 P
<b>TOTAL COMERCIO</b>	0,4	-5,1	9,4	2,7	1,7
<b>Exportaciones</b>					
América Norte	0,4	-8,9	6,5	4,2	3,3
América Sur	-1,3	-4,9	5,8	1,9	0,3
Europa	0,4	-7,7	8,1	2,7	1,8
CEI	-0,1	-0,9	-3,0	-4,9	2,8
África	-0,3	-7,2	3,5	0,7	-1,4
Oriente Medio	-1,0	-6,6	-2,4	9,9	0,9
Asia	0,8	0,6	13,1	0,6	2,5
<b>Importaciones</b>					
América Norte	-0,6	-5,9	12,5	6,0	0,1
América Sur	-1,8	-10,8	25,6	4,2	-1,6
Europa	0,3	-7,2	8,5	5,2	-0,6
CEI	8,3	-5,5	9,1	-13,5	14,9
África	3,3	-14,8	6,4	5,6	5,6
Oriente Medio	11,2	-10,1	8,3	9,4	5,5
Asia	-0,5	-0,8	10,5	-0,4	2,6
<b>EVOLUCIÓN DEL PIB</b>					
América Norte	2,1	-3,8	5,5	2,2	1,5
América Sur	0,5	-6,5	7,4	4,0	1,4
Europa	1,7	-5,6	5,9	3,4	0,9
CEI	2,6	-2,5	4,9	-0,9	-0,9
África	2,6	-2,4	4,7	3,4	3,5
Oriente medio	1,0	-4,1	4,2	5,8	2,9
Asia	4,0	-0,9	6,2	3,3	4,2

Fuente: OMC (2023). Perspectivas del comercio mundial y estadísticas.

## ***2.- Análisis global del ejercicio.***

La recesión causada por la COVID constató la presencia de un periodo de inestabilidad que impacta en el núcleo principal de la dinámica de acumulación del capital global. Se enmarca, por consiguiente, en la articulación de los subsistemas tecnológicos; de las redes de intercambios y aprovisionamientos; y de los circuitos financieros.

De cara a solventar dicha situación se echa mano de medidas de intervención. Se busca un efecto nivelador; es decir, una aminoración de los efectos por medio de acciones distributivas en referencia a los ingresos y a la riqueza. Dichas actuaciones implican que los Estados, de forma directa e indirecta, tengan que ejercer medidas de regulación y de intervención. O sea, se reclama una presencia de instancias institucionales para corregir los desequilibrios e inestabilidades generadas en los múltiples mercados.

Las sociedades, entre tanto, se preocuparon por medir las vulnerabilidades y estimar las secuelas los desequilibrios sociales. De ahí, el fuerte interés de los economistas en analizar las medidas de acople/desacople del funcionamiento de la economía y su encuadre dentro los nuevos paradigmas tecno-económicos y de las innovadoras actualizaciones de los marcos socio-institucionales.

A lo largo del pasado año se sugirieron actuaciones regulatorias y operaciones de rescate para poder mantener la nueva dinámica de la articulación de tres procesos combinativos: a) un nuevo paradigma tecno-económico basado en el crecimiento de la productividad, la instauración de nuevos desarrollos tecnológicos y el alcance de la sociedad informacional; b) cambios en lo tocante a la circulación de capital, expansión de la liquidez y los aumentos de créditos; y c) un marco normativo novedoso donde se incluían aspectos relacionados con la regulación y nuevas leyes que supondrían una transformación en las operativas que afectan a la producción, distribución y financiación.

El objetivo se centraba en promover una onda larga de crecimiento en contraposición con los periodos de desacople en los que hasta el momento estaban generando elevados niveles de concentración en lo relativo al capital, a los incrementos de las desigualdades sociales y la agudización de ciclos cortos y periódicos.

La base del crecimiento económico pasa a fundamentarse, en este sub-periodo globalizador, en la internacionalización de los sistemas de créditos y una globalización financiera que sigue los contornos del mapa tecno-productivo; y sostiene una circulación global. Por eso, el mapa-mundi se hace multipolar donde interactúan cuatro grandes bloques: Estados Unidos, Unión Europea, Rusia y el área Asia/Pacífico, menos cohesionada institucionalmente, pivotando en torno a China.

La hiperactividad financiera permite la integración del capital financiero, el capital industrial y el capital comercial, operando en mercados financieros globales y centralizando los excedentes en nuevas inversiones de elevada rentabilidad, lo que Chesnais (2016) definía como una canalización hacia la especulación bajo un nuevo bloque de poder.

### ***3.- El impacto de la guerra en Ucrania: el efecto dominó.***

La pandemia ha puesto en evidencia las vulnerabilidades relacionadas con la actividad económica, la concentración excesiva de la producción y los efectos derivados de los canales de distribución y aprovisionamiento de ciertos bienes. Generó un *efecto dominó* en lo que hace referencia a las rupturas de las cadenas de valor; afectando a los aprovisionamientos y a las modificaciones en lo tocante a la estructura de precios de las materias primas y nuevas relaciones de dependencia.

La invasión rusa de Ucrania y la posterior adopción de sanciones por parte de una amplia mayoría de países occidentales generó una inquietante sensación de malos augurios en lo tocante al crecimiento económico, semejantes a las dinámicas de desaceleración de la pandemia y de la crisis financiera global del 2008-2009.

Varios elementos provienen de la guerra. A nivel global, el índice de precios experimentó el tercer repunte más rápido desde los años 80. Ello supuso que los bancos centrales hayan tenido que intervenir para poder frenar dichas tendencias alcistas de los precios y controlar las tendencias de los bajos tipos de interés. Por tanto, el exceso de liquidez existente se va evaporando progresivamente; y tanto las empresas como los ciudadanos van a contemplar fuertes subidas de los tipos de interés y de las hipotecas.

En segundo lugar, la decisión de los países occidentales de cortar relaciones económicas con Rusia supuso un reordenamiento de las inversiones y de los flujos comerciales. Así, un elevado grupo de multinacionales de la mayor parte de las actividades adoptaron la decisión de cerrar o vender las empresas que estaban instaladas en territorio ruso. Y, claro está, los flujos comerciales se redujeron so pena de sanciones.

Estas decisiones afectaron a los aprovisionamientos de ciertas materias primas, notablemente las asociadas a la energía (petróleo y gas) y al sector primarios (piensos, abonos, fertilizantes). Y, dentro de ellos, el litio, el cromo, el arsénio, el cobalto, el selenio, el magnesio y las tierras raras registran las mayores alzas en lo tocante a la producción en el curso de los últimos diez años, con porcentajes que oscilan entre el 33% para el magnesio al 208% para el litio. Correspondiendo la mayor producción y dotación de reservas de materias críticas a China, Rusia, Australia, África del Sur y Zimbabwe.

En este entorno de relaciones económicas, los países occidentales dedicaron un mayor porcentaje de sus ingresos y rentas a gastos energéticos (por mor de la reducción de la dependencia rusa) y a los nuevos compromisos (respaldar las políticas industriales; incremento del gasto en defensa; y ayudas económicas y militares a Ucrania). Y, sobre todo, a decidir cómo contribuir a ayudar a los países menos desarrollados (pero afectados) que sufren las consecuencias de la guerra y, adicionalmente, a la búsqueda de aliados.

En suma, la guerra supone un mayor nivel de gastos estructurales y un nuevo planteamiento sobre los impuestos a aquellas actividades que logran incrementar sus beneficios puntuales como consecuencia de la situación creada (*los denominados beneficios caídos del cielo*).

Europa ha reaccionado rápidamente y con decisión. La Comisión articuló amplios fondos económicos, se definió un nuevo escenario y se recurrió al endeudamiento común. Con ello, se pretendió responder por medio de ayudas sectoriales; que supusieron una reasignación de los recursos públicos y un incentivo sectorial para poder afrontar la nueva rivalidad americana y china. Son los llamados Fondos Next Generation EU.

Como apuntó Javier Solana (El País, 23 febrero) de todas las lecciones que pueden extraerse de este año fatídico se podría destacar una en concreto: “la interdependencia no es sinónimo de paz y debe ser adoptada para hacer frente a una nueva realidad internacional”. Es lo que se denomina la interdependencia en la estabilidad global que permite reducir las tendencias que nos hacen vulnerables.

### Porcentaje de los tres primeros países productores y de reservas de aquellos productos considerados críticos.

PRODUCTO	PRODUCCIÓN	RESERVAS
Cromo	Sudáfrica (41,1%); Turquía (18,7%); Kazajistán (15,1%)	Kazajistán (41,1%); Sudáfrica (35,7%); India (17,9%).
Cobalto	Rep. D. Congo (68,7%); Rusia (4,3%); Australia (3,9%).	Rep. D. Congo (49,3%); Australia (17,4%); Cuba (7,2%).
Cobre	Chile (28,1%); Perú (11,9%); China (8,2%).	Chile (20,5%); Australia (10,6%); Perú (10%).
Oro	China (11,2%); Australia (9,6%); Rusia (9%).	Australia (18,1%); Rusia (9,8%); Estados Unidos (5,6%).
Grafitos Naturales	China (61,7%); Brasil (8,5%); India (2,8%).	Turquía (30%); China (24,3%); Brasil (24%)
Plomo	China (41,6%); Australia (10,4%); Estados Unidos (5,9%).	Australia (28,9%); China (27,1%); Perú 7,2%
Litio	Australia (61,4%); Chile (5,8%); China (2,9%).	Chile (57,1%); Australia (19,3%); Argentina (14,3%).
Magnesio	China (86,6%); Rusia (6%); Israel (1,9%).	Rep. D. Korea (27,1%); Rusia (27,1%); China (11,8%).
Manganeso	Sudáfrica (28,2%); China (15,8%); Australia (12,5%).	Sudáfrica (32,1%); Brasil (13,6%); Australia (12,3%).
Molibdeno	China (41,5%); Chile (19,8%); Estados Unidos (15,7%).	China (48,8%); Estados Unidos (15,9%); Perú (14,1%).
Niquel	Indonesia (31,6%); Filipinas (12%); Rusia (8,3%).	Indonesia (23,6%); Australia (21,3%); Brasil (12,4%).
Fosfatos	China (41,7%); Marruecos (15,7%); Estados Unidos (10,4%).	Marruecos (71,4%); China (4,6%); Egipto (1,9%).
Arrabio	China (63,2%); Brasil (2%); Australia (0,3%).	Australia (28,2%); Brasil (18,8%); Rusia (14,7%).
Selenio	China (36,2%); Japón (23,3%); Rusia (10,9%).	China (26,3%); Rusia (20,2%); Perú (1,1%).
Plata	México (26,3%); Perú (13,5%); China (12,1%).	Unión Europea (19,6%); Perú (19,6%); Australia (15,9%).
Estaño	China (27,8%); Indonesia (25,1%); Myanmar (16,2%).	China (23,4%); Indonesia (17%); Australia (7,9%).
Titanio	China (43,9%); Australia (13,1%); Mozambique (9,3%).	Australia (28,4%); China (26,1%); India (9,7%).
Zinc	China (32,9%); Perú (11%); Australia (10,4%).	Australia (27,8%); China (19,1%); México (8,7%).
Minerales No Ferreos	China (54,1%); Korea (19,8%); Japón (6,1%).	Chile (54,2%); Estados Unidos (16,7%); Rusia (12,9%).

Fuente: Kowalski, P., Legendre, C. (2023). Raw materials critical for the Green Transition: Production, International Trade and Export Restrictions. OCDE. Trade Policy Paper n° 269. OCDE. Paris

#### 4.- Las relaciones chino-americanas

Centrándonos en las relaciones chino-americanas es preciso matizar que estamos presenciando una “*co-dependencia destructiva*”. Las tensiones aumentan, a pesar de que ambas potencias se necesitan mutuamente. La mínima perturbación se exagera, aumentando el riesgo de represalias. Al no haber una confianza recíproca entre ambas partes se desarrolla una *co-dependencia destructiva* que se retroalimenta al mínimo detalle de cambio ya sea en las políticas económicas, ya sea en lo tocante a las decisiones de impulso empresarial, lo que dificulta volver a juntar las piezas de unas relaciones que en su día fueron bastante satisfactorias.

Dicha *co-dependencia destructiva* acelera e incrementa los niveles de vulnerabilidad en momentos delicados, como se pone de manifiesto en los sucesivos foros internacionales, donde coinciden y se ven obligados a manifestarse.

La entrada de China en la OMC (llevada a cabo en 2001) no ha supuesto una integración plena en el modelo de economía de mercado. China parte del principio de la no-discriminación sobre la cual establece un sistema económico que permite las transferencias de tecnologías forzadas hacia sus empresas y utiliza mecanismos de ayuda de Estado ilimitadas para sus empresas. De esta forma, China continúa insistiendo, por ejemplo, en la 12ª Conferencia Interministerial de la OMC (primavera 2022) en defensa de su sistema de status quo, por el que no acepta negociar reglas que limiten dichas apuestas. Así, es entendible como la economía china ha triplicado su tamaño desde el año 2008, representando en la actualidad el 18,9% del PIB mundial; adquiriendo un peso muy relevante en la economía global y en las relaciones de competencias.

Asimismo, China se ha convertido en un territorio fabricante, almacenador y distribuidor de ciertos bienes estratégicos; lo que sin duda representa un riesgo de alcance mundial si se llegara a producir una ruptura en los aprovisionamientos involuntarios o coercitivos. En este sentido, conviene citar que el 90% de las tierras raras, el galio y el manganeso que demanda la Unión Europea lo suministra regularmente China.

La última reunión de la Asamblea Popular Nacional China (el legislativo) marcó nuevas líneas de actuación. Sobresalen tres hitos: a) la autosuficiencia tecnológica se convierte en el reto más acuciante al que se enfrenta China en el actual periodo de turbulencias; b) en este sentido, se plantea reforzar el control sobre sectores claves mediante la renovación de las instituciones estatales; c) actuando respondiendo ante aquellos países que imponen medidas de contención y represión contra Pekín. Significa no depender de los mercados internacionales e instar al sector privado a reforzar sus innovaciones y a desempeñar un papel crucial en la autosuficiencia. Así, Xiao Jie, secretario general del Consejo de Estado afirmaba que “ante la dura competencia tecnológica internacional y la represión exterior es imperativo acelerar la superación científica y tecnológica de alto nivel”.

Ante estas circunstancias es lógico pensar que los beneficios de una integración económica entre las dos potencias, China y Estados Unidos, siguen estando evaluados de manera permanente bajo el prisma de la seguridad y de las reglas multilaterales. O sea, se busca un acuerdo que no merme cada una de sus preferencias y estrategias.

Ahora bien, si alguien gira hacia un proteccionismo (multiplicando medidas que generen distorsiones de competencia entre las partes nacionales) se producirán dinámicas de re-localización y des-localización inmediatas en una primera manifestación sobre el territorio; y una conformación de nuevos acuerdos comerciales regionalizados, en una segunda manifestación. De esta manera, se entienden las tensiones entre chinos y americanos en materia de incentivos a sus empresas.

Estados Unidos adoptó medidas similares a las chinas en materia de discriminación. Los recientes ejemplos de la Inflation Reduction Act (IRA); la Chip and Science Act; y la Bipartisan Infrastructure Act (BIL) subrayan el camino impuesto desde Estados Unidos. Se trata de incentivar a aquellas empresas que investiguen, fomenten y utilicen para su funcionamiento el uso de energías verdes. Las tres leyes prevén un aumento de los gastos públicos equivalentes al 0,9% del PIB americano de 2022; y así durante diez años. La BIL prevé una mejora de las infraestructuras del transporte (autopistas, ferrocarriles, transporte de productos peligrosos, ...) acceso a internet, mejora de la calidad del agua y renovación de equipamiento eléctricos. La Chip and Science Act fomenta la investigación y las innovaciones en los sectores de alta tecnología, sobre todo en aquellos que se consideran vitales para la seguridad nacional (inteligencia artificial, semiconductores, ordenadores cuánticos, biotecnologías, ...). Y, finalmente, la Inflation Reduction Act (IRA) se concentra en ayudas que favorezcan el cambio climático.

Es obvio, por consiguiente, que ninguna de las actuaciones (tanto chinas como americanas) son conformes a las normas de la OMC; y, en segundo lugar, provocan un fuerte desajuste en el campo de las relaciones internacionales, no solo económicas o comerciales, sino de conjunto. Es decir, se puede afirmar que se cuestiona el actual índice de interdependencia económica global poniendo en riesgo la posibilidad de un arbitraje en el seno de la OMC, y no disminuyendo la opción de una posible escalada de medidas de retorsión o un mayor riesgo de desorganización del actual marco globalizador.

##### ***5.- Europa ante las estrategias de futuro.***

No cabe duda que el reto es colocar a Europa en un lugar preeminente en el marco de las relaciones internacionales. Se pretende no perder el ritmo y la carrera entre las demás potencias por el liderazgo en las tecnologías claves, para poder abordar las transiciones energéticas y digitales junto con la potenciación de las actividades industriales (incluidas la industria militar).

La presidenta de la Comisión Europea, Ursula Van der Leven, así lo manifestó en la cumbre de Davos (febrero, 2023) dejando claro que la UE posee un plan concreto para no quedar rezagada respecto a EEUU y China, que están fomentando las subvenciones a las empresas no contaminantes, siempre que se instalen en sus respectivos países.

Así, por ejemplo, la nueva apuesta americana (Inflation Reduction Act) marca la agenda internacional, al poseer una intensa y amplia capacidad de influencia internacional. Los americanos se centran en sectores estratégicos: semiconductores, farmacéuticos y baterías. Europa, por su parte, responde con la posibilidad de crear un Fondo de Soberanía (made in EU) en el que se deberían “relajar temporalmente las normas sobre ayudas de Estado” para poder competir con las grandes potencias y áreas económicas robustas.

Pero, si bien las actuaciones, reacciones y medidas para afrontar los efectos de la pandemia fueron inmediatas y produjeron efectos positivos; no es menos cierto que cuando Europa debe afrontar los nuevos retos de futuro comienzan a debilitarse los lazos y vínculos colaborativos entre los países miembros.

De esta forma, a pesar de los tres grandes objetivos subrayados por el Consejo y la Comisión: la transición energética, la transición digital y la igualdad de género, siguen teniendo puntos débiles y carencias de concreción al verificar las apuestas.

Sin embargo, tales expectativas han de ser completadas con nuevas acciones. De esta forma, se apunta que es preciso una mayor integración a fin de poder responder con garantías de éxito a las nuevas manifestaciones de un mundo incierto y polarizado al que se dirigen las economías tras la guerra de Rusia en Ucrania, el auge económico de China y las batallas comerciales entre China y Estados Unidos de América. Bajo esta concepción, es fácil colegir que la geopolítica apunta a una fragmentación de la economía global en bloques en competencia, por lo que se hace necesaria una mayor cohesión política.

Es decir, con la formación de bloques se crean nuevas alianzas comerciales y se apunta hacia una pérdida de la dominancia del dólar; y, quizás, de otras monedas. Por ello, resulta básico desarrollar políticas que refuercen el estatus de la moneda y la estabilidad de precios. Y, además, a la vista de que en el futuro puedan ser más frecuentes determinados shocks económicos, como los derivados de aumentos del precio de la energía o de otros bienes o servicios, es menester instar a los Gobiernos de la Unión Europea a centrar sus esfuerzos en mantener el comercio internacional y la oferta de bienes y servicios, a fin de evitar los estrangulamientos y los cuellos de botella en las cadenas de globales de suministro, buscando vías de suministro alternativas en vez de actuar “*tapando*” los efectos de la inflación.

Sin embargo, la invasión de Ucrania, la crisis energética y la inflación han enfriado a la economía. La acción conjunta europea consiguió dominar la situación a costa de utilizar el gasto público como palanca de ajustes y compensación. El año 2022 marca cifras elevadas de déficit público y de deuda pública, aunque, a decir verdad, son mejores que las registradas en el año de la pandemia. De esta forma, la deuda pública de la zona euro ha descendido cuatro puntos hasta el 91,5% del PIB; y el déficit de las cuentas públicas disminuyó desde el 5,3% del PIB al 3,6%, según los datos proporcionados por Eurostat.

Las correcciones de los endeudamientos se deben, primordialmente, a las tasas positivas del crecimiento económico operado en el año 2022 (3,5%); y, fundamentalmente, en el primer semestre llevado por el aumento de la actividad.

Escudriñando el análisis según países no hay duda que Grecia, Italia, Portugal, España, Francia y Bélgica presentan, todavía, elevadas cifras de deuda pública; pese a que en el año 2022 todos esos países la hayan reducido ostensiblemente. Pone de manifiesto, además, que dichos países deben ser los que más cautelosamente han de corregir sus cuentas en la medida que en el año 2024 se activarán las *reglas fiscales* que exigirán ajustes y nuevas sendas de consolidación creíbles a fin de mostrar cuadros macroeconómicos más sanos.

En lo referente al déficit se aprecia un desfase presupuestario notable. España es el tercer país europeo con peor ratio (-4,8% del PIB en 2022, equivalentes a 63.776 millones de euros), solo por detrás de Italia y Malta. A pesar de la mejora experimentada en el último

ejercicio no deja de ser preocupante la elevada cuantía, en la medida que añade presión a las negociaciones en lo que concierne a las reglas de disciplina presupuestaria.

### **Déficit y Deuda pública de las principales economías europeas (en %PIB)**

<b>DEFICIT PUBLICO</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>DEUDA PUBLICA</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Italia	-9,0	-8,0	Grecia	194,6	171,3
España	-6,9	-4,8	Italia	149,9	144,4
Francia	-6,5	-4,7	Portugal	125,4	113,9
Bélgica	-5,5	-3,9	España	118,3	113,2
Polonia	-1,8	-3,7	Francia	112,9	111,6
Zona EURO	-5,3	-3,6	Bélgica	109,1	105,1
UNION EUROPEA	-4,8	-3,4	Zona EURO	95,4	91,5
Alemania	-3,7	-2,8	UNION EUROPEA	88,0	84,0

Fuente: Eurostat.

Producto de dicho debate es el documento presentado por la Comisión Europea (abril, 2023) en que se detalla una solución salomónica sobre como depurar las cuentas públicas a fin de proteger el crecimiento. En síntesis, supone someter a los países con desequilibrios a sendas de ajuste personalizadas, pero con un ajuste mínimo anual común, bajo planes de consolidación plurianuales a la medida de cada país; contemplando, asimismo, excepciones que eviten apretar mucho a las políticas económicas de ciertos países durante la crisis.

Significa, pues, exigir un ajuste presupuestario anual a aquellos países incumplidores y restringiendo su capacidad de seguir elevando el gasto público. A fin de cuentas, el objetivo es “reducir los altos índices de deuda pública de manera realista, gradual y sostenida, apoyando el progreso hacia una economía verde, digital, inclusiva y resiliente”. Este planteamiento tendría una duración de cuatro años, ampliables a siete, en el caso de conllevar reformas e inversiones estructurales con efectos a largo plazo. Dichos planes serán objeto de evaluación permanente, presentando cada país un informe de progreso que queda sometido a vigilancia fiscal dentro del semestre europeo.

Lo resaltable es que cada Estado Miembro pueda dibujar su propia senda de consolidación personalizada y sometida al control del grupo y sujeta a exigencias mínimas.

## **6.- El nuevo orden mundial de China**

Xi Jinping resumió su política exterior con un lema “atrévete a luchar”. Así lo hizo ante la Asamblea Popular Nacional en vista de que el tradicional orden mundial liderado por los Estados Unidos está en declive y listo para ser sustituido por un nuevo sistema que se adapte mejor a los intereses de China.

Podríamos explicitar en ocho puntos el ideario de su nuevo orden mundial. En primer lugar, constatamos que la diplomacia china funciona y está en marcha. Una prueba de ello es el abandono de la política COVID-Cero y la aceptación de recibir a mandatarios internacionales. En segundo término, China va dando pasos a una serie de “iniciativas” de política exterior con el objetivo de crear nuevas estructuras alternativas de cooperación internacional; especialmente con el mundo en vías de desarrollo. En tercer lugar, el impulso diplomático puesto en marcha es la extensión de su creciente poder económico y de su objetivo

de restaurar su papel histórico en el centro de la política mundial. De esta manera, intenta frenar los intentos americanos de reforzar su poder económico, tecnológico y militar. En cuarto lugar, las acciones y políticas chinas son cada vez más firmes; es decir, no solo se aprecia dicho nuevo talante en las declaraciones y pronunciamientos políticos de sus dirigentes, sino que adopta posiciones más agresivas en los conflictos internacionales. En quinta posición podemos incluir el hecho que Xi Jinping desea ocupar el “centro de la escena mundial”, consolidando una posición de liderazgo y abandonando la política de paciencia estratégica que marcó la época reformista de Den Xiaoping donde se ocultaba la fuerza y se esperaba el momento. En sexto lugar, China comienza a desempeñar un papel decisivo en las relaciones internacionales. Su papel de mediador en Oriente Próximo; de enlace entre Europa y Rusia; o como defensor de la paz en Ucrania, son ejemplos de la nueva dinámica. Como séptimo rasgo, destacamos que China juega un papel clave en la “modernización a lo chino” de los países en desarrollo, al fundamentar sus ayudas al “cumplimiento de normas”, tal y como lo vamos conociendo a través de los proyectos incluidos en la Nueva Ruta de la Seda, como sabemos centrada en infraestructuras, logística, cadenas de suministros logística y formación del collar de perlas. Finalmente, como octava característica de las nuevas posiciones económicas, está el pragmatismo vinculado a la protección de sus intereses económicos cada vez más globales. Dichas apuestas significan que se lleva a cabo un intenso proceso de modernización que no significa una equivalencia a una occidentalización de las normas y de las conductas.

Estamos, por tanto, ante una nueva estrategia que marca un nuevo rumbo. Y, sobre todo, que condicionará e influirá en todas y cuantas decisiones se adopten en el escenario mundial; así como en las relaciones de fuerza a partir de la salida de las fases críticas.

### ***7.- El rol y la actuación de los bancos centrales.***

Los bancos centrales siguen de manera activa la “curva de Phillips” de cara anticipar la inflación y sus expectativas para, de esa manera, atender a los riesgos que generan los aumentos de precios. Las fórmulas más asiduas se centran en el análisis de la relación entre inflación y el desempleo; en donde a menor nivel de desempleo, el trabajador obtiene un mayor poder negociador frente a las empresas, que se traduciría en un aumento de los salarios; y al aumentar estos últimos, las empresas, al pretender mantener sus márgenes de beneficios, trasladan dicha alza de coste en el precio de los productos, derivando hacia lo que se denomina inflación.

Este modelo se va desarrollando. En la actualidad, también se toma como premisa las “expectativas de inflación”, que alientan las demandas salariales, de forma que, si los trabajadores esperan una inflación al alza, procuran solicitar mayores salarios a fin de mantener sus poderes adquisitivos. El presidente de la Reserva Federal Americana (FED, J. Powell, lo resumió de la siguiente manera “cuando se produce una espiral salario-precios, tienes un grave problema (...); y no podemos permitir que eso pase”.

Frente a estas teorías neoclásicas, los monetaristas, los seguidores de Milton Friedman, apuntan a que la “inflación es siempre y en todo lugar un fenómeno monetario”. Es decir, es la “creación de dinero quién la que repercute en una mayor inflación”. O sea, se debe controlar la masa monetaria y ese papel le corresponde a los bancos centrales. De esta manera, entendemos el papel de vigía del Banco Central Europeo (BCE) o de la Reserva Federal Americana (FED) que siguen y vigilan muy de cerca el crecimiento del dinero para poder anticipar la inflación y sus expectativas.

El debate se abre después de la Gran Recesión donde la curva de Phillips deja de funcionar, situando a los Bancos Centrales en una difícil tesitura. Empiezan a utilizarse herramientas que no aciertan en la predicción de la inflación; y deciden bajar los tipos de interés a niveles próximos a cero y a inyectar dinero en forma de expansión cuantitativa, que se triplicó durante la crisis del COVID.

Las medidas puestas en práctica se llevaron a cabo bajo la hipótesis de que la masa monetaria no generaría inflación y que la propia correlación entre el desempleo y la inflación se debilitaría por motivos estructurales, como los derivados de un menor poder negociador de los sindicatos, un aumento de la globalización, la robotización del trabajo, entre otros.

Sin embargo, en el invierno del 2020, se constata una enorme abundancia de liquidez, derivada de la ingente cantidad de dinero en circulación. En Estados Unidos de Norteamérica, la masa monetaria crecía al 27% y en Europa al 12%; esto es, triplicando sus cuantías respecto a condiciones anteriores y normales.

La abundancia de dinero explicará la inflación futura, según la teoría monetaria, pero fue ignorado por las instituciones oficiales. Asimismo, durante el COVID, el déficit fiscal de EEUU alcanzó el 18% y el balance de la FED, un 34%. Estos factores unidos a los shocks energéticos y a los problemas de las cadenas globales de suministros post-pandémicos hicieron que la inflación se elevara en EEUU hasta un 8% en 2022.

Las preocupaciones sobre la inflación incentivaron a los Bancos Centrales a adoptar nuevas soluciones. Estas vinieron dadas por las subidas de los tipos de interés. Son muy conocidas las palabras del presidente de la FED, Jeremy Powell, “estamos dispuestos a hacer todo lo que sea necesario para someter la inflación”. Esto se traduce en sucesivas subas de los tipos de interés, estando relacionados con la fortaleza de los mercados laborales y de los repuntes de precios. Las decisiones son cada vez más estructurales y se basan en cumplir con el objetivo de contener la presión alcista de los precios y evitar el desempleo. La FED es consciente que de aplicar dichas medidas puede llegar a “enfriarse en exceso la economía”. De ahí, el dilema de un aterrizaje suave o abrupto, en función de la situación y coyuntura. En este sentido, los datos de empleo e inflación son cruciales en las reuniones de la FED.

En lo que atañe al BCE, su presidenta, Christine Lagarde, mantiene un posicionamiento más singular. Argumenta que “los tipos seguirán subiendo y, una vez que alcancen su punto más alto, se mantendrán ahí un largo periodo de tiempo”. Parte del supuesto que, aunque la inflación se modere y descienda, el “crecimiento de los precios sigue siendo muy elevado, lo que conlleva que tendrán que seguir elevando los tipos de interés en las próximas reuniones”, manifestaba en marzo de este año. El BCE quiere evitar cualquier tipo de error que pueda alejarlo del objetivo de devolver al continente a la estabilidad de precios, único cometido programático del BCE. Y subraya que el mantenimiento de tipos elevados no conlleva un endurecimiento excesivo de las condiciones de financiación; aunque otros miembros del Consejo elevan la voz precisando que “las tasas se acercan a un punto en el que la precaución será necesaria para evitar ser demasiado duros”.

Ambos bancos centrales han empezado a recoger velas desde la época en que el objetivo era sacar a flote la economía. Producto de esta decisión es dejar de reinvertir los vencimientos de los programas de compra de deuda. Tanto la FED como el BCE empiezan a soltar lastre. En 2021 los bancos centrales de euro cerraron con un balance de 8,5 billones de euros. Según CaixaBank Research la cartera de deuda paso de suponer el 20% del PIB de la zona euro en

2014, al 70% a mediados del 2022. La Autoridad monetaria europea al dejar de reinvertir deja un hueco en los mercados financieros y trata de recuperar la normalidad; abandonando su política económica de auxilio y acabar con la liquidez barata a la banca, para cortar sus *beneficios caídos del cielo*.

En suma, presenciarnos un fuerte drenaje de la liquidez y el inicio de una restricción cuantitativa. Se espera, pues, que la autoridad monetaria deje que venza una parte sustancial de los bonos que tienen en su balance, sin reponerlos con deuda nueva.

Sin embargo, los problemas de inflación los que se enfrenta la FED y el BCE son diferentes. En EEUU, la inflación se debe a un incremento de la demanda, tras el final de los cierres por la pandemia. En este sentido, las preguntas se centran en si los salarios más altos pueden justificarse con una mejora de la productividad. En Europa, el problema es el precio de la energía causada, entre otros factores, por la invasión rusa de Ucrania y la fuerte dependencia energética.

Tanto los responsables de la FED como del BCE se sienten más preocupados por las circunstancias exógenas que por las más cercanas. Han recurrido, nuevamente, a mover los tipos de interés. El último ajuste de 0,25 puntos, a primeros de mayo de 2023, supone un “*fine timing*” o ajuste fino. Significa cautela, porque de ser más intenso, como defendían los halcones del BCE y gran parte de la banca privada europea, podría causar fuertes frenazos a la actividad económica.

#### **Evolución de los tipos de interés marcados por el BCE y la FED**

<b>BANCO CENTRAL EUROPEO</b>		<b>RESERVA FEDERAL AMERICANA</b>	
Fecha	Tipo de interés	Fecha	Tipo de interés
16/03/2016	0,00	16/03/2020	0,00
18/09/2019	0,00	16/03/2022	0,25
21/07/2022	0,50	05/05/2022	0,75
08/09/2022	1,25	15/06/2022	1,50
27/11/2022	2,00	27/07/2022	2,25
15/12/2022	2,50	21/09/2022	3,00
02/02/2023	3,00	02/11/2022	3,75
16/03/2023	3,50	14/12/2022	4,35
04/05/2023	3,75	01/02/2023	4,50
		22/03/2023	4,75
		03/05/2023	5,25

Fuente: Memorias de las instituciones.

Ahora bien, hasta el momento, dicho endurecimiento monetario no ha mostrado mucha eficiencia, ni tampoco ha podido evitar los efectos de segunda ronda; que alimentan tanto la constante traslación de los costes a los precios finales o los incrementos salariales. En consecuencia, parece predominar la política de aminorar las expectativas inflacionistas y dejando para más tarde (quizás al propio mercado) las advertencias sobre los costes y salarios. Al igual de ir tomándose respiros ante los fracasos en lo tocante a la supervisión prudencial de las entidades financieras dados sus riesgos de mantener amplias carteras de títulos sin adecuada cobertura.

En suma, dos cuestiones. La primera, como combinar armónicamente la política monetaria y las medidas supervisoras. Para algunos economistas es un escenario complejo que invita a adoptar medidas de *wait-and-see*; midiendo de manera cautelosa cualquier paso adelante o decisión. De ahí, la prudencia y la actuación del paso a paso; y el mantenimiento de una convivencia de elevadas tasas de inflación y la no utilización de toda la batería de medidas para su control instantáneo. Los críticos a esta postura demandan, lógicamente, un mayor grado de exigencia y abandono de la laxitud.

La segunda cuestión es cómo se comparte el coste entre las empresas, trabajadores y contribuyentes. Quizás en este contexto, subsisten muchas dudas si los salarios fueran detrás de la inflación, seguirían siendo altos para las empresas, sin tener que subir aún más los precios. Por eso, la necesidad de inter-relacionar los precios, los mercados laborales, los salarios y la productividad.

### **8.- El FMI y sus reflexiones.**

En sus reflexiones de primavera (2023) el FMI definía de manera elocuente la situación económica mundial. Afirmaba que “la economía mundial parece una carrera de obstáculos en medio de una espesa niebla”. Contextualiza el nuevo escenario subrayando que, tras la pandemia y la invasión rusa de Ucrania, la recuperación gradual de la economía mundial está bien encaminada. Sostienen dichas alusiones a que la economía china tras su reapertura está repuntando con fuerza; a que los fraccionamientos en las cadenas de suministros se están disipando; y a que los trastornos en los mercados de energías y los alimentos causados por la guerra están remitiendo.

Refuerza este análisis con otras consideraciones básicas. La primera, hace referencia a que la importante y sincronizada contracción de las políticas monetaria llevadas a cabo por la mayor parte de los bancos centrales debería comenzar a dar sus frutos; y, la segunda, a que la inflación debería retroceder hacia los niveles fijados como meta.

Por ello, y en base a este análisis, el informe de primavera del FMI, se alegra de varias cuestiones: a) el crecimiento de la economía mundial fue en 2022 del 3,4%; b) se produjo una elevada resistencia del mercado laboral a pesar del endurecimiento de las condiciones monetarias; y c) es difícil que exista un riesgo de una espiral precios-salarios descontrolada. Es decir, un relanzamiento económico, una mejora en los niveles de empleo y una defensa de los márgenes de beneficios.

Las perspectivas para 2023 y 2024 son asimétricas. Las estimaciones del FMI prevén varias cuestiones de interés:

i) la economía mundial se frenará este año por culpa de los países avanzados (especialmente, europeos) que disminuirán sus tasas de crecimiento;

ii) España formará parte del grupo más dinámico en lo que se refiere al crecimiento económico junto a la economía americana y canadiense, muy por encima de la media europea, aunque por debajo de China.

iii) Los motores de la economía mundial continuarán siendo India, China y los países emergentes asiáticos;

iv) el problema se centra en la inflación. A juicio del FMI “se ha enquistado algo más de lo previsto”. La tasa general disminuirá; sin embargo, la inflación subyacente (excluida energía y alimentos) aún mantienen sus tendencias alcistas;

v) llama la atención sobre los riesgos financieros. Esto es, de sostener un endurecimiento prolongado de las políticas monetarias podría desprenderse unos efectos secundarios preocupantes. Sería debido a los vencimientos de los créditos y los desajustes de la liquidez. Las consecuencias derivadas hacen hincapié en las pérdidas del valor de los activos de renta fija a largo plazo y de la elevación de los costes de financiación; afectando, en consecuencia, al mercado de bonos generando ciertas turbulencias financieras y monetarias.

#### Últimas proyecciones de crecimiento económico

	2022	2023P	2024P		2022	2023P	2024P
Mundo	3,4	2,8	3,0	Economías emergentes y en desarrollo	4,0	3,9	4,2
Economía avanzadas	2,7	1,3	1,4	China	3,0	5,2	4,5
Estados Unidos	2,1	1,6	1,1	India	6,8	5,9	6,3
Zona Euro	3,5	0,8	1,4	Rusia	-2,1	0,7	1,3
Alemania	1,8	-0,1	1,1	Brasil	2,9	0,9	1,5
Francia	2,6	0,7	1,3	México	3,1	1,8	1,6
España	5,5	1,5	2,0	Latinoamérica	4,0	1,6	2,2
Reino Unido	4,0	-0,3	1,0	Arabia Saudí	8,7	3,1	3,1
Italia	3,7	0,7	0,8	África subsahariana	3,9	3,6	4,2
Canadá	3,4	1,5	1,5	Sudáfrica	2,0	0,1	1,8

Fuente: FMI (2023). *Perspectivas de la economía mundial*. Abril, 2023.

Aunque la situación no es la del 2008, todavía subsisten sensaciones de incertidumbre. Las razones vienen derivadas de los primeros desplomes del Silicon Valley y Signature Bank y, más tarde, del First Republic Bank, en Estados Unidos; y del Credit Suisse en Europa.

Así, el FMI estima la probabilidad de que las turbulencias financieras surgen en el corto plazo en un 15%. En ese sentido, enfatiza en que los reguladores y los supervisores deben actuar, desde ahora, para garantizar que las fragilidades financieras no desemboquen en una crisis en toda regla; y proponen reforzar la vigilancia y que se gestione de manera más activa, las tensiones que se produzcan en los mercados. Y, finalmente, en el caso de que se llegara a avecinar una crisis financiera sistémica, habría que ajustar la política económica y monetaria para salvaguardar tanto el sistema financiero como la actividad. O como apunta, Pierre-Olivier Gourrinchas (director de análisis del FMI) “es importante subrayar que no nos encontremos en esta situación, aunque es probable que se produzcan nuevos temblores financieros”.

Profundizando en el diagnóstico que le espera a la economía europea se podría decir que “le espera una época de crecimiento rampón y la inflación se resiste a bajar”. Ante el triple reto de afianzar la recuperación, contener los precios y salvaguardar la estabilidad financiera,

no hay que esperar alegrías en las políticas económicas. El FMI recomienda ajustes monetarios y fiscales; es decir, subidas de tipos y más dosis de austeridad, subraya Alfred Kammer, director del departamento europeo del FMI. Aunque no hay que olvidar la forma concertada para derrocar la inflación y las medidas que salvaguarden la estabilidad financiera, teniendo en consideración una consolidación fiscal más ambiciosa en lo que atañe a los déficits presupuestarios, los costes de las deudas públicas y las políticas de apoyo y alivio a las sectores y actividades más vulnerables.

## ***9.- Reflexiones finales.***

No cabe duda que existen investigadores que caracterizan la situación actual de desglobalización e incluso como el fin de la globalización. Argumenta dicha corriente de pensamiento en que existen cambios de tendencia que motivan dichas apuestas. A nuestro entender, sin embargo, se producen cambios profundos y emergen nuevas variables que son debidas, fundamentalmente, a las respuestas a las crisis, pandemias y guerras; y, en otro orden de criterios a las adaptaciones y ajustes derivados del propio orden económico, jurídico y tecnológico.

En primer lugar, asistimos a cambios notables en lo tocante a los “engranajes” de cadenas globales de suministros y de generación de valor. Esto es, se aprecian notables rupturas de carga; unas mayores dificultades en lo tocante a los suministros y a las garantías de aprovisionamiento. Tales tendencias vienen produciéndose como consecuencia de la fragmentación productiva y de la multi-localización de las empresas, derivadas de los efectos de la tercera ruptura industrial que en la actualidad se manifiesta con mayor profundidad.

En segundo lugar, producto de la pandemia y de la guerra en Ucrania presenciamos ostensibles transformaciones en lo que respecta a la mentalidad empresarial. Se pasa de la prioridad de producir en el lugar más barato del mundo y con normas muy laxas a modificar nuestras conductas y pasar a hacerlo en territorios más confiables (*friend-shoring*). Estos cambios aclararán las dinámicas de adaptación y ajustes productivos, con lo que se constatarán nuevos planteamientos que reforzarán una regionalización económica con ventajas comerciales asociadas y basándose en espacios económicos más reducidos y próximos, a fin de plantear y reducir los riesgos, las inestabilidades y los costes,.

En tercer lugar, las políticas económicas buscan modificar sus objetivos y, sobre todo, la instrumentalización de las medidas y acciones. Si en el año 2020, con motivo de la Gran Recesión, se apostaba por “la sobredimensión y profundización de medidas en favor de la austeridad”; en la actualidad, es todo lo contrario. Ahora, se aprueban ayudas y estímulos públicos por doquier. Esto es, se acepta que en la crisis de 2008-2009 no se llegaron a aplicar las medidas correctas. En la actualidad, las políticas fiscales y monetarias han contribuido a aminorar los efectos negativos y se ha procedido a estimular las economías.

Los países destinaron más de 1,3 billones de euros (9% del PIB) en ayudas directas para paliar y reducir las repercusiones negativas procedentes de la pandemia. Además, los bancos centrales (BCE y FEF) actuaron de manera intensiva en favor de la normalidad financiera. El BCE hizo compras masivas de bonos y deudas nacionales por 1,7 billones de euros y la FED hizo lo mismo con sus políticas de *quantitative easing*. O sea, esta vez sí que se produjo una combinación de políticas; aunque con una cierta desconexión entre ambas.

En cuarto lugar, las crisis de las materias primas coinciden con el inicio de la guerra en Ucrania generando un “*efecto fuelle*”, en la medida que se modifican los aprovisionamientos energéticos apostando por una nueva transición energética, fomentando las energías y desarrollos renovables y sostenibles. Surgen, pues, las ansias de reducir una dependencia energética o que la reducción de la dependencia se aborde por vía de la sustitución (total o parcial) de las vías tradicionales de flujos de intercambios de energía, modificando dichas tendencias de transición.

Finalmente, en quinto lugar, *las poli-crisis* se manifiestan bajo dos nuevos elementos: la inflación y los incrementos de las desigualdades y aumento de las brechas socio-económicas territoriales. Tales manifestaciones afectan tanto al mercado laboral como a las expectativas de los consumidores.

### **10.- Las nuevas perspectivas.**

Los últimos acontecimientos ponen de relieve tres grandes tendencias. La primera, hace referencia a la ralentización del comercio internacional. La segunda viene determinada por el giro hacia un nacionalismo económico. Y la tercera nota está relacionada con la remodelación del mundo de la economía mundial. Tales decisiones significan la puesta en entredicho de la economía mundial y no resulta fácil predecir el futuro. Estamos, pues, ante un punto de inflexión.

Hasta el momento era fácil distinguir las apuestas predominantes: a) la creación de un mercado abierto y regido por normas aceptadas internacionalmente; y b) la consolidación de un líder hegemónico. Sin embargo, el siglo XXI subraya otras relaciones de fuerza. De una parte, EEUU adopta políticas industriales agresivas en materia industrial respaldada por relevantes subvenciones para afrontar el conflicto de poder con China; y, en segundo lugar, se aprecia un rechazo al neoliberalismo económico, en la medida que no es fácil constatar el éxito de sus políticas en referencia al empleo, productividad y saldos comerciales. Las cifras de la confrontación subrayan la pérdida del “tradicional poder” frente a un competidor que opera con éxito dentro de una economía abierta. Ello ha generado una cierta desconfianza hacia los mercados libres, argumento base para justificar una desvinculación con la economía china y la emergencia de nuevos clientes: el *reshoring* (repatriación) y el *friend shoring* (relaciones con países amigos y confiables). De esta forma, las cadenas globales de suministro y las políticas comerciales se vuelven más intervencionistas y proteccionistas de cara a apoyar los vínculos con países amigos.

Como conclusiones finales, el panorama económico ha mejorado; aunque no se han despejado del todo los nubarrones. Tanto en el campo de las previsiones como en el de las expectativas, los organismos internacionales proclaman mejores escenarios de futuro.

La desaceleración económica no es tan profunda como plantean los agoreros del pesimismo. La resiliencia fue mejor de lo que se esperaba. Aunque persista la incertidumbre y el riesgo todavía no se haya disipado completamente, se contemplan escenarios positivos y se esperan dinámicas confiables por parte de una gran parte de la sociedad.

No obstante, continuaremos muy atentos a los comportamientos negativos y preocupados por las distintas vulnerabilidades que podrían acarrear situaciones de colapsos.

## 11.- La evolución de la economía gallega

En un contexto económico complejo como el definido en los apartados anteriores, a modo de introducción se pueden resaltar tres características globales de la evolución de la economía gallega. En primer lugar, el PIB real de Galicia alcanza en el cuarto trimestre de 2022 el nivel precrisis en contraste con lo que sucede en el conjunto de España, cuyo PIB se encuentra aún seis décimas por debajo.

En segundo lugar, los datos trimestrales reflejan un crecimiento de la economía en el cuarto trimestre del año, alejando así el fantasma de la recesión, al contrario de lo que sucede en el conjunto de la Unión Europea y los países de la zona euro, o Alemania (los datos del primer trimestre de 2023 confirman que este país entra en recesión técnica al encadenar dos trimestres consecutivos con tasas de crecimiento negativas).

No obstante, este aspecto positivo contrasta no solo con una significativa ralentización del ritmo de crecimiento del PIB en Galicia en el segundo semestre del año, sino también por un crecimiento en el conjunto del año 2022 casi dos puntos por debajo de la media española.

El PIB medio anual aumentó en Galicia un 3,8% en el año 2022, casi dos puntos menos que en el conjunto de España (5,5%), y a diferencia de lo que se registró en el año anterior, este crecimiento es ligeramente superior a la media europea y a la zona euro (3,5%). En comparación con lo experimentado en los cinco principales mercados de los productos gallegos (Francia, Italia, Portugal, Países Bajos y Alemania), Galicia presenta un mayor dinamismo que Alemania (1,8%), Francia (2,6%) e Italia (3,7%), lo que contrasta con el comportamiento en Países Bajos (4,5%) y, en mayor medida, Portugal (6,7%).

### Evolución del PIB real en la UE-27, zona euro y principales economías europeas, 2019-2021. Tasas de variación interanual

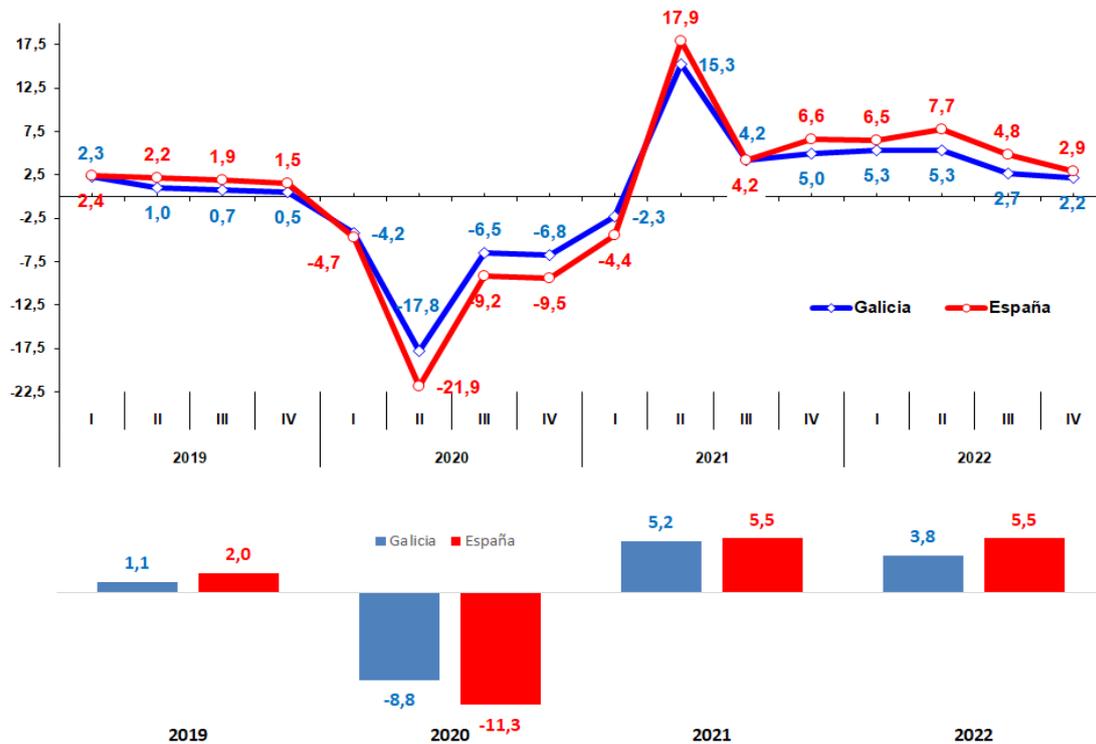


Fuente: Eurostat e INE

En cuanto a la evolución de la economía gallega, la incidencia negativa de la crisis provocada por el COVID a lo largo de todo el año 2020 y el primer trimestre de 2021 es menor en Galicia que en el conjunto del Estado. Con la reactivación de la economía en el segundo

trimestre de 2021, la economía gallega presenta una tasa de variación interanual del PIB inferior a la española. En el conjunto del año 2022, la actividad económica gallega creció un 3,8% respecto al año anterior frente al 5,2% registrado en 2021, lo que contrasta con el crecimiento de la economía española, que mantiene una tasa de variación interanual del 5,5%.

### Evolución del PIB real Galicia y España, 2019-2022. Tasas de variación interanual



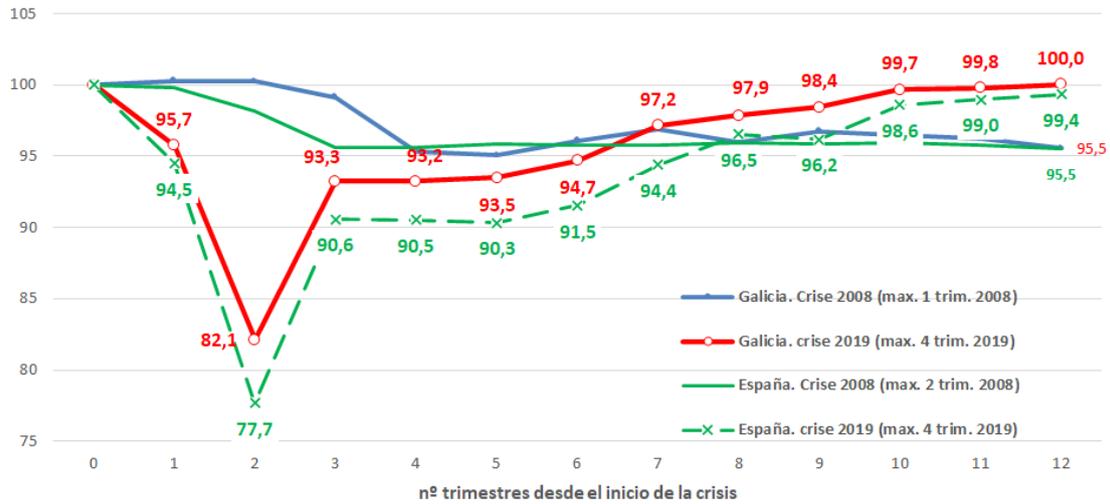
Fuente: INE e IGE

A pesar de que el origen de la crisis económica de 2008 y la de 2019 son diferentes, la incidencia inicial de la crisis originada por la pandemia es mucho más acusada que en la crisis financiera y, al mismo tiempo, tiene un menor impacto en Galicia que en la economía española. Además, en ambos casos la reactivación económica tras la crisis de 2019 es más intensa que en la crisis financiera, de forma que tres años más después del inicio de la crisis originada por la pandemia (12 trimestres) Galicia alcanza ya su nivel precrisis cuando en el mismo período desde el inicio de la crisis anterior, la economía gallega se encuentra aún 4,4 puntos por debajo. En el caso de la economía española, transcurridos doce trimestres desde el inicio de las crisis, el PIB real se encontraba seis décimas por debajo en el caso de la crisis del coronavirus y 4,5 puntos en la crisis de 2008.

La recuperación económica desde el inicio de la crisis provocada por la pandemia es mucho más intensa en el conjunto de la Unión Europea y la zona euro (2,8% e 2,4%, respectivamente), así como los principales socios comerciales, en especial Portugal (2,7 puntos porcentuales) e Italia (1,9%). Esto contrasta con la evolución de la economía española o Alemania, cuyo PIB se encuentra no cuarto trimestre de 2022 un 0,6% e 0,1% por bajo del nivel alcanzado en el mismo período de 2019. Si la comparación se hace con la evolución en otras CC.AA. tomando como referencia la situación existente en el momento anterior a la

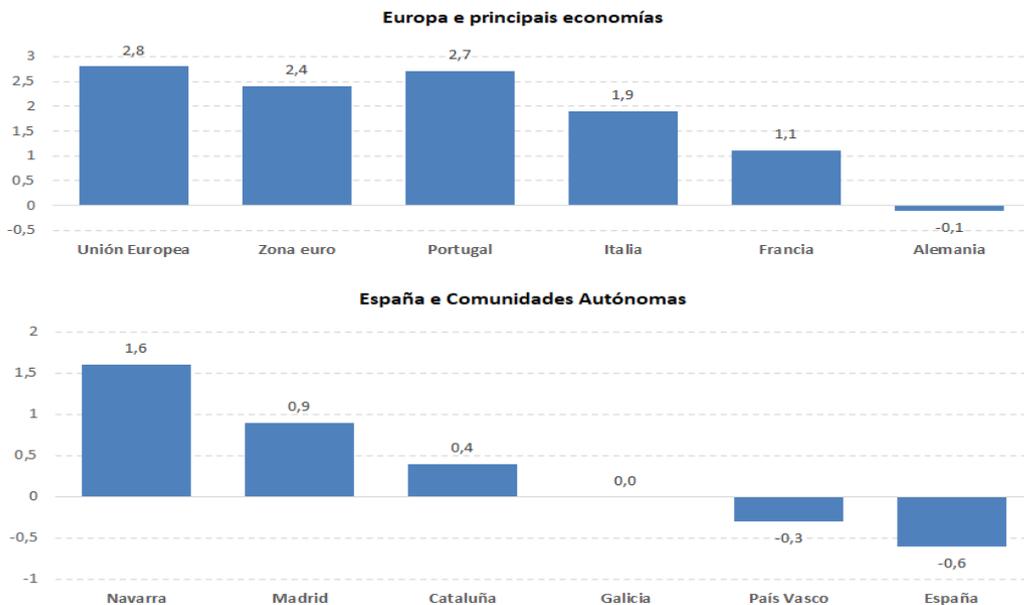
pandemia (cuarto trimestre de 2019), cabe señalar que la Comunidad Foral de Navarra, y en menor medida Madrid y Cataluña, tiene un mejor comportamiento que la economía gallega. En concreto, el cuarto trimestre de 2022 la actividad económica de Navarra se sitúa 1,6 puntos por encima del PIB de 2019, siendo este porcentaje nueve décimas en el caso de Madrid y cuatro en Cataluña. Frente a esta recuperación, el PIB real en el País Vasco se sitúa en el cuarto trimestre de 2022 tres décimas por debajo de lo alcanzado en el mismo período de 2019.

### Evolución de la actividad económica Galicia y España. 2008 y 2022



Fuente: IGE e INE

### Evolución de la actividad económica IV trimestre 2019 -IV trimestre 2022



Fuente: IGE, INE, Eurostat e institutos estadísticos autonómicos

## 12.- Actividad económica

El cuadro macroeconómico de Galicia muestra que en el mencionado crecimiento interanual del 3,8% en el conjunto del año 2022 viene motivado fundamentalmente por el comportamiento del sector exterior, que contribuye con 3,7 puntos al crecimiento agregado de PIB por tan solo una décima en el caso de la demanda interna (1,9 e 3,3 puntos no ano anterior, respectivamente). La economía española presenta un crecimiento más equilibrado al aportar la demanda interna 2,9 puntos porcentuales y 2,6 puntos la demanda externa (5,2 e 0,3 puntos en 2021, respectivamente).

Al mismo tiempo cabe resaltar que la fuerte desaceleración de la economía gallega en el segundo semestre del año viene motivada fundamentalmente por una contracción de la demanda interna, que detrae un punto al crecimiento agregado del PIB no cuarto trimestre de año, y una menor aportación positiva de la demanda externa (3,2 puntos). En España tanto la demanda interna como externa contribuyen positivamente, siendo esta aportación de 0,6 e 2,1 puntos, respectivamente.

Todos los componentes de la demanda interna presentan en Galicia un peor comportamiento que en la economía española. En primer lugar, el diferencial de 1,7 puntos en el ritmo de crecimiento del PIB se explica tanto por el desigual comportamiento del consumo final, que se contrae un 0,1% en Galicia frente al incremento interanual del 2,8% en España, así como por el mayor dinamismo de la inversión en España, que presenta un crecimiento del 4,3%, casi tres puntos superior al experimentado en Galicia (1,4%). No ámbito de consumo, cabe destacar el mayor dinamismo del consumo privado en España, así como una contracción del gasto de las administraciones públicas significativamente más intensa en Galicia.

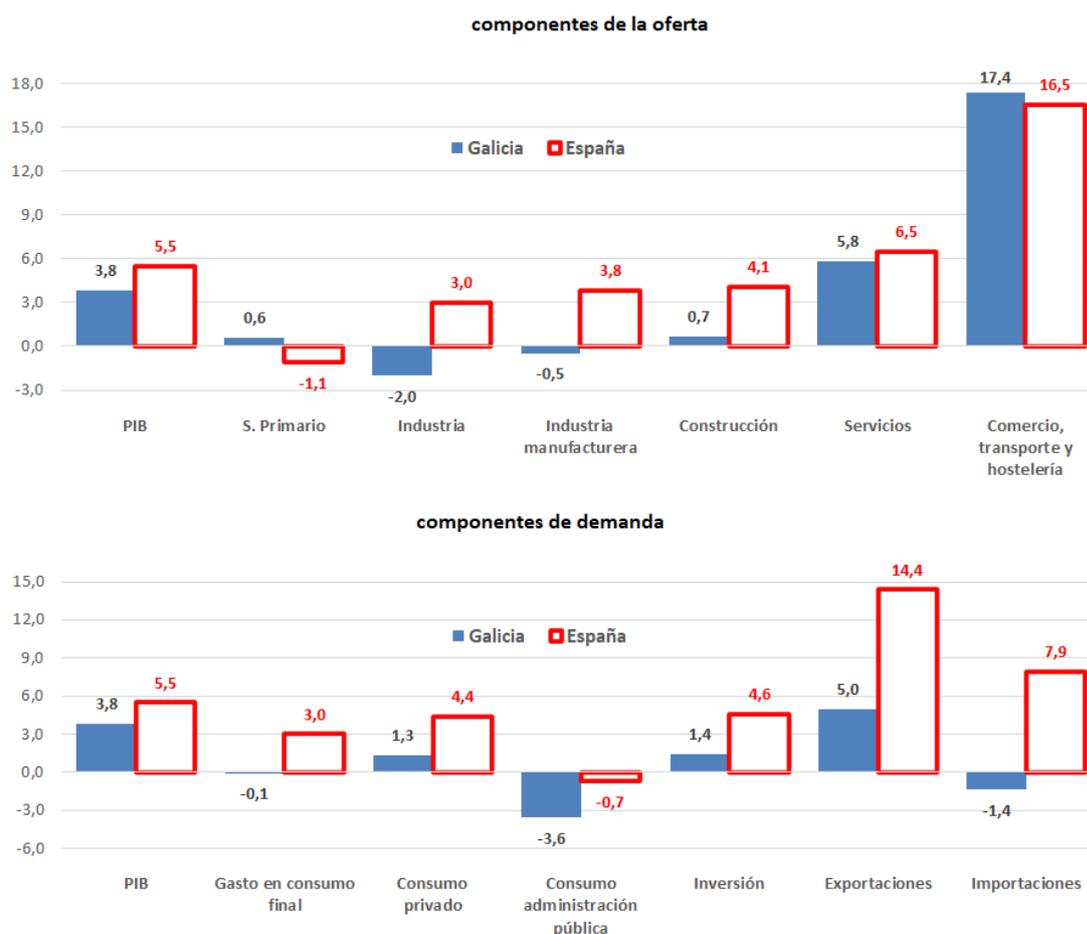
### Cuadro macroeconómico de Galicia 2019-2022. Tasas de variación interanual

	2019	2020	2021	2022	2022/I	2022/II	2022/III	2022/IV
	(%)							
<b>Produto Interior Bruto</b>	<b>1,1</b>	<b>-8,8</b>	<b>5,2</b>	<b>3,8</b>	<b>5,3</b>	<b>5,3</b>	<b>2,7</b>	<b>2,2</b>
<b>Demanda</b>								
Gasto en consumo final	-1,3	-6,9	3,8	-0,1	2,6	0,6	-2,1	-1,4
Fogares e institución privadas sen fin de lucro	-2,2	-10,4	4,2	1,3	4,4	2,9	-0,6	-1,4
AA. Públicas	1,4	3,3	2,6	-3,6	-2,0	-5,1	-5,9	-1,5
Formación Bruta de Capital	3,9	-12,8	1,0	1,4	-0,9	2,2	3,2	1,2
<b>Achega demanda interna ao PIB</b>	<b>-0,4</b>	<b>-7,8</b>	<b>3,3</b>	<b>0,1</b>	<b>2,0</b>	<b>0,8</b>	<b>-1,2</b>	<b>-1,0</b>
Exportacións	-0,1	-4,3	10,8	5,0	4,7	9,5	7,1	-0,9
Importacións	-3,1	-2,4	7,5	-1,4	-0,9	1,9	0,4	-6,7
<b>Achega demanda externa ao PIB</b>	<b>1,5</b>	<b>-1,0</b>	<b>1,9</b>	<b>3,7</b>	<b>3,3</b>	<b>4,5</b>	<b>3,9</b>	<b>3,2</b>
<b>Oferta</b>								
Sector primario	6,3	-8,7	0,7	0,6	1,3	1,6	-1,0	0,4
Industria	-7,0	-12,1	3,9	-2,0	-7,1	1,3	-2,1	0,0
Industria manufacturadora	-1,5	-11,6	6,3	-0,5	0,8	4,2	-1,3	-5,3
Construción	2,1	-11,6	-1,6	0,7	-0,8	1,5	1,1	1,0
Servizos	2,9	-7,5	6,5	5,8	9,1	7,1	4,5	3,0
Comercio, transporte e hostalería	0,3	-19,4	14,8	17,4	27,4	21,1	12,9	10,1
Información e comunicacións	9,7	0,6	1,2	12,6	16,4	19,0	11,4	4,9
Actividades financeiras e de seguros	0,9	3,8	0,3	-8,6	-7,4	-10,4	-8,3	-8,3
Actividades inmobiliarias	1,4	-0,1	0,3	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8
Actividades profesionais	11,8	-5,5	6,6	2,5	3,8	4,5	1,2	0,7
Administración pública, sanidade e educación	2,6	0,4	3,5	0,1	0,9	-0,3	-0,8	0,6
Actividades artísticas, recreativas e outros servizos	6,2	-16,3	9,9	0,1	2,7	-1,3	3,5	-4,3

Fuente: IGE

Desde el punto de vista sectorial, entre los cuatro grandes sectores tan solo la rama agraria y pesquera presenta un mejor comportamiento que en España, manteniéndose el sector servicios como el de mayor dinamismo impulsado por la evolución de las actividades de comercio, transporte y hostelería. Por su importancia, cabe destacar negativamente la contracción experimentada por la industria manufacturera en Galicia lo que contrasta con el dinamismo en la economía española.

### PIB real Galicia y España 2022. Indicadores de oferta y demanda. Tasas de variación interanual



Fuente: IGE e INE

### 13.- Mercado laboral

El mercado de trabajo gallego presenta datos agregados en principio positivos atendiendo a la evolución tanto de la participación de las personas en el mercado laboral como en la ocupación (tasas de actividad y de empleo) además de la reducción de la tasa de paro. A pesar de la mejora de la ocupación, estos datos tienen que ser matizados teniendo en cuenta que Galicia se mantiene entre las CC.AA. con menores tasas de actividad (tan solo supera a Asturias) e ocupación (la cuarta con menor tasa), ocupando una posición intermedia en el caso de la tasa de paro. Al mismo tiempo, desde la puesta en marcha de la reforma laboral aprobada

en diciembre de 2021 la reducción de la temporalidad es otro aspecto positivo, situándose Galicia como la quinta C.A. con menor temporalidad.

En cuanto a la tasa de actividad, la participación laboral de los gallegos aumenta en el último año hasta el 53%, cinco décimas por encima de la estimada en 2021. Este valor mantiene a Galicia como la segunda comunidad autónoma con la tasa más baja después de Asturias, con un 49,8%, reduciéndose no obstante el diferencial respecto al conjunto del Estado, donde tras un incremento de dos décimas se sitúa en el 58,7%. La tasa de actividad femenina es notablemente inferior a la masculina, con tasas de 49,2% y 57%, respectivamente, lo que supone un diferencial de 7,8 puntos. En el conjunto del Estado, el diferencial se mantiene por encima del de Galicia, situándose en 9,9 puntos, aumentando la tasa de actividad femenina hasta el 53,8% y la masculina hasta el 63,7%.

En cuanto a la tasa de ocupación, la relación entre la población ocupada y la población mayor de 16 años en Galicia asciende al 47,1%, aunque el diferencial aumenta respecto a la media estatal que se sitúa en 4 puntos frente a los 3,5 puntos del anterior año (en el conjunto del Estado asciende al 51,1%). Así, Galicia se sitúa como la cuarta comunidad autónoma con menor tasa de empleo, por delante de Asturias (43,5%), Andalucía (45,9%) y Extremadura (46%). La participación de las mujeres es significativamente inferior a la de los hombres (43,3% y 51,3%, respectivamente), manteniéndose el diferencial nuevamente inferior al estimado en el conjunto del Estado (56,6% e 45,9%, respectivamente).

La tasa de paro gallega descendió en 2022 hasta el 11%, casi dos puntos por debajo de la media estatal (12,9%), lo que la sitúa en una posición intermedia respecto al resto de comunidades autónomas. Cabe resaltar esta tasa es inferior al 9% en el País Vasco tanto en el caso de los hombres como de las mujeres (8,4% y 8,8%, respectivamente), situándose estos porcentajes en el 10,1% y 12% en Galicia.

### Principales datos del mercado de trabajo en Galicia 2019-2022

	2019	2020	2021	2022	2022			
					I	II	III	IV
<i>(en miles de persoas)</i>								
<b>Poboación maior de 16 anos</b>	2.335,3	2.339,0	2.340,9	2.342,6	2.340,2	2.341,6	2.343,0	2.345,6
<b>Poboación activa</b>	1.241,1	1.220,9	1.228,2	1.240,4	1.232,4	1.244,7	1.248,6	1.235,9
<b>25 - 34 anos</b>	223,3	210,7	207,0	208,2	207,8	210,7	208,5	205,7
<b>Poboación ocupada</b>	1.095,2	1.074,2	1.085,1	1.103,7	1.091,4	1.105,2	1.113,8	1.104,5
<b>Conta propia</b>	216,6	205,3	208,2	203,2	199,0	205,6	201,7	206,3
<b>Conta allea</b>	878,3	868,6	876,4	900,4	892,2	899,5	911,6	898,2
<b>Outra situación</b>	0,3	0,4	0,5	0,2	0,2	0,2	0,4	0,0
<b>Poboación parada</b>	145,9	146,7	143,1	136,7	141,0	139,4	134,8	131,4
<b>Parado longa duración</b>	57,1	49,9	59,0	51,7	57,2	52,9	49,7	47,0
<b>Poboación inactiva</b>	1.094,2	1.118,1	1.112,7	1.102,2	1.107,7	1.096,9	1.094,4	1.109,7
<b>Taxa de actividade</b>	53,1%	52,2%	52,5%	52,9%	52,7%	53,2%	53,3%	52,7%
<b>Taxa de ocupación</b>	46,9%	45,9%	46,4%	47,1%	46,6%	47,2%	47,5%	47,1%
<b>Taxa de paro</b>	11,8%	12,0%	11,7%	11,0%	11,4%	11,2%	10,8%	10,6%
<b>Taxa de temporalidade</b>	26,5%	24,0%	24,5%	19,4%	22,5%	20,1%	18,9%	16,6%
<b>Afiliacións (media trimestral)</b>	1.015,3	996,0	1.014,4	1.036,9	1.023,8	1.038,8	1.045,1	1.039,8
<b>Paro rexistrado (media trimestral)</b>	163,2	180,3	163,4	146,2	153,9	145,9	142,0	142,9

Fuente: IGE

A pesar de la ralentización en el ritmo de crecimiento de la economía gallega, las grandes cifras de la ocupación (EPA y afiliaciones) presentan un mayor dinamismo que en el año anterior, lo que contrasta con la significativa ralentización de los indicadores de empleo presentados en las cuentas económicas trimestrales. Por un lado, el número de personas afiliadas a la Seguridad Social aumenta un 2,1% y la población ocupada un 1,7%; cuando el año anterior la tasa de variación interanual se situó en el 2% y 1%, respectivamente. Por otro lado, si se considera el indicador de puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo, la ocupación aumenta en 2022 un 2,2%, lo que supone más de cinco puntos por debajo de la media del año anterior (7,3%), y las horas trabajadas un 1,2%, más de cuatro puntos y medio inferior (5,8%). Estos datos reflejan que el mercado de trabajo en España presenta un mayor dinamismo que el gallego en los cuatro indicadores de ocupación mencionados, aumentando un 3,1% la población ocupada, un 3,8% tanto las afiliaciones como los puestos de trabajo equivalente a tiempo completo y un 4,1% el número de horas trabajadas.

Centrándonos en el análisis de las cifras de la ocupación presentadas en la EPA, el incremento de la ocupación se produce con mucha más intensidad entre las mujeres que entre los hombres. De las 18.600 personas ocupadas más en el último año, 15.400 son mujeres (3% más que en el año anterior) y las restantes 3.200, hombres (0,6%). Con carácter general puede afirmarse que el incremento del empleo se produce en mayor medida en el sector servicios, entre las personas asalariadas en el sector privado, con 29.000 personas ocupadas más (4,3%), personas con estudios superiores, así como entre los mayores de 45 años. En el extremo opuesto se reduce la ocupación entre las personas trabajadoras por cuenta propia (2,4% menos respecto al año anterior; 5.100 personas menos) y los asalariados en el ámbito público, así como en el sector industrial y entre las personas de 35 a 44 años.

Sin embargo, el crecimiento económico no se traduce en una mejora de la calidad del empleo con la misma intensidad, teniendo en cuenta el mayor dinamismo de la ocupación a tiempo parcial respecto a la ocupación a tiempo completo. Por un lado, la ocupación a tiempo parcial aumentó un 5,6% respecto al año anterior (8.200 personas más) frente al 1,1% en el caso de la ocupación a tiempo completo (10.500 personas más). Esto contrasta con lo ocurrido en el conjunto del Estado donde el trabajo a tiempo completo tiene un incremento interanual del 3,5%, case seis veces más que lo que ocurre en el caso de la ocupación a tiempo parcial (0,6%).

El análisis de la desagregación según sexo refleja la desigualdad entre hombres y mujeres ya que el 84,4% de las personas asalariadas con contrato indefinido a tiempo parcial en Galicia en el último año son mujeres -porcentaje que supera ligeramente el 85,5% en los años 2019 y 2021-; en tanto que si se considera el empleo a tiempo completo su peso relativo se mantiene en torno al 42,5%, un punto por debajo de lo estimado en 2019. A mayores, el 22,2% de las mujeres asalariadas con contrato indefinido tienen un empleo a tiempo parcial lo que contrasta con el 3,7% estimado entre los hombres (20,6% y 3,2% en el año 2019, respectivamente).

Los datos del número de personas inscritas en las oficinas de empleo de Galicia también reflejan ese descenso del desempleo, produciéndose este con mayor intensidad que el reflejado por la EPA. En el último año, el número de personas paradas registradas descendió un 10,6% respecto al año anterior, porcentaje significativamente superior a experimentado en España (-16,6%). Por otro lado, si nos centramos en los datos recogidos en la Encuesta de Población Activa, una vez superado el mal dato del año 2020, año con mayor impacto negativo de la pandemia, el desempleo continúa con su tendencia descendente iniciada en 2014, esa población

parada se reduce un 4,5% respecto al año precedente, porcentaje igualmente inferior a la experimentada en el conjunto del Estado, con una reducción del 11,8%. Tras esta evolución, la tasa de paro en Galicia se sitúa en el 11%, siete décimas menos que en el año anterior, descendiendo la media estatal hasta el 12,9%.

Centrándonos en el análisis de la población ocupada (EPA), las tasas de paro reflejan que el paro afecta en mayor medida al desempleo femenino; en concreto, la tasa de paro entre las mujeres desciende hasta el 12% frente al 10,1% entre los hombres. Por otro lado, las personas menores de 25 años, extranjeros y con estudios primarios vuelven a ser los colectivos más afectados por el desempleo, destacando negativamente el ligero incremento del desempleo entre las personas más jóvenes, que se sitúa en el 32,5% en el año 2022. Por otro, atendiendo al nivel de estudios rematados, la tasa de paro desciende hasta el 24,2% entre las personas con estudios primarios, tres veces por encima de aquellos con estudios superiores (8,1%). Por último, en 2022 se rompe la tendencia creciente de los últimos años de la tasa de paro entre las personas de nacionalidad extranjera, que se sitúa en un 21,4% frente a los 10,3% entre las personas españolas.

#### ***14.- Comercio exterior***

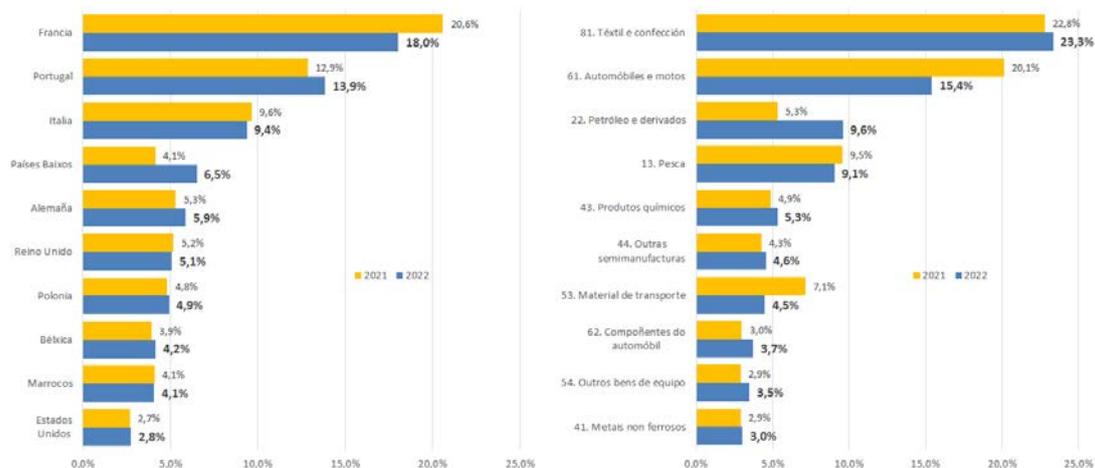
El sector exterior gallego presenta en 2022 un buen año atendiendo al incremento de su actividad comercial. Considerando tan solo las relaciones comerciales con terceros países, las exportaciones gallegas crecieron un 18,3% respecto al año anterior, alcanzando los 29.886,1 millones de euros; en tanto que las importaciones ascendieron a 27.083,8 millones, un 34,6% más en 2021. Tras esta evolución, la cuota de mercado de las ventas galegas en el total estatal se sitúa en el 7,7%, tres décimas menos que en el año precedente, en tanto que el peso relativo de las importaciones se mantiene en el 5,9%.

La elevada concentración geográfica, sectorial y empresarial sigue caracterizando a las exportaciones gallegas. Por un lado, la Unión Europea concentra en el último año el 73,1% de las ventas gallegas al exterior (21.857,3 millones de euros), casi dos puntos más que en 2021, manteniéndose Francia como el principal destino, por delante de Portugal e Italia, ascendiendo Países Bajos hasta el cuarto lugar tras un incremento interanual del 86%. Entre los diez primeros destinos de los productos gallegos siete son países comunitarios, descendiendo el Reino Unido hasta el sexto lugar, Marrocos hasta el noveno, en tanto que se mantiene Estados Unidos en el décimo puesto. Este incremento de la concentración geográfica se aprecia también en el hecho de que los cinco principales destinos de los productos gallegos concentran el 53,7% de las exportaciones, más de un punto por encima de lo registrado en el año anterior, y los diez primeros casi las tres cuartas partes (73,3% en 2021).

La mencionada concentración se mantiene estable desde un punto de vista sectorial. Los cinco primeros capítulos exportadores concentran en el último año casi el 60% de las ventas a terceros países, ascendiendo este porcentaje hasta el 73,3% si se consideran los diez primeros capítulos; niveles similares a los del año precedente. Tras el mal comportamiento del sector del automóvil en 2022, con una caída de las ventas al exterior del 2%, y el significativo incremento de las exportaciones del textil-confección (21,1%), este se sitúa como el sector más importante en términos de valor. En conjunto, las dos ramas de actividad concentran el 42,4% de las ventas gallegas a terceros países, tres puntos y medio inferior a lo registrado el año anterior. El peso relativo de las exportaciones pesqueras se reduce hasta el 9,1%, cuatro décimas menos

que en 2021, aumentando significativamente la importancia relativa del sector energético, que en el último año concentra el 10,2% de las exportaciones gallegas.

### Exportaciones gallegas 2021-22. Principales países y sectores económicos

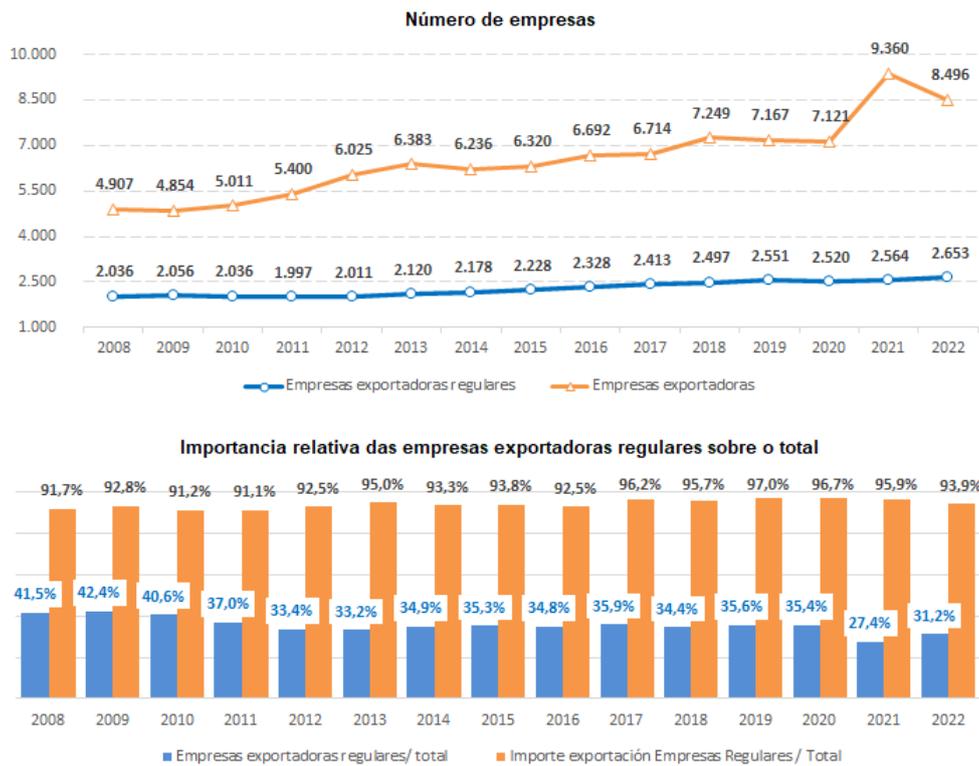


Fuente: ICEX

Desde este punto de vista sectorial, la reducción del superávit comercial viene explicado fundamentalmente por el importante incremento del déficit tanto en el sector energético como el de alimentos, que se sitúa en 2.493,4 y 1.431,3 millones de euros (1.270 y 823 millones en el año anterior). En el ámbito de la alimentación, la pesca mantiene su saldo negativo al alcanzar un déficit de 771,5 millones de euros, casi un 15% más que el año anterior (671,3 millones en 2020). Por el contrario, el superávit del sector de manufacturas de consumo se sitúa en 3.953,2 millones de euros, lo que supone un 4,7% inferior al registrado en el año anterior, aumentando un 36,2% en el caso del sector del automóvil, que presenta una balanza comercial positiva por valor de 910 millones. Entre las manufacturas de consumo destaca el saldo positivo del subsector textil y confección aumentó un 12% hasta los 3.559,1 millones de euros.

Por último, cabe mencionar la elevada concentración registrada en el sector empresarial exportador. En 2022, las cinco primeras empresas exportadoras regulares (empresas que exportan de manera consecutiva los últimos cuatro años) concentran en Galicia el 39,6% de las exportaciones gallegas, ascendiendo este porcentaje hasta el 48,5% en el caso de las diez primeras empresas, siendo estos valores significativamente más elevados que en el conjunto de España (10,8% y 15,6%, respectivamente). En el último año un total de 2.653 empresas exportan regularmente en Galicia, un 3,5% más que en 2021, lo que representa el 31,2% de las empresas exportadoras (30,2% en España). La importancia de estas empresas se observa en que concentran casi el 94% del valor total de las exportaciones gallegas.

## Número de empresas exportadoras e exportadoras regulares en Galicia 2008-2022



### 15.- La competitividad regional

El Índice de Competitividad Regional (ICR) elaborado por la Comisión Europea, publicado en marzo de 2023, sitúa a Galicia como la región 149 de 234 regiones europeas analizadas, con un valor de 87,9 (Unión Europea = 100), presentando tan solo Madrid, (ocupa el puesto 32), País Vasco (77) y Cataluña (107) una competitividad superior a la media comunitaria. En relación a las CC.AA, españolas, Galicia presenta el décimo valor más elevado, con un valor de 95 puntos (España =100). Atendiendo a la evolución entre 2016 y 2022, en los últimos años de la recuperación económica (2016-2019) Galicia pierde posiciones tanto en el conjunto de la Unión Europea como entre las CC.AA., retrocediendo en 2019 hasta el puesto 163 de las 233 regiones analizadas (143 al comienzo de la serie), y hasta el undécimo puesto si la comparación se realiza entre las CC.AA. (novena en 2016). Por el contrario, y en parte por el menor impacto da covid en 2020, Galicia mejora su posición relativa sitiándose en los mencionados puestos 149 e 10. Con todo, si se tiene en conta todo o período analizado, Galicia pierde posiciones relativas tanto en el conjunto de la UE como entre las CC.AA.

Dicho ICR se desagrega en tres grandes subíndices: básico (instituciones; estabilidad macroeconómica; infraestructuras; salud y formación básica), subíndice de eficiencia (educación superior y formación continua; eficiencia del mercado de trabajo; y tamaño de mercado), y subíndice de innovación (capacidad tecnológica; sofisticación empresarial; e innovación). La foto fija correspondiente al año 2022 sitúa a Galicia en el puesto 143 entre las 234 regiones europeas analizadas en el caso del subíndice básico, frente al 169 en lo relativo al indicador da eficiencia y el 130 en el de innovación. En términos dinámicos, entre los años 2016 y 2022 cabe mencionar la mejoría de los índices relativos a los indicadores básicos e innovación, al contrario de lo que sucede en el caso del subíndice de eficiencia. Si la

comparación se realiza entre las CC.AA., Galicia ocupa el puesto 17 en lo que al conjunto de indicadores básicos se refiere por delante de Ceuta e Canarias (último puesto en 2016), lo que contrasta con el sexto puesto en el caso del subíndice de eficiencia (séptimo en 2016). Frente a dicha evolución positiva, en el ámbito de la innovación Galicia retrocede dos puestos entre los dos años considerados, pasando del décimo al duodécimo puesto no último año.

### Índice de competitividad regional en España (ICR) 2022, 2019 e 2016. Distribución según CC.AA.

	En relación a Unión Europea						En relación a España					
	Ranking			Valores			Ranking			Valores		
	2022	2019	2016	2022	2019	2016	2022	2019	2016	2022	2019	2016
	(234 rex.)	(233 rex.)	(229 rex.)	(Unión Europea = 100)						(España = 100)		
Andalucía	186	191	177	76,6	71,7	72,2	15	15	16	82,8	82,9	82,2
Aragón	138	137	134	90,4	89,9	87,8	7	5	6	97,7	103,9	100,0
Asturias	140	157	139	90,1	83,0	85,3	8	9	7	97,4	96,0	97,2
Baleares	154	170	157	86,4	78,8	78,4	11	12	12	93,4	91,1	90,4
Canarias	188	196	173	73,1	69,0	72,4	16	17	15	82,3	79,8	82,5
Cantabria	133	140	132	92,0	88,6	88,5	5	6	5	99,5	102,4	100,8
Castela e León	158	153	148	85,4	83,5	82,1	12	8	11	92,3	96,5	93,5
Castela-A Mancha	176	174	171	80,3	77,8	73,2	14	13	14	86,8	89,9	83,4
Cataluña	107	131	117	101,3	93,3	96,9	3	4	3	109,5	107,9	110,4
C. Valenciana	133	159	145	92,0	82,4	82,5	6	10	10	99,5	95,3	94,0
Extremadura	194	195	192	70,9	69,2	67,5	17	16	18	76,6	80,0	76,9
<b>Galicia</b>	<b>149</b>	<b>163</b>	<b>143</b>	<b>87,9</b>	<b>80,6</b>	<b>82,8</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>95,0</b>	<b>93,2</b>	<b>94,3</b>
Madrid	32	62	70	119,3	114,5	118,3	1	1	1	129,0	132,4	134,7
Murcia	168	179	166	83,4	75,6	75,2	13	14	13	90,2	87,4	85,6
Navarra	117	128	119	96,4	94,3	96,3	4	3	4	104,2	109,0	109,7
País Vasco	77	103	101	107,6	102,7	104,9	2	2	2	116,3	118,7	119,5
A Rioxa	144	147	142	89,1	86,2	84,2	9	7	8	96,3	99,7	95,9
Ceuta	210	197	192	62,2	68,7	64,3	19	18	19	67,2	79,4	73,2
Melilla	198	207	190	69,6	65,0	68,2	18	19	17	75,2	75,1	77,7
<b>España</b>				<b>92,5</b>	<b>86,5</b>	<b>87,8</b>				<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Portugal</b>				<b>93,8</b>	<b>83,3</b>	<b>82,8</b>				<b>101,4</b>	<b>96,3</b>	<b>94,3</b>
<b>Norte Portugal</b>	135	173	164	92,0	78,0	75,8				99,5	90,2	86,3

Fuente: Comisión Europea, Índice de Competitividad Regional 2.0

## Índice de competitividad regional en España (ICR) 2022, 2019 e 2016. Distribución según subíndice y CC.AA.

	Básico				Eficiencia				Innovación			
	Ranking		Valores		Ranking		Valores		Ranking		Valores	
	2022	2016	2022	2016	2022	2016	2022	2016	2022	2016	2022	2016
			<i>(España = 100)</i>				<i>(España = 100)</i>				<i>(España = 100)</i>	
Andalucía	15	14	93,8	95,5	16	16	70,4	61,6	13	12	87,9	84,6
Aragón	8	3	99,9	101,4	7	8	98,2	102,4	7	5	95,2	95,6
Asturias	6	16	100,7	94,0	8	6	97,8	105,7	9	7	94,0	93,0
Baleares	5	15	101,4	94,1	12	12	88,7	86,3	10	9	93,4	89,6
Canarias	19	18	89,5	93,5	14	14	76,1	71,6	16	15	79,6	78,1
Cantabria	9	13	99,1	96,1	5	4	103,4	114,6	8	6	94,2	93,6
Castela e León	11	8	97,4	98,1	11	10	92,4	98,6	14	13	86,8	82,1
Castela-A Mancha	3	4	103,4	100,0	15	15	75,5	68,2	17	17	78,9	75,6
Cataluña	2	2	105,0	105,1	3	5	112,5	111,7	2	3	113,9	116,1
C. Valenciana	7	10	100,5	97,7	9	11	96,9	92,1	4	8	104,4	90,9
Extremadura	14	17	93,9	94,0	17	17	60,4	60,5	18	18	78,7	70,1
<b>Galicia</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>93,2</b>	<b>92,3</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>98,7</b>	<b>102,8</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>91,7</b>	<b>88,8</b>
Madrid	1	1	109,2	112,8	1	1	147,9	155,0	1	1	122,4	144,3
Murcia	12	12	96,8	96,8	13	13	82,1	76,9	11	14	92,6	79,1
Navarra	10	7	97,6	98,5	4	3	111,7	133,5	5	4	103,1	101,1
País Vasco	4	9	103,4	98,0	2	2	128,8	148,9	3	2	113,4	119,4
A Rioja	13	11	95,2	97,6	10	9	95,8	101,4	6	11	100,2	88,1
Ceuta	18	6	89,6	99,0	19	19	48,0	46,9	19	19	67,7	64,5
Melilla	16	5	93,5	99,2	18	18	55,4	49,6	15	16	84,0	76,3
<b>España</b>			<b>100,0</b>	<b>100,0</b>			<b>100,0</b>	<b>100,0</b>			<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Comisión Europea, Índice de Competitividad Regional 2.0

Finalmente, el último cuadro recoge los principales pilares de la competitividad regional y su evolución en los tres años mencionados anteriormente. Cabe destacar el significativo avance registrado en lo relativo la capacitación tecnológica en Galicia, que se sitúa como la región 55 de las 234 analizadas en Europa (141 en 2016), lo que contrasta, en el ámbito de la innovación, con el retroceso experimentado en la posición relativa de Galicia tanto en el pilar de sofisticación empresarial como en el de la innovación, donde la C.A. gallega se sitúan en los puestos 171 y 155, respectivamente (la región Norte de Portugal presenta en el último año valores superiores a la media europea). Por otro lado, en el ámbito del subíndice básico, el pilar de salud presenta una competitividad superior a la media de las regiones analizadas, situándose en los tres años considerados entre los puestos 55-60, al contrario de lo que sucede con el pilar de educación básica, cuyo índice se reduce a lo largo del período y coloca a Galicia en el puesto 149. Por último, es el pilar del mercado de trabajo quien presenta la peor posición relativa de Galicia en comparación con las regiones europeas, situándose en 2022 como la región 183 (204 en el año 2019).

## Índice de competitividad regional en Galicia y Norte de Portugal (ICR) 2022, 2019 e 2016. Distribución según subíndice y CC.AA.

	Galicia						Rexión Norte de Portugal					
	Ranking			Valores			Ranking			Valores		
	2016 (229 rex.)	2019 (233 rex.)	2022 (234 rex.)	2016 (Unión Europea = 100)	2019 (Unión Europea = 100)	2022 (Unión Europea = 100)	2016 (229 rex.)	2019 (233 rex.)	2022 (234 rex.)	2016 (Unión Europea = 100)	2019 (Unión Europea = 100)	2022 (Unión Europea = 100)
<b>Índice Competitividade Rexional 2.0</b>	143	163	149	82,8	80,6	87,9	164	173	135	75,8	78,0	92,0
<b>Subíndice básico</b>	157	138	144	87,4	91,1	93,2	161	135	127	86,3	92,9	96,4
<b>Pilar institucional</b>	151	146	137	82,0	87,1	94,3	127	123	141	95,6	99,8	92,6
<b>Pilar macroeconómico</b>	188	194	174	66,8	71,9	78,1	205	214	159	53,9	56,0	83,3
<b>Pilar infraestruturas</b>	171	121	119	26,9	83,0	83,5	159	94	96	37,3	93,6	91,5
<b>Pilar Saúde</b>	56	58	59	113,5	111,7	111,5	136	121	121	103,9	103,3	102,1
<b>Pilar Educación Básica</b>	96	139	149	108,0	95,1	92,5	89	93	106	110,2	113,3	108,2
<b>Subíndice de eficiencia</b>	159	183	169	81,1	73,3	81,8	181	201	164	68,3	66,9	83,0
<b>Educación superior e formación continua</b>	133	166	136	91,2	84,7	97,1	196	222	177	60,0	56,2	85,0
<b>Mercado de traballo</b>	163	204	183	89,5	74,9	85,9	179	187	148	84,5	86,5	95,9
<b>Tamaño de mercado</b>	156	159	163	52,2	52,8	46,1	165	169	151	50,1	48,6	52,5
<b>Subíndice de innovación</b>	147	149	130	79,0	83,4	94,7	164	162	100	70,8	76,7	102,5
<b>Capacitación tecnolóxica</b>	141	142	55	91,7	91,3	123,8	150	155	131	85,7	80,6	98,4
<b>Sofisticación empresarial</b>	161	169	171	73,5	69,9	75,9	172	154	101	67,4	78,4	102,8
<b>Innovación</b>	151	136	155	65,0	86,1	76,5	177	175	82	51,2	69,9	107,5

Fuente: Comisión Europea, Índice de Competitividad Regional 2.0

### Bibliografía.

Bradford Delong, J. (2023). *Camino a la Utopía. Una historia económica del siglo XX*. Ed. Deusto. Barcelona.

Blanchard, O., Gollier, C., Tirole, J. (2022). The Portfolio of Economic Policies needed to fight climate change. Peterson Institute for International Economics. *Working Papers Series*. 22-18.

CEPII (2022). *L'économie mondiale 2023*. Ed. La Découverte. Paris

Chesnais, F. (2016). *Finance capital today: Corporation and Banks in the Lasting Global Slump*. Brill, Leiden.

Nakano, J. (2022). IRA and the EV Tax Credits. Can we kill multiple birds with one stone?. *Center for Strategic and International Studies*.

Kleimann, D. et al. (2023) How Europe should answer the US Inflation Reduction Act. *Bruegel, Policy Contribution*. 4. February.